

SIU033



**AKADEMIA
OBRONY NARODOWEJ**

AON wewn. 5131/99

JAWNE
Do użytku służbowego

Egz. Nr...45

Płk dr inż. Wojciech DRAŻCZYK

**ZASADY, PROCEDURY I ZAKRES
UDZIAŁU LOGISTYKI SIŁ
POWIETRZNYCH PAŃSTWA
GOSPODARZA W ZABEZPIECZENIU
PRZYJMOWANYCH WOJSK NATO
(HOST NATION SUPPORT – HNS)**

52188

WARSZAWA

1999

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ
KATEDRA LOGISTYKI

PRZEKLASYFIKOWANO

AON wewn. 5131/99

Protokół Nr 54305

JAWNE

~~Przeznaczone do dystrybucji~~

Egz. Nr. 45

Płk dr inż. Wojciech DRAŻCZYK

**ZASADY, PROCEDURY I ZAKRES
UDZIAŁU LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH
PAŃSTWA GOSPODARZA W ZABEZPIECZENIU
PRZYJMOWANYCH WOJSK NATO**

(HOST NATION SUPPORT – HNS)



Redaktor techniczny
Beata Klarowska
Korekta
Jadwiga Górczyk

Skład, druk i oprawa:
Akademia Obrony Narodowej
Wydział Wydawniczy
zam. nr 151/WW

SPIS TREŚCI

WSTĘP.....	5
1. WSPARCIE PRZEZ PAŃSTWO-GOSPODARZA (HNS) W TEORII ORAZ ZAŁOŻENIACH ORGANIZACYJNYCH LOGISTYKI NATO....	8
1.1. Istota i pojęcie oraz miejsce HNS w klasyfikacji działań logistycznych.....	8
1.2. Zasady HNS	11
1.3. Założenia organizacyjne HNS.....	13
2. OGÓLNE PROCEDURY PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI HNSA ORAZ ZAKRES HNS DLA SIŁ POWIETRZNYCH	17
2.1. Ogólna charakterystyka procesu przygotowania i realizacji HNSA ...	17
2.2. Podział odpowiedzialności za przygotowanie i realizację HNSA	19
2.3. Reguły, zakres, układ i forma treści HNSA oraz specyfika zakresu HNS dla sił powietrznych.....	20
3. KATALOG MOŻLIWOŚCI HNS W ZAKRESIE LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH.....	28
3.1. Przeznaczenie oraz zakres i ogólny układ treści katalogu	28
3.2. Układ oraz hipotetyczne przykłady wybranych treści katalogu w zakresie logistyki sił powietrznych	30
3.2.1. Część wstępna katalogu	30
3.2.2. Lotnicze porty załadunkowe/wyładunkowe (APOD/E).....	31
3.2.3. Bazy lotnicze (Air Bases).....	35
ZAKOŃCZENIE	39
LITERATURA	40

WSTĘP

„Plan wzmocnienia sił sojuszniczych” (Alliance Reinforcement Planning) zakłada szybkie rozmieszczanie w różnych rejonach świata możliwie jak największych, wielonarodowych sił NATO. Jednocześnie stwierdza się, że będzie to możliwe jedynie wtedy, gdy państwa przyjmujące wojska NATO, tzw. „państwa-gospodarze” (Host Nations), zapewnią im odpowiednie wsparcie w realizacji poszczególnych elementów tego planu, **szczególnie** (ale nie tylko) **w zakresie zabezpieczenia logistycznego**.

Dlatego też, w ostatnich latach, zakres takiego wsparcia został poważnie rozszerzony i obejmuje obecnie pozyskiwanie: **siły roboczej**; szerokiej gamy **środków zaopatrzenia**¹ i odpowiednich dla ich **przechowywania pomieszczeń magazynowych**; **usług**², a także **elementów zabezpieczenia bojowego** (np. ochrona obiektów) oraz **przedsięwzięć administracyjno-biurowych**.

Zasadniczą jednak nowością jest **wspólna odpowiedzialność w tym zakresie**, tj. **nie tylko poszczególnych państw, ale i władz NATO**, które muszą kolegialnie aranżować odpowiednie „**wsparcie przez państwo przyjmujące wojska NATO**” (Host Nation Support – HNS) w czasie „P”, kryzysu oraz wojny. Główni Dowódcy NATO (Major NATO Commanders – MNCs), w tym Główny Dowódca Sił NATO w Europie (Supreme Allied Commander Europe – SACEUR), są teraz odpowiedzialni za zawieranie odpowiednich **porozumień/umów** (Agreements/Arrangements) w zakresie HNS (HNSAs). Porozumienia te, powinny zapewnić utrzymanie przydzielonym im wojskom utrzymanie wymaganego poziomu gotowości bojowej, a jednocześnie nie mogą obniżać potencjału bojowego państw – gospodarzy. Podkreśla się, że **jednoczesne osiągnięcie obu tych celów wymaga często prowadzenia kompleksowych negocjacji w atmosferze wzajemnego zrozumienia**.

¹ Aktualnie, w SZ RP obowiązuje podział ogółu „środków zaopatrzenia” na: „uzbrojenie i sprzęt wojskowy” (UiSW); „środki bojowe” (ŚB), w tym „lotnicze ŚB” (LŚB); środki materiałowe” (SM).

² Obecna klasyfikacja „usług” w zakresie zabezpieczenia logistycznego SP obejmuje: „usługi specjalistyczne” (zabezpieczenie techniczne techniki naziemnej; zabezpieczenie techniczne techniki lotniczej; zabezpieczenie obiektowe, w tym lotniskowe; zabezpieczenie medyczne) oraz „usługi socjalno-bytowe”.

Spotkanie przedstawicieli sztabów logistyki (Logistics Staff Meeting – LSM) podczas Konferencji Wyższych Oficerów Logistyki NATO (Senior NATO Logistician's Conference – SNLC), odbyte w dniu 29.01.1992 roku, zmieniło oficjalnie dotychczasowe traktowanie HNS jako **sprawy wyłącznie narodowej**. Nowa strategia Sojuszu, kładąca tak duży nacisk na wielonarodowość wojsk, wymusza wprost udział dowódcy NATO w przygotowaniach, a nawet koordynowaniu zawieranych HNSAs.

W tym celu, w opracowywanych wówczas „Zasadach i założeniach logistyki NATO” (NATO Principles and Policy for Logistics), jako kluczową określono **rolę dowódców NATO w zakresie zawierania HNSAs**. Ten główny dokument logistyczny w NATO opublikowano następnie jako MC 319, a ostatnio, w uaktualnionej wersji, jako MC 319/1. Oprócz tego, powołano tzw. „Grupę roboczą ds. HNS” (HNS Working Group – HNSWG), która opracowała dokument pt.: „Zasady i założenia przygotowania HNS w NATO” (NATO Principles and Policies for HNS Planning). Dokument ten, po zatwierdzeniu przez Komitet Wojskowy (Military Committee – MC), został opublikowany w kwietniu 1994 roku jako MC 334. Biorąc pod uwagę dynamiczność procesu HNS, SNLC założyła także, że MC 334 będzie wymagał okresowego doskonalenia i adaptowania do nowych warunków oraz potrzeb, wynikających przede wszystkim z rozszerzania NATO. Z tych też względów, już po trzech latach, tj. w 1997 roku, zakończono prace nad rozszerzoną i uaktualnioną wersją tego dokumentu, którą opublikowano jako MC 334/1.

Celem publikacji niniejszego opracowania jest przede wszystkim przedstawienie najnowszych zasad i procedur HNS, obowiązujących w zabezpieczeniu logistycznym wielonarodowych sił NATO, ze szczególnym uwzględnieniem możliwego zakresu udziału logistyki naszych sił powietrznych. Wydaje się więc, że materiał ten może być przydatny nie tylko do celów dydaktycznych w Wydziale WLOP AON ale, i jako materiał studyjny w procesie rozwoju koncepcji udziału naszej, narodowej logistyki, w tym WLOP, w wielonarodowej logistyce NATO.

Opracowanie składa się z trzech rozdziałów merytorycznych.

W rozdziale pierwszym, traktowanym jako wprowadzający, przedstawiono oficjalną definicję HNS oraz miejsce tego rodzaju wsparcia w klasyfikacji działań logistycznych NATO. Oprócz tego, podane zostały zasady i założenia

HNS, które, ze względu na jego specyfikę, różnią się częściowo treścią, ale przede wszystkim układem od ogólnych zasad i założeń logistyki NATO.

Rozdział drugi, to reguły i wytyczne sporządzania umów HNS, w tym ich sformalizowany układ.

Trzeci, ostatni rozdział opracowania zawiera natomiast podstawowe informacje o tzw. „katalogu możliwości kraju (w zakresie HNS)” oraz jego sformalizowaną treść. Mimo, że jest to dokument jedynie wstępny, właściwie nawet pomocniczy, to jednocześnie ma wielkie znaczenie dla procesu planowania HNS. Umożliwia on bowiem państwom wydzielającym wojska na szybkie i dokładne, a także szczegółowe zapoznanie się z możliwościami potencjalnych państw-gospodarzy.

Do opracowania prezentowanego materiału wykorzystałem najnowsze, oficjalne materiały NATO, w tym hipotetyczne przykłady dokumentów zakresu HNS. Ich wykaz przedstawia spis literatury.

1. WSPARCIE PRZEZ PAŃSTWO-GOSPODARZA (HNS) W TEORII ORAZ ZAŁOŻENIACH ORGANIZACYJNYCH LOGISTYKI NATO

1.1. Istota i pojęcie oraz miejsce HNS w klasyfikacji działań logistycznych

Proces zapewniania wojskom tzw. „zasobów logistycznych” (logistics resources)³ jest nazywany w teorii logistyki tzw. „etapem produkcji/ pozyskiwania zasobów logistycznych”, znanym powszechnie jako tzw. „logistyka produkcji” (production/acquisition logistics). W etapie tym, w NATO, zakłada się szerokie i wielokierunkowe wykorzystywanie zasobów cywilnych (civil resources)⁴. W coraz częstszych przypadkach prowadzenia działań przez kontyngenty narodowe wydzielonych sił Sojuszu poza obszarem własnego kraju, problem ten nabiera szczególnego znaczenia. Działania takie, przy dotychczasowych, tzw. „narodowych” zasadach zabezpieczania wojsk NATO, powodowały konieczność budowania różnych obiektów infrastruktury oraz przemieszczania do rejonów działań znacznego, w większości podobnego, a nawet analogicznego asortymentowo, potencjału logistycznego. Było to więc działanie nie tylko **bardzo kosztowne, ale i nieekonomiczne**. Najważniejszymi jednak mankamentami takich zasad było **poważne opóźnienie rozpoczęcia działań bojowych oraz ograniczona możliwość wpływu dowódcy NATO na stan zdolności bojowej całości podległych mu sił**.

Z tych względów obecnie zakłada się w NATO trzy tzw. „drogi/sposoby/warianty/kierunki” (Parties of Support Services) zapewnienia wojskom niezbędnych zasobów logistycznych, **które realizuje się jednocześnie**.

Tzw. „**pierwszą drogą**”, którą można nazwać „**udoskonalonym wariantem tradycyjnym**”, jest zapewnienie wojskom zasobów logistycznych orga-

³ Zasoby logistyczne według NATO, to: „środki materialne/materiałowe” (materiel), „obiekty i urządzenia infrastruktury” (facilities) oraz „usługi” (services).

⁴ Szerzej o tych zagadnieniach w: W. DRAŹCZYK *Nowe zasady i założenia logistyki NATO w aspekcie zabezpieczenia sił powietrznych*. AON, Warszawa 1999.

nicznymi siłami i środkami wojsk. Nowością tego rozwiązania jest to, że będą wykorzystywane nie tylko zasoby własnego, ale i **innych kontyngentów wojskowych** oraz, w koniecznych przypadkach, będące w centralnej dyspozycji NATO.

„Drugą drogą” pozyskiwania dla wojsk zasobów logistycznych jest właśnie HNS. Jest jednocześnie specyficzną formą wyróżnianego obecnie szerszego zakresowo tzw. „współdziałania cywilno-wojskowego” (Civil – Military Cooperation – CIMIC)⁵. HNS traktuje się jako jedną z tzw. „funkcji spokrewnionych (related functions)” z podstawowymi funkcjami logistycznymi.

„Trzecią drogą” są „kontrakty lokalne” (Local Contracting), polegające na pozyskiwaniu zasobów miejscowych (In Country Resources). Proces zabezpieczenia wojsk zasobami lokalnymi jest nazywany niekiedy „wsparciem zasobami lokalnymi/miejscowymi” (In Country Support – ICS)⁶.

Miejsce HNS w klasyfikacji źródeł pozyskiwania zasobów logistycznych w działaniach kontyngentów wojskowych sił NATO poza obszarami własnych krajów przedstawiłem na rys. 1.

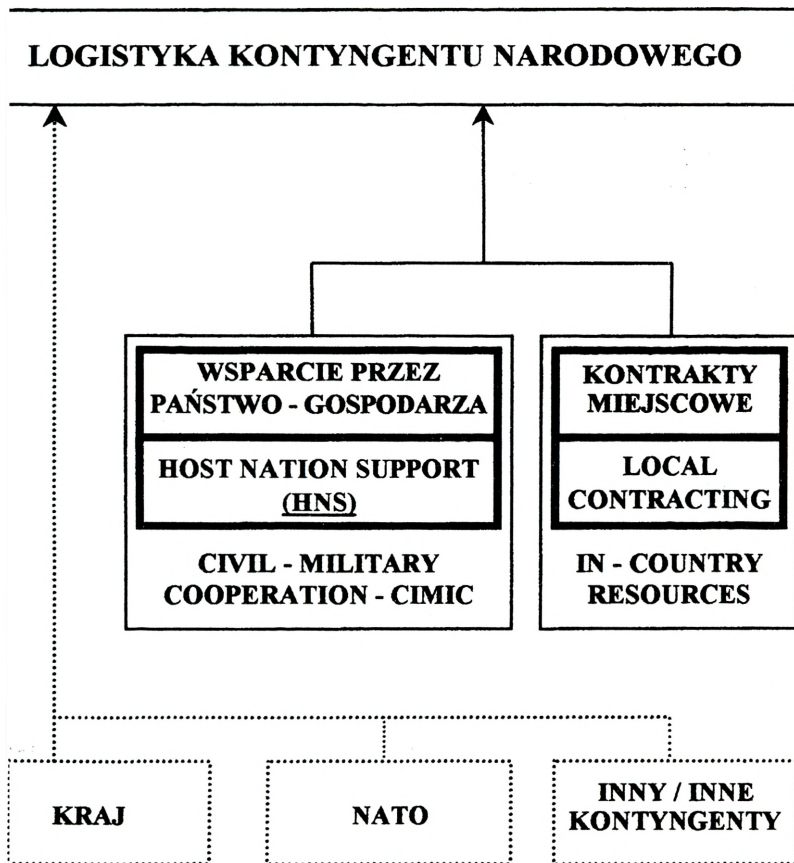
HNS jest definiowany następująco⁷:

Cywilna i wojskowa pomoc udzielana w czasie pokoju, kryzysu lub wojny przez państwo, na którego terytorium są rozmieszczone/działają lub przez obszar którego przemieszczają się wojska lub inne organizacje NATO. Treścią takiej pomocy są zobowiązania, wynikające z porozumień zawartych w skali Sojuszu (o ile państwo przyjmujące wojska NATO jest jego członkiem) lub pomiędzy państwem przyjmującym i przedstawicielami Sojuszu oraz państwem/państwami, które wydzieliły wojska do wspieranych sił NATO.

⁵ CIMIC obejmuje nie tylko kontakty z cywilnymi i wojskowymi władzami państw – gospodarzy, ale i agendami ONZ, organizacjami pozarządowymi (Non – Governmental Organizations – NGO), prywatnymi organizacjami ochotniczymi (Private Volunteer Organizations – PVO), itp. Źródło: *NATO Logistics Handbook (edition III)*. SNLC, Brussels 1997.

⁶ Szerzej o tych zagadnieniach w: W. DRAŻCZYK *Założenia i zakres kontraktów wojskowo-cywilnych w logistyce sił powietrznych NATO*. AON, Warszawa 1999.

⁷ *Glossary of Terms and Definitions (AAP-6)*. MAS, 1998.



II. Narodowe i dodatkowe źródła pozyskiwania zasobów logistycznych dla wojsk NATO w działaniach poza obszarem kraju

HNS, realizowany w obszarze odpowiedzialności NATO, wynika z uzgodnień dokonanych w skali całego Sojuszu, tj. pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi. Uzgodnienia te, są dokonywane zwykle **zawczasu** i wynikają z powszechnie obowiązujących porozumień sojuszniczych. Tryb taki jest stosowany zazwyczaj w tzw. „**działaniach wynikających z artykułu 5**” (Article 5 Operations)⁸. W działaniach tych, każde państwo – gospodarz, będące członkiem NATO, ponosi odpowiedzialność za ściśle określony zakres pomocy wojskom Sojuszu. W innych działaniach, tzw. „**nie wynikających z artykułu 5**” (Non – Article 5 Operations)⁹, ze względu na ich charakter, stosowany jest inny tryb zawierania HNS. Wynika to przede wszystkim z faktu prowadzenia działań poza rejonami odpowiedzialności NATO, a więc na terenach państw, które nie są członkami Sojuszu. W takich przypadkach, o ile funkcjonuje uznawany (zewnątrznie i wewnętrznie) rząd oraz pozwala na to czas, negocjuje się doraźne HNSA. W tego typu działaniach rozwiązanie takie uważa się za optymalne. Nie w każdej jednak sytuacji będą możliwości dokonania doraźnego, formalnego porozumienia HNS, gwarantowanego przez lokalny rząd. Wówczas zawierane będą „**kontrakty lokalne**”.

1.2. Zasady HNS

W zakresie działalności logistycznej NATO, **odnoszącej się do HNS**, wyróżnia się obecnie **osiem zasad** (principles), z których siedem to ogólne zasady logistyki¹⁰. Są to: **odpowiedzialność; pozyskiwanie zasobów logistycznych; kompetencje; współdziałanie; koordynowanie; ekonomicz-**

⁸ Artykuł 5 Porozumienia Północnoatlantyckiego (North Atlantic Treaty), zwanego również Układem Waszyngtońskim lub Kartą Północnoatlantycką, określa, że jakikolwiek atak na jedno lub więcej państw – członków NATO w Europie lub Ameryce Północnej, będzie traktowany jak atak na ogół państw – członków NATO. Są to więc tzw. „działania wynikające z artykułu 5” (Article 5 Operations).

⁹ Inne działania, jak misje pokojowe, humanitarne, likwidacja skutków klęsk żywiołowych oraz, wymieniane ostatnio, zwalczanie międzynarodowego terroryzmu i zapobieganie niekontrolowanemu rozprzestrzenianiu broni masowego rażenia są traktowane jako „nie wynikające z artykułu 5” (non – Article 5 operations).

¹⁰ Por. W. DRAŻCZYK *Nowe zasady i założenia...*

ność; jasność sytuacji logistycznej; zwrot kosztów (nie wymieniany jako ogólna zasada logistyki).

1. Odpowiedzialność (*Responsibility*)

Państwa członkowskie NATO oraz władze Sojuszu **wspólnie ponoszą odpowiedzialność za HNS wojsk podczas wszelkiego rodzaju działań.**

2. Pozyskiwanie zasobów logistycznych (*Provision*)

HNS jest **zasadniczym uzupełnieniem organicznych sił i środków wojsk.** Państwa – gospodarze będą udzielały wsparcia w możliwie największym zakresie, zgodnie z własnymi przepisami prawa.

3. Kompetencje (*Authority*)

Dowódcy NATO posiadają niezbędne uprawnienia do określania wymagań w zakresie HNS. Dowódcy NATO szczebla MNC są **upoważnieni do negocjacji HNSA w imieniu państw, które wydzieliły wojska do sił Sojuszu,** co jednak nie ogranicza praw tych państw do zawierania podobnych, dwustronnych HNSA.

Negocjacje te mogą być prowadzone według dwóch następujących wariantów:

A. Gdy określone są konkretne państwa wydzielające wojska do sił NATO i gdy udzieliły one upoważnień dowódcy szczebla MNC (jego reprezentantowi) do negocjacji HNSA w ich imieniu. W negocjacjach HNSA biorą udział także inni zainteresowani dowódcy NATO oraz, o ile zażądata, przedstawiciele państw wydzielających wojska. Tak koordynowane negocjacje są prowadzone do czasu porozumienia się wszystkich uczestników.

B. Gdy jeszcze nie zostały określone konkretne państwa, które będą wydzielać wojska do sił NATO. Sytuacja ta dotyczy wczesnego etapu przygotowywania ogólnych planów działań oraz konieczności zwiększenia sił Sojuszu z innego/innych kraju w czasie działań. Negocjacje prowadzi dowódca NATO szczebla MNC (jego reprezentant), a o rezultatach są informowane wszystkie potencjalnie zainteresowane państwa. Po ustaleniu konkretnych już państw, dowódca NATO prowadzący negocjacje HNSA koordynuje uzyskanie akceptacji wszystkich zainteresowanych państw. W wariantcie tym, zakłada się możliwość potrzeb renegocjacji wstępnie zawartych HNSA. Wy-

niknąć to może z konkretnych warunków i wymogów działań lub na wniosek poszczególnych państw.

4. Współdziałanie (*Cooperation*)

Poszczególne państwa, indywidualnie lub drogą wielostronnych porozumień, w tym HNSA, **muszą zapewnić odpowiednie zasoby logistyczne** swoim wojskom wydzielanym do sił NATO, zarówno w czasie „P”, kryzysu oraz wojny.

5. Koordynacja (*Coordination*)

Ze względu na konieczną sprawność działań oraz uniknięcie rywalizacji w wykorzystywaniu pozyskanych zasobów, proces przygotowania i realizacji HNS wymaga **koordynacji** na odpowiednim poziomie organizacji wojsk NATO. Dotyczy to nie tylko państw członkowskich Sojuszu, ale i innych, a także współdziałających organizacji, jak Organizacja Narodów Zjednoczonych – ONZ, Unia Zachodnio-Europejska – UZE, Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie – OBWE oraz organizacji pozarządowych.

6. Ekonomiczność (*Economy*)

Przygotowanie oraz realizacja HNS musi zapewniać nie tylko najodpowiedniejsze i najskuteczniejsze, ale również **ekonomiczne** wykorzystanie dostępnych zasobów do pokrycia potrzeb wojsk.

7. Jasność sytuacji (*Visibility*)

Dowódcy NATO poszczególnych szczebli dowodzenia muszą mieć dostęp do wszelkich, dotyczących ich **informacji w zakresie HNSA**.

8. Zwrot kosztów (*Reimbursement*)

Stosownie do sytuacji, **zwrot kosztów za HNS** będzie ustalany pomiędzy państwami – gospodarzami a poszczególnymi państwami wydzielającymi wojska lub władzami NATO.

1.3. Założenia organizacyjne HNS

Oprócz omówionych powyżej zasad w zakresie HNS, w NATO, ustalono również pewne, traktowane jako zasadnicze, **założenia organizacyj-**

no-funkcjonalne (Policies) w tym zakresie. Założenia te, z wyjątkiem założeń wstępnych o ogólnym charakterze, odnoszą się do poszczególnych zainteresowanych, tj. państw wydzielających wojska do sił NATO, państw-gospodarzy oraz dowódców NATO.

Założenia ogólne (*General Policies*)

- w procesie przygotowania HNS będą uwzględnione specyficzne wymagania państw-gospodarzy w zakresie możliwości dokonywania ocen i reagowania na aktualne potrzeby wspieranych wojsk w zakresie wykorzystywania lokalnych zasobów cywilnych. Wymaga to uogólnień zawieranych HNSA, szczególnie ze względu na wielowariantowość rozmieszczenia wojsk podczas działań;

- do dowódców NATO należy ścisła koordynacja współdziałania w zakresie HNS określonych już państw, które wydzieli wojska do sił NATO z państwami-gospodarzami. Powinno to zapewnić właściwe przystosowanie lub uzupełnianie HNSA, w tym inne dokumenty towarzyszące, według potrzeb poszczególnych państw, wynikających z konkretnych już działań;

- przed określeniem konkretnych państw, które wydzieli wojska, za przygotowanie HNSA (o charakterze uogólnionym) odpowiadają dowódcy NATO oraz państwa – gospodarze. Dowódcy NATO są zobowiązani do informowania potencjalnych państw wydzielających wojska o przebiegu procesu ich akceptacji oraz zawieranych HNSA;

- negocjujący HNSA dowódcy NATO oraz państwa wydzielające wojska muszą upewnić się i uzyskać potwierdzenie o odpowiednim standardzie świadczeń oferowanych przez państwo-gospodarza. Jest to szczególnie istotne w odniesieniu do żywności, wody oraz zabezpieczenia medycznego;

- w przypadku wydzielania wojsk przez państwa nie będące członkami NATO, dowódcy Sojuszu oraz inne państwa powinny udzielić im niezbędnej pomocy podczas przygotowywania i zawierania HNSA;

- o ile to możliwe, zawierane HNSA powinny zapewnić niezbędne w procesie przygotowania działań dane, co pozwoli na uniknięcie doraźnie zawieranych HNSA;

- HNSA musi być traktowane jako integralna część przygotowania działań, tzw. „planowania operacyjnego”, w tym tzw. „planowania sił” (Contingency Planning) oraz tzw. „planowania wstępnego” (Generic Planning);

- dowódcy NATO będący koordynatorami HNS muszą być powiadomieni przez państwa wydzielające wojska o innych HNSA, które mogą mieć wpływ na działania podległych im sił;

- właściwie zawarte pod kierownictwem NATO oraz skutecznie realizowane HNSA, powinny być kontynuowane w dalszych działaniach sił Sojuszu.

Właściwości założeń działalności państw wydzielających wojska (*Policies Specific to Sending Nations*)

- państwa wydzielające wojska, we współdziałaniu z państwem-gospodarzem, muszą zapewnić odpowiednie warunki wojskowo – cywilne do przygotowania oraz realizacji HNS, koordynowanych przez NATO;

- państwa wydzielające wojska określają i negocjują wymagania w zakresie HNS dla każdego rodzaju jednostek oraz we wszystkich, przewidywanych rodzajach działań. O ile zachodzi taka potrzeba, proces ten może być koordynowany przez dowódców NATO szczebla MNC;

- dowódcy NATO oraz państwo-gospodarz muszą być poinformowani o ewentualnych zmianach w zakresie wymagań państw wydzielających wojska;

- państwa wydzielające wojska są zobowiązane do meldowania dowódcy NATO stanu negocjacji w zakresie HNS, jeśli negocjacje te nie są przez niego koordynowane.

Właściwości założeń działalności państw-gospodarzy (*Policies Specific to Host Nations*)

- państwa-gospodarze, we współdziałaniu z dowódcą NATO oraz państwami wydzielającymi wojska, zobowiązane są do zapewnienia uzgodnionych warunków oraz niezbędnych sił i środków do skutecznego przygotowania i realizacji HNS;

- do obowiązków państwa-gospodarza należy: określanie własnych możliwości w zakresie HNS; proponowanie sposobów ich wykorzystania, które mogą różnić się od wymogów standardowych NATO czy też specyficznych potrzeb poszczególnych państw; doradzanie dowódcom NATO oraz państwom wysyłającym wojska dokonywanie zasadnych zmian w sposobach wykorzystywania udostępnionych zasobów;

- dla właściwego wykorzystania określonych umowami zasobów logistycznych, państwa–gospodarze są zobowiązane do zapewnienia współpracy oraz koordynacji pomiędzy wojskowymi i cywilnymi władzami kraju;

- ponieważ HNS może być wymagany jeszcze przed ogłoszeniem przez państwo–gospodarza mobilizacji lub stanu wojny, dla umożliwienia jak najwcześniejszego dostępu do jego zasobów cywilnych (np. transport, infrastruktura, itp.), wymagane jest odpowiednie dostosowanie przepisów prawa narodowego;

- państwo–gospodarz zachowuje kontrolę nad potencjałem przeznaczonym do HNS, chyba że HNSA ustanawia przekazanie tych uprawnień;

- o ile jest to możliwe, państwa–gospodarze powinny zapewnić przestrzeganie w innych oraz przyszłych HNSA wymagań NATO w zakresie zasad przygotowania działań.

W przypadkach konfliktowych, mediacje prowadzić będzie odpowiedniego szczebla dowódca NATO.

Właściwości założeń działalności dowódców NATO (*Policies Specified to NATO Commanders*)

- dowódcy NATO posiadają kompetencje do koordynowania procesu przygotowania HNSA, w tym określania priorytetów potrzeb. Dlatego też, dla każdego planu działań, w których przewiduje się HNS, powinien być wykonany, według obowiązujących zasad i procedur, program negocjacji w tym zakresie;

- dowódcy NATO szczebla MNC mogą przekazywać swoje kompetencje wyznaczonym reprezentantom w zakresie negocjacji oraz podpisywania HNSA, także w imieniu państw wydzielających wojska (o ile jest to uzgodnione z nimi);

- dowódcy NATO mają prawo żądać od przyszłych państw–gospodarzy, które podpisały HNSA, okresowych sprawozdań o stanie zasobów przewidzianych do HNS. Dowódcy NATO są zobowiązani informować państwa, które mają wydzielić swoje wojska, o dostępności ustalonych w HNSA zasobach innych państw, o ile będzie to wymagane;

- ustalone zasady oraz założenia HNS muszą być stosowane przez dowódców NATO szczebla MNC w ich koncepcjach, regulaminach, dyrektywach oraz stosowanych procedurach przygotowywania działań.

Poszczególne państwa proszone są o odpowiednie dostosowanie własnych koncepcji, przepisów oraz doktryn i procedur **do zasad i założeń NATO w zakresie HNS.**

2. OGÓLNE PROCEDURY PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI HNSA ORAZ ZAKRES HNS DLA SIŁ POWIETRZNYCH

Drugi rozdział opracowania przeznaczony jest na omówienie etapowej procedury przygotowania (planowania i negocjacji) oraz realizacji umów – porozumień w zakresie HNS, tj. tzw. HNSA (Host Nation Support Agreement/Arrangement), z uwypukleniem zakresu HNS dla sił powietrznych. Tzw. „stronami” tych porozumień są suwerenne państwa członkowskie Sojuszu¹¹ oraz dowódcy NATO szczebla MNC, którzy mogą występować w imieniu państw wydzielających wojska, o ile otrzymają od nich odpowiednie uprawnienia.

2.1. Ogólna charakterystyka procesu przygotowania i realizacji HNSA

Proces przygotowania i realizacji HNSA przebiega zazwyczaj według ustalonej, całościowo spójnej, pięcioetapowej procedury:

1. Identyfikacja zakresu potrzeb HNS

Początkową, koncepcyjną podstawą do dalszego, szczegółowego już planowania potrzeb w zakresie HNS są sojusznicze plany działań bojowych (operacyjne). Przede wszystkim poszczególne państwa mające brać udział w działaniach oraz dowódca NATO powinni określić zakres ewentualnych potrzeb HNS. Tym samym pozwoli to sprecyzować zakresu HNSA.

2. Porozumienie ogólne (GA) / Memorandum o porozumieniu (MOU)

Państwo lub uprawniony dowódca NATO szukający kontrahentów w zakresie HNS, inicjuje negocjacje z odpowiednimi władzami potencjalnego państwa-gospodarza. Efektem końcowym negocjacji jest podpisanie, zazwy-

¹¹ W przypadku państw nie będących członkami NATO, proces przygotowania HNSA przebiega według innych zasad, określonych w MC 109.

czaj na poziomie rządowym, tzw. „porozumienia ogólnego” (General Agreement – GA), nazywanego też „memorandum o porozumieniu” (Memorandum of Understanding – MOU). Porozumienie takie akceptuje potrzebę zawarcia bilateralnych (dwustronnych) umów w zakresie HNS oraz autoryzuje dalsze prace nad HNSA. W tym celu, po określeniu zakresów ich kompetencji (Terms of Reference – TOR), mogą zostać powołane tzw. „komisje wspólne” (Joint Committees). W GA/MOU określa się również wytyczne w zakresie okresowego przeglądu oraz uaktualnienia HNSA.

3. Uzgodnienia techniczne (TA)

Do prowadzenia szczegółowych negocjacji oraz dokonania dalszych uzgodnień mogą być powołane, wspomniane wyżej, tzw. komisje wspólne. Dotyczyć one mogą precyzowania zakresów i rodzajów cywilnego i wojskowego HNS, w tym zagadnień prawnych oraz finansowych.

4. Dwustronne plany HNS (JHNSPlans)

W celu zapewnienia przestrzegania szczegółowych zasad i zaleceń Sojuszu w zakresie prowadzenia i zakończenia negocjacji oraz realizacji dokonanych w etapie II i III formalnych uzgodnień HNS, zainteresowane państwa oraz dowódca NATO mogą powołać tzw. „wspólne komisje (i podkomisje) planowania” (Joint Planning Commissions/Subcommissions). Pomagają one również w opracowaniu tzw. „dwustronnych planów HNS” (Joint HNS Plans – JHNSPlans), podpisywanych/zatwierdzanych zwykle przez przedstawicieli naczelnych dowództw sił zbrojnych zainteresowanych państw. Plany te zawierają szczegółowe dane dotyczące rodzajów i typów (asortymentów), ilości, miejsc oraz terminów realizacji HNS. Dane te, zgodnie z TA, ujmowane są w specjalistycznych problemowych grupach i zawierane w załącznikach do planów.

5. Realizacja HNSA

Jeśli zachodzi taka potrzeba, mogą stanowić powołany tzw. „połączony komitet wykonawczy” (Joint Implementation Committee), składający się z przedstawicieli zainteresowanych państw oraz dowódcy NATO. Zadaniem takiego komitetu byłoby kierowanie procesem realizacji HNSA, w tym opracowanie pomocniczych dokumentów, jakimi są tzw. „wspólne plany realiza-

cyjne” (Joint Implementation Plans – JIP). Plany te są uszczegółowionymi planami problemowymi, zawierającymi wszelkie niezbędne dane umożliwiające skuteczne HNS w czasie pokoju, kryzysu oraz wojny.

2.2. Podział odpowiedzialności za przygotowanie i realizację HNSA

Zainteresowane państwa mogą być odpowiedzialne za:

- przygotowanie i negocjacje HNSA w zakresach ich odpowiedzialności;
- wspólnie skoordynowane zakończenie HNSA w zakresach ich odpowiedzialności;
- poprzez odpowiednią koordynację ze strony dowódcy NATO zapewnienie zgodności HNSA z jego zamiarem i założeniami działań;
- zapewnienie doradztwa prawnego i finansowego na odpowiednim poziomie;
- umożliwienie udziału w pracach nad HNSA wszystkim zainteresowanym instytucjom narodowym oraz organom NATO;
- uzyskanie pisemnych opinii wyznaczonych przedstawicieli ministerstw finansów, zainteresowanych państw, tzw. „kontrolerów finansowych” (Financial Controllers), co do budżetowych skutków ostatecznego projektu HNSA;
- przedstawienie ostatecznego projektu HNSA wraz z opiniami kontrolerów finansowych wyznaczonym przedstawicielom ministerstw sprawiedliwości/biur prawnych ministerstw obrony, tj. tzw. „doradcom prawnym” (legal advisers). Ich opinia jest wymagana przed przedstawieniem projektu HNSA do podpisania przez upoważnionych przedstawicieli zainteresowanych państw;
- dostarczenie kopii zatwierdzonych ostatecznie HNSA wszystkim zainteresowanym urzędom i instytucjom, które biorą udział w jego realizacji;
- przechowywanie oryginałów HNSA oraz wszelkich innych dokumentów na podstawie których podpisano HNSA w narodowych Centralnych Rejestrach HNS ministerstw sprawiedliwości/biur prawnych ministerstw obrony/ministerstw obrony zainteresowanych państw lub w Centralnym Rejestrze HNS dowódcy NATO.

Wyznaczeni **doradcy prawni** mogą być odpowiedzialni za:

- doradztwo prawne we wszystkich etapach przygotowania i realizacji HNSA;
- proponowanie zespołom negocjującym zakres oraz okresy ich uczestnictwa podczas przygotowywania HNSA;
- przygotowanie narodowym zespołom negocjacyjnym wskazówek legislacyjnych, w tym przede wszystkim co do możliwości skorzystania z uznanych już standardów w zakresie HNSA;
- zapewnienie doradztwa prawnego w ostatecznym opracowaniu propozycji HNS podczas finalnego etapu prac.

Wyznaczeni **kontrolerzy finansowi** mogą być odpowiedzialni za:

- udzielanie wskazówek co do finansowych aspektów ostatecznej HNSA;
- ocenienie oraz akceptację skutków finansowych proponowanego HNSA lub doradztwo, w przypadkach przekraczania możliwości budżetowych państwa;
- opracowanie pisemnej opinii co do skutków finansowych proponowanego HNSA. W innych przypadkach – za potwierdzenie braku konsekwencji finansowych.

2.3. Reguły, zakres, układ i forma treści HNSA oraz specyfika zakresu HNS dla sił powietrznych

Jako zasadnicze **reguły** zawierania HNSA wymienia się:

- wszystkie HNSA muszą być zawarte na piśmie;
- każdy artykuł i paragraf HNSA powinien precyzyjnie odzwierciedlać dokonane uzgodnienia;
- niedopuszczalne jest formułowanie jakichkolwiek artykułów czy paragrafów HNSA w sposób umożliwiający odmienną interpretację, niż to wynika z pozostałych treści porozumienia.

Wsparcie w zakresie HNS może być realizowane na korzyść **różnych rodzajów sił zbrojnych**, tj. wojsk lądowych, sił powietrznych lub marynarki wojennej. Mają one częściowo podobne, ale i **wyraźnie specyficzne** wymogi, które należy przewidywać w trakcie sporządzania HNSA.

Sily powietrzne, które są zasadniczym przedmiotem zainteresowania w niniejszym opracowaniu, ze względu na posiadanie „naziemnych” wojsk

obrony przeciwlotniczej oraz wojsk raketowych, a także naziemnych sił i środków wojsk lotniczych, wymagają analogicznego zakresu HNS jak **wojska lądowe**. Będą to przede wszystkim **objekty infrastruktury, urządzenia i sprzęt** związany z umożliwieniem wojskom:

- przybycia w ustalone rejony (reception);
- wyładowania (załadowania, przeładunku) sił i środków (embarkation/debarkation);
- przemieszczenia w rejony pośrednie (staging areas) oraz ześrodkowania (onward movement to assembly areas).

Wymaga to wykorzystania najbardziej skutecznych **środków transportowych** oraz zastosowania tzw. „**mieszanego sposobu transportu**”, głównie do przewozu tzw. „**środków konsumpcyjnych**” (consumable supplies). Są to np. materiały pędne i smary – mps (petrol, oil, lubricants - POL); żywność (rations); woda (water); materiały konstrukcyjno–budowlane i saperskie (engineers materials);

Inne świadczenia z zakresu HNS powinny zapewniać: pomieszczenia magazynowe (storage facilities); budynki/tereny koszarowo–sztabowe (billeting accommodation and office areas); usługi z zakresu zabezpieczenia technicznego (maintenance); przygotowane tereny parkingowe (parking facilities); pralnie; łaźnie; dostęp do miejscowych urzędzeń i linii telekomunikacyjnych (communication support); wykonywanie prac inżynieryjno–budowlanych (engineering); dostęp do sprzętu oraz usług medycznych, w tym ambulatoryjną/doraźną pomoc medyczną i hospitalizację oraz ewakuację medyczną (medical facilities, services and evacuation of wounded). Powinna być również zapewniona możliwość gromadzenia zapasów zaopatrzeniowych w rejonach wysuniętych oraz ich dowozu do wojsk (storing and forwarding resupply). Co do konkretnego, pożądanego zakresu wsparcia przez państwo–go-spodarza decydyntami są państwa występujące o HNS.

Dodatkowo oprócz wymienionych potrzeb wojsk lądowych HNS sił powietrznych ze względu na specyficzne wymogi, przede wszystkim **statków powietrznych wojsk lotniczych**, może obejmować zapewnienie dostępu do obiektów i urzędzeń: kontroli ruchu powietrznego (air traffic control); związanych z wymogami eksploatacyjnymi samolotów, tj. infrastruktury lotniskowej oraz w zakresie zabezpieczenia technicznego techniki lotniczej, w tym przede wszystkim wyposażenia elektronicznego statków powietrznych (air-

craft handling facilities and equipment especially electronic maintenance capability). Oprócz tego powinno się uwzględniać możliwości zapewnienia odpowiednich paliw lotniczych, lotniskowych grup ewakuacyjno-ratunkowych (airfield crash/rescue); bieżącego dostępu zapewnienia danych i prognoz meteorologicznych oraz planów lotów; itp.

Treści HNSA powinny być przedstawione co najmniej w poniżej podanym, ustalonym przez NATO **zakresie, układzie oraz formie** (format):

1. STRONA TYTUŁOWA (title page):

(klauzula tajności oraz oznaczenia zabezpieczające)

TYTUŁ: wyśrodkowany, pisany literami o odpowiedniej grubości i wielkości, poprzedzający wyszczególnienie uczestników porozumienia (np. państw, dowódcy NATO szczebla MNC.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
BETWEEN.....AND.....

lub

HOST NATION SUPPORT AGREEMENT (or ARRANGEMENT)
BETWEEN.....AND.....
O (np. UDOSTĘPNIENIU TERMINALI LOTNISKOWYCH)

2. WSTĘP/PREAMBUŁA (preamble):

Wstęp HNSA określa zasadnicze podejście do zawartego porozumienia. Odnosi się do głównych uwarunkowań zawarcia HNSA i/lub do problemów, bez których właściwe traktowanie porozumienia byłoby niemożliwe. Służy on do określenia aktualnego w czasie podpisywania HNSA stanu faktycznego, który może być zmieniony niniejszym porozumieniem. We wstępie można opisać zakres problematyki, której dotyczy HNSA. Każde stwierdzenie zawarte we wstępie powinno być krótkie i treściwe. Informacje takie powinny mieć zasadnicze znaczenie i nie zawierać żadnych

sformułowań powodujących nieporozumienia interpretacyjne poszczególnych punktów HNSA.

Po kończących wstęp stwierdzeniach, należy potwierdzić osiągnięte porozumienie, pisząc:

NINIEJSZYM UZGADNIA SIĘ, CO NASTĘPUJE:

lub

ZAINTERESOWANI OSIĄGNEJĄ NASTĘPUJĄCE POROZUMIENIE:

3. ARTYKUŁY/PARAGRAFY HNSA (articles):

Artykuł 1

Stosowana terminologia

(definitions)

- 1.1. Zrozumiałą praktyką jest precyzyjne definiowanie poszczególnych wyrażeń oraz fraz, które na potrzeby HNSA muszą być specyficznie interpretowane. Terminologia taka musi być w pełni poprawnie zrozumiała, zanim zostanie użyta w treści HNSA i dlatego jest zawarta w artykule pierwszym.

Artykuł 2

Przeznaczenie HNSA

(purpose)

- 2.1. Ta część HNSA powinna być rozwinięciem podstawowych treści zawartych we wstępie. W punkcie tym opisuje się ogólnie, w jakim celu zawiera się HNSA. Treści te, tytułowane czasami jako „cel” (objective), oddają dokładnie właśnie cel porozumienia. Bywa również i tak, że treści tego punktu są podane łącznie z treścią punktu kolejnego i tytułowane jako „zamiar i zakres”.
- 2.2. Oprócz tego treści tego punktu ujmują w sposób ogólny, bez żadnych szczegółów, sposób osiągnięcia przyjętego celu HNSA.

Artykuł 3

Zakres HNS

(scope)

- 3.1. Niezbędne jest również określenie zakresu obowiązywania HNSA. W tym celu w artykule 3 określa się dokładne granice, w jakich jest ważne porozumienie.
- 3.2. Często również w tym artykule określa się obszary, w których HNSA nie obowiązuje.

Artykuł 4
Wykorzystanie innych dokumentów
(applicable documents)

- 4.1. Jeżeli uczestnicy/strony HNSA uznają, że pewne, istniejące już dokumenty mają zastosowanie w zawierającym porozumieniu, muszą one być wyszczególnione w tym artykule jako jego części. Jeżeli zastosowanie mają tylko części takich dokumentów, muszą one być bardzo precyzyjnie określone.
- 4.2. Wszelkie dokumenty, które tracą ważność wobec wejścia w życie HNSA muszą być wymienione w artykule 4. Jednocześnie należy podać datę, z którą ważność ich ostatecznie wygasa. Informacje te powinny ściśle korespondować z treścią artykułu 7.

Artykuł 5
Odpowiedzialność za HNS
(responsibilities)

- 5.1. Każde HNSA zakłada, że każda ze stron podejmie się albo realizacji pewnych zadań wsparcia we wspólnym interesie, albo w zamian, za wsparcie udzielane przez drugą stronę. Tak określone, dwustronne zobowiązania ujmuje się, o ile jest taka potrzeba, nawet w kilku artykułach.
- 5.2. Artykuł ten może nazywać się również „warunki i zastrzeżenia” lub też odwrotnie, treści „warunków i zastrzeżeń” mogą zawierać się w artykule „odpowiedzialność”. Najważniejsze jest to, aby HNSA ściśle określało zakres odpowiedzialności każdej ze stron oraz warunki i zastrzeżenia realizacji takich zobowiązań.
- 5.3. Uczestnicy HNSA muszą uwzględnić w artykule 5 odpowiednie treści, które dotyczą wszelkich, dających się przewidzieć ewentualności. O ile w HNSA nie będzie odpowiednich treści dotyczących problemów wynikłych po podpisaniu porozumienia, strony muszą przyjąć, że w tych przypadkach porozumienie nie ma zastosowania. Inaczej mówiąc, w nieprzewidzianych HNSA okolicznościach, żadna ze stron nie ma uprawnień do działania.

Artykuł 6
Uwarunkowania finansowe
(financial considerations)

- 6.1. Uzgodnienia w zakresie płatności, ustaleń budżetowych, finansowania, refinansowania oraz zasad kalkulacji kosztów omówione są zwykle w osobnym artykule. W artykule tym zamieszcza się szczegółowe wytyczne związane z zabezpieczeniem finansowym HNS, które mogą być opracowane przez wyznaczonego kontrolera finansowego.

- 6.2. HNSA, w których dotyczą spraw finansowych, muszą zawierać klauzulę określającą konieczność przestrzegania przez strony odpowiednich przepisów i regulacji finansowych zainteresowanych krajów oraz dyrektyw i wytycznych dowódcy NATO.
- 6.3. Obowiązkowo należy określić konsekwencje finansowe wynikające z wcześniejszego, niż ustalono zakończenia HNS.

Artykuł 7

Termin rozpoczęcia i okres trwania HNS

(commencement and duration)

- 7.1. Można przyjmować różne terminy rozpoczęcia obowiązywania HNSA, choć zazwyczaj jest to moment złożenia ostatniego podpisu. Dla uniknięcia nieporozumień w tym zakresie, konieczne jest precyzyjne określenie tego terminu.
- 7.2. Nie mniej ważne jest dokładne określenie okresu obowiązywania HNSA, nawet w przypadku, w którym strony uważają, że jest to umowa bezterminowa. Na przykład:

„Niniejsza umowa jest ważna w okresie 5 lat, ale może być przedłużana na kolejne okresy...letnie, o ile strony umowy ustalą tak na piśmie”.

Artykuł 8

Modyfikacje i interpretacje HNSA

(modification and interpretation)

- 8.1. Istotne jest, aby strony uznały, że HNSA może wymagać w przyszłości pewnych modyfikacji. Ponieważ HNSA powstała na podstawie wzajemnego porozumienia, normalną praktyką jest wyrażenie zgody przez wszystkich zainteresowanych na dokonanie jakichkolwiek zmian w takiej umowie.
- 8.2. Wszystkie strony HNSA muszą zakładać możliwość wystąpienia w jakimś okresie realizacji HNS pewnych różnic interpretacyjnych umowy. Jeżeli rozbieżności interpretacyjne nie mogą być uzgodnione, rozstrzygnięcie sporu musi nastąpić według zasad określonych w tym artykule.
- 8.3. Treści tego artykułu powinny wyraźnie wykluczać sądową drogę rozstrzygania ewentualnych sporów wynikających z różnic interpretacyjnych, czy też odmiennych zdań co do modyfikacji HNSA. Dotyczy to zarówno jakichkolwiek sądów narodowych jak i międzynarodowymi. Na przykład:

„Wszystkie rozbieżności interpretacyjne lub związane z modyfikacją umowy będą uzgadniane drogą konsultacji pomiędzy zainteresowanymi stronami i nie będą kierowane do sądów międzynarodowych, czy też stron trzecich”.

Artykuł 9
Zerwanie HNSA
(termination)

Każda HNSA musi zawierać treści dotyczące procedury oraz konsekwencji ewentualnego, przedterminowego zerwania umowy.

Artykuł 10
Ujawnianie treści HNSA
(disclosure of information)

1. Prawa narodowe części państw członkowskich NATO zezwalają obywatelom tych państw na wgląd do archiwów rządowych, z możliwością wystąpienia na drogę sądową, w przypadku odmowy. Nie dotyczy to jednak dokumentów niejawnych, których ujawnienie treści zagrażałoby interesom państwa. Dlatego też, bardzo istotnym zagadnieniem jest właściwe określenie oraz opatrzenie odpowiednią klauzulą HNSA, ujawnianych państwu członkowskiemu Sojuszu.
2. Strony zawierające HNSA, przewidując możliwość wymiany informacji niejawnych, zobowiązane są do zamieszczenia w umowie klauzuli o następującej treści:
 - a) *„Jakiegokolwiek niejawne informacje przekazane przez jedną stronę oraz uzyskane przez inną w trakcie opracowywania HNSA zachowują oryginalną klauzulę tajności lub, po wyrażeniu zgody państwa ją dostarczającego, otrzymują klauzulę zapewniającą im wymagany stopień tajności”.*
 - b) *„Każda ze stron podejmie wszelkie, przewidziane prawem wysiłki, dla zapewnienia tajności uzyskanych w trakcie przygotowywania HNSA informacji, o ile druga strona nie wyrazi zgody na ich ujawnienie”.*
 - c) *„W celu udzielenia pomocy w zapewnieniu pożądanej ochrony tajemnicy, każda ze stron HNSA opisze dostarczane informacje w legendzie, określającej ich pochodzenie, klauzulę tajności oraz warunki ich ujawnienia, a także informacją, że są one dostarczone na potrzeby HNSA i pozostają tajemnicą państwową”.*

Artykuł 11
Języki HNSA
(languages)

1. Język angielski i francuski są oficjalnymi językami, używanymi w NATO. Jeżeli HNSA spisana jest w obu językach, wymagana jest dodatkowa klauzula, stwierdzająca identyczność treści obu wersji językowych. Jeżeli HNSA ma być opracowana w innym języku, jeden egzemplarz HNSA musi być wykonany w jednym z oficjalnych języków NATO. Egzemplarz taki będzie traktowany jako oficjalna wersja HNSA.

Artykuł 12
Podpisy akceptacyjne
(signature block)

- 12.1. Każda ze stron HNSA musi podpisać umowę, określając wyraźnie datę oraz miejsce złożenia podpisu. Oprócz tego, muszą być podane:
- a) funkcja (stopień wojskowy) imiona i nazwisko podpisujących,
 - b) podstawa prawna spisanej HNSA.

ZAŁĄCZNIKI:

1. Akronimy i skróty
(Acronyms/abbreviations)

Wszystkie akronimy i skróty użyte w HNSA muszą być wyszczególnione w odpowiednim załączniku.

2. Informacje ogólne (według potrzeb)
(general/as required)

Może okazać się pożądaną, aby część lub ogół szczegółowych informacji dodatkowych zapisać w jednym lub kilku aneksach. Należy jednak zdawać sobie sprawę z tego, że o ile główna część HNSA nie stanowi inaczej, ich ranga będzie taka sama jak poszczególnych artykułów umowy.

3. KATALOG MOŻLIWOŚCI HNS W ZAKRESIE LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH

3.1. Przeznaczenie oraz zakres i ogólny układ treści katalogu

W celu umożliwienia szybkiego rozpoczęcia przygotowywania (generic planning) ewentualnych HNSA, nawet wobec wojsk nieznanego jeszcze kraju, poszczególne państwa proszone są o opracowanie tzw. „katalogu możliwości” (capability catalogue). Katalog taki stanowi wykaz możliwych wojskowych i cywilnych zasobów konkretnego państwa, które mogą być udostępnione wojskom innych państw, zarówno w zakresie ich tranzytu, jak i na czas działań z obszaru państwa–gospodarza.

Zasadniczo, wyróżnia się dwa okresy warunkujące zakres HNS. Jest to okres w tzw. „wysokim stanie zagrożenia” (high level crisis - HLS) oraz okres tzw. „niższego stanu zagrożenia” (lower level crisis - LLS). Nie dotyczą one sił NATO, które już znajdują się w rejonie działań. Tzw. „wysoki stan zagrożenia”, nazywany czasami „stanem wojny” (war time), to stan, kiedy państwo ogłosiło już powszechną, **pełną mobilizację** oraz tzw. „**obronę totalną**” (total defence) i istnieją prawnie ustalone, w pełni uzasadnione możliwości wykorzystywania wszelkich zasobów cywilnych kraju. Stanem tzw. „niższego zagrożenia”, określanego niekiedy „**czasem pokoju** (ograniczonego kryzysu)” (peace time), określa się sytuacje przed ogłoszeniem jakiegokolwiek stopnia mobilizacji, co w sposób zasadniczy ogranicza, a nawet wyklucza, możliwość szerszego wykorzystywania zasobów cywilnych.

Katalog możliwości państwa–gospodarza, musi więc być zróżnicowany zakresem treści, co zależy od konkretnej sytuacji (stanu), począwszy od tzw. „stanu wojny totalnej” do tzw. „stanu ograniczonego kryzysu”. Ponieważ „stan ograniczonego kryzysu” jest obecnie najbardziej prawdopodobnym scenariuszem użycia sił NATO, jest on podstawą do opracowania „katalogu możliwości”.

W każdej sytuacji „katalog możliwości” **powinien zawierać informacje** z następujących grup tematycznych:

1. Ogólny zakres możliwości kraju w zakresie świadczeń HNS (Overall Summary).

2. Możliwości rejonów przyjęcia wojsk (Reception Facilities), tj. obiekty i urządzenia oraz możliwości tzw. „morskich portów załadunkowo-wyładunkowych” (Ships Ports of Debarkation/Embarkation SPOD/E); tzw. „nabrzeży naturalnych” (Logistics (Beaches) Over the Shore LOTS) oraz tzw. „lotniskowych portów załadunkowo-wyładunkowych” (Aerial Ports of Debarkation/Embarkation – APOD/E).

3. Wyposażenie przewidywanych do wykorzystania w czasie działań baz lotniczych i morskich (Air/Naval Operating Base Facilities).

4. Specjalne obiekty oraz urządzenia towarzyszące i środki transportowe do przewozu wojsk, w tym sprzętu nietypowego do rejonów pośrednich/etapowych (Staging Facilities) i docelowych

5. Charakterystyka innych możliwości wsparcia, o które państwo–gospodarz może być pytane/proszone w ramach wsparcia rozmieszczonych już wojsk w rejonach docelowych (Support Areas):

a) zaopatrywanie (supplies),

b) zabezpieczenie medyczne (medical),

c) organizacja i możliwości przewozowe (transportation),

d) obiekty i urządzenia infrastruktury (facilities),

e) organizacja i środki łączności (communications),

f) organizacja i możliwości zaplecza logistycznego kraju (Rear Areas Operations),

g) materiały pędne i smary – mps (petroleum – POL),

h) inne zagadnienia (other):

- żandarmeria wojskowa (Military Police – MP);

- jeńcy wojenni (Prisoners of War – POW)/ internowani (Internees).

- miejscowa, cywilna siła robocza (Civil Labour);

i) przemieszczanie wojsk (Movement Operations), w tym dostępne dla rozmieszczonych już wojsk środki transportowe. Część z tych informacji może być uzyskana z aktualnego, tzw. „kwestionariusza o przygotowaniu zasobów cywilnych kraju na wypadek zagrożenia” (Civil Emergency Planning Questionnaire – CEP Questionnaire).

Oprócz powyższych „bloków” informacji w początkowej części katalogu, należy określić ustalone procedury wprowadzenia ewentualnych poprawek (amendment procedures) oraz podać nazwę/symbol i adres oraz numery tel./fax/telex uprawnionego urzędu kontaktowego w zakresie udzielania in-

formacji związanych z opracowanym katalogiem i zawierania umów w zakresie HNS (point of contact – POC).

3.2. Układ oraz hipotetyczne przykłady wybranych treści katalogu w zakresie logistyki sił powietrznych

3.2.1. Część wstępna katalogu

Wstępną część katalogu możliwości kraju w zakresie HNS sporządza się zwykle w formie, tabeli:

MOŻLIWOŚCI	WSPARCIE NISKIEGO POZIOMU (LLS)	WSPARCIE WYSOKIEGO POZIOMU (HLS)
MORSKIE PORTY ZAŁADUNKOWE/ WYŁADUNKOWE (SPOD/E)	Liczba dostępnych portów. XXX ton; XXX tys. kontenerów ISO (TEU) ¹² dziennie oraz ton NEQ (AMMO) ¹³	Liczba dostępnych portów. XXX ton XXX tys. kontenerów ISO (TEU) dziennie oraz ton NEQ (AMMO)
NABRZEŻA NATURALNE (LOTS)	Liczba dostępnych wybrzeży	Liczba dostępnych wybrzeży
LOTNICZE PORTY ZAŁADUNKOWE/ WYŁADUNKOWE (APOD/E)	Liczba dostępnych lotnisk; dzienne możliwości przyjęcia XXX samolotów C-130	Liczba dostępnych lotnisk; dzienne możliwości przyjęcia samolotów C-130
BAZY LOTNICZE (Air Bases)	Liczba dostępnych baz; liczby XX eskadrowych stref rozśrodkowania samolotów - srs, każda na XX samolotów bojowych	Liczba dostępnych baz; liczby XX eskadrowych stref rozśrodkowania samolotów - srs, każda na XX samolotów bojowych
BAZY MORSKIE (Naval Bases)	Liczba dostępnych baz; XX-XXX jednostek do klasy niszczyciela	Liczba dostępnych baz; XX-XXX jednostek do klasy niszczyciela
REJONY POSREDNIE (Stagind Areas)	Liczba dostępnych rejonów; pojemność do XX jednostek standardowych; możliwość jednoczesnego rozmieszczenia XX jednostek standardowych	Liczba dostępnych rejonów; pojemność do XX jednostek standardowych; możliwość jednoczesnego rozmieszczenia XX jednostek standardowych

¹² Twenty Foot Equivalent Units (TEU), jednostka odpowiadająca 20 stopom.

¹³ Net Explosive Quantity (NEQ), równoważna ilość czystego materiału wybuchowego.

MOŻLIWOŚCI	WSPARCIE NISKIEGO POZIOMU (LLS)	WSPARCIE WYSOKIEGO POZIOMU (HLS)
INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA (Transport Infrastructure)	Dostępne szlaki/linie komunikacyjne; dobowe możliwości przetransportowania XXX jednostek standardowych: - kolejną; - transportem samochodowym; - transportem wodnym	Dostępne szlaki/linie komunikacyjne; dobowe możliwości przetransportowania XXX jednostek standardowych: - kolejną; - transportem samochodowym; - transportem wodnym
ZAOPATRYWANIE W PALIWA M3 (POL Supply)	Typy instalacji; możliwe ilości dostaw dobowych	Typy instalacji; możliwe ilości dostaw dobowych
OGÓLNE MOŻLIWOŚCI HOSPITALIZACJI (Total Medical Facilities)	Dostępność szpitali typu „ostrego” (poziom 2/3)	Dostępność szpitali typu „ostrego” (poziom 2/3) i innych jednostek/urzędzeń medycznych, w tym liczba dostępnych łóżek szpitalnych. Uwaga: dostępność dla wojsk: liczba łóżek;liczba zespołów chirurgicznych/sal operacyjnych

3.2.2. Lotnicze porty załadunkowe/wyładunkowe (APOD/E)

Układ opisu możliwości kraju-gospodarza w zakresie APOD/E obejmuje:

1. Przy niskim poziomie wsparcia (czas „P”):
 - (a) ogólne możliwości i ocena dostępnych lotnisk transportowych,
 - (b) możliwości kraju w zakresie obsługi samolotów transportowych:
 - XX przy-wylotów na dobę samolotów transportowych o ładowności grupy (dimension group) „A”;
 - XX przy-wylotów na dobę samolotów transportowych o ładowności grupy (dimension group) „B”;
 - XX przy-wylotów na dobę samolotów transportowych o ładowności grupy (dimension group) „C”;

- XX przy-wylotów na dobę samolotów transportowych o ładowności grupy (dimension group) „D”.

2. Przy wysokim poziomie wsparcia (czas „W”):

(a) ogólne możliwości i ocena dostępnych lotnisk transportowych,

(b) możliwości kraju w zakresie obsługi samolotów transportowych:

- XX przy-wylotów na dobę samolotów transportowych o ładowności grupy (dimension group) „A”;

- XX przy-wylotów na dobę samolotów transportowych o ładowności grupy (dimension group) „B”;

- XX przy-wylotów na dobę samolotów transportowych o ładowności grupy (dimension group) „C”;

- XX przy-wylotów na dobę samolotów transportowych o ładowności grupy (dimension group) „D”.

UWAGA:

- grupa „A” to ładowność samolotu transportowego C-130 lub równoważnego;

- grupa „B” to ładowność tzw. „większego samolotu transportowego” klasy C-141;

- grupa „C” to ładowność również tzw. „większego samolotu transportowego”, ale klasy TRISTAR;

- grupa „D” to ładowność tzw. „największego samolotu transportowego” klasy C-5.

Opis możliwości w zakresie APOD/E może być następujący:

LOTNICZE PORTY ZAŁADUNKOWE/WYŁADUNKOWE (przykład)

LOTNISKO QUEENS

1. Dane ogólne (General).

Lotnisko cywilne średniej wielkości, położone na południu Jutlandii. Lotnisko wykorzystywane jest przez linie lotnicze „.....”, głównie do przewozów pasażerskich, ale częściowo również towarowych.

2. Wykorzystanie w czasie „P” – niski poziom wsparcia (Peacetime Operations – Low level support (LLS)).

Dwa małe cywilne terminale, wykorzystywane przez linie lotnicze „.....” do obsługi lotów krajowych oraz międzynarodowych. W czasie „P” ograniczone możliwości przyjmowania wojskowych samolotów transportowych, ale przewidywane do tych celów przy pomocy wojskowych zespołów terminalowych. Bardzo skromne możliwości w zakresie obsługi samolotów, łączności oraz zakwaterowania.

3. Wykorzystanie w czasie „W” – wysoki poziom wsparcia (Wartime Operations – High level support (HLS)).

Lotnisko jest jednym z planowanych APOD/E. Przewiduje się również jego ograniczone wykorzystywanie w lokalnych działaniach samolotów F-16. Przewiduje się wzmocnienie obsługi terminalowych lotniska zarówno przez zespół sił powietrznych, jak i wojsk lądowych. Udostępniony będzie sprzęt do utrzymywania gotowości eksploatacyjnej nawierzchni lotniskowych. Funkcjonowanie lotniska wspierane będzie siłami i środkamiBazy Lotniczej. Obrona i ochrona lotniska zorganizowana będzie siłami i środkami obrony naziemnej oraz artylerii przeciwlotniczej bliskiego zasięgu (Short-Range Air Defense - SHORAD), a także raketowej (Surface-to-Air Missile - SAM).

4. Wnioski (Assessment).

Lotnisko posiada:

W stanie LLS:

Ograniczone możliwości przyjmowania wojskowych samolotów transportowych.

W stanie HLS:

Pełne możliwości przyjmowania wojskowych samolotów transportowych, zgodnie z poniższym zestawieniem:

DANE LOTNISKA QUEENS	LLS	HLS
OGÓLNE	Lotnisko cywilne; 2 cywilne terminale	Lotnisko zarządzane przez władze woj- skowe
KLASA POJEMNOSCI	II	II
DROGI STARTOWE (DS)	Główna: długość, szerokość oraz klasa nośności (Length, Width and Load Classification number – LCN); Równoległe:jw.	Jak obok

DANE LOTNISKA QUEENS	LLS	HLS
DROGI KOŁOWANIA (DK)	Szerokość i LCN	Jak obok
URZĄDZENIA KIEROWANIA LOTAMI	Wieża kierowania lotami	Jak obok
OBIEKTY ZABEZPIECZENIA TECHNICZNEGO TECHNIKI LOTNICZEJ	Ograniczone możliwości wykorzystania (wspólne użytkowanie cywilno-wojskowe)	2 hangary i warsztaty
MAGAZYNY AMUNICJI LOTNICZEJ	Brak	Brak
DOBOWE MOŻLIWOŚCI PRZYJMOWANIA SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH W SAMOLOTOLOTACH (SORTIES))	40 x „A” lub 20 x „B”, lub 15 x „C”, lub 10 x „D”	90 x „A” lub 50 x „B”, lub 25 x „C”, lub 20 x „D”
POJEMNOŚCI PŁASZCZYZN POSTOJU SAMOLOTÓW (PPS)	PPS o powierzchni 15000m ² ; 4 samoloty klasy „A” lub 3 klasy „B”, lub 1 klasy „C/D”	PPS o powierzchni 40000 m ² ; 8 samolotów klasy „A” lub 6 samolotów klasy „B” lub 3 samoloty klasy „C”, lub 2 samoloty klasy „D”
SYSTEM NAWIGACJI	TACAN, ILS	Jak obok
SYSTEM ŁĄDOWANIA	PAR, Locator, PAPI	Jak obok
MOŻLIWOŚCI HOSPITALIZACJI	Dostępne szpitale „ostre” (poziom 2/3) z lądowiskami, odległe do 25 km (max. 30 min. jazdy samochodem). Lokalizacja szpitala oraz liczba dostępnych łóżek	+ inne jednostki - obiekty medyczne, wraz z liczbą dostępnych łóżek oraz zespołów chirurgicznych/sal operacyjnych
INFORMACJE DODATKOWE	Lotnisko chronione przez straż cywilną; lotniskowa grupa ratunkowo-ewakuacyjna kat. II; dostęp do kolejowych i morskich szlaków komunikacyjnych – najbliższy SPOD/E; cywilny użytkownik lotniska	+ SAM, SHORAD, siły Gwardii Narodowej (OT); ...kat. III; jak obok; zarząd wojskowy

UWAGA:

- grupa „A” to ładowność samolotu transportowego C-130 lub równoważnego;
- grupa „B” to ładowność tzw. „większego samolotu transportowego” klasy C-141;
- grupa „C” to ładowność również tzw. „większego samolotu transportowego”, ale klasy TRISTAR;
- grupa „D” to ładowność tzw. „największego samolotu transportowego” klasy C-5.

5. Szkic/mapa lotniska QUEENS.

3.2.3. Bazy lotnicze (Air Bases)

Układ opisu możliwości państwa – gospodarza w zakresie baz lotniczych:

1. Przy niskim poziomie wsparcia (czas „P”):

(a) możliwości wykorzystania baz lotniczych kraju oraz ogólna ocena ich możliwości,

(b) możliwości HNS w bazach lotniczych:

XX eskadr lotnictwa taktycznego, równoważnych XXX samolotom bojowym.

2. Przy wysokim poziomie wsparcia (czas „W”):

(a) możliwości wykorzystania baz lotniczych kraju oraz ogólna ocena ich możliwości,

(b) możliwości HNS w bazach lotniczych:

XX eskadr lotnictwa taktycznego, równoważnych XXX samolotom bojowym. XXX schronohangarów (Hardened Aircraft Shelter - HAS).

Opis możliwości w zakresie baz lotniczych może być następujący:

BAZY LOTNICZE

(przykład)

BAZA LOTNICZA X-RAY

I. Dane ogólne (General).

Lotnisko wojskowe, położone na północy Jutlandii. Obiekty lotniskowe zapewniają maksymalnie jednoczesne działania do trzech eskadr lotnictwa taktycznego. W ograniczonym zakresie możliwe jest zabezpieczanie samolotów transportowych.

2. Wykorzystanie w czasie „P” – niski poziom wsparcia (Peacetime Operations – Low level support (LLS)).

Jeden mały cywilny terminal wykorzystywany przez linie lotnicze „.....” do obsługi wyłącznie lotów krajowych. W czasie „P” ograniczone możliwości przyjmowania wojskowych samolotów transportowych. Lotnisko posiada jedną eskadrową srs oraz odpowiednie do tego możliwości w zakresie obsługi samolotów, łączności oraz zakwaterowania.

3. Wykorzystanie w czasie „W” – wysoki poziom wsparcia (Wartime Operations – High level support (HLS)).

Przewiduje się prowadzenie z bazy działań przez jedną eskadrę F-16, przebazowaną w ramach wzmocnienia. Dostępna będzie jedna, eskadrowa srs oraz kilka pododdziałów zabezpieczenia, w tym medyczny i inżynierjno–lotniskowy. Obrona i ochrona lotniska zorganizowana będzie siłami i środkami XX jednostek obrony naziemnej oraz pododdziału artylerii przeciwlotniczej (SHORAD), a także raketowej (Surface to Air Missiles - SAM).

4. Wnioski (Assessment).

Mając na uwadze bazowanie na lotnisku organicznej eskadry lotnictwa taktycznego oraz przebazowanej w ramach wzmocnienia, baza X – RAY posiada następujące możliwości w zakresie HNS:

W stanie LLS:

Ograniczone możliwości zabezpieczenia działań jednej eskadry lotnictwa taktycznego.

W stanie HLS:

Pełne możliwości zabezpieczenia działań jednej eskadry lotnictwa taktycznego, zgodnie z poniższym zestawieniem:

DANE BAZY LOTNICZEJ X – RAY	LLS	HLS
OGÓLNE	Lotnisko wojskowe; 1 cywilny terminal; 1 eskadrowa srs	Lotnisko wojskowe; 1 cywilny terminal; 1 eskadrowa srs
KLASA POJEMNOŚCI	II	II

DANE BAZY LOTNICZEJ X – RAY	LLS	HLS
DROGI STARTOWE (DS)	Główna: długość, szerokość oraz klasa nośności (Lengh, Width and Load Classification number – LCN); Równoległe: jw.	Jak obok
DROGI KOŁOWANIA (DK)	Szerokość i LCN	Jak obok
STREFA ROZŚRODKOWANIA SAMOLOTÓW	20 stoisk utwardzonych, o nośności LCN XX; 16 schronohangarów	Jak obok
SCHRONY STANOWISK DOWODZENIA	1 schron na SD eskadry, urzą- dzenia filtracyjne	Jak obok
OBIEKTY ZABEZPIECZENIA TECHNICZNEGO TECHNIKI LOTNICZEJ	Ograniczone możliwości wy- korzystania (wspólne użytkow- wanie cywilno-wojskowe)	Dla zabezpieczenia 1 eskadry samolotów klasy F – 16
MAGAZYNY AMUNICJI LOTNICZEJ	XX magazynów typu „IGLOO” oraz otwarty skład magazynowy	XX magazynów typu „IGLOO” oraz otwarty skład magazynowy
DOBOWE MOŻLIWOŚCI PRZYJMOWANIA SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH (W SAMOLOTÓ- LOTACH (SORTIES))	40 x „A” lub 20 x „B”, lub 15 x „C”, lub 10 x „D”	90 x „A” lub 50 x „B”, lub 25 x „C” lub 20 x „D”
POJEMNOŚCI PŁASZCZYZN POSTOJU SAMOLOTÓW (PPS)	PPS o powierzchni 15000m ² ; 4 samoloty klasy „A” lub 3 klasy „B”, lub 1 klasy „C/D”	PPS o powierzchni 40000 m ² ; 8 samolo- tów klasy „A” lub 6 samolotów klasy „B”, lub 3 samoloty klasy „C”, lub 2 samoloty klasy „D”
SYSTEM NAWIGACJI	TACAN, ILS	Jak obok
SYSTEM LĄDOWANIA	PAR, Locator, PAPI	Jak obok

DANE BAZY LOTNICZEJ X – RAY	LLS	HLS
MOŻLIWOŚCI HOSPITALIZACJI	Dostępne szpitale „ostre” (poziom 2/3) z lądowiskami, odległe do 25 km (max. 30 min. jazdy samochodem), Lokalizacja szpitala oraz liczba dostępnych łóżek	+ inne jednostki/obiekty medyczne, wraz z ilością dostępnych łóżek oraz zespołów chirurgicznych/sal operacyjnych
INFORMACJE DODATKOWE	Baza ogrodzona oraz chroniona i broniona; dostęp do kolejowych i morskich szlaków komunikacyjnych – najbliższy SPOD/E; cywilnym współużytkownikiem lotniska jest Linia Lotnicza „.....”; dobowe natężenie przylotów/ odlotów wynosi XXX	+ SAM, SHORAD, siły Gwardii Narodowej (OT); jak obok; jak obok; jak obok

UWAGA:

- grupa „A” to ładowność samolotu transportowego C-130 lub równoważnego;
- grupa „B” to ładowność tzw. „większego samolotu transportowego” klasy C-141;
- grupa „C” to ładowność również tzw. „większego samolotu transportowego”, ale klasy TRISTAR;
- grupa „D” to ładowność tzw. „największego samolotu transportowego” klasy C-5.

5. Szkic/mapa lotniska QUEENS.

ZAKOŃCZENIE

Przedstawiony materiał dotyczy w całości problemów z zakresu procedur wykorzystania wsparcia wojsk NATO przez państwo, na którego terenie będą one rozmieszczone/działać lub przez którego terytorium będą się przemieszczać. Noszą one nazwę „Host Nation Support (HNS), co w dowolnym, najkrótszym i funkcjonującym już przekładzie brzmi jako „wsparcie przez państwo – gospodarza”. Ta, niewątpliwie atrakcyjna forma zabezpieczenia wojsk, nie jest jeszcze upowszechniona w naszych siłach powietrznych, choć jako jego namiastkę należy jednak traktować elementy uzgodnień w ramach międzynarodowych, wymiennych wizyt - ćwiczeń ograniczonych sił lotnictwa.

Opracowanie prezentowanego materiału było podyktowane aktualnymi potrzebami dydaktycznymi Wydziału WLOP AON, w tym rozszerzeniem tematyki zajęć o zagadnienia związane z HNS. Tematyką tą, jest również zainteresowany Sztab Logistyki WLOP. Powoduje to, że opracowanie będzie stanowić nie tylko materiał dydaktyczny do zajęć ze studentami oraz słuchaczami Wydziału WLOP, ale może być wykorzystany do wewnętrznego szkolenia oficerów sztabowych WLOP.

LITERATURA

1. *Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms*, Washington 1994.
2. Drażczyk W. *Nowe zasady i założenia logistyki NATO w aspekcie zabezpieczenia sił powietrznych*. AON, Warszawa 1999.
3. Drażczyk W. *Założenia i zakres kontraktów wojskowo-cywilnych w logistyce sił powietrznych NATO*. AON, Warszawa 1999.
4. *Guidance for the Planning and Preparation of Host Nation Support Agreements/Arrangements - HNSA (ALP - 12)*. MAS, Logistics Directorate 1993.
5. *Logistic Handbook (Edition III)*. Brussels, DPC 1997.
6. *NATO Glossary of Terms and Definitions (AAP-6)*. MAS, 1998.
7. *NATO Principles and Policies for HNS Planning (MC 334)*. MC, 1997.

