

ROCZNIK BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO
ROK VII – 2013

Akademia Marynarki Wojennej
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

ROCZNIK BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO
ROK VII – 2013
cz. II

Gdynia 2013

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

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

Redaktor naczelny

kmdr prof. dr hab. Tomasz SZUBRYCHT

Redaktorzy tematyczni

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

Redaktor statystyczny

dr Agata ZAŁĘSKA – FORMAL

Sekretariat redakcji

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

W skład Rady Naukowej „Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego” wchodzi:

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

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

ISSN 1898-3189

SPIS TREŚCI

Stephen MULL

Przemówienie wygłoszone w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni 73

Jerzy BĘDŹMIROWSKI

Relacje polsko-radzieckie w pierwszej połowie lat 20. XX wieku a bezpieczeństwo w basenie Morza Bałtyckiego 79

Miłosz GAC

Działania poszukujące na rzecz bezpieczeństwa Polski w nowej sytuacji geopolitycznej w latach 1989 – 1993 97

Magda BOGALECKA

Wejście na mieliznę jako przyczyna wypadków na morzu 113

Amadeusz TOMASZEWSKI, Bogdan POJAWA

Wstępne studium wykonalności wdrożenia przepisów IMO dotyczących ochrony środowiska morskiego na okrętach – projektowy wskaźnik efektywności energetycznej (EEDI)..... 125

amb. Stephen MULL
Ambasada USA w Polsce

PRZEMÓWIENIE¹ WYGŁOSZONE W AKADEMII MARYNARKI WOJENNEJ W GDYNI

Dziękuję za słowa wprowadzenia kontradmirałowi Dyrzowi, za to, że wspólnie z admirałem floty Tomaszem Matheą zorganizowaliście Panowie dzisiejsze spotkanie. Jestem tu po raz pierwszy, chciałbym więc skorzystać z okazji i pogratulować Akademii Marynarki Wojennej 90 lat poświęconych edukacji młodych kadetów marynarki, a ostatnio również studentów cywilnych.

Edukacja, którą tu Państwo otrzymujecie z pewnością przygotuje Was do podejmowania ważnych decyzji i rozwiązywania istotnych problemów, czyli umiejętności potrzebnych do efektywnego wypełniania obowiązków związanych z gotowością bojową, bezpieczeństwem narodowym Polski i NATO. Jesteście wszyscy bardzo ważną częścią procesu, dzięki któremu znaczenie Polski w świecie cały czas rośnie.

Szczególnie się cieszę, że odwiedzam kolebkę polskiej Marynarki Wojennej w Gdyni na początku mojej ambasadorskiej kadencji w Polsce. Amerykanie szczerze podziwiają bogatą historię i tradycje Marynarki Wojennej RP, która jest dowodem na to, że na polskiej odwadze i umiejętnościach można polegać, gdy chodzi o obronę przyjaciół i sojuszników.

Na Polsce można było polegać długo zanim powołano NATO. Nie zapomnimy nigdy ucieczki 5 polskich okrętów przed niemiecką okupacją na początku drugiej wojny światowej. Stały się one integralną częścią naszych wspólnych sojuszniczych działań przeciw państwom osi. Polskie okręty ochraniały wojskowe konwoje i walczyły przeciwko okrętom niemieckim na Atlantyku i Morzu Śródziemnym. Odegrały ważną rolę w obronie wybrzeży Norwegii i słynnej ewakuacji żołnierzy brytyjskich z Dunkierki. Odpierały ataki niemieckie podczas Bitwy o Anglię.

¹ Tekst przemówienia uzyskany z Ambasady Stanów Zjednoczonych w Warszawie. Przemówienie wygłoszone zostało podczas wizyty ambasadora USA w Polsce, p. Stephena Mulla, w Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni, w dniu 11 kwietnia 2013 r.

Najślawniejsze z ich poczynań, niezwykle odważne, to ocalenie przez *Błyskawicę* od pewnego zniszczenia miasta Cowes na wyspie Wight. Wejść dziś rano na pokład *Błyskawicy* i dotknąć tej części historii, tak ważnej dla obrony naszych wspólnych zachodnich wartości było bardzo wzruszające. Tu pamiętamy szczególnie o sojuszniczej niezawodności Polski, tej od zawsze, jeszcze zanim powołano NATO, tej, której codziennie doświadczamy wspólnie walcząc w Afganistanie.

Ameryka kocha swoją Marynarkę Wojenną. Od początków amerykańskiej niepodległości Marynarka Wojenna USA była integralną częścią amerykańskiej władzy i siły, czy to chroniąc rodzącą się flotę przed piratami, broniąc świeżo uzyskanej niepodległości od Wielkiej Brytanii, czy bardziej współcześnie, walcząc o wolność Pacyfiku od dominacji japońskiej podczas drugiej wojny światowej, gwarantując tym samym swobodę żeglugi w dzisiejszym świecie.

W Polsce niektórzy pytają, dlaczego kraj średniej wielkości i o relatywnie krótkiej linii brzegowej, który nie ma wielkich problemów w zakresie bezpieczeństwa, w ogóle potrzebuje marynarki wojennej. Jestem zdania, że jeśli Polska chce odgrywać coraz ważniejszą rolę w NATO, Europie i na całym świecie, chroniąc w ten sposób też swoje interesy, rolę, która jest z radością przyjmowana i wspierana przez Stany Zjednoczone, to odpowiedź brzmi: **ZDECYDOWANIE TAK, POTRZEBUJE.**

Istnieje przynajmniej siedem powodów, dlaczego:

Po pierwsze, istotna jest rola Marynarki Wojennej we wspieraniu i ochronie dywersyfikacji dostaw energii do Polski i tras przesyłowych. Silne uzależnienie Polski od importu gazu rurociągami naziemnymi z jednego źródła pozostaje głównym zagrożeniem dla bezpieczeństwa dostaw energii do Polski. Terminal naturalnego gazu skroplonego w Świnoujściu otworzy nowe możliwości dywersyfikacji dostaw energii do Polski i stanie się głównym strategicznym atutem Polski. Nie powinno nikogo dziwić, że ważną odpowiedzialnością Polski jest ochrona tego bogactwa, ale też ochrona szlaków morskich, którymi LNG będzie do Polski i z Polski transportowany. Chyba nikt nie wątpi w to, że najważniejszym komponentem tego systemu obrony musi być silna i nowoczesna polska Marynarka Wojenna.

Po drugie, Polska potrzebuje silnej i nowoczesnej marynarki wojennej, aby wzmocnić swój głos oraz swoje interesy narodowe w ramach NATO. W styczniu 2011 roku NATO przyjęło Sojuszniczą Strategię Morską, która określa rolę, jaką siły morskie Sojuszu będą pełnić w obronie kolektywnej, zarządzaniu kryzysowym oraz w zapewnieniu bezpieczeństwa na morzu. Strategia wezwała w szczególności do transformacji zdolności sił morskich Sojuszu, tak by były one bardziej skuteczne i wydajne.

Tylko w ciągu 14 lat od formalnego wstąpienia do NATO, Polska stała się ważnym członkiem Sojuszu ze względu na swoją niezwykłą chęć do ponoszenia wspólnie ciężaru kolektywnych operacji wojskowych w dużo większym stopniu niż większość pozostałych członków NATO oraz do przeznaczenia znacznej części swojego narodowego majątku na modernizację swych sił zbrojnych. Jeśli Polska będzie kontynuować odgrywanie tej roli z udziałem swoich wszystkich rodzajów sił

zbrojnych, w tym Marynarki Wojennej w kontekście Strategii Morskiej NATO, jej głos przy określaniu strategicznych priorytetów NATO w taki sposób, który zabezpieczy skuteczniej polskie interesy strategiczne, będzie jeszcze bardziej słyszalny.

Trzeci powód, dla którego Polska potrzebuje silnej i nowoczesnej marynarki wojennej związany jest z drugim, to znaczy, że taka marynarka wzmocni Polskę jako kontynentalnego gracza, kształtującego przyszłość europejskiego bezpieczeństwa. Wątpię, że jest to przypadek, że wszyscy najważniejsi dzisiaj gracze w bezpieczeństwie europejskim, tj. Wielka Brytania, Francja, Włochy, Hiszpania i Turcja, posiadają nowoczesne marynarki wojenne, które z kolei dają tym krajom silny głos w określaniu europejskich priorytetów obronnych. Chociaż udział Polski w europejskiej linii brzegowej może być stosunkowo niewielki, jednakże silna Marynarka Wojenna RP zwiększy wartość Polski w Europie, co z kolei przyczyni się do zabezpieczenia miejsca i interesów Polski w projekcie europejskim.

Wszyscy przeszliśmy tę bolesną lekcję i wiemy, że zagrożenia dla naszego wspólnego bezpieczeństwa nie są obecnie związane tylko z granicami geograficznymi naszych państw. Tak naprawdę, teraz, gdy Europa i Stany Zjednoczone stały się bezpieczne i wzajemnie od siebie zależne bardziej niż kiedykolwiek wcześniej w naszej wspólnej historii, największe zagrożenia powstają zupełnie gdzie indziej. Doświadczaliśmy tego boleśnie w Stanach Zjednoczonych, kiedy grupa ekstremistów ukrywających się w jaskiniach Afganistanu, opracowała i przeprowadziła zamachy 11 września, zabijając ponad trzy tysiące niewinnych osób, w tym sześciu obywateli polskich.

A więc **czwartym powodem**, dla którego Polska powinna utrzymywać silną i nowoczesną marynarkę wojenną jest gotowość do reagowania na te odległe zagrożenia. Obecnie trasy morskie w Cieśninie Ormuz, Zatoce Adeńskiej, Zatoce Gwinejskiej oraz na Morzach Południowo- i Wschodniochińskim są stale zagrożone. Silna obecność okrętów marynarki wojennej z różnych państw świata odstrasza przeciwników, zapewnia swobodny przepływ towarów i pozwala gospodarkom różnych państw, w tym również Polski, swobodnie funkcjonować. Silna marynarka wojenna nie tylko broni wybrzeży danego państwa, ale chroni również bezpieczeństwo narodowe tego państwa na świecie, z dala od jego granic geograficznych. Choć Morze Południowochińskie, Ocean Indyjski czy Cieśnina Ormuz wydają się być bardzo odległe od Polski, to tak naprawdę jakiegokolwiek zakłócenie ruchu morskiego w tych regionach z powodu piratów, agresywnych roszczeń terytorialnych czy wojny miałoby natychmiastowy i dramatyczny wpływ na polską gospodarkę poprzez wzrost cen energii i rosnących ograniczeń w handlu. Zatem strategicznym interesem Polski jest udział w działaniach na rzecz zapewnienia swobody w żegludze na świecie.

Piątym powodem, dla którego polska Marynarka Wojenna powinna być silna, nowoczesna i aktywna są praktyczne korzyści wynikające z doświadczeń zdobywanych w czasie wspólnych operacji z partnerami w NATO. Uczestnictwo w koalicyjnych operacjach poza swoim terytorium przygotowuje flotę do działań identycznych z tymi, które *Błyskawica* i inne okręty walczące w czasie drugiej woj-

ny światowej wykonywały, aby chronić Polskę i swoich sojuszników w kraju i zagranicą.

Doświadczeni oficerowie wiedzą, że nie istnieje lepszy rodzaj szkolenia niż udział w prawdziwych operacjach, które są niezbędne do wzmocnienia sił morskich, lądowych i powietrznych. Marynarka Wojenna RP odgrywa dziś godną pochwały rolę lidera w przygotowaniach do misji Obrony Przeciwminowej NATO, podczas których testowane jest wykrywanie i niszczenie min z okresu drugiej wojny światowej. To właśnie na początku tego roku polska Marynarka Wojenna objęła dowództwo nad jedną z takich grup: Stałym Zespołem Obrony Przeciwminowej SNMCMG-1. Dowodził nią okręt flagowy „Kontradmiral Xawery Czernicki”. Jest to jedynie przedsmak tego, co może stać się udziałem Polski, kiedy dojdzie do planowanej modernizacji polskiej floty.

Inwestycje w Marynarkę Wojenną RP to nie tylko ochrona polskich interesów strategicznych na świecie. To również silny impuls dla polskiej gospodarki w kraju, czyli **szósty powód** stanowiący o wadze polskiej floty. Około dziewięćdziesiąt procent handlu pomiędzy Europą i resztą świata odbywa się drogą morską, a pomiędzy europejskimi portami podróżuje czterysta milionów pasażerów. W dzisiejszej Europie półtora miliona ludzi jest zatrudnionych w transporcie morskim i innych obszarach związanych z budownictwem okrętowym, architekturą okrętową, nauką, inżynierią, elektroniką, przemysłem produkującym sprzęt okrętowy i przeładunkiem. Nowoczesna flota sprawi, że Polska nadal czerpać będzie korzyści z udziału w tym kluczowym sektorze europejskiej gospodarki. Dodatkowo, transformacja polskiej marynarki wpłynie bezpośrednio na polski przemysł, który skorzysta na rozwoju przemysłu stoczniowego i rozwijaniu nowych technologii.

Na koniec, jako **siódmy powód**, chciałbym wymienić kwestię o charakterze długofalowym. Zmiana klimatu, o której każdy słyszał, rodzi implikacje dla bezpieczeństwa wszystkich państw, również Polski. Podnoszenie się poziomu oceanów wynikające ze stałości trendów w zmianach klimatu będzie oznaczało, że siły morskie muszą być przygotowane na wymagania nowych misji związanych z otwarciem wód międzynarodowych i terytorialnych na Oceanie Arktycznym, gdzie pokrywa lodowa stale topnieje.

Polska prawdopodobnie wie na ten temat więcej niż inne kraje, gdyż jest jednym z sześciu państw niearktycznych, które mają status obserwatora w Radzie Arktycznej, której prace koncentrują się w dużej mierze na znaczeniu tego rodzaju zmian dla klimatu Arktyki.

W obliczu wyzwania, jakim jest rozbudowa polskich sił morskich, chciałbym wszystkich zapewnić o trwałej współpracy z partnerem na morzu, partnerem dumnym z tej współpracy: Marynarką Wojenną Stanów Zjednoczonych. Marynarka Wojenna USA rozpoczęła współpracę z Polską od międzynarodowych manewrów NATO i ćwiczeń w ramach Partnerstwa dla Pokoju w połowie lat dziewięćdziesiątych. Polska co roku odgrywa wiodącą rolę w planowaniu i organizacji ćwiczeń BALTOPS oraz innych ćwiczeń NATO-wskich i regionalnych. Oficerowie i mary-

narze ze Stanów Zjednoczonych pracują z polskimi odpowiednikami planując wspólne szkolenia i ćwiczenia.

W 2011 roku załogi amerykańskiej fregaty Oliver Hazard Perry USS CARR i ORP Kościuszko przyglądały się w różnych sytuacjach temu, w jaki sposób poprawić interoperacyjność na morzu. To było bezcenne doświadczenie. Nauczyliśmy się też paru rzeczy od polskich marynarzy, obserwując śmigłowiec polskiej Marynarki Wojennej SH-2. Polscy piloci byli lepsi i płynniej lądowali na USS CARR niż niejeden nasz pilot śmigłowca SH-60. Na początku czerwca 2012 roku gościliście USS Normandy, krążownik rakietowy, transportowiec pomocniczy USNS Bobo, licznych przedstawicieli Marynarki Wojennej i Piechoty Morskiej USA oraz załogi innych okrętów biorących udział w BALTOPS. Niecierpliwie czekamy na rok 2018, kiedy to przyślemy do Polski około stuosobową załogę Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych do bazy jednostki obrony przeciwrakietowej Aegis w pobliskim Redzikowie.

Nasza współpraca wojskowa i w dziedzinie bezpieczeństwa obejmuje znacznie więcej niż tylko ćwiczenia i bazy wojskowe. Polski rząd i Marynarka Wojenna zdają sobie sprawę z potrzeby modernizacji okrętów i sprzętu, by mogły spełnić wymogi długotrwałych działań morskich i były zdolne stawić czoła współczesnym zagrożeniom i wymagającym sytuacjom.

Plan modernizacyjny polskiego rządu to solidny plan rekapitalizacji floty, która pozwoli Marynarce Wojennej angażować się w działania w ramach NATO, zgodnie z założeniami i zasadami Sojuszniczej Strategii Morskiej. Rząd Stanów Zjednoczonych przyjął ten program z zadowoleniem, a amerykański przemysł chętnie zaangażuje się w wymianę technologiczną i produkcję. W pełni rozumiemy, że wyposażenie i dowodzenie marynarką wojenną jest zadaniem kosztownym i skomplikowanym.

Ale w czasach, gdy globalny handel jest kluczem do przyszłego dobrobytu, potęga morska ma podstawowe znaczenie dla demokratycznych narodów i sojuszu transatlantyckiego. Jako regionalny lider w NATO i najszybciej rosnąca gospodarka w Unii Europejskiej, Polska ma do odegrania konkretną rolę w przyszłości globalnych operacji morskich, które chronią nasze szlaki handlowe i zbiorowe bezpieczeństwo. Oczywiście, modernizacja marynarki wojennej jest kosztowna. Jednak, kiedy kraj inwestuje w marynarkę wojenną, zyskuje na tym jego przemysł. Polska uzyskuje znaczącą zdolność do odparcia wrogów, ochrony szlaków handlowych i utrzymania naszego zbiorowego bezpieczeństwa. Podsumowując, chciałbym zapewnić Państwa z całych sił, że Stany Zjednoczone w pełni podtrzymują swoje zobowiązania dotyczące bezpieczeństwa Polski i Europy, które traktują jak integralną część swojego bezpieczeństwa.

Nasz wojskowy sojusz z Polską w NATO, mimo, iż stosunkowo młody, przywrócił Polsce należne miejsce w społeczności zachodnich demokracji. Jest korzystny nie tylko dla Polski, ale też dla Stanów Zjednoczonych. Polska ma najsilniejsze od setek lat gwarancje bezpieczeństwa, a my sojusznika, który odważnie poświęca się w miejscach, takich jak Irak i Afganistan w ciągu ostatnich dziesięciu

lat, pomimo kosztów. Nasza przyjaźń i sojusz są jednak oparte na czymś więcej niż tylko transakcje w dziedzinie bezpieczeństwa. To efekt wspólnych wartości, więzów krwi i przyjaźni oraz uroczystego zobowiązania do wzajemnej obrony.

Dziękuję bardzo za uwagę, z przyjemnością odpowiem na Państwa pytania.

dr hab. Jerzy BĘDŹMIROWSKI
Akademia Marynarki Wojennej
i Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu

RELACJE POLSKO-RADZIECKIE W PIERWSZEJ POŁOWIE LAT 20. XX WIEKU A BEZPIECZEŃSTWO W BASENIE MORZA BAŁTYCKIEGO

STRESZCZENIE

Praktycznie od momentu powstania w basenie Morza Bałtyckiego nowych państw, co miało miejsce z końcem 1918 roku, zarówno Rosja jak i Niemcy, dotychczasowi ich okupanci, przystąpili do ofensywy dyplomatycznej i nie tylko, której celem było odzyskanie wpływów w tych krajach. Państwa odzyskujące swoją niepodległość, były stosunkowo słabe pod wszelkimi względami, a państwa, które powinny gwarantować im pokojowego współistnienie na kontynencie europejskim – Wielka Brytania i Francja, były dbały tylko o partykularne interesy. Nowe państwa nadbałtyckie, były zdane na siebie i musiały szukać takich rozwiązań, które pozwoliłyby im zbudować trwały system bezpieczeństwa. Największym zagrożeniem dla Polski, Łotwy, Litwy, Estonii i Finlandii była Rosja bolszewicka. To Rosja w przeważającej części (pewne wpływy miały również Niemcy) przez kilka wieków nad nimi sprawowała jurysdykcję. Szczególnym zainteresowaniem Rosji bolszewickiej „cieszyła się” Polska, która „przeszkadzała” jej w niesieniu „kaganka rewolucji” do Europy Zachodniej. W związku z tym należało ją zniszczyć militarnie, lub zdyskredytować na arenie międzynarodowej. I takie działania w pierwszej połowie lat 20.XX wieku podejmowano.

* * *

Jeszcze przed ogłoszeniem końca wojny, gdy na kontynencie europejskim trwały działania wojenne, w tym i na Morzu Bałtyckim, latem 1918 roku w Paryżu w miejscu pobytu polskiej delegacji, odbywały się spotkania z przedstawicielami Finlandii, Estonii i Szwecji, podczas których zastanawiano się nad utworzeniem w przyszłości koalicji, sojuszu państw bałtyckich. Zakładano, że stworzą go państwa położone w basenie Morza Bałtyckiego: Dania, Szwecja i Norwegia oraz Estonia, Łotwa, Litwa, Finlandia i Polska. Zasadniczym celem tej koalicji, miała być współpraca gospodarcza tych państw oraz obrona ich interesów przed zagrożeniem ze

strony Niemiec oraz Rosji bolszewickiej¹. Takie rozwiązanie było zgodne z oczekiwaniami wpływowych polityków brytyjskich na czele z sekretarzem stanu Arturem Jamsem Balfourem uważającymi, że Finlandia, Polska, Estonia, Litwa i Łotwa powinny być buforem skierowanym przeciw Rosji bolszewickiej i Niemcom. Ten związek, wówczas określany przez polityków brytyjskich, jako Liga Bałtycka, miał uniemożliwić Rosji bolszewickiej rozwijanie swojej potęgi morskiej w basenie Morza Bałtyckiego, a tym samym ograniczyć współpracę gospodarczą z Niemcami². Trzeba pamiętać o tym, że chociaż Rosja bolszewicka „utraciła” państwa bałtyckie, które wcześniej były częścią imperium rosyjskiego, to nigdy nie pogodziła się z tym stanem rzeczy. O tym, że w dalszym ciągu zainteresowana była odbudową terytorium Rosji sprzed rewolucji, świadczą min. takie wydarzenia jak utrzymanie w swoi zasięgu wpływów Białorusi, Armenii, Azerbejdżanu i Gruzji³.

Rząd brytyjski z wielką uwagą, obserwował działania dyplomatyczne nowopowstałych państw w basenie Morza Bałtyckiego. Monitorowaniem polityki zagranicznej tych państw (brak aktualnych informacji o wydarzeniach w nowo powstających państwach Europy Środkowo-Wschodniej), mieli zająć się przedstawiciele rządu brytyjskiego, skierowani do tych państw. Do Polski już w grudniu 1918 roku przybył attaché wojskowy Poselstwa Wielkiej Brytanii w Kopenhadze pułkownik Henry Herschel Wade⁴. Natomiast w Estonii i Łotwie taką misję miał realizować porucznik-pułkownik (stopień wojskowych zgodnie z zapisem) Stephen Tallents, który jednocześnie miał utrzymywać kontakty z rządem Litwy. W Finlandii zadanie to wykonywał Henry Bell⁵. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że praktycznie do 1924 roku, zarówno Wielka Brytania jak i Francja nie „pałały” miłością do Rosji, a później Związku Radzieckiego. Spowodowane to było tzw. różnicą zdań w kwestii sytuacji w basenie Morza Śródziemnego jak również w Afganistanie i Iranie. Dopiero po śmierci Lenina, ZSRR nawiązał stosunki dyplomatyczne z Wielką Brytanią (trwały tylko kilka miesięcy), a w dalszej kolejności podpisano je z Chinami, Francją, Meksykiem, Danią, Austrią, Szwecją, Norwegią i Włochami⁶.

Należy pamiętać o tym, że w okresie międzywojennym akwen Morza Bałtyckiego nie znajdował się w głównym nurcie polityki międzynarodowej Wielkiej Brytanii, porównując do innych obszarów, jak Morze Śródziemne. Wynikało z fak-

¹ P. Lossowski, *Stosunki polsko- estońskie 1918-1939*, Gdańsk 1982, s. 9; A. Skrzypek, *Związek Bałtycki, Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia w polityce Polski i ZSRR w latach 1919-1925*, Warszawa 1972, s. 283-284; H. Batowski, *Między dwiema wojnami 1919-1939. Zarys historii dyplomatycznej*, Kraków 2001, s. 136; J. Lewandowski, *Estonia*, Warszawa 2001, s.112.

² M. Łukasik-Duszyńska, *Brytyjskie poselstwo donosi. Posłowie brytyjscy wobec stosunków Polski z państwami bałtyckimi w latach 1920-1926*, Warszawa 2008, s. 95.

³ Powyższą problematykę przedstawił min. D. R. Marples, *Historia ZSRR. Od rewolucji do rozpadu*, Wrocław 2006, 77-80.

⁴ M. Łukasik-Duszyńska, *op.cit.*, s. 68.

⁵ Ibidem, s. 97 i 102.

⁶ D. R. Marples, *op.cit.*, s. 153

tu, iż przez Bałtyk nie przebiegały trasy żeglugowe, handlowe wiodące do posiadłości zamorskich Wielkiej Brytanii. We wcześniejszych wiekach akwen ten cieszył się zdecydowanie większym zainteresowaniem Brytyjczyków, czego potwierdzeniem była wypowiedź Olivera Cromwella, skierowana do członków parlamentu w 1659 roku: *jeśli zostaniemy odcięci od Bałtyku, co stanie się w naszym handlem, skąd weźmiemy materiały potrzebne do utrzymania floty*⁷.

Krajami najbardziej zainteresowanymi nawiązaniem współpracy w tym regionie były: Polska, Estonia, Łotwa, Finlandia oraz Litwa, chociaż ten ostatni kraj niezbyt chętnie patrzył na udział Polski w tej koalicji. Potwierdza to Jonas Vaičėnėnis: *w latach dwudziestych doktryna wojenna Litwy praktycznie przewidywała tylko jednego wroga – Polskę i przeciwko niej planowano ewentualne działania zbrojne. Sytuacja ta odzwierciedlała się w tezach głoszonych przez polityków, a także w ówczesnych planach wojskowych*⁸. Należy pamiętać, że narody wymienionych państw, przez kilka wieków zostały tragicznie doświadczone przez los, ponosząc ogromne straty w ludności, kulturze i gospodarce. Dlatego też, przedstawiciele tych państw uznali, że wskazane jest podjęcie takich działań, które będą gwarantować im pokojową egzystencję. Polska dyplomacja aktywnie włączyła się w nurt prac związanych z przygotowaniem zasad współpracy z sąsiedni państwami i budowy ożywionych stosunków politycznych, gospodarczych, a jeśli będzie to możliwe również militarnych. Zdecydowanym zwolennikiem współpracy wojskowej, w obszarze współdziałania flot wojennych, był szef Departamentu dla Spraw Morskich, kontradmirał Kazimierz Porębski, który powyższe stanowisko zawarł w *Memoriale w sprawie polityki polskiej na Bałtyku*. Uważał, że wspólnym celem nadbałtyckich państw powinno być przeciwstawienie się w niedalekiej przyszłości, siłom niemiecko-rosyjskim. Podkreślał, że w takich okolicznościach niezbędne będzie połączenie potencjałów morskich: Wielkiej Brytanii, Polski, Łotwy, Litwy, Estonii, Finlandii, Danii i Szwecji. W tym celu należało powołać sojusz obronny, z wyznaczonymi konkretnymi zadaniami dla poszczególnych flot. Siły morskie Estonii i Finlandii, miałyby zablokować flotę rosyjską w Kronsztadzie (baza okrętów wojennych w Piotrogradzie, a okręty wojenne Litwy i Łotwy, miały wspierać pozostałe państwa w momencie konfliktu zbrojnego na Bałtyku, a także umożliwić korzystanie polskim okrętom, z portów w Lipawie i Kłajpedzie, *uzupełniając w ten sposób bazę*

⁷ H. Zins, *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku*, Wrocław 1967, s. 7, M. Nurek, *Klimaty polityczne w rejonie Bałtyku przed i po wybuchu drugiej wojny światowej*, [w] *Bałtyk w polityce polskiej w tysiącleciu*, Materiały z sesji naukowej organizowanej przez Oddział Gdański Polskiego Towarzystwa Historycznego i Instytut Historii Uniwersytetu Gdańskiego dnia 11 grudnia 1998 r., pod red. F. Nowińskiego, Gdańsk 2000, s. 173.

⁸ J. Vaičėnėnis, *Problemy obrony wybrzeża Bałtyku w ramach planów modernizacji litewskiego wojska (1934-1940)*, [w] *Polityczne i militarne aspekty bezpieczeństwa w regionie Morza Bałtyckiego*. Materiały z konferencji organizowanej w Akademii Marynarki Wojennej w 2001, pod red. J. Przybylskiego i B. Zalewskiego, s. 70.

w Gdańsku i Zatoce Puckiej⁹. Również Estonia i Łotwa uznała, że dla potrzeb flot wojennych Związku należy udostępnić porty w Rewlu, Rydze oraz Windawie¹⁰.

W świetle takie oceny sytuacji polityczno-militarnej, jednym z ważniejszych zadań było zabezpieczenie min. granicy morskiej państwa. Dlatego też, w bardzo krótkim czasie zostały wygenerowane zadania, faktycznie dla jeszcze nie istniejącej floty (prawidłowo – w pierwszej kolejności zadania, a następnie odpowiedni dobór sił i środków): *1/ obrona wybrzeża i niedopuszczenie do zajęcia przez Niemców, inaczej prawe skrzydło naszej armii zawisłoby w powietrzu; 2/ uniemożliwienie przetrzucenia sił nieprzyjacielskich z Niemiec do Prus Wschodnich, gdyż inaczej nie byłibyśmy w stanie oprzeć się ofensywie nieprzyjacielskiej z dwóch stron przeciwnych; 3/ utrzymanie łączności z naszymi naturalnymi sprzymierzeńcami i uniemożliwienie przy poparciu morskich sił ententy łączności pomiędzy Niemcami a Rosją¹¹*. Niewątpliwie zadania bardzo ważne, natomiast problemem okazał się brak okrętów i środków finansowych na ich zakup. Chociaż przygotowano w Departamencie dla Spraw Morskich stosowne plany rozwoju floty wojennej, to problemy finansowe kraju nie pozwalały na ich realizację. Mając nadzieję, że należy ustawnie uzasadniać niezbędność dysponowania odpowiednią liczbą okrętów nawodnych, przedstawiono rządowi wykaz przyczyn, dla których Polska w najbliższym czasie powinna dysponować silną flotą wojenną: *1/ konfiguracja naszych granic lądowych zmusza Polskę do zwracania w czasie wojny bacznej uwagi na Prusy Wschodnie i dążenie wszelkimi siłami do udaremnienia Niemcom możliwości przetrzucania wojsk morzem do tej prowincji; 2/ polskie oddziaływanie polityczne na państwa bałtyckie, które posiadają wybrzeże morskie, lecz nie posiadają środków do stworzenia floty wojennej neutralizującej potencjał floty rosyjskiej; 3/ Marynarka Wojenna jako jedyna ze wszystkich rodzajów sił zbrojnych dysponuje możliwością obrony wybrzeża i portów morskich¹²*.

Warto zwrócić uwagę, na pkt.2, odwołujący się do zasadności stworzenia w basenie Morza Bałtyckiego wspólnego systemu bezpieczeństwa dla państw w nim się znajdujących. Wynikało to z faktu, że Bałtyk był akwenem, do którego wolny dostęp miały wszystkie państwa nadbałtyckie i dla nich wszystkich istotnym problemem było ich bezpieczeństwo. Szczególnie problem ten ukazywał się w ostrym świetle, gdy pojawiały się napięcia na arenie międzynarodowej. Wygenerowanie takiego systemu bezpieczeństwa wymagało wielu prac organizacyjnych polityczno-militarnych, a także konsensu, a on był najtrudniejszy do osiągnięcia.

⁹ Centralne Archiwum Wojskowe [dalej CAW], Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej, sygn. I.300.21.125, *Memoriał w sprawie polityki polskiej na Bałtyku szefa DSM, z września 1919 r.* s.1.

¹⁰ CAW, Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej, sygn. I.300.21.4, *Dokumentacja Kierownictwa MW*, s.23-24.

¹¹ CAW, Akta KMW, sygn. I.300.21.42, *Memoriał o zadaniach i pracach Departamentu dla Spraw Morskich z 1 listopada 1919 r.*, s. 11-12, zob. B. Zalewski, *Polska morska myśl wojskowa 1918-1989*, Gdynia 2000, s. 70-71 i przyp. 18 i 19.

¹² CAW, Akta KMW, sygn. I.300.21.18, *Plan DSM dotyczący rozwoju Marynarki Wojennej w latach 1920-1929*, zob. B. Zalewski, *op.cit.*, s. 71, przyp. 21.

Strona polska nie tylko skupiała się na przedsięwzięciach mających na celu powołanie do życia instytucji, która byłaby gwarantem bezpieczeństwa państw nadbałtyckich. Prowadzono rozmowy dyplomatyczne, które miały doprowadzić do podpisania stosownych porozumień bilateralnych Polski z tymi państwami. Dzięki ogromnej pracy polskiego ministerstwa spraw zagranicznych, już wiosną 1919 roku nawiązano stosunki dyplomatyczne z Finlandią, Danią, Norwegią oraz Szwecją¹³. Niestety, za wyjątkiem Finlandii, pozostałe państwa skandynawskie nie były zainteresowane aktywnym uczestniczeniem w mającym powstać Związku Bałtyckimi, jako instytucji częściowo militarnej, której zasadniczym celem miało być bezpieczeństwo tych państw w basenie Morza Bałtyckiego, przed zakusami roszczeniowymi zarówno Niemiec jak i Rosji. Szwecja, Dania i Norwegia uznały, że będą utrzymywały dobre relacje z Rosją i Niemcami, a swoje działania polityczne skupią na monitorowaniu i analizowaniu działań tworzącego się Związku Bałtyckiego¹⁴.

Rosja bolszewicka praktycznie od zakończenia wojny, starała się prowadzić taką politykę zagraniczną, która w krótkim czasie pozwoliłaby przelać idee „socjalizmu” na Europę Zachodnią (realizacja napisanego we wrześniu 1917 r. dzieła Włodzimierza Ilicza Lenina pt.: *Rewolucja rosyjska a wojna domowa*). Główną bazą, w której miał zostać zainstalowany bolszewizm były Niemcy, gdyż zdaniem przywódców partii bolszewickiej, dopiero zwycięstwo w tym kraju, pozwoli eksportować rewolucję bolszewicką na Europę Zachodnią. Zgodnie z założeniami decydentów w Rosji, wydarzenia, jakie miały miejsce w Niemczech od listopada

¹³ Powyższą problematykę w szerokim zakresie przedstawili min. W. Froese, *Historia państw i narodów Morza Bałtyckiego*, Warszawa 2007, M. Nurek, *Klimaty polityczne w rejonie Bałtyku przed i po wybuchu drugiej wojny światowej*, [w] *Bałtyk w polityce polskiej w tysiącleciu*, Materiały z sesji naukowej organizowanej przez Oddział Gdański Polskiego Towarzystwa Historycznego i Instytut Historii Uniwersytetu Gdańskiego dnia 11 grudnia 1998 r, pod red. F. Nowińskiego, Gdańsk 2000, R. Pullat, *Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym*, Warszawa 1998, J. Czechowski, *Polska i Finlandia. Stosunki dwustronne w latach 1918-1939*, Toruń 2009, P. Lossowski, *Stosunki polsko- estońskie 1918-1939*, Gdańsk 1982, Ibidem, *Stosunki polsko-litewskie w latach 1918-1920*, Warszawa 1966, A. Skrzypek, *Związek Bałtycki, Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia w polityce Polski i ZSRR w latach 1919-1925*, Warszawa 1972, H. Batowski, *Między dwiema wojnami 1919-1939. Zarys historii dyplomatycznej*, Kraków 2001, M. Łukasik-Duszyńska, *Brytyjskie poselstwo donosi. Posłowie brytyjscy wobec stosunków Polski z państwami bałtyckimi w latach 1920-1926*, Warszawa 2008, J. Szymański, *Polsko-norweskie relacje dyplomatyczne w latach 1919-1930*, [w] *Polska – Norwegia 1905-2005*, pod red. J. Szymańskiego, Gdańsk 2006, s. 119-133, Ibidem, *Z problematyki stosunków politycznych Polski ze Szwecją w latach 1919-1925*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego. Historia” 1978, nr 8, s.19-29 Ibidem, *Problemy polityki Polski wobec Skandynawii w dwudziestoleciu międzywojennym (1919-1939)*, „Zapiski Historyczne” 1993, z.1, 23-36, P. Okulewicz, *Koncepcja „międzymorza” w myśli i praktyce politycznej obozu Józefa Piłsudskiego w latach 1918-1926*, Poznań 2001, A. Staniszewski, *Szwecja wobec koncepcji Związku Bałtyckiego w latach 1920-1925*, „Zapiski Historyczne” 2009, z.4, s. 19-35, *Przyjaźnie i antagonizmy Stosunki Polski z państwami sąsiednimi w latach 1918-1939*, pod red. J. Żarnowskiego, Warszawa 1977.

¹⁴ Archiwum Akt Nowych [dalej AAN], Akta Ministerstwa Spraw Zagranicznych, sygn. 214/B 16359, *Referat Naczelnego Dowództwa WP o sytuacji wewnętrznej państw skandynawskich i ich stosunkach z zagranicą za rok 1920*.

1918 roku do wiosny 1919 roku były pierwszą fazą przemian rewolucyjnych, a eskalacja miała nastąpić dopiero w tzw. drugiej fazie po przejściu Armii Czerwonej przez Polskę¹⁵. Plany mają to do siebie, że nie zawsze mogą zostać zrealizowane zgodnie z oczekiwaniami ich twórców. I w tym przypadku pojawiły się pewne problemy, wynikające z nie do końca dobrego rozpoznania przeprowadzonego przez dopiero rodzący się aparat komunistyczny. Potwierdzeniem tego było wydarzenie ze stycznia 1919 roku, kiedy to Lenin zaprosił lewicowe grupy (trudno było wówczas mówić o partiach) Drugiej Międzynarodówki na zjazd do Moskwy, który miał się odbyć wiosną (w marcu 1919 roku), podczas którego powinny zapaść decyzje dotyczące powołania Międzynarodówki Komunistycznej. Jakie było rozczarowanie inicjatora tego spotkania, kiedy min. Róża Luksemburg odrzuciła zaproszenie, argumentując swoją decyzję tym, że na Zachodzie partie komunistyczne nie pojawiają się w takim tempie, jakby sobie tego życzyła. Była to pewna porażka rodzącego się komunizmu, chociaż głośno o tym nie mówiono podczas obrad zjazdu komunistów rosyjskich, aczkolwiek podjęto decyzje o dokonaniu radykalnych zmian w strukturze partii¹⁶.

Niemcy według Lenina były krajem, który miał być *miejszem dla drugiej komunistycznej rewolucji, a Austrię i Węgry jako następne w kolejce*¹⁷. Nie udało się zrealizować tych zamierzeń, gdyż rewolucja w Niemczech zakończyła się tragedią, a jej przywódcy (wielu historyków uważa, że błędem było aktywne kierowanie nią przez dwoje przywódców Liebknechta i Luksemburg) zostali zastrzeleni „podczas próby ucieczki”.

Strona bolszewicka, słowami Lenina w sposób bardzo komunikatywny oceniała ustalenia paryskiego traktatu pokojowego z 1919 roku. Zostały one wypowiedziane w ostrym tonie, jesienią 1920 roku, tj. w czasie między przegraną wojną z Polską, a podpisaniem traktatu ryskiego i brzmiały następująco: *Niemcom narzucano pokój lichwiarski, pokój ciemnych, pokój rzeźników, gdyż grabili oni i rozczłonkowali Niemcy i Austrię. Pozabawili te kraje wszystkich środków do życia (...). To nie pokój, lecz warunki podyktowane bezbronnej ofierze przez rozbójników z nożem w rękach*¹⁸.

Przywódcy bolszewicy, zdawali sobie sprawę z tego, że rozprzestrzenianie się rewolucji bolszewickiej na Zachód, wymaga dokładnej analizy sytuacji polityczno-militarnej w krajach sąsiednich, aby w odpowiednim czasie rozpocząć w ich kierunku inwazję zbrojną. Szczególnym zainteresowaniem „cieszyła” się Polska, gdyż oddzielała ona Rosję od Niemiec, kraju zajmującego w planach bolszewików

¹⁵ K. Grygajtis, *Sowiecka strategia geopolityczna w Europie a Polska 1923-1943*, Warszawa 2006, s. 19-20.

¹⁶ Powyższą problematykę poruszyli min. K. Zernack, *Polska i Rosja. Dwie drogi w dziejach Europy*, Warszawa 2000, s. 513-515 oraz M. McCauley, *Narodziny i upadek Związku Radzieckiego*, Warszawa 2010, s. 93- 95.

¹⁷ W.H. Carroll, *Narodziny i upadek rewolucji komunistycznej*, Sadków 2008, s. 122.

¹⁸ K. Grünberg, J. Serczyk, *Droga do rozbioru Polski 1918-1939. Nowe ustalenia*, Warszawa 2005, s. 59.

najważniejsze ogniwo w procesie przejmowania kontroli nad Europą. To wszystko Józef Stalin przedstawił w liście skierowanym do Lenina (12.4.1920 r.), cyt.: *w przyszłości, gdy narody tego regionu przeprowadzą już u siebie rewolucje socjalistyczne, nie będzie potrzeby włączania do RSFSR [Russian Soviet Federative Socialist Republic- Rosyjska Federacyjna Socjalistyczna Republika Radziecka – przy. J.B.], lecz trzeba będzie znaleźć inną formę związania ich z państwem radzieckim. Założymy przyszłe istnienie Radzieckich Niemiec, Radzieckiej Polski, Radzieckich Węgier czy Radzieckiej Finlandii: narody te będą miały swoje państwa i swoje wojsko (...) i nie będą zapewne chciały nawet, jako państwo radzieckie, wejść w skład bezpośredniej federacji z Rosją Radziecką¹⁹.*

Wspomniany J. Stalin, tak jak jego poprzednik, negatywnie oceniał zmiany zachodzące na arenie międzynarodowej po 1919 roku, a szczególnie te, które przeprowadzono kosztem dotychczasowego terytorium Rosji carskiej, stwierdzając: *Wystarczy spojrzeć na Gruzję, Armenię, Polskę, Finlandię itd., które oderwawszy się od Rosji, zachowały tylko pozory niezależności. W rzeczywistości przekształciły się one zupełnie w wasalów Ententy(...) Tak nazwana niezależność tak zwanych niezależnych Gruzji, Armenii, Polski, Finlandii itd., to tylko oszukańcze pozory, maskujące całkowitą zależność tych, za pozwoleniem, państw od tej czy innej grupy imperialistów²⁰.*

W sprawie przyszłości Niemiec i Polski, Stalin (Wissarionowicz Dżugaszwilli²¹) był pewny, że włączenie ich w nowe struktury jest tylko kwestią czasu. Utwierdzali go w tym, członkowie Komunistycznej Partii Niemiec, którzy w swoich wystąpieniach podkreślali: *My, komuniści wystąpimy o prawo do samostanowienia dla wszystkich narodów (...) zapewnimy tym obszarom niemieckim [Alzacja, Lotaryngia, Północny Szlezwik, Gdańsk, Pomorze Nadwiślańskie, Poznańskie i Górny Śląsk] które wyrażą takie życzenie, możliwość połączenia się z [przyszłymi] sowieckimi Niemcami.* W podobnym tonie wypowiadali się członkowie Komunistycznej Partii Robotniczej Polski. To oni byli autorami pojawiających się postulatów dotyczących „samookreślenia z oderwaniem się włącznie” Górnego Śląska i „korytarza pomorskiego”. Podkreślano w dokumentach wydawanych przez KPRP, że zwalczają *narzucone Gdańskowi jarzmo Polski oraz Ligi Narodów, zwalczają aneksjonistyczną politykę imperializmu polskiego i uznają prawo ludności niemieckiej, siłą oderwanej od Niemiec, do ponownego połączenia się z Niemcami²².*

Rosja podjęła szereg działań, które miały sfinalizować postulaty przywołanych powyżej partii. Szczególnie ukierunkowano je na Niemcy i to dwukrotnie

¹⁹ K. Grygajtis *op.cit.*, s. 21.

²⁰ K. Grünberg, J. Serczyk, *op.cit.*, s. 60.

²¹ Ciekawostką jest to, że ten jeden z ważniejszych uczestników ruchu rewolucyjnego w Rosji, pobrał naukę w seminarium Kościoła ortodoksyjnego w Tbilisi. Przed ostatnim egzaminem, po którym otrzymywano święcenia, zniknął i nigdy więcej już w seminarium się nie pojawił. Jego partyjne imię brzmiało Koba, tak jak jednego z legendarnych gruzińskich bohaterów, natomiast nazwisko Stalin zostało przeniesione z rosyjskiego słowa „stal”. Zob. W.H. Carroll, *op.cit.*, s. 47.

²² K. Grünberg, J. Serczyk, *op.cit.*, s. 64.

w 1919 i 1923 r. i Polskę w 1920 r. Nie oszczędzono także państw sąsiednich w stosunku, co do których podjęto działania polityczne z elementami militarnymi, co niewątpliwie zadecydowało o podpisaniu traktatu pokojowego z Litwą (12.7.1920 r.), Łotwą (1.8.1920 r.) oraz po kilkumiesięcznych rozmowach dyplomatycznych z Finlandią - 14.10.1920 r.²³. Był to niewątpliwie wielki sukces bolszewickich dyplomatów, gdyż w tak krótkim czasie od odzyskania niepodległości przez te państwa, ponownie weszły w układy, które nie do końca gwarantowały bezpieczeństwo ich terytorium. Słusznie powyższą sytuację oceniło polskie MSZ, cyt.: *W chwili obecnej ujawnia się niebezpieczeństwo w sposób wyraźny, aczkolwiek jeszcze nie doraźny, w konsekwentnych usiłowaniach polityki sowieckiej do naruszenia istniejącej w Europie Wschodniej i na podstawie traktatów i umów międzynarodowych opartej, równowagi politycznej. Cel ten mają przede wszystkim na widoku powtarzające się od pewnego czasu sugestie polityków sowieckich o potrzebie rewizji traktatu ryskiego, jako zawartego w chwili słabości republik sowieckich, a zatem zdaniem ich, nie odpowiadającemu już obecnemu wzrostowi potęgi i znaczenia S.S.S.R. (...) Zmuszony sam pod presją radykalnych i obcoplemiennych żywiołów rosyjskiej partii komunistycznej, do zainaugurowania nowego liberalnego kursu wobec narodowości nierosyjskich, zamieszkujących S.S.S.R., usiłuje on występować na zewnątrz w roli jedynej na świecie wynalazcy form zgodnego współżycia różnych narodowości w obrębie jednego państwa, oraz jedynej gwaranta swobodnego rozwoju tych narodowości. Występuje on zaś w tej roli tem chętniej, że pod pozorami złudnego liberalizmu łatwiej mu ukryć jego istotne imperialistyczne dążenia do częściowego co najmniej odzyskania dawnych granic zachodnich Rosji na Bałtyku, łącznie z dorzeczem Niemna i korektą ich przez wcielenie Klajpedy oraz rozszerzenia swego panowania i sfery wpływów na Wschodzie*²⁴

Kraje nadbałtyckie przed podpisaniem z Rosją stosownych porozumień, uczestniczyły w konferencji, która odbyła się w styczniu 1920 roku w Helsingforsie (Helsinki). W trakcie jej trwania doszło do spotkań przedstawicieli Polski, Finlandii, Łotwy, Estonii i Litwy, gdzie poruszono zasadnicze kwestie dotyczące zasad utworzenia Związku Bałtyckiego, o charakterze defensywnego sojuszu polityczno-militarnego. Miał on gwarantować bezpieczeństwo układającym się stronom w momencie zagrożenia suwerenności ze strony Niemiec i Rosji bolszewickiej. Stronę polską reprezentował minister spraw zagranicznych Leon Wasilewski, który sugerował wszystkim delegacjom uczestniczącym w tej konferencji, powołanie do życia konwencji wojskowej, skierowanej przeciw Rosji Radzieckiej i potencjalnym zaku-

²³ A. Palmer, *Północne sąsiedztwo Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego*, Warszawa 2008, s. 320 i 323. Wydarzenia, które miały miejsce w tym czasie w Finlandii przedstawili m.in. W.H. Carroll, *Narodziny i upadek rewolucji komunistycznej*, Sadków 2008, J. Czechowski, *Polska i Finlandia. Stosunki dwustronne w latach 1918-1939*, Toruń 2009 oraz R. Pullat, *Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym*, Warszawa 1998.

²⁴ AAN, Attachaty, sygn. A II/118, *Ocena stosunków polsko-sowieckich dla posłów RP w stolicach państw europejskich z dnia 11 czerwca 1924 r.*, s. 6-7.

som Niemiec²⁵. Spotkanie to miało kilka odsłon. Jedną z nich dotyczyła różnic między przedstawicielami Estonii i Finlandii z jednej strony, a Polską z drugiej, w kwestii zasadniczej, tzn. współpracy politycznej z Rosją. Strona polska uważała, że powinno się dążyć do budowy związku polityczno-militarnego wzmocnionego przez Wielką Brytanię i Francję, lub jedno z tych państw, natomiast oponenty uważali, że nie należy inicjować napięcia z Rosją i dążyć do podpisania stosownych porozumień o dobrym sąsiedztwie. Kolejną odsłoną była scysja polsko-litewska, która zakończyła się propozycją strony litewskiej o uznaniu Polski, jako największe zagrożenie dla pokojowego współistnienia państw nadbałtyckich, a tym samym tworzącego się Związku Bałtyckiego. Niewątpliwie te wydarzenia w znaczący sposób rzutowały na dalszy tok prac nad stworzeniem konstruktywnej współpracy tych państw w okresie międzywojennym. Chociaż konferencja zakończyła się bez jakichkolwiek znaczących ustaleń, to strona fińska, estońska, łotewska i polska uznały, że będą kontynuowały działania na rzecz zacieśnienia między sobą współpracy na wielu płaszczyznach²⁶.

Nie zważając na negatywną postawę Litwy, Estonia i Łotwa postanowiły kontynuować działania dyplomatyczne, których zasadniczym celem było stworzenie związku polityczno-ekonomicznego państw nadbałtyckich. Natomiast inne stanowisko reprezentowała Litwa, która zabiegała o utworzenie tzw. „Małej” Ententy Bałtyckiej, złożonej z Estonii, Łotwy i Litwy, bez Finlandii i Polski²⁷. Warto w tym miejscu przypomnieć, o czym sygnalizuje M. Leczyk, że Francja widząc pewne komplikacje natury politycznej między państwami, zasugerowała stworzenie dwóch równoległych związków: polsko - łotewsko-estońskiego oraz łotewsko - estońsko-litewskiego, a z czasem doprowadzenie do połączenia obu tych bloków wspólnym porozumieniem. Taka opcja, miała doprowadzić do pośredniego współdziałania Polski i Litwy w obszarze wspólnego bezpieczeństwa państw nadbałtyckich²⁸.

²⁵ A. Skrzypek, *op.cit.*, s. 54, D. Nawrot, *Działalność Polskiej Marynarki Wojennej na rzecz integracji państw bałtyckich w latach 1920-1939*, [w] *Polityczne i militarne...*, s. 78.

²⁶ R. Pullat, *Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym*, Warszawa 1998, s. 51, zob. M. Łukasik-Duszyńska, *op.cit.*, s. 188, Powyższą problematykę porusza również A. Skrzypek, *op.cit.*, s. 53-57 oraz J. Ślusarczyk, *Granice Polski w XX wieku*, Toruń 1994, s. 43.

²⁷ P. Łossowski, *op.cit.*, s. 18., Szeroko problematykę stosunków polsko-litewskich w tym okresie przedstawił Ibidem, *Stosunki polsko-litewskie w latach 1918-1920*, Warszawa 1966; Relacje polsko-litewskie w pierwszych latach po zakończeniu I wojny światowej, również przedstawił S. Mikulicz, *Geneza kwestii klajpedzkiej 1919-1920*, [w] *Historia i współczesność cz.1. Polska i Europa w XX wieku*, pod red. A. Szefera, Katowice 1977, s. 272-285.

²⁸ AAN, Ataszaty wojskowe RP, sygn. A/II/ 117, *Meldunki wysyłane do MSZ i MSWojsk.*, s.32-37, zob. M. Leczyk, *Polska i sąsiedzi. Stosunki wojskowe 1921-1939*, Białystok 1997, s. 115. Politykę państw Europy Zachodniej w stosunku do Polski i wydarzeń, które miały miejsce w relacjach z Rosją bolszewicką na przełomie 1919 i 1920 r. przedstawili min. M. Leczyk, *Druga Rzeczpospolita 1918-1939. Społeczeństwo. Gospodarka. Kultura. Polityka*, Warszawa 2006, Ibidem, *We francusko-polsko-rosyjskim trójkącie (1922-1934)* [w] *Szkice historyczne*, Kutno 2000, A. Nowak, *Polska i trzy Rosje. Studium polityki wschodniej Józefa Piłsudskiego (do kwietnia 1920 r.)*, Kraków 2001, J. Faryś, *Koncepcje polskiej polityki zagranicznej 1918-1939*, Warszawa 1981, W. Materski, *Tarcza Europy. Stosunki polsko-sowieckie 1918-1939*, Warszawa 1994.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na bardzo ważne wydarzenie, a mianowicie na wojnę polsko-bolszewicką i udział w niej oddziałów tworzącej się Polskiej Marynarki Wojennej.

Polska Marynarka Wojenna, będąca w okresie budowania swojego potencjału bojowego, otrzymała do wykonania zadania, które wielokrotnie przekraczały jej możliwości. To co nastąpiło w wojnie polsko-bolszewickiej na przełomie lipca-sierpnia 1920 r. niemal całkowicie sparaliżowało prace nad organizacją PMW. Tworzone *ad hoc* oddziały marynarskie kierowano na front wschodni, gdzie do tej pory swoje zadania realizowała Flotylla Pińska, uczestnicząc w walkach pod Koszarówką, Lelowem i Czarnobylem. Kontrofensywa Armii Czerwonej zmusiła oddziały WP w tym i Flotyllę Pińską do odwrotu, a dramatyczna sytuacja, która wytworzyła się w trzeciej dekadzie lipca, zmusiła dowództwo do zatopienia okrętów Flotylli Pińskiej. Załogi z tych okrętów zasiliły bataliony morskie oraz reaktywowaną Flotyllę Wiślaną. Zdecydowanie największą jednostką PMW biorącą udział w wojnie polsko-bolszewickiej, był pułk morski w składzie trzech batalionów, powołany do życia w Toruniu. W działaniach bojowych uczestniczyły dwa bataliony, natomiast trzeci pełnił tzw. służbę garnizonową. Pułk ten został rozformowany wiosną 1921 roku²⁹.

Praktycznie Polska musiała samotnie prowadzić działania zbrojne na froncie wschodnim. Nie tylko nie otrzymała żadnego wsparcia od państw zachodnich, ale spotkała się z negatywną oceną w zawartą w wypowiedziach wielu znaczących polityków z tych państw. Szczególną radość z sukcesów Armii Czerwonej wyrażali niemieccy politycy, uważający, że sukces bolszewików doprowadzi do szybkiego odzyskania ziem utraconych na podstawie Traktatu Wersalskiego. Dlatego też, wprowadzono min. blokadę gospodarczą w stosunku do Polski, na wszystkie artykuły za wyjątkiem luksusowych. Ze znaczenia tej wojny dla przyszłości Europy zdawał sobie sprawę Lenin, który tak napisał: *Gdyby Polska stała się sowiecka (...)pokój wersalski zostałby zburzony i cały system międzynarodowy ustanowiony dzięki zwycięstwu nad Niemcami runąłby. Francja nie miałaby wówczas buforu odgradzającego Niemcy od Rosji Sowieckiej. Nie miałaby taranu przeciw Republice Sowieckiej*³⁰.

Sukces w Bitwie Warszawskiej, był początkiem końca wojny polsko-bolszewickiej. Chociaż działania zbrojne jeszcze trwały, dochodziło do większych i mniejszych potyczek zbrojnych, to już na początku października zawarto prowizoryczny rozejm, który w drugiej dekadzie tego miesiąca stało się umową o zawiesze-

²⁹ Powyższą problematykę w szerokim zakresie przedstawili min. J. W. Dyskant, *Flotylla Rzeczne ich miejsce w planach wojennych II Rzeczypospolitej*, „Przegląd Morski” 1984, nr 4, s. 65-84; Ibidem, *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939*, Warszawa 1994, Ibidem, *Wojenne flotylle wiślane 1918-1939*, Warszawa 1997, M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, Toronto 1988, J. Przybylski, *Marynarka Wojenna w walce o niepodległość Polski (1918-1920)*, Gdynia 1997, Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992,

³⁰ K. Grünberg, J. Serczyk, *op.cit.*, s. 62.

niu broni. Natomiast finałem był traktat pokojowy między Polską a Rosją bolszewicką podpisany w Rydze wiosną – 18 marca 1921 roku. Zakończyła się wojna, zakończyły się działania wojenne, lecz niestety strona bolszewicka nie zakończyła działań propagandowych i dyplomatycznych, na rzecz obniżania wiarygodności Polski na arenie międzynarodowej. A w tych działaniach, jak już wcześniej wspomniano, wspierała ich Komunistyczna Partia Niemiec oraz Komunistyczna Partia Robotnicza Polski.

Praktycznie w tym samym czasie, strona polska przeprowadziła kilka spektakularnych działań dyplomatycznych, które pozwoliły jej na podpisanie porozumień bilateralnych z Francją, a później z Rumunią, będącymi sojuszami polityczno-militarnymi. Dyplomacja polska zachwycała się tymi osiągnięciami, uznając je za gwarancje dla bezpieczeństwa Polski, kraju, który pokonując Rosję bolszewicką, pokazał społeczności międzynarodowej, co dla niego znaczy niepodległości. Niestety rzeczywistość okazała się nie tak różowa. Zarówno jeden jak i drugi sojusz nie stanowił gwarancji dla bezpieczeństwa Polski, o czym przekonano się niebawem.

Niestety, ta samo uwielbiająca się polska dyplomacja, popełniła kilka bardzo poważnych błędów w stosunku do państw, z którymi pracowała nad utworzeniem Związku. Dotyczyło to min. głosowania dotyczącego przyjęcia Estonii do Ligi Narodów, kiedy to polski delegat zagłosował przeciw. Kolejny błąd w stosunku do tego państwa popełniono, gdy zabiegało ono o uznanie jej *de iure* przez Polskę, tym samym dając jej możliwość wejścia na arenę międzynarodową. Wówczas polski delegat wstrzymał swoje poparcie, licząc na konsultacje w tej sprawie z państwami Europy Zachodniej. Jakie było zdziwienie strony polskiej, gdy państwa te uznały Estonie *de iure*, bez jakichkolwiek rozmów z Polską. Podobne wydarzenie miało miejsce w stosunku do Litwy, którą *de iure* uznały Łotwa i Estonia, a Polska oczekiwała konsultacji w tej sprawie. Tego typu działania w sposób znaczący wpłynęły na obniżenie pozycji Polski w tym regionie, a tym samym zminimalizowały szansę na konstruktywne rozwiązania w kwestii stworzenia Związku³¹.

Na efekty w obszarze polityki zagranicznej wspomnianych państw nie trzeba było długo czekać. Przeprowadzona weryfikacja założeń polityki zagranicznej Łotwy, Litwy, Estonii i Finlandii, w konsekwencji doprowadziła do podpisania traktatów handlowych z Rosją Radziecką, co miało miejsce jesienią 1921 roku. Tego typu działania miały na względzie doprowadzenie do wymiany handlowej pomiędzy układającymi się stronami, a po drugie wysłano sygnał do Polski, że państwa te nie są zdane na łaskę i nie łaskę strony polskiej i nie zaakceptują jakiegokolwiek formy dominacji Polski w jakiegokolwiek struktura polityczno-militarnych z udziałem tych państw. Dopiero miesiąc później podczas konferencji w Tallinie, został „wysłany” sygnał do Polski, że w dalszym ciągu aktualna jest idea Związku Bałtyckiego³²

³¹ Szerzej powyższą problematykę przedstawił min. J. Będźmirowski, *Marynarka Wojenna w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918-1947*, Gdańsk 2012,

³² A. Skrzypek, *op.cit.*, s.121-122, M. Łukasik-Duszyńska, *op.cit.*, s.195.

Warszawa stała się miejscem (17 marca 1922 roku), w którym Związek podjął decyzję o wspólnej polityce zagranicznej w stosunku do Rosji Radzieckiej. W trakcie konferencji ministrowie spraw zagranicznych Estonii, Łotwy, Finlandii i Polski, podpisali układ polityczny z tzw. formułą wojskową: *...jeśli jedno z państw będzie napadnięte bez dania do tego powodu, zachowują one postawę życzliwą w stosunku do państwa napadniętego i natychmiast porozumieją się ze sobą co do środka, który trzeba będzie przedsięwziąć*³³. Pomimo tak zachęcająco brzmiącej formuły, różnice, jakie pojawiały się między układającymi się stronami, szczególnie w kwestii utworzenia wspólnego dowództwa, któremu miał przewodzić Naczelny Dowódca z Polski, nie gwarantowały sukcesu. Najbardziej racjonalnym rozwiązaniem, zgodnie z koncepcją polskiego Sztabu Generalnego, było przystąpienie do prac, które miały doprowadzić do bilateralnych porozumień wojskowych z tymi państwami. Było to zbieżne z propozycją Francji, która sugerowała zawieranie nie konwencji wojskowych, ale porozumień Sztabów Generalnych państw tworzących Związek Bałtycki³⁴.

Polskie MSZ podjęło działania, których celem było przekonanie rządów państw nadbałtyckich, że strona polska nie była i nie jest zainteresowana przejęciem jakiegokolwiek dominacji w Związku Bałtyckim. Do podległych placówkom zagranicznym (przedstawicielstwom poselskim RP), akredytowanym przy rządach poszczególnych państw, skierowano instrukcje mówiące o dążeniu Polski do utrzymywania serdecznych stosunków współpracy z tymi państwami. Do tej pory takie stosunki istniały, w oparciu o kontakty rządowe, a także przez przedstawicieli misji wojskowych, w tym oficerów PMW, którzy pracowali w placówkach polskiego MSZ na terytorium Finlandii, Łotwy oraz Estonii. Wśród dokumentów wysłanych do przedstawicielstw polskiego MSZ, m.in. była *Instrukcja normująca postępowanie w stosunku do władz obcego państwa przy odwiedzaniu portów zagranicznych przez O.O.RP i zespoły O.O. RP oraz normująca wzajemny stosunek pomiędzy dowódcami morskimi a przedstawicielami dyplomatycznymi a konsularnymi*³⁵.

Niewątpliwie pewne zamieszanie w politycznych zabiegach dokonywanych w tym akwenie (państwa basenu Morza Bałtyckiego) wprowadziło wydarzenie, które w historii stosunków międzynarodowych funkcjonuje pod pojęciem konferencji w Rapallo. Szczególnie ważnym było to, co było „zasługą” premiera Wielkiej Brytanii D. Lloyde’a George’a, a mianowicie podjęcie działań mających na celu skłócenie państw nadbałtyckich z Polską. To on zasugerował przystąpienie do natychmiastowego rozwiązania kwestii granicznej polsko-litewskiej, co ku jemu zaskoczeniu spotkało się ze zdecydowaną reakcją nie tylko państw zainteresowanych,

³³ A. Skrzypek, *op.cit.*, s. 169-170, zob. R. Wojna, *Polska a ZSRR między wojnami*, [w] *Przyjaźnie i antagonizmy...*, s. 65.

³⁴ M. Leczyk, *op.cit.*, s. 116,

³⁵ D. Nawrot, *op.cit.*, s. 80.

państw nadbałtyckich, ale również Francji, Belgii i Małej Ententy³⁶. Przysłowiowym „gwoździem” była umowa podpisana między dwoma nieobecnymi podczas rozmów pokojowych w Paryżu, a więc Rosją i Niemcami. Państwa te, przekonywały opinię międzynarodową o niesłusznym ich wyeliminowaniu z areny międzynarodowej, przez tych, którzy ich kosztem „zbijają” kapitał polityczny i ekonomiczny. Tego typu wypowiedzi były dla Polski niebezpieczne, ze względu na jej położenie geograficzne, między tymi dwoma państwami i postrzeganie jej jako „bękarta wersalskiego”, którego należy zniszczyć. O tej bardzo niekorzystnej sytuacji, która może mieć miejsce podczas tej konferencji, poinformował premiera, szef Sztabu Generalnego gen. Władysław Sikorski, w przesłanej tzw. ocenie sytuacji polityczno-militarnej w regionie Polski. W dokumencie tym stwierdził min. [...] *w dziedzinie rozbrojenia Polska zagrożona przez sąsiadów, Niemcy i Rosję, nienależących do Ligi Narodów, znajduje się w położeniu szczególnym. Nieobronne położenie geograficzne zmusza ją do szczególnej troski o bezpieczeństwo państwa i siłę zbrojną, która by to bezpieczeństwo gwarantowała*³⁷.

Pomimo nieprzyjaznej atmosfery, jaka była wynikiem artykułów prasowych, na bazie dotychczasowych ustaleń, jesienią 1922 roku do Polski przybywają estońscy oficerowie lotnictwa, a okręty Polskiej Marynarki Wojennej „Komendant Piłsudski” i „Generał Haller” weszły do portu w Helsinkach i Tallinie. W kolejnym roku, w kwietniu, w ramach rewizyty, na zaproszenie szefa KMW przybył estoński torpedowiec „Vambola”. Natomiast w czerwcu torpedowce ORP „Ślązak „Krakowiak” i „Kujawiak” weszły do portu w Rydze i Lipawie, a w lipcu z rewizytą przybył łotewski okręt „Wirszajtis”³⁸.

Wizyty i rewizyty, jakie odbywały się na szczuble sił zbrojnych Polski i Estonii, świadczyły o zainteresowaniu obydwu stron współpracą wojskową. Strona estońska, także podkreślała, że należy rozwijać współpracę wojskową z Polską, a także próbować przyłączyć do niej Finlandię i Łotwę.

Wspomniana wcześniej konferencja w Rapallo, uregulowała stosunki niemiecko-sowieckie w kwestii dotyczącej wielu spraw z tzw. obszaru jawnego, ja i też umożliwiła podpisanie stosownych dokumentów o klauzuli „ściśle tajne”. Dodatkowo zapoczątkowała proces konsultacji pomiędzy przedstawicielami tych państw, które odbywały się w Berlinie, a ich kulminacja nastąpiła w latach 1923-1925. To w trakcie tych spotkań, starano się analizować sytuację w basenie Morza Bałtyckiego, ze szczególnym zwróceniem uwagi na działania Polski w kontekście zawiązania szerokiego sojuszu polityczno-militarnego. Na podstawie informacji napływających do polskiego MSZ, podpisane porozumienie niemiecko-sowieckie nie miało znamion trwałej współpracy. Zaczęły się pojawiać różnice w postrzeganiu

³⁶ Szerzej powyższą problematykę przedstawiły M. Nowak-Kiełbikowa, *Polska-Wielka Brytania w latach 1918-1923. Kształtowanie się stosunków politycznych*, Warszawa 1975, s. 378-382 oraz M. Łukasik Duszyńska *op.cit.*, s. 199.

³⁷ AAN, Ataszaty, sygn. A/II/18, *Meldunki przesyłane do MSZ i MSWojsk.*, s. 244-245.

³⁸ Archiwum Marynarki Wojennej [dalej AMW], Akta KMW, sygn. 34/12, *Dokumentacja KMW*, s. 37-38, oraz P. Łossowski, *Stosunki polsko- estońskie...*, s. 39 i 43.

zapisów i obowiązków z nich wypływających. Niewątpliwie na taki stan rzeczy miało wpływ wydarzenie polityczne we Francji. W dokumencie przygotowany w MSZ czytamy: *Zwycięstwo bloku lewicy w wyborach we Francji, od dawna już eskontowane przez Rząd Sowiecki, czyni możliwym uznanie de iure Sowietów przez Francję, które nastąpić może nawet bez zastrzeżeń, ponieważ radykałowie i socjaliści francuscy posiadają zapewne, analogiczne do Labour Party, zobowiązania w tym względzie wobec własnego stronnictwa. Obecny zatarg niemiecki-sowiecki wytwarza również atmosferę sprzyjającą nawiązaniu regularnych stosunków pomiędzy Francją a Sowietami.(...) Konflikt niemiecko-sowiecki jest wprawdzie niezaprzecznie symptomem oziębienia, które w stosunkach Niemców z Sowietami ujawniło się przy realizacji traktatu Rapalskiego. Z jednej bowiem, w okresie który nastąpił po zawarciu tego traktatu, Niemcy przekonali się, że nie daje on im bynajmniej spodziewanych korzyści gospodarczych i politycznych, z drugiej zaś strony Sowiety zawiodły się w swoich nadziejach wywołania w Niemczech rewolucji komunistycznej, do czego nie bez pewnej dozy słuszności, uważały teren niemiecki za najbardziej podatny. (...) ostatni wynik wyborów do Reichstagu, skłoniła Rząd Niemiecki do skorzystania z pierwszej nadarżającej się sposobności, aby w oczach własnego społeczeństwa zdemaskować destrukcyjną robotę Sowietów. Rząd Sowiecki z kolei, czując swą przewagę nad Niemcami na terenie międzynarodowym oraz dotknięty do żywego na punkcie swego prestige'u, właśnie w chwili, gdy chodzić mu szczególnie musi o jego utrzymanie, zareagował we właściwy mu sposób na naruszenie rzekomej eksterytorialności swojej misji handlowej w Berlinie oraz skorzystał ze sposobności, by zwolnić się z wykonania pewnych niedogonie dla zobowiązań gospodarczych³⁹.*

Pomimo tych pojawiających się różnic, zarówno jedno jak drugie państwo, było zainteresowane demontażem obowiązującego układu międzynarodowego, jaki wszedł w życie po traktacie wersalskim.

Na bazie materiałów pochodzących z analiz stanowisk Francji i Wielkiej Brytanii w stosunku do państw Europy Środkowo-Wschodniej, strona niemiecka i sowiecka uznały, że czas na rozpoczęcie wspólnej polityki, której efektem miało być zminimalizowanie wpływów Francji w tym regionie. Cel był jeden, dokonać rewizji granicy polsko-niemieckiej ustalonej podczas konferencji pokojowej w Paryżu, a strona sowiecka w ramach rekompensaty otrzyma możliwość prowadzenia swoje polityki w stosunku do Estonii, Łotwy, Litwy i Finlandii. Prawdopodobnie zbyt duże wpływy Niemiec w tych państwach, o czym informowały min. polskie placówki dyplomatyczne w tych krajach, spowodowały, że strona sowiecka nie podjęła natychmiastowych działań uznając, że do powyższej problematyki należy powrócić w innym terminie. Zapewne na takie stanowisko ZSRR miało wpływ wiele czynników, min. śmierć Lenina, kształtowanie się nowego kierownictwa pod wodzą J. Stalina, realizacja Nowej Ekonomicznej Polityki i zaangażowanie się w nią kapitału zachodniej w tym Francji.

³⁹ AAN, Attachaty, sygn. A II/118, *Ocena stosunków polsko-sowieckich dla posłów RP w stolicach państw europejskich z dnia 11 czerwca 1924 r.*, s. 8-9.

Strona radziecka, chcąc uniknąć jakiegokolwiek podejrzliwości ze strony pozostałych państw europejskich, a szczególnie państw nadbałtyckich, o wspólne działania z Niemcami na rzecz destabilizacji na kontynencie europejskim, wystąpiła z propozycją rozpoczęcia rozmów na temat rozbrojenia. Zaproszenie zostało skierowane do wszystkich państw nadbałtyckich, nie wyłączając Polski. Po konsultacjach, które miały miejsce w Warszawie w trakcie konferencji (wrzesień 1922 r.), państwa zaproszone uznały, że będą „mówiły jednym głosem”, a podstawą do dalszej dyskusji będzie przyjęcie przez Moskwę tzw. stopniowej redukcji uzbrojenia po obydwu stronach tj. ZSRR i państw bałtyckich. Taką też propozycję wspólną przedstawili przedstawiciele państw bałtyckich stornie radzieckiej podczas konferencji, która odbyła się w Moskwie w pierwszych dniach grudnia 1922 roku. Niestety stanowisko strony radzieckiej zdecydowanie odbiegało od oczekiwania drugiej strony, dlatego też nie udało się wypracować *consensusu*. Jedynym osiągnięciem, zdaniem A. Skrzypka była konsolidacja Polski z państwami bałtyckimi⁴⁰.

Czy kwestie rozbrojenia były aż tak ważne dla obydwu stron? Na tak postawione pytanie można odpowiedzieć w sposób jednoznaczny, że tak, ale warto przedstawić morskie potencjały państw bałtyckich w tym Niemiec i Rosji. Flota wojenna Finlandii dysponowała 2 kanonierkami, 2 niszczycielami, 6 torpedowcami i 2 okrętami podwodnymi, Estonii – 2 niszczycielami otrzymanymi z Wielkiej Brytanii, 1 kanonierką oraz kilkoma trałowcami, patrolowcami i jednostkami pomocniczymi pochodzącymi z czasów floty carskiej⁴¹. Strona łotewska również dysponowała „ubogą” flotą – 1 patrolowiec, 1 pomocniczy i 1 lodołamacz. Litwa nie posiadała w ogóle floty wojennej, a polska flota wojenna też nie miała czym zaimponować – 2 kanonierki zakupione w Finlandii oraz 6 niemieckich trałowców. Po „drugiej stronie” potencjalni przeciwnicy, tj. bolszewicka flota wojenna – 2 okręty liniowe, 1 krążownik, 8 niszczycieli i 9 okrętów podwodnych i niemiecka flota w składzie – 6 okrętów liniowych, 6 krążowników, 12 niszczycieli i 12 torpedowców⁴².

Biorąc pod uwagę powyższe dane, można jednoznacznie stwierdzić, że powstający Związek Bałtycki, nie dysponował odpowiednim potencjał bojowym na morzu, który pozwoliłby na skuteczne odparcie ataku czy to ze strony floty sowieckiej czy też niemieckiej. Dlatego też, zasadne były zabiegi dyplomatyczne czynione

⁴⁰ A. Skrzypek, *op.cit.*, s. 187-189

⁴¹ J.W. Dyskant, *Zbrojenia i konflikty morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983, s. 598, J. Gozdawa-Gołębiowski, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973, s. 641, *Jane's Fighting Ships 1919*, Londyn 1965, s. 370-372. Bardzo szczegółowo proces rozwoju estońskiej marynarki wojennej przedstawił W. Rezmer, *Estońska Marynarka Wojenna 1920-2010*, [w] *Morze nasze i nie nasze. Zbiór studiów*, pod red. R. Kurpiewskiego, T. Stegnera. Gdańsk 2011, s. 353-376, K. Rokiciński, *Siły morskie Estonii, Litwy i Łotwy 1919-1940*, „Okręty Wojenne” 1993, nr 3, s. 24-25.

⁴² CAW, Akta KMW, sygn. I.30021.436, *Skład floty Niemiec i Rosji i plany rozbudowy*, s. 123-125, zob. B. Zalewski, *op.cit.*, s. 169, Cz. Ciesielski, *Flota wojenna II Rzeczypospolitej na Bałtyku w układzie sił morskich* [w] *Polska Marynarka Wojenna i jej miejsce na bałtyckim teatrze działań wojennych*, red. J. Przybylski, B. Zalewski, Gdynia 1999, s. 64-66.

w kierunku Szwecji i Danii. Gdyby te państwa wyraziły akces do włączenia się do powstającego Związku Bałtyckiego, jego potencjał bojowy na tym akwenie wzrósłby zdecydowanie. Niestety, tak jak wcześniej wspomniano, państwa ta uznały, że będą jedynie monitorowały procesy zachodzące w tym związku, ale żadnej aktywności politycznej ani militarnej nie będą przejawiały, gdyż chcą zachować neutralność. Otóż wówczas flota wojenna Szwecji dysponowała 3 okrętami liniowym, 13 pancernikami obrony brzegowej, 1 krążownikiem pancernym, 2 kanonierkami, 15 niszczycielami o małym tonażu, 29 małymi torpedowcami i 18 okrętami podwodnymi. Natomiast Dania, 1 pancernikiem obrony brzegowej, 2 pancernikami, 2 pancernikami (starymi) do obrony brzegowej, 23 małymi torpedowcami i 12 okrętami podwodnymi⁴³.

Powyższe dane były znane praktycznie wszystkim zainteresowanym stronom. Ten stan rzecz szczególnie niepokoił uczestników tworzącego się Związku, w tym Polskę. Potwierdzeniem tego był opracowany przez Sztab Generalny WP memoriał pt. *Polityka bałtycka*, (opracowany był on przez gen. dyw. Stanisława Hallera, szefa Sztabu Generalnego), w którym podkreślono, że głównym partnerem Polski w tworzeniu bezpieczeństwa na tym akwenie jest Estonia, z którą należy rozwijać współpracę. Celem precyzyjnego zrozumienia ówczesnego stanowiska strony polskiej, cytuję najważniejszą zawartość tego dokumentu: *Opierając się zasadniczo na uchwale Rady Ministrów z 19 stycznia 1922 roku w sprawie polityki bałtyckiej, melduję: Konwencja wojskowa z Łotwą i Estonią leży w naszym interesie, o ile do tego sojuszu wciągniemy Litwę. Dopóki Litwa się do tego sojuszu wciągając nie da, nie należałoby się z tymi państwami ściśle wiązać. Nie leży w naszym interesie, by Finlandia do tej konwencji przystąpiła, bo Finlandia w razie wojny z Rosją o ofensywie nie myśli, a defensywa nam pomocy nie daje. Na konferencji warszawskiej wysunąłem postula utrzymania ciągłości państw bałtyckich. Nie dopuścić do izolacji Polski. W dalszej części tego raportu autor zwrócił uwagę na kolejną gamę problemów, które będą konsekwencją wdrażania przez poszczególne państwa nadbałtyckie niezależnej polityki zagranicznej, która jest kompatybilna z kwestiami bezpieczeństwa morskiego tych państw, a jednocześnie nie zawsze zbieżnej z koncepcją polityki zagranicznej preferowanej przez stronę polską. *Postulaty Sztabu Generalnego na konferencji nie zostały osiągnięte. Nie ułożono się do rozmów wojskowych i nie udało się odciągnąć Łotwy i Estonii od oderwanych rozmów z Rosją. Wina była po stronie państw bałtyckich, które z góry pokazywały odporność w tym kierunku. Reprezentant Łotwy po powrocie do Warszawy powiedział: wpływy rosyjskie na Łotwie są tak silne, że pionowa orientacja w Łotwie [Estonia-Łotwa-Polska]**

⁴³ *All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1992, *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1992.

przechodzi niechybnie w poziomą [Łotwa-Rosja, Estonia-Rosja] i że dyplomacja polska powstrzymać tego nie potrafi. Sytuacja jest zła⁴⁴.

Słusznie podkreślił w cytowanym raporcie gen. Haller, że sytuacja jest zła. Taką ocenę stawiali ambasadorzy i obserwatorzy rządu brytyjskiego rezydujący w poszczególnych krajach nadbałtyckich. Uznali oni, że istnieje znikome prawdopodobieństwo, że uda się stworzyć Związek Bałtycki na zasadach sojuszu polityczno-militarnego. Podkreślali, że największym zagrożeniem jest spadające poparcie dla tej idei w Łotwie i Estonii, dotychczasowych gwarantów tej idei. Taka ocena strony polskiej, faktycznie nieodbiegająca od oceny Brytyjczyków, musiała wywołać pewien sceptycyzm w postrzeganiu szans na budowę takiego sojuszu w tym regionie.

Warto podkreślić, iż wówczas strona sowiecka czuła się stosunkowo „mocna” na arenie międzynarodowej, co był efektem wspomnianego już wcześniej, uznania jej przez wiele państw europejskich i z poza niego. Potwierdzały to informacje napływające do polskiego ministerstwa spraw zagranicznych, cyt.: (...) *wpływ ujemny na stanowisko Rządu Sowieckiego wobec Polski wywarła i w dalszym ciągu wywiera ogólna konstelacja polityczna zwłaszcza zaś sukcesy, które udało mu się osiągnąć w postaci uznania de iure przez Anglię, Włochy i szereg innych państw. Sukcesy te pobudziły mocarstwowe ambicje i maniere Rządu Sowieckiego, dążącego do odzyskania mocarstwowego stanowiska Rosji i uzyskania w koncercie światowego głosu, proporcjonalnego do jego obszaru. Dążenia powyższe kryją dla Polski to samo niebezpieczeństwo, które jej w dziejowym rozwoju zawsze ze strony Rosji zagrozało⁴⁵.*

Pojawiające się coraz bardziej różnice w postrzeganiu współpracy pomiędzy państwami nadbałtyckimi, poszukiwanie innych dróg w zapewnieniu sobie bezpieczeństwa w obszarze Morza Bałtyckiego, musiały w konsekwencji doprowadzić do zaprzestania działań dyplomatycznych na rzecz współpracy. Zapewne wydarzenia z 1921 roku, tj. podpisanie sojuszu polsko-francuskiego, w którym zawarto zapis mówiący tylko o wsparciu działań wojennych Polski, w wypadku konfliktu z Niemcami, spowodowało, że utracono potencjalnego „wspierającego” Związek Bałtycki. Nie można zapomnieć o działaniach partii komunistycznych w Finlandii, czy też dyplomacji niemieckiej w Estonii oraz Łotwie. Ogromny wpływ na taki stan rzeczy miał również bardzo słaby potencjał bojowy flot tych państw, które borykając się z trudnościami gospodarczymi nie były w stanie zbudować flot wojennych, które byłyby gwarantem bezpieczeństwa morskiego tych państw.

Ostatnim dokumentem, który stał się faktycznie formalnym traktatem łączącym Polskę, Łotwę, Estonię i Finlandię w okresie międzywojennym, była konwen-

⁴⁴ AAN, Attachaty, sygn. A II/118, *Polityka polsko-bałtycka. Ocena przygotowana przez szefa Sztabu Generalnego, gen. dyw. S. Hallera dla MSWojsk. z dnia 15 marca 1924 r.*, s. 428, zob. J. Będźmirowski, *op.cit.*, s. 94.

⁴⁵ AAN, Attachaty, sygn. A II/118, *Ocena stosunków polsko-sowieckich dla posłów RP w stolicach państw europejskich z dnia 11 czerwca 1924 r.*, s. 5.

cja koalicyjno-arbitrażowa podpisana w styczniu 1925 roku w Helsinkach. Później już były tylko rozmowy i deklaracje niezobowiązujące poszczególne strony. Zdaniem Andrzeja Skrzyпка, po tej konferencji, nastąpiło „schłodzenie” dotychczasowych relacji pomiędzy tymi państwami⁴⁶. W ten sposób zakończyły się prace nad koncepcją powołania do życia Związku Bałtyckiego.

Konferencja w Locarno, była kolejnym wydarzeniem, które uzmysłowiło stronie polskiej, że dotychczasowy sojusznik, zainteresowany jest tylko swoim bezpieczeństwem. Polska pozostała sama, pomiędzy dwoma potężnymi państwami, które nie akceptowały traktatu wersalskiego. Pozostało tylko czekać co się wydarzy w najbliższym czasie. Pomimo różnych zabiegów dyplomatycznych, poprawiających stosunki polsko-radzieckie, nie udało się ich zbudować w takim kształcie, który gwarantowałby Polsce bezpieczeństwo.

ABSTARCT

Practically from the moment of creation of new states in the Baltic Sea region, which took place at the end of 1918, their previous occupants, namely Russia and Germany, embarked on a diplomatic offensive which aimed at regaining sway over those states. The states recovering its independence were relatively weak in all respects, whereas the countries that were supposed to vouchsafe them a peaceful coexistence on the continent of Europe, namely the Great Britain and France, minded their particular interests exclusively.

New Baltic states could only rely on each other and had to seek solutions that would allow them to build a sustainable security system. Bolshevik Russia was the biggest threat to Poland, Latvia, Lithuania, Estonia and Finland. It was due to the fact that, for several centuries, Russia had predominantly (Germany to a considerably lesser extent) exercised jurisdiction over those states. Bolshevik Russia took particular interest in Poland being a hurdle of sorts in bringing the "torch of revolution" to Western Europe. Therefore, it had to be destroyed militarily or discredited on the international arena. In furtherance of those ends relevant actions were being conducted throughout the first half of the 1920s.

⁴⁶ AAN, Attachaty..., s. 253-256.

Miłosz GAC

**DZIAŁANIA POSZUKUJĄCE
NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA POLSKI
W NOWEJ SYTUACJI GEOPOLITYCZNEJ
W LATACH 1989 – 1993**

STRESZCZENIE

W 1989 roku Polska wkroczyła na drogę przemian ustrojowych. Nowe realia demokratyzującej się Polski postawiły ją przed nowymi wyzwaniem. Za pierwsze należy uznać, chęć integracji z państwami zachodnimi, za drugie ułożenie bezkonfliktowych relacji ze Związkiem Radzieckim. Niniejszy artykuł skupia się na kształtowaniu polskiej polityki bezpieczeństwa w pierwszych latach po uzyskaniu suwerenności. Zanim dokonał się całkowity demontaż bloku wschodniego, politykę Polską musiała cechować szczególna ostrożność. Lata 1989 – 1993 stanowią efemeryczny okres w sferze bezpieczeństwa, w którym Polska próbowała w pełni zlikwidować więzy imperialnej zależności. Był to trudny czas dla Polski, umiejscowiona w szarej strefie bezpieczeństwa, bez jakichkolwiek sojuszy – do których chciałaby należeć dobrowolnie – zdana była na własny los. Sytuację mogło zmienić tylko jedno – przystąpienie do NATO. Zgłoszenie chęci akcesji do Sojuszu Północnoatlantyckiego, wiązało się z pogorszeniem relacji z dotychczasowym suwerenem - Rosją.

* * *

Rok 1989 przyniósł korozję dwubiegunowego systemu międzynarodowego. Kluczową rolę w tym przełomowym momencie dla świata, odegrała Polska. Stało się tak za sprawą obrad Okrągłego Stołu, które toczyły się od 6 lutego do 5 kwietnia 1989 roku między PZPR, a reprezentantami opozycji skupionej wokół „Solidarności”¹. Pokłosiem rozmów było zawarcie porozumienia, na mocy którego kandydaci „Solidarności” mogli kandydować w ograniczonej liczbie². W wyniku sensacyjnych wyborów, fotel premiera objął polityk wywodzący się z opozycji demokratycznej - Tadeusz Mazowiecki³. Postawę ówczesnego premiera określała daleko idąca ostrożność, związana z istniejącym jeszcze ZSRR i pełną rezerwy postawą Zachodu.

¹ R. Zięba, *Główne kierunki polityki zagranicznej Polski po zimnej wojnie*, Warszawa 2010, s. 14.

² N. Davies, *Europa, rozprawa historia z historią*, Kraków 2005 s. 1197.

³ *Ibidem* s. 15.

W *expose* z września 1989 roku - mówiącym o samodzielnej polityce zagranicznej, wewnętrznej i sojuszu z ZSRR na demokratycznych podstawach - nowo wybrany premier potwierdził zobowiązania wobec Układu Warszawskiego. Wynikało to również z uwarunkowań wewnątrz państwowych związanych ze sprawowaniem urzędu prezydenta przez Wojciecha Jaruzelskiego oraz działaniem Sejmu kontraktowego⁴. Mimo tego, rząd Mazowieckiego podjął się realizacji hasła: „powrót do Europy”⁵. Polityka ta miała polegać na zrównoważonych działaniach integracyjnych z Europą Zachodnią, przy jednoczesnym utrzymaniu, jak najlepszych stosunków z sąsiadami⁶. Zanim jednak zachodni kierunek stał się motorem napędowym polskiej dyplomacji, należało uwolnić się spod więzów i zależności bloku komunistycznego. Do podstawowych problemów w stosunkach polsko – rosyjskich, należało zaliczyć kwestię likwidacji Układu Warszawskiego i RWPG oraz wycofanie się wojsk radzieckich z terytorium Polski⁷.

Budowanie bezpieczeństwa przez Polskę, było poniekąd błędzeniem po omacku. Przede wszystkim brakowało jasności, czy przystąpienie do zachodnich struktur jest w ogóle możliwe i jakie będzie w tej kwestii, stanowisko ciągle istniejącego ZSRR⁸. Polskie władze na początku lat 90, za najważniejszą instytucję zbiorowego systemu bezpieczeństwa uważali Konferencję Bezpieczeństwa Współpracy w Europie. Związane to było z trudnością samookreślenia NATO i przystosowania się do nowej sytuacji geostrategicznej. Świadczył o tym komunikat z 15 grudnia 1989 roku, w którym NATO przyznało, że państwa bloku wschodniego będą uznawane za europejskich sojuszników ZSRR⁹. Wskazywało to, że przemiany ustrojowe w Europie Środkowej były w zbyt wczesnym stadium, aby realizować politykę rozszerzenia Sojuszu.

Zdając sobie sprawę, że kwestia akcesji do struktur NATO jest mało realna, zaczęto realizować politykę zmierzającą do ściślejszego powiązania ze strukturami europejskimi: KBWE i Unią Zachodnioeuropejską. Niepożądaną cechą takiego rozwiązania okazał się brak powiązań sojuszniczych tych organizacji z USA, oraz brak wyposażenia w działania umożliwiające podejmowanie decyzji politycznych i wojskowych. Ponadto KBWE było organizacją, niezdolną do odstraszenia potencjalnych najeźdźców oraz chronienia swoich członków przed napaścią¹⁰. Prężne i efektywne NATO nie pozostawiało żadnych wątpliwości, co do swej wyższości nad KBWE.

Minister spraw zagranicznych Krzysztof Skubiszewski, doskonale zdawał sobie sprawę, że: kandydatami do Sojuszu nie mogły być państwa, które wciąż po-

⁴ R. Kuźniar, *Polityka bezpieczeństwa w polskiej polityce zagranicznej* (w:) R. Kuźniar (red.), *Polska polityka bezpieczeństwa 1989-2000*, Warszawa 2001 s. 66.

⁵ R. Zięba, *op. cit.*, s. 9.

⁶ P. Mickiewicz, *Polska droga do NATO, implikacje polityczne i wojskowe*, Toruń 2005 s. 81.

⁷ J. Strzelczyk, *Ucieczka ze Wschodu, Rosja w polskiej polityce 1989 – 1993*, Warszawa 2002 s. 464.

⁸ R. Zięba, *op. cit.*, s. 81.

⁹ P. Mickiewicz, *op. cit.*, s. 22.

¹⁰ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 190.

wiązane były z ZSRR siecią różnych sformalizowanych zobowiązań, przede wszystkim Układem Warszawskim”¹¹. Perspektywa natychmiastowego członkostwa nie wchodziła w grę, dlatego realizowano politykę „małych kroków”. Polityka ta cechowała się spokojnym eliminowaniem obojętności NATO, przy jednoczesnym przekonywaniu Sojuzsu, do zaangażowania obronnego w rejonie Europy Środkowej.

Oficjalne stosunki Polski z NATO rozpoczęły się 21 marca 1990 roku, wizytą ministra Skubiszewskiego w Kwaterze Głównej Sojuzsu w Brukseli¹². Podczas tej wizyty, strona polska zaprezentowała swój punkt widzenia, na spawy dotyczące bezpieczeństwa europejskiego¹³. Niezwykle istotne okazało się przesłanie samej wizyty, mówiące wprost iż: Polska nie obawia się NATO, a sama jego egzystencja w Europie Środkowej stanowi dla niej składnik stabilizacji. Ponadto wizyta w Brukseli oznaczała wejście Sojuzsu Północnoatlantyckiego, w przestrzeń polskiej polityki bezpieczeństwa. Taktyka zbliżania się do struktur atlantyckich, wychodziła naprzeciw prac nad nową strategią NATO, podczas szczytu w Londynie.

Deklaracja Londyńska z dnia 6 lipca 1990 roku, proponowała nawiązanie stosunków dwustronnych pomiędzy Sojuszem a państwami Układu Warszawskiego. Ważnym aspektem deklaracji londyńskiej był punkt 4, mówiący o gotowości Sojuzsu do budowy partnerskich kontaktów ze wszystkimi państwami Europy¹⁴. Polską reakcją na Szczyt w Londynie, było nawiązanie kontaktów instytucjonalnych z Sojuszem, poprzez utworzenie misji łącznikowej w strukturze Ambasady RP w Brukseli przy NATO. Wkrótce potem w Polsce w dniach 13 – 16 września, miała miejsce wizyta Sekretarza Generalnego NATO Manfreda Wörnera. Podczas rozmów w Warszawie, dyskutowano na tematy dotyczące struktur bezpieczeństwa w Europie, przyszłości NATO, oraz kwestii rozbrojenia¹⁵. Głównym celem Polski było przekazanie przesłania dla Sekretarza NATO, mówiącego, że Polska jest zainteresowana obecnością Sojuzsu w swoim regionie, tak aby traktować go jako wspólny obszar bezpieczeństwa. Za sukces polskiego MSZ należy uznać, ustalenie regularnych kontaktów między Polska a NATO, w tym też wojskowych. Na spotkaniu M. Wörner podkreślał wolę Sojuzsu dzielenia się „korzyściami płynącymi ze wspólnoty bezpieczeństwa i współpracy”¹⁶.

Mimo, że stanowisko Sekretarza Generalnego było przychylne Polsce - w sprawie budowy nowego systemu bezpieczeństwa - to na spotkaniu nie poruszano ewentualnego przystąpienia Rzeczypospolitej do Sojuzsu. Wörner uważał tę ideę za czysto hipotetyczną, podobnie jak minister Skubiszewski twierdząc, że: „żadne członkostwo Polski w NATO nie wchodzi w rachubę”¹⁷ Polski minister głosząc

¹¹ *Ibidem* s. 190.

¹² R. Kupiecki, *Członkostwo w NATO w polskiej polityce zagranicznej*, (w:) R. Kuźniar, K. Szczepanik (red.), *Polityka zagraniczna RP 1989 – 2002*, Warszawa 2002 s. 103.

¹³ A. Krzeczunowicz, *Krok po kroku. Polska droga do NATO*, Kraków 1999, s. 32.

¹⁴ P. Mickiewicz, *op. cit.*, s. 85.

¹⁵ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 190.

¹⁶ R. Kupiecki, *op. cit.*, s. 103.

¹⁷ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 193.

takie słowa, miał na uwadze sprawę ciągle istniejącego ZSRR i obecność na terenie Rzeczypospolitej wojsk radzieckich.

Okres ten charakteryzował się brakiem wiary polityków w członkostwo, ponadto spora część przedstawicieli polskiej lewicy uważała, że przystąpienie do NATO jest niepotrzebne. Pogodzenie się z taki stanem rzeczy na pewno spowolniło przebieg oswojania się z imperialnej zależności ZSRR. Efektem była polityczna zgoda polskich władz, dotycząca opóźnienia wycofania się wojsk radzieckich z Polski.

Wydarzenia zaczęły zmieniać bieg, na początku 1991 roku. Mimo wysiłków ZSRR na rzecz utrzymania Układu Warszawskiego, ten ulegał powolnemu rozpadowi. Przede wszystkim presję dotyczącą rozwiązania, zaczęły wywierać kraje Europy Środkowej: Polska, Węgry, Czechosłowacja¹⁸. Przełomowe okazało się spotkanie w Budapeszcie, przedstawiciele wyżej wymienionych państw, ustalili wspólne stanowisko dotyczące likwidacji wojskowych struktur UW do 1 lipca 1991 roku¹⁹. Konsekwencją rozpadającego się Układu Warszawskiego, były listy Michaiła Gorbaczowa do państw członkowskich, zawierające program rozwiązania i dalszą współpracę byłych już jego członków. Przywódca ZSRR zważył w nich postulat, iż dalszą współpracę pomiędzy państwami – członkami, należy rozwijać poprzez stosunki dwustronne.

Rozpoczęcie rokowań przez polski MSZ - dotyczące traktatu o podstawach stosunków wzajemnych - wiązało się ze sporym niebezpieczeństwem. Oznaką tego był projekt, jaki strona radziecka przekazała Polsce w marcu 1991 roku. Szczególnie dyskusyjny okazał się punkt 3 mówiący, że: „Związek Radziecki i Rzeczpospolita Polska nie będą uczestniczyć w jakichkolwiek sojuszach wojskowo – politycznych wymierzonych przeciwko jednej ze stron oraz zawierać porozumień sprzecznych z celami niniejszego Układu”²⁰. Taki zapis oznaczał w praktyce zobowiązanie Polski do nieuczestniczenia w żadnych sojuszach, w tym starania o członkostwo w NATO. Nawiązanie stosunków dwustronnych ZSRR z byłymi państwami satelickimi, było przemyślaną koncepcją strategiczną, znaną bardziej pod nazwą doktryny Fallina – Kwicińskiego²¹. Koncepcja ta zakładała przeciwdziałanie wstąpieniu byłych sojuszników do innych bloków, a przede wszystkim do struktur atlantyckich. Wiązało się to z utrzymaniem radzieckiej strefy wpływów w regionie Europy Środkowej.

¹⁸ Trójkąt Wyszehradzki utworzony 15 lutego 1991 roku. Powstał po spotkaniu prezydentów Polski, Czechosłowacji oraz premiera Węgier w węgierskim mieście Wyszehrad.

¹⁹ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 183.

²⁰ *Ibidem* s. 197.

²¹ Doktryna Fallina – Kwicińskiego powstała w kwietniu 1991 roku i pochodzi od nazwisk jej twórców: Walentina Fallina który w latach 1989 – 1991 był kierownikiem Wydziału Międzynarodowego KC KPZR oraz Julija Kwicińskiego ambasadora ZSRR w RFN w latach 1986 – 1990. Doktryna ta, miała ona na celu wypracowanie nowych form współpracy z byłymi satelitami, tak aby Moskwa zachowała w nich wpływy. Zachętą zaś do dalszego utrzymywania więzi z Rosją miała być współpraca gospodarcza, a w szczególności ich uzależnienie od dostaw ropy i gazu. Zob. więcej. J. Strzelczyk, *Doktryna Falina: Czy Rosja podporządkuje sobie Polskę, stając się naszym głównym dostawcą surowców energetycznych?*, „Życie” 2005

Ostateczny los Układu Warszawskiego został przesądzony 1 lipca 1991 roku w Pradze²². Prezydenci państw członkowskich podpisali „Protokół o utracie mocy układu o przyjaźni, współpracy i pomocy wzajemnej oraz protokół o przedłużeniu jego obowiązywania podpisanego w Warszawie 26 kwietnia 1985 roku”²³. Rozwiązanie Układu Warszawskiego, Polska przyjęła z ulgą i radością. Zupełnie odmienne nastroje zapanowały po stronie radzieckiej, czego wyrazem był przeprowadzony półtora miesiąca później pucz neostalinowski wiceprezydenta ZSRR Giennadija Janajewa²⁴.

Odejście do przeszłości dotychczasowego systemu bezpieczeństwa Europy Środkowowschodniej i etapu dominacji radzieckiej, przyspieszył proces integracji Polski z Sojuszem Północnoatlantyckim. Wyrazem tego był szczyt szesnastu państw członkowskich NATO w Rzymie²⁵. Podjęto tam decyzje mówiące o dalszym istnieniu Sojuszu oraz o dialogu i współpracy z byłymi przeciwnikami²⁶. Najważniejszą decyzją podjętą podczas obrad, było powołanie Północnoatlantyckiej Rady Współpracy (NACC), do której zaproszona została Polska. Z powołaniem NACC strona polska wiązała wiele oczekiwań związanych z gwarancjami bezpieczeństwa dla jej terytorium. Takich deklaracji nie mogła otrzymać, państwa członkowskie były zgodne co do prowadzenia działań związanych ze stabilizacją sytuacji w regionie, ale bez konieczności poszerzania paktu. Mimo tego decyzje podjęte przez członków sojuszu na szczycie w Rzymie, zmierzały do zaangażowania się w bezpieczeństwo Europy Środkowowschodniej.

Deklaracja Rzymska w Sprawie Pokoju i Współpracy pozwoliła polskiej dyplomacji na działania mające na celu wciągnięcie ZSRR, w obszar bezpieczeństwa europejskiego w oparciu o KBWE i postanowienia konwencji paryskiej (CFE)²⁷.

Zabiegi polskiego MSZ niedopuszczające do izolacji ZSRR, były związane z postawą Zachodu któremu nadal były bliższe interesy strony radzieckiej niż pań-

²² 31 marca 1991 roku nastąpiło rozwiązanie struktur wojskowych Układu Warszawskiego.

²³ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 187.

²⁴ Pucz Janajewa trwał od 19 do 21 sierpnia 1991 roku, okazał się nieudaną próbą przejęcia władzy przez konserwatystów z wiceprezydentem Rosji na czele. Zakończył się zwycięstwem obozu Borysa Jelcyna i osadzeniem Giennadija Janajewa w więzieniu. Pucz pokazał, że Polska nie była gotowa do reagowania na sytuacje nadzwyczajne. Zob. więcej: J. Strzelczyk, *Ucieczka ze Wschodu, Rosja w polskiej polityce 1989 – 1993*, Warszawa 2002.

²⁵ *Deklaracja Rzymska w Sprawie Pokoju i Współpracy wydana przez szefów szesnastu państw członkowskich w Rzymie 7 – 8 listopada 1991* [w:] *Vademecum NATO* s. 17.

²⁶ J. Nowak – Jeziorański, *Polska droga do NATO*, Wrocław 2006, s. 25.

²⁷ *Traktat o konwencjonalnych siłach zbrojnych w Europie CFE z 19 listopada 1990 roku* - porozumienie pomiędzy państwami Sojuszu Północnoatlantyckiego i Układu Warszawskiego, mające na celu obliczanie pułapów posiadanego konwencjonalnego uzbrojenia i sprzętu wojskowego danych państw. CFE przyczynił się do redukcji uzbrojenia szesnastu państw NATO i sześcioro Układu Warszawskiego, stanowił podstawę bezpieczeństwa na kontynencie europejskim poprzez zmianę jego sytuacji militarnej.

stw Europy Środkowej²⁸. Obowiązująca zasada „Russia First”, oznaczała iż stosunki z tym krajem mają pierwszeństwo nad byłymi krajami satelickimi.

Ciągle poszukiwanie gwarantów bezpieczeństwa przez Polskę, wiązało się z ponowną wizytą w Kwaterze Głównej NATO. Do kolejnej doszło w grudniu 1991 roku, pod przewodnictwem wiceministra obrony Janusza Onyszkiewicza. Okazał się ona sukcesem dyplomatycznym, za jaki należy uznać: „zapewnienie przez Sekretarza Generalnego NATO, iż w wypadku agresji uzyska od Sojuszu dostawę uzbrojenia poza limitem CFE, jak i wsparcie, które może mieć charakter prewencyjny”²⁹. Niecały miesiąc później na posiedzeniu NACC w Brukseli, strona polska uzyskała zapewnienia o zbieżności jej interesów związanych z rozszerzeniem bezpieczeństwa NATO na wschód. Mimo, że Polska liczyła na bardziej konkretną deklarację związaną z członkostwem w NATO, musiała się pogodzić z tym, iż NACC pozostała wyłącznie instytucją mającą charakter konsultacyjny.

Zaraz po posiedzeniu Północnoatlantyckiej Rady Współpracy, swoje *expose* zaprezentował ówczesny premier RP Jan Olszewski. Nie zapowiadało ono jednak wprost, przełomu w sprawie członkostwa w NATO. Zadeklarował on jednak nawiązanie i umacnianie stosunków z Sojuszem Atlantyckim. Ponadto odniósł się do relacji ze Związkiem Radzieckim, twierdząc iż stosunki ze Wschodem są dla Polski pierwszoplanowe.

Gdy nowy premier wygłaszał swoje *expose*, w stolicy Kazachstanu Ałma Acie miało miejsce spotkanie przywódców jedenastu republik radzieckich³⁰. Byłe republiki poparły starania Rosji do przejścia spadku po ZSRR, czyli zajęcia miejsca byłego suwerenna w strukturach ONZ oraz w jej Radzie Bezpieczeństwa. Cztery dni później prezydent Związku Radzieckiego Michaił Gorbaczow podał się do dymisji. Akt ten zakończył istnienie Związku Radzieckiego, który od tego momentu stał się Federacją Rosyjską.

Z polskiego punktu widzenia, rozpad ZSRR, okazał się bardzo korzystny. Korozja świata dwubiegunowego stworzyła szansę włączenia się w euroatlantyckie struktury bezpieczeństwa. Taką możliwość należało wykorzystać, najlepiej poprzez przekonanie uczestników tychże struktur, że udział w nich Polski będzie równie korzystny dla drugiej strony. Od tego momentu dyplomacja polska, nie musiała już być tak powściągliwa w zgłaszaniu swoich aspiracji względem Sojuszu Atlantyckiego.

Pierwszą osobą, która oficjalnie potwierdziła konieczność członkostwa w NATO, był ówczesny minister obrony Jan Parys, który podczas konferencji prasowej wypowiedział się w następujący sposób: „Polska chce na dłuższą metę zostać członkiem Przymierza Atlantyckiego. Jej integracja z Sojuszem może się odbywać stopniowo, w drodze kontaktów bilateralnych z krajami alianckimi i przez wspól-

²⁸ A. Krzeczunowicz, *op. cit.*, s. 53.

²⁹ P. Mickiewicz, *op. cit.*, s. 89.

³⁰ Bez państw Bałtyckich i Gruzji.

pracę ze strukturami Sojuszu³¹. Zmiany które nastąpiły w stanowisku Polski, w mówieniu wprost o chęci przystąpienia do NATO, należy rozpatrywać jedynie jako przełamanie politycznego tabu. Mimo odważnej i czytelnej deklaracji: „tak, chcemy zostać członkiem NATO”, w tym okresie nie miała ona jednak szans realizacji.

Szczególnie zauważalny był brak jednolitego stanowiska wśród polskich ośrodków władzy. Przykładem tego był krótkotrwały projekt prezydent Lecha Wałęsy, niosący enigmatyczną nazwę NATO-bis. Enigmatyczną ponieważ twórcy polityki zagranicznej tamtego okresu, nie potrafili wyjaśnić na czym owa koncepcja miałaby polegać. Bliżej sprecyzował ją współpracownik Wałęsy Jerzy Milewski tłumacząc iż chodzi o „przejściowe porozumienie w sprawie bezpieczeństwa z zadaniem przygotowania uczestników do członkostwa w NATO”³². Koncepcja ta pokazała brak koordynacji pomiędzy władzą a ministerstwem spraw zagranicznych, co przyczyniło się do podważania naszej pozycji na arenie międzynarodowej. Mimo tego, owa idea mogła mieć charakter mobilizujący na politykę zachodu, ponieważ niebawem Polskę odwiedził Sekretarz Generalny NATO.

Wizyta Manfreda Wörnera na początku marca 1992 roku, była niewątpliwie ważnym wydarzeniem. Podczas swojego pobytu w Warszawie uczestniczył w międzynarodowym seminarium na temat „Bezpieczeństwo w Europie Środkowej – punkt widzenia Europy Środkowej oraz NATO”, na którym przekonywał iż Sojusz jest wrażliwy na potrzeby bezpieczeństwa Polski³³. Zdaniem Wörnera NATO mimo, że nie oferowało gwarancji bezpieczeństwa Polsce to i tak Sojusz zapewnia większy stopień bezpieczeństwa. Z kolei minister obrony Jan Parys twierdził iż państwa Trójkąta Wyszehradzkiego są izolowane militarnie. Najistotniejszym punktem wizyty okazało się zdanie wypowiedziane przez Wörnera: „Chociaż nie rozważamy dzisiaj powiększenia składu członkowskiego NATO, nie oznacza to wcale, że wykluczamy przyjęcie nowych członków w przyszłości. Opcja ta jest u nas otwarta”³⁴. Słowa te były niezwykle istotne dla Polski, ponieważ stanowiły nadzieję na realizację określonego celu którym było przystąpienie do Sojuszu. Za przykład mogą posłużyć słowa Jan Parysa który po latach wspominał: „Dla mnie i mego współpracownika Sikorskiego ta wypowiedź Wörnera była szczytem marzeń, szokiem. Nie spodziewaliśmy się, że uda się od niego (na dodatek to był Niemiec) uzyskać publicznie coś takiego. Zdawaliśmy sobie sprawę, że nie powiedział tego przypadkiem, że to był krok przemyślany. On takich rzeczy nie rzucał na wiatr”³⁵. Oprócz zasiania nadziei w głowach polskich polityków rozszerzenie się Sojuszu, Wörner jasno podkreślił, że polskie członkostwo w NATO może być rozpatrywane dopiero po wycofaniu się wojsk radzieckich z obszaru Rzeczpospolitej.

³¹ R. Kupiecki, *op. cit.*, s. 103.

³² A. Krzeczunowicz, *op. cit.*, s. 78.

³³ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 385.

³⁴ *Ibidem*, s. 386.

³⁵ *Ibidem*, s. 386.

Na ten temat rozmawiał podczas wizyty w Moskwie prezydent Lech Wałęsa³⁶. Negocjacje nie należały do łatwych, ponieważ każde z państw miało na uwadze przede wszystkim własne interesy. Efektem było dojście do consensusu i podpisanie porozumienia mówiącego iż wojska radzieckie opuszczą terytorium Polski do połowy listopada 1992 roku³⁷. W ten sposób zamknięto stary etap półwiekowego uzależnienia od Moskwy. Nowy etap zapowiadał podpisanie traktatu o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy. Oprócz tego Warszawa uzyskała bardzo ważną deklarację, którą była tzw. „zgoda” prezydenta Rosji Borysa Jelcyna na członkostwo Polski w NATO. Ustęstwo Jelcyna było podyktowane zupełnie innym spojrzeniem na ówczesną arenę międzynarodową niż Wałęsy. Słowa wypowiedziane przez prezydenta Polski o „nowym otwarciu” potraktowano w Rosji jako chęć utrzymania z nią ściślejszych stosunków. Polska oczywiście chciała utrzymywać dobre relacje ze wschodnim sąsiadem, jednak nie w zamian za tzw. zielone światło na działania w kierunku zachodnim.

Niewątpliwie zainicjowane relacje między obydwojma państwami, stanowiły kamień milowy w stosunkach polsko – rosyjskich. To co ważne dla stosunków dwustronnych nie miało przełożenia na relacje Polska – NATO i Rosja – NATO. Oczywiście podpisanie traktatu o współpracy z Rosją pokazało, że Polska ma dobre relacje ze swoim wschodnim sąsiadem. Ponadto umowa o wycofaniu się wojsk z radzieckich z swojego terytorium Polski pokazywała, że imperialne więzy zostały zlikwidowane. Mimo tego wizyta Wałęsy w Moskwie nie wpływała na tzw. otwarcie bram do NATO.

W maju 1992 roku minister Skubiszewski, oficjalnie przedstawił zasadnicze cele budowy bezpieczeństwa Polski. Pierwszym było włączenie Polski w system bezpieczeństwa Struktur Atlantyckich, a drugim bardziej przyszłościowym, członkostwo w NATO. Deklaracje proatlantyckie składane przez polskich polityków oraz kolejne wizyt w Brukseli nie przyczyniły się do otwarcia drzwi przez Sojusz. Mając to na uwadze, strona polska przygotowywała się do swoistej ofensywy. Za taką należy uznać październikową wizytę premiera Hanny Suchockiej w Brukseli. W trakcie spotkania z przedstawicielami krajów NATO, Suchocka pokreśliła, że „celem polskiej polityki zagranicznej jest pełne członkostwo w sojuszu”³⁸. Ten temat został również poruszony przez podczas rozmowy z Sekretarzem Generalnym NATO. Stanowisko Wörnera, było przychylne Polsce, mimo, że nie obiecywał konkretnych terminów. Zadeklarował jednak, że jeśli tylko drzwi NATO zostaną otwarte na wschód, Polska będzie dzierżyła palmę pierwszeństwa wśród pozostałych państw.

Staranie o przystąpienie Polski do Sojuszu zbiegło się z ogłoszeniem przez polski rząd dokumentu dotyczącego strategii obronnej: „Założenia polskiej polityki bezpieczeństwa” oraz „Polityka bezpieczeństwa i strategia obronna Rzeczypospolitej

³⁶ 21 maja 1992 roku.

³⁷ Ostateczne wycofanie jednostek bojowych byłej Armii Radzieckie nastąpiło 28 października 1992 roku, pozostałe 6 tysięcy żołnierzy wycofano do 15 września 1993 roku.

³⁸ P. Mickiewicz, *op. cit.*, s. 91.

Polskiej³⁹. Nowa doktryna obronna w ocenie bezpieczeństwa zewnętrznego skupiała się na nowym położeniu geopolitycznym Polski. Wskazywała na nową jakość geostrategiczną jaka ukształtowała się na wschodzie, widząc przy tym szanse jak i zagrożenia związane z polityczną niestabilnością tego rejonu⁴⁰. Najważniejszym założeniem nowej strategii było pierwsze oficjalne potwierdzenie iż: „strategicznym celem Polski w latach dziewięćdziesiątych jest członkostwo w NATO oraz w Unii Zachodnioeuropejskiej jako europejskim filarze NATO i istotnym czynnikiem europejskiego systemu zbiorowego bezpieczeństwa”⁴¹.

Wyjściem naprzeciw „Założeniom polskiej polityki bezpieczeństwa” była przyjęta przez Sojusz, koncepcja reagowania militarnego poza jego strefą⁴². Tak zwane działania „*out of area*” skupiały się na umacnianiu bezpieczeństwa międzynarodowego, w ramach działań podejmowanych pod auspicjami NACC, NATO, ONZ, KBWE i UZE. Do tego typu operacji, należy zaliczyć udział polskich sił zbrojnych w działaniach na Bałkanach oraz w Zatoce Perskiej. Wydelegowanie polskiego kontyngentu wojskowego do uczestnictwa w operacji pokojowej w byłej Jugosławii, było pierwszą próbą podjęcia współpracy z państwami NATO na szczeblu operacyjnym⁴³.

Działania „*out of area*” stanowiły ważny element poznawczy dla sygnatariuszy NATO: po pierwsze opóźniały podjęcie decyzji w sprawie otwarcia drzwi, po drugie dawały szansę „przetestowania” państw aspirujących do członkostwa, po trzecie było to swoiste potwierdzenie zdolności militarnych NATO po rozpadzie Układu Warszawskiego⁴⁴.

Rok 1993 przyniósł kolejne deklaracje w sprawie polskiego członkostwa. Świadczyła o tym wizyta w Niemczech ministra obrony Janusza Onyszkiewicza. Podczas spotkania przedstawicieli resortów siłowych, strona niemiecka zapewniła, iż chciałby pomóc Polsce w jej staraniach związanych z członkostwem w NATO. Nastroje tonowała strona amerykańska, przykładem była wypowiedź szefa łączonych sztabów USA generała Johna Shalikashvili, który stwierdził iż: „Sojusz powinien wstrzymać się z przyjmowaniem nowych członków, najważniejszym forum

³⁹ 2 listopada 1992 roku. [w:] www.koziej.pl/files/Strategia_RP_z_92_r.doc.

⁴⁰ „Założenia polskiej polityki bezpieczeństwa oraz Polityka bezpieczeństwa i strategia obronna Rzeczypospolitej Polskiej” z 2 listopada 1992 roku s. 5.

⁴¹ S. Koziej, *Obronność Polski w warunkach samodzielności strategicznej lat 90. XX wieku*, [w] „Bezpieczeństwo Narodowe, Samodzielność strategiczna Polski lat 90 XX w.” 2012, nr 21, s. 26.

⁴² 15 marca 1993 roku.

⁴³ Misja ONZ UNPROFOR (ang. United Nations Protection Force – Siły Ochronne Organizacji Narodów Zjednoczonych) w Jugosławii była pierwszą misją podczas której Polacy zaczęli prowadzić działania operacyjne, polegające na: stabilizowaniu sytuacji w rejonie konfliktu, pomocy uchodźcom oraz ochronie konwojów z pomocą humanitarną. Na potrzeby misji powołany został PKW batalion operacyjny POLBATT liczący 893 żołnierzy. W sumie kontyngent polski składał się z 29 policjantów, 1109 żołnierzy i 30 obserwatorów wojskowych. Zob. http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/co_mission/unprof_b.html.

⁴⁴ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 389.

współpracy z Europa Środkową pozostaje NACC”⁴⁵. Przeważały jednak opinie, że przystąpienie do Sojuszu dla państwa takich jak Polska, Węgry, jest tylko kwestią czasu, brakowało jednak konkretów.

Skonkretyzowanie stanowiska Zachodu nastąpiło, po zaproszeniu Marynarki Wojennej RP do udziału międzynarodowych ćwiczeniach państw NATO „BALTOPS 93”⁴⁶. W manewrach tych po raz pierwszy wzięły udział państwa mające dostęp do Bałtyku, a nie będące członkami Sojuszu Północnoatlantyckiego. Stanowił on poważny element przygotowań w polskiej drodze do NATO. Przede wszystkim pozwalały zapoznać się ze standardami oraz procedurami i systemami dowodzenia w siłach morskich NATO w ograniczonym zakresie.

Od 1993 roku polskie starania na rzecz członkostwa nabrały tempa we wszystkich kierunkach: w Stanach Zjednoczonych zaczęła się poważna dyskusja na temat rozszerzenia Sojuszu, Polska pozyskała poparcie głównych krajów zachodnich, wobec Rosji kluczowe znaczenie miała wizyta prezydenta Rosji Jelcyna w Warszawie. Data 25 sierpnia 1993 roku była kluczowa dla stosunków polsko – rosyjskich. Po wizycie prezydenta Polski w Moskwie w maju 1992 roku, wiadomo było że nastąpi rewizyta prezydenta Rosji w Warszawie. Nastąpiła ona 24 sierpnia 1993 roku. Wizyta Jelcyna przypadła na trudny okres jego prezydentury, w której pochłonięty był walką z parlamentem. Nie był to również łatwy czas dla Rzeczypospolitej, w której rząd sprawował swoją funkcję w „stanie dymisji”⁴⁷. Podczas spotkania obu prezydentów, Lech Wałęsa poruszył, kwestię przystąpienia Polski do NATO, co spotkało się ze zrozumieniem ze strony Borysa Jelcyna który stwierdził iż: „w perspektywie taka decyzja suwerennej Polski, zmierzająca do integracji ogólnoeuropejskiej, nie jest sprzeczna z interesem innych państw, w tym również Rosji”⁴⁸. Następnego dnia doszło do kontrowersji, ponieważ strona rosyjska próbowała wykreślić klauzulę o NATO z rosyjskich dokumentów. Ostatecznie taki zapis znalazł się w rosyjskiej wersji egzemplarza, co było bezsprzecznie sukcesem negocjacyjnym Lecha Wałęsy.

Notacja dotycząca starania się o akcesję w NATO, była największym osiągnięciem wizyty prezydenta Rosji w Warszawie. Tak zwana „zgoda Jelcyna” na członkostwo Polski w NATO, stała się również faktycznym początkiem działania Zachodu na rzecz rozszerzenia Sojuszu. Sierpniowa wizyta Jelcyna stanowiła ostatni kontakt obu prezydentów, podczas którego relacje na linii Warszawa – Moskwa charakteryzowały się wspólnym dialogiem.

Po spotkaniu Jelcyn – Wałęsa, polskie MSZ postanowiło szybko wykorzystać sprzyjającą koniunkturę, rozsyłając deklaracje obu prezydentów do wszystkich

⁴⁵ *Ibidem*, s. 390.

⁴⁶ R. Krzyżelewski, *Doświadczenia Marynarki Wojennej RP z członkostwa w NATO*, „Przegląd Morski” 2005, nr 1, s. 4.

⁴⁷ 29 maja 1993 roku Lech Wałęsa rozwiązał parlament, po wcześniejszym uchwaleniu przez sejm wotum nieufności dla gabinetu Hanny Suchockiej. Prezydent dymisji rządu nie przyjął. Zob. J. Strzelczyk, *Ucieczka ze Wschodu, Rosja w polskiej polityce 1989 – 1993*, Warszawa 2002 s. 441.

⁴⁸ R. Zięba, *op. cit.*, s. 86.

państw należących do NATO. Potwierdzono w niej chęć uzyskania przez Polskę członkostwa która: „usunęłaby niewidzialną barierę, która nadal dzieli Europę na dwie strefy – państw mających bezpieczeństwo w pełni zapewnione i gwarantowane oraz innych, które bezpieczeństwa takiego nie mają”⁴⁹.

Deklaracja Warszawska spełniła swoje zadanie, bowiem wywołała zamierzoną rolę, jaką było przekonanie Zachodu, że wszelkie przeszkody do otwarcia drzwi NATO zostały usunięte. Świadczyła o tym wypowiedź przewodniczącego francuskiego Zgromadzenia Parlamentarnego NATO Loisa Bouvarda, który stwierdził, że: „Deklaracja Warszawska jest w najwyższym stopniu konstruktywna, albowiem usuwa największą dostrzegalną przeszkodę na drodze do rozszerzenia NATO”⁵⁰.

Zacieśnianie relacji z Sojuszem Północnoatlantyckim, spowodowało że stosunki polsko – rosyjskie gwałtownie się pogorszyły. Następstwem tego było wycofanie się Rosji z deklaracji Jelcyna, mówiąc iż: „prezydent miał zupełnie coś innego na myśli”⁵¹. Postawienie sprawy w takiej sytuacji, było podyktowane nieopuszczeniem do rozszerzenia się NATO, co według rosyjskiej dyplomacji oznaczałoby izolację tego kraju w Europie. Z kolei Polska polityka bezpieczeństwa zaczęła się przeobrażać, i tak naprawdę dla Rosji nie było w niej miejsca. Co było błędem, za który płacimy po dzień dzisiejszy. Oczywiście ze wschodnim sąsiadem należało się liczyć, gdyż jej sprzeciw mógłby oznaczać wysoką przeszkodę dla polskiej akcesji do NATO. Wycofanie się Rosji z deklaracji Jelcyna, nie oznaczało jednak zmiany strategii w obozie polskim. Przeciwnie, Polska lokomotywa parła już z całym impetem w kierunku zachodnim. Potwierdzeniem tego był list wysłany przez Lecha Wałęsę do Sekretarza Generalnego NATO i szesnastu państw członkowskich 1 września 1993 roku. Polski prezydent w dojrzałej argumentacji - „dążenie do NATO znajduje szerokie poparcie wewnętrzne, dokonaliśmy zasadniczych zmian wewnętrznych. Przywróciliśmy w pełni zasady demokracji, poszanowania praw człowieka oraz praw mniejszości. Ustanawiamy gospodarkę rynkową. Uregulowaliśmy w pełni stosunki ze wszystkimi naszymi sąsiadami, w tym zwłaszcza sprawy nienaruszalności granic. Nie wnosimy zatem do Sojuszu nowych problemów i obciążeń” – uzasadniał wybór atlantycki⁵².

Rosja nie rezygnowała ze swoich tymczasowych wpływów w rejonie Europy Środkowej, czego następstwem było zaostrzeniem retoryki względem Zachodu. Świadczyła o tym próba stworzenia nowej strategii rosyjskiej, mającej na celu przywrócenie dawnej strefy wpływów Związku Radzieckiego. Propagatorem takich deklaracji był ówczesny minister spraw zagranicznych Rosji Adriej Kozyriew, który twierdził, że: „cały geograficzny obszar byłego ZSRR jest strefą istotnych interesów

⁴⁹ R. Kupiecki, *op. cit.*, s. 113.

⁵⁰ A. Krzeczunowicz, *op. cit.*, s. 106.

⁵¹ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 455.

⁵² *Ibidem*, s. 455.

rosyjskich”⁵³. Potwierdzeniem obawy o izolację Rosji były listy wysłane przez Borysa Jelcyna do przywódców: USA, Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii w których: podtrzymywał sprzeciw wobec rozszerzenia się Sojuszu, dezaprobował Deklarację Warszawską, ponadto proponował by Moskwa i NATO wspólnie stanowiły poręczenie bezpieczeństwa Polski. Dezawuuując porozumienie Jelcyn – Wałęsa, rosyjski prezydent powoływał się na podjęte - zdaniem Moskwy – czterostronne porozumienie w sprawie zjednoczenia Niemiec, zabraniające rozszerzenia się NATO.

Listy Jelcyna do „wielkich mocarstw” stanowiły niewątpliwie pozbawienie argumentu jakim był brak sprzeciwu Rosji, wobec polskiego członkostwa w NATO. Mimo rosyjskiego weta, stanowisko w Warszawie nie uległo zmianie. Minister Skubiszewski wystosował oświadczenie w którym zadeklarował że obrona przez polską dyplomację droga ku NATO jest nieodwracalna. Jednocześnie zaznaczył, że Polska nie jest kategorycznie antyrosyjska. Minister był zadania, że NATO powinno być dla Rosji partnerem strategicznym w sprawach pokoju i bezpieczeństwa. Natomiast Polska jest nastawiona wobec Rosji przyjaźnie i jej przyszły udział w Sojuszu Północnoatlantyckim nie jest sprzeczny z jej interesem. Argumentując dalej zaznaczył, że polska dyplomacja nie stara się prowadzić polityki izolacji wobec Rosji ze względu na jej mocarstwowość oraz połączenia ze Stanami Zjednoczonymi. Od tego momentu rozpoczęła się wojna na oświadczenia pomiędzy stroną polską i rosyjską mająca na celu przekonać Zachód do swoich racji, za pomocą przemówień dyplomatów, konferencji i artykułów⁵⁴.

Jesień 1993 roku przyniosła kryzys konstytucyjny w Rosji i eskalację konfliktu toczącego się na najwyższych szczeblach władzy. 21 września skonfliktowany z parlamentem Borys Jelcyn kazał rozwiązać Radę Najwyższą i rozpisać nowe wybory. Z pozoru niegroźna sytuacja przerodziła się w konflikt zbrojny, którego apogeum miało miejsce 4 października, kiedy to rosyjskie czołgi - na rozkaz Jelcyna - ostrzelały siedzibę parlamentu. Zwycięstwo prezydenta, poprzez zademonstrowanie siły przyczyniło się umocnienia jego pozycji w kraju jak i za granicą.

Kolejnym istotnym wydarzeniem było przedstawienie nowej rosyjskiej doktryny militarnej. Ogłoszona 4 listopada 1993 roku miała na celu przywrócenie dawnej strefy wpływów należących do ZSRR. Ponadto zakładała użycie sił zbrojnych poza granicami Rosji w operacjach „pokojowych”. Pojęcie „poza granicami” wiązało się ze „specjalną i ekskluzywną strefą wpływów”, która obejmowała przede wszystkim państwa byłego bloku wschodniego. Jeden z autorów rosyjskiej doktryny A. Kozyrjew wyraźnie zaznaczył, że: „Europa Środkowa nigdy nie przestała być strefą rosyjskich wpływów” i wyraźnie ostrzegał przed zawieraniem jakichkolwiek sojuszy pomiędzy sobą⁵⁵. Najgroźniej brzmiał zapis o prawie użycia broni jądrowej przeciw państwu, której takiej broni nie posiadało, ale było związane sojuszem z państwem posiadającym broń nuklearną. Celem takiego zapisu było utrzymanie

⁵³ J. Nowak – Jeziorański, *op. cit.*, s. 53.

⁵⁴ J. Strzelczyk, *op. cit.*, s. 455.

⁵⁵ J. Nowak – Jeziorański, *op. cit.*, s. 54.

Europy Wschodniej oraz państw Wspólnoty Niepodległych Państw poza auspicjami NATO⁵⁶.

Wyżej wymienione wydarzenia w Rosji, ochłodziły ciepłe słowa płynące z państw członkowskich, mówiące o rozszerzeniu NATO. Obawy przed możliwością destabilizacji w Rosji oraz zaostrenie retoryki Moskwy spowodowały, że państwa należące do struktur atlantyckich zdecydowały o nierozszerzaniu Sojuszu. Taka decyzja zapadła na spotkaniu ministrów obrony państw członkowskich w dniach 20 – 21 października w dzielnicy Lubeki – Travemünde. Podczas szczytu przedstawiono nową koncepcję polegającą na pogłębianiu partnerstwa w ramach NACC, poprzez współpracę wojskową między NATO a kandydatami do Sojuszu. Nowa idea została nazwana „Partnerstwem dla Pokoju” i oficjalnie służyła przygotowaniu państw do członkostwa w NATO a tak naprawdę była czymś w rodzaju „spowalniacza” tego procesu. Przyczyna mogła być tylko jedna – Rosja.

Reasumując lata 1989 - 1993 stanowiły początek, polskiej drogi ku euroatlantyckim strukturom bezpieczeństwa. Obranie takiego kierunku było możliwe, tylko i wyłącznie dzięki sprzyjającej koniunkturze międzynarodowej. Oczywiście korzystnej sytuacji w Europie Środkowej należało pomóc. Pierwszy etap tych zmagowań obejmowała, kwestia likwidacji uzależnienia od Rosji. Rozwiązanie Struktur Układu Warszawskiego, a parę miesięcy później Związku Radzieckiego, pozwoliło skierować się ku strukturom atlantyckim. Od tego czasu polska dyplomacja podejmowała próby aktywnego starania się o członkostwo w NATO. Wiązało się to z udziałem w europejskich i euroatlantyckich strukturach bezpieczeństwa oraz ściślejszą współpracą z sąsiadami. Przejście do zachodniej strefy wpływów oznaczało pogorszenie się relacji z Rosją. Co raz mocniejsza integracja z Zachodem spowodowała, że stosunki polsko – rosyjskie musiały się stać mniej intensywne. Przede wszystkim oba państwa miały zupełnie inne oczekiwania względem siebie. W Polsce wszystkie siły polityczne oraz społeczeństwo opowiedziało się po stronie przynależności do sojuszu, Rosja była temu kategorycznie przeciwna, w myśl nowej strategii mówiącej o przywrócenia dawnej strefy wpływów. Sprzeczności strategiczne łączące Polskę i Rosję musiały doprowadzić do chłodu i zwiększonego dystansu. Polska wybierając kierunek NATO, musiała się liczyć z konsekwencjami po ucieczce ze Wschodu.

⁵⁶ *Ibidem*, s. 455.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Amus R., *Otwarcie drzwi*, Wydawnictwo Muza, Warszawa 2002.
- [2] Davies N., *Europa, rozprawa historyka z historią*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2005.
- [3] Koziej S., *Obronność Polski w warunkach samodzielności strategicznej lat 90. XX wieku*, [4] „*Bezpieczeństwo Narodowe, Samodzielność strategiczna Polski lat 90. XX w*” 2012, nr 21.
- [4] Krzeczunowicz A., *Krok po kroku. Polska droga do NATO*, Wydawnictwo Znak, Kraków 1999 r.
- [5] Krzyżelewski R., *Doświadczenia Marynarki Wojennej RP z członkostwa w NATO*, „*Przegląd Morski*” 2005, nr 1.
- [6] Kupiecki R., *Członkostwo w NATO w polskiej polityce zagranicznej, (w:) Polityka zagraniczna RP 1989 – 2002*, pod red. R. Kuźniar K. Szczepanik, Warszawa 2002.
- [7] Kuźniar R., *Polityka bezpieczeństwa w polskiej polityce zagranicznej [w:] , Polska polityka bezpieczeństwa 1989-2000*, pod red. R. Kuźniar, Wydawnictwo ASKON, Warszawa 2001.
- [8] Mickiewicz P., *Polska droga do NATO, implikacje polityczne i wojskowe*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2005.
- [9] Nowak – Jeziorański J., *Polska droga do NATO*, Wydawnictwo Wrocław 2006 r.
- [10] Strzelczyk J., *Ucieczka ze Wschodu, Rosja w polskiej polityce 1989 – 1993*, Wydawnictwo Rytm, Warszawa 2002.
- [11] Zięba R., *Główne kierunki polityki zagranicznej Polski po zimnej wojnie*, Wydawnictwo Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2010.
- [12] „*Założenia polskiej polityki bezpieczeństwa oraz Polityka bezpieczeństwa i strategia obronna Rzeczypospolitej Polskiej*” z 2 listopada 1992 r.

ACTION SEEKING TO POLISH SECURITY IN A NEW GEOPOLITICAL SITUATION IN THE YEARS 1989 - 1993

ABSTRACT

In 1989, Poland entered the path of political transformation. New realities of democratizing Poland posed new challenges. The first to be considered, was the desire to integrate with the West, the second were relations with the Soviet Union. The article focuses on the formation of Polish security policy in the first years after obtaining independence. Before total dismantling of the Eastern Bloc has finished, the Polish policy had to be characterized with a particular care. Years 1989 - 1993 constitute ephemeral period in the security sphere, in which Poland tried to completely eliminate the constraints of imperial dependencies. It was a difficult time for Poland, located in the gray zone of security, without any alliances, relying only on its own fate. The situation could have been changed by only one thing – joining the NATO. Notification of accession to NATO, was associated with a deterioration of the relationship with the current sovereign – Russia.

dr Magda BOGALECKA
Akademia Morska w Gdyni

WEJŚCIE NA MIELIŻNĘ JAKO PRZYCZYNA WYPADKÓW NA MORZU

STRESZCZENIE

Od początku XX wieku obserwuje się wzmożone zapotrzebowanie na towary i przesyłanie ich na duże odległości. W tym czasie także ludzie zapragnęli przemieszczać się na większe dystanse. Bezpośrednią konsekwencją tej sytuacji był wzrost intensywności transportu lądowego, powietrznego i morskiego. Człowiek i towary stały się bardziej mobilne. Statki powietrzne i morskie pozwoliły przemieszczać ludzi i towary na duże odległości – między kontynentami, przy czym drogą morską zaczęto przewozić ładunki, które nie wymagały dostarczenia ich do miejsca przeznaczenia w krótkim czasie. Transport ludzi oraz obrót handlowy stwarza jednak ryzyko wypadków i awarii. Wśród kilkunastu możliwych przyczyn wypadków na morzu, wejście na mieliznę jest zdarzeniem, do którego dochodzi najczęściej – do co trzeciego-czwartego wypadku na morzu dochodzi z powodu wejścia na mieliznę. W artykule poddano szczegółowej analizie wejście na mieliznę, jako przyczynę wypadków i zdarzeń na morzu.

Słowa kluczowe:

transport morski, wypadki na morzu, przyczyny wypadków, analiza ryzyka

WSTĘP

Obserwowany od ponad wieku intensywny wzrost natężenia ruchu statków oznacza zwiększenie prawdopodobieństwa wystąpienia niebezpiecznych zdarzeń na morzu, których konsekwencje mogą odnieść się do życia i zdrowia ludzkiego, konstrukcji statku oraz równowagi ekologicznej środowiska. Wypadki, które zdarzają się podczas transportu morskiego, trudno przewidzieć, dlatego cechuje je duży potencjał niebezpieczeństwa. Ryzyko związane z transportem morskim można jednak zmniejszyć przez odpowiednie działania, czyli odpowiednio zarządzać bezpieczeństwem i ryzykiem [2]. Jednym z jego elementów, w ramach reaktywnej strategii, jest wyciąganie wniosków z zaistniałych wypadków i traktowanie ich, jako lekcji na przyszłość, aby nie dochodziło do podobnej sytuacji. W tym celu analizuje się przyczyny i skutki wypadków morskich – znajomość ich, oraz ich wzajemnych relacji, pozwala je skutecznie eliminować, a tym samym z powodzeniem podnosić poziom

bezpieczeństwa transportu morskiego oraz obniżyć ryzyko niezamierzonych zdarzeń na morzu.

KLASYFIKACJA PRZYCZYŃ WYPADKÓW MORSKICH

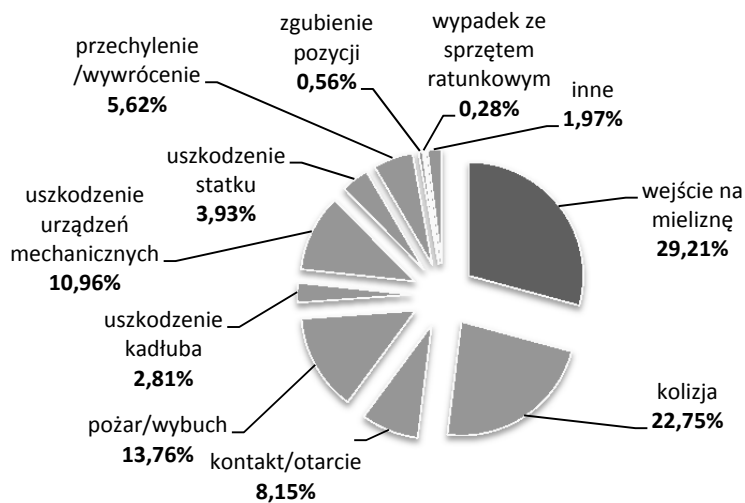
Działające pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej – IMO (ang. International Maritime Organization) Komitet Bezpieczeństwa Morskiego – MSC (ang. Maritime Safety Committee) oraz Komitet ds. Ochrony Środowiska Morskiego MEPC (ang. Marine Environment Protection Committee) opracowały „Procedurę zgłaszania wypadku na morzu”. Procedura ta szczegółowo została opisana w okólniku MSC-MEPC.3/Circ.1, [3, 4], w którym wskazano 11 możliwych zdarzeń, inicjujących wypadek na morzu:

1. kolizję,
2. wejście na mieliznę,
3. kontakt / otarcie,
4. pożar lub wybuch,
5. uszkodzenie kadłuba lub drzwi wodoszczelnych,
6. uszkodzenie urządzeń mechanicznych statku,
7. uszkodzenie statku lub jego wyposażenia,
8. niebezpieczne przechylenie lub wywrócenie statku,
9. zgubienie pozycji,
10. wypadek ze sprzętem ratunkowym,
11. inną przyczynę.

Szczegółowa analiza przyczyn ponad 400 wypadków na morzu, do jakich doszło na świecie w ostatnich latach [1] pozwoliła ustalić, że wejście na mieliznę jest tym najczęstszym i stanowi ponad 29% zdarzeń (rys. 1).

W przytoczonym dokumencie IMO (MSC-MEPC.3/Circ.1) ustalono także, że wypadki na morzu klasyfikuje się jako:

1. bardzo poważne,
2. poważne,
3. mniej poważne,
4. incydenty na morzu.



Rys. 1. Przyczyny wypadków morskich
źródło: opracowanie własne

Klasyfikacja ta zależy od przyczyn bądź skutków wypadku. Wypadek jest uznawany za bardzo poważny, gdy w wyniku niego pojawi się choć jedna ofiara śmiertelna lub gdy ma miejsce całkowite zniszczenie statku, bądź dojdzie do skażenia środowiska. Z kolei pojawienie się pożaru, wybuchu, lub gdy dojdzie do zderzenia, wejścia na mieliznę, uszkodzenia statku albo unieruchomienia jednostki, a także gdy rezultatem wypadku będą ranni, wypadek taki zostanie zaklasyfikowany jako poważny.

Zatem, fakt wejścia na mieliznę klasyfikuje takie zdarzenie jako poważne. Z kolei biorąc pod uwagę skutki tych zdarzeń, tzn. pojawienie się ofiar śmiertelnych lub doprowadzenie do całkowitego zniszczenia statku, a także skażenia środowiska, w wyniku wejścia na mieliznę nakazuje, aby co trzecie wejście na mieliznę (34,62%) było zakwalifikowane jako wypadek bardzo poważny.

SZCZEGÓŁOWA ANALIZA WEJŚCIA NA MIELIZNĘ JAKO PRZYCZYNY WYPADKÓW MORSKICH

Proponowane w dokumencie IMO (MSC-MEPC.3/Circ.1) określanie przyczyn zdarzeń na morzu, prowadzących do wypadku, nie jest wyczerpujące, bowiem nie tylko jedna przyczyna prowadzi do wypadku. Bardzo często jedna przyczyna może pociągać za sobą następną, które łącznie prowadzą do wypadku. Tworzy się zatem ciąg zdarzeń inicjujących niebezpieczeństwo na morzu, który nie jest

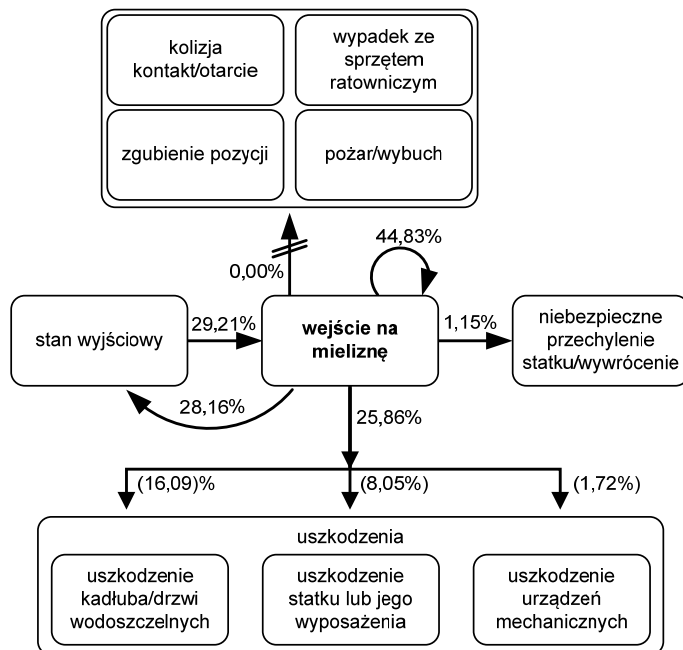
uwzględniany w dokumencie IMO. Wydaje się zatem zasadne, aby przyczyny wypadków poddać bardziej szczegółowej analizie.

Szczegółowa analiza przyczyn wypadków na morzu pozwoliła ustalić, że wejście na mieliznę może być pierwotnym oraz wtórnym zdarzeniem inicjującym wypadek na morzu.

Wejście na mieliznę w blisko co drugim zdarzeniu nie wywołuje kolejnych przyczyn w łańcuchu zdarzeń inicjujących wypadek na morzu (44,83%). Ponadto stwierdzono, że statek znajdujący się na mieliznie stosunkowo często (28,16%) samoistnie przechodzi do stanu początkowego (sprzed wypadku). W takich sytuacjach, nie odnosząc żadnych uszkodzeń, statek może z powodzeniem dalej kontynuować podróż. Z nieco mniejszym prawdopodobieństwem (25,86%), wejście na mieliznę powoduje uszkodzenie kadłuba statku (16,09%), lub innych jego elementów (8,05%) a także urządzeń mechanicznych (1,72%). Zdecydowanie rzadziej (1,15%) wywrócenie lub niebezpieczne przechylenie się statku jest następstwem wejścia na mieliznę.

W wyniku przeprowadzonych badań ustalono także, że wejście na mieliznę nie spowodowało pożaru / wybuchu, wypadku związanego ze sprzętem ratowniczym, zgubienia pozycji oraz zderzenia jako wtórnych przyczyn wypadku.

Analizę wejścia na mieliznę, jako zdarzenia pierwotnego, inicjującego wypadek na morzu, przedstawiono na rysunku 2.

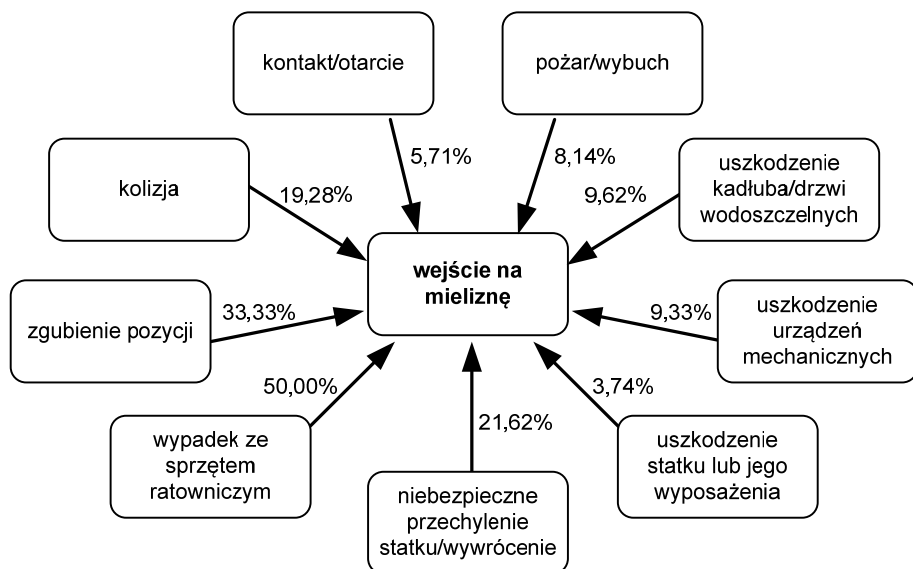


Rys. 2. Wejście na mieliznę, jako zdarzenie pierwotne inicjujące wypadek na morzu

źródło: opracowanie własne

Dodatkowa analiza przyczyn wypadków na morzu pozwoliła ustalić, że wejście na mieliznę, równie często może się pojawić jako pierwotna lub jako wtórna przyczyna zdarzenia na morzu. Okazuje się, że zarówno blisko co piąte wywrócenie lub niebezpieczne przechylenie się statku (21,62%) jak i kolizja (19,28%) prowadzi do wejścia statku na mieliznę. Ponadto stwierdzono, że uszkodzenie kadłuba statku (9,62%), jego urządzeń mechanicznych (9,33%) lub jego innych elementów (3,74%) czy też pożar / wybuch (8,14%) także kończy się wejściem statku na mieliznę. Zgubienie pozycji na morzu oraz wypadek związany z zawodnością sprzętu ratowniczego są jednymi z najrzadszych przyczyn wypadków na morzu (odpowiednio: 0,56% oraz 0,28%), jednakże odpowiednio co trzecie i co drugie takie zdarzenie może doprowadzić do wejścia na mieliznę (33,33% w odniesieniu do zgubienia pozycji na morzu oraz 50,00% w odniesieniu do wypadku związanego ze sprzętem ratowniczym).

Analiza wejścia na mieliznę, jako zdarzenia wtórnego inicjującego wypadek na morzu, została przedstawiona na rysunku 3.



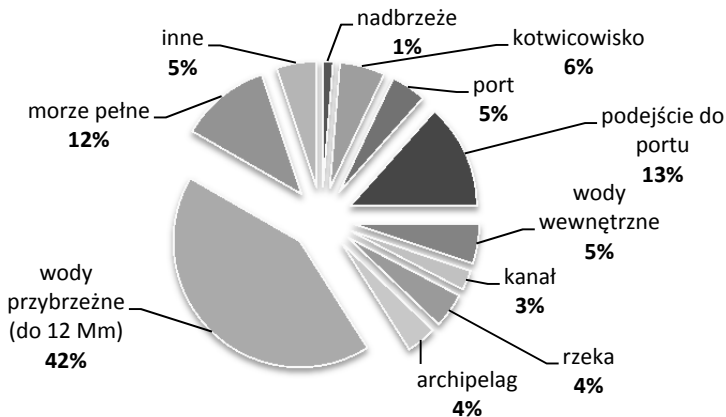
Wartości procentowe oznaczają jaka część poszczególnego zdarzenia pierwotnego doprowadziła do wejścia na mieliznę.

Rys. 3. Wejście na mieliznę, jako zdarzenie wtórne inicjujące wypadek na morzu
źródło: opracowanie własne

W dokumencie IMO (MSC-MEPC.3/Circ.1) wyróżnionych zostało 10 możliwych miejsc wypadków: nabrzeże, kotwiczowisko, port, podejście do portu, wody wewnętrzne, kanał, rzeka, archipelagi, wody terytorialne (do 12 Mm), otwarte morze.

Dalsza analiza zdarzeń, podczas których statek uderzał o dno morskie, pozwoliła ustalić, że oczywiście akweny bliskie brzegu, o niewielkich głębokościach, były obszarami, na których najczęściej dochodziło do wejścia na mieliznę. Wśród nich były to przede wszystkim wody terytorialne (do 12 Mm od brzegu) – 42% oraz podejście do portu – 13%. Na trzecim miejscu – 12% – znalazły się jednak obszary na tak zwanym pełnym morzu. W istocie były to zdarzenia w niewielkiej odległości poza wodami przybrzeżnymi, nieco przekraczającymi obszar morza terytorialnego.

Szczegółowe wyniki analizy miejsc, w obszarze których statki weszły na mieliznę, przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Wejście na mieliznę a miejsce zdarzenia
źródło: opracowanie własne

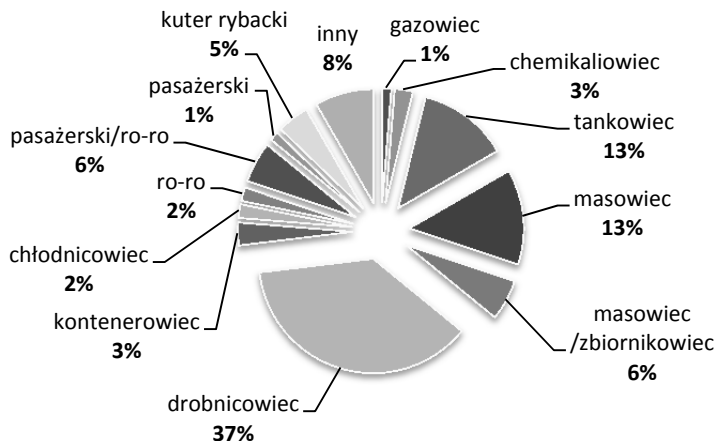
Z kolei, analizując typy statków ulegających wejściu na mieliznę okazuje się, że spośród 27 typów statków zdefiniowanych w dokumencie IMO (MSC-MEPC.3/Circ.1), drobnicowce są jednostkami, które tego rodzaju wypadkom ulegają najczęściej – 37% zdarzeń. Z kolei blisko co 8 statkiem wchodzącym na mieliznę był zarówno tankowiec jak i masowiec (po 13%). Nie jest to wynik zaskakujący, bowiem drobnicowce, tankowce i masowce stanowią największą część światowej floty.

Szczegółową analizę typów statków, które uległy wejściu na mieliznę przedstawiono na rysunku 5.

W przeprowadzanej analizie wypadków morskich nie bez znaczenia jest także wiek jednostek pływających. Wśród statków, które weszły na mieliznę, najwięcej było jednostek, które w chwili wypadku miały 16-18 lat.

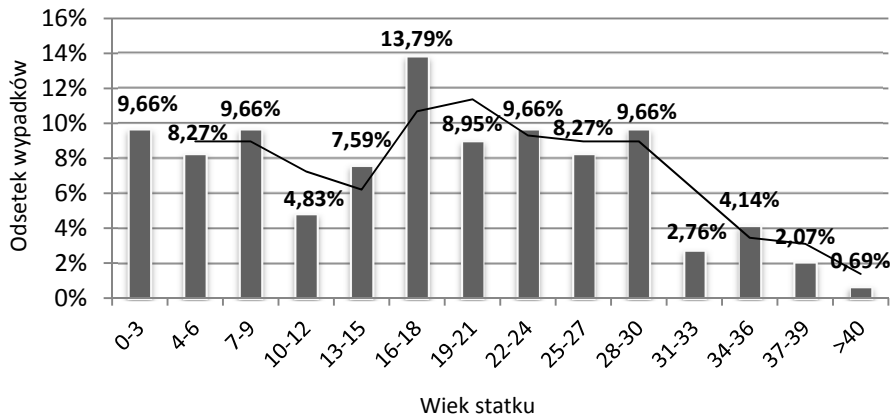
Obserwując linię trendu, można stwierdzić, że najczęściej przytrafia się to jednostkom blisko 20-letnim i starszym. Jest to o tyle istotne, że podczas wypadków statków starszych, łatwiej może dojść do zniszczenia poszycia i w efekcie uwolnienie

nia przewożonego ładunku bądź paliwa do środowiska, ostatecznie powodując skażenie ekosystemu.



Rys. 5. Wejście na mieliznę a typ statku
źródło: opracowanie własne

Szczegółową analizę wieku statków, które uległy wejściu na mieliznę przedstawiono na rysunku 6.



Rys. 6. Wiek statków, które uległy wejściu na mieliznę
źródło: opracowanie własne

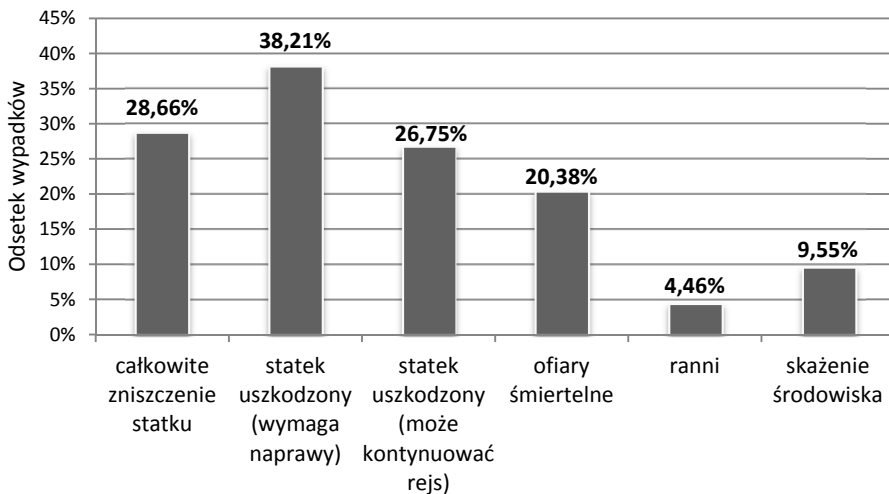
SKUTKI WEJŚCIA NA MIELIŻNĘ

Każde zdarzenie na morzu niesie za sobą negatywne skutki. Zgodnie z dokumentem IMO (MSC-MEPC.3/Circ.1), można je odnieść w stosunku do ludzi (ofiary śmiertelne, ranni), środowiska morskiego (skażenie) oraz statku (całkowite zniszczenie, uszkodzenie wymagające naprawy, drobne uszkodzenie, pozwalające kontynuować rejs).

Szczegółowa analiza omawianych wypadków na morzu pozwoliła także ustalić, jakie skutki wywołało wejście na mieliznę (bez względu na to, czy były to przyczyny pierwotne czy wtórne).

Najczęstszym skutkiem wejścia na mieliznę, w odniesieniu do statku, jest jego uszkodzenie, które wymaga naprawy i uniemożliwia dalszy rejs (38,21%). Z kolei w odniesieniu do ludzi, większość omówionych wypadków odbyła się bez ofiar (81%), natomiast blisko co piąte wejście na mieliznę pociągało za sobą ofiary śmiertelne. Zdecydowanie rzadziej niż ofiary śmiertelne skutkiem wypadków byli ranni (4,46%). Ustalono także, że do wycieku substancji niebezpiecznych, powodujących skażenie środowiska dochodzi w zdecydowanej mniejszości wypadków, bowiem tylko co dziesiąte wejście na mieliznę prowadzi do skażenia ekosystemu morskiego.

Analizę skutków wejścia na mieliznę przedstawiono na rysunku 7.



Rys. 7. Skutki wejścia na mieliznę
źródło: opracowanie własne

WNIOSKI

Oprócz bezpośrednich skutków wypadków na morzu, zdarzenia te przyczyniają się do zmian lub opracowywania nowych przepisów regulujących i zapewniających bezpieczny transport morski. Chodzi o to, aby z tych zdarzeń wyciągnąć wnioski, potraktować je jako lekcje na przyszłość tak, aby ponownie nie dochodziło do popełnienia podobnych błędów. Celem nowo opracowywanych przepisów jest eliminacja przyczyn wypadków oraz minimalizacja ich skutków. Z powyższych danych wynika, że wejście na mieliznę jest najczęstszą przyczyną wypadków morskich. Dlatego przepisy w szerokim zakresie poświęcają miejsce, aby właśnie wejście na mieliznę wyeliminować. Między innymi głośny wypadek m/t Amoco Cadiz, podczas którego doszło do wejścia na mieliznę, przyczynił się do opracowania nowych przepisów, wpływających na bezpieczeństwo transportu morskiego.

W 1978 roku, w sztormową pogodę, przewożący 223 tysiące ton ropy naftowej m/t Amoco Cadiz utracił sterowność na skutek awarii jednego z urządzeń sterowych. Pomimo nieudanych prób naprawy usterki i pogarszających się warunków meteorologicznych, kapitan nie zdecydował się na asystę holowniczą, oraz nie zawiadomił służb ratowniczych o zaistniałej sytuacji. Dopiero po wielu godzinach podjęto akcję ratowniczą, która jednak zakończyła się fiaskiem z powodu zbyt małej mocy holownika. Ostatecznie jednostka osiadła na mieliznie, a cały ładunek przedostał się do środowiska morskiego. Rozpoczęto akcję podejmowania załogi z tonącego tankowca oraz zbierania ropy z powierzchni wody. Niestety, towarzyszący sztorm uniemożliwiał skuteczne działania ratownicze. Władze Francji ogłosiły stan klęski żywiołowej. Jeszcze przez wiele miesięcy trwało usuwanie skutków rozlewu, ratowanie ptaków morskich i ssaków oraz rekultywacja skażonych plaż.

Po wypadku zwrócono uwagę na zagadnienia regulujące transport oleju drogą morską. W stosunku do zbiornikowców wchodzących do kanału La Manche, przesunięto o 50 km od brzegu tor ruchu. W razie kolejnych wypadków i rozlewów substancji niebezpiecznych ma to zwiększyć ochronę rejonów przybrzeżnych. Zapobiegawczo wprowadzono lotniczą obserwację ruchu statków wzdłuż wybrzeży francuskich, aby jak najprędzej rozpoznawać zagrożenia i odpowiednio na nie reagować.

Znamiennym skutkiem tego wypadku było powołanie organizacji CEDRE (fr. Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux). To francuskie centrum dokumentacji, badań i eksperymentów nad niezamierzonymi zanieczyszczeniami wód, którego celem jest wzmocnienie przygotowania na skażenia wód i pomoc jednostkom odpowiedzialnym za ich zwalczanie. Wykwalifikowany personel, mając do dyspozycji bogate wyposażenie, przeprowadza liczne badania, testy, ćwiczenia służb ratowniczych. Otrzymywane informacje powiększają stan wiedzy na temat najlepszych dostępnych metod reago-

wania na niebezpieczną sytuację. Dzięki temu opracowano nowe, skuteczne plany działań na wypadek zagrożenia ekologicznego środowiska morskiego.

W wyniku 35 lat pracy CEDRE, zwiększył się stopień przygotowania Francji na wypadki i rozlewy substancji w środowisku morskim. Centrum dzieli się swą wiedzą, wydając publikacje, organizując wykłady oraz szkolenia o zróżnicowanej tematyce.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Bogalecka M., *Analysis of Sea Accidents Initial Events*, "Polish Journal of Environmental Studies", 2010, 19 (4A),
- [2] Bogalecka M., Markowski A. S., Rutkowska M., *Zarządzanie bezpieczeństwem i ryzykiem w transporcie morskim niebezpiecznych chemikaliów*, „Zagrożenia”, 2001, 2,
- [3] Bogalecka M., Popek M., *Procedura zgłaszania wypadków na morzu*, [w:] *Ekonomiczne, społeczne i prawne wyzwania państwa morskiego w Unii Europejskiej*, red. St. Piocha, T. Heese (red.), Środkowopomorska Rada Naczelnej Organizacji Technicznej w Koszalinie, Koszalin-Kołobrzeg, 2009,
- [4] International Maritime Organization, *Casualty-related matters reports on marine casualties and incidents*. MSC-MEPC.3/Circ.1, London, 26 September. 2005.

GROUNDING AS A SEA ACCIDENT INITIATING EVENT

ABSTRACT

The analysis of more than 400 sea accidents that happened recent years, allows to conclude, that grounding was the most often sea accident initiating event (29,21%). Thus, analysis of groundings, conducted within the research, lets to find that:

- the grounding may be recognized as the primary sea accident initiating event as well as the next-step sea accident initiating event,
- damages of ship resulting in inability to proceed are the most common consequences of groundings (38,21%),
- the general cargo ships are involved in most of analyzed accidents (37%),
- beaches and coasts are the most threatened areas, because a vast amount of groundings occurred in the coastal waters (within 12 miles) – 42%,

- every 5th grounding implicates loss of life and every 10th implicates the sea environment pollution,
- human elements (alcohol, drugs, routine, etc.) are the additional causes of groundings.

Amadeusz TOMASZEWSKI, Bogdan POJAWA

Dowództwo Marynarki Wojennej,

Akademia Marynarki Wojennej

**WSTĘPNE STUDIUM WYKONALNOŚCI
WDROŻENIA PRZEPISÓW IMO
DOTYCZĄCYCH OCHRONY ŚRODOWISKA
MORSKIEGO NA OKRĘTACH
– PROJEKTOWY WSKAŹNIK
EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ (EEDI)**

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono wstępne studium wykonalności wdrożenia przepisów IMO w zakresie ochrony środowiska morskiego na okrętach. W części początkowej przedstawiono ocenę aktualnego i prognozowanego stanu uregulowań prawnych oraz identyfikację pojętych przez UE działań w tym zakresie. Następnie dokonano identyfikacji dostępnych technologii umożliwiających zwiększenie efektywności energetycznej w eksploatacji siłowni okrętowych. W części końcowej przedstawiono przykłady podjętych działań na rzecz zwiększenia efektywności energetycznej w Marynarkach Wojennych oraz ocenę wdrożenia przepisów IMO w zakresie ochrony środowiska morskiego na okrętach MW RP.

Słowa kluczowe:

efektywność energetyczna, ochrona środowiska morskiego, przepisy IMO, eksploatacja siłowni okrętowych, EEDI, emisja NO_x i CO₂

WSTĘP

Rozwój szeroko rozumianego postępu technicznego, wzrost zaludnienia na świecie oraz dążenie poszczególnych państw do wzrostu gospodarczego powoduje zwiększone zapotrzebowanie na energię. Energię, która w głównej mierze, uzyskiwana jest w sposób konwencjonalny z paliw kopalnych [1,7]. Ograniczone zasoby paliw i towarzyszący zwiększonemu zapotrzebowaniu na energię popyt na paliwa, powodują ciągły wzrost cen paliw, a tym samym energii [4,7]. Zwiększone zapotrzebowanie na energię przekłada się również na zwiększoną emisję szkodliwych dla środowiska produktów spalania, głównie CO₂ i NO_x [4]. W związku z powyższym,

coraz większego znaczenia nabiera ocena efektywności energetycznej obecnie wykorzystywanych technologii do wytwarzania energii, jak również poszukiwanie nowych, innowacyjnych i niskoemisyjnych technologii, w tym odnawialnych źródeł energii (OZE). Dotyczy to zarówno procesów wytwarzania, dystrybucji oraz końcowego wykorzystania energii.

Ideą efektywności energetycznej jest nie tylko oszczędzanie energii, ale znalezienie sposobu na to żeby realizowane obecnie procesy energetyczne odbywały się przy mniejszym zapotrzebowaniu na energię pierwotną wyrażaną w tonach oleju ekwiwalentnego (Mtoe) [5,10]. Inwestycje w efektywność energetyczną oraz odnawialne źródła energii oznaczają także dbałość o środowisko naturalne i walkę ze zmianami klimatycznymi poprzez obniżenie emisji szkodliwych produktów spalania [2,3,10]. Można stwierdzić, że efektywność energetyczna w sposób wymierny wpływać będzie na obniżenie kosztów produkcji, a tym samym zwiększenie zysków i podniesienie konkurencyjności szeroko pojętych produktów. Pośrednio wpływać będzie również na wzrost poziomu życia obywateli.

Na podstawie danych z rocznika statystycznego można stwierdzić, że w roku 2009 w końcowym zużyciu energii w gospodarce Unii Europejskiej 33 % należało do transportu (głównie transportu lądowego), 27 % do budownictwa, 24 % do przemysłu, 13 % do usług i 2 % do sektora rolnictwa. Takiemu zużyciu energii przez poszczególne sektory gospodarki w przybliżeniu odpowiada ich procentowy udział w emisji szkodliwych dla środowiska produktów spalania, w tym głównie CO₂ [4]. Szacuje się, że największy potencjał w zakresie wzrostu efektywności energetycznej występuje w budownictwie, a następnie w transporcie. Transport (w tym transport morski) charakteryzuje się najwyższą dynamiką wzrostu zużycia energii i największą zależnością od paliw kopalnych [4,5,12]. W planowanej białej księdze dotyczącej transportu określona zostanie strategia poprawy efektywności sektora transportowego, obejmująca następujące elementy: wprowadzanie zaawansowanych systemów zarządzania ruchem dla wszystkich form transportu, inwestycje infrastrukturalne i utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportowego celem propagowania transportu multimodalnego, inteligentna polityka cenowa oraz standardy efektywności dla wszystkich pojazdów we wszystkich rodzajach transportu i inne środki na rzecz wspierania innowacji [2,5]

Powyższe stanowiło inspirację do podjęcia badań w zakresie oceny wdrożenia obowiązujących przepisów IMO dotyczących ochrony środowiska morskiego w sektorze transportu morskiego, a w szczególności eksploatacji siłowni okrętowej, która w uogólnieniu stanowi zespół bloków energetycznych zapewniających produkcję energii mechanicznej, elektrycznej i ciepła niezbędnych do wykonywania zadań wynikających z przeznaczenia okrętu.

AKTUALNY STAN PRZEPISÓW W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Zgodnie z postanowieniami, zakończonej 3 marca 1948 r., konferencji Narodów Zjednoczonych w Genewie, ustanowiono powstanie Morskiej Organizacji Doradczej (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation - IMCO), która została pierwszą organizacją zajmującą się sprawami morskimi. W 1982 roku zmieniono nazwę organizacji na Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organisation-IMO). Według danych IMO na rok 2013 r., jej członkami jest 170 państw i trzy państwa w charakterze członków stowarzyszonych. Ponadto, 40 organizacji międzyrządowych posiada umowy o współpracy z IMO, zaś 61 organizacji pozarządowych ma przy niej status doradczy [13].

IMO składa się ze Zgromadzenia, Rady oraz pięciu głównych Komitetów:

1. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (The Maritime Safety Committee – MSC) zajmujący się sprawami technicznymi związanymi z bezpieczeństwem na morzu;
2. Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (The Marine Environment Protection Committee – MEPC) prowadzący działalność w zakresie spraw związanych z zapobieganiem i kontrolą zanieczyszczeń środowiska morskiego ze statków;
3. Komitet Prawny (Legal Committee – LEG) rozpatrujący wszelkie sprawy prawne wynikające z zakresu działalności IMO;
4. Komitet Ułatwień (Facilitation Committee – FAL) działający w dziedzinach związanych z ułatwieniami międzynarodowego handlu morskiego i przewozu pasażerów. Działalność ta ma na celu ograniczenie formalności, uproszczenie wymaganej dokumentacji i usprawnienie obsługi statków w portach;
5. Komitet Współpracy Technicznej (Technical Co-Operation Committee – TC) koordynujący prace IMO w zakresie zapewnienia pomocy technicznej w dziedzinie gospodarki morskiej, szczególnie krajom rozwijającym się.

Uprawnienia Komitetów wynikają ze statutu IMO, bądź z umów międzynarodowych. Sprawy rozwoju gospodarki morskiej i innych branż są omawiane przez państwa członkowskie na sesjach Komitetów. Zgłaszane też tam są potrzeby nowych konwencji i poprawki do już istniejących. Dokument zanim stanie się wiążący dla poszczególnych państw, które go ratyfikowały musi zostać formalnie przyjęty przez ich rządy. W Polsce instytucją odpowiedzialną za koordynację postanowień IMO jest Ośrodek do spraw IMO przy Polskim Rejestrze Statków [14]. Dokumenty są ratyfikowane w całości lub z zastrzeżeniami. Dokumenty mogą być także zatwierdzane przez przedstawiciela państwa posiadającego odpowiednie uprawnienia prawne. Zgodnie z danymi IMO od czasu jej założenia przyjęto 50 konwencji i protokołów oraz ponad 1000 zaleceń dotyczących ochrony i bezpieczeństwa morskiego,

jak również regulacji dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego.

Z początkiem 2013 roku główne Komitety IMO wspierane są w swojej działalności przez niżej wymienione Podkomitety [13]:

1. Podkomitet do spraw Ludzkich, Szkolenia i Obowiązków Wachtowych (Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping – HTW) poprzednio Podkomitet do Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych (STW);
2. Podkomitet do spraw wdrażania decyzji IMO (Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments – III) poprzednio Podkomitet Wdrażania Konwencji (FSI);
3. Podkomitet do spraw Nawigacji, Komunikacji, Poszukiwania i Ratownictwa (Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue – NCSR) poprzednio Komitet Radiokomunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa (COMSAR) i Komitet Bezpieczeństwa Żeglugi (NAV);
4. Podkomitet Zapobiegania Zanieczyszczeniom i działania w odpowiedzi na zanieczyszczenia powodowane przez statki (Sub-Committee on Pollution Prevention and Response – PPR) kontynuator prac Komitetu Cieczy i Gazów Przewożonych Luzem (BLG);
5. Podkomitet do spraw Projektowania i Konstrukcji Statków (Sub-Committee on Ship Design and Construction – SDC) kontynuator prac Podkomitetów Konstrukcji i Wyposażenia Statku (DE), Ochrony Przeciwpożarowej (FP) i Stateczności i Lini Ładunkowych oraz Bezpieczeństwa Statków Rybackich (SLF);
6. Podkomitet do spraw Systemów i Wyposażenia Statków (Sub-Committee on Ship Systems and Equipment – SSE) kontynuator prac Komitetów DE, FP, SLF;
7. Podkomitet do spraw Przewozu Ładunków Cargo i Kontenerów (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers – CCC) poprzednio Podkomitet Przewozu Towarów Niebezpiecznych, Ładunków Stałych i Kontenerów (DSC).

Pierwsza konferencja zorganizowana przez IMO w 1960 r. ukierunkowana była na sprawy bezpieczeństwa morskiego, a efektem jej prac było przyjęcie międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (the International Convention on Safety of Life at Sea-SOLAS). Konwencja SOLAS poprzedzona była traktatami z roku 1914 (po katastrofie RMS Titanic) z późniejszymi zmianami w roku 1929 i 1948. Obecnie obowiązująca konwencja zatwierdzona w 1974 r. weszła w życie 25 maja 1980 roku i od tego czasu była wielokrotnie zmieniana. Konwencja SOLAS ma na celu podniesienie bezpieczeństwa życia na morzu i stanowi ujednolicenie przepisów międzynarodowych w zakresie: budowy i konstrukcja statków, urządzeń maszynowych i instalacji elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów, środków i urządzeń ratunkowych, radiokomunikacji, bezpieczeństwa żeglugi, przewozu ładunków (w tym niebezpiecznych) oraz statków z napędem jądrowy [13].

Innym kluczowym obszarem działalności IMO jest szeroko rozumiane przeciwdziałanie zanieczyszczeniu środowiska morskiego. W październiku 1973 r. IMO zorganizowało konferencję poświęconą problematyce zanieczyszczania środowiska morskiego. Efektem tej konferencji było przyjęcie najważniejszego międzynarodowego dokumentu w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki, znanej jako *the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)*. Konwencja została zmodyfikowana w 1978, podczas konferencji w sprawie bezpieczeństwa zbiornikowców i zapobiegania zanieczyszczeniom i obecnie powszechnie jest znana jako MARPOL 73/78. W roku 1997 dodano załącznik VI o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki. Konwencja jest żywym dokumentem i była wielokrotnie aktualizowana. Zawiera przepisy mające na celu zapobieganiu i minimalizowaniu zanieczyszczeń ze statków. Obecnie Konwencja **MARPOL** składa się z następujących załączników:

- **Załącznik I** - wszedł w życie 2 października 1983 r.. Dotyczy zapobiegania zanieczyszczaniu olejem podczas rutynowych operacji ładunkowych i paliwowych, jak i zrzutów przypadkowych. W 1992 r. zmiany do załącznika I narzuciły obowiązek posiadania podwójnego kadłuba dla nowobudowanych zbiornikowców oraz przyjęcie przez armatorów harmonogramu wyposażenia już istniejących jednostek w podwójny kadłub – dokument aktualizowany w roku 2001 i 2003;
- **Załącznik II** - dotyczy ochrony morza przed zanieczyszczaniem innymi niż ropopochodne płynnymi substancjami szkodliwymi. Reguluje usuwanie 250 szkodliwych substancji do morza. Stanowi też, że w każdym przypadku nie jest dozwolony zrzut w odległości mniejszej niż 12 Mm od najbliższego lądu. Dokument obowiązuje od 2 października 1983 [15];
- **Załącznik III** - dotyczy ochrony morza przed zanieczyszczaniem szkodliwymi substancjami przewożonymi w opakowaniach. Dla potrzeb dodatku do załącznika III określono jako „substancje szkodliwe” te które zostały zdefiniowane w International Maritime Dangerous Good Code – IMDG CODE oraz ujęte dodatkowo w dodatku. Postanowienia weszły w życie z dniem 1 lipca 1992 r.;
- **Załącznik IV** - Wszedł w życie 27 września 2003. Dotyczy ochrony morza przed zanieczyszczaniem fekaliami. Ma zastosowanie dla wszystkich statków o pojemności brutto 400 i więcej lub przewożących ponad 15 osób (pasażerów i załogi). Zabrania zrzutu fekalii do morza w odległości mniejszej niż 12 mil od brzegu (3 mil, jeżeli ścieki poddano rozdrobnieniu i dezynfekcji). Na mocy wymagań tego załącznika, statki powinny być wyposażone w oczyszczalnię ścieków lub instalację do rozdrabniania i dezynfekcji fekalii lub zbiorniki pozwalające na przetrzymanie ścieków i wypompowanie ich do odpowiedniej instalacji w porcie. Ponadto, państwa wymagające stosowania załącznika IV, powinny zapewnić w portach odpowiednie instalacje do odbioru ścieków ze statków. Statki dostosowane do wymogów Konwencji są poddawane inspekcji ze strony instytucji klasyfikacyjnych. Dla potwierdzenia, że statek spełnia wy-

magania, wydawany jest Międzynarodowy Certyfikat o Zapobieganiu Zanieczyszczeniom Fekaliami;

- **Załącznik V** – wszedł w życie 31 grudnia 1988 r. Reguluje usuwanie ze statków odpadów. Określa dozwoloną odległość od lądu i sposób w jaki mogą być wyrzucane. Najważniejszą częścią załącznika jest przepis stanowiący całkowity zakaz wyrzucania odpadów plastikowych do morza. W lipcu 2011 r. IMO przyjęło zmiany do załącznika zakazując wyrzucania jakichkolwiek odpadów do morza chyba przepisy stanowią inaczej w szczególnych okolicznościach. Postanowienia obowiązują od 01 stycznia 2013 r.
- **Załącznik VI** -został przyjęty w 1997 r. i wszedł w życie 19 maja 2005 r. Zawiera przepisy mające na celu redukcję substancji takich jak tlenki siarki (SO_x) i tlenki azotu (NO_x) emitowane z układów wylotu spalin statków oraz halony i freony niszczących warstwę ozonową. W 2008 r. załącznik został zrewidowany na 58 posiedzeniu Sesji MPEC, a jego postanowienia obowiązują od 1 lipca 2010 r. W odniesieniu do paliw dla jednostek pływających z dniem 1 stycznia 2012 r. zredukowano najwyższą dozwoloną zawartość siarki do 3,5% z perspektywą obniżenia zawartości siarki do 0,5% w 01.01.2020 r. lub 01.01.2025 r., w zależności od dostępności paliwa na rynku. Dla statków operujących na Obszarach Kontroli Emisji (Emission Control Areas – ECA) czyli Morza Bałtyckiego, Północnego i Kanału Angielskiego od 1 lipca 2010 r. przyjęto najwyższą dozwoloną zawartość siarki do 1,0% z perspektywą obniżenia zawartości siarki w paliwie od 01.01.2015 r. do 0,1% [34]. Ograniczenia emisji tlenków azotu (NO_x) z wylotu spalin statków przyporządkowano w zależności od daty zainstalowania silnika na jednostce i jego prędkości nominalnej. Dla silników zainstalowanych na statkach pomiędzy 2000 r. a 01.01.2011 r., w zależności od prędkości nominalnej silnika, przyjęto maksymalny poziom emisji (NO_x) [16, 43]:
 - a. 9,8 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach $n \geq 2000$ [min^{-1}];
 - b. 9,8÷17,0 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach z zakresu $130 \leq n < 2000$ [min^{-1}];
 - c. 17,0 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach $n < 130$ [min^{-1}].

Dla silników zainstalowanych na statkach od 01.01.2011 r. do 31.12.2015 r. przyjęto maksymalny poziom emisji (NO_x):

- a. 7,7 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach $n \geq 2000$ [min^{-1}];
- b. 7,7÷14,4 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach w zakresie $130 \leq n < 2000$ [min^{-1}];
- c. 14,4 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach $n < 130$ [min^{-1}].

Dla statków zbudowanych po 2016 r. w obszarze NECA (Nitrogen Emission Control Area) zakłada się przyjęcie maksymalnych poziomów emisji (NO_x):

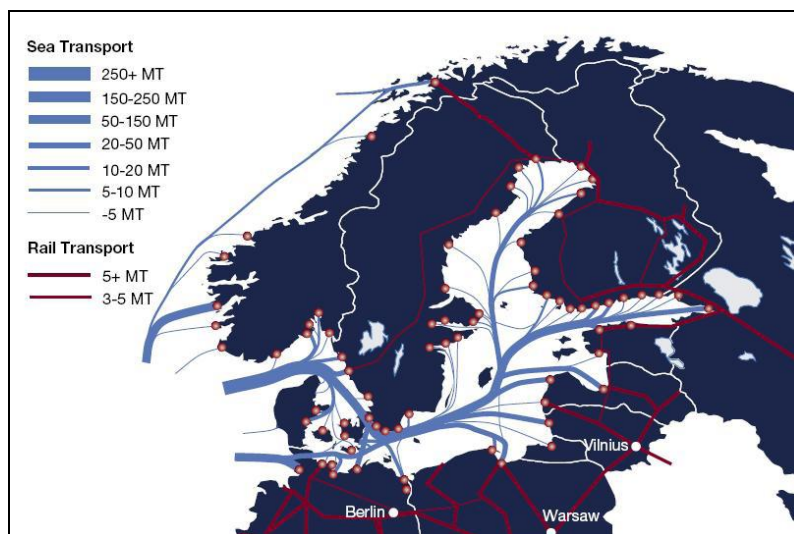
- a. 2,0 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach $n \geq 2000$ [min^{-1}];

- b. 2,0 - 3,4 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach $130 \leq n < 2000 [\text{min}^{-1}]$;
- c. 3,4 [g/kWh] dla silników o nominalnych prędkościach $n < 130 [\text{min}^{-1}]$.

Podczas 62 sesji MEPC, która odbyła się w 2011 roku, zatwierdzona została poprawka do załącznika VI MARPOL wprowadzająca podjęcie obowiązkowych działań w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (Greenhouse Gas Emissions – GHGs), dotyczy to głównie emisji CO_2 , przez transport morski. Przyjęte przepisy wprowadzają Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej (the Energy Efficiency Design Index – EEDI) dotyczący nowobudowanych statków o pojemności 400 GT (Gross Tonnage) lub większej, Plan Zarządzania Efektywnością Energii na Statkach (the Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP) dotyczący wszystkich statków oraz umieszczono wzór międzynarodowego świadectwa efektywności energetycznej EEDI. Powyższe przepisy mają zastosowanie od 1 stycznia 2013 roku [18, 43].

DZIAŁANIA UNII EUROPEJSKIEJ NA RZECZ OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Rozwijający się transport morski na wodach Morza Bałtyckiego jest szansą na rozwój gospodarczy Unii Europejskiej, ale jednocześnie stanowi zagrożenie dla atmosfery i środowiska morskiego oraz krajów nadbałtyckich, stanowiąc jednocześnie zagrożenie dla zdrowia publicznego w tych krajach. Wielkość transportu morskiego na Bałtyku przedstawia rysunek 1.



Rys. 1. Wielkość transportu morskiego na Bałtyku [36]

Komisja Europejska realizując działania na rzecz innowacyjnego i zrównoważonego transportu wspiera działania na rzecz ochrony środowiska morskiego jak również we współpracy z IMO wprowadza uregulowania prawne w tym zakresie. Poniżej przedstawiono ważniejsze działania Unii Europejskiej na rzecz ochrony środowiska morskiego.

Bałtyk obszarem specjalnej kontroli

Ważnym czynnikiem potęgującym proces wdrażania przepisów dotyczących ochrony środowiska morskiego, szczególnie w obszarze Morza Bałtyckiego, są postanowienia Unii Europejskiej ustanawiające Bałtyk obszarem specjalnym, które jest odpowiedzią na przewidywany wzrost natężenia ruchu statków i planowane powstanie korytarzy transportowych. W związku z powyższym, we wrześniu 2012 r. Parlament Europejski przyjął zmiany dostosowujące normy emisji siarki przez statki do postanowień norm IMO z 2008 r. Przewiduje się, że do 2020 r. przyjęty zostanie limit zawartości siarki wynoszący 0,5%, obowiązujący na wszystkich morzach otaczających UE. Parlament Europejski ustanowił jeszcze bardziej restrykcyjny limit zawartości siarki, wynoszący 0,1% do 2015 r., w odniesieniu do Morza Bałtyckiego, Morza Północnego i kanału La Manche, które są położone na tzw. „obszarach kontroli emisji siarki”. Ponadto, UE uzgodniła stanowisko w sprawie ustanowienia Morza Bałtyckiego „obszarem kontroli emisji tlenu azotu (Nitrogen Emission Control Area - NECA). Po przeprowadzeniu szczegółowej analizy w celu oszacowania emisji NO_x ze statków działających w regionie Morza Bałtyckiego i wpływu tych emisji ustalono że: „Uznanie Morza Bałtyckiego za NECA powinno zredukować emisje NO_x ze statków o 16 % w 2020 r. i o 46 % w 2030 r. Oczekuje się, że wszystkie statki będą spełniać wymogi NECA na Bałtyku dopiero w latach 2040-50, z czego jedna trzecia zostanie odpowiednio wyposażona do 2030 r. [23].

Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego (Baltic Marine Environment Protection Commission – HELCOM)

Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach 09.04.1992 r., której stronami są kraje nadbałtyckie. Podstawowym celem Konwencji jest kompleksowa ochrona środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Działania podejmowane w ramach Konwencji dotyczą wód morskich Państw-Stron, wód wewnętrznych oraz całego obszaru zalewiska Morza Bałtyckiego. Organem wykonawczym Konwencji Helsińskiej jest Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego (Baltic Marine Environment Protection Commission – HELCOM). W 2010 roku Komisja podjęła decyzję o prowadzeniu prac mających na celu złożenie do IMO wspólnego wniosku krajów basenu Morza Bałtyckiego w sprawie utworzenia obszaru kontroli emisji NO_x (NECA) na Morzu Bałtyckim. Niemniej ze względu na potrzebę dalszego uzgadniania wniosku we-

wnątrz krajów zainteresowanych stron wniosek do dnia dzisiejszego nie został złożony do IMO. W oficjalnym protokole ze spotkania HELCOM, które odbyło się w Kopenhadze 03.10.2013 r. uzgodniono, że ustanowienie Bałtyku strefą NECA wymaga dalszych konsultacji [23].

Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej (EEDI)

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) na 62 sesji przyjął rezolucję wprowadzającą Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej (Energy Efficiency Design Index – EEDI). Wskaźnik EEDI obowiązuje od 1 stycznia 2013 i generalnie ma zastosowanie dla jednostek powyżej 400 GT. Wyznaczenia współczynnika EEDI dokonuje się na podstawie zależności [20, 24]:

$$\text{EEDI} = \frac{
 \underbrace{\left(\prod_{i=1}^M f_i \right) \left(\sum_{j=1}^{AME} P_{ME(j)} \cdot C_{PME} \cdot SF_{CME} \right)}_{\text{Main engine(s)}} +
 \underbrace{\left(P_{AE} \cdot C_{PAE} \cdot SF_{CAE} \right)}_{\text{Auxiliary engine(s)}} +
 \underbrace{\left(\left(\prod_{j=1}^M f_j \cdot \sum_{i=1}^{MPT} P_{PT(i)} - \sum_{i=1}^{MPT} f_{eff(i)} \cdot P_{AEff(i)} \right) C_{PAE} \cdot SF_{CAE} \right)}_{\text{Energy saving technologies (auxiliary power)}} -
 \underbrace{\left(\sum_{i=1}^{MPT} f_{eff(i)} \cdot P_{PT(i)} \cdot C_{PME} \cdot SF_{CME} \right)}_{\text{Energy saving technologies (main power)}}
 }{
 \underbrace{f_i \cdot f_c \cdot \text{Capacity} \cdot f_w \cdot V_{ref}}_{\text{Transport work}}
 }$$

Powyższą zależność można zdefiniować jako stosunek całkowitej emisji dwutlenku węgla CO₂ otrzymanej w wyniku spalania paliwa przez wszystkie urządzenia energetyczne jednostki do pracy przewozowej (zależnej m.in. od nośności statku oraz jego maksymalnej prędkości). Na wielkość EEDI wpływają m. in. kształt kadłuba (opory), rodzaj i moc napędu i urządzeń pomocniczych, prędkość statku oraz rodzaj paliwa. Ponadto, ważna jest zawartość węgla w paliwie.

Wprowadzenie EEDI przez IMO ma służyć poprawie efektywności energetycznej określonych kategorii nowych statków, a w efekcie doprowadzić do zmniejszenia emisji CO₂ o około 25-35 % do roku 2030. Obecnie na żeglugę morską przypada około 3 % globalnych emisji CO₂ wywołanych przez człowieka. W świetle danych IMO emisje te wzrosłyby o 150-250 % do roku 2050, gdyby nie przyjęto nowych regulacji. Zgodnie z założeniami IMO wprowadzenie wskaźnika EEDI wymusi by nowo budowane jednostki spełniały minimalny poziom sprawności energetycznej. Statki budowane w latach 2015-2019 będą musiały poprawić ją o 10 %, w latach 2020-2024 o 20 %, zaś po roku 2024 poprawa winna wynosić 30 % w stosunku do poziomu wyjściowego [25].

Transeuropejska Sieć Transportowa (Trans-European Transport Network - TEN-T)

Nowa polityka UE kładzie szczególny nacisk na stworzenie sieci korytarzy transportowych pomiędzy 28 krajami członkowskimi w celu swobodnego ruchu obywateli Unii oraz wzrostu wymiany gospodarczej czego konsekwencją będzie zwiększenia konkurencyjności. Zakłada powstanie 8 korytarzy wykorzystujących infrastrukturę drogową, powietrzną, kolejową i morską. Mają powstać 2 północ-południe, 3 wschód – zachód i 4 diagonalne. Sieć bazowa tej infrastruktury ma powstać do 2030 r. Sieć bazowa ma z założenia stanowić system połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi w skali europejskiej oraz zapewniać wyjście do państw trzecich poprzez porty morskie, lotnicze i połączenia lądowe [27, 28]. Dla Polski przewidziano dwa takie korytarze: Bałtyk-Adriatyk z północy na południe oraz Morze Północne-Bałtyk z zachodu na wschód i północny wschód z uwzględnieniem portów w Gdańsku i Gdyni [27, 28].

Na podstawie tak sformułowanej polityki EU w zakresie transportu można spodziewać się rosnącej roli Morza Bałtyckiego, a co za tym idzie wzrostu natężenia ruchu środków transportowych w obrębie Morza Bałtyckiego. W konsekwencji wzrost emisji zanieczyszczeń w tym rejonie. Dlatego też, z punktu widzenia ekologicznego tak bardzo ważnym jest wdrożenie Projektowego Wskaźnika Efektywności Energetycznej – EEDI.

Monitorowanie ruchu statków i modelowanie emisji zanieczyszczeń

Powyższe regulacje prawne oraz nakreślone międzynarodowe kierunki procedowania dalszych przepisów w zakresie ograniczenia wpływu sektora morskiego na zanieczyszczenie powietrza, wymusiły potrzebę określenia rzeczywistej wielkości emisji zanieczyszczeń przez jednostki pływające oraz potrzebę modelowanie tego procesu. W chwili obecnej trwają zaawansowane prace nad wykorzystaniem istniejących lub opracowaniem nowych technologii, które nie tylko pozwolą określić wielkość generowanych emisji przez poszczególne statki, ale też będą narzędziem przy weryfikacji zastosowania przedmiotowych przepisów [19].

Danymi niezbędnymi tzw. sene qua none do analizy emisji zanieczyszczeń, pochodzących z jednostek pływających są: dane techniczne, informacje o jej ruchach, a także rodzaju paliwa stosowanego w układach energetycznych. Dane o monitorowaniu ruchu statków i zużyciu paliwa można pozyskać z [19]:

- systemu Automatycznej Identyfikacji (Automatic Identification System-AIS);
- systemu raportowania (Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System – AMVER). Statki handlowe przez wyznaczone stacje nadbrzeżne lub naziemne systemu INMARSAT mogą wysłać raporty dotyczące ruchu statków

do centrali w Nowym Jorku. Informacje pochodzące z tych raportów są wprowadzane do komputera, który je gromadzi i oblicza przewidywane ich pozycje;

- statystyk sprzedaży paliwa i portowych;
- informacji, które posiadają jednostki pływające, w tym o paliwie na podstawie tzw. bunker fuel delivery notes [19].

Monitorowanie emisji zanieczyszczeń pochodzących od statków jest już o wiele bardziej złożonym procesem. Rozróżniamy następujące metody monitorowania emisji:

- bezpośrednio na jednostce pływającej za pomocą analizatora spalin;
- przy wykorzystaniu załogowych lub bezzałogowych statków powietrznych, które, dokonują pomiaru stężenia związków szkodliwych w smudze spalin za jednostką pływającą. Metoda ta pozwala na przeprowadzenie analizy z około 15% dokładnością pomiaru;
- Differential Optical Absorption Spectrometry (DOAS) – dokonują pomiaru absorpcji atmosfery w zakresie od ultrafioletu do podczerwieni, analizując jednocześnie zawartość w niej związków szkodliwych;
- Light Detection and Ranging (LIDAR) – zasada działania jest podobna do zasady działania radaru. Pomiar polega na wysłaniu impulsu promieniowania i detekcji jego echa powstałego wskutek rozpraszania na wykrywanych obiektach;
- przy wykorzystaniu satelity – Europejska Agencja Kosmiczna prowadzi badania nad wykorzystaniem satelity do określenia ilości emitowanych zanieczyszczeń na podstawie analizy stężenia cząsteczek skoncentrowanych w danym rejonie powietrza. Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach projektu (Satellite Monitoring of ship emission In the Baltic Sea – SAMBA). Przy wykorzystaniu satelity jest możliwe określenie koncentracji NO_2 i SO_2 w atmosferze w danym rejonie, niemniej bardzo trudne jest zmierzenie emisji zanieczyszczeń dla pojedynczego statku ze względu na zakłócenia pochodzące z innych źródeł [19].

TECHNOLOGIE UMOŻLIWIJĄCE ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ

Obecnie istniejące metody i rozwiązania technologiczne pozwalające na zwiększenie efektywności energetycznej (osiągnięcie kryteriów EEDI) można podzielić na następujące kategorie [20]:

1. Konstrukcyjne:

- zwiększenie nośności statku, czyli łącznej masy ładunku, załogi, zapasów paliwa, wody pitnej, prowiantu, części zamiennych itp., jaką statek może przyjąć na pokład nie przekraczając dopuszczalnego zanurzenia;

- optymalizację kadłuba – 70% zapotrzebowania energetycznego układu napędowego jest oddawane na opory kadłuba. Optymalizacja kadłuba jednostki może zapewnić znaczna oszczędność paliwa zwłaszcza dla starych jednostek o dużym współczynniku oporu kadłuba. Przykładem takiego rozwiązania jest „gruszka dziobowa”;
 - optymalizacja siły napędowej – optymalizacja śladu torowego może poprawić sprawność śruby napędowej, a co za tym idzie zredukować zużycie paliwa oraz zminimalizuje kawitację. Można to osiągnąć poprzez odpowiednie ukształtowanie kadłuba w części rufowej oraz zastosowanie dodatkowych rozwiązań „opływek” przy kadłubie lub sterze;
 - wykorzystanie energii wiatru lub słońca – zastosowanie w układzie napędowym, np. jako dodatkowego napędu zasilanego wiatrem lub bateriami słonecznymi.
2. Techniczne:
- wykorzystanie energii jądrowej – to rozwiązanie całkowicie eliminuje problem emisji związków szkodliwych do atmosfery;
 - systemy odzyskiwania energii z układów napędowych – np. kotły utylizacyjne (odzyskowe) wykorzystujące ciepło spalin z silników głównych, a stosowane zwykle w siłowniach spalinowych i turbogazowych;
3. Operacyjne
- redukcja prędkości statku – zmniejszenie prędkości jednostki pływającej wpływa na mniejsze zużycie paliwa, a tym samym redukuje emisję CO₂.
4. Rodzaj paliwa:
- zastosowanie gazu ziemnego w postaci płynnej (Liquefield Natural Gas – LNG) – przejście na paliwa LNG są ogromne i dotyczą prawie całkowitej eliminacji SO_x i cząstek stałych oraz zmniejszenia emisji NO_x o prawie 90%, a CO₂ około 20%;
 - zastosowanie biopaliw – są atrakcyjnym substytutem dla tradycyjnego paliwa szczególnie w kategoriach emisji CO₂. Ponadto, koszt pozyskania biopaliw jak na razie są stosunkowo wysokie w porównaniu do tradycyjnego paliwa okrętowego;
 - zastosowanie dualnych rozwiązań instalacji zasilania paliwem (dual – fuel), czyli instalacji pozwalających na zasilanie silników dwoma rodzajami paliwa, np.: LNG i paliwa węglowodorowego – rozwiązanie to wydaje się stosunkowo opłacalnym rozwiązaniem dla armatorów posiadających gazowce w dostosowywaniu floty do obowiązujących przepisów w zakresie emisji związków szkodliwych;

Przykładem zastosowania powyższych rozwiązań technologicznych może być kontenerowiec The Maersk Triple E class Fuel efficient [29]. Konstruktorom jednostki przyświecał cel: „Economy of scale, Energy efficient and Environmentally

improved”, czyli „ekonomia skali (przekonanie, że duży może więcej), energetycznie wydajny i bardziej przyjazny środowisku”. Wydajność energetyczna i poszanowanie środowiska wyraża się w przekonaniu, że statek wcale nie musi być bardzo szybki, natomiast powinien być przyjazny dla środowiska. Choć jednostka może pływać z maksymalną prędkością 23 węzłów to najbardziej ekonomiczna i ekologiczna jest przy niższych prędkościach. Jeśli płynie z prędkością 17,5 węzła to emituje jedynie 32 % dwutlenku węgla, który emitowałaby przy prędkości maksymalnej.

Innym interesującym przykładem rozwiązania dla zwiększenia efektywności energetycznej jednostki pływającej jest projekt zaproponowany przez firmę DAMEN. Opatentowana przez firmę ostra sylwetka dziobu tzw. „The Axe Bow Concept” znacząco wpłynęła na zmniejszenie zużycia paliwa, a tym samym zmniejszenie emisji związków szkodliwych do atmosfery [30].

DZIAŁANIA NA RZECZ EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ W MARYNARKACH WOJENNYCH

Marynarka Wojenna jest rodzajem sił zbrojnych funkcjonującym w trzech środowiskach: morskim - zasadniczym (nawodnym i podwodnym), powietrznym i lądowym (naziemnym i podziemnym), w działaniu których głównym źródłem energii są paliwa węglowodorowe. W związku z powyższym obowiązujące uregulowania prawne w zakresie ochrony środowiska morskiego, z określonymi wyłączeniami, są stosowane również na okrętach. Ponadto, przewidywane ograniczenia dostępności i ceny paliw węglowodorowych, przyczyniają się do podejmowania działań na rzecz zwiększenia efektywności energetycznej również w eksploatacji siłowni okrętowych.

Przykładem tego typu działań jest Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych, która w 2009 r. ogłosiła realizację 5 celów energetycznych, ukierunkowanych na redukcję zużycia energii, zwiększenie wykorzystania innych paliw niż paliwa węglowodorowe oraz zwiększenie wykorzystania alternatywnych źródeł energii. Myślą przewodnią celów jest hasło „*Changing the Way We Think About Energy*”. Jeden z celów realizowany jest w siłach morskich US Navy pod nazwą „Green Fleet”. W projekcie uczestniczy Grupa lotniskowa w składzie: Lotniskowiec USS NIMITZ (CVN 68) wraz z 11 skrzydłem lotnictwa pokładowego, niszczyciel USS CHAFEE (DDG 90) i USS CHUNG HOON (DDG 93), krążownik USS PRINCETON (CG 59) oraz tankowiec USNS HENRY J KAISER (T-AO 187). Przed planowanym w 2016 r. wydzieleniem zespołu do operacji (deployment) odbyła się demonstracja dotychczasowych osiągnięć podczas ćwiczenia „Rim of the Pacific” (RIMPAC) w dniach 19-20 lipca 2012 r. Projekt realizowany przez wyznaczony zespół, zasilający okręty i samoloty w paliwa alternatywne, energię jądrową (lotniskowiec NIMITZ) oraz biopaliwa (wykonane w proporcji – 50% zużytego oleju jadalnego i 50% oleju z alg), został pozytywnie oceniony przez Sekre-

tarza Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych Ray Mabus i jest kontynuowany [31].

Podobne projekty, z wykorzystaniem biopaliw oraz alternatywnych źródeł energii przyjaznych środowisku, realizowane są przez Royal Canadian Navy i The British Royal Navy [32, 33].

Marynarka Wojenna RP respektuje uregulowania prawne IMO w zakresie ochrony środowiska morskiego, implementując postanowienia do obowiązujących przepisów [44, 45, 46]. Marynarze czynnie uczestniczą w oczyszczaniu i przeciwdziałaniu zanieczyszczeniu Morza Bałtyckiego, współpracują z cywilnymi instytucjami rządowymi na rzecz poprawy środowiska morskiego oraz prowadząc szkolenia kadr w tym zakresie. Okręty Marynarki Wojennej RP, podobnie jak inne jednostki pływające, podlegają również nadzorowi klasyfikacyjnemu, który ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa technicznego żeglugi, życia na morzu i ochrony środowiska morskiego. Polski Rejestr Statków (PRS), jako narodowy klasyfikator, współpracuje z Marynarką Wojenną RP sprawując między innymi nadzór nad spełnieniem wymagań konwencji międzynarodowych dotyczących okrętów. Prowadzi certyfikację materiałów i wyrobów, uznawanie firm, sporządza ekspertyzy i opinie, opiniuje normy i dokumenty normatywne dotyczące okrętów i innej wojskowej techniki morskiej. Nadzór klasyfikacyjny i konwencyjny nad okrętami prowadzony jest na zgodność z „Przepisami klasyfikacji i budowy okrętów wojennych” opracowanymi i aktualizowanymi przez PRS z uwzględnieniem międzynarodowych uregulowań prawnych [35].

Zapleczem naukowo-badawczym w Marynarce Wojennej RP jest Akademia Marynarki Wojennej, w której podejmowane i realizowane są prace naukowo-badawcze, w zakresie modelowania i oceny emisji związków szkodliwych w spalinach pochodzących z silników eksploatowanych w siłowniach okrętowych i na jednostkach pływających. Badaniami w tym zakresie od wielu lat zajmuje się zespół pod kierownictwem profesora L. Piasecznego [37,38,39,40].

Można prognozować, że przy wprowadzeniu przez IMO zapowiadanych uregulowań prawnych w zakresie emisji SO_x , NO_x i CO_2 do atmosfery, MW RP nie będzie w stanie spełniać rygorystycznych wymagań. W związku z powyższym powinny być podjęte działania w zakresie zwiększenia efektywności energetycznej podczas remontów i modernizacji naszych okrętów, a w szczególności podczas realizacji projektów budowy nowych okrętów. Podjęte działania przyczynią się do tego, że okręty MW RP nie będą miały ograniczeń podczas pływania w specjalnych strefach kontrolnych oraz w dostępie do portów.

WNIOSKI

Na podstawie przedstawionego w artykule wstępnego studium wykonalności wdrożenia aktualnych i zapowiadanych przepisów IMO, w zakresie ochrony środowiska morskiego na okrętach, nasuwają się następujące wnioski:

- Marynarka Wojenna RP respektuje uregulowania prawne IMO w zakresie ochrony środowiska morskiego;
- Istnieje konieczność podjęcia badań mających na celu ocenę efektywności energetycznej oraz emisji szkodliwych dla środowiska naturalnego produktów spalania eksploatowanych w MW RP siłowni okrętowych, w aspekcie aktualnych i zapowiadanych przepisów IMO dotyczących ochrony środowiska morskiego. W ramach badań należy dokonać określenia procentowego udziału emisji szkodliwych dla środowiska naturalnego produktów spalania pochodzących z okrętów MW RP, w odniesieniu do krajowego sektora gospodarki morskiej. Na podstawie przeprowadzonych wyników badań należy dokonać opracowania modelu obliczania EEDI oraz SEEMP dla okrętów MW RP;
- Istnieje konieczność podjęcia badań mających na celu modelowanie siłowni okrętowych, w aspekcie zwiększenia ich efektywności energetycznej oraz zmniejszenia emisji szkodliwych produktów spalin, jak również wykorzystania odnawialnych źródeł energii;
- Prowadzić okresową ocenę efektywności energetycznej eksploatowanych w MW RP siłowni okrętowych, np.: podczas diagnostyki technicznej okrętowych układów napędowych;
- Uwzględnianie zamodelowanego EEDI i SEEMP przy zamawianiu i budowie nowych okrętów;
- Propagowanie wiedzy z zakresu efektywności energetycznej oraz ochrony środowiska morskiego w procesie kształcenia kadr MW RP;
- Wprowadzenie przez IMO przewidywanych, rygorystycznych uregulowań prawnych w zakresie ochrony środowiska morskiego dotyczących Morza Bałtyckiego, może negatywnie wpłynąć na gospodarkę i transport morski krajów nadbałtyckich, z powodu zbyt dużych kosztów ponoszonych przez armatorów. Tym samym może to negatywnie wpłynąć na budowę Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

BIBLIOGRAFIA

- [1] A.W.M. van Schijndel and M.H. de Wit, *Advanced simulation of building systems and control with Simulink*, University of Technology Eindhoven, Netherlands 2003
- [2] Communication from The Commission to The European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of The Regions „*Energy Roadmap 2050*”, Brussels 2011.
- [3] Dyrektywa 2006/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006r. w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych.

- [4] Eurostat Pocketbooks 2011 edition „*Energy, transport and environment indicators*”, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011.
- [5] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „*Plan na rzecz efektywności energetycznej z 2011 r.*”, Brussels 2011.
- [6] Polski Klub Ekologiczny Okręg Wschodnio – Pomorski, *Morze Bałtyckie – o tym warto wiedzieć*, Zeszyty naukowe, Gdynia 1998.
- [7] Opracowanie IBnGR na podstawie danych z raportu: „*Europe’s current and futures energy position. Demand–resources–investments*”, 2008, Commission Staff Working Document, EC, COM (2008) 744, Brussels.
- [8] Pudlik W.: *Termodynamika*. Wyd. PG, Gdańsk 1998.
- [9] Szargut J.: *Termodynamika*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998.
- [10] Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. (Dz. U. nr 94, poz. 551) o efektywności energetycznej.
- [11] Wiśniewski S., Wiśniewski T.: *Wymiana ciepła*. WNT, Warszawa 2000.
- [12] IV Forum Efektywności Energetycznej – materiały konferencyjne, Warszawa 2012.
- [13] http://www.imo.org/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf.
- [14] <http://www.prs.pl/osrodek-ds-imo.html>.
- [15] Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 304 E/199 z dnia 23 lutego 2005.
- [16] K. Kołwzan, A. Adamkiewicz Zeszyty Naukowe Akademia Morska w Szczecinie 2009.
- [17] Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. (Dz. U. nr 228, poz. 1368, z 2012 poz. 1068, z 2013 poz. 552) o bezpieczeństwie morskim.
- [18] Archiwum PRS - ważniejsze postanowienia międzynarodowej organizacji morskiej IMO w pierwszym półroczu 2011 r. <http://www.prs.pl/osrodek-ds-imo/zestawienia-polroczne-postanowien-imo/archiwum-zestawien-polrocznych-postanowien-imo/i-polroczne-2011.html>.
- [19] *The impact of international shipping on European air quality and climate forcing*, EEA Technical report No 4/2013.
- [20] *Implementing the Energy Efficiency Design Index (EEDI)* Lloyd’s Register 2012.

- [21] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żegludowych.
- [22] <http://www.eea.europa.eu/about-us>.
- [23] Wniosek - Decyzja Rady UE ustalająca stanowisko jakie ma być zajete na forum HELCOM i IMO w sprawie uznania Morza Bałtyckiego obszarem kontroli emisji tlenków azotu – NECA.
- [24] Załącznik 8 Rezolucji MEPC.212(63) 2012 “*Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new Ships*” z 2 marca 2012.
- [25] <http://www.srodowisko.abc.com.pl/ko/czytaj/-/artykul/raport-ue-wolniejsze-statki-to-redukcja-emisji-o-kilkanascie-procent>.
- [26] http://www.transport.gov.pl/2-48203f1e24e2f-1796590-p_1.htm.
- [27] [http://orka.sejm.gov.pl/wydbas.nsf/0/9B2B8A80F3495587C1257ADB003C1B28/\\$File/Strony%20odStudia_BAS_32-5.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/wydbas.nsf/0/9B2B8A80F3495587C1257ADB003C1B28/$File/Strony%20odStudia_BAS_32-5.pdf).
- [28] Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dz.Urz. WE L 228 z 1996 r. oraz decyzje zmieniające nr 1346/2001/EC, nr 884/2004/EC i nr 661/2010/UE.
- [29] <http://www.maersktechnology.com/Stories/Stories/Pages/TripleEvessels.aspx>.
- [30] <http://www.damen.com/innovation/projects/sea-axe-bow>.
- [31] <http://greenfleet.dodlive.mil/home/>.
- [32] <http://www.cbc.ca/news/technology/canada-may-try-biofuels-in-navy-ships-1.1408288>.
- [33] <http://www.clickgreen.org.uk/analysis/general-analysis/121895-uk-navy-chief-reveals-the-military-response-to-climate-change.html>.
- [34] L. Piaseczny, B. Pojawa - *Sprawozdanie wykonanie i obróbka pomiarów PIMi składu spalin podczas ruchu okrętu ORP „WODNIK”*, Gdynia 24.06.2013.
- [35] <http://www.prs.pl/przepisy-i-wydawnictwa-prs/przepisy-klasyfikacyjne.html>.
- [36] <http://jaronwoj.wordpress.com/category/koncesje/page/2/>
- [37] Piaseczny L., Kniaziewicz T.: *Symulacyjny model emisji związków toksycznych w spalinach ze statków morskich pływających po określonym akwenie*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, 2009.

- [38] 2009, *Modeling the Emission and Dispersion of Toxic Compounds in Marine Engine Exhaust in the Gdansk Bay Region*, Polish J. of Environmental Studies, L. Piaseczny, T. Kniaziewicz
- [39] 2008, *Stochastic models of emission of toxic compounds in marine engines exhaust*, Journal of Polish CIMAC, T. Kniaziewicz, L. Piaseczny, J. Merkiś;
- [40] 2008, *Model symulacyjny emisji NOx w spalinach jednostek pływających*, Teka Komisji Motoryzacji i Energetyki Rolnictwa PAN, T. Kniaziewicz, L. Piaseczny.
- [41] Rezolucja MEPC.176(58) Poprawki do Załącznika do Protokołu 1997 poprawiającego Konwencję MARPOL 73/78 - Znowelizowany Załącznik VI do MARPOL 73/78, - uchwalone w dniu 10 października 2008 roku.
- [42] PRS „Przepisy klasyfikacji i budowy okrętów wojennych (OW)”, Część X – Wyposażenie konwencyjne, Załącznik VI, 2008 r.
- [43] Rezolucja MEPC.203(62): Poprawki do Załącznika do Protokołu 1997 Konwencji MARPOL 73/78. Włączenie przepisów o wydajności energetycznej statków do Załącznika VI - uchwalone w dniu 1 lipca 2011 r.
- [44] Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. (Dz.U.1995 Nr 47 poz.243) o zapobieganiu zanieczyszczenia przez statki.
- [45] Rozporządzenie Rady Ministrów (Dz.U.1999 Nr 42 poz.422) z dnia 7 maja 1997 w sprawie rozciągnięcia niektórych przepisów ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki na jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.
- [46] Decyzja Nr 30/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 22 lutego 2001 r. w sprawie wykonywania zadań z zakresu ochrony środowiska w resorcie Obrony Narodowej.

ABSTRACT

The article contains the pre-feasibility study analysis of implementation of International Maritime Organization IMO with 2011 year with respect to Navy vessels within the prevention of pollution of the environment by shipping activities. In 2011 the IMO adopts the Energy Efficiency Design Index – EEDI to support implementation of mandatory energy efficiency measures for international shipping and it aims at promoting the use of more energy efficient and less polluting equipment and engines.