



Antoni Pieńkos, Stanisław Zarychta

Morskie szlaki komunikacyjne znów ważne – w przededniu zmian w strukturze dowodzenia NATO

Znaczenie transportu sił wzmocnienia i komunikacji transatlantyckiej

W pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej potrzeba odbudowy gospodarek krajów europejskich, zniszczonych przez działania zbrojne oraz rekwizycje wojenne, była jednym z naczelných celów zarówno Stanów Zjednoczonych, jak i samych państw Europy Zachodniej. Strumień pomocy finansowej oraz surowcowej płynął nieprzerwanie i został on zinstytucjonalizowany w ramach planu Marshalla (ang. European Recovery Program). Łącznie pomoc otrzymało 17 państw europejskich i wszystkie te kraje, z wyjątkiem neutralnych w czasie wojny Szwecji, Szwajcarii i Irlandii, w ciągu najbliższych kilku lat miały stać się członkami NATO¹. Jak najszybsza odbudowa gospodarcza zniszczonej Europy, przez wielu uważana za kluczowy czynnik zbudowania pokoju i stabilizacji na starym kontynencie, ale też odbudowy potencjału militarnego państw Europy Zachodniej, wymagała zapewnienia nieprzerwanej i stabilnej komunikacji morskiej pomiędzy Europą i Ameryką Północną. **Problematyka ta może wydawać się prozaiczna, ponieważ pozornie szlaki komunikacyjne przez Atlantyk od zakończenia II wojny światowej nie były zagrożone, ale należy w tym miejscu przypomnieć, że doświadczenia dwóch wojen światowych uświadomiły decydom i strategom, że utrzymanie łączności pomiędzy brzegami tego akwenu jest kwestią kluczową dla skuteczności prowadzonych operacji, a nawet przetrwania państw europejskich².** Doświadczenia drugiej wojny światowej i bitwy o Atlantyk pokazały też, że stosunkowo małym kosztem (w szczytowym okresie Niemcy mieli około 250 U-botów w gotowości bojowej, co w stosunku do sił alianckich było potencjałem niewielkim) i przy niewielkim potencjale początkowym (na początku II wojny światowej w linii

było zaledwie 57 okrętów podwodnych) kraj o tradycyjnie mało morskim charakterze, taki jak Niemcy był w stanie niemalże sparaliżować żeglugę transatlantycką³. W szczytowym momencie bitwy o Atlantyk w drugiej połowie 1942 roku Alianci tracili w wyniku działań niemieckich U-botów miesięcznie ponad 80 statków⁴. Tymczasem ZSRR, stając się w między czasie głównym rywalem dawnych Aliantów zachodnich, od razu po zakończeniu II wojny światowej zaczął bardzo intensywnie rozwijać siły morskie, a zwłaszcza podwodne⁵. **Pokazuje to, że w środowisku morskim nawet niewielka liczba trudnych do wykrycia okrętów podwodnych może prowadzić do katastrofalnego w skutkach zakłócenia łączności morskiej.** Z tego powodu środki potrzebne do obrony morskich szlaków komunikacyjnych są nieproporcjonalnie większe niż te potrzebne do ataku na nie – zatem również koszty ekonomiczne ponoszone przez broniącego są zdecydowanie wyższe⁶. To wszystko powodowało, że jednym z czynników kluczowych dla powodzenia planu odbudowy państw europejskich było właśnie zabezpieczenie stabilnej komunikacji transatlantyckiej (potrzebnych także do transportu sił wzmocnienia na europejski teatr działań), co będzie stanowiło jeden z najważniejszych elementów działalności NATO przez cały okres zimnej wojny, stając się także naczelnym zadaniem sił morskich Sojuszu.

W latach 50. XX wieku liczebność sił amerykańskich przeznaczonych do wsparcia europejskiego teatru działań wzrosła około trzykrotnie względem okresu tuż po II wojnie światowej: z 122 tys. w 1950 roku do 430 tys. w szczytowym momencie w 1955 roku⁷. Tak

³ B. Ireland, *Bitwa o Atlantyk: walka z niemieckimi okrętami podwodnymi*, Dom wydawniczy Rebis, Poznań 2007, s. 322-338.

⁴ B. Clark, *The Emerging Era in Undersea Warfare*, Center for Strategic and Budgetary Assessments, Washington 2015, s. 4.

⁵ B. Ireland, *Bitwa o Atlantyk: walka z niemieckimi okrętami podwodnymi*, dz. cyt., s. 322-338.

⁶ G. Till, *The Cold War at Sea*, Maritime Strategy and Global Order: markets, resources, security, red. D. Moran, J. A. Russell, Georgetown University Press, Waszyngton 2016, s. 65.

⁷ A. Ciupiński, *Wspólna Polityka Bezpieczeństwa i Obrony: geneza, rozwój, funkcjonowanie*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2013, s. 21-29.

¹ A. Ziółkowski, *NATO w XX wieku: transatlantyckie zależności*, Dom wydawniczy Bellona, Warszawa 2002, s. 53.

² J. Stavridis, *Sea Power: the History and Geopolitics of the World's Oceans*, Random House Large Print, New York 2017, s. 59-120.

długo, jak wykonalne było utrzymanie połączenia pomiędzy obiema stronami Atlantyku, można było zakładać, że w długotrwałym konflikcie blokowym NATO przeważą dzięki swojemu potencjałowi ludzkiemu i gospodarczemu. Z tego względu aspekt ten można oceniać jako kluczowy w utrzymaniu spójności Sojuszu – sformułowanie Północnoatlantycki znajdujące się w nazwie organizacji wskazywało zatem także na umiejscowienie środka ciężkości ważnego dla przetrwania i odniesienia zwycięstwa w wypadku konfliktu zbrojnego z ZSRR i jego sojusznikami właśnie na rozległych wodach Oceanu Atlantyckiego i mórz przybrzeżnych⁸.

Po zakończeniu zimnej wojny zagrożenie dla atlantyckich szlaków komunikacyjnych odeszło na wiele lat do historii: znikło zarówno realne zagrożenie ze strony radzieckich okrętów podwodnych dla transatlantyckich szlaków komunikacyjnych, jak i zredukowana została znacząco obecność wojskowa Stanów Zjednoczonych w Europie oraz ograniczono plany wzmocnienia tych sił wsparciem z Ameryki Północnej. Już w czasie zimnej wojny zmalało też znacząco uzależnienie gospodarcze Europy Zachodniej od transportu surowców zza Atlantyku, ale ta początkowa zależność powoli zaczęła zmieniać się w kluczową dla funkcjonowania globalnej wymiany handlowej współzależność⁹.

W ostatnich latach zagrożenie dla morskich szlaków komunikacyjnych staje się ponownie istotnym zagadnieniem i zostało także zauważone przez państwa członkowskie NATO. Wcześniej, przez ostatnie dwadzieścia kilka lat, głównymi zadaniami sił morskich NATO było działanie w operacjach na południowej flance Sojuszu (w tym również w ramach operacji *out of area*), gdzie ich zadaniem było w większości zwalczanie zagrożeń asymetrycznych, takich jak: piractwo, przemyt i terroryzm międzynarodowy oraz wspieranie działań na lądzie¹⁰. Obecnie wraz z pogorszeniem relacji na linii NATO-Rosja ponownie realne staje się zagrożenie dla żeglugi transatlantyckiej ze strony: okrętów podwodnych i samolotów dalekiego zasięgu, pocisków rakietowych i min morskich znajdujących się na ich wyposażeniu oraz broni przeciwokrętowej bazowania

lądowego (w okresie zimnej wojny środki te miały zdecydowanie mniejszy zasięg oddziaływania), a zdolności do przeciwdziałania tym zagrożeniom znacznie osłabły¹¹. Bardzo ważną rolę w planowaniu morskich działań anty-dostępowych odgrywa rozpoznanie, budowanie świadomości sytuacyjnej oraz walka radioelektroniczna¹². Rosjanie świetnie zdają sobie sprawę z tego faktu rozwijając intensywnie zdolności tego typu. Dodatkowe zagrożenie stanowi także rozbudowywanie systemu bazowania, liczebności jednostek pływających i zwiększanie intensywności prowadzonych przez nie działań (co widać zwłaszcza w aktywności rosyjskich okrętów podwodnych) oraz rozlokowywanie nowych systemów rakietowych na terenie odpowiedzialności Floty Północnej i Bałtyckiej¹³. Jednocześnie zainicjowany na szczycie NATO w Walii i rozwinięty podczas szczytu warszawskiego program wzmacniania wschodniej flanki NATO wymaga także zintensyfikowania transportu amerykańskiego sprzętu i żołnierzy przez Atlantyk, co ponownie zmusza państwa członkowskie do szukania sposobu na rozwiązanie problemu wrażliwości morskich szlaków komunikacyjnych¹⁴. **Obrona morskich szlaków komunikacyjnych i ustanawianie kontroli na morzu na akwenach wchodzących w skład morskiego obszaru traktatowego Sojuszu stanowi także jeden z filarów strategii morskiej Sojuszu przyjętej w 2011 roku¹⁵.**

Morskie struktury dowodzenia NATO z perspektywy zimnej wojny

Struktura dowodzenia NATO w okresie zimnej wojny opierała się na geograficznym podziale zadań. Obszar traktatowy, określony w artykule 6. Traktatu Północnoatlantyckiego, został podzielony na trzy Strefy Działań Wojennych: Europejską Strefę Strategiczną; Atlantycką Strefę Strategiczną i Strefę

¹¹ M. Nordenman, *Back to the North: The Future of the German Navy in the New European Security Environment*, Atlantic Council, Washington 2017.

¹² A. Metrick, K. H. Hicks, *Contested Seas: Maritime Domain Awareness in Northern Europe*, Center for Strategic and International Studies, s. 4-11.

¹³ M. J. Wemyss, *The Bear's Den: Russian Anti-Access/Area-Denial in the Maritime Domain*, Air Command and Staff College of Air University, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/1031334.pdf>, dostęp 7.08.2018.

¹⁴ J. Luik, H. Praks, *Boosting the Deterrent Effect of Allied Enhanced Forward Presence*, International Centre for Defence and Security, https://www.icds.ee/fileadmin/media/icds.ee/doc/ICDS_Policy_Paper_Boosting_the_Deterrent_Effect_of_Allied_eFP.pdf, dostęp 7.08.2018.

¹⁵ *Alliance Maritime Strategy*, oficjalna strona NATO, https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official_texts_75615.htm, dostęp 7.08.2018.

⁸ G. Till, *The Cold War at Sea*, Maritime Strategy and Global Order: markets, resources, security, dz. cyt., s. 77-81.

⁹ J. Stavridis, *Sea Power: the History and Geopolitics of the World's Oceans*, dz. cyt., s. 59-120.

¹⁰ M. T. Klare, *Mahan Revisited: Globalization, Resource Dependency and Maritime Security in the Twenty-First Century*, Maritime Strategy and Global Order: markets, resources, security, red. D. Moran, J. A. Russell, Georgetown University Press, Waszyngton 2016, s. 261-281.

Kanału La Manche. Każda Strategiczna Strefa Działań stanowiła jednocześnie Teatr Wojny (TW), który z kolei podzielony był na Teatry Działań Wojennych (TDW). Do każdego Teatru Wojny i każdego Teatru Działań Wojennych przypisane zostało dedykowane dowództwo, odpowiedzialne za określoną strefę działań wojennych. Struktura miała charakter hierarchiczny, a w systemie dowodzenia siłami zbrojnymi NATO najważniejszą rolę spełniały naczelné dowództwa trzech stref strategicznych.

Rejony i granice TDW były określane przez organy wojskowo-polityczne z uwzględnieniem zadań strategicznych wynikających z ogólnego planu wojny. Określenie granic danego TDW pozwalało już w czasie pokoju przygotować go właściwie pod względem operacyjnym, tzn. rozbudować sieć dróg kołowych i kolejowych do przemieszczania wojsk, lotnisk, baz i punktów bazowania okrętów, węzłów łączności, sieci rurociągów, baz logistycznych i składowisk materiałów pędnych, a także magazynów z wszelkiego rodzaju zaopatrzeniem dla poszczególnych rodzajów sił zbrojnych. Ważne znaczenie dla działania sił zbrojnych miało operacyjne przygotowanie TDW. Na każdym TDW znajdowały się obiekty strategiczne, główne zgrupowania sił nieprzyjacielskich, broń jądrowa i jej środki przenoszenia, a także ważne pod względem ekonomicznym i politycznym rejony, których zajęcie mogło wpływać na przebieg wojny.

Ważne miejsce w strategii militarnej NATO zajmowała Strategiczna Strefa Obrony Atlantyku, która rozciągała się od bieguna północnego do równoleżnika Raka na południu i od wybrzeży Ameryki Północnej do wybrzeży Europy i Afryki, z wyłączeniem Kanału La Manche i wód okalających Wyspy Brytyjskie. Ważność Atlantyckiego TDW wynikała głównie z faktu, że Ocean Atlantycki był najistotniejszym pod względem wymiany handlowej i komunikacji powietrznej oraz morskiej obszarem wodnym, a także stanowił bezpośrednie połączenie morskie i lotnicze między USA, Kanadą, a Europą Zachodnią i Północną. Według strategów zachodnich, zasadniczym warunkiem szybkiego uzupełnienia i zaopatrywania sił NATO w czasie wojny na Europejskim Teatrze Wojny było właściwe funkcjonowanie transportu morskiego ze Stanów Zjednoczonych do Europy. Wydzielone jednostki sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych i Kanady, przewidziane do wzmocnienia sił w Europie, miały być przetrzucane drogą powietrzną i morską do uprzednio zaplanowanych rejonów ześrodkowania w Europie i podporządkowane właściwym dowództwom. Podczas przetrzutu miała obowiązywać

zasada, że stan osobowy sił wzmocnienia będzie transportowany drogą powietrzną, natomiast ciężki sprzęt wojskowy, uzbrojenie i zaopatrzenie materiałowe – drogą morską. Przerzut amerykańskich sił wzmocnienia miały zabezpieczać strategiczne samoloty transportowe oraz samoloty lotnictwa cywilnego. Jednostki te miały wykonywać przeloty po najkrótszej trasie nad Atlantykiem na lotniska we Francji, RFN, Włoszech i Wielkiej Brytanii. Ze względu na odległość (około 9000 km) operacja ta wymagała kilkakrotnego tankowania w powietrzu, co wiązało się z wydzieleniem dodatkowych samolotów-tankowców. Z kolei przetrzut drogą morską miał być realizowany przez wojskowe i cywilne jednostki transportowe. Oddziały wojskowe stacjonujące na terytorium Wielkiej Brytanii miały być przetrzucane przez Kanał La Manche na kontynent europejski z wykorzystaniem wojskowych jednostek transportowych i promów cywilnych.

Przewidywano, że ponad 50% środków materiałowo-technicznych przeznaczonych na cele wojny miało być dostarczanych do Europy ze Stanów Zjednoczonych, co wymagało zabezpieczenia setek statków różnych typów i przeznaczenia do miesięcznego transportu. Dlatego też potrzebne było rozbudowanie i zabezpieczenie portów przeładunkowych, tranzytowych i postojowych. Przyjęto, że każdy port będzie musiał stanowić rezerwową bazę manewrową dla sił morskich Paktu i spełniać wszystkie bezpośrednie usługi dla sił zbrojnych, zwłaszcza w zakresie wyładunku techniki wojennej i surowców strategicznych. Szczególne znaczenie dla NATO w Europie posiadały porty położone na wybrzeżu belgijskim, holenderskim, niemieckim, brytyjskim i częściowo norweskim, które stanowiły główne bazy zaopatrzeniowe dla Europejskiego Teatru Wojny.

Kierownictwo NATO uważało Atlantycki TW (ATW) za szczególnie ważny obszar strategiczny. Na wypadek wojny na teatrze miały być prowadzone na szeroką skalę operacje Sojuszu, których celem było utrzymanie panowania na morzu, niszczenie nawodnych i podwodnych sił przeciwnika, osłona przetrzutu własnych sił wzmocnienia oraz zapewnienie kontroli własnych linii komunikacyjnych. Dlatego na obszarze tego teatru znajdowały się główne siły morskie Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Kanady i innych państw członków NATO. Zgodnie z planami NATO, w skład połączonych sił morskich mogło wchodzić około 500 okrętów różnych klas, w tym 4-5 amerykańskich lotniskowców wielozadaniowych, 2-3 brytyjskie lotniskowce zwalczania okrętów podwodnych, ponad 1300 samolotów i śmigłowców oraz samodzielne związki piechoty morskiej.

Naczelnym Dowódcą Połączonych Sił Sojuszniczych Atlantyku był amerykański admirał, który jednocześnie pełnił funkcję głównodowodzącego amerykańskich sił zbrojnych w rejonie Oceanu Atlantyckiego, którego sztab znajdował się w bazie morskiej Norfolk (stan Virginia). W sztabie pracowało około 350 oficerów z krajów członkowskich NATO, wydzielających siły do zespołów morskich na Atlantyku. Do głównych zadań Naczelnego Dowódcy w czasie pokoju należało: określanie zapotrzebowania na siły i środki z poszczególnych państw Paktu do działań w powierzonej mu strefie odpowiedzialności, opracowywanie planów operacyjnych wykorzystania podległych mu sił, planowanie i organizowanie ich szkolenia bojowego, kierowanie ćwiczeniami organizowanymi na ATW, kontrola stanu gotowości bojowej podporządkowanych sił, koordynacja rozpoznania w strefie odpowiedzialności oraz uczestnictwo w wypracowywaniu głównych kierunków rozwoju sił zbrojnych państw NATO. Natomiast do głównych zadań dowództwa ATW w czasie wojny zaliczano: kierowanie operacjami prowadzonymi przez podporządkowane siły (zgodnie z opracowanymi planami operacyjnymi); wykonywanie uderzeń jądrowych na bazy morskie, zgrupowania sił morskich i infrastrukturę brzegową przeciwnika; osłona własnych linii komunikacyjnych; organizację współdziałania pomiędzy podległymi dowództwami na Atlantyku i Naczelnymi Dowódcami, a także wspieranie działań na Europejskim TW.

Pod koniec zimnej wojny, w 1990 roku, w ramach zintegrowanego systemu dowodzenia Naczelnemu Dowódcy Połączonych Sił Sojuszniczych Atlantyku podlegało 22 dowództw, które geograficznie i funkcjonalnie odpowiedzialne były za: obronę swoich rejonów; wyposażenie i rozwinięcie wojsk; plany obrony oraz szkolenie podległych sił i prowadzenie ćwiczeń. W okresie „zimnej wojny” każdemu dowódcy podlegał przydzielony kontyngent wojsk lądowych, sił powietrznych i sił morskich.

Dowódcą Floty Uderzeniowej Atlantyku (STRIKFLTLANT) był dowódca 2. Floty Amerykańskiej, której dowództwo i sztab mieściło się w Norfolk, natomiast wysunięte stanowisko dowodzenia na okręcie dowodzenia Mount Whitney. Głównymi zadaniami floty uderzeniowej było: wykonanie uderzeń jądrowych zgodnie z planami Naczelnego Dowódcy PSZ NATO w Europie; wywalczenie przewagi na ATW (szczególnie na Morzu Norweskim i Morzu Barentsa); obrona własnych morskich linii komunikacyjnych, w celu zabezpieczenia przerzutów sił wzmocnienia i środków zaopatrzenia ze Stanów Zjednoczonych i Kanady na

Europejski TW; zabezpieczenie morskich operacji desantowych i przeciwdesantowych wybrzeży Europy Północno-Zachodniej, a także bezpośrednie wsparcie lotnicze sił lądowych NATO na Północnoeuropejskim i Centralnym TDW. Flota uderzeniowa z uwagi na swą siłę bojową i wysoką gotowość do działań, mogła wykonywać większość zadań, stawianych przez Naczelną Dowództwo na Atlantyku. Plany użycia floty uderzeniowej były ciągle doskonalone i sprawdzane podczas strategicznych i operacyjno-strategicznych ćwiczeń sił zbrojnych NATO.

W skład sił uderzeniowych wchodziły lotniskowcowe zespoły wielozadaniowe, zgrupowania amfibijno-desantowe piechoty morskiej, lotniskowcowe grupy poszukująco-uderzeniowe oraz siły ekspedycyjne. Główną siłą bojową stanowiły lotniskowcowe zespoły wielozadaniowe, w których skład wchodziło do czterech amerykańskich lotniskowców wielozadaniowych, do dwóch brytyjskich lotniskowców ZOP (zwalczania okrętów podwodnych) oraz ponad 50 okrętów różnych klas. Natomiast zgrupowania amfibijno-desantowe były formowane tylko na okres prowadzenia morskiej operacji desantowej. W skład zgrupowania wchodziło około 50 okrętów desantowych i transportowych (w tym, amerykańskie lotniskowce desantowe typu Tarawa, Iwo Jima), na których można było przetransportować około 50000 żołnierzy piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Holandii. Stały Zespół Sił Morskich Atlantyku (STANAVFORLANT-SNFL) był jednym z bardziej ruchliwych komponentów sił morskich Sojuszu, którego okręty pozostawały stale w pełnej gotowości bojowej, operujący zarówno na Europejskim, jak i na Atlantyckim TW¹⁶.

Nowe środowisko bezpieczeństwa – transformacja lat 90.

W następstwie nieprzewidzianych i niezwykle dynamicznych zmian, które zachodziły w Europie Środkowo-Wschodniej na przełomie lat 80. i 90. XX wieku, NATO podjęło zasadnicze reformy, które umożliwiły adaptację Sojuszu do nowego środowiska bezpieczeństwa w Europie i zainicjowało wszechstronną politykę partnerstwa z krajami wspomnianego wyżej regionu. W ramach rozpoczętej transformacji zapowiedziano, między innymi, zmniejszenie liczebności sił zbrojnych na poszczególnych TDW oraz zmniejszenie gotowości bojowej wydzielonych związków operacyjnych

¹⁶ S. Zarychta, *Struktury militarne NATO 1949-2013*, wydawnictwo Bellona, Warszawa 2013, rozdział *Struktury militarne Sojuszu w okresie „zimnej wojny”*.

i liczby ćwiczeń. Wraz z wycofaniem wojsk radzieckich z krajów Europy Środkowo-Wschodniej, kierownictwo NATO zapowiedziało zmniejszenie sił Sojuszu w ramach strategii „wysuniętej obrony” i modyfikację strategii „elastycznego reagowania”. Zapowiedziano także restrukturyzację sił zbrojnych i struktur dowodzenia NATO.

W ogłoszonej w 1991 roku koncepcji Strategicznej Sojusz nakreślił szerokie ramy bezpieczeństwa opartego na dialogu, współpracy i utrzymaniu wspólnego potencjału obronnego i wyznaczał przyszły polityczny i wojskowy kurs NATO. Istotnym elementem tej koncepcji było potwierdzenie obronnego charakteru Sojuszu, kolektywnej obrony i niepodzielności bezpieczeństwa sojuszników, jako podstawy działania Paktu. Jasno sprecyzowano główne zadania Sojuszu na przyszłość, potwierdzono aktualność celów i funkcji Sojuszu w nowym środowisku bezpieczeństwa oraz determinację w dążeniu do osiągnięcia postępu w obszarze kontroli zbrojeń i budowy środków zaufania. Nowa strategia zakładała zmniejszenie liczebności zintegrowanych sił zbrojnych NATO, poprawę ich gotowości i elastyczności. Podjęto również prace nad nową strukturą dowodzenia NATO i przystosowaniem procedur do rozwiązywania sytuacji kryzysowych spoza art. 5 Traktatu¹⁷.

Podjęto decyzję w zakresie restrukturyzacji i fundamentalnych zmian w zintegrowanych strukturach dowodzenia NATO – zaczęły się one w czerwcu 1993 roku. W ramach przyjętych zmian połączono i zredukowano siły lądowe na Europejskim Teatrze Działań Wojennych. Nastąpiła redukcja sił w centralnej Europie o 40%, w tym, wojsk lądowych o 25%, samolotów bojowych o 30% i sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych w Europie o 66%¹⁸. Osiem narodowych korpusów zastąpiono czterema korpusami dwunarodowościowymi. W sumie w 1994 roku zmniejszono strukturę dowodzenia o 13 dowództw.

We wrześniu 1999 roku wprowadzono nową strukturę dowodzenia NATO opartą nadal na trzech szczeblach dowodzenia. Zmienione zostały natomiast ich ważność hierarchiczna i nazewnictwo,

a ich liczbę zredukowano o 28. W nowej strukturze pozostawiono dwa główne dowództwa, zmieniając ich nazwę na dowództwa strategiczne (Strategic Commands – SC). Osiem podległych dowództw szczebla operacyjnego (3 w ACE, Dowództwie Sojuszniczych Sił Zbrojnych NATO w Europie i 5 w ACLANT, Dowództwie Sojuszniczych Sił Zbrojnych NATO na Atlantyku), zredukowano do pięciu i zmieniono ich nazwy na dowództwa regionalne (Regional Commands – RC). Trzy dowództwa regionalne podlegały Dowództwu Atlantyku i dwa dowództwa regionalne podlegały Dowództwu w Europie. Dowództwom regionalnym podporządkowano dowództwa komponentów (CC) oraz połączone dowództwa subregionalne (JSRC)¹⁹. **Wprowadzona nowa struktura uważana była za ważny krok na drodze do reformy struktur dowodzenia, jednak nadal, tak jak poprzednie rozwiązania, opierała się na geograficznym podziale obowiązków.**

12 czerwca 2003 roku ministrowie obrony państw członkowskich NATO zaakceptowali nową strukturę dowodzenia Sojuszu, co doprowadziło do fundamentalnej redystrybucji i racjonalizacji zadań militarnych – wynikało to ze zmiany środowiska bezpieczeństwa Sojuszu. Niezwykle ważnym elementem tej organizacyjnej zmiany była koncepcja oparcia systemu dowodzenia Sojuszu na kryteriach funkcjonalności, a nie na tradycyjnym podziale geograficznym. Nowa struktura pozwoliła na zmniejszenie liczby dowództw, uniknięcie powielania realizowanych zadań, zredukowanie personelu i w rezultacie bardziej wydajne gospodarowanie środkami finansowymi. Zakładała także, że struktura sił będzie bardziej mobilna, elastyczna i efektywna. Podobnie jak struktura dowodzenia NATO z 1999 roku, nowa struktura z 2003 roku została utworzona wokół dwóch dowództw strategicznych, i tak powstało: Dowództwo Sił Sojuszniczych NATO ds. Operacji (Allied Command Operation – ACO) oraz Dowództwo Sił Sojuszniczych NATO ds. Transformacji (Allied Command Transformation – ACT). Dowództwo Sił Sojuszniczych NATO ds. Operacji (ACO) zostało utworzone na bazie Dowództwa Sił Sojuszniczych NATO w Europie (ACE), natomiast Dowództwo Sił Sojuszniczych NATO ds. Transformacji (ACT) powstało z Dowództwa Sił Sojuszniczych NATO Atlantyku (ACLANT)²⁰.

¹⁷ *The Alliance's New Strategic Concept agreed by the Heads of State and Government participating in the Meeting of the North Atlantic Council 07 Nov. 1991-08 Nov. 1991*, oficjalna strona NATO, http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_23847.htm, dostęp 7.08.2018.

¹⁸ T. D. Young, *Command in NATO after the Cold War: Alliance, National and Multinational Considerations*, Strategic Studies Institute. U.S. Army War College Carlisle Barracks, Pennsylvania, 1999.

¹⁹ T. D. Young, dz. cyt., s. 29-30.

²⁰ *North Atlantic Military Committee, Military Decision on MC 324/1, The NATO Military Command Structure*, Bruksela 2004.

W nowej strukturze organizacji dowodzenia zanikł przede wszystkim podział na obszary odpowiedzialności operacyjnej pomiędzy dwoma dowódcami strategicznymi. Całość funkcji operacyjnych NATO powierzona została tylko jednemu dowództwu strategicznemu – Dowództwu Sił Sojuszniczych NATO ds. Operacji (ACO), które obecnie odpowiadało za cały obszar odpowiedzialności Sojuszu. Dowódca ACO był (i jest) jedynym odpowiedzialnym za planowanie i prowadzenie wszystkich operacji wojskowych, których podjęcie zostało uzgodnione przez Radę Północnoatlantycką. Może on dowodzić operacjami NATO w dowolnym miejscu świata, a nie tylko na obszarze traktatowym (jak to było przed reformą), gdyż ma w podporządkowaniu dowództwa, które organizacyjnie przygotowane są do prowadzenia operacji i działań połączonych.

Natomiast Dowództwu Sił Sojuszniczych NATO ds. Transformacji (ACT) powierzono zadania zmierzające do transformacji Sojuszu pod względem wojskowym. Najważniejszym zadaniem ACT było doprowadzenie do uzyskania przez NATO zdolności, które pozwoliłyby mu skutecznie zwalczać pojawiające się nowe zagrożenia. Jego rola polegała przede wszystkim na: stymulowaniu transformacji narodowych sił zbrojnych państw członkowskich i partnerskich NATO oraz podwyższaniu stopnia ich interoperacyjności; przygotowywaniu i wspieraniu operacji prowadzonych przez NATO; przygotowaniu Sił Odpowiedzi NATO (NRF) do osiągnięcia pełnej operacyjności; rozwijaniu i testowaniu nowych koncepcji operacyjnych oraz opracowywaniu programu szkolenia sił, uwzględniającego najnowsze doświadczenia z operacji Sojuszu. Jako dowódca funkcjonalny odpowiada za: transformację Sojuszu i tworzenie strategii rozwoju; za kreowanie polityki obronnej; prowadzenie badań i szkolenia; opracowywanie nowych doktryn i strategii, analiz i ocen ćwiczeń oraz operacji, a także wdrażanie doświadczeń wynikających z ich przebiegu. Był on odpowiedzialny za osiągnięcie zdolności wojskowych w ramach procesu transformacji NATO. Dowództwo ds. Transformacji pozbawione jest funkcji operacyjnych²¹.

W grudniu 2012 roku Komitet Wojskowy wydał dokument MC 0324/3 (The NATO Military Command Structure), w którym przedstawił nowe struktury dowodzenia NATO. Według zawartych w dokumencie wytycznych struktura dowodzenia NATO (NCS)

odgrywa zasadniczą rolę w zachowaniu spójności i solidarności w ramach Sojuszu, utrzymując i wzmacniając kluczową transatlantycką więź, promując zasady sprawiedliwego podziału między sojusznikami ról, ryzyka i odpowiedzialności, a także korzyści z obrony zbiorowej. Wymaga to pełnego uczestnictwa wszystkich sojuszników w strukturze dowodzenia Sojuszu i delegowania wyszkolonego, wyćwiczonego i odpowiednio wyposażonego personelu. W związku z tym, członkowie NATO powinni w 100% wypełniać przydzielone stanowiska wykwalifikowanym i, w stosownych przypadkach, odpowiednio mobilnym personelem.

W nowej strukturze na strategicznym poziomie pozostawiono dotychczasowe dowództwa: ACO – odpowiedzialne za planowanie i przeprowadzanie wszystkich sojuszniczych operacji oraz ACT – odpowiedzialne za transformacje zdolności NATO. Na operacyjnym poziomie pozostawiono dwa dowództwa podległe ACO: Allied Joint Force Command HQs (HQ JFC) znajdujące się w Brunsum (Holandia) i Neapolu (Włochy). Dowództwa te zapewniają C2 (dowodzenie i kontrolę) poprzez szerokie spectrum sojuszniczych operacji połączonych typu MJO+ (ang. major joint operation). Pozostawiono po jednym dowództwie rodzajów wojsk (lądowe, powietrzne i morskie). Wprowadzenie nowej struktury zmniejszyło liczbę personelu o 33% i dowództw podległych ACO do zaledwie sześciu, a także umieściła wszystkie podległe dowództwa na tym samym poziomie podległości.

W nowej strukturze nie zmienił się zakres działania ACT, które dalej ściśle współpracuje z ACO. Struktura organizacyjna dalej bazuje na trzech obszarach odpowiedzialności: strategicznym planowaniu i polityce, której głównym celem jest promocja i wdrożenie koncepcji o strategicznym znaczeniu dla transformacji, wyrażaniu poparcia dla kierunków transformacji Sojuszu i rewizji obecnych koncepcji NATO na poziomie strategicznym; rozwoju zdolności oraz wspólnym szkoleniu w ośrodkach ćwiczeń, które koordynują i realizują wszystkie czynności ACT w obszarze edukacji i szkoleń indywidualnych i zbiorowych na wszystkich szczeblach dowodzenia. ACT współpracuje z Ośrodkiem Wojskowej Współpracy MPD (Military Partnership Directorate), który zapewnia kontrolę i koordynację, wsparcie i ocenę współpracy wojskowej na strategicznym poziomie w Sojuszu. Kieruje i nadzoruje wszystkie wojskowe programy partnerskie. Dowództwa ACT i ACO blisko współpracują z organizacjami, które nie wchodzą w struktury dowodzenia NATO, ale wnoszą istotny wkład w funkcjonowanie struktur dowodzenia

²¹ North Atlantic Military Committee, *Military Decision on MC 58/3, Terms of Reference for The Supreme Commander Transformation*, Bruksela 2004.

i zasilają dowództwa strategiczne w ważne informacje, umożliwiające rozwój zdolności NATO i przegląd sytuacji strategiczno-operacyjnej.

W ramach reformy struktury dowodzenia NATO Dowództwo Morskich Sił Uderzeniowych i Wsparcia NATO STRIKFORNATO (Naval Striking and Support Forces NATO), które wchodziło w skład struktury dowodzenia NATO zostało przeniesione z Neapolu (Włochy) do Oeiras (Portugalia) i dodany został do niego element dowodzenia morskimi siłami ekspedycyjnymi. **W tym samym okresie NATO Allied Maritime Command w Northwood, po rozformowaniu dowództwa morskiego w Neapolu, stało się jedynym dowództwem dedykowanym morskemu rodzajowi sił zbrojnych.**

Kierownictwo NATO, oprócz przeprowadzonej transformacji dowództw, dużo uwagi przywiązuje również do transformacji sił zbrojnych. Obecnie NATO, oprócz Powietrznych Sił Wczesnego Ostrzegania i Kontroli, nie posiada własnych sił zbrojnych. Strukturę sił NATO tworzą narodowe i międzynarodowe formacje wojskowe (jednostki, dowództwa szczebla operacyjnego oraz wyznaczone elementy dowodzenia i łączności oddane do dyspozycji NATO), pozostające w stałych lub tymczasowych dyslokacjach oraz określonych kategoriach gotowości bojowej²². Rodzaje sił określają ich możliwości prowadzenia operacji i posiadane możliwości szybkiego przemieszczania się i rozwinięcia w rejon planowanej operacji. Generalnie siły te możemy podzielić na dwa rodzaje: Siły Zdolne do Przerzutu (Deployable Forces – DP) i Siły na Miejscu (In-Place Forces – IPF). Oba zestawy utrzymywane są w różnych stanach gotowości zgodnej z artykułem 5. – DP są w stanie reagować natychmiast i wzmocnić Siły na Miejscu (IPF). W wypadku operacji spoza artykułu 5. dodatkowo są one gotowe rotować rozwinięte wcześniej siły.

Można zaobserwować, że struktura dowodzenia NATO i struktura sił ulegała ciągłym zmianom. Uwarunkowane to było nie tylko ogólną sytuacją polityczną, ale także zagrożeniami, przed jakimi stawał Sojusz i które pojawiały się na przestrzeni ostatnich lat. Celem transformacji było pozyskanie przez państwa NATO zdolności niezbędnych do sprawnego realizacji pełnego spektrum misji w ramach kolektywnej obrony i operacji reagowania kryzysowego. Sojusz dążył do opracowania konkretnych zdolności, aby być zdolnym i gotowym

do podjęcia pełnej gamy wielonarodowych operacji wojskowych w różnych rejonach. Potencjalne operacje stały się podstawową inspiracją do ciągłego doskonalenia zdolności wojskowych, struktury sił i elementów dowodzenia, a także procesu konsultacji, planowania i podejmowania decyzji w Sojuszu. Wspólne bezpieczeństwo było i pozostało najważniejszym priorytetem dla Sojuszu.

Nowe dowództwo „atlantyckie” NATO

Podczas lutowego spotkania ministrów obrony państw członkowskich NATO w Brukseli zatwierdzili oni zapowiedziane podczas poprzedniego spotkania w listopadzie 2017 roku zmiany w strukturze dowodzenia Sojuszu. **Na razie właściwie jedynym ujawnionym elementem tych zmian jest plan powołania dwóch nowych dowództw: jednego odpowiedzialnego za ochronę transatlantyckich szlaków komunikacyjnych i drugiego służącego usprawnieniu ruchu wojsk i sprzętu w Europie.** Pierwsze z nich zgodnie z doniesieniami prasowymi ma być ulokowane w Stanach Zjednoczonych, a drugie w Niemczech. Na razie nie wiadomo jeszcze jaki charakter będą miały utworzone dowództwa, do jakich dokładnie zadań będą przeznaczone i w jaki sposób zostaną zintegrowane z funkcjonującą obecnie strukturą dowodzenia, więc do czasu zakończenia nadchodzącego szczytu NATO w Brukseli można poczynić jedynie pewne przypuszczenia w tym zakresie. Na początek warto jednak zaznaczyć, że dyskusja wokół nowych struktur dowódczych w wymiarze morskim jest połączona z debatą nt. nowej strategii morskiej NATO – oba kroki powinny być ze sobą spójne i kształt przyjętych rozwiązań instytucjonalnych powinien wynikać z przyjętych założeń strategicznych. W rzeczywistości jednak mało realne wydaje się przyjęcie nowej strategii na najbliższym szczycie Rady Północnoatlantyckiej w Brukseli, a to wtedy zostaną prawdopodobnie ogłoszone zmiany w strukturach dowodzenia Sojuszu. Z drugiej jednak strony nowo utworzone dowództwo będzie potrzebowało kilku lat na osiągnięcie gotowości operacyjnej i certyfikację – wtedy prawdopodobnie wyklaruje się jego ostateczna rola i kształt.

Na tą chwilę można przyjąć, że istnieją dwa warianty tego jak rozwinie się nowe dowództwo atlantyckie NATO: regionalny, który jest ściśle związany z geograficznym obszarem odpowiedzialności oraz zadaniowy, w którym nowa struktura miałaby być odpowiedzialna za dowodzenie komponentem morskim wysokiej gotowości. W obecnej strukturze dowodzenia Sojuszu nie ma wyspecjalizowanych dowództw pierwszego

²² MC 317/1, NATO Force Structures for the Mid-1990s and beyond, pkt. 4, s. 1-2.

typu chociaż utworzenie dowództwa dywizyjnego w Elblągu może służyć jako oznaka nadchodzących zmian – powrotu do rozwiązań funkcjonujących w czasie zimnej wojny, czyli dowództw regionalnych odpowiedzialnych za poszczególne teatry działań. W tym kierunku zmiernają także niemieckie starania mające na celu uruchomienie Baltic Maritime Component Command (BMCC) w Rostoku na bazie rozbudowanego tam Centrum Operacji Morskich (ang. Maritime Operation Centre). Struktura składać się będzie z około 100 oficerów niemieckich i 25 z krajów sojuszniczych, a liczba ta zależy od zainteresowania innych krajów regionu, z których na tą chwilę jedynie Dania zapowiedziała włączenie się w działanie tej struktury²³. Niepewna jest natomiast rola i miejsce BMCC w strukturach natowskich oraz unijnych, chociaż plan jego powołania spotkał się z ciepłym przyjęciem w strukturach Sojuszu, a także ma być one w pełni zgodne z procedurami i normami funkcjonującymi w NATO. Wydaje się, że najbardziej prawdopodobnym kierunkiem działania nowej struktury będzie budowanie wspólnej morskiej świadomości sytuacyjnej na Morzu Bałtyckim. **Pytaniem otwartym pozostaje na ile BMCC będzie mogło pełnić natomiast rolę struktury dowodzenia operacjami morskimi w regionie Morza Bałtyckiego na wypadek konfliktu zbrojnego, chociaż wydaje się, że powołanie takiej struktury (istniejącej już w wymiarze lądowym) wyspecjalizowanej do działania na wschodniej flance NATO byłoby wskazane – wskazuje na to także specyfika działań na Morzu Bałtyckim, która wymaga specyficznego podejścia często nikiącego na poziomie strategicznym²⁴. Należy jednak pamiętać, że BMCC osiągnie gotowość najwcześniej w okolicach 2025 roku²⁵.**

Co do typu drugiego, to istnieje już struktura pełniąca podobną rolę, czyli Naval Striking and Support Forces NATO (STRIKFORNATO) – jest to sztab dowodzenia komponentem morskim na poziomie operacyjnym (od

działań o niskiej intensywności do stanu wojny) na potrzeby naczelnego dowództwa sił sojuszniczych w Europie (SHAPE). Analizując obecną sytuację geopolityczną w regionie północnoatlantyckim wydaje się, że najbardziej pożądanym kierunkiem byłoby **utworzenie dowództwa regionalnego przypisanego do szeroko rozumianego Atlantyku północnego, którego głównym zadaniem byłoby przeciwdziałanie zagrożeniu ze strony okrętów podwodnych potencjalnego przeciwnika w czasie pokoju, kryzysu lub konfliktu zbrojnego**. Obecnie funkcjonujące w ramach Allied Maritime Command (MARCOM): NATO Maritime Air Command i NATO Submarine Command nie posiadają przypisanych na stałe żadnych sił ZOP a ich struktury są mocno ograniczone liczebnie, co można ocenić jako istotne braki – formowana struktura miałaby pomóc rozwiązać ten problem i stanowić jednocześnie odpowiedź na rosnącą aktywność sił podwodnych Federacji Rosyjskiej. **Byłby to także jednoznaczny powrót do rozwiązań funkcjonujących w czasie zimnej wojny, jednak obecnie integracja sił ZOP wydaje się jeszcze ważniejsza ze względu na ich zdecydowanie mniejszą liczebność – szczególnie po europejskiej stronie NATO, gdzie kilka krajów zrezygnowało z utrzymywania morskich samolotów patrolowych lub okrętów podwodnych, a jednostki nawodne skupiają się bardziej na zwalczaniu zagrożeń z powietrza²⁶**. Utworzenie jednak struktury posiadającej stale przyporządkowane siły morskie, podobnej w pewnym stopniu do dowództwa dywizyjnego z Elbląga, może nie zdobyć poparcia wszystkich sojuszników ze względu na swój wymagający charakter – z tego powodu należy również wziąć pod uwagę opcję numer dwa, w której nowe dowództwo atlantyckie mogłoby stać się kwaterą dowodzenia komponentu morskiego na czas pełnoskalowego konfliktu zbrojnego mającego miejsce na terenie morskiego obszaru traktatowego Sojuszu. Na czas pokoju dowództwo takie ma charakter szkieletowy, co znacząco zmniejsza „ciężar” jego powołania i funkcjonowania, a dodatkowo mogłoby ono być oparte o działające już STRIKFORNATO.

Tajemnicze przepychanki wokół podmorskich kabli transatlantyckich – czy zagrożenie jest realne?

Pierwszy transatlantycki kabel podmorski położono w 1858 roku i posłużył on do przesyłania premierowego telegrafu pomiędzy Wielką Brytanią i Ameryką Północną. Skróciło to dotychczasowy okres potrzebny do przesłania wiadomości pomiędzy Europą

²³ 11th Maritime Convention on November 14, 2017 in Berlin, Deutsches Maritimes Institut, <http://deutsches-maritimes-institut.de/en/11th-maritime-convention-on-november-14-2017-in-berlin/>;

C. N. Ahmad, *German Navy in the New European Security Environment*, Diplomatic Courier, <https://www.diplomaticcourier.com/german-navy-new-european-security-environment/>, dostęp 7.08.2018.

²⁴ M. Nordenman, *Back to the North: The Future of the German Navy in the New European Security Environment*, dz. cyt.

²⁵ U. Reineke, *Deutsche Marine auf dem Weg in die kommende Dekade – Kooperation mit Freunden und Partnern*, Globaldefence.net,

<https://www.globaldefence.net/portals/sea/deutsche-marine-auf-dem-weg-in-die-kommende-dekade-kooperation-mit-freunden-und-partnern/>, dostęp 7.08.2018.

²⁶ A. Metrick, K. H. Hicks, *Contested Seas: Maritime Domain Awareness in Northern Europe*, dz. cyt., s. 32-51.

i Ameryką Północną z kilkunastu dni pocztą morską do zaledwie kilkunastu godzin za pomocą telegrafu odmieniając na zawsze obraz komunikacji międzykontynentalnej. Z kolei pierwszy kabel telefoniczny pomiędzy brzegami Atlantyku został uruchomiony w 1956 roku²⁷. **Obecnie 97 procent komunikacji międzynarodowej odbywa się dzięki podwodnym kablom światłowodowym, stających się absolutnie niezbędnym elementem krwioobiegów światowej gospodarki – dzienna wartość transakcji dokonywanych tą drogą to w przybliżeniu 10 bilionów USD.** Ta droga komunikacji nie ma obecnie alternatywy, ponieważ satelity nie są w stanie sprostać takiemu natłokowi danych, a jednocześnie obecne technologie światłowodowe pozwalają na kilkukrotnie szybszy transfer informacji niż satelity. Jednocześnie na ich bezpieczeństwo negatywnie wpływa fakt, że są one łatwo dostępne w tej części, gdzie wychodzą z morza i trudne do ochrony ze względu status prawny dna morskiego w tej ich części, która znajduje się głęboko pod wodą, co stanowi zresztą duży mankament międzynarodowego prawa morskiego i Konwencji o prawie morza z 1982 roku²⁸.

Główne zagrożenia dla podmorskich kabli komunikacyjnych to sabotaż ze strony aktorów pozapaństwowych i przypadkowe uszkodzenie przez kotwice statków, podczas połowów lub prac podmorskich, a także w wyniku katastrof naturalnych – połączenia te są jednak bardziej narażone w dwóch innych środowiskach niż morskie, czyli w swojej części lądowej i w cyberprzestrzeni²⁹. W 2015 roku przedstawiciele amerykańskich środowisk wojskowych i wywiadowczych zaczęli informować o rosnącym zainteresowaniu tymi połączeniami ze strony rosyjskich okrętów podwodnych i statków rozpoznawczych posiadających także możliwość przecinania kabli podmorskich³⁰. Siły zbrojne Federacji Rosyjskiej posiadają specjalną jednostkę przeznaczoną do działania na dużych głębokościach (ang. Main Directorate Deep Sea Research, GUGI), której główny potencjał jest zgromadzony w bazie Olenya Guba koło Murmańska, a więc w rejonie odpowiedzialności Floty Północnej³¹. Manifestacją

ambicji Federacji Rosyjskiej w sferze oddziaływania na komunikację podmorską były także notoryczne działania rosyjskich okrętów w 2015 roku prowadzone podczas prac konstrukcyjnych kabla energetycznego NordBalt pomiędzy Szwecją i Litwą³².

Czy jednak faktycznie ryzyko związane z próbą przerwania lub zakłócenia komunikacji transatlantyckiej poprzez atak lub dywersję sterowaną państwowo i wymierzoną w kable podmorskie jest aż tak duże? Technicznie rzecz biorąc ich zlokalizowanie i przerwanie z wykorzystaniem okrętów podwodnych lub w strefie przybrzeżnej nawet zwykłych jednostek cywilnych nie stanowi większego wyzwania – połączenie cywilne są oznaczane na mapach i ich lokalizacja jest powszechnie znana³³. **Trzeba mieć jednak świadomość, że przerwanie nawet kilku z tych kabli nie spowoduje przerwania komunikacji pomiędzy brzegami Atlantyku.** Ze względu na wielokierunkowość połączeń tego typu i ich liczbę informacja może równie dobrze dotrzeć do Europy ze Stanów Zjednoczonych w kierunku zachodnim przez Pacyfik bądź poprzez inne połączenie atlantyckie – przerwanie kabla doprowadzi „jedynie” do nieznacznego lub w wypadku utraty większej liczby połączeń znacznego spowolnienia obiegu informacji. Nie ulega jednak wątpliwości, że Rosjanie rozwijają zdolności do śledzenia i potencjalnego atakowania komunikacji podwodnej, czego najlepszym przykładem były ich działania podczas inwazji na Krym w 2014 roku, kiedy komunikacja podmorska półwyspu została skutecznie odcięta³⁴.

Po co zatem rosyjskie okręty podwodne prowadzą działania w pobliżu transatlantyckich kabli podmorskich? Są dwa elementy, które można wskazać jako potencjalną przyczynę operacji tego typu: chęć podłączenia się do tych połączeń i próba przechwycenia informacji nimi transmitowanych oraz próba zlokalizowania i zmapowania połączeń wojskowych, których położenie jest utrzymywane w ścisłej tajemnicy. W tym pierwszym przypadku

2018 roku na podstawie 29. brygady okrętów podwodnych z Gadżyjewa w Obwodzie Murmańskim. Więcej patrz: M. Dura, Rosja tworzy dywizjon okrętów podwodnych do operacji głębokowodnych, *Defence24.pl*, <http://www.defence24.pl/rosja-tworzy-dywizjon-okretow-podwodnych-do-operacji-glebokowodnych>, dostęp 8.07.2018.

³² A. Metrick, K. H. Hicks, *Contested Seas: Maritime Domain Awareness in Northern Europe*, dz. cyt., s. 5-7.

³³ R. Sunak, *Undersea Cables: indispensable, insecure*, dz. cyt., s. 19-27.

³⁴ A. Singh, *Russia 'could cut UK's undersea internet cables'*, *defence chief warns*, Independent, <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/russia-attack-uk-cables-underwater-sea-protection-a8111536.html>, dostęp 8.07.2018.

²⁷ *Threats to Undersea Cable Communications*, 2017 Public-Private Analytic Exchange Program, <https://www.dni.gov/files/PE/Documents/1---2017-AEP-Threats-to-Undersea-Cable-Communications.pdf>, s. 37, dostęp 7.08.2018.

²⁸ R. Sunak, *Undersea Cables: indispensable, insecure*, Policy Exchange, <https://policyexchange.org.uk/wp-content/uploads/2017/11/Undersea-Cables.pdf>, dostęp 7.08.2018.

²⁹ *Threats to Undersea Cable Communications*, dz. cyt., s. 6-7.

³⁰ R. Sunak, *Undersea Cables: indispensable, insecure*, Policy Exchange, dz. cyt., s. 28-33.

³¹ Według innych doniesień specjalny dywizjon przeznaczony do działań na dużych głębokościach miał być sformowany w styczniu

trzeba dobrze wiedzieć czego się poszukuje, ponieważ inaczej natłok informacyjny uczyni trudno wykonalnym wykorzystywanie przechwyconych informacji, a „podpięcie się” do takiego połączenia wymaga skomplikowanej operacji przekierowania sygnału na podłączony przez siebie bypass. Dlatego wydaje się, że istnieją lepsze sposoby na zdobywanie wirtualnych danych niż „twarde” przyłączenie do kabli podmorskich. Z tego powodu najbardziej prawdopodobnym wariantem wydaje się lokalizowanie przez Rosjan kabli wojskowych, które ze względu na swoją nieliczność stanowią zdecydowanie bardziej wrażliwy cel³⁵. **Nie zależnie jednak od motywacji Moskwy nie podlega wątpliwości, że ochronę transatlantyckich kabli podmorskich należy traktować z powagą podobną do tej z jaką pochodzi się do osłony szlaków żeglugowych na Atlantyku i obserwować z uwagą poczynania rosyjskich okrętów podwodnych zastanawiając się jednocześnie nad sposobami skutecznej ochrony tych światłowodów.** Ze względu na charakter tych połączeń ich obrona wymaga działań wielonarodowych i z tego powodu NATO, będące wspólnotą zbudowaną wokół wód Oceanu Atlantyckiego, wydaje się organizacją najlepiej predystynowaną do podjęcia się tego zadania³⁶. Wymaga to jednak prowadzenia ćwiczeń i symulacji przygotowujących do tej misji, a do tego niewątpliwie użyteczne byłoby powołanie nowego dowództwa odpowiedzialnego za ochronę transportu transatlantyckiego – według wariantu opisanego w poprzednim paragrafie jako pierwszy.

Podsumowanie

W przededniu szczytu NATO w Brukseli można podsumować, że **planowane do powołania dowództwo atlantyckie może powstać według jednego z dwóch omówionych powyżej wariantów:**

- geograficznego, gdzie nowe dowództwo odpowiadać będzie jedynie za ściśle określone akweny morskie, czyli północny Ocean Atlantycki, w tym szczególnie Morze Norweskie, Morze Barentsa i Morze Północne;
- funkcjonalnego, w którym formowana struktura będzie odpowiedzialna za dowodzenie komponentem morskim wysokiej gotowości.

Niezależnie od wybranego wariantu wydaje się, że **głównym zadaniem nowego dowództwa powinno być przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony okrętów podwodnych potencjalnego przeciwnika** – to ten obszar jest wskazywany jako najbardziej osłabiony w wyniku transformacji Sojuszu i sił morskich państw członkowskich po zakończeniu zimnej wojny, a zatem najpilniej wymagający poprawy. **Drugim bardzo ważnym zadaniem, połączonym z tym omówionym powyżej, jest ochrona komunikacji transatlantyckiej** – zarówno tej prowadzonej na statkach, jak i tej idącej kablami podmorskimi. **Poszukiwanie i zwalczanie okrętów podwodnych oraz ochrona szlaków komunikacyjnych na rozległych akwenach wodnych to działania, których prowadzenie, ze względu na charakterystyki geograficzne i operacyjne, jest w wymiarze międzynarodowym szczególnie wartościowe.**

Pytaniem otwartym pozostaje jak nowa struktura zostanie umiejscowiona w relacji do MARCOM – obecnie jedyne pełnoprawnego dowództwa NATO wprost dedykowanego działaniom na morzu. Oczywiście z polskiego punktu widzenia bardziej istotne wydaje się drugie z planowanych nowych dowództw i dyskusja na tą tematykę, ale nieuzasadnionym byłoby tracić z oczu dyskusji nad nową strukturą atlantycką oraz z rezygnować z zadbania o odpowiedni poziom personalnego zaangażowania w tej instytucji.

³⁵ G. Hinck, *Evaluating the Russian Threat to Undersea Cables*, Lawfare Blog, <https://www.lawfareblog.com/evaluating-russian-threat-undersea-cables>, dostęp 8.07.2018.

³⁶ R. Sunak, *Undersea Cables: indispensable, insecure*, dz. cyt., s. 9-11.