

Działania sił morskich. Okręty wsparcia logistycznego. Wymagania operacyjne

Wstęp

Zdolność do wspólnego, efektywnego i skutecznego działania, okrętów wchodzących w skład wielonarodowych sił, na współczesnym Morskim Teatrze Działań Wojennych, decyduje o możliwości osiągnięcia założonych sojuszniczych celów z poziomu strategicznego, operacyjnego i taktycznego. Efektywność prowadzonych działań uzależniona jest od szeregu czynników, do których należy zaliczyć, zdolność jednostek sił sojuszniczych do współdziałania, podczas realizacji zadań w czasie prowadzenia połączonej operacji obronnej, operacji reagowania kryzysowego spoza art. 5, czy też wspólnych ćwiczeń. Zdolność tą, określaną jako interoperacyjność sił², należy rozpatrywać jako jeden z zasadniczych czynników wpływających na efektywność realizacji zadań w ramach wielonarodowych połączonych zespołów zadaniowych (Combined Joint Task Force - CJTF). Osiągnięcie i utrzymanie wymaganych standardów dla sił Komponentu Morskiego, leży w gestii każdej ze stron, zaangażowanej we wspólne działania.

Ogólne kryteria interoperacyjności sił okrętowych ustanowione zostały przez Kwaterę Główną Połączonych Sił Sojuszniczych w Europie (Supreme Headquarters Allied Powers Europe - SHAPE) w wydawnictwie Standardy dla Sił Morskich (Maritime Forces Standards - MARSTANS). Dokument podzielony został na pięć zasadniczych części zawierających: informacje podstawowe, standardy operacyjne dla jednostek i ich możliwości (potencjału), standardy operacyjne dla Sił Odpowiedzi NATO (NATO Response Force - NRF), standardy operacyjne dla pozostałych jednostek wydzielonych do udziału w operacjach NATO, standardy operacyjne dla dowództw marynarek wojennych. Jedną z podstawowych cech charakterystycznych decydujących o wartości i znaczeniu sił komponentu morskiego, prowadzącego działania w ramach wielona-

rodowych połączonych sił zadaniowych, jest obok wysokiej gotowości do działań, elastyczności i mobilności - ich samowystarczalność³. Ograniczoną zdolność do realizacji zadań przez siły okrętowe, prowadzące działania w ramach operacji połączonych na oddalonych od baz akwenach morskich, można „zwiększyć” poprzez włączenie do składu zespołów zadaniowych, specjalistycznych lub uniwersalnych jednostek wsparcia logistycznego.

Zasadnicze zdolności okrętów wsparcia logistycznego

Opracowana w NATO koncepcja Sił Odpowiedzi⁴, przedstawiona w wytycznych Komitetu Wojskowego MC 477 (Military Concept for the NATO Response Force), określa NRF mianem wielonarodowego połączonego komponentu, wysoce mobilnego⁵ i interoperacyjnego, wyszkolonego i certyfikowanego zestawu (którego skład będzie dostosowany do przydzielonej misji), utrzymywanego w wysokim stopniu gotowości, zdolnego do natychmiastowego przemieszczenia w docelowy region. NRF, zgodnie z zapisami koncepcji, powinny być zdolne, do wykonywania wskazanych misji, samodzielnie przez okres 30 dni, jak również do udziału w operacji połączonej, jako część większych sił zadaniowych lub pełnienia roli tzw. „sił inicjujących” w celu stworzenia warunków dla wejścia kolejnych zgrupowań wojsk.

W większości państw, siły okrętowe wchodzące w skład komponentu morskiego, pod względem wykorzystania operacyjnego, dzieli się na siły operacyjne, przeznaczone do bezpośredniego prowadzenia działań, oraz siły wsparcia, przeznaczone do wszechstronnego

³ Samowystarczalność - zdolność do prowadzenia działań przez długi okres w rejonach odległych bez konieczności organizowania dostaw z lądu z jednoczesną możliwością zaopatrywania w morzu. Zob. Prowadzenie Operacji przez Marynarkę Wojenną DD/3.1, Szkol. 813/2010, 2010 Gdynia, s. 17.

⁴ Doktryna Działań Połączonych D/01 (C), Szkol. 813/2009, Warszawa 2009, s. 57.

⁵ Zdolność do przerzutu na obszar operacji w czasie od 5 do 30 dni, od podjęcia decyzji o zaangażowaniu sił.

¹ Dr Krzysztof Ligęza, Akademia Marynarki Wojennej

² Zdolność sił dwu lub więcej państw do wspólnego prowadzenia szkoleń, ćwiczeń i skutecznego działania podczas wykonywania misji i zadań. Słownik terminów i definicji NATO AAP-6 (2011), s. 173.

zabezpieczenia wojsk operacyjnych. Nowe wyzwania stawiane przed siłami morskimi, skłoniły państwa do osiągnięcia zdolności wszechstronnego wsparcia logistycznego okrętów bojowych, poprzez budowę wyspecjalizowanych jednostek pływających przeznaczonych do realizacji tego typu zadań.

W celu określenia katalogu zdolności operacyjnych dla okrętów szeroko pojętego wsparcia logistycznego, okręty wchodzące w skład sił morskich państw NATO i charakteryzujące się takim samym przeznaczeniem, podzielono na następujące grupy rodzajowe:

- zbiornikowce (Oilers/Tankers – AO);
- okręty zaopatrzeniowe (Stores Ships – AF);
- okręty transportowe (Cargo Ships – AK);
- okręty warsztatowe (Repair Ships – AR);
- okręty – bazy (Tenders - AB);
- okręty szpitalne/ewakuacji medycznej (Hospital/Casualty Transport Ships (AH/AP))⁶.



Rys. 1. Niemiecki okręt wsparcia logistycznego typu „ELBE”

Źródło: <http://www.marine.de/portal/a/marine/>

Okręty wsparcia logistycznego (OWL) pojawiły się, w siłach morskich, jako „hybryda” przedstawionych powyżej grup jednostek. Posiadają one możliwości przewozu wojska wraz z niezbędną żywnością i techniką wojskową w relacji port – port oraz transportu i przekazywania na zaopatrywaną jednostkę ładunków w formie spakowanej oraz ładunków płynnych na morzu, zarówno w ruchu (replenishment at sea - RAS), jak i na kotwiczowiskach. Ilość stanowisk przeładunkowych na okręcie zaopatrzeniowym zależy od konstrukcji okrętu, warunków składowania ładunków w ładowniach oraz liczby personelu. Okręty zaopatrzeniowe, przy efektywnym wykorzystaniu czterech lub pięciu stanowisk przeładunkowych powinny być w stanie zaopatrywać, na trawersie, jeden duży i jeden mały okręt bojowy równocześnie.

Zgodnie ze współczesnymi tendencjami OWL, większość ładunków będą przewozić w kontenerach lub na paletach, co znacznie ułatwia załadunek, ponieważ większość portów na świecie posiada odpowiednią infrastrukturę. Należy nadmienić, że okrętowe dźwigi i żurawie, specjalne rampy oraz systemy pokładowe do przyjmowania i przekazywania różnorodnego zaopatrzenia, czynią te jednostki niezależnymi od instalacji portowych, które w czasie działań wojennych mogą być zniszczone.

W oparciu o warsztaty naprawcze (stacjonarne lub w kontenerach), istnieje możliwość realizacji remontów i obsługi serwisowej okrętów i ich wyposażenia. Ze względu na znajdujące się na pokładach pomieszczenia socjalne, rozwinięte systemy łączności i dowodzenia oraz w pełni wyposażone pomieszczenia do pracy sztabów, możliwe jest prowadzenie z ich pokładów ciągłej kontroli i dowodzenia podległymi siłami. OWL mogą realizować również inne funkcje specjalistyczne – zgodnie z potrzebami – w oparciu o wyposażenie specjalistyczne, przewożone w kontenerach zamocowanych na pokładzie.

Okręty wsparcia logistycznego wyposażone są zwykle w ładowisko dla śmigłowca i pokład ładunkowy na kontenery lub pojazdy. Dodatkowym atutem jest możliwość odbioru i utylizacji odpadów.

Koncentracja na jednym okręcie tych wszystkich jakże przydatnych cech taktyczno-technicznych powoduje, że współczesne floty wojenne dążą do posiadania w swym składzie jednostek nawodnych tego typu.

Standardy operacyjne okrętów wsparcia logistycznego

Dokument MC 458/1⁷ nakłada na Dowództwo Strategiczne (Strategic Command – SC) odpowiedzialność za opracowanie standardów sił i wskazówek do ich oceniania. Zgodnie z założeniami zawartymi w MC 53/3 oraz Standardami Sił Sojuszniczego Dowództwa ds. Operacji (ACO) tom I (AFS vol. I) – zasady ogólne, dokument Standardy Sił Sojuszniczego Dowództwa ds. Operacji (ACO) tom IV (AFS vol. IV) - MARSTANS, zawiera standardy dla sił morskich. Dokument swoimi treściami pokrywa wszystkie zasadnicze zdolności operacyjne dla sił morskich i wszystkie aspekty operacji morskich, włączając szczegóły dla Sił Odpowiedzi NATO (NRF) i Dowództw Morskich. W celu

⁶ Klasyfikacja okrętów, NO-07-A091:2008, s. 72.

⁷ MC 458/1, NATO Education, training, Exercises and Evaluation Policy, 2006.

określenia szczególnych wymagań, MARSTANS wprowadza dodatkowe standardy do ogólnych wytycznych zawartych w dokumentach nadrzędnych. Standardy zostały opracowane na bazie stałych charakterystyk komponentów i sił (dla których zostały określone) jak również w oparciu o treści zawarte koncepcjach, dyrektywach oraz wytycznych do planowania Sojuszu i mają zastosowanie, zarówno do struktur dowodzenia jak i do sił NATO.

Procedury zawarte w standardach dla sił morskich w ramach wypełnianie wymagań, dają państwu wydzielającemu, możliwość decyzji, w jakiej kategorii i z jakimi możliwościami, dana jednostka deklarowana jest do NATO. Państwo wysyłające ponosi odpowiedzialność za to, żeby desygnowana jednostka i jej możliwości, włączając platformę, jednostki bazowania lądowego lub dowództwa wraz z obsadą, były w stanie sprostać standardom zawartym w publikacji, wliczając gotowość bojową i przekazanie uprawnień (transfer of authority – TOA).

Okręty na cztery miesiące przed przekazaniem uprawnień, powinny zakończyć z powodzeniem wszystkie prowadzone próby uzbrojenia i obciążeń mechanizmów napędowych do maksymalnych autoryzowanych poziomów, a kolejne przewidziane w procedurach, próby i testy powinny być prowadzone w regularnych odstępach czasu po przekazaniu ich w podporządkowanie.



Rys. 2. Niemiecki okręt wsparcia logistycznego typu „ELBE”

Źródło: <http://www.marine.de/portal/a/marine/>

Jednostki pływające powinny być właściwie dowodzone i wyszkolone, posiadać wymagane zapasy bojowe i inne materiały logistyczne na pokładzie lub rozmieszczone w wyznaczonych miejscach. Dowódcy okrętów oraz poszczególne osoby funkcyjne na okręcie powinny być zaznajomione ze wszystkimi aspektami

ich działań i mieć odpowiednią wiedzę na temat procedur operacyjnych.

Okręty przewidziane do Sił Odpowiedzi NATO powinny być w pełni uкомплектовane, całe wyposażenie, które standardowo znajduje się na okręcie, mające bezpośredni wpływ na realizację zasadniczych zadań wynikających z przeznaczenia jednostki, włączając w to wyposażenie czasowo demontowane celem przeprowadzenia przeglądu, konserwacji, itp. powinno być doprowadzone do pełnej sprawności, w pełni zgrane z systemami okrętowymi, nie powodując opóźnień w osiągnięciu zakładanej gotowości. Wyposażenie to obejmuje również sprzęt wykrywania (obserwacji), walki elektronicznej (WE), uzbrojenie, systemy nawigacyjne, systemy łączności, sprzęt do uzupełniania zapasów na morzu, sprzęt do prowadzenia obrony przeciwochemicznej, systemy napędowe oraz do obsługi lotnictwa pokładowego (jeżeli jest na wyposażeniu).

Okręty wsparcia logistycznego powinny posiadać zdolność do prowadzenia uzupełniania okrętów bojowych w zapasy okrętowe, paliwo i smary (POL), wodę i/lub amunicję (zależnie od typu okrętu, np. AOE⁸, AFS⁹, AOR¹⁰ itd.) w dzień i w nocy, do stanu morza 5, z trawersu, rufy i/lub metodą VERTREP¹¹, zgodnie ze standardami zawartymi w STANAG-u 1065¹².

Technika uzupełniania zapasów na morzu (RAS) pozwala zespołom okrętów na pozostawanie na morzu przez wydłużony okres. Jednostki prowadzące RAS powinny posiadać zdolności do realizacji tego zadania przy użyciu jednego lub więcej ukierunkowanych poziomo urządzeń przeładunkowych, które łączą okręt zaopatrujący z zaopatrywanym. Przeładunki te mogą być wspomagane przez transport pionowy (VERTREP) z użyciem śmigłowców. Uzupełnianie zapasów na morzu, powinno być wykonywane w związku i jako wsparcie działań sił bojowych, wyznaczonych do wykonania danego zadania. Efektywność uzupełniania zapasów zależy od dokładności pracy w fazie planowania. W ramach planowania operacji uzupełniania zapasów na morzu powinna zostać zorganizowana odprawa przed rozpoczęciem samego procesu przekazywania ładunków. Najistotniejszym czynnikiem, który powinien być rozpatrywany przy każdym planowa-

⁸ Okręt Wsparcia Bojowego, patrz STANAG 1166 Ed. 7 (2007) Standard Ship Designator System.

⁹ Okręt Zaopatrzeniowy, patrz STANAG 1166.

¹⁰ Tankowiec, patrz STANAG 1166.

¹¹ Uzupełnianie zapasów metodą pionową (Vertical Replenishment - VERTEP) - użycie śmigłowca do transportu osób i/lub materiałów na lub z okrętu.

¹² Replenishment At Sea - ATP-16(d)/mtp-16(d).

nym uzupełnianiu zapasów, jest zdolność wykorzystania przez okręt zaopatrywany osprzętu przeładunkowego okrętu zaopatrującego. Główną funkcją okrętu zaopatrującego w działaniach uzupełniania zapasów na morzu jest sprawny przeładunek ładunków ciekłych i/lub stałych. Wydajność przeładunku jest określona zdolnością okrętu obsługiwanego do przyjmowania i operowania ładunkami ciekłymi i stałymi. Planiści powinni dokonać również, oceny możliwości i ograniczeń wszystkich jednostek biorących udział w uzupełnianiu zapasów na morzu.



Rys. 3. Jednoczesne przekazywanie zapasów okrętowych metodami CONREP i VERTREP

Źródło: <http://www.defenseindustrydaily.com/cat/naval-equipment/engines-propulsion-naval/>

Manewrowanie okrętem celem zajęcia pozycji niezbędnej do przyjęcia i przekazania ładunków oraz utrzymania swojego miejsca w czasie trwania prac przeładunkowych jest najbardziej złożoną częścią operacji przekazywania ładunków na morzu w ruchu. W czasie uzupełniania zapasów na morzu może zaistnieć sytuacja, która wymagać będzie rozłączenia się jednostek współpracujących. Usterka żyrokompasu, utrata sterowności lub mocy w czasie uzupełniania zapasów mogą spowodować trudności, jeżeli nie przygotowano wcześniej rozważnego planu działania. Plan powinien obejmować ustalenia w zakresie powiadamiania wszystkich okrętów na trawersie o rodzaju problemów oraz procedury wykonania awaryjnego rozłączenia się. W większości przypadków, awaryjne zakończenie uzupełniania, jest przyspieszonym standardowym rozłączeniem, z zastosowaniem typowych, ustalonych procedur, bez uszkodzania osprzętu przeładunkowego i stwarzania zagrożenia dla personelu.

OWL powinny spełniać wszystkie, wymienione powyżej wymagania ogólne, odnoszące się do sił okrętowych o pełnych zdolnościach bojowych oraz szczegółowe wymagania określone dla poszczególnych grup

jednostek. W celu przypisania, szczegółowych wymagań operacyjnych dla okrętów wsparcia logistycznego, zaliczonych do jednostek pomocniczych, podzielono je na trzy podklasy:

- duże okręty logistyczne – jednostki zdolne do przenoszenia ponad 20 000 ton ładunku;
- średnie okręty logistyczne – jednostki zdolne do przenoszenia od 5 000 do 20 000 ton ładunku;
- małe okręty logistyczne – jednostki zdolne do przenoszenia do 5 000 ton ładunku.

Ze względu na przeznaczenie, wyposażenie, umiejętności załogi wszystkie okręty wsparcia logistycznego powinny posiadać zdolność do:

- prowadzenia działań na akwenach morskich całego świata, zgodnie z ich przeznaczeniem, przez okres co najmniej 30 dni, w oparciu o własne zaopatrzenie, lub dłużej, jeżeli występuje możliwość uzupełniania zapasów;
- prowadzenia manewrów z prędkością do 18 węzłów i utrzymania prędkości 12 węzłów do stanu morza 5, co powinno zapewnić precyzyjne manewrowanie w ugrupowaniu, wymagane w stosunku do wszystkich okrętów podczas podejścia, utrzymywania pozycji i rozejścia. Zalecaną prędkością uzupełniania zapasów jest prędkość w przedziale od 10 do 16 węzłów. W każdym warunkach okręt powinien utrzymywać dostateczną prędkość zapewniającą utrzymanie sterowności;
- przewozu ponad 20 000 ton ładunku (duże OWL), 20 000 – 5 000 ton ładunku (średnie OWL) oraz do 5 000 ton ładunku (małe okręty logistyczne);
- prowadzenia działań i obsługi dwóch średniej wielkości, śmigłowców wielozadaniowych, zdolnych do uzupełniania zapasów metodą VERTREP o ładowności od 900 do 2250 kg. Poszczególne elementy okrętowej infrastruktury lotniczej powinny być przygotowane do zabezpieczenia działań i obsługi określonego typu statku powietrznego z założeniem, że statek powietrzny będzie prowadził działania zgodnie z krajowymi procedurami i kryteriami okrętu-gospodarza;
- załadunku w portach cywilnych przy użyciu wyposażenia portowego¹³.

¹³ Standardy Sił Sojuszniczego Dowództwa ds. Operacji (ACO) tom IV (AFS vol. IV) – siły morskie, s. 37 - 41.



Rys. 4. Uzupelnianie zapasow na morzu metodą VERTREP

Źródło: <http://www.marine.de/portal/a/marine/>

W obszarze dowodzenia i kierowania jednostki OWL powinny posiadać zdolność do:

- integracji własnych systemów rozpoznania morskiego z systemami rozpoznania zespołów zadaniowych prowadzących działania w rejonie operacji;
- utrzymania łączności ze wspieraną grupą jednostek;
- prowadzenia wymiany informacji z Dowództwem Zabezpieczenia Logistycznego.

Ze względu na przeznaczenie, wyposażenie, umiejętności załogi, jednostka w obszarze wywiadu, obserwacji i rozpoznania powinna posiadać zdolność do:

- rozpowszechniania danych z sensorów w celu wsparcia zobrazowania sytuacji operacyjnej;
- odbierania i wykorzystania informacji z automatycznego systemu identyfikacji z jednostek cywilnych.

Uwzględniając przeznaczenie, wyposażenie, umiejętności załogi, okręt powinien posiadać zdolność do przyjęcia na pokład obsady i wyposażenia, do stanu zapewniającego prowadzenie zadań z zakresu wsparcia logistycznego, przez przynajmniej 70% wymaganego okresu.

Standardy operacyjne dla Grupy Zaopatrzenia w Morzu Sił Odpowiedzi NATO

Utworzeniu NRF przyświecały dwa równoważne cele: zwiększenie zdolności do szybkiego i wspólnego reagowania przez utworzenie zespołów zadaniowych o wysokim poziomie gotowości oraz przyspieszenie procesów modernizacji i transformacji sił zbrojnych sojuszników, zwłaszcza krajów europejskich. Siły NRF stały się kluczowym elementem struktury wojskowej Sojuszu. Utrzymywane w najwyższej gotowości do działań w każdej chwili mogą być wykorzystane

do szerokiego spektrum działań. Przewidziane są do podjęcia natychmiastowych akcji, w celu zarządzania sytuacją kryzysową i tym samym nie dopuszczenia do eskalacji zagrożeń.

Komponent morski NRF może składać się z formacji, do szczebla zespołu sił zadaniowych (Task Forces – TF), posiadającej w swym składzie, lotnikowcą grupę bojową z towarzyszącymi nawodnymi i podwodnymi jednostkami bojowymi, siłami desantowymi, jednostkami MCM i pomocniczymi jednostkami pływającymi. Zespół zadaniowy powinien być zdolny, jako część wielonarodowych i połączonych sił, do prowadzenia działań bojowych w zakresie: eskortowania i konwojowania, zwalczania okrętów podwodnych, niszczenia min morskich, misji uderzeniowych lotnictwa morskiego oraz działań desantowych. Dowództwa komponentów wydzielane są ze struktur dowodzenia oraz sił zbrojnych NATO. Dowództwo Komponentu Morskiego (Maritime Component Command - MCC) tworzone jest w oparciu o jedno z dowództw morskich Sił Wysokiej Gotowości NATO.

Siły NRF, zarówno jako całość, jak i pojedyncze elementy, muszą spełnić określone standardy w zakresie:

- dostępności sił, która gwarantuje możliwość wykorzystania potencjału NRF, w każdej potencjalnej operacji w całym spektrum zadań, pojawiające się narodowe ograniczenia oraz zastrzeżenia powinny być wcześniej zdefiniowane i ograniczone do minimum;
- utrzymywania gotowości, która powinna zapewniać możliwość ich użycia w przedziale czasu od 5 do 30 dni. Wysoki poziom gotowości gwarantuje zdolność do rozmieszczenia czołowych elementów sił, a także zapoczątkowania procesu dowodzenia w ciągu 5 dni. Kolejny rzut NRF musi być zdolny do rozmieszczenia, zależnie od sytuacji, w ciągu 30 dni lub mniej, zależnie od uzgodnionych ram czasowych osiągnięcia gotowości;
- zdolności do użycia, określającej możliwość ich wykorzystania, niezależnie od ich dyslokacji w okresie pokoju;
- potencjał NRF, powinien zapewniać możliwości prowadzenia działań i samodzielnego podtrzymania gotowości przez czas trwania misji;
- elastyczność, powinna zapewniać zdolność do dostosowania się do każdego potencjalnego zadania militarnego w obszarze uzgodnionych misji;

- zdolność do utrzymania gotowości, powinna gwarantować wsparcie do samodzielnej ochrony i utrzymania gotowości z zabezpieczeniem logistycznym na minimum 30 dni niezależnie od wsparcia przez państwo-gospodarza (Host Nation Support - HNS) i bez jakiegokolwiek zależności od infrastruktury stałej;
- procedury i środki techniczne, powinny być wykorzystane by maksymalizować zdolność do przetrwania sił, włączając zadania ochrony sił i środki do minimalizowania możliwości wystąpienia incydentów ostrzelania ogniem własnym;
- zdolność do rozmieszczenia, na terytorium sojusznicznym i poza nim, aby spełnić zatwierdzone plany przerzutu w określonych ramach czasowych. Siły powinny być zorganizowane i wyposażone do przerzutu na własnych, standardowych lub zapewnionych przez państwo, strategicznych środkach transportu, które powinny być zapewnione w obrębie wymaganego czasu gotowości;
- mobilność, siły po rozmieszczeniu w rejonie operacji połączonej (Joint Operations Area – JOA), muszą posiadać mobilność taktyczną, w oparciu o wydzielone zdolności transportowe na teatrze działań;
- osiągnięcie wymaganego poziomu interoperacyjności powinno być realizowane poprzez stosowanie doktryn, procedur szkoleniowych oraz standardów NATO;
- siły powinny mieć wystarczająco zintegrowane, efektywne i interoperacyjne zdolności w zakresie C2 i CIS, by prowadzić operacje angażujące całe spektrum sił połączonych;
- wszyscy sojusznicy powinni wspierać zasadę wielonarodowości w obrębie możliwych ograniczeń skuteczności militarnej¹⁴.

W uzupełnieniu do ogólnych standardów opisanych powyżej, dowódca, sztab i jednostki logistyczne wchodzące w skład Grupy Zaopatrywania w Morzu (Underway Replenishment Group – URG) z sił NRF, powinni być skuteczni w swojej roli w obszarach jak poniżej:

- wsparcia operacji komponentu morskiego w całym spektrum misji NRF oraz prowadzenia skonsolidowanego planowania z innymi dowództwami celem wsparcia operacji;

- wdrażania instrukcji i wskazówek otrzymanych z dowództwa komponentu morskiego (Maritime Component Command – MCC);
- rozmieszczenia jednostek w rejonie operacji połączonej, w obrębie określonych ram czasowych zgodnie z zarządzeniem do przemieszczenia;
- wsparcia wymaganego poziomu gotowości bojowej przez okres do 30 dni, w warunkach konfliktu o dużej intensywności działań. Wymaga to posiadania wystarczającego i wydajnego wyposażenia, uzbrojenia, zapasów i zasobów zgromadzonych w czasie pokoju i dostępnych w określonym czasie, opisanych w wielonarodowym połączonym zestawieniu potrzeb (Combined Joint Statement of Requirements – CJSOR). Jest to szczególnie ważne, gdyż jednostki i sztab URG mają swoje własne, rozwinięte i potwierdzone, standardy i procedury utrzymania gotowości.
- planowania, podejmowania decyzji i wsparcia operacji morskich oraz prowadzenia operacji efektywnego zaopatrywania w morzu w zgodzie ze stałymi misjami NRF. Ogniwa URG muszą mieć wystarczająco zintegrowany, efektywny i interoperacyjny system dowodzenia do prowadzenia i koordynowania w szerokim zakresie zadań logistycznych i zaopatrywania na morzu.

Wnioski

Kompleksowe i efektywne wsparcie logistyczne oraz organizacja odpowiedniego systemu dowodzenia jest niezbędnym i fundamentalnym czynnikiem determinującym pomyślność wszelkich operacji i misji prowadzonych przez siły biorące udział w operacji połączonej. Działania sił komponentu morskiego, a w szczególności mniejszych jednostek bojowych, w oddalonych rejonach realizacji zadań, wymagają kompleksowego wsparcia logistycznego w celu uzupełnienia zapasów okrętowych, a tym samym odtworzenia gotowości bojowej, w celu zapewnienia ciągłości operacji morskich. W związku z tym w systemie zabezpieczenia logistycznego Wielonarodowych Sił Morskich NATO szczególną rangę nadano zabezpieczeniu pływającemu. Przyjęte standardy odnoszące się do sił morskich wynikają z dokumentów standaryzacyjnych Sojuszu, które zawierają szczegóły w obszarach procedur operacyjnych, technicznych, materiałowych i administracyjnych. Tworzą one podstawę interoperacyjności komponentów narodowych i sojusznicznych.

¹⁴ Ibidem, s.97.

Zgodnie z założeniami zawartymi w MARSTANS, dla zapewnienia wysokiej efektywności działań, wszystkie okręty nawodne i podwodne, państw członkowskich NATO, które osiągnęły „gotowość do działań” powinny być w pełni sprawne pod względem technicznym z wymaganymi zapasami bojowym i innymi materiałami logistycznymi na pokładzie lub odpowiednio rozmieszczonymi. Dowódcy okrętów, powinni posiadać pełny zakres wiedzy operacyjno-taktycznej, odnoszącej się do sposobów wykonania zadania, jak również powinni znać procedury zawarte w Publikacjach Sojuszniczych, Porozumieniach Standaryzacyjnych oraz Dyrektywach i Rozkazach Kierownictwa NATO. Zgodnie z założeniami takiego systemu standaryzacji, wszystkie jednostki pływające prowadzące działania w ramach Wielonarodowych Sił Morskich (Multinational Maritime Forces – MNMF), powinny osiągnąć oczekiwany poziom interoperacyjności w całym przyjętym systemie zdolności.

Stosowane w celu uzupełniania zapasów metody RAS i VERTREP, umożliwiają przekazywanie na okręty praktycznie wszystkich rodzajów ładunków stałych, wliczając w to środki bojowe, części zamienne, materiały eksploatacyjne, żywność oraz pocztę. Najpoważniejszym ograniczeniem w zaopatrywaniu okrętów na morzu są możliwości samych okrętów. Okręty wsparcia logistycznego charakteryzują się możliwością transportowania i zaopatrywania okrętów w różnego rodzaju sprzęt, uzbrojenie, materiały, żywność, ładunki i środków materiałowych MPiS¹⁵, w morzu zarówno w ruchu jak i podczas postoju na kotwicy. Nowoczesne jednostki wsparcia logistycznego są zdolne do podawania ładunków przy zastosowaniu kilku różnych metod, na kilka okrętów bojowych jednocześnie. Do ich zalet należy zaliczyć dużą prędkość marszową. Dodatkowo mogą one zabierać na swój pokład kontenery z różnorodnym wyposażeniem np. kontener rozpoznawczy, kontener dowodzenia, czy też kontenery z wyposażeniem warsztatowym, co umożliwiania poszerzenie spektrum wykonywanych zadań przez okręty tego typu. Daleko idąca standaryzacja sprzętu i wyposażenia okrętowego powoduje, że ta klasa okrętów najszybciej osiąga interoperacyjność.

Streszczenie

W celu utrzymania bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa na wodach międzynarodowych pozostających w obszarze zainteresowania, NATO wyzna-

cza swoje okręty do współpracy w ramach tzw. Stałych Zespołów NATO. Zespoły te, zapewniają zdolność do reagowania na pojawiające się zagrożenia w ramach Sił Odpowiedzi NATO, zarówno w czasie pokoju jak i lokalnych konfliktów. Zawarte w tym artykule wymagania operacyjne określają zestawy standardów dla sił w obszarach operacyjnym, proceduralnym, materialnym i technicznym oraz kryteriach działania.

Abstract

In order to maintain the safety and security of navigation in international waters remaining in the area of interest, NATO sets its ships to cooperate with the so-called Standing NATO Maritime Group. These groups, provide the ability to respond to emerging threats in the NATO Response Force, both in times of peace as well as local conflicts. This article sets the operational requirements, locate standards for the forces in the areas of operational, procedural, material and technical and operation criteria.

Literatura

1. *MC-477 (Final) – Military Concept for the NATO Response Force.*
2. *Doktryna Działań Połączonych D/01 (C)*, Szkol. 813/2009, 2009 Warszawa.
3. *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej DD/4.1* Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwo Marynarki Wojennej, 2008 Gdynia.
4. *Klasyfikacja okrętów*, NO-07-A091:2008, Ministerstwo Obrony Narodowej, 2008 Warszawa.
5. *Operacje Reagowania Kryzysowego spoza Artykułu 5 DD/3.4*, Szt.Gen. 1602/2008, 2008 Warszawa.
6. *Prowadzenie Operacji przez Marynarkę Wojenną DD/3.1*, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwo Marynarki Wojennej, 2010 Gdynia.
7. *Standardy Sił Sojuszniczego Dowództwa ds. Operacji (ACO) tom I (AFS vol. I) – zasady ogólne.*
8. *Standardy Sił Sojuszniczego Dowództwa ds. Operacji (ACO) tom IV (AFS vol. IV) – siły morskie.*
9. Kearsley H. J., *Maritime Power and the Twenty-first Century*, 1992 Dartmouth.
10. Makowski A., *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls, 2000 Gdynia.

¹⁵ MPiS – materiały pędne i smary.