



Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

Ppłk dr inż. Maciej MARSZAŁEK

## UŻYCIE LOTNICTWA W OPERACJACH HUMANITARNYCH NA POCZĄTKU XXI WIEKU

(III.3.2.1.0)

59585

WARSZAWA

2005



**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**

---

**WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ**



**Pptk dr inż. Maciej MARSZAŁEK**

**UŻYCIE LOTNICTWA W OPERACJACH  
HUMANITARNYCH NA POCZĄTKU XXI WIEKU**

**(III.3.2.1.0)**

RECENZENT:

ptk dr hab. inż. Ryszard SZPYRA

<b>WSTĘP.....</b>	<b>5</b>
<b>1. TERMINOLOGIA I PODZIAŁ OPERACJI HUMANITARNYCH.....</b>	<b>15</b>
1.1. Klasyfikacja klęsk. Podstawowe pojęcia.....	15
1.2. Identyfikacja operacji humanitarnych.....	28
1.3. Miejsce operacji humanitarnych w operacjach wojskowych.....	36
<b>2. LOTNICTWO W WYBRANYCH OPERACJACH HUMANITARNYCH NA PRZEŁOMIE XX I XXI WIEKU.....</b>	<b>42</b>
2.1. Operacja „Provide Comfort” w północnym Iraku .....	42
2.1.1. Sytuacja wyjściowa.....	42
2.1.2. Użycie połączonych sił zadaniowych Stanów Zjednoczonych w początkowej fazie operacji „Provide Comfort” .....	45
2.1.3. Koncepcja koalicyjnej operacji „Provide Comfort” .....	52
2.1.4. Ewolucja struktur dowodzenia oraz wielonarodowego zespołu zadaniowego.....	54
2.1.5. Intensyfikacja działań humanitarnych i osłonowych w wymiarze powietrzno-lądowym.....	57
2.1.6 Wnioski z operacji „Provide Comfort” .....	68
2.2. Fiasko operacji humanitarnych w Somalii.....	71
2.2.1. Operacja „Provide Relief” .....	71
2.2.2. Proces planowania kryzysowego. Przygotowanie operacji „Restore Hope” .....	76
2.2.3. Wykonanie operacji „Restore Hope” .....	79
2.2.4. Rola elementu mobilności powietrznej w operacji „Restore Hope” .....	85
2.2.5. Operacja „Continue Hope” .....	89
2.2.6 Wnioski z operacji humanitarnych w Somalii.....	92
2.3. Operacja „Provide Promise” w Bośni i Hercegowinie.....	97
2.4. Operacja „Support Hope” w Rwandzie.....	111
2.5. Operacje „Allied Harbour” w Albanii.....	116
2.6. Elementy humanitarne w operacji „Enduring Freedom” w Afganistanie.....	125
2.7. Konkluzje.....	132
<b>3. ROLA LOTNICTWA W PRZYSZŁYCH OPERACJACH HUMANITARNYCH....</b>	<b>139</b>
3.1. Uczestnicy operacji humanitarnych.....	139

3.2. Środowisko (otoczenie) operacyjne działań humanitarnych.....	149
3.3. Zadania lotnictwa w operacjach humanitarnych.....	154
3.3.1. Dostarczanie pomocy humanitarnej.....	155
3.3.2. Osłona organizacji cywilnych prowadzących działalność humanitarną	158
3.3.3. Udzielanie pomocy uchodźcom i wysiedleńcom.....	166
3.3.4. Wymuszanie pokoju w aspekcie działań humanitarnych.....	169
3.4. Połączone siły zadaniowe.....	174
3.5. Zasady prowadzenia operacji humanitarnych.....	178
3.6. Ogólne założenia koncepcji przyszłych operacji humanitarnych z udziałem lotnictwa.....	181
3.7. Wybrane aspekty dowodzenia i kontroli w przyszłych operacjach humanitarnych.....	212
<b>ZAKOŃCZENIE.....</b>	<b>219</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>223</b>
<b>ZAŁĄCZNIKI.....</b>	<b>228</b>

## WSTĘP

*[...] brak poszanowania i pogarda dla praw człowieka doprowadziły do czynów barbarzyńskich, które wstrząsnęły sumieniem ludzkości, a nadejście świata, w którym istoty ludzkie będą korzystać z wolności słowa i przekonań oraz wolności od strachu i niedostatku, zostało ogłoszone jako najwyższy cel człowieka.*

*Tekst Powszechnej deklaracji praw człowieka [w:] Prawa człowieka. Dokumenty międzynarodowe, pod red. B. Grodkowska, T. Jasudowicz, C. Mik, Toruń 1996, s. 15-20.*

Prawo ludzi do otrzymywania pomocy humanitarnej od dawna jest powszechnie uznane i akceptowane. Od wielu już lat istnieją bowiem dobrze ugruntowane podstawy w międzynarodowym systemie prawnym, które zobowiązują państwa, by nie przeszkadzały w udzielaniu pomocy przez organizacje międzynarodowe ludziom, których życie i zdrowie jest zagrożone. Ma to zastosowanie zarówno w międzynarodowych, jak i wewnętrznych sytuacjach konfliktowych<sup>1</sup>. Z tego powodu operacje humanitarne uznaje się w środowisku cywilno-wojskowym za jeden z najważniejszych rodzajów operacji o charakterze reagowania kryzysowego.

Jedną ze znaczących cech konfliktów zbrojnych XX wieku, jak wykazał Włodzimierz Malendowski, była wzrastająca liczba ofiar cywilnych. Ocenia się, że około trzech czwartych ofiar współczesnych konfliktów zbrojnych stanowili, bądź stanowią, cywile. Ludność cywilna wielokrotnie stawała się obiektem brutalnych akcji odwetowych, a często ofiarą chaotycznych aktów przemocy. W licznych przypadkach kończyły się masakrą ludności i zniszczeniem mienia<sup>2</sup>. Wymienione przesłanki tym bardziej zwiększają rolę operacji, których celem nie jest pokonanie przeciwnika a ulżenie cierpiącej ludności danego państwa. Należy jednakże mieć świadomość, że podłożem kryzysu humanitarnego nie są tylko konflikty zbrojne, ale także zjawiska, nad którymi człowiek do tej pory nie potrafił jeszcze zapanować.

Inną przyczyną klęsk humanitarnych są bowiem klęski żywiołowe. W ostatniej dekadzie XX i na początku XXI wieku można się było przekonać, że zachodzące permanentnie zmiany klimatyczne coraz częściej wywołują klęski, których mimo ciągłego rozwoju naukowo-technicznego, nie można do końca przewidzieć i zapobiegać.

<sup>1</sup> B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002, s. 28.

<sup>2</sup> *Zbrojne konflikty i spory międzynarodowe u progu XXI wieku. Analiza problemów i studia przypadków* (pod red. W. Malendowskiego), Atla 2, Wrocław 2003, s. 33-34.

Skutki bezpośrednie i pośrednie spowodowane tymi klęskami przerastały zwykłe możliwości państw poszkodowanych. Siła tych zjawisk i związane z nimi straty osobowe oraz materialne były na tyle duże, że wymagały wsparcia zewnętrznego. Operacje humanitarne stały się zatem znaczącym obszarem zastosowania sił zbrojnych i ich poszczególnych elementów.

Inspiracją do rozpoczęcia badań, których przedmiotem stały się operacje humanitarne, był wyraźnie odczuwalny brak zainteresowania nimi ze strony naukowców wojskowych w Polsce, a co za tym idzie – znaczna luka w teorii użycia sił zbrojnych i lotnictwa. Jest to tym bardziej niepokojące, iż potrzebę przeorientowania poglądów w tym względzie wyartykułowano w strategii Sojuszu Północnoatlantyckiego u progu XXI wieku, w której uwzględniono konieczność reagowania na wszelkiego rodzaju kryzysy, w tym także humanitarne<sup>3</sup>.

Krytycznej ocenie poddano przede wszystkim opracowania anglojęzyczne, stanowiące wyniki badań zespołowych i indywidualnych, oraz nieliczne wydawnictwa dostępne w języku polskim. Ocenia się, że ciekawym materiałem w aspekcie przedmiotu badań jest książka opublikowana przez RAND „*Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*”, w której autorzy w sposób kompleksowy wyjaśnili szerokie spektrum operacji humanitarnych ostatniej dekady XX wieku z udziałem amerykańskich sił zbrojnych<sup>4</sup>. W raporcie tym wykorzystano: wnioski z wcześniejszych operacji humanitarnych, wnioski sformułowane przez organizacje pozarządowe oraz wywiady z tymi uczestnikami operacji, którzy mieli wpływ na ich oblicze. Ocenia się, że wymienione źródła w dużym stopniu potwierdzają rzetelność i wiarygodność tez zawartych w tym opracowaniu. Problem koordynacji, będący głównym wątkiem tej pracy, ma wyjątkowe znaczenie i wpływ na efektywność operacji humanitarnych, które z założenia są operacjami wojskowo-cywilnymi. Koordynacja wysiłków podejmowanych przez różnych uczestników tych operacji, co podkreślili autorzy tego opracowania, jest szcze-

---

<sup>3</sup> Na ten aspekt użycia sił zbrojnych zwrócili uwagę także przedstawiciele Unii Zachodnio-Europejskiej (UZE). Zawarte w Deklaracji Rady Ministrów UZE z 19 czerwca 1992 r. zapisy wyraźnie wskazywały, że siły tej organizacji mają być wykorzystane do: 1) zadań humanitarnych i ratowniczych; 2) prowadzenia operacji pokojowych (*peacekeeping*); 3) zadań bojowych w dziedzinie opanowywania kryzysów (*peace enforcement*). Od chwili wejścia w życie Traktatu o UE w wersji z Amsterdamu UZE miała prowadzić misje petersberskie w imieniu Unii Europejskiej.

<sup>4</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Pirnie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*, RAND, Santa Monica 2000.

gólnie ważna w przypadku operacji prowadzonych w złożonym środowisku (otoczeniu).

Pozytywnie należy ocenić również książkę autorstwa Roberta DiPrizzio „*Armed Interventions. U.S. Interventions from Northern Iraq to Kosovo*”, wydaną przez The Johns Hopkins University Press. Nie zmienia tej oceny nawet fakt, że pozycja ta zawiera jedynie analizy zaangażowania amerykańskich sił zbrojnych w operacjach humanitarnych, podejmowanych przez to państwo w ostatniej dekadzie ubiegłego stulecia. Autor tego opracowania, co jest charakterystyczne dla ekspertów zachodnich, nie wspomina o operacjach humanitarnych, stosując wyłącznie pojęcie zakresowo szersze, jakim z pewnością są interwencje humanitarne. Każdy z wybranych przez autora przypadków interwencji humanitarnych został kompleksowo scharakteryzowany, począwszy od przyczyn interwencji, a na jej rezultatach skończywszy. Należy podkreślić, że mimo iż autor nie koncentrował swoich rozważań na użyciu lotnictwa, to potrafił docenić jego wkład w poszczególnych operacjach. Dominującym aspektem tych rozważań są głównie czynniki motywujące Stany Zjednoczone do podjęcia interwencji humanitarnych oraz polityczne implikacje wynikające z tych operacji.

Dokonując oceny literatury przedmiotu badań, nie można pominąć książki „*Humanitarian Intervention. Ethical, Legal and Political Dilemmas*”, opublikowanej pod naukowym kierownictwem J.L. Holzgreffe i Roberta O. Keohane. Ciekawą tezę sformułował drugi z wymienionych autorów, który porównał wspomnienie o interwencji humanitarnej w pokoju, w którym przebywają jedynie sami filozofowie, znawcy prawa oraz naukowcy zajmujący się polityką, do okrzyku alarmującego o pożarze w po brzegi wypełnionym ludźmi teatrze<sup>5</sup>. Zgodnie z zapisami zawartymi w tytule tej publikacji autorzy poszczególnych rozdziałów analizują interwencje humanitarne przez pryzmat prawa międzynarodowego, etyki oraz polityki. Interdyscyplinarne podejście do problematyki interwencji humanitarnych zaowocowało interesującym i potrzebnym opracowaniem opartym na wydarzeniach przełomu XX i XXI wieku.

Należałoby również wspomnieć o raportach opublikowanych przez zagraniczne instytucje naukowo-badawcze. Dużo uwagi problematyce humanitarnej poświęcono w raporcie opracowanym przez Duński Instytut Spraw Międzynarodowych. W opracowaniu tym przedstawiono między innymi definicję interwencji humanitarnej,

---

<sup>5</sup> *Humanitarian Intervention. Ethical, Legal, and Political Dilemmas* (edited by J.F. Holzgreffe and Roberta O. Keohane), Cambridge University Press, Cambridge 2004.

która jest z założenia bardzo kontrowersyjna i może budzić poważne wątpliwości co do jej implementacji. Interwencjom humanitarnym poświęcony jest też raport przygotowany przez International Commission on Intervention and State Sovereignty (ICISS), w którym zaproponowano program wyjaśniający podejście do suwerenności i interwencji jako odpowiedzialności za ochronę. Można przychylić się do oceny A. Robertsa, który stwierdził, że: „raport ICISS można ocenić jako krok do przodu na drodze poszukiwania niemożliwego”<sup>6</sup>.

Ciekawe rozważania poświęcone interwencjom humanitarnym przedstawił Jerzy Zajadło w książce „Dylematy humanitarnej interwencji”. Jest to pierwsza na rynku polskim tego rodzaju publikacja, która w sposób kompleksowy wyjaśnienia najistotniejsze problemy natury etycznej, prawnej i politycznej, które są związane z użyciem sił zbrojnych w celach humanitarnych. Autor podjął próbę zdefiniowania tego zjawiska, wyraźnie artykułując, iż interwencja humanitarna w gruncie rzeczy oznacza faktyczne użycie przemocy zbrojnej, a więc wykorzystanie sił zbrojnych w celach znacznie odbiegających od tych do jakich są od wieków przygotowywane. Godne podkreślenia jest spojrzenie na to zjawisko z perspektywy jego genezy, etyki, polityki oraz prawa. Warto podkreślić, że autor dokonał ciekawej analizy przeprowadzonych do tej pory operacji w Liberii, Iraku, Somalii, Bośni i Hercegowinie, Rwandzie, Haiti, Kosowie oraz Timorze Wschodnim, które potraktował jako charakterystyczne przykłady interwencji humanitarnych. Nie można się oprzeć wrażeniu, że z jednej strony operacje te są tylko tłem do rozważań filozoficznych, a z drugiej strony – przytaczane przez autora argumenty wyraźnie wskazują, że jest on zwolennikiem tego rodzaju interwencji.

Problematyka operacji humanitarnych znalazła również odzwierciedlenie na gruncie nauk wojskowych. Trzeba jednak podkreślić, że znaczenie tego rodzaju operacji dostrzegli jedynie ci autorzy, którzy zajmują się użyciem lotnictwa w operacjach reagowania kryzysowego, czy wcześniej, operacji pozawojennych. Należy zatem zwrócić uwagę na opublikowane przez Bogdana Zdrodowskiego i Macieja Marszałka „Operacje pozawojenne sił powietrznych” oraz przez Janusza Karpowicza „Lotnictwo w operacjach przywracania pokoju”.

---

<sup>6</sup> A. Roberts, *Intervention: One Step Forward in the Search for Impossible*, The International Journal of Human Rights, nr 7, 2003, s. 3; J. Zajadło, *Dylematy humanitarnej interwencji*, Wydawnictwo Arche, Gdańsk 2005, s. 40.

W pierwszej z wymienionych książek, ze względu na przyjętą przez autorów konwencję, wyjaśniono istotę operacji humanitarnych, przedstawiono ich charakterystyczne rodzaje, akceptując rozwiązania amerykańskie w tym względzie. Więcej uwagi autorzy ci poświęcili operacjom humanitarnym przy okazji omawiania udziału sił powietrznych w operacjach pozawojennych. Godne odnotowania są wyniki oceny użycia lotnictwa w tego rodzaju operacjach. Z ocen tych wynika, że największy wysiłek lotnictwo wniosło do operacji humanitarnych<sup>7</sup>. Mimo że ocena ta odnosiła się do sił powietrznych Stanów Zjednoczonych, to znajduje ona także potwierdzenie w przypadku działań lotnictwa innych państw, zarówno członkowskich NATO, jak i niebędących członkami tej organizacji. Autorzy nie pokusili się jednak, co zburzyłoby z pewnością przyjęty tok rozumowania, o wyjaśnienie istoty użycia lotnictwa w szeroko pojętych operacjach humanitarnych.

Podobnie podszedł do operacji humanitarnych Janusz Karpowicz, który w swojej publikacji „*Lotnictwo w operacjach przywracania pokoju*” poświęcił im jedynie jeden z podrozdziałów. Autor ten pokrótce scharakteryzował wybrane operacje humanitarne, przytaczając ich ogólne dane. Można zatem dowiedzieć się, jaki potencjał lotniczy był zaangażowany w te operacje oraz jakie rezultaty osiągnięto w ich wyniku.

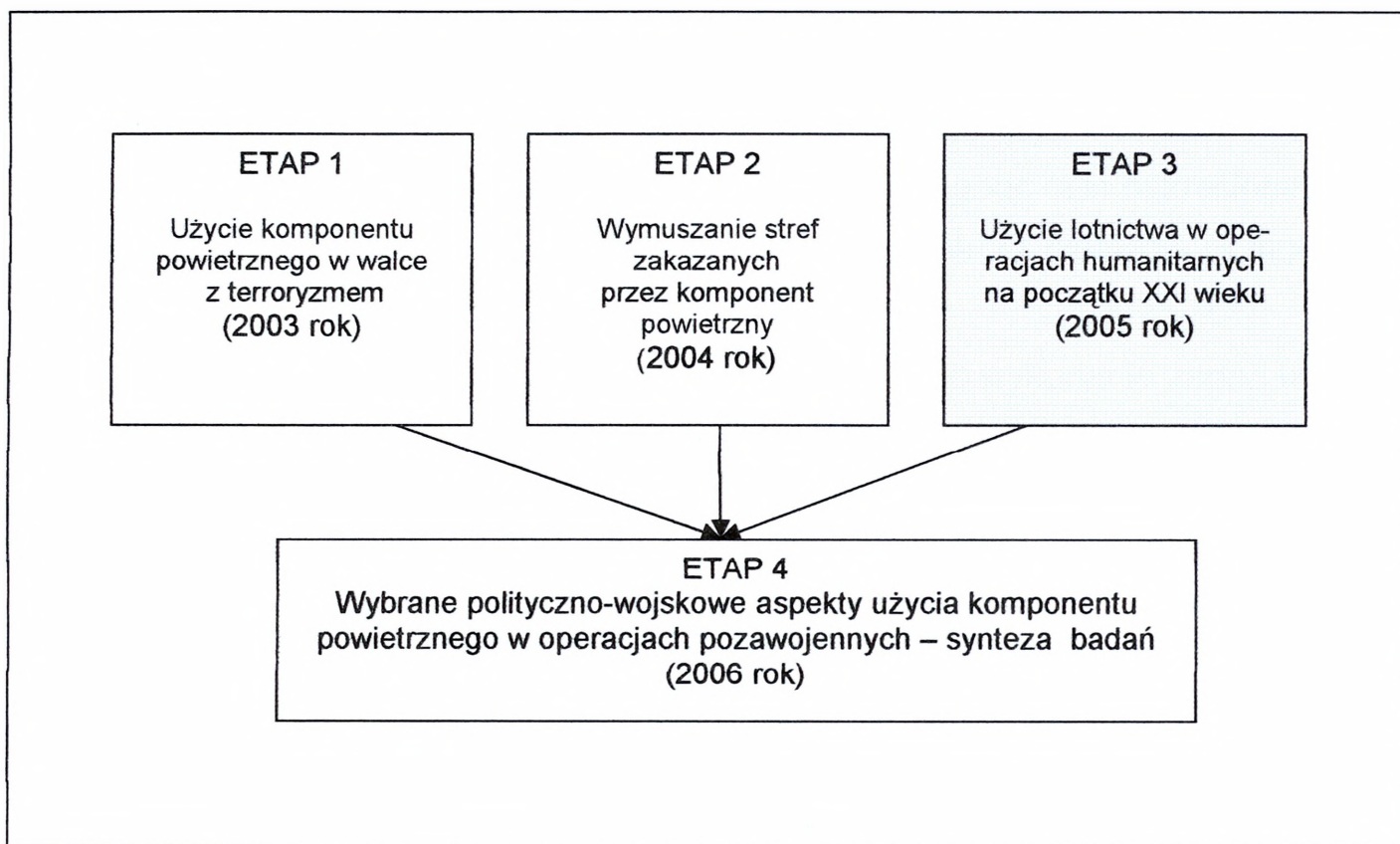
Wnioski z przeprowadzonej oceny literatury przedmiotu badań wykazały, że w przeciwieństwie do państw zachodnich, gdzie problem działań humanitarnych znajduje stosowne odzwierciedlenie zarówno w pracach naukowych, popularnonaukowych, jak i opracowaniach doktrynalnych, w naszej rodzimej literaturze jest raczej mało popularny. Szczególnie dotyczy to lotnictwa, które bardzo często uczestniczyło w operacjach humanitarnych w ostatniej dekadzie XX wieku i na początku XXI wieku, nie mając stosownych podstaw teoretycznych i odpowiednich dokumentów doktrynalnych. Problem ten dotyczy przede wszystkim działań, które są i będą prowadzone poza terenem kraju.

Wymienione wcześniej przesłanki jak i brak kompleksowego opracowania poświęconego użyciu lotnictwa w operacjach humanitarnych czy też interwencjach humanitarnych, jak to proponują nazywać naukowcy cywilni, były wystarczającym bodźcem do podjęcia badań naukowych. Niniejsze studium operacyjne stanowi więc

---

<sup>7</sup> Zob. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002, s. 84.

sprawozdanie z trzeciego etapu badań wykonanych w ramach rozpoczętego w 2003 roku zadania badawczego (rys. 1).



Źródło: Opracowanie własne

Rys. 1. Organizacja procesu badawczego

Celem badań w ramach tematu badawczego „Użycie lotnictwa w operacjach humanitarnych” było określenie ogólnych założeń wykorzystania lotnictwa w przyszłych operacji humanitarnych. Osiągnięcie tego celu było możliwe dzięki rozwiązaniu głównego problemu badawczego, który sformułowano w postaci pytania:

*Jakie cele, zadania, formy i sposoby działania lotnictwa mogą zagwarantować jego skuteczne użycie w perspektywicznych operacjach humanitarnych?*

Tak sformułowany i przyjęty w procesie badawczym problem główny wymusił rozwiązanie następujących problemów szczegółowych:

1. Jakie relacje występują pomiędzy klasycznymi operacjami humanitarnymi, a preferowanymi przez naukowców cywilnych interwencjami humanitarnymi?
2. Jakie miejsce zajmują operacje humanitarne w operacjach wojskowych?
3. Jakie rezultaty osiągnęło lotnictwo w dotychczasowych operacjach humanitarnych?

4. Czy wyniki użycia lotnictwa w przeprowadzonych do tej pory operacjach humanitarnych spełniły oczekiwania decydentów politycznych i wojskowych, aby można było przyjąć ich założenia w przyszłych operacjach humanitarnych?
5. Jakie zadania mogą być stawiane sojuszniczym lub koalicyjnym siłom zadaniowym a w tym lotnictwu w przyszłych operacjach humanitarnych oraz jakie obszary będą wymagać doskonalenia, aby lotnictwo mogło osiągnąć cele nakreślone przez organy polityczne i organizacje cywilne odpowiedzialne za niesienie pomocy poszkodowanej ludności?
6. Jaki system dowodzenia pozwoli lotnictwu na skuteczne wykonanie zadań wynikających z operacji humanitarnych w środowiskach zróżnicowanych pod względem bezpieczeństwa?

Na podstawie badań wstępnych hipotetycznie założono:

1. Stosowane obecnie pojęcia związane z szeroko rozumianą działalnością humanitarną wymagają, ze względu na ich wielkie bogactwo, usystematyzowania i wypracowania jednolitego systemu pojęciowego.
2. Cechy własne operacji humanitarnych wskazują, że powinny być one przyporządkowane do grupy operacji reagowania kryzysowego spoza artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego.
3. Rezultaty osiągnięte przez lotnictwo były tak różne w dotychczasowych operacjach humanitarnych, szczególnie zaś w operacjach wielofunkcyjnych (można je porównać do interwencji humanitarnych), że z wyjątkiem działania lotnictwa transportowego nie można wydać ogólnego sądu wartościującego dokonania innych rodzajów lotnictwa w tych operacjach.
4. Prognozy perspektywicznych zagrożeń wskazują, że większość operacji humanitarnych w najbliższej przyszłości może być prowadzona we wrogim środowisku, co wymaga wypracowania nowych założeń użycia lotnictwa w tych operacjach.
5. Scenariusze użycia lotnictwa koalicyjnego lub sojuszniczego w przyszłych operacjach powinny uwzględniać zróżnicowane środowisko tych operacji, obejmujące następujące sytuacje: a) poszkodowane państwo zgadza się na wykonanie operacji i nie występują żadne przesłanki wskazujące na możliwość zbrojnego oporu ze strony miejscowych sił zbrojnych lub ugrupowań nieregularnych; b) państwo wyraża zgodę na przeprowadzenie operacji, ale nie sprawuje kontroli na własnym terytorium; c) państwo objęte kryzysem humanitarnym nie zgadza się na operację, mimo że wystąpiły wyraźne symptomy kryzysu o podłożu humanitarnym.

6. System dowodzenia w perspektywicznych operacjach humanitarnych powinien uwzględniać wszelkie relacje występujące pomiędzy cywilnymi i wojskowymi komponentami oraz opierać się na funkcjonujących już w okresie pokoju stanowiskach dowodzenia, które powinny być w razie potrzeby wsparte mobilnymi elementami dowodzenia.

W celu sprawdzenia hipotez i ukierunkowania procesu badawczego sformułowano następujące zadania badawcze:

1. Określić relacje mogące wystąpić pomiędzy operacjami humanitarnymi a interwencjami humanitarnymi.
2. Na podstawie wyodrębnionych cech własnych operacji humanitarnych określić ich miejsce w szeroko pojętych operacjach wojskowych.
3. Opierając się na studiach przypadków, dokonać oceny wybranych operacji humanitarnych oraz wkładu wniesionego przez lotnictwo.
4. Określić, w jakim środowisku (otoczeniu) może działać lotnictwo w przyszłych operacjach humanitarnych?
5. Uwzględniając wnioski z dotychczasowych operacji oraz potencjalne możliwości bojowe (operacyjne) lotnictwa, sformułować zadania, jakie może wykonywać w przyszłych operacjach humanitarnych.
6. Określić prawdopodobny system dowodzenia lotnictwem w przyszłych operacjach humanitarnych, który odzwierciedlałby potrzebę ścisłej koordynacji jego działań z cywilnymi organizacjami i agencjami.

Przyjęte do rozwiązania wymienionych problemów szczegółowych podejście wpłynęło na zastosowanie odpowiednich do potrzeb metod i technik badawczych. Badania prowadzono zatem metodami analizy, syntezy, uogólnienia i porównania. Podstawą były badania literatury przedmiotu badań, w tym dokumentów doktrynalnych Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz narodowych: Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii.

Do oceny wybranych spośród dotychczasowych operacji humanitarnych, wykorzystywano metodę studiowania przypadku (case study), którą objęto operacje „Provide Comfort”, „Provide Relief”, „Restore Hope” i „Continue Hope”, „Provide Promise”, „Support Hope”, „Allied Harbour” oraz „Enduring Freedom”. Przyjęto przy tym następujący schemat postępowania: sytuacja ogólna – potencjał bojowy stron konfliktu – cel operacji – jej przebieg – ocena wykonania zadań postawionych komponentowi powietrznemu – osiągnięcie celu – wnioski. Schemat ten zastosowano we

wszystkich rozpatrywanych przypadkach, dzięki czemu stworzono warunki do wyodrębnienia ewentualnych prawidłowości występujących w poszczególnych operacjach.

Wyniki trzeciego etapu badań, zawarte w niniejszym opracowaniu przedstawiono w trzech zwartych rozdziałach, poprzedzonych wstępem, w którym oprócz ogólnego wprowadzenia do tematu przedstawiono także założenia badawcze.

W rozdziale pierwszym wyjaśniono definicje podstawowych terminów stosowanych do opisywania operacji humanitarnych. Zidentyfikowano także pojęcie interwencji humanitarnych, które nader często jest stosowane przez naukowców cywilnych oraz wysokich rangą przedstawicieli organizacji i instytucji cywilnych, a jest zupełnie pomijane w środowisku wojskowym. W rozdziale tym dokonano również podziału operacji humanitarnych oraz określono ich miejsce wśród operacji wojskowych.

W następnym drugim rozdziale, przedstawiono przebieg oraz określono kluczowe problemy w wybranych operacjach humanitarnych na przełomie XX i XXI wieku. Studiowaniem przypadków objęto następujące operacje: „Provide comfort” w północnym Iraku, „Provide Relief”, „Restore Hope” i „Continue Hope” w Somalii, „Provide Promise” w Bośni i Hercegowinie, „Support Hope” w Rwandzie, „Allied Harbour” w Albanii oraz „Enduring Freedom” w Afganistanie. Opisy tych operacji zawierają ogólne tło sytuacji, która spowodowała potrzebę przeprowadzenia tego rodzaju operacji, skład i liczebność lotnictwa wydzielonego do wykonania operacji humanitarnej, sposób i zakres jego użycia oraz osiągnięte rezultaty. Nie mniej ważne od wspomnianych zagadnień jest zwrócenie uwagi na zasadnicze problemy związane ze współpracą organizacji i agencji cywilnych z sojuszniczymi lub koalicyjnymi połączonymi siłami zadaniowymi. Wnioski przedstawione w końcowej części rozdziału odzwierciedlają prawidłowości wybranych operacji humanitarnych.

Rozdział trzeci obejmuje charakterystykę uczestników operacji humanitarnych, szczególny nacisk położono na charakterystyką organizacji i agencji cywilnych, które mogą współpracować z połączonymi siłami zadaniowymi, w tym również z lotnictwem. Wykazano ich rolę w operacjach humanitarnych oraz relacje mogące występować między nimi a lotnictwem działającym w ramach połączonych sił zadaniowych. W rozdziale tym wyodrębniono charakterystyczne rodzaje środowiska (otoczenia) operacyjnego oraz, co nie mniej ważne, wyjaśniono wpływ otoczenia na skład sił zadaniowych, zakres zadań, jakie będzie wykonywało lotnictwo i inne komponenty po-

łączonych sił. W rozdziale tym scharakteryzowano również zasady operacji humanitarnych, podkreślając ich uniwersalność.

Ponadto określono prawdopodobny skład połączonych sił zadaniowych i lotnictwa, które może być zaangażowane w przyszłych operacjach humanitarnych. Wyjaśniono ogólne założenia koncepcji przyszłych operacji humanitarnych, które mogą być prowadzone w różnych środowiskach, prognozując zakres użycia lotnictwa oraz jego prawdopodobne zadania. Ze względu na znaczenie problematyki dowodzenia i kontroli w operacjach humanitarnych wyjaśniono ją w odrębnym podrozdziale poza ogólną koncepcją użycia lotnictwa.

W zakończeniu zawarto ogólne refleksje dotyczące procesu badawczego oraz osiągniętych wyników. Wskazano, które zagadnienia powinny być nadal przedmiotem wnikliwych analiz i ocen. Zwrócono także uwagę, że opierając się na uzyskanych wnioskach, możliwe jest opracowanie conceptualnego modelu przyszłych operacji humanitarnych z udziałem lotnictwa zarówno w sprzyjającym środowisku, jak we wrogim, w którym trzeba liczyć się z możliwością zbrojnego oporu ze strony miejscowych sił. Uznano to za jedno z najważniejszych osiągnięć wyjaśnionych w studium, albowiem założono, że również w przyszłości – i to zarówno tej niedalekiej, jak i oddległej – operacje te będą istotnym elementem reagowania kryzysowego na świecie.

Niniejsze studium zawiera także załączniki uzupełniające zasadnicze treści opracowania. W załączniku pierwszym przedstawiono kalendarium przebiegu operacji „Allied Harbour”. Załącznik drugi wyjaśnia natomiast genezę powstania Regionalnego Ośrodka Koordynacji Przemieszczeń Powietrznych, który odegrał bardzo ważną rolę we wcześniejszych operacjach o charakterze reagowania kryzysowego, w tym również i humanitarnych. W załączniku trzecim scharakteryzowano bezzałogowe aparaty latające, które mogą znaleźć zastosowanie w przyszłych operacjach humanitarnych prowadzonych we wrogim środowisku. W załączniku czwartym wyjaśniono prawdopodobne scenariusze przyszłych operacji humanitarnych, które zostały opracowane przez ekspertów amerykańskich na podstawie wniosków i doświadczeń uzyskanych z przeprowadzonych do tej pory operacji. Na podkreślenie zasługuje prognoza sił, które będą niezbędne do wykonania poszczególnych operacji oraz określenie czasu ich trwania.

# 1. TERMINOLOGIA I PODZIAŁ OPERACJI HUMANITARNYCH

## 1.1. Klasyfikacja klęsk. Podstawowe pojęcia

Wyniki przeprowadzonych badań wskazują, że pomoc humanitarna nie jest jednakowo postrzegana przez różne środowiska, aktywnie uczestniczące w tej szczytnej działalności. Szeroko pojęta działalność humanitarna jest bowiem dziedziną w którą angażuje się przede wszystkim wiele cywilnych organizacji i agencji humanitarnych, agencji rządowych i pozarządowych, a ostatnio coraz częściej także siły zbrojne. Ponadto trzeba zdawać sobie sprawę, że uczestnicy operacji humanitarnych wywodzą się z różnych środowisk kulturowych, religijnych, posiadając różne możliwości co również nie jest bez wpływu na poglądy i praktyczne podejście w tego rodzaju operacjach. Zróżnicowane grono uczestników wymaga zatem wypracowania jednolitego systemu pojęciowego i posługiwania się nim<sup>8</sup>. Wydaje się, że fundamentalne znaczenie w tym względzie ma wyjaśnienie pojęcia klęski (katastrofy), dokonanie podziału tego zjawiska oraz zdefiniowanie samych operacji humanitarnych. Warto bowiem widzieć, co będzie stanowiło bodziec inicjujący operację humanitarną, wpływając jednocześnie na jej zakres.

**Klęska (katastrofa)** jest rezultatem poważnego załamania się relacji między człowiekiem a środowiskiem, w którym funkcjonuje. Innymi słowy, to poważne, niekorzystne i nagłe wydarzenie o tak dużej skali, że wymaga zastosowania środków zaradczych, które w danym momencie przekraczają możliwości państwa. Chcąc zatem uporać się z sytuacją kryzysową poszkodowane społeczeństwo potrzebuje dodatkowej pomocy, nader często dostarczanej przez inne państwo lub w ramach międzynarodowej działalności humanitarnej.

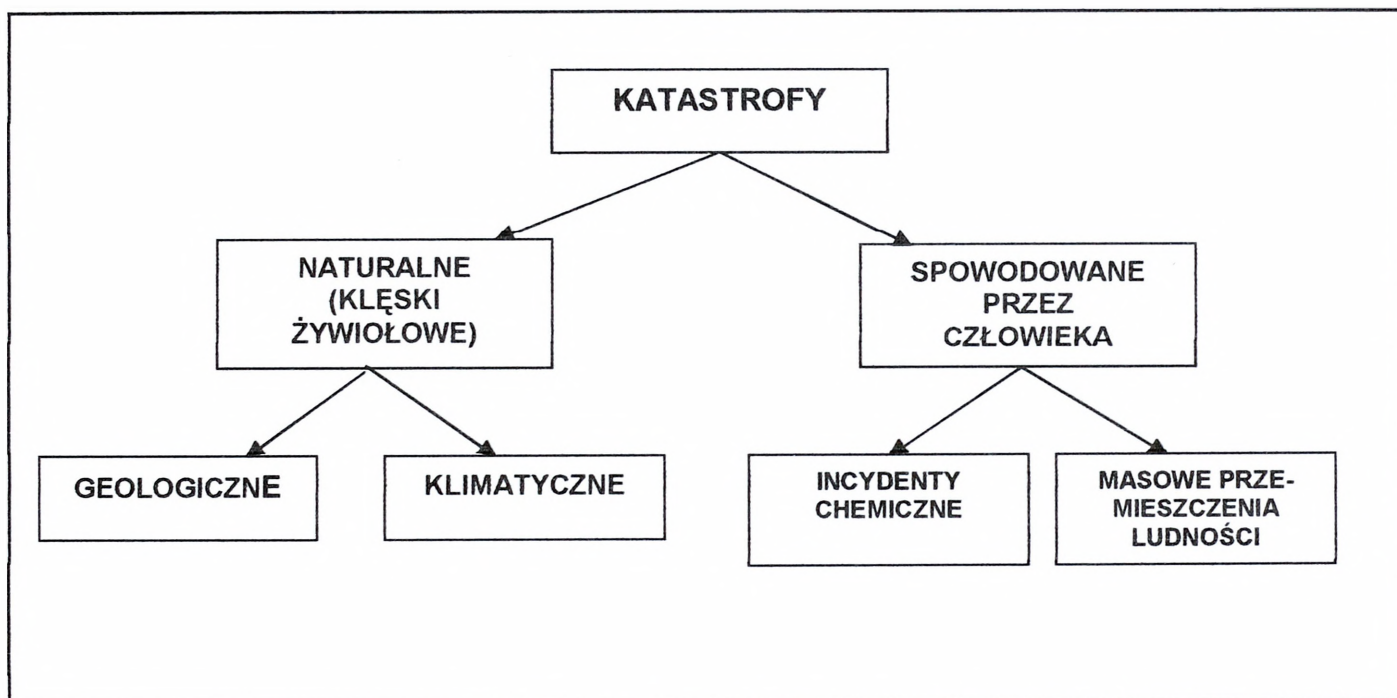
Ogólnie katastrofy można podzielić na dwie zasadnicze grupy: naturalne zwa-  
ne również klęskami żywiołowymi oraz spowodowane przez świadomą lub nieświadomą działalność człowieka (rys.2)<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> **System pojęciowy** określonej dziedziny wiedzy lub działalności ludzkiej jest to spójny zbiór pojęć zaspokajający potrzeby tej dziedziny. Użyty tu przymiotnik „spójny” należy rozumieć jako „uporządkowany w umyśle w sposób wewnętrznie niesprzeczny”, przy czym przysłówki „wewnętrznie” oznacza, że mamy na względzie tylko te pojęcia, które wchodzą w skład tego systemu. Jest rzeczą oczywistą, że każdy system pojęciowy jest abstraktem, jako że jest on zbiorem pojęć będących abstraktami. Liczba pojęć w danym systemie pojęciowym jest zawsze skończona, ale jest teoretycznie nieograniczona; w miarę poszerzania się naszej wiedzy liczba ta wzrasta. Zob. W. Nowicki, *Podstawy terminologii*, Polska Akademia Nauk Komisja Naukoznawstwa, Wydawnictwo Ossolineum, Wrocław 1986, s. 40.

<sup>9</sup> Zob. *Humanitarian /Disaster Relief Operations*, Joint Warfare Publication 3-52, The Joint Doctrine & Concepts Centre Ministry of Defence, Swindon, October 2002, s. 1-6.

**Kłęska żywiołowa** to nagły, potężny wstrząs w środowisku naturalnym, powodujący znaczne straty materialne, śmierć i cierpienia ludności cywilnej w poszkodowanym państwie, przy czym nie jest ona wywołana świadomą lub nieświadomą działalnością człowieka<sup>10</sup>. Trzeba jednak zaznaczyć, że niektóre klęski żywiołowe nie są zjawiskiem szybko zachodzącym, czego reprezentatywnym przykładem jest susza.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Humanitarian /Disaster Relief Operations*, Joint Warfare Publication 3-52, The Joint Doctrine & Concepts Centre Ministry of Defence, Swindon, October 2002, s.1-6.

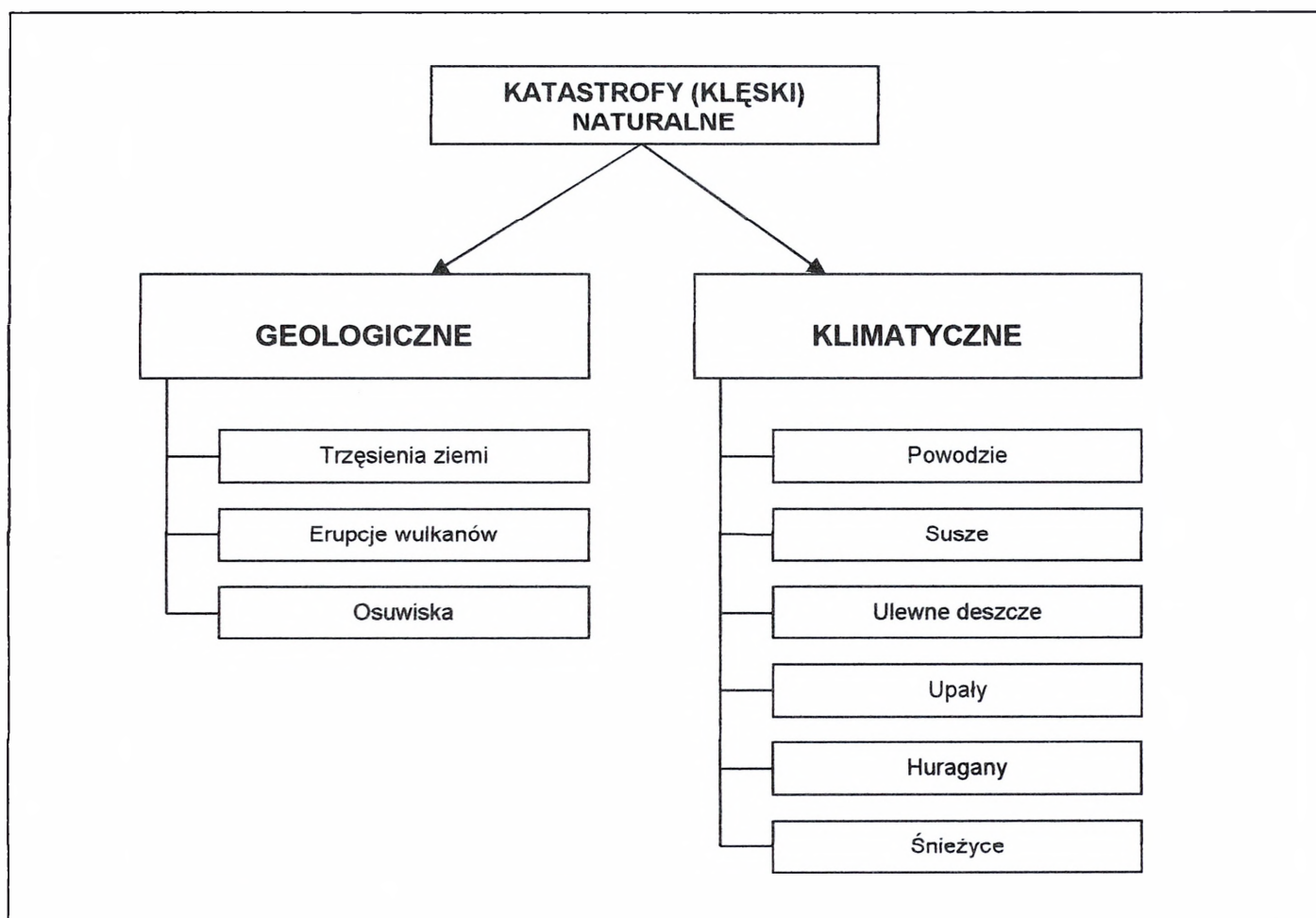
Rys. 2. Ogólna klasyfikacja klęsk

Ponadto klęski naturalne mogą być spowodowane lub spotęgowane działalnością ludzką przez niewłaściwe wykorzystanie lasów. Katastrofy naturalne można podzielić na dwie charakterystyczne grupy: **geologiczne**, obejmujące trzęsienia ziemi, erupcje wulkanów i osuwiska oraz **klimatyczne**, do których zalicza się powodzie, susze, ulewne deszcze, upały, huragany i śnieżyce (rys. 3)<sup>11</sup>. Przedstawiona zatem na ry-

<sup>10</sup> Por. **Kłęski żywiołowe** – zdarzenie, które powoduje lub może spowodować degradację środowiska, stwarzając poważne niebezpieczeństwo dla zdrowia i życia ludzi lub żywych zasobów przyrody oraz działalności gospodarczej. – *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa międzynarodowego (pod red. J. Pawłowskiego)*, AON, Warszawa 2002, s. 57; Jeszcze inna definicja klęski żywiołowej to wszelkie zdarzenia żywiołowe zagrażające bezpieczeństwu życia i mienia większej liczby osób albo mogące wywołać poważne zakłócenia gospodarki narodowej. – *Popularna encyklopedia powszechna*, t.8, Kraków 1995, s. 164.

<sup>11</sup> Zob. R. Grocki, *Vademecum zagrożeń*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2003, s. 9.

sunku 3 klasyfikacja jest uszczegółowieniem ogólnego podziału zaproponowanego przez autorów brytyjskiej doktryny poświęconej operacjom humanitarnym.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie R. Grocki, *Vademecum zagrożeń*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2003, s. 9.

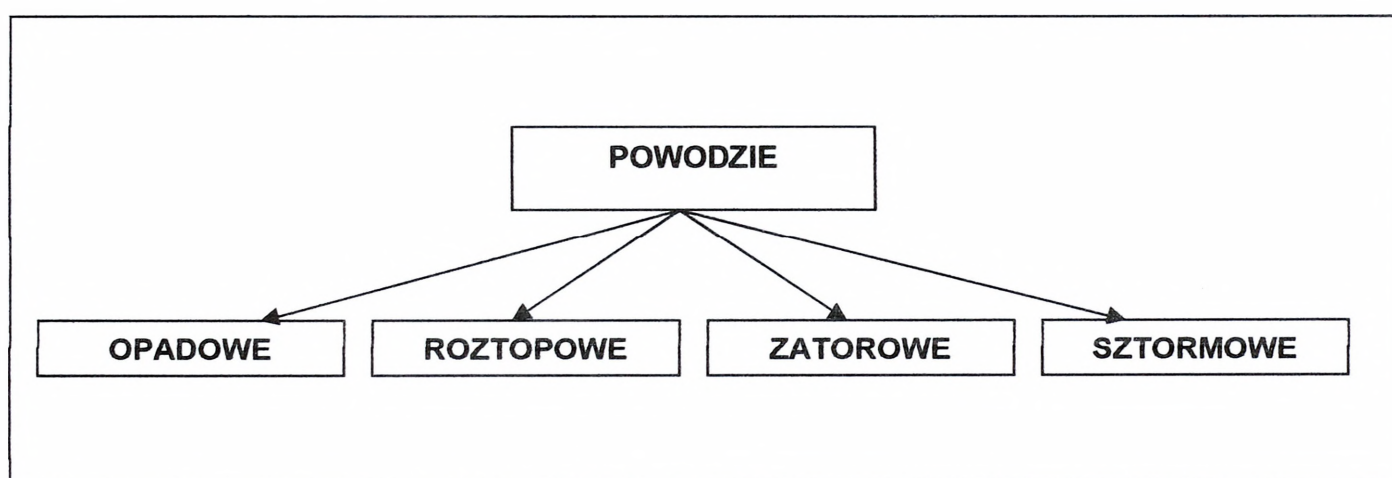
Rys. 3. Klasyfikacja klęsk (katastrof) naturalnych

W grupie katastrof (klęsk) określanych jako klimatyczne najczęściej występują powodzie. **Powódź** można zdefiniować jako *wezbranie, w wyniku którego wody rzeki po przekroczeniu stanu brzegowego lub przerwaniu wałów zalewają dolinę, zagrażając ludziom, powodują straty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*<sup>12</sup>. Charakteryzując to zjawisko, należy podkreślić, że jest ono losowe i nie ma możliwości precyzyjnego określenia czasu, miejsca występowania oraz jego wielkości. Podczas opadów, jak wyjaśnia Romuald Grocki, część wody wsiąka w glebę, część zatrzymuje się w zagłębieniach terenu, część paruje, a pozostała część odpływa. Odpływ ten przy dużym natężeniu powoduje wezbranie. Natężenie odpływu zależy od następujących czynników: rodzaju gleby, upraw i roślinności, zabudowy i zagospodarowania zlewu i stanu pogody oraz natężenia opadów lub topnienia śniegu. Na obszarach górskich,

<sup>12</sup> R. Grocki, *Vademecum zagrożeń*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2003, s. 13.

przy dużych spadkach zboczy intensywne spływanie wody do rzeki powoduje gwałtowny wzrost poziomu wody i wylew. Fala wezbrania ma w górach wielką siłę niszczącą.

Same powodzie, na co zwrócił uwagę wspomniany autor, można podzielić według następujących kryteriów: zasięgu, wielkości i genezy. Przyjmując zatem pierwsze kryterium, możliwe staje się wyodrębnienie powodzi lokalnych, regionalnych i krajowych. Uwzględnienie natomiast drugiego kryterium pozwala na wyszczególnienie powodzi zwyczajnych, wielkich i katastrofalnych. Ze względu na genezę powodzie dzieli się na cztery zasadnicze grupy: opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe (rys.4).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie R. Grocki, *Vademecum zagrożeń*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2003, s. 9.

Rys. 4. Podział powodzi ze względu na genezę

Zasięg i gwałtowność przebiegu **powodzi opadowych** zależą od charakteru deszczu, czasu jego trwania, stopnia uwilgotnienia zlewni w momencie występowania opadu oraz warunków fizjograficznych zlewni (ukształtowanie i pokrycie terenu). Z uwagi na charakter deszczu powodzie te można podzielić na powodzie wywołane deszczami: nawałnymi, frontalnymi i rozlewnymi<sup>13</sup>.

**Powodzie roztopowe** są związane z gwałtownym topnieniem pokrywy śnieżnej. Sprzyja temu ocieplenie z równoczesnym wystąpieniem deszczu przy jeszcze zamrożonym podłożu, co powoduje gwałtowny odpływ powierzchniowy.

**Powodzie zatorowe** podzielono z kolei na zatorowo-lodowe i zatorowo-śryżowe. Pierwszy rodzaj powodzi występuje w czasie spływu lodów i ma miejsce zarówno w rzekach górskich, jak i nizinnych. Natomiast powodzie zatorowo-śryżowe

<sup>13</sup> Tamże, s. 15.

mają miejsce przy znacznym obciążeniu przepływu lodem dennym i śryżem, co zmniejsza prędkość przepływu, powoduje spiętrzenie wody w korycie i wylewanie się jej na tereny przyległe.

**Powodzie sztormowe** są wywoływane silnymi wiatrami wiejącymi od morza w kierunku lądu i sytuacją baryczną. Wody morskie pod wpływem wiatru w zalewach i ujściach rzek utrudniają odpływ wód rzecznych, co powoduje ich piętrzenie i zalewanie terenów przyległych. Mogą one powstawać również w wyniku przelewania się wody przez wały lub inne zabezpieczenia przeciwpowodziowe terenów depresyjnych.

Reasumując należy stwierdzić, że powodzie niosą ze sobą ogromne zniszczenia. Oprócz podstawowego zagrożenia, jakim jest zalewanie terenów, w trakcie powodzi często są ofiary wśród ludności. Zniszczona zostaje także infrastruktura, drogi, mosty. Uszkodzone bywają zwykle linie telekomunikacyjne, ujęcia wody, linie energetyczne, a także obiekty kultury. W rezultacie tych zniszczeń może dojść do braku wody pitnej, zatruc, epidemii, plag gryzoni oraz owadów. Występują także poważne problemy z śmieciami oraz zniszczonym przez powódź dobytkiem. Należy uwzględnić również konieczność zapewnienia mieszkań zastępczych tym rodzinom, które straciły własne mieszkania i domy.

W grupie klęsk żywiołowych określonych jako geologiczne najczęściej występuje **trzęsienie ziemi**. Po powodziach i tajfunach jest ono trzecim z kolei zagrożeniem wywoływanym przez naturę (przyrodę). **Trzęsienie ziemi** można zdefiniować jako *zjawisko, które polega na uwolnieniu dużych ilości energii zgromadzonych wewnątrz ziemi*. Część tej energii, jak wyjaśnia Romuald Grocki, wydziela się w postaci fal sejsmicznych, które powodują nieodwracalne zmiany ośrodka skalnego. Przyczyną tego zjawiska są naprężenia skalne zlokalizowane w obrębie uskoków. Uwzględniając głębokość hipocentrum, trzęsienia ziemi podzielono na: płytkie, pośrednie i głębokie<sup>14</sup>.

Dobrze znanym zagrożeniem w grupie klęsk klimatycznych jest **huragan**. Eksperci zajmujący się tego rodzaju klęskami podkreślają, z czym można się zgodzić, że huragan jest zjawiskiem budzącym nie tylko strach, ale także ludzką ciekawość. Huragan to wielki tropikalny cyklon formujący się w rejonie Morza Karaibskiego, który zwykle przemieszcza się ku północy. Potocznie jest natomiast określany jako wiatr o dużej, katastrofalnej sile. Prędkość wiatru huraganu jest różna w zależ-

---

<sup>14</sup> Tamże, s. 21.

ności od odległości centrum. Siła wiatru jest podstawowym źródłem zniszczeń obejmujących między innymi budynki, mosty, systemy wodonośne i drenażowe. Skutki wtórne działania huraganu to zniszczenia linii energetycznych i telekomunikacyjnych, zablokowanie dróg, szlaków komunikacyjnych, upraw rolnych i drzewostanu. Brak prądu i wody pitnej sprzyja szerzeniu się epidemii.

**Susza** stanowi potencjalnie największe zagrożenie zarówno pod względem ekonomicznym, jak i społecznym. Wynika to z faktu, że może ona wystąpić wszędzie, a jej czas jest trudny do przewidzenia. W skrajnych wypadkach może trwać nawet całe lata. Najogólniej **suszę** zdefiniowano *jako deficyt wody na określonym obszarze*. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że w definicji tej nie uwzględniono zarówno wielkości wspomnianego deficytu, jak i czasu jego trwania. Jak wykazał Romuald Grocki suszę można podzielić na: meteorologiczną, hydrologiczną oraz rolniczą.

**Susza meteorologiczna** jest związana ze zjawiskiem redukcji opadów przez dłuższy czas (miesiąc, rok lub dłużej). **Susza hydrologiczna** odnosi się do znacznej redukcji wody w rzekach, jeziorach i wodach gruntowych i z reguły jest konsekwencją suszy meteorologicznej. Susza rolnicza jest wynikiem obu opisanych susz i oddziałuje bezpośrednio na obszar działalności człowieka – gospodarkę rolną<sup>15</sup>. Należy zwrócić uwagę, że skutki suszy zależą przede wszystkim od czasu jej trwania oraz systemu zabezpieczeń przed nią w danym regionie. Warto również podkreślić, że zjawisko to wcale nie jest charakterystyczne wyłącznie dla krajów (państw), gdzie występują wysokie temperatury. Doceniając niebezpieczeństwo wynikające z występowania suszy, trzeba zdawać sobie sprawę, że to zjawisko występuje już w 19 krajach z tendencją do powiększania się ich liczby<sup>16</sup>. Rodzi to konflikty na tle wykorzystania wód rzecznych, jak np. konflikt między Izraelem a krajami arabskimi.

**Tsunami** to ogromne fale o niespotykanej sile niszczenia, osiągające wysokość 30 metrów, które rozchodzą się z prędkością ponad 1000 km/h. Nazwa tego zjawiska pochodzi z języka japońskiego, w którym tsunami oznacza falę portową. Fale te powstają w wyniku podwodnych trzęsień ziemi. Najbardziej narażone na działanie tsunami są zatem obszary erupcji wulkanów oraz regiony (rejony), gdzie występują trzęsienia ziemi. Drugim źródłem powstawania tsunami są ogromne osuwiska, które docierają z olbrzymią siłą do wody, i uderzając w nią i dno, powodują powstawanie fali. Trzecim źródłem powstawania tsunami są podwodne erupcje wulkanów.

---

<sup>15</sup> Tamże, s. 43.

<sup>16</sup> Tamże, s. 151.

Ze względu na odległości pomiędzy grzbietami oraz prędkość rozchodzenia się (dochodzi ona nawet do 800 km/h) fala tsunami znacznie różni się od typowej fali morskiej. Biorąc pod uwagę ciśnienie fali uderzeniowej, wynoszące około 10 000 kg/m<sup>2</sup>, zrozumiałe jest, że niszczy ona wszystko co spotka na swojej drodze. Zniszczeniu ulegają zatem wszystkie urządzenia na nabrzeżu, statki rybackie, sieci, zwierzęta. Domy znajdujące się w pobliżu zostają zburzone i porwane do morza. Do skutków wtórnych tsunami można zaliczyć przede wszystkim groźbę epidemii, ale także nie funkcjonuje system łączności, brakuje energii elektrycznej, a ziemia wymaga rekultywacji.

Należy zauważyć, że tylko w ostatnich dwóch dekadach XX wieku ponad 3 miliony ludzi zginęło w wyniku klęsk żywiołowych wywołanych anomaliami pogodowymi, które są z kolei spowodowane globalnym ociepleniem oraz innymi związanymi z tym zjawiskiem zmianami atmosferycznymi<sup>17</sup>. Wpływ na tak duże straty osobowe miała ponadto wzrastająca z roku na rok liczba ludności zamieszkującej naszą planetę. Spowodowało to konieczność wykorzystania wszelkich możliwych do zamieszkania przestrzeni, włącznie z terenami o właściwościach sejsmicznych czy też terenami podatnymi na powodzie.

Na podstawie wyników uzyskanych w procesie badawczym można wyodrębnić inną charakterystyczną grupę zagrożeń – zagrożenia techniczne. Zagrożenia te obejmują awarie chemiczne i radiacyjne, pożary oraz katastrofy budowlane (rys. 5).

**Awarie chemiczne i radiacyjne**<sup>18</sup> są równie niebezpiecznym zjawiskiem jak wymienione i pokrótce scharakteryzowane katastrofy naturalne (klęski żywiołowe). Duże znaczenie w tym względzie odgrywają elektrownie jądrowe. Potrzeba ich funkcjonowania w systemie energetycznym stała się przedmiotem stałej, długoletniej dyskusji i obaw opinii publicznej. Stało się tak od 26 kwietnia 1986 roku, kiedy to nastąpiła eksplozja jednego z czterech bloków elektrowni atomowej w Czarnobylu. Jak pamiętamy, zginęło wówczas bardzo wiele osób znajdujących się w bezpośrednim zasięgu wybuchu, a radioaktywna chmura przeszła niemal przez całą Europę. Skutki tego wybuchu są odczuwalne do dzisiaj na Białorusi i Ukrainie. Wszystkie elektrownie jądrowe zarówno już istniejące, jak i budowane wywołują liczne protesty, głównie

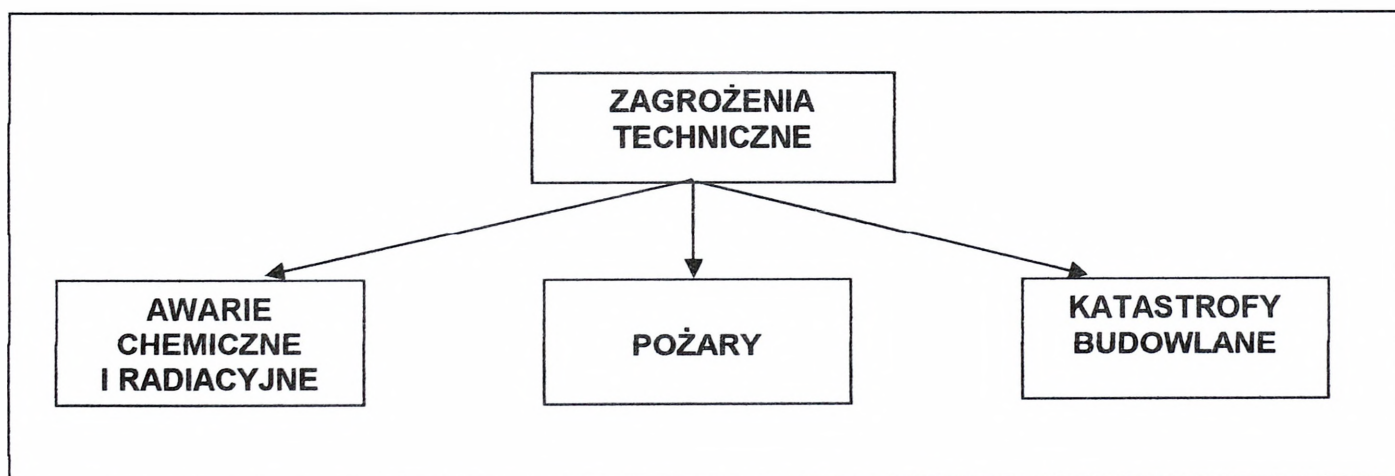
---

<sup>17</sup> E. Tsui, *International Response to Complex Emergencies and Natural Disasters* [w:] *Emergency Relief Operations* (edited by K. M. Cahilla), Fordham University Press and the Center for International Health and Cooperation, New York 2003, s. 35.

<sup>18</sup> **Awaria** to nagłe uszkodzenie maszyny lub urządzenia technicznego, uniemożliwiające dalsze jej funkcjonowanie.

organizacji ekologicznych, ale też i niektórych państw sąsiednich. Głównym argumentem jest wspomniany Czarnobyl. Należy także mieć świadomość istnienia poważnych problemów związanych z transportem i magazynowaniem odpadów radioaktywnych<sup>19</sup>. Należy zwrócić uwagę także na gwałtowny rozwój przemysłu chemicznego i wynikające z tego konsekwencje. Środki toksyczne stosowane są w wielu gałęziach przemysłu. Wydostanie się tych środków, które są zwykle wysokotoksycznymi związkami chemicznymi ze zbiorników, cystern lub aparatury technologicznej może być wyjątkowo groźne dla ludzi i środowiska naturalnego. Uwolnienie się materiałów niebezpiecznych związane jest zawsze z powstaniem strefy zagrożenia. Może ona sięgać od kilku metrów do kilkuset kilometrów.

**Pożary** w literaturze anglojęzycznej określane jako dzikie pożary (ang. wildfire) wybuchają najczęściej w wyniku lekkomyślnego postępowania człowieka. Pożary powstają także od piorunów. Pożar zdefiniowano jako *niekontrolowany proces palenia się w miejscu do tego nieprzeznaczonym, powodujący straty i zagrożenie*<sup>20</sup>.



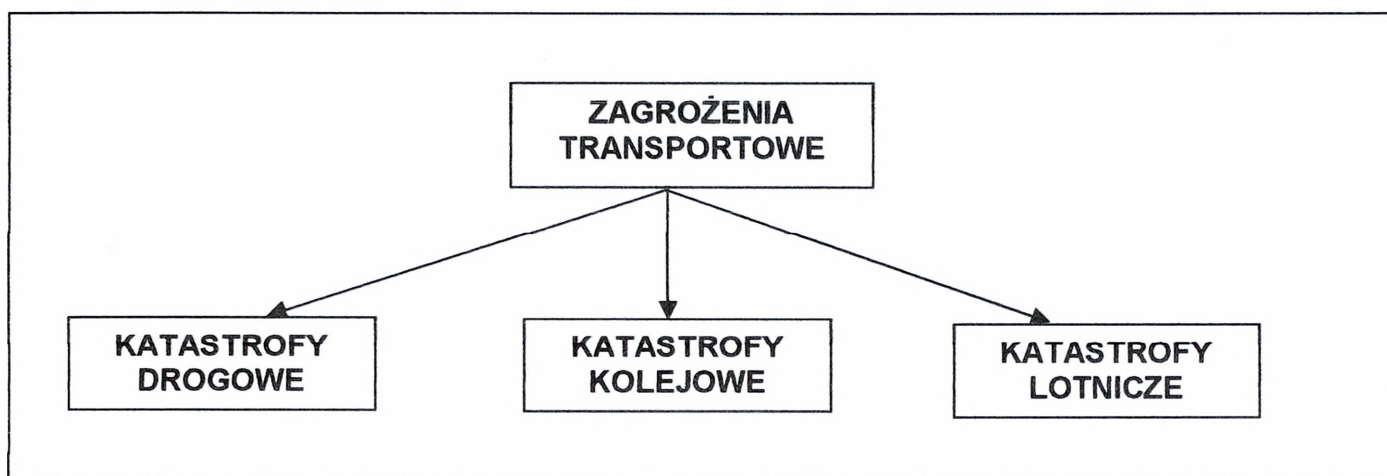
Źródło: Opracowanie własne na podstawie R. Grocki, *Vademecum zagrożeń*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2003, s. 47.

Rys. 5. Klasyfikacja zagrożeń technicznych

Wśród współczesnych i perspektywicznych zagrożeń mogących negatywnie wpłynąć na życie i zdrowie człowieka należy uwzględnić także zagrożenia transportowe, obejmujące następujące katastrofy: drogowe, kolejowe i powietrzne (rys. 6). Wymienione katastrofy, jak wykazują statystyki, przynoszą tysiące ofiar rocznie.

<sup>19</sup> Cz. Mojsiewicz, *Leksykon problemów międzynarodowych i konfliktów zbrojnych*, Wydawnictwo Atla 2, Wrocław 1999, s. 48 i 49.

<sup>20</sup> Tamże, s. 47.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie R. Grocki, *Vademecum zagrożeń*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2003, s. 9.

Rys. 6. Klasyfikacja zagrożeń transportowych

**Katastrofa drogowa** – to *nagle, nieprzewidziane zdarzenie z udziałem środków transportu ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji zbiorowej w trakcie ich ruchu lub postoju, mające miejsce na komunikacyjnych szlakach drogowych, podczas którego wystąpiło zagrożenie dla życia, zdrowia i mienia*<sup>21</sup>. Należy podkreślić, że pojedyncze zdarzenie (wypadek drogowy) nie jest jeszcze katastrofą w całym tego słowa znaczeniu, ale suma pojedynczych zdarzeń jest już katastrofą społeczną.

**Katastrofa kolejowa** – to *nagle, nieprzewidziane zdarzenie z udziałem środków transportu w trakcie ich ruchu lub na postoju, mające miejsce na szlakach i terenach kolejowych, podczas którego wystąpiło zbiorowe zagrożenie dla życia, zdrowia i mienia*. Przyczyną tego rodzaju katastrof są zwykle awarie taboru kolejowego; zły stan techniczny torowisk oraz niekorzystne warunki atmosferyczne. Bardzo często do katastrof kolejowych dochodzi w wyniku błędów popełnianych przez człowieka. Wydarzenia w Madrycie wyraźnie wykazały, że w dobie rosnącego zagrożenia ze strony ugrupowań terrorystycznych katastrofy kolejowe mogą być również wynikiem (efektem) tej działalności. Pierwotnym skutkiem katastrofy kolejowej są stosunkowo duże straty materialne, znaczna liczba zabitych i rannych oraz zniszczone tory i trakcja elektryczna. Skutkiem wtórnym natomiast mogą być pożary, wybuchy, uwolnienia się materiałów niebezpiecznych i w następstwie tego skażenia terenu i atmosfery.

**Katastrofa lotnicza** – to *nagle, nieprzewidziane zdarzenie z udziałem środków transportu lotniczego w trakcie ich lotu lub postoju na lotnisku, podczas którego wystąpiło zbiorowe zagrożenie życia, zdrowia i mienia oraz środowiska naturalne-*

<sup>21</sup> R. Grocki, *Vademecum ...*wyd. cyt., s. 57.

go<sup>22</sup>. Bezpośrednim rezultatem katastrofy w powietrzu są: straty w ludziach oraz duże straty materialne. Jeśli natomiast do katastrofy dochodzi na lotnisku lub poza nim na lądzie to powoduje ona znaczne straty w ludziach, duże straty materialne oraz pożary i wybuchy. Skutki wtórne katastrofy lotniczej mającej miejsce w powietrzu – to prawdopodobne uszkodzenia spowodowane spadającymi elementami rozbitego samolotu. W wypadku natomiast katastrofy na lotnisku lub poza nim na lądzie istnieje możliwość wystąpienia pożarów, wybuchów, skażenia atmosfery i gleby. Należy również brać pod uwagę katastrofę lotniczą, która będzie celowo spowodowana przez człowieka (akt terrorystyczny). Ataki terrorystyczne z wykorzystaniem samolotu jako środka rażenia, co wykazały wydarzenia w Stanach Zjednoczonych we wrześniu 2001 roku, mogą przynieść jeszcze bardziej tragiczne skutki<sup>23</sup>.

Podłożem kryzysów humanitarnych jest także świadoma działalność ludzka, której przejawem są konflikty zbrojne zarówno wewnętrzne jak i międzynarodowe (międzypaństwowe). Jest to druga, podstawowa grupa zagrożeń, którym jak wynika z doświadczeń minionej dekady, wyjątkowo trudno jest zapobiec.

**Konflikt międzynarodowy** – to termin odnoszący się do sporów międzynarodowych, które osiągnęły najostrzejszą formę; groźbę użycia siły lub już dokonanego starcia militarnego. Przyjmując zachowanie się stron za kryterium podziału konfliktów międzynarodowych, można wyróżnić konflikty werbalne (protest, sprzeciw, ostrzeżenie, groźba) oraz akcje konfliktowe (zerwanie stosunków dyplomatycznych, konfiskata, blokada, demonstracja siły, użycie siły). Konflikty międzynarodowe oznaczają rozciągniętą w czasie walkę dwóch lub więcej podmiotów prawa międzynarodowego<sup>24</sup>.

**Konflikty o niskiej intensywności** (ang. Low-Intensity Conflicts) – to konflikty zbrojne lokalne (regionalne), ograniczone co do celów politycznych lub ekonomicznych, z zastosowaniem ograniczonych sił i środków. Strategia tych konfliktów zakłada utrzymanie zdolności do prowadzenia różnego rodzaju akcji o charakterze militarnym, mającym na celu opanowanie i obronę określonych terytoriów, wymuszenie posłuszeństwa, podporządkowanie ludności i jej ochronę, narzucanie lub ochronę istniejącego systemu prawnego i porządku wewnętrznego, utrzymanie wpływów politycznych i ekonomicznych na pewnych obszarach lub określonych krajach<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> Tamże, s. 9.

<sup>23</sup> Zob. M. Marszałek, *Polityczno-wojskowe aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach pozawojennych. Etap 1. Użycie komponentu w walce z terroryzmem*, AON, Warszawa 2003.

<sup>24</sup> Tamże, s. 190.

<sup>25</sup> Cz. Mojsiewicz, *Leksykon współczesnych międzynarodowych...wyd. cyt.*, s. 191.

Każdy z wymienionych tu konfliktów może stać się przyczyną kryzysu humanitarnego. Po zakończeniu zimnej wojny uległa wyraźnej zmianie nie tylko liczba samych konfliktów zbrojnych, ale również ich istota. Na przełomie XX i XXI wieku zdecydowana większość z odnotowanych konfliktów była konfliktami wewnętrznymi, które okazały się dla ludności cywilnej bardziej brzemiennie w skutkach niż tradycyjne konflikty międzypaństwowe. Należy zwrócić uwagę, że w wyniku tych konfliktów, w omawianym przedziale czasowym musiało ratować się ucieczką około 40 milionów ludzi<sup>26</sup>. Ocenia się, że bez względu na poszczególne przypadki konfliktów ich efekty są bardzo podobne.

Rezultaty przeprowadzonych badań wskazują, że w wyniku takich działań najbardziej poszkodowana jest zwykle ludność cywilna, która angażowała się bezpośrednio w działania zbrojne. Regina Artymiak wykazała, że w konfliktach etnicznych w Afryce, niektórych krajach Azji, a nawet Ameryki Łacińskiej ludność cywilna to około 80-85% ofiar. Spostrzeżenie to można odnieść do konfliktów etnicznych w byłej Jugosławii czy Związku Radzieckim. Wśród walczących stron rosło przekonanie – co z moralnego punktu widzenia jest naganne – że ludność cywilna przeciwnika stanowi całkowicie uprawniony cel ataku<sup>27</sup>. Ocenia się, że takie myślenie i działanie prowadzi wprost do biologicznego wyniszczenia talentów, energii i zasobów genetycznych. Do świadomości ludzkiej powinny przemawiać cyfry wskazujące, że liczba zabitych z premedytacją – nie w walce, ale z najróżniejszych pobudek ideologicznych u progu XXI wieku sięgała 80 milionów. Uzasadnione stało się zatem wprowadzenie i posługiwanie się w naukach wojskowych takimi pojęciami jak ludobójstwo i czystki etniczne.

**Ludobójstwo** – to akty popełniane z zamiarem całkowitego lub częściowego wyniszczenia grup narodowościowych, etnicznych, rasowych lub religijnych. Społeczność międzynarodowa jednoznacznie określiła je jako najbardziej odrażające zjawisko XX wieku. Uznane przez prawo międzynarodowe za najcięższe przestępstwo. Należy podkreślić, że sam termin „ludobójstwo” pojawił się po raz pierwszy w akcie oskarżenia zbrodniarzy hitlerowskich przez Międzynarodowy Trybunał Wojskowy w Norymberdze. Trudno jest zrozumieć motywy i głębię upadku moralnego złoczyńców dopuszczających się zbrodni ludobójstwa. Organizacja Narodów Zjedno-

<sup>26</sup> Zob. E. Tsui, *International...wyd. cyt.*, s. 35.

<sup>27</sup> R. Artymiak, *Wojny i konflikty w XX wieku [w:] Konflikty współczesnego świata (pod red. R. Borkowskiego)*, AGH Uczelniane Wydawnictwa Naukowo-techniczne, Kraków 2001, s. 50.

czonych uchwaliła 9 grudnia 1948 roku konwencję w sprawie zapobiegania i karania zbrodni ludobójstwa<sup>28</sup>.

**Czystki etniczne** – to nowe pojęcie wyjaśniające znaną od wieków nielegalną i nieczystą politykę, która polega na wypędzeniu (usunięciu) określonych grup narodowościowych, zwykle mniejszości narodowych, dokonywanemu poprzez deportację, mordowanie, ludobójstwo oraz inne formy przemocy na terenie kraju w celu zdominowania społeczeństwa danego państwa, zdobycia nowych terenów lub przejęcia kontroli w kraju<sup>29</sup>. Należy podkreślić, że czystki etniczne są zjawiskiem charakterystycznym dla konfliktów wewnętrznych, które, jak wykazali naukowcy ze Sztokholmskiego Instytutu Badań nad Pokojem, zdominowały konflikty lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia<sup>30</sup>. Głębokim echem wśród społeczności międzynarodowej odbiły się zatem wydarzenia, których nieodłącznym elementem były czystki etniczne, jakich dokonywały zwaśnione strony w Rwandzie, Bośni i Hercegowinie oraz w Kosowie.

Mianem **uchodźców** przyjęto określać osoby cywilne, które z powodu rzeczywistego lub pozornego zagrożenia musiały opuścić miejsca zamieszkania, by znaleźć bezpieczne miejsca poza granicami państwa. Zgodnie natomiast z Konwencją o statusie uchodźców, podpisaną w Genewie 28 lipca 1955 roku uchodźcami są osoby znajdujące się poza państwem, którego są obywatelami, i które na skutek uzasadnionej obawy przed prześladowaniem z powodu swojej rasy, religii, narodowości, przynależności do określonej grupy społecznej lub z powodu przekonań politycznych nie mogą lub nie chcą korzystać z ochrony tego państwa. Uchodźstwo jest zjawiskiem powszechnie znanym w historii i zawsze towarzyszyło wojnom między państwami, wojnom domowym, walkom religijnym, rewolucjom i powstaniom zbrojnym<sup>31</sup>.

W terminologii humanitarnej stosowane jest także określenie **uchodźstwo wewnętrzne**. Odnosi się ono do osób uciekających przed przemocą i prześladowaniem, które nie przekroczyły granicy własnego państwa. Nadal nie ma jednakże formalnej i prawnej definicji tego pojęcia. W literaturze przedmiotu określenie **uchodźca**

---

<sup>28</sup> Cz. Mojsiewicz, *Leksykon ...* wyd. cyt., s. 130.

<sup>29</sup> S.W.A. Gunn, *The Language of Disasters: A Brief Terminology of Disaster Management and Humanitarian Action* [w:] *Basic of International Humanitarian Missions* (edited by K. McKahill), Fordham University Press and Center for International Health and Cooperation, New York 2003, s. 41.

<sup>30</sup> Zob. *Zapobieganie konfliktom* (tytuł oryginału: *Peace, security and Conflict Prevention*), SIPRI-UNESCO Handbook, Warszawa 2000, s. 13.

<sup>31</sup> Za pierwszy przypadek uchodźstwa uznano wygnanie mieszkańców Jerozolimy przez króla Babilonii Nabuchodonozora (587 p.n.e.). – Zob. *Leksykon współczesnych międzynarodowych stosunków politycznych* (pod red. Cz. Mojsiewicza), Wydawnictwo Atła 2, Wrocław 2004, s. 373.

wewnętrzny stosowane jest do osób, które w rezultacie prześladowań, konfliktów zbrojnych lub przemocy zostały zmuszone do porzucenia swoich domostw i swojego stałego miejsca pobytu, pozostając jednak w granicach swego państwa. Przy całej złożoności zjawiska można ustalić, że istnieją różnorodne sytuacje powodujące uchodźstwo wewnętrzne. Jest to skutek spontanicznych ucieczek spowodowanych niszczycielskimi konfliktami zbrojnymi. Może to być również rezultat wysiedleń celowo przeprowadzonych i dokonywanych z zastosowaniem siły oraz łamaniem praw człowieka. Programy zorganizowanych przesiedleń często realizowane są jako sposób zwalczania rebeliantów, wyludnienie obszarów zamieszkałych przez zwolenników zbrojnej opozycji i pozbawienie jej zaplecza wśród ludności wiejskiej<sup>32</sup>.

**Wygnańcy** z kolei są osobami cywilnymi, które bez ich zgody zostały siłą wyrzucone poza naturalne granice zamieszkiwanego kraju<sup>33</sup>.

Oprócz pojęć bezpośrednio związanych z klęskami wskazane wydaje się wyjaśnienie również bardziej ogólnych terminów, takich jak: zagrożenie, ryzyko, akceptowalne ryzyko, zarządzanie katastrofami, kryzys oraz kryzys międzynarodowy.

**Zagrożenie (niebezpieczeństwo)** – to pojęcie w opracowaniach anglojęzycznych określane jako prawdopodobieństwo wystąpienia klęski (katastrofy) wywołanej przez siły natury, spowodowanej uszkodzeniem wyprodukowanych przez człowieka środków energii (np. reaktor atomowy) bądź też wynikającej z niekontrolowanej działalności ludzkiej (np. konflikt zbrojny). Należy nadmienić, że niektórzy autorzy używają tego terminu w szerszym zakresie, uwzględniając wrażliwość, elementy i konsekwencje ryzyka<sup>34</sup>.

**Ryzyko** natomiast jest w ogólnym rozumieniu *produktem zagrożenia i wrażliwości*<sup>35</sup>. **Akceptowane ryzyko** – to możliwe straty i uzgodnione warunki lub stopień start ludzkich, ekonomicznych i zniszczeń materialnych, które państwo lub społeczeństwo jest w stanie zaakceptować jako dopuszczalne, uznając je za lepsze wyjście niż zapewnienie koniecznych środków finansowych oraz innych zasobów materialnych służących obniżeniu poziomu tego ryzyka.

---

<sup>32</sup> Tamże, s. 375.

<sup>33</sup> Te dwie wymienione kategorie poszkodowanych ludzi zostały zdefiniowane przez Departament Obrony, a ich definicje zostały zawarte w doktrynie Joint Publication 1-02.

<sup>34</sup> **Wrażliwy** – łatwo, szybko, silnie reagujący na wpływy z zewnątrz, mało odporny. – Słownik współczesnego języka polskiego, Wydawnictwo Wilga, Warszawa 1996, s. 1247.

<sup>35</sup> **Ryzyko** – 1) możliwość niepowodzenia, porażki, strat; przedsięwzięcie, czyn, którego wynik jest niepewny, wątpliwy; 2) możliwość powstania szkody, obciążająca osobę poszkodowaną niezależnie od jej winy (o ile umowa lub przepis prawny nie zobowiązały innych osób do wyrównania szkody). Tamże, s. 990.

W wielu krajach zarządzanie kryzysowe (crisis management) używane jest zamiennie z określeniem zarządzanie katastrofami (disaster management) lub zarządzanie w sytuacjach nadzwyczajnych (emergency management).

**Zarządzanie katastrofami** obejmuje rozsądne i naukowo uzasadnione zastosowanie przez różne organy rządowe procesu decyzyjnego, technik zarządzania oraz wykorzystanie niezbędnych środków w poszczególnych fazach katastrofy, począwszy od zapobiegania i przygotowania, poprzez planowanie, podjęcie natychmiastowej reakcji, redukcji zniszczeń, na odbudowie i rozwoju skończywszy<sup>36</sup>.

**Kryzys** (łac. *crisis* i gr.: *krisis* – *przesilenie, przełom, rozstrzygnięcie*) jako kategoria społeczna – to sytuacja, w której można zaobserwować zjawisko wyrażania na masową skalę niezadowolenia społecznego, mające swe źródła w poważnych problemach ekonomicznych państwa lub/oraz w znacznym i rosnącym poziomie niepokoju społecznego, który uzewnętrznia się również w niekonwencjonalnych formach – partycypacji obywatelskiej lub/oraz w zagrożeniu bezpieczeństwa i integralności kraju. Oczywistą konsekwencją wystąpienia stanu kryzysowego pozostaje niemożność kontynuowania dotychczasowego kierunku polityki czy też stylu jej uprawiania<sup>37</sup>.

**Kryzys międzynarodowy** – to *poważne zakłócenie stosunków międzynarodowych, załamanie się współpracy międzynarodowej*. Pojęciem kryzysu międzynarodowego określa się również moment zwrotny, przesilenie w fazie napięcia międzynarodowego<sup>38</sup>.

## 1.2. Identyfikacja operacji humanitarnych

Państwa członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego zaakceptowały udział swoich sił zbrojnych w operacjach humanitarnych. Pomoc humanitarna znalazła zatem odzwierciedlenie w doktrynach NATO poświęconych operacjom pozawojennym, operacjom wsparcia pokoju oraz operacjom reagowania kryzysowego, nieobjętym postanowieniami artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego. W przeciwieństwie do sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii nie ma natomiast doktryny, która dotyczyłaby wyłącznie operacji humanitarnych.

<sup>36</sup> S.W.A. Gunn, *The Language...*s. 38.

<sup>37</sup> *Leksykon politologii* (pod red. A. Antoszewskiego i R. Herbuta), Wydawnictwo Atla 2, Wrocław 2004, s. 197 i 198.

<sup>38</sup> Tamże, s. 199.

Pomimo stwierdzonych pewnych rozbieżności w doktrynach, za fundamentalne pojęcie można uznać operacje (działania) humanitarne. W wymienionych doktrynach sojuszniczych operacje te zdefiniowano jako *misje wykonywane w celu ulżenia (niesienia pomocy) cierpiącej ludności, szczególnie w okolicznościach, kiedy odpowiedzialne władze w regionie nie są w stanie lub nie chcą udzielić stosownej pomocy własnemu społeczeństwu*<sup>39</sup>. Z definicji tej wynika, że Sojusz Północnoatlantycki odnosi się do reagowania na klęski humanitarne mogące wystąpić poza terytorium jego państw członkowskich, pozostawiając odpowiedzialność za wykonanie operacji humanitarnych na terenie kraju w gestii (odpowiedzialności) organów narodowych.

Zgodnie z zapisami zawartymi w doktrynie AJP 3.4 *Non-Article 5 Crisis Response Operations*, w operacjach kierowanych przez NATO siły sojusznicze mogą wykonywać zadania w ramach **wsparcia działań humanitarnych**, lecz będzie to miało miejsce tylko w sytuacjach wyjątkowych, po zgłoszonej wcześniej prośbie ze strony poszkodowanego państwa lub organizacji międzynarodowej. Zadania realizowane przez komponent wojskowy mogą poprzedzać lub towarzyszyć prowadzonej przez wyspecjalizowane organizacje cywilne działalności humanitarnej. Operacje te mogą być reakcją na opisane w podrozdziale pierwszym klęski żywiołowe lub katastrofy spowodowane działalnością człowieka, do których zaliczono nie tylko skażenia radioaktywne, biologiczne i chemiczne, ale również konsekwencje politycznych, etnicznych, religijnych prześladowań oraz skutki działań wojennych.

Autorzy doktryny słusznie przyjęli, że działalność humanitarna jest zwykle misją wykonywaną przez organizacje i agencje cywilne, zaznaczając jednak, że zaangażowanie komponentu wojskowego będzie obejmowało wypełnienie tych funkcji, które nie mogą być wykonane przez te organizacje w standardowo wymaganym zakresie. Twórcy doktryny zwrócili także uwagę, że w wypadku konfliktu zbrojnego, w którym jedna ze zważnionych stron celowo utrudnia lub uniemożliwia pomoc humanitarną dla strony przeciwnej, wymóg obrony personelu dostarczającego zapasy, jak i samych zapasów, staje się koniecznością. W doktrynie sojuszniczej poświęconej operacjom reagowania kryzysowego wyróżniono dwie kategorie operacji humanitarnych: **pomoc wygnańcom** (w tym także wewnętrznym) i **uchodźcom** oraz **działania humanitarne**<sup>40</sup>.

---

<sup>39</sup> Allied Joint Publication 3.4 *Non-Article 5 Crisis Response Operations*, NATO MAS 2004, s. 4-1.

<sup>40</sup> Tamże, s. 4-1.

Celem pierwszej kategorii operacji jest dostarczenie podstawowych środków niezbędnych do przetrwania (woda, żywność, schronienie, paliwo, opieka lekarska) dużym grupom, ludności, które siłą zostały zmuszone do opuszczenia swoich stałych miejsc zamieszkania, lub uczynili to z własnej woli, obawiając się o swoje życie. Pomoc udzielana tej ludności może obejmować wsparcie w zakresie przygotowania obozów, dostarczania zaopatrzenia oraz przemieszczania tych ludzi do innych krajów, obozów lub innych miejsc uznanych za bezpieczne. Chociaż w doktrynie przyjęto, iż siły zbrojne Sojuszu Północnoatlantyckiego mogą uczestniczyć w tego rodzaju działaniach, to jednocześnie wyraźnie podkreślono, że NATO raczej sporadycznie będzie angażowało się w te operacje. Słusznie bowiem założono, że są one domeną organizacji międzynarodowych oraz pozarządowych.

We wspomnianej doktrynie jako drugą kategorię wymieniono operacje (działania) humanitarne, które zgodnie z zaakceptowanymi przez państwa członkowskie ustaleniami będą prowadzone w wypadku wystąpienia klęsk żywiołowych oraz katastrof spowodowanych przez człowieka. Operacje (działania) humanitarne mogą być realizowane na wniosek państwa gospodarza w ramach operacji wsparcia pokoju, lub jako niezależna, samodzielna misja<sup>41</sup>. W doktrynie sojuszniczej ustalono, że siły zbrojne NATO mogą wykonywać zadania krótkoterminowe, takie jak: odtwarzanie systemu łączności, zarządzanie dostawami pomocy humanitarnej, rozminowywanie terenu oraz dostarczanie zaopatrzenia o priorytetowym znaczeniu. Wydzielony z sił zbrojnych NATO komponent wojskowy może być również organem doradczym dla miejscowych sił, udzielać wsparcia w zakresie szkolenia, a także dostarczać personel i uzbrojenie.

Pomoc w sytuacjach kryzysowych obejmuje systematyczne dostarczanie środków umożliwiających ochronę zdrowia i życia ludności. Podtrzymanie życia ludzkiego jest bowiem podstawowym obowiązkiem organizacji i agencji przygotowujących i prowadzących tego rodzaju operacje. Decydenci Sojuszu Północnoatlantyckiego uznali, że niesienie pomocy humanitarnej jest domeną organizacji cywilnych, profesjonalnie zajmujących się tego typu działalnością. Komponent wojskowy natomiast powinien utrzymać gotowość do udzielania pomocy tym organizacjom i agencjom w sytuacjach szczególnie trudnych, a w wypadku zaangażowania się w te ope-

---

<sup>41</sup> Tamże, s. 4-2.

racje – koordynować swoje działanie z wymienionymi organizacjami cywilnymi<sup>42</sup>. Zwyczajowo siły zbrojne dzięki swojej działalności kreują warunki, w których organizacje cywilne mogą operować swobodnie i bardziej efektywnie. Operacje wojskowe mogą być przeznaczone do niesienia pomocy w sytuacjach nadzwyczajnych, dostarczania potrzebnego ludności zaopatrzenia lub do wsparcia organizacji humanitarnych oraz lokalnej społeczności w długotrwałym procesie odbudowy kraju. W doktrynie sojuszniczej podkreślono konieczność zachowania bezstronności w tego rodzaju operacjach. Mimo że działalność związana z odbudową jest odpowiedzialnością sektora cywilnego, to wsparcie udzielone przez komponent wojskowy może być niezbędne do łagodnego przejścia z fazy niesienia pomocy humanitarnej do fazy odbudowy. Pomoc wojskowa w zakresie rekonstrukcji dotyczy odbudowy infrastruktury zapewniającej nieprzerwane dostarczanie żywności, wody pitnej, schronienia, paliwa oraz innych środków umożliwiających podtrzymanie życia ludzkiego. Wykonanie tych zadań powinno zapewnić sprawne przekazanie odpowiedzialności w zakresie kontynuacji operacji sektorowi cywilnemu i wycofanie komponentu wojskowego w jak najkrótszym czasie.

**Wsparcie operacji niesienia pomocy poszkodowanym w wyniku klęsk** jest ściśle związane z operacjami humanitarnymi. Jak już wcześniej wspomniano, katastrofa może być spowodowana przez człowieka lub naturę. Pomoc ta ukierunkowana jest na utrzymanie ludzi przy życiu i wymaga szybkiej reakcji, szczególnie w ekstremalnie trudnych warunkach atmosferycznych. W doktrynie sojuszniczej przyjęto, że operacje te ze względu na potrzebę szybkiej reakcji mogą być prowadzone samodzielnie przez poszczególne państwa członkowskie Sojuszu. Autorzy doktryny założyli, że niesienie pomocy w sytuacjach ekstremalnych może być prowadzone i kierowane przez NATO<sup>43</sup>.

Wyniki przeprowadzonej analizy opracowań doktrynalnych Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz doktryn narodowych Stanów Zjednoczonych<sup>44</sup> i Wielkiej Brytanii<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> W opracowaniach anglojęzycznych nader często stosuje się pojęcie „sektor cywilny”, które z założenia jest szersze od pojęcia organizacji cywilnych.

<sup>43</sup> Allied Joint Publication 3.4 *Non-Article 5*... wyd. cyt., s. 4-2.

<sup>44</sup> Rezultaty badań wstępnych wykazały, że siły zbrojne Stanów Zjednoczonych dysponują bardzo dobrze opracowanymi doktrynami poświęconymi szeroko pojętym operacjom (działaniom) humanitarnym. Bez względu na rozbieżności terminologiczne, uwzględniając charakter tych operacji, wydaje się, że doktryna połączona jest dokumentem, który w sposób kompleksowy wyjaśnia problemy związane z wykorzystaniem sił zbrojnych w działaniach humanitarnych. Warto zwrócić również uwagę na fakt, że poszczególne rodzaje sił zbrojnych mają swoje własne, specyficzne dla nich opracowania doktrynalne, czego dowodem jest regulamin wojsk lądowych FM100-23.1.

wykazały wyraźny wpływ doktryn narodowych wiodących państw tej organizacji na zapisy odnoszące się do operacji (działań) humanitarnych zwartych w doktrynie sojuszniczej *Non-Article 5 Crisis Response Operations*. Wydaje się to uzasadnione, albowiem tuż po zakończeniu zimnej wojny decydenci NATO uważali, że operacje humanitarne są domeną wyłącznie organizacji cywilnych i narodowych sił zbrojnych. Każda zatem kolejna wersja najpierw doktryny operacji pozawojennych, a ostatnio operacji reagowania kryzysowego (spoza artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego) była coraz bardziej rozbudowana i swymi treściami zbliżona do poglądów amerykańskich, formalnie zapisanych w ich doktrynie narodowej poświęconej wyłącznie operacjom humanitarnym.

Autorzy doktryny FM100-23.1 wyszczególnili charakterystyczne z ich punktu widzenia rodzaje operacji: pomoc poszkodowanym w wyniku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych nieodpowiedzialną działalnością człowieka; pomoc uchodźcom i wygnańcom.

Operacje niesienia pomocy poszkodowanym w wyniku klęsk żywiołowych lub innych katastrof spowodowanych nieodpowiedzialną działalnością człowieka mogą być prowadzone w pełnym zakresie operacji wojskowych. Misje pomocy humanitarnej w obszarze niesienia pomocy poszkodowanym obejmują wszelkie wysiłki w zakresie łagodzenia skutków klęsk żywiołowych i katastrof o podłożu humanitarnym, spowodowanych w następstwie konfliktu zbrojnego zarówno międzypaństwowego, jak i wewnętrznego.

Autorzy doktryny FM100-23.1 założyli, że siły zbrojne Stanów Zjednoczonych będą prawdopodobnie zaangażowane w przygotowanie infrastruktury sanitarnej, odbudowę lub naprawę baraków, dostarczanie żywności i środków medycznych (lekarstw), dostosowane do sytuacji reagowanie na cierpienie miejscowej ludności, utrzymanie jej przy życiu oraz ochronę jej własności.

Stosowne miejsce w podziale operacji humanitarnych znalazła również pomoc uchodźcom oraz wygnańcom. Programy pomocy uchodźcom, jak to określono w amerykańskiej doktrynie FM100-23.1, przeznaczone są do wsparcia przesiedlenia

---

<sup>45</sup> Kluczowym dokumentem poświęconym użyciu sił zbrojnych Wielkiej Brytanii w celach humanitarnych jest połączona doktryna „A Humanitarian / Disaster Relief Operations (JWP 3-52). Zawiera ona podstawowe informacje dotyczące istoty tych operacji, stosowanej terminologii, środowiska w jakim są prowadzone oraz ogólne wskazówki odnoszące się do ich przygotowania i wykonania na szczeblu połączonym. Autorzy tej doktryny wyraźnie wyodrębnili dwie kategorie operacji związanych z działalnością humanitarną: operacje pomocy humanitarnej w klęskach żywiołowych oraz dostarczanie pomocy humanitarnej.

ludzi, którzy chcąc ratować życie, musieli opuścić swoje miejsca zamieszkania lub też zostali z nich wypędzeni siłą. Klasyfikacja opracowana przez Organizację Narodów Zjednoczonych wyodrębniająca te dwie kategorie ludzi jest szczególnie ważna z powodu prawnych regulacji (wątków i sankcji) związanych z tymi terminami.

Może być ona elementem operacji wsparcia pokoju, tak jak miało to miejsce w przypadku interwencji wojskowych w Somalii, w byłej Republice Jugostawii, czy też w północnym Iraku w 1991 roku. W amerykańskiej doktrynie FM 100-23.1 wyraźnie podkreślono, że bez względu na możliwość prowadzenia operacji humanitarnych równoległe z operacjami pokojowymi<sup>46</sup> należy dostrzegać ich odmienną istotę i cele, które są stawiane siłom zbrojnym wykonującym tego typu operacje.

Operacje humanitarne obejmują programy mające na celu ulżenie i zredukowanie skutków klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla życia ludzkiego lub utratę jego własności. Operacje niesienia pomocy humanitarnej prowadzone przez siły zbrojne Stanów Zjednoczonych są standardowo ograniczone pod względem ich czasu trwania i celów. Pomoc udzielana przez te siły jest przeznaczona do uzupełnienia wysiłku wkładanego ze strony organizacji i agencji państwa gospodarza, które mogą głównie ponosić odpowiedzialność za niesienie pomocy humanitarnej.

Zasadniczym celem użycia komponentu wojskowego w operacjach humanitarnych jest zapewnienie bezpiecznego środowiska, które umożliwiłoby dostarczenie pomocy humanitarnej. Misje pomocy humanitarnej, w które były i będą zaangażowane siły zbrojne Stanów Zjednoczonych będą wymagały wykonania szerokiego zakresu zadań. W każdym przypadku specyficzne wymagania stawiane poszczególnym komponentom sił zbrojnych będą zależały głównie od sytuacji w obszarze operacji. Należy także podkreślić, że operacje humanitarne mają różne znaczenie dla różnych organizacji, grup, a nawet pojedynczych ludzi. Operacje humanitarne (pomoc humanitarna) obejmują zarówno programy o charakterze reagowania związane głównie z likwidacją skutków klęsk (katastrof), jak i działania związane ze wsparciem cywilnym.

Coraz częściej w opracowaniach poświęconych działaniom humanitarnym znajduje zastosowanie pojęcie „**interwencja humanitarna**”. Interwencja humanitar-

---

<sup>46</sup> Zgodnie z podejściem amerykańskim operacje pokojowe obejmują: utrzymanie pokoju, wymuszanie pokoju oraz wsparcie dyplomacji. Zob. Joint Publication 3-07.3 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Peace Operations*, 12 February 1999.

na według naukowców z Duńskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych jest działaniem o charakterze wymuszania mogącym obejmować użycie komponentu wojskowego (w domyśle przemocy zbrojnej) w innym państwie bez zgody jego rządu, z autoryzacją lub bez autoryzacji ze strony Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych, w celu zapobiegania karygodnemu i masowemu łamaniu praw człowieka lub międzynarodowego prawa humanitarnego<sup>47</sup>. Jest ona zatem związana z ingerencją organizacji międzynarodowej lub państwa w sprawy wewnętrzne innego państwa w sytuacjach kryzysowych, powstających np. na tle konfliktów etnicznych, religijnych, politycznych, czy rasowych, którym towarzyszy łamanie praw człowieka, w tym prawa do życia w pokoju<sup>48</sup>.

Bardzo podobną definicję sformułował Saban Kardas, który wskazał, że działania humanitarne obejmują zarówno użycie, jak i tylko samą groźbę użycia sił zbrojnych i podejmowane są przez stronę niezależną w celu powstrzymania rażącego i systematycznego łamania praw człowieka, prowadzącego do cierpienia ludności cywilnej<sup>49</sup>.

Z analizy tych definicji wynika, że przymiotnik „humanitarna” jest stosowany do wyjaśnienia działań zorientowanych na polepszenie ludzkiego bytu, począwszy od dostarczania pomocy humanitarnej poszkodowanym w wyniku klęsk (katastrof) żywiołowych, aż do użycia sił zbrojnych (komponentu wojskowego) w celu zapewnienia przestrzegania podstawowych praw człowieka.

Słowo „interwencja”, pochodzące od łacińskiego „intervenire” oznacza dokładnie przeszkadzanie, mieszanie się. W stosunkach międzynarodowych jest to mieszanie się jednego państwa w sprawy należące do kompetencji innego państwa<sup>50</sup> lub inaczej wpływanie jednego państwa na sprawy wewnętrzne lub politykę zagraniczną innego kraju, zwykle za pomocą środków politycznych, bądź ekonomicznego nacisku, świadczących o ambicjach imperialnych państwa interweniującego. Skrajną formą interwencji jest interwencja zbrojna<sup>51</sup>.

Inna definicja wyjaśnia „interwencję” jako sprzeczne z prawem międzynarodowym różnorodne formy widocznego mieszania się jednego lub kilku państw

<sup>47</sup> *Humanitarian Intervention*, Danish Institute of International Affairs, Copenhagen 1999, s. 11.

<sup>48</sup> Tamże, s. 13.

<sup>49</sup> S. Kardas, *Humanitarian Intervention: A Conceptual Analysis*, Turkish Journal of International Relations, Winter 2003, s. 25.

<sup>50</sup> Cz. Mojsiewicz, *Leksykon współczesnych międzynarodowych stosunków politycznych*, Wrocław 1997, s. 147.

<sup>51</sup> G. Pokruszyński, *Interwencje militarne w politykach bezpieczeństwa*, AON, Warszawa 2003, s. 27.

w sprawy należące do kompetencji innego państwa w celu realizacji własnych interesów<sup>52</sup>. Zwrócono jednak uwagę, że dopuszczona przez Kartę Narodów Zjednoczonych „samoobrona indywidualna lub zbiorowa” nie jest interwencją. Jednakże interwencję ONZ określono jako wspólne działanie tej organizacji (ONZ) dla utrzymania lub przywrócenia międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju poprzez udzielenie zgody przez Radę Bezpieczeństwa.

Rzeczownik „interwencja” wyraża nieprzerwane, zróżnicowane pod względem formy i intensywności działanie, takie jak np. jednorazowe potępienie polityki danego państwa. Interwencję można zatem postrzegać jako ingerencję obcego państwa lub grupy państw (sojusz, koalicja) o charakterze wymuszania w obszarze jurysdykcji niepodległego (w świetle postanowień Karty Narodów Zjednoczonych) kraju.

Kontrowersyjność „interwencji humanitarnej” już w sferze teorii podkreślają jej charakterystyczne cechy, takie jak: brak zgody państwa będącego obiektem interwencji, samo użycie komponentu wojskowego (rozumiane jako zastosowanie przemocy zbrojnej) oraz autoryzacja działań przez organizację międzynarodową odpowiedzialną za bezpieczeństwo i pokój na świecie, lub brak takiej autoryzacji. Szczególnie ten ostatni zapis wywołał burzliwą dyskusję na forum międzynarodowym, do czego przyczyniła się przeprowadzona przez NATO kampania powietrzna w 1999 roku w Kosowie<sup>53</sup>.

Reasumując można zgodzić się z tezą, że interwencja humanitarna jest szczególnym przypadkiem interwencji zewnętrznej ze względu na wyjątkowość sytuacji w państwie, nasilenie kryzysu, szczególne łamanie praw człowieka itp., stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego. Coraz częściej więc tego rodzaju interwencja jest postrzegana jako jeden z koniecznych mechanizmów oddziaływania na państwo naruszające podstawowe zasady prawa międzynarodowego, przejaw dążeń społeczności międzynarodowej do humanizacji stosunków międzynarodowych<sup>54</sup>.

Trzeba również pamiętać, że interwencja humanitarna w odróżnieniu od pomocy humanitarnej różni się tym, że ta ostatnia jest dokonywana za zgodą państwa,

---

<sup>52</sup> Tamże, s. 28.

<sup>53</sup> Fragment referatu wygłoszonego przez autora na konferencji „Współczesne operacje reagowania kryzysowego – wymóg regionalnego bezpieczeństwa czy operacje przyszłości?”, przeprowadzonej w Akademii Obrony Narodowej w dniu 15 maja 2005 roku na temat: *Interwencje humanitarne – uprzedzające próby zażegnania kryzysu*,

<sup>54</sup> *Leksykon politologii (pod red. A. Antoszewskiego i R. Herbuła)*, Wydawnictwo Atla 2, Wrocław 2004, s. 197 i 198.

wobec którego jest prowadzona z poszanowaniem jego kompetencji wewnętrznych<sup>55</sup>. Zastanawiające jest też stosunkowo niewielkie zainteresowanie humanitarną interwencją naukowców w Polsce. Dlatego też można zgodzić się z opinią Jerzego Zajadło, który stwierdził, że: (...) w polskiej literaturze poświęca się zaskakująco mało uwagi – w każdym razie nieproporcjonalnie mało w stosunku do stanu i skali ogólnoświatowej dyskusji na ten temat. Humanitarna interwencja jest bowiem od kilku lat bez wątpienia najszerzej dyskutowanym i najbardziej kontrowersyjnym problemem współczesnego prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych<sup>56</sup>.

Reasumując należy stwierdzić, że operacje humanitarne obejmują przedsięwzięcia prowadzone w celu niesienia pomocy ludności w trudnych sytuacjach, zwłaszcza gdy odpowiedzialne w danym państwie władze nie mogą lub nie chcą takiej pomocy udzielić. Interwencje humanitarne natomiast obejmują znacznie szerszy zakres użycia sił zbrojnych, obejmującego także zastosowanie elementów bojowych w celach ogólnie określanych jako humanitarne.

### 1.3. Miejsce operacji humanitarnych w operacjach wojskowych

Siły zbrojne wraz z ich wszystkimi komponentami stanowią szczególny rodzaj organizacji zorientowanej na uświadomione, celowe działanie<sup>57</sup>. Działania sił zbrojnych do niedawna jeszcze utożsamiane były jedynie z walką zbrojną, której najogólniejszym celem od zarania dziejów było odniesienie zwycięstwa nad przeciwnikiem<sup>58</sup>. Wraz z zanikiem dwubiegunowego porządku na świecie siły zbrojne państw demokratycznych prowadzą również szereg innych działań, których cele są zupełnie inne niż te przypisywane walce zbrojnej. Można więc przyjąć, że celowość działania jest najogólniejszą zasadą sprawnego postępowania w każdych warunkach – zarówno bojowych jak i niebojowych.

Siły zbrojne, jak stwierdził zastępca szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego generał broni Lech Konopka, dysponują unikalnymi możliwościami przydat-

<sup>55</sup> Tamże, s. 144.

<sup>56</sup> J. Zajadło, *Dylematy interwencji humanitarnych. Historia – etyka – polityka – prawo*, Wydawnictwo Arche, Gdańsk 2005, s. 38.

<sup>57</sup> Organizację można ogólnie określić jako połączenie ludzi z materiałowo-technicznymi środkami działania w formie kolektywnych zbiorów współdziałających ze sobą elementów zorientowanych na celowe działanie. – P. Tyrała, *Kierowanie, organizowanie, zarządzanie. Zarys prakseologii*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2001, s. 82.

<sup>58</sup> Cel jest to określony przedmiotowo przyszły, pożądany stan lub rezultat działania organizacji (systemu), możliwy i przewidziany do osiągnięcia w terminie lub okresie mieszczącym się w przedziale czasu objętym planowaniem. Cele są zatem konkretyzacją zamierzeń: określają, co, kto o kiedy ma osiągnąć.

nymi w rozwiązywaniu szeroko pojętych sytuacji kryzysowych. Przede wszystkim mają ściśle określoną strukturę organizacyjną i doskonale wyszkolony personel. Te cechy organizacji, jaką są siły zbrojne pozwalają na szybkie podejmowanie decyzji, elastyczne planowanie i terminowe podejmowanie działań o dużym stopniu złożoności w różnorodnych, skomplikowanych warunkach, w tym w warunkach zagrożenia<sup>59</sup>.

A zatem jeśli uwzględnimy, że celem użycia sił zbrojnych, w tym także sił powietrznych jest niesienie pomocy cierpiącej ludności, to z pewnością operacje humanitarne nie będą miały cech charakterystycznych dla walki zbrojnej. Operacji humanitarnych nie można więc uznać za typowe działania bojowe prowadzone na dużą skalę, które zwyczajowo utożsamiane są z działaniami wojennymi. Szeroko pojęte operacje humanitarne słusznie zatem przyporządkowuje się grupie operacji wojskowych określanym mianem pozawojennych<sup>60</sup>.

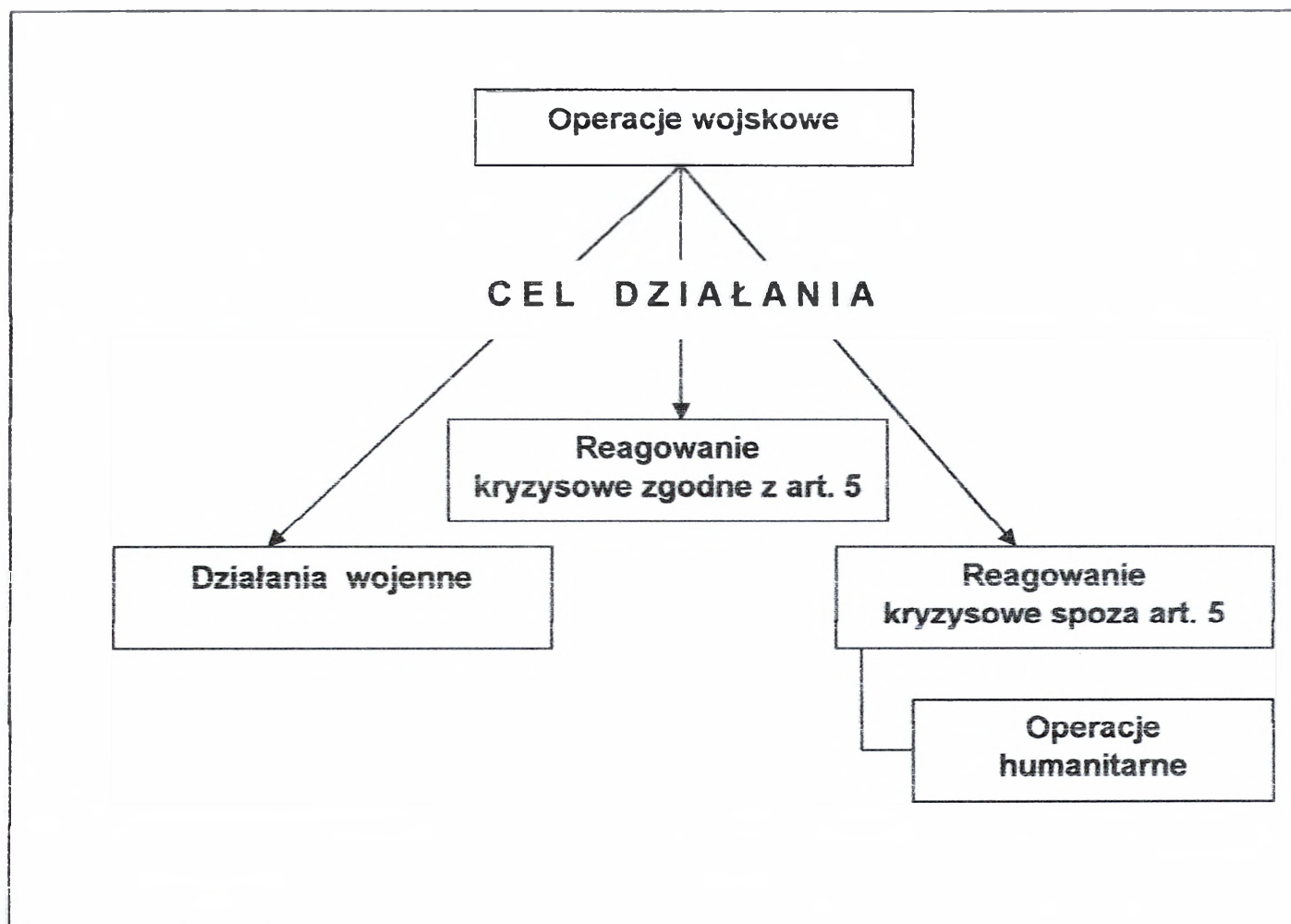
Takie podejście znalazło między innymi zastosowanie w narodowych doktrynach wiodących państw NATO oraz doktrynach sojuszniczych<sup>61</sup>. Przyjmując za kryterium podziału cel działania operacje wojskowe (z użyciem sił zbrojnych) można podzielić na: działania wojenne, operacje reagowania kryzysowego zgodne z artykułem 5 traktatu waszyngtońskiego oraz operacje reagowania kryzysowego niewynikające z postanowień tego traktatu.

---

<sup>59</sup> L. Konopka, *Siły antykryzysowego reagowania: Lokalne, regionalne czy globalne?* [w:] *Współczesne operacje reagowania kryzysowego – wymóg regionalnego bezpieczeństwa czy operacje przyszłości. Materiały po konferencji* (pod red. nauk. J. Gotowały), AON, Warszawa 2005, s. 63.

<sup>60</sup> Zob. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002.

<sup>61</sup> Cennych wskazówek w tym względzie, które potwierdzają słuszność przyjętego toku myślenia, dostarczają, o czym już wspomniano opracowania o charakterze doktrynalnym sił zbrojnych państw odgrywających czołową rolę w Sojuszu Północnoatlantyckim – Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii.



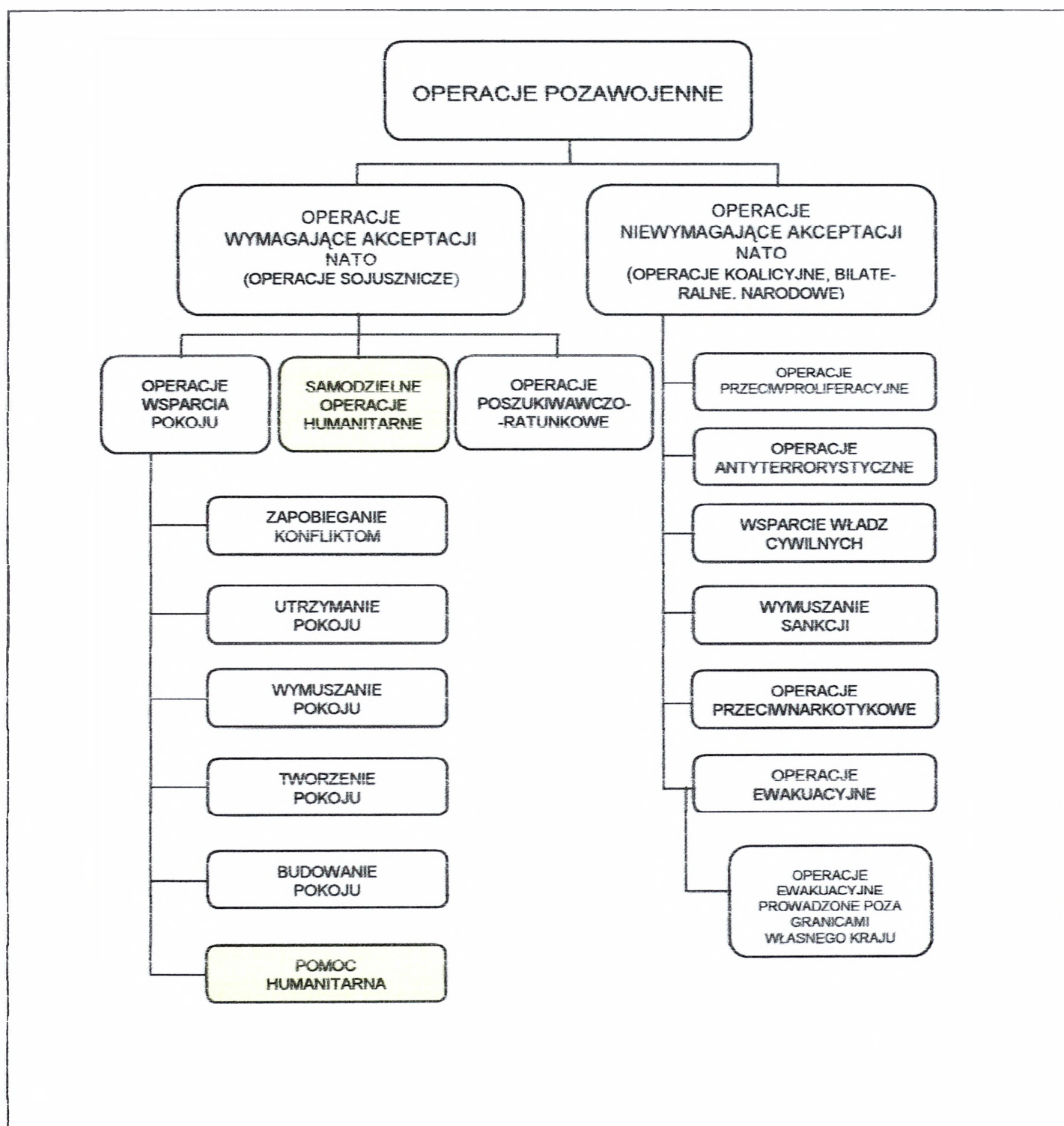
Źródło: Opracowanie własne.

Rys. 7. Ogólny podział działań wojskowych ( z użyciem sił zbrojnych)

Należy jednakże podkreślić, że przedmiotem badań w etapie trzecim były wyłącznie operacje humanitarne prowadzone poza terytorium własnego kraju lub Sojuszu<sup>62</sup>. W tym kontekście przedstawiony podział jest poprawny zarówno pod względem merytorycznym, jak i metodycznym. Uszczegóławiając przedstawiony wcześniej ogólny podział, można umiejscowić operacje humanitarne w grupie operacji określanych mianem wsparcia pokoju oraz jednocześnie jako samodzielne operacje, co wynika z zapisów sojuszniczej doktryny operacji pozawojennych i doktryny operacji reagowania kryzysowego nieobjętych postanowieniami artykułu 5 wspomnianego już traktatu (rys.8).

Z przedstawionego podziału (schematu) wynika, że część operacji uznanych przez ekspertów Sojuszu Północnoatlantyckiego za pozawojenne jest jednoznacznie zaakceptowana zarówno przez organy decyzyjne tej organizacji, jak i państw członkowskich.

<sup>62</sup> Trzeba mieć świadomość tego, że operacje humanitarne równie dobrze mogą być realizowane na własnym terenie. Ma to miejsce szczególnie w przypadku wystąpienia klęsk żywiołowych i wynika z odpowiedzialności państwa za życie i zdrowie własnych obywateli.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie M. Marszałek, *Wybrane problemy operacji pozawojennych w doktrynie Sojuszu Północnoatlantyckiego*, AON, Warszawa 2004, s. 29.

Rys. 8. Miejsce operacji humanitarnych w grupie operacji pozawojennych

Należy podkreślić, że te właśnie operacje uważa się za najbardziej prawdopodobne do realizacji w przyszłości. Stąd też wypływa bardzo istotny wniosek, iż działania humanitarne, bez względu na to jak będą zdefiniowane, na trwałe znalazły już miejsce w operacjach wojskowych.

Retrospektywne podejście pozwoliło na uzyskanie argumentów potwierdzających wstępnie słuszność takiego podziału. A zatem badania przypadków wybranych operacji humanitarnych, przeprowadzonych na przełomie XX i XXI wieku, stanowią istotny element niniejszego opracowania. Warto nadmienić, że działania (operacje) humanitarne, które zostały wyodrębnione w grupie operacji wsparcia pokoju mogą być wykonywane równoległe z innymi operacjami z tej grupy. Samodzielne natomiast operacje humanitarne, jak sama nazwa wskazuje, są realizowane odrębnie i cały wysiłek sił zadaniowych jest skupiony na pomocy cierpiącej ludności (ulżeniu cierpieniom ludzkim). Należy zwrócić uwagę, że te operacje prowadzone będą bez użycia przemocy zbrojnej, zwykle na wniosek poszkodowanego państwa.

Wskazane jest odniesienie się także do pojęcia interwencji humanitarnych, tak bardzo lansowanego przez teoretyków cywilnych i coraz częściej także praktyków na Zachodzie. Samo pojęcie, o czym wspomniano w poprzednim podrozdziale, jest wyjątkowo kontrowersyjne. Trudno jest zatem określić miejsce interwencji humanitarnych w sztuce wojennej czy też operacyjnej. Problem ten wynika przede wszystkim z faktu, iż w dokumentach doktrynalnych regulujących użycie sił zbrojnych, w tym ich wszystkich komponentów, pojęcie to nie znalazło do tej pory należnego mu miejsca.

Na podstawie dokonanej diagnozy aktualnego stanu wiedzy w tym zakresie można stwierdzić, że dwa sektory (cywilny i wojskowy), które zgodnie z założeniami operacji humanitarnych powinny ściśle współpracować, posługują się zupełnie innymi pojęciami. Wydaje się, że jest to zjawisko wysoce niepokojące, ponieważ operacje humanitarne są z założenia operacjami cywilno-wojskowymi, a nie wyłącznie militarnymi. Wskazane tu przesłanki podkreślają konieczność interdyscyplinarnego podejścia do szeroko pojętej działalności humanitarnej. Uwzględniając bowiem wagę tego problemu zakłada się, że osiągnięcie konsensusu w sferze teorii jest warunkiem koniecznym do efektywnego wykonania tych specyficznych z wojskowego punktu widzenia operacji<sup>63</sup>.

Mimo luk stwierdzonych w doktrynach wojskowych należy podkreślić, że pojęcie „interwencja humanitarna” coraz bardziej wpisuje się w teorię szeroko pojętej działalności humanitarnej, lansowanej głównie przez cywilnych, a w mniejszym stop-

---

<sup>63</sup> Zob. M. Marszałek, *Interwencje humanitarne – uprzedzające próby zażegnania konfliktu* [w:] *Współczesne operacje reagowania kryzysowego – wymóg regionalnego bezpieczeństwa czy operacje przyszłości? Materiały z konferencji naukowej (pod red. nauk. J. Gotowały)*, AON, Warszawa 2005, s. 99.

niu przez wojskowych ekspertów państw zachodnich. Charakterystyczne cechy<sup>64</sup> tego rodzaju operacji wskazują na potrzebę zweryfikowania dotychczasowych poglądów reprezentowanych przez decydentów i teoretyków wojskowych. Wydaje się, że powoli dociera do świadomości tych osób, że klasyczne operacje humanitarne, kojarzone zwykle z dostarczaniem żywności i lekarstw przez lotnictwo w zmieniających się uwarunkowaniach geopolitycznych mogą być niewystarczającą reakcją. Nie bez powodu więc można spotkać się w literaturze anglojęzycznej z terminem kompleksowej operacji antykrzysowej, której elementem są działania (operacje) humanitarne.

Przyjmuje się, że dokonana w następnym rozdziale ocena operacji, których celem było ulżenie cierpiącej ludności, umożliwi wskazanie charakterystycznych trendów w zakresie działalności humanitarnej z udziałem lotnictwa oraz innych komponentów sił zbrojnych. Bogate słownictwo i wynikający stąd „bałagan pojęciowy” powinien być pierwszym problemem, który należałoby jak najszybciej rozwiązać.

---

<sup>64</sup> Cecha przedmiotu nazywamy to, co orzeka o przedmiocie, odpowiadając na pytanie, jaki on jest. (T. Pszczołowski, *Mala encyklopedia prakseologii i teorii organizacji*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1978, s. 31). Leszek J. Krzyżanowski wyodrębnił cechy względne i cechy własne. Cechą względną przedmiotu nazywamy jakąkolwiek jego jakość, orzeczoną ze względu na stosunek do innego przedmiotu (innych przedmiotów). Cechą własną, czyli własnością przedmiotu nazywa się jakąkolwiek przysługującą mu jakość realną, stwierdzoną w drodze aktu poznawczego. (L.J. Krzyżanowski, *Podstawach kierowania organizacjami inaczej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999, s. 174.

## 2. LOTNICTWO W WYBRANYCH OPERACJACH HUMANITARNYCH NA PRZEŁOMIE XX i XXI WIEKU

### 2.1. Operacja „Provide Comfort” w północnym Iraku

#### 2.1.1. Sytuacja wyjściowa

Kurdowie zachęceni przez Amerykanów do przeciwstawienia się reżimowi Husajna rozpoczęli powstanie w północnej części kraju 7 marca 1991 roku<sup>65</sup>. Wydawało się, że sytuacja była dla nich nadzwyczaj korzystna, ponieważ armia iracka została pokonana przez siły koalicyjne w wyniku przeprowadzonej operacji „Desert Storm”. Co więcej prezydent Bush w oświadczeniu prasowym dał nadzieję zarówno Kurdom zamieszkującym północne rejony Iraku, jak i Szyitom w południowej części tego kraju, zapewniając ich, że mają oni silne poparcie ze strony Stanów Zjednoczonych w walce z reżimem Husajna.

Już 5 marca 1991 roku Mosoud Barzani, przywódca Kurdyjskiej Partii Demokratycznej poprowadził partyzantów kurdyjskich do walki przeciwko siłom rządowym Iraku. To samo uczyniła Patriotyczna Partia Jedności Kurdystanu. Kurdowie zaatakowali siły irackie i pokonali rozproszone garnizony w północnej części Iraku. W dniu 14 marca 1991 roku Jakal Talibani, przywódca PUK ogłosił, że Kurdowie kontrolują następujące miejscowości: Dihok, Mosul, Irbil i Sulaymaniya. Prezydent Stanów Zjednoczonych ostrzegł rząd Iraku, aby nie próbował wykorzystać śmigłowców bojowych przeciwko rebeliantom kurdyjskim, ponieważ mogłoby to poważnie skomplikować wysiłki na rzecz utrzymania porozumienia o zawieszeniu ognia, wynegocjowanego po zakończeniu operacji „Desert Storm”.

Saddam Husajn w przemówieniu wygłoszonym w dniu 16 marca 1991 roku wyraźnie stwierdził, że irackie siły zbrojne mogą rozbić formacje partyzantów kurdyjskich wykorzystując do tego śmigłowce bojowe, samoloty oraz broń chemiczną<sup>66</sup>. Reakcja rządu Stanów Zjednoczonych na tę wypowiedź nastąpiła 10 dni później, w czasie konferencji prasowej w Białym Domu, w dniu 26 marca 1991 roku. Oficjalny przedstawiciel administracji amerykańskiej wyraźnie podkreślił neutralność tego pań-

<sup>65</sup> Kurdowie – naród zamieszkujący na terenie Iraku, Iranu, Turcji, Syrii i republik kaukaskich. Nie ma dokładnych danych ilu liczy członków. Operuje się liczbą od 20 do 28 milionów ludzi. Znaczne skupiska uchodźców kurdyjskich znajdują się w wielu krajach Europy Zachodniej. Kurdowie są traktowani w tych państwach, w których żyją, z dużą nieufnością. Rodzi to wiele konfliktów i napięć. Podejmowane są akcje pacyfikacyjne w odpowiedzi na próby narodowego wyzwolenia Kurdów. Najkrwawsze walki o niepodległość lub szeroka autonomię toczą się na terytorium tureckiego Kurdystanu. trudno określić jak wielkie są ofiary ludzkie, ale liczą one wiele tysięcy osób. – Cz. Mojsiewicz, *Leksykon problemów międzynarodowych i konfliktów zbrojnych*, Atla 2, Wrocław 1999, s. 125.

<sup>66</sup> D.G. Goff, *Operation Provide Comfort*, U.S. Army War College, Carlisle Barracks 1992, s. 4.

stwa wobec walk (wydarzeń) rozgrywających się wówczas na terenie Iraku. Zwrócić również uwagę, że amerykańskie jednostki wojskowe nie będą użyte w celu obrony ludności cywilnej oraz wsparcia grup partyzanckich. Znamienne słowa w tym względzie padły z ust rzecznika prezydenta Stanów Zjednoczonych Marlin Fitzwater, która stwierdziła, że: (...) *nie zamierzamy sami angażować się w wewnętrzny konflikt w Iraku*<sup>67</sup>. Był to wyraźny sygnał, że Stany Zjednoczone nie przeprowadzą żadnej interwencji militarnej w tym kraju. Można przypuszczać, że między innymi to oświadczenie skłoniło Saddama Husajna do rozpoczęcia zdecydowanej ofensywy przeciwko Kurdom. Do rozprawienia się z partyzantami, i co gorsza – także z ludnością cywilną wykorzystał najbardziej oddaną mu gwardię republikańską.

W okresie od 27 marca do 2 kwietnia, w wyniku porażek ponoszonych przez powstańców kurdyjskich, około 800 tysięcy uchodźców znalazło się w Iranie, kolejne 300 tysięcy w Turcji oraz 100 tysięcy zbiegło i zatrzymało się w rejonie przy granicy turecko-irackiej. Jakal Talibani apelował do prezydenta Busha oraz Organizacji Narodów Zjednoczonych, aby podjęli bardziej zdecydowane działania, które mogłyby nie dopuścić do całkowitej zagłady ludności kurdyjskiej. Intensywne operacje armii irackiej w północnej części kraju, których celem było stłumienie powstania, nieuchronnie prowadziły do eksterminacji społeczności kurdyjskiej. Spowodowało to masowy napływ ludności do państw sąsiadujących z Irakiem.

W dniu 1 kwietnia drugi z przywódców kurdyjskich Mosoud Barzani donosił, że około 3 miliony Kurdów zbiegło przed represjami w góry, nie mając tam wystarczających zapasów żywności oraz schronienia. Poprosił on Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię oraz Francję, aby udzieliły pomocy tym ludziom. Przywódca Demokratycznej Partii Kurdystanu (PUK) uczulił przywódców oraz społeczność tych państw, że każdego dnia z powodu chorób, wycieńczenia, zimna i głodu umiera od 1 do 1,5 tysiąca uchodźców przebywających w górskich obozach. Tego samego dnia rozgłoszenia radiowa w Bagdadzie oznajmiła o odbiciu i ponownym przejęciu kontroli przez siły rządowe nad miastami: Dihok, Irbil, Kirkut i Zakho.

2 kwietnia Turcja i Francja złożyły wniosek do Rady Bezpieczeństwa ONZ o potępienie represji Kurdów przez reżim Husajna. Trzy dni później wysoki rangą przedstawiciel rządu irackiego oznajmił, że siły zbrojne tego państwa rozbiły całkowicie powstańców i ponownie przejęły kontrolę w północnym Iraku. Uznani w środowisku międzynarodowym eksperci w dziedzinie działalności humanitarnej ostrzegali

<sup>67</sup> D.G. Goff, *Operation....*wyd. cyt., s. 4.

wówczas, że świat stanął w obliczu największego w historii wyzwania w zakresie udzielenia pomocy uchodźcom. Liczby zgonów, szacowane na około 1000 osób dziennie, zdaniem tych ekspertów mogły ulec podwojeniu lub nawet potrojeniu w przypadku braku zdecydowanej interwencji ze strony społeczności międzynarodowej. Nie dziwi zatem fakt, że tego samego dnia prezydent Bush nakazał rozpoczęcie zrzutów żywności i lekarstw<sup>68</sup>.

Trzeba wyraźnie stwierdzić, że zanim do tego doszło rząd Stanów Zjednoczonych do kwietnia 1991 roku zachowywał wyjątkowo bierne stanowisko w sprawie wydarzeń w północnym Iraku. Administracja Busha, potępiając kanałami ONZ krwawe represje sił rządowych Iraku wobec Kurdów, jedynie zachęcała organizacje humanitarne do podjęcia stosownych działań w terenie. Rząd Stanów Zjednoczonych niechętnie natomiast podchodził do wysłania swoich wojsk, szczególnie zaś jednostek lądowych do Turcji oraz północnego Iraku.

W dniu 5 kwietnia Rada Bezpieczeństwa ONZ zareagowała na pogłębiający się kryzys w północnej części Iraku, uchwalając rezolucję nr 688, w której wezwała to państwo do zaprzestania ataków na ludność kurdyjską oraz natychmiastowego zapewnienia swobody działania organizacjom humanitarnym<sup>69</sup>. W rezolucji tej zaapelowano również do państw członkowskich ONZ oraz organizacji międzynarodowych i pozarządowych o podjęcie zdecydowanych działań mających na celu dostarczenie niezbędnej pomocy humanitarnej<sup>70</sup>.

W tym samym dniu prezydent Stanów Zjednoczonych Bush senior nakazał przeprowadzenie operacji wojskowej, której celem miało być dostarczenie drogą powietrzną pomocy humanitarnej dla potrzebującej jej ludności kurdyjskiej<sup>71</sup>. Mimo że lotnictwo amerykańskie dokonywało regularnych zrzutów najbardziej potrzebnych do przeżycia środków, to i tak sytuacja mniejszości kurdyjskiej z dnia na dzień ulegała pogorszeniu.

---

<sup>68</sup> D.G. Goff, *Operation....*wyd. cyt., s. 5.

<sup>69</sup> Należy podkreślić, że w rezolucji tej sytuację w Iraku uznano za zagrożenie dla międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Nie była jednakże autoryzacją do użycia siły. Mimo odwołania się do „zagrożenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa” w rozumieniu art. 39, nie została podjęta w trybie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych i w rezultacie nie można jej było traktować w kategoriach autoryzacji do użycia siły w rozumieniu art. 42. Zob. J. Zajadło, *Dylematy interwencji humanitarnych*, Wydawnictwo Arche, Gdańsk 2005, s. 146.

<sup>70</sup> B.F. Franke, *The Use of Sustained Coercive Air Power In Humanitarian Interventions*, *Journal of Humanitarian Assistance*, 30 December 2004, s. 6.

<sup>71</sup> R.C. DiPrizio, *Armed Humanitarians. U.S. Interventions from Iraq to Kosovo*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London 2002, s. 33.

### 2.1.2. Użycie połączonych sił zadaniowych Stanów Zjednoczonych w początkowej fazie operacji „Provide Comfort”

Misja sformułowana siłom zbrojnym Stanów Zjednoczonych, zgodnie z oświadczeniem prezydenta Busha z dnia 16 kwietnia była, trójfazowa. Cel krótkoterminowy obejmował zapobieżenie dalszym zgonom i cierpieniom ludności kurdyjskiej oraz stabilizację sytuacji w obozach przejściowych. Obejmowało to również stworzenie jak najlepszych warunków do życia w tych obozach, w możliwie najkrótszym czasie. Drugi cel misji, który można nazwać średnioterminowym, obejmował przemieszczenie uchodźców kurdyjskich z obozów położonych w górach do obozów zbudowanych w okolicach miejscowości Zakho. Trzecia faza operacji miała dotyczyć przerwania uchodźców z tych obozów do miejsc ich stałej dyslokacji.

Wnioski z przeprowadzonych badań wstępnych wykazały, że operacja „Provide Comfort” była początkowo operacją wyłącznie amerykańską, za wykonanie której odpowiedzialność ponosiło Dowództwo Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych w Europie (EUCOM). Dowództwo to wyznaczyło generała majora Jamesa L. Jamersona z sił powietrznych na dowódcę połączonych sił zadaniowych Provide Comfort (JTF-PC)<sup>72</sup>. Pierwotnie EUCOM zdecydowało, że tylko amerykańskie jednostki wojskowe będą zaangażowane w niesienie pomocy humanitarnej ludności kurdyjskiej.

Pierwszymi komponentami połączonych sił zadaniowych Provide Comfort, które aktywnie włączyły się w dostarczanie pomocy humanitarnej były siły powietrzne i siły specjalne Stanów Zjednoczonych. Dowództwa tych komponentów rozlokowano w bazie lotniczej Incirlik w Turcji, podobnie jak dowództwo połączonych sił zadaniowych. Na dowódcę komponentu powietrznego wyznaczono generała Jamesa L. Hobsona juniora. Dowódcą komponentu sił specjalnych został natomiast generał Richard W. Potter.

Sytuacja uchodźców, którą dowództwo sił zadaniowych oceniało jako złą, w rzeczywistości była jeszcze gorsza. Oszacowano bowiem, że około 700 tys. cywili uciekło przed atakującymi ich siłami rządowymi Iraku w górskie rejony na granicy z Turcją. Kurdowie mieli nadzieję, że w nieprzystępnym terenie pozostaną poza zasięgiem swoich prześladowców. Przewidywania te spełniły się, o czym relacjonował generał Shalikashvili w Waszyngtonie, w dniu 9 września 1991 roku<sup>73</sup>. W rezultacie

<sup>72</sup> Generał Jamerson przed objęciem tego stanowiska pełnił obowiązki zastępcy dowódcy sił powietrznych Stanów Zjednoczonych w Europie.

<sup>73</sup> *Operation Provide Comfort Statement of Lt. Gen. John Shalikashvili* –<http://www.fas.org/man/dod-101/ops/docs/lsn7app1.htm>

uchodźcy kurdyjscy znaleźli się jednak w wyjątkowo trudnej sytuacji, wynikającej z kolei z niesprzyjających warunków atmosferycznych, panujących o tej porze roku w górach. Uchodźcy nie mieli ciepłej odzieży, która dawałaby chociażby cień szansy na przetrwanie. Co więcej, znaczna część Kurdów nie miała nawet obuwia. Brakowało im również żywności, wody, środków medycznych, a warunki sanitarne były zdecydowanie poniżej ogólnie przyjętych norm. Generał Shalikashvili, składając raport po zakończeniu operacji w Waszyngtonie, zwrócił również uwagę na fakt, że większość obozów dla uchodźców znajdowała się w terenie górskim, na wysokościach utrudniających dotarcie do ludności kurdyjskiej. Poważnym problemem, o którym wspominał dowódca wielonarodowych sił zadaniowych „Provide Comfort”, był brak dokładanych danych o liczbie uchodźców przebywających w tych obozach. Potwierdzeniem tego były przeczytane przez niego raporty, których autorzy wymieniali znacznie większą liczbę uchodźców w porównaniu do liczby przekazywanej w środkach masowego przekazu<sup>74</sup>.

Najszybszym i prawdopodobnie najlepszym wówczas rozwiązaniem było dokonanie zrzutów z powietrza najbardziej potrzebnych do przetrwania środków. Zrzuty powietrzne z zaopatrzeniem humanitarnym rozpoczęto zatem już 7 kwietnia 1991 roku<sup>75</sup>. W tym dniu samoloty transportowe C-130 pod osłoną lotnictwa myśliwskiego zrzuciły pierwsze 27 ton zaopatrzenia dla Kurdów przebywających w rejonie górskim. Lotnictwo bojowe wydzielone do osłony transportowców zapewniało bezpieczeństwo zrzutów powietrznych, będąc w gotowości do natychmiastowej reakcji na ewentualne próby ich zakłócenia (rys.9).

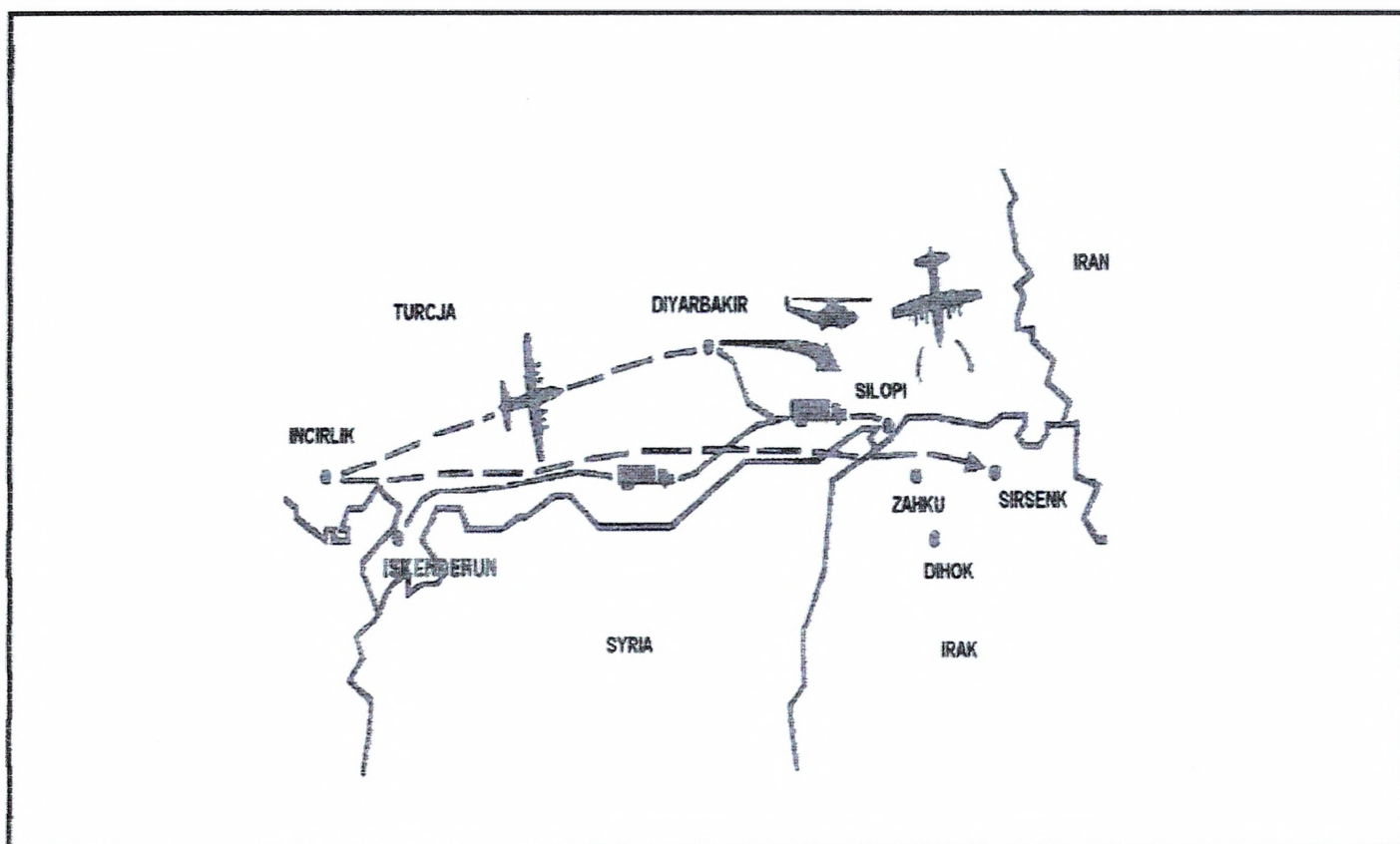
Europejskie Dowództwo Operacji Specjalnych (SOCEUR) wydzieliło do połączonych sił zadaniowych Provide Comfort wyłącznie podległe mu jednostki sił specjalnych. Początkowo jednostki te nazywano połączonym zespołem zadaniowym Express Care, który następnie przemianowano na połączony zespół zadaniowy Alpha (JTF-A). Zespół ten tworzyła 10 Grupa Sił Specjalnych Armii Stanów Zjednoczonych oraz 39 Skrzydło Operacji Specjalnych Sił Powietrznych (39 SOW). Samoloty wraz z załogami oraz personelem naziemnym rozmieszczono na trzech lotniskach we wschodniej części Turcji – bazie Incirlik, Batman oraz Diyarbakir. Samoloty i śmigłowce z tego skrzydła wykonywały zrzuty powietrzne i przewoziły zaopatrzenie do

---

<sup>74</sup> Z raportów, o których wspomina generał Shalikashvili wynikało, że liczba uchodźców kurdyjskich dochodziła do miliona osób. W doniesieniach prasowych natomiast pojawiały się liczby zawierające się w przedziale od 360 do 720 tysięcy.

<sup>75</sup> R.C. DiPrizio, *Armed...*wyd. cyt., s. 24.

określonych stref zrzutów oraz stref lądowań, wyznaczonych w pobliżu obozów dla uchodźców kurdyjskich.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Operation Provide Comfort Statement of Lt. Gen. John Shalikashvili

Rys. 9. Strefa bezpieczeństwa i zakazu lotów w operacji „Provide Comfort”

W dniu 9 kwietnia misję komponentu sił specjalnych rozszerzono o udzielanie pomocy przy przyjmowaniu zrzutów powietrznych. Dzięki temu, jak twierdzą eksperci amerykańscy, doprowadzono do obniżenia liczby poszkodowanych uchodźców, którzy zazwyczaj zbyt szybko wkraczali do strefy zrzutów i przez to odnosili rany w wyniku uderzeń spadającego zaopatrzenia. Komponent sił specjalnych był zaangażowany w przygotowanie 8 głównych obozów dla uchodźców oraz 33 innych miejsc odizolowanych w obszarze górskim na wysokości 8 tysięcy stóp, na odcinku około 206 mil wzdłuż granicy turecko-irackiej. Obszar działania tego komponentu obejmował teren 55 kilometrów w głąb Iraku oraz 15 kilometrów po stronie Turcji.

Trzecim komponentem, który w dniu 10 kwietnia 1991 roku włączono w skład połączonych sił zadaniowych Provide Comfort, były wydzielone jednostki marynarki wojennej. W skład komponentu morskiego weszła bojowa grupa lotniskowca *Theodore Roosevelt* (tzw. TF60), operująca wówczas na Morzu Śródziemnym. Zadaniem dowodzonego przez admirała Roberta J. Spana komponentu morskiego było wymuszanie ustanowionej nad północnym Irakiem strefy zakazu lotów. Tę niezwykle waż-

na w aspekcie bezpieczeństwa misję rozpoczęto już 11 kwietnia 1991 roku. Zadanie dostarczania pomocy humanitarnej śmigłowcami, jak wykazał pułkownik Donald G. Goff, przekraczało możliwości bojowe 39 Skrzydła Operacji Specjalnych. Nie dziwi więc szybkość z jaką dowództwo połączonych sił zadaniowych zdecydowało się na wykorzystanie do wsparcia misji transportowych śmigłowce z eskadry lotniczej wchodzącej etatowo w skład 24 Ekspedycyjnej Jednostki Piechoty Morskiej<sup>76</sup>.

W dniu 10 kwietnia Amerykanie ostrzegli władze w Bagdadzie, że jakiegokolwiek działania militarne podjęte przez siły zbrojne Iraku powyżej 36 równoleżnika spotkają się z użyciem siły, co w praktyce było równoznaczne z wprowadzeniem strefy zakazu lotów. Wybór 36 równoleżnika jako granicy strefy zakazu lotów, na co zwrócił uwagę Jerzy Zajadło, nie był przypadkowy – chodziło o pozostawienie poza strefą bezpieczeństwa roponośnych terenów Kirkutu, by nie pozostawić Kurdom żadnych złudzeń, że te działania mają przede wszystkim humanitarny charakter i nie są poparciem dla ich dążeń separatystycznych<sup>77</sup>. Wymuszanie strefy zakazu lotów rozpoczęto 11 kwietnia 1991 roku<sup>78</sup>.

Koncepcja wymuszania strefy zakazu lotów w północnym Iraku zakładała zwalczanie każdego samolotu lub śmigłowca lecącego na północ od 36 równoleżnika, bez otrzymania wcześniejszej zgody od uprawnionego do tego organu ONZ (rys.10).

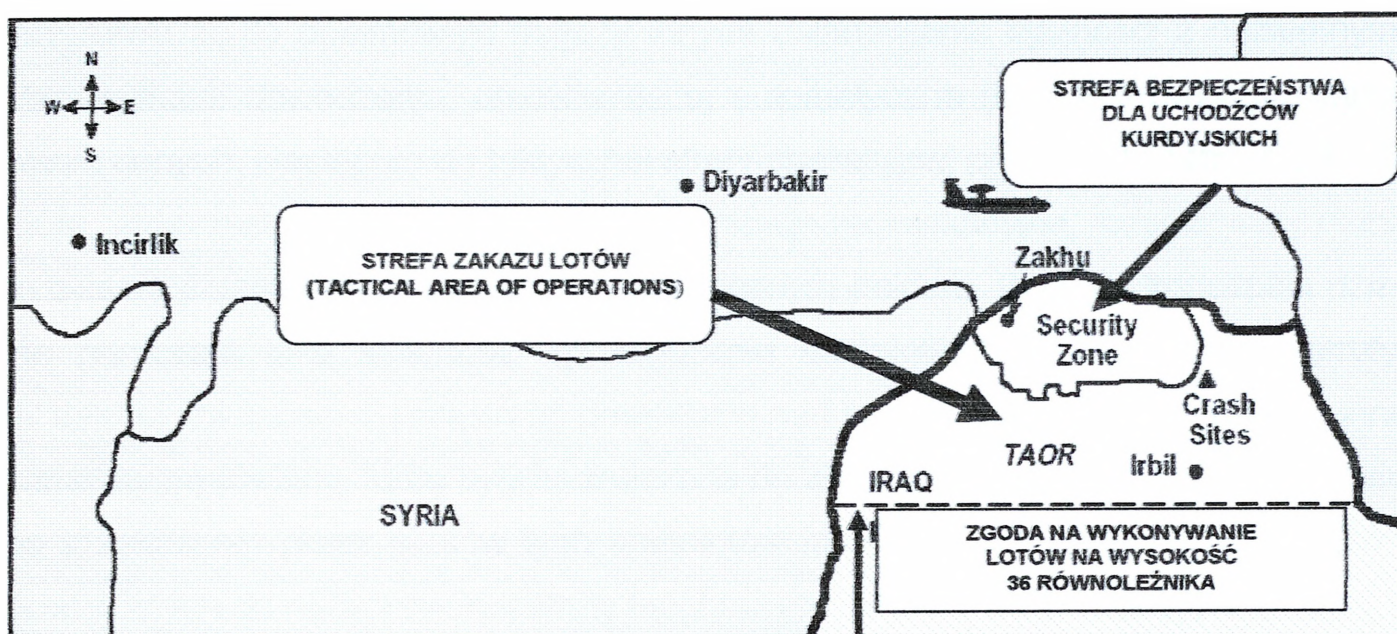
Obserwacja tej strefy była prowadzona przez powietrzne systemy wczesnego wykrywania i kontroli AWACS oraz samoloty F-15C. Działania samolotów F-15C, zgodnie z wypracowaną koncepcją dowódcy komponentu powietrznego, były wspierane przez samoloty uderzeniowe dyżurujące na lotniskach w odpowiednim stopniu gotowości bojowej. Ich zadaniem było wykonanie ewentualnych uderzeń odwetowych w przypadku opromieniowywania lub ostrzelania samolotów koalicji przez irackie dywizjony raketowe obrony powietrznej lub pododdziały artylerii przeciwlotniczej<sup>79</sup>.

<sup>76</sup> D.G. Goff, *Operation Provide Comfort*, U.S. Army War College, Carlisle Barracks 1992, s. 9. Należy wspomnieć, że jednostki piechoty morskiej posiadają etatowy oddział lotniczy, w którego składzie znajdują się między innymi śmigłowce transportowe CH-46 i CH-53. Zob. M. Marszałek, *Operacje ewakuacyjne według poglądów amerykańskich*, AON, Warszawa 2003.

<sup>77</sup> J. Zajadło, *Dylematy interwencji humanitarnych*, Wydawnictwo Arche, Gdańsk 2005, s. 147.

<sup>78</sup> R.C. DiPrizio, *Armed...wyd. cyt.*, s. 27.

<sup>79</sup> Zob. M. Marszałek, *Polityczno-militarne aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego. Etap 2 Wymuszanie stref zakazanych przez komponent powietrzny*, AON, Warszawa 2004, s. 76.; M. Marszałek, *Strefy zakazu lotów jako sposób wymuszania pokoju z powietrza w działaniach sojuszniczych i koalicyjnych*, „Zeszyty Naukowe AON” 2004, nr 4 (57), s.127.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Operation Provide Comfort. Review of Investigation of Black Hawk Fratricide Incident*, Report to Congressional Requesters, United States General Accounting Office, November 1997, s. 15.

Rys. 10. Strefa bezpieczeństwa i zakazu lotów w operacji „Provide Comfort”

Samoloty wydzielone do działań defensywnych patrolujące przestrzeń powietrzną nad północnym Irakiem były również wspierane przez lotnictwo walki elektronicznej. Zadaniem tego lotnictwa było monitorowanie pracy środków radiolokacyjnych obrony powietrznej Iraku, a w wypadku ich wykrycia i określenia pozycji bojowej – zakłócanie lub ogniowe obezwładnianie. Uwzględniając jednak bardziej restrykcyjne w porównaniu do typowych działań bojowych na dużą skalę reguły użycia siły (ROE), zezwalano pilotom na użycie posiadanych środków rażenia tylko w wypadku ich bezpośredniego zagrożenia<sup>80</sup>.

Samoloty AWACS jako pierwsze zajmowały pozycje bojowe, dyżurując w wyznaczonej im strefie, wzdłuż północnej granicy Iraku z Turcją. Zgodnie z zapisami zawartymi w rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO)<sup>81</sup> rozpoczęcie misji przez samoloty myśliwskie uwarunkowane było osiągnięciem gotowości przez samo-

<sup>80</sup> *Operation Provide Comfort. Review of Investigation of Black Hawk Fratricide Incident*, Report of Congressional Requesters, United States General Accounting Office, November 1997, s. 15-16.

<sup>81</sup> ACO (Airspace control order) – rozkaz dotyczący kontroli przestrzeni powietrznej. Przeznaczony do uruchamiania (odwoływania) zapotrzebowanych środków kontroli przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej w obszarze odpowiedzialności dowódcy regionalnego lub dowódcy sojuszniczych bądź koalicyjnych połączonych sił zadaniowych. Opracowany jest przez połączony ośrodek koordynacji przestrzeni powietrznej funkcjonujący w regionalnym dowództwie sił powietrznych lub sojuszniczych (koalicyjnych) połączonych sił zadaniowych, a rozpowszechniany przez podległe połączone centra dowodzenia działaniami powietrznymi do właściwych komórek zarządzania przestrzenią powietrzną komponentu lądowego oraz morskiego. – B. Zdrodowski, A. Glen, M. Marszałek, J. Olpińska, *Słownik pojęć sojuszniczej obrony powietrznej*, AON, Warszawa 2003, s. 7.

loty AWACS, co obejmowało między innymi ustanowienie łączności z naziemnymi stanowiskami dowodzenia, umożliwiającą automatyczne (komputerowe) przekazywanie danych. Następnie do taktycznej strefy operacyjnej przybywały samoloty F-15, które, wykorzystując posiadane pokładowe stacje radiolokacyjne, rozpoczynały monitorowanie przestrzeni powietrznej nad północnym Irakiem. Przyjęta koncepcja działań narzucała taką kolejność wprowadzania samolotów do wspomnianej strefy. W dalszej kolejności w przestrzeń powietrzną nad północnym Irakiem wchodziły inne samoloty myśliwskie, które były wyznaczone do wykonania misji wymiatania. Dopiero po przekazaniu przez pilotów tych samolotów informacji o braku obcych obiektów powietrznych do nadzorowanej strefy mogły wejść inne samoloty koalicyjne.

W typowych sytuacjach zarówno AWACS, jak i samoloty myśliwskie, wykrywając obiekt powietrzny na północ od 36 równoleżnika, lub też obiekt przekraczający północną granicę określały go jako środek (obiekt) nieznany, wymagający dalszego śledzenia i identyfikacji przez wszystkie samoloty koalicyjne przebywające w strefie zakazu lotów. Następnie piloci samolotów myśliwskich oraz załoga samolotu wczesnego wykrywania i kontroli (AWACS) podejmowały próby identyfikacji złapanego kontaktu radarowego, wykorzystując do tego procedury reguł użycia siły (ROE), które określały, że:

- każdy niezidentyfikowany obiekt (środek) latający przebywający lub wchodzący w przestrzeń powietrzną znajdującą się w obszarze odpowiedzialności lotnictwa Stanów Zjednoczonych miał być identyfikowany za pomocą wszelkich dostępnych środków obejmujących rozpoznanie wzrokowe, plan lotów, wykorzystanie urządzeń elektronicznych oraz analizę trasy lotu;
- obiekty powietrzne znajdujące się w przestrzeni powietrznej wchodzącej w obszar odpowiedzialności lotnictwa Stanów Zjednoczonych, które nie zostały wystarczająco dobrze (pewnie) rozpoznane za pomocą środków łączności, elektronicznych lub innych miały być przechwytywane w celu dokonania jednoznacznej identyfikacji<sup>82</sup>.

Następnie piloci samolotów myśliwskich i załoga samolotu AWACS sprawdzili czy podejrzany obiekt powietrzny został uwzględniony w rozkazie dotyczącym działań powietrznych ATO (Air Tasking Order). W dalszej kolejności wymienione środki powietrzne podejmowały próbę identyfikacji z wykorzystaniem urządzeń elektronicz-

---

<sup>82</sup> R.F. Walker, *Facing...* wyd. cyt., s. 22-23.

nych, szczególnie zaś „swój-obcy” (IFF). Jeśli podejrzany obiekt nie znajdował się w rozkazie ATO oraz nie odpowiedział na sygnał zapytania „swój-obcy” rozpoczynano identyfikację wzrokową tego obiektu. W wypadku stwierdzenia, że jest to środek powietrzny przeciwnika określano go jako „bandytę” i samoloty myśliwskiego mogły rozpocząć walkę powietrzną w celu jego zestrzelenia. Opisany proces, jak wykazał R.F. Walker, umożliwił zestrzelenie kilku samolotów irackich w latach 1991-1993, a w efekcie zniechęcił lotnictwo irackie po podejmowania kolejnych prób naruszania strefy zakazu lotów nad północnym Irakiem<sup>83</sup>.

Pomimo różnych ocen dotyczących wymuszania strefy zakazu lotów nad północnym Irakiem pracownicy organizacji pozarządowych, dzięki tej operacji uzyskali znaczny komfort psychiczny, co znalazło odzwierciedlenie w intensyfikacji dostaw pomocy humanitarnej drogą lądową.

W dniu 16 kwietnia 1991 roku prezydent Bush w porozumieniu z europejskimi sojusznikami ogłosił stworzenie strefy bezpieczeństwa w północnej części Iraku<sup>84</sup>. Zadaniem natomiast sił połączonych miało być utrzymanie stabilnej sytuacji w tym regionie oraz stworzenie Kurdom odpowiednich warunków do przesiedlenia ich do poprzednich miejsc zamieszkania. Chodziło przede wszystkim o umożliwienie powrotu ludności kurdyjskiej przebywającej w górach po tureckiej stronie granicy. Następnym przedsięwzięciem miało być przekazanie zadań w zakresie prowadzenia typowej działalności humanitarnej cywilnym agencjom ONZ oraz organizacjom pozarządowym, które miały rozpocząć prace w terenie w jak najkrótszym czasie<sup>85</sup>. Rzecznik Białego Domu Marlin Fitzwater w osobnym oświadczeniu wyraźnie podkreśliła, że Stany Zjednoczone wraz z ich europejskimi sojusznikami nie zamierzają naruszać niepodległości Iraku. Zwróciła również uwagę, że nikt nie chce ustanowić nowego państwa na terytorium Iraku<sup>86</sup>.

W dniu 18 kwietnia generał Shalikashvili spotkał się z irackimi generałami, aby poinformować ich o zamiarze przerzutu sił koalicyjnych do północnego Iraku. Operacja ta, jak podkreślił amerykański generał, miała być prowadzona w oparciu o postanowienia rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 688 i strona iracka nie powinna podejmować jakichkolwiek działań, które utrudniałyby wykonywanie zadań siłom koali-

---

<sup>83</sup> R.F. Walker, *Fading...* wyd. cyt., s. 26.

<sup>84</sup> R.C. DiPrizio, *Armed...* wyd. cyt., s. 26.

<sup>85</sup> Ch. Seiple, *The U.S. Military / NGO Relations Humanitarian Interventions, Peacekeeping Institute, Centre of Strategic Leadership U.S Army War College 1996*, s. 21.

<sup>86</sup> Tamże.

cyjnym. Tego samego dnia delegat ONZ książę Sadruddin Agachan podpisał porozumienie z rządem Iraku pozwalające, na dostarczanie pomocy humanitarnej do północnego Iraku przez ONZ. Następnego dnia (19 kwietnia) zespół zadaniowy Bravo został przerzucony do Zakho, mimo że w otaczających górach nadal pozostawały jednostki irackie. Chcąc potwierdzić humanitarny cel operacji już od 20 kwietnia formacje piechoty morskiej rozpoczęły budowę pierwszego obozu przejściowego dla uchodźców kurdyjskich.

### **2.1.3. Koncepcja koalicyjnej operacji „Provide Comfort”**

Dowództwo Europejskie Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych opracowało rozkaz operacyjny dla wielonarodowych sił zadaniowych Provide Comfort, który odzwierciedlał ustalenia sześciopunktowego programu humanitarnego sił koalicyjnych opracowanego przez przywódców czołowych państw europejskich. Rozkaz ten zawierał dziewięć zadań wojskowych, które powinny być wykonane w ramach operacji będącej przedmiotem niniejszego podrozdziału: (1) ustalenie odpowiednich miejsc poza rejonem górskim do tymczasowego zakwaterowania uchodźców i wygnańców; (2) zbudowanie tymczasowej infrastruktury umożliwiającej przetrwanie ludności kurdyjskiej; (3) przygotowanie do przyjęcia sił brytyjskich, francuskich i tureckich; (4) ustanowienie strefy bezpieczeństwa na terytorium północnego Iraku; (5) przygotowanie do wzmocnienia międzynarodowych sił osłonowych w Iraku; (6) przygotowanie do działań samodzielnych, utrzymanie i osłona niezbędnej infrastruktury; (7) prowadzenie bojowych patroli powietrznych w sytuacjach tego wymagających; (8) określenie potrzeb w zakresie przebazowania do rejonu operacji dodatkowych sił; (9) przekazanie organizacjom cywilnym obowiązków w zakresie sprawowania funkcji administracyjnych i wsparcia<sup>87</sup>.

Koncepcja operacji „Provide Comfort” obejmowała trzy fazy. Pierwsza z nich to dostawy pomocy humanitarnej drogą powietrzną i lądową, udzielanie wsparcia miejscowej ludności przez siły specjalne oraz od 6 kwietnia wprowadzenie bojowych patroli powietrznych. Faza druga miała obejmować integrację sił międzynarodowych, ustanowienie stref bezpieczeństwa w północnym Iraku, działania stabilizacyjne oraz odbudowę niezbędnej infrastruktury, umożliwienie przemieszczeń ludności kurdyjskiej do nowych obozów, przekazanie kontroli międzynarodowym organizacjom cywilnym, oraz umożliwienie powrotu uchodźcom i wygnańcom do stałych miejsc za-

<sup>87</sup> D.G. Goff, *Operation...wyd. cyt.*, s. 20.

mieszkania. Faza trzecia miała polegać na wycofaniu wydzielonych do operacji jednostek Stanów Zjednoczonych oraz innych jednostek koalicyjnych z terytorium Iraku i Turcji. Tę tryfazową operację zamierzano zakończyć do 15 lipca 1991 roku, gdy ostatni żołnierz opuści teren północnego Iraku.

Misja koalicyjnych sił zadaniowych była jasno sformułowana – dostarczyć w jak najkrótszym czasie pomoc humanitarną potrzebującej ludności kurdyjskiej, a następnie przekazać zadania wynikające z celów operacji organizacjom międzynarodowym oraz ochotniczym organizacjom prywatnym. Dowództwo operacji „Provide Comfort” wyznaczyło następujące cele, uwzględniające jej czas trwania:

- natychmiastowy – zapobiec zgonom ludności kurdyjskiej oraz doprowadzić do stabilizacji sytuacji w obozach dla uchodźców;
- średnioterminowy – przesiedlić uchodźców do tymczasowych miejsc, uznanych za bezpieczne. Stworzyć im odpowiednie warunki życia;
- długoterminowy – przebazować uchodźców do ich miejsc zamieszkania.

Z wymienionych powyżej celów operacji „Provide Comfort” wynikały zadania dla koalicyjnych sił zadaniowych:

- dostarczyć natychmiastową pomoc humanitarną;
- zbudować system dystrybucji tej pomocy;
- przygotować centra (ośrodki) przejściowe;
- przekazać obowiązki (zadania) organizacjom międzynarodowym oraz prywatnym organizacjom ochotniczym;
- zapewnić bezpieczeństwo w środowisku prowadzonej operacji humanitarnej.

Generał Shalikashvili omawiając zadania, jakie miały wykonać podległe mu siły zwrócił uwagę na konieczność przetransportowania uchodźców kurdyjskich w bardziej przystępne rejony. Dostarczanie żywności, wody oraz pomocy medycznej w wysokich partiach gór było bowiem zadaniem wyjątkowo trudnym do wykonania<sup>88</sup>. Korzystniejszym rozwiązaniem było natomiast przerzucenie uchodźców do najbliższych dolin górskich, w północnej części Iraku. Posiadały one w miarę dobrą sieć drogową, co przy tak intensywnej operacji humanitarnej miało niebagatelne znaczenie. Należało zatem zapewnić niezbędne warunki bezpieczeństwa w tej części Iraku i rozpocząć budowę obozów tymczasowych, do których należało przesiedlić przebywającą w górach ludność kurdyjską.

---

<sup>88</sup> *Operation Provide Comfort Statement of Lt. Gen. John Shalikashvili* –<http://www.fas.org/man/dod-101/ops/docs/lisn7app1.htm>

Poważne obawy dowództwa koalicyjnych sił zadaniowych budziło środowisko operacyjne, szczególnie zaś czynniki determinujące jego stopień zagrożenia<sup>89</sup>. Do najważniejszych z nich zaliczono: działania sił zbrojnych Iraku, grupy terrorystyczne oraz miny i pułapki. Trudno było bowiem przewidzieć jak zareaguje armia iracka na wprowadzenie do rejonu operacji sił specjalnych oraz innych jednostek wojskowych, których zadaniem miało być w pierwszej kolejności dostarczanie żywności oraz udzielanie pomocy medycznej.

Zagrożenie atakami terrorystycznymi, jak stwierdził generał Shalikashvili, towarzyszyło siłom koalicyjnym od samego początku operacji. Co gorsza, zagrożenie to występowało nie tylko w rejonach przygranicznych, ale także w okolicach bazy sił powietrznych Incirlik w Turcji, skąd prowadzono operacje powietrzne.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa sił zadaniowych oraz samych uchodźców największe obawy dowództwa operacji budziła jednak trudna do opisanego liczbą różnego rodzaju min oraz pułapek. Sytuacja w tym względzie, jak stwierdził generał Shalikashvili, była szczególnie trudna w rejonie przygranicznym z Turcją. Dowództwo koalicyjnych sił zadaniowych oceniło zatem, że tak silnie zaminowany teren będzie stanowił największe zagrożenie dla bezpieczeństwa wykonujących tam zadania jednostek wojskowych.

Należy podkreślić, że dowództwo CTF-PC zdawało sobie sprawę, iż osiągnięcie pierwszego celu operacji zależało od szybkiego rozwinięcia systemu dystrybucji. Najbliższe dostępne koalicyjnym siłom zadaniowym lotnisko znajdowało się w miejscowości Diyarbakir. Z tego lotniska lub z bazy sił powietrznych Incirlik była jednak tylko jedna droga prowadząca w rejony przygraniczne, gdzie znajdowały się największe skupiska uchodźców.

#### **2.1.4. Ewolucja struktur dowodzenia oraz wielonarodowego zespołu zadaniowego**

Formowanie dowództwa wielonarodowych sił zadaniowych (Combined Task Force – Provide Comfort) rozpoczęto wraz z przybywaniem kolejnych sił międzynarodowych, w dniu 16 kwietnia 1991 roku. Rozwój struktury organizacyjnej, a tym samym systemu dowodzenia i kontroli można uznać za ewolucyjny. Dowódcą wielonarodowych połączonych sił zadaniowych Provide Comfort, o czym już wspomniano,

---

<sup>89</sup> Siły te nazwano tak samo jak operację „Provide Comfort”.

został generał John Shalikashvili<sup>90</sup>. Przybył on do kwatery głównej Incirlik w dniu 17 kwietnia 1991 roku. Generała Jamersona wyznaczono na jego zastępcę. Szefem sztabu został natomiast generał Anthony C. Zinni z korpusu piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych. Początkowo sztab wielonarodowych sił zadaniowych był obsadzony wyłącznie oficerami amerykańskimi. Sztab ten był organizacją formowaną ad hoc, a tworzyli ją oficerowie z Dowództwa Europejskiego Stanów Zjednoczonych (EUCOM) i podległych mu dowództw komponentów. Wraz z przybywaniem kontyngentów narodowych z państw tworzących koalicję sztab ten stopniowo stawał się sztabem międzynarodowym.

Uwzględniając fakt, że dowódcą wielonarodowych sił zadaniowych był amerykański generał porucznik partnerzy, koalicjoni desygnowali na dowódców kontyngentów narodowych generałów jedno i dwugwiazdkowych. Dowództwa tych kontyngentów były rozmieszczone w kwaterze głównej CTF-PC w bazie lotniczej Incirlik w Turcji. Przekazywały one meldunki oraz otrzymywały wytyczne od właściwych narodowych organów dowodzenia w zakresie wszelkich spraw związanych ze strategią działania oraz samym wykonaniem misji humanitarnej. Dowódcy kontyngentów narodowych posiadali własne sztaby, które zajmowały się sprawami logistycznymi oraz administracyjnymi, niezbędnymi do sprawnego funkcjonowania podległych im jednostek na czas wykonania operacji „Provide Comfort”. Dowódca sił koalicyjnych odpowiadał również za skompletowanie sztabu międzynarodowego wielonarodowych sił zadaniowych. W gestii narodowej leżało ewentualne oddanie pod porządkowanie dowództwa CTF-PC swoich jednostek wojskowych. Zakres uprawnień tego dowództwa kształtował się na poziomie taktycznej kontroli (TACON)<sup>91</sup>. Wymagania taktyczne i humanitarne związane z operacją zdeterminowały konieczność wydzielenia personelu z podległych sztabów do dowództwa operacji „Provide Comfort”.

Dowództwa komponentów: powietrznego i morskiego oraz połączonego zespołu zadaniowego Alpha, podległe do tej pory JTF-PC, zostały podporządkowane dowództwu wielonarodowych sił zadaniowych. Spełnienie wymagań wynikających z operacji „Provide Comfort” wymusiło organizację dodatkowych dwóch dowództw. Pierwszym z nich było dowództwo zespołu zadaniowego Encourage Hope, później

---

<sup>90</sup> Przed wyznaczeniem na dowódcę operacji „Provide Comfort” pełnił on obowiązki zastępcy dowódcy armii Stanów Zjednoczonych w Europie (USAREUR).

<sup>91</sup> Należy zaznaczyć, że taktyczną kontrolę zdefiniowano jako kierowanie i kontrolę wszelkich przemieszczeń, czy też manewrów, które były niezbędne do wykonania misji lub wyznaczonego zadania.

przemianowanego na sztab zespołu zadaniowego Bravo (JTF-B), którego dowódcą został generał major Jay M. Garner. Sztab ten został obsadzony personelem z 5 Korpusu oraz podległych mu jednostek, które na czas operacji zostały przerzucone z Niemiec<sup>92</sup>.

CTF-PC ustanowił także połączone dowództwo wsparcia (CSC), którego zadaniem było rozwiązywanie wszelkich problemów logistycznych w zakresie dostarczania pomocy humanitarnej dla uchodźców kurdyjskich oraz zaopatrywania wojsk koalicji. CSC został utworzony 1 maja 1991 roku, a na jego dowódcę wyznaczono generała Harolda E. Burcha. Sztab ten, podobnie jak pozostałe, był zorganizowany ad hoc na czas trwania operacji „Provide Comfort” z personelu 21 Dowództwa stacjonującego w Niemczech. CSC posiadał uprawnienia na poziomie taktycznej kontroli w stosunku do jednostek koalicyjnych w zakresie wykonania jego misji<sup>93</sup>.

Wojskowe centrum koordynacyjne (ang. MCC) zostało powołane w wyniku negocjacji pomiędzy generałem Shalikashvili a irackim generałem majorem Szabrem. Prowadzono je w dniu 19 kwietnia 1991 roku na granicy turecko-irackiej. Zadaniem tego centrum było utrzymanie łączności z wojskowymi i cywilnymi organami decyzyjnymi Iraku, co miało zapobiec ewentualnym incydentom z formowanym zespołem zadaniowym Bravo (JTF-B), który niebawem miał rozpocząć działania (operację) w północnym Iraku. Pierwsze spotkanie miało miejsce 21 kwietnia w Zakho, a udział nim wzięli generał Garner i iracki generał Danoun Nashwan. Zadanie sformowania wojskowego centrum koordynacyjnego otrzymała Wojskowa Misja Łącznikowa Stanów Zjednoczonych, która od czasu upadku muru berlińskiego nie miała zbyt wiele do pracy. Dlatego też stosunkowo szybko personel tej misji został przerzucony do Zakho i natychmiast przystąpił do wykonania powierzonego jej zadania. Centrum koordynacyjne prowadziło rozmowy z dowódcami i przywódcami irackimi, których celem było rozwiązanie środkami politycznymi wszelkich problemów dotyczących przede wszystkim prawdopodobnych, bezpośrednich konfrontacji pomiędzy siłami koalicyjnymi i irackimi jednostkami wojskowymi. Przedmiotem negocjacji było również odwołanie polskich śmigłowców opylających w tym czasie zbiory pszenicy.

Bez względu na szereg problemów, z którymi musiano się borykać, do 22 kwietnia 1991 roku zasadnicza struktura wielonarodowych połączonych sił zadaniowych (CTF), które miały umożliwić powrót ludności kurdyjskiej do miejsc ich stałego

---

<sup>92</sup> D.G. Goff, *Operation...*wyd. cyt., s. 12.

<sup>93</sup> Tamże, s. 13.

zamieszkania, była w pełni przygotowana. Dowództwo tych sił ulokowano w bazie sił powietrznych Incirlik w Adanie, w Turcji. W celu sprawnego wykonania misji siły te podzielono na dwa podległe dowództwu CTF zespoły zadaniowe.

#### **2.1.5. Intensyfikacja działań humanitarnych i osłonowych w wymiarze powietrzno-lądowym**

Pierwszy z tych zespołów, znany jako „Alpha”, którego dowództwo znajdowało się w miejscowości Siliopi, był odpowiedzialny głównie za pierwszą część misji związaną z zapobieżeniem dalszym zgonom uchodźców kurdyjskich spowodowanych głodem lub (i) trudnymi warunkami atmosferycznymi panującymi w wyższych partiach gór. W mniejszym zakresie natomiast wykonywał zadania o charakterze stabilizacyjnym. Dowódcą tego zespołu był generał Richard Porter z sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych. Trzon tych sił stanowiła grupa z 10 Sił Specjalnych. W dniu 6 kwietnia 1991 roku jednostka „zielonych beretów”, wysłana w rejon operacji z zadaniem koordynowania stref zrzutów oraz dystrybucji pomocy humanitarnej, w rzeczywistości wykonywała znacznie szerszy zakres zadań niż jej pierwotnie zaplanowano. Wynikało to z niewielkiego zaangażowania organizacji pozarządowych w pierwszej fazie tej operacji. Żołnierze z sił specjalnych szybko przejęli więc na siebie obowiązki, które standardowo przypisywane są organizacjom pozarządowym. Siły zadaniowe „Alpha” wykonywały zatem zadania związane z organizowaniem obozów dla uchodźców kurdyjskich oraz zajęli się dystrybucją żywności. Z chwilą gdy organizacje pozarządowe, bazujące w miejscowości Diyarbakir w Turcji, coraz intensywniej angażowały się w działalność humanitarną siły specjalne stopniowo zaczęły przekazywać im wykonywane do tej pory zadania. Jednostki „zielonych beretów” mogły zatem skoncentrować się na przerzucie uchodźców kurdyjskich do miejscowości Zakho.

Drugi z kolei zespół zadaniowy oparty na 24 Ekspedycyjnej Jednostce Piechoty Morskiej nosił nazwę „Bravo”. Jego dowódcą został amerykański generał Jay Garner. Misją tego zespołu było przygotowanie miejscowości Zakho do przyjęcia uchodźców kurdyjskich oraz ewentualnego ich przerzutu do miejsc stałego zamieszkania<sup>94</sup>. Wykonanie tego zadania wymagało jednakże zajęcia irackiego miasta Zakho. Generał Garner nakazał przygotowanie planu wprowadzenia jednostek bojowych do północnej części Iraku, które miało nastąpić w dniu 20 kwietnia 1991 roku. Zgod-

---

<sup>94</sup> Ch. Seiple, *The U.S Military / NGO Relations Humanitarian Interventions*, Peacekeeping Institute, Centre of Strategic Leadership U.S Army War College 1996, s. 32 i 33.

nie z wypracowanym sposobem działania, po wkroczeniu do Iraku zespół zadaniowy Bravo (JTF-B) miał przystąpić do osłony zajętej, wyznaczonej przez decydentów politycznych strefy bezpieczeństwa, rozpoczynając jednocześnie budowę miasteczka namiotowego dla Kurdów, którzy do tej pory cierpieli i umierali w górach, nie mając schronienia i wystarczającej ilości pożywienia<sup>95</sup>. Obóz ten miał zapewnić schronienie około 200 tysiącom uchodźców i wygnańców. Należało również dokonać wzmocnienia sztabu JTF-B, co było wręcz niezbędne do wykonania tej misji. Do przeprowadzenia tej w gruncie rzeczy ofensywnej misji wyznaczona została dowodzona przez pułkownika Jima Jonesa 24 Ekspedycyjna Jednostka Piechoty Morskiej. Wsparcie powietrzne natomiast miały zapewnić samoloty działające z lotniskowca *USS Theodore Roosevelt* (TF-60) operującego na Morzu Śródziemnym oraz lotnictwo bojowe działające z bazy Incirlik, które odpowiadało za bezpośrednie wsparcie lotnicze pododdziałów piechoty morskiej.

Generał Shalikashvili zamierzał wynegocjować wycofanie sił irackich z obszaru, który wyznaczono na strefę bezpieczeństwa dla Kurdów. Ultimatum przedstawione generałowi Sabarowi nakazywało wycofanie wszystkich jednostek wojskowych oraz tajnej policji na obszarze o średnicy 30 kilometrów wokół irackiego miasta Zakho i obowiązywało do 20 kwietnia do godziny 8.00. Wielkość strefy bezpieczeństwa określono, uwzględniając możliwości bojowe irackiej artylerii. Słusznie bowiem przyjęto, że strefa ta powinna znajdować się poza zasięgiem ognia artyleryjskiego, co pozwoliłoby na w miarę bezpieczne wprowadzenie amerykańskich jednostek wojskowych na teren Iraku, a także rozpoczęcie przesiedlania Kurdów.

Z przytoczonych tu informacji wynika, że opisaną misję można podzielić na dwa charakterystyczne elementy. Pierwszy obejmował ustanowienie strefy bezpieczeństwa w północnym Iraku oraz prowadzenie ofensywnych działań, których celem było rozszerzenie tej strefy, a następnie jej obronę przed ewentualnymi atakami irackich jednostek wojskowych i tajnej policji. Druga część operacji natomiast dotyczyła już wyłącznie niesienia pomocy humanitarnej oraz przesiedlania ludności kurdyjskiej do przygotowanych im przez wojsko miasteczek namiotowych, lub też bezpośrednio do miast i wsi, gdzie zamieszkiwali przed wybuchem powstania. Przedsięwzięcia te, ze względu na brak informacji prognozującej prawdopodobną reakcję strony irackiej na wkroczenie wojsk amerykańskich na ich terytorium, były tym trudniejsze i bardziej

---

<sup>95</sup> D.G. Goff, *Operation Provide Comfort*, U.S. Army War College, Carlisle Barracks 1992, s. 12, 17.

niebezpieczne do wykonania. Można się zgodzić z oceną pułkownika Goffa, który stwierdził, że zespół zadaniowy Bravo miał prowadzić operację na terenie Iraku nie dysponując wystarczającymi informacjami rozpoznawczymi, szczególnie zaś informacjami dotyczącymi jednostek irackich rozmieszczonych w północnej części tego kraju.

Sztab połączonego zespołu zadaniowego Bravo nie uzyskał stosownego wsparcia w tym zakresie ze strony dowództwa operacji „Provide Comfort”, które zajęte było w tym czasie prowadzeniem intensywnych zrzutów pomocy humanitarnej dla przebywającej w górach ludności kurdyjskiej. Wydatną pomoc w tym względzie otrzymało natomiast od wydziału operacyjnego 24 Ekspedycyjnej Jednostki Piechoty Morskiej. Oficer rozpoznawczy tej jednostki korzystał z informacji zdobywanych przez samolot rozpoznawczy, który codziennie wykonywał loty z lotniskowca *USS Theodore Roosevelt (TF-60)*. Przedmiotem rozpoznania był północny rejon Iraku. Materiały fotograficzne były następnie zrzucane w rejonie sztabu tej jednostki, gdzie poddawano je wnikliwej analizie i ocenie, tworząc ostateczny obraz sytuacji rozpoznawczej w tym rejonie. W ten sposób uzyskiwano informacje o pozycjach irackich jednostek wojskowych i ich wyposażeniu, strefach lądowań oraz o aktualnej działalności miejscowej ludności. Na podstawie tych zdjęć nie można było jednak przewidzieć, w jaki sposób zachowają się siły irackie i ludność cywilna w przypadku lądowania amerykańskiego zespołu zadaniowego w tej części Iraku. Po uzyskaniu wszelkich dostępnych danych, jak wspomina pułkownik Goff, w sztabie zespołu przystąpiono do opracowania rozkazu operacyjnego dotyczącego wkroczenia do Iraku, które miało nastąpić, jak już wspomniano, w dniu 20 kwietnia 1991 roku. Należy nadmienić, że pułkownik D.G. Goff był także twórcą roboczej wersji struktury sztabu JTF-B, która z pewnymi poprawkami została zaakceptowana przez generała Garnera. Określono również sprzęt i wyposażenie, jakie były mu potrzebne do sprawnego wypełniania funkcji dowodzenia i kontroli w przyszłej operacji humanitarnej na terenie północnego Iraku. Personel oraz wykazane przez sztab wyposażenie miał, zgodnie z wypracowaną koncepcją, przygotować i wysłać V Korpus Stanów Zjednoczonych. Całkowity czas przebazowania ludzi i sprzętu oszacowano na dwa tygodnie. Po skompletowaniu obsady sztabu przystąpił on do sporządzenia listy jednostek, które były potrzebne do wykonania misji<sup>96</sup>.

---

<sup>96</sup> Tamże, s. 12, 20.

Należy wspomnieć, że przed rozpoczęciem operacji „Desert Storm” miasto Zakho zamieszkiwało ponad 50 tysięcy Kurdów. Administracja tego miasta znajdowała się całkowicie pod kontrolą sił rządowych. Zadaniem 24 Ekspedycyjnej Jednostki Piechoty Morskiej było zmuszenie jednostek wojskowych Iraku do wycofania się z 30-kilometrowej strefy bezpieczeństwa ustanowionej wokół Zakho. Zalecanym sposobem wykonania tego trudnego zadania była w pierwszej kolejności demonstracja siły. Obejmowała ona manewr kompanii piechoty wspieranej przez śmigłowce bojowe *Cobra* oraz samoloty A-10 z sił powietrznych i A-6 z marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych. Zgodnie z wypracowanymi procedurami przemieszczano kompanię piechoty na odległość od 300 do 400 metrów od pozycji irackich i rozpoczynano przygotowania pozycji obronnych. Następnie samoloty wydzielone do bezpośredniego wsparcia lotniczego z sił powietrznych i marynarki wojennej dokonywały przelotu na małych wysokościach nad pozycjami jednostek wojsk lądowych Iraku. Demonstrację siły kończyły śmigłowce bojowe *Cobra*, które podążały w ślad za samolotami odrzutowymi. Dowódca kompanii piechoty informował odpowiedniego dowódcę jednostki wojsk lądowych Iraku, że ma godzinę na wyprowadzenie swojego pododdziału z 30-kilometrowej strefy bezpieczeństwa.

Ocenia się, że był to wyjątkowo śmiały manewr, szczególnie iż połączony zespół zadaniowy Bravo nie miał żadnych informacji na temat możliwej reakcji sił irackich na wkraczające wojska amerykańskie. Siły irackie w tym rejonie składały się ze wzmocnionej brygady, która zajmowała kluczowe pozycje wokół Zakho, oraz co najmniej trzech batalionów artylerii. Irakijczycy nie mieli natomiast żadnego wsparcia z powietrza. Siły amerykańskie tworzyły natomiast trzy kompanie piechoty morskiej oraz dwa śmigłowce *Cobra*. Jednostki te były wspierane przez baterię artylerii, która po przerzuceniu drogą powietrzną zajęła pozycje na kierunku północno-zachodnim od miejscowości Zakho. Nie mając przewagi liczebnej, JTF-B wykorzystał strach Irakijczyków przed lotnictwem amerykańskim. Mieli oni bowiem jeszcze w pamięci jego ogromną siłę rażenia.

Należy wspomnieć, że w dniach 21-22 kwietnia 1991 roku Irakijczycy przerzucili do strefy bezpieczeństwa około 300 członków tajnej policji. Według relacji pułkownika Goffa, w zasadzie przejęli oni kontrolę nad miastem, wywierając presję na jego mieszkańców by nie przyjmowali pomocy od amerykańskiego zespołu zadaniowego. Pierwszym sygnałem wskazującym, że coś złego dzieje się w mieście, był brak zainteresowania Kurdów punktem wodnym zorganizowanym przez 24 Ekspedy-

cyjną Jednostkę Piechoty Morskiej. Policjanci iraccy, jak stwierdził pułkownik Goff, chodzili w nocy od drzwi do drzwi, nawołując, by ich mieszkańcy nie kontaktowali się z żołnierzami amerykańskimi i nie przyjmowali żadnej pomocy humanitarnej<sup>97</sup>. Przy okazji tajna policja kolejno przeszukiwała domy i grabiła wszystkie przedmioty, które chciała. Niewielka grupa Kurdów, przebywająca w Zakho, stopniowo zaczęła opuszczać miasto. Z kolei Kurdowie, którzy schronili się w górach, nie zamierzali wracać do miasta do czasu, gdy przebywała tam i działała tajna policja. Wcześniejsze doświadczenia mieszkańców kurdyjskich, wynikające z kontaktów z policjantami, wywołały u nich poważne obawy, że zespół zadaniowy, prowadząc działania w sposób bardzo łagodny, może nie poradzić sobie z nimi. Zespół zdaniowy, na co zwrócił uwagę pułkownik Goff, preferował przesiedlenie Kurdów bezpośrednio do ich domów w Zakho, niż przemieszczanie ich nawet do większych i stosunkowo dobrze wyposażonych miasteczek namiotowych.

Działalność tajnej policji w Zakho była pogwałceniem ultimatum, które generał Shalikashvili wręczył generałowi Sabrowi w dniu 19 kwietnia 1991 roku. Był to, jak określił wspomniany autor, pierwszy test amerykańskiej determinacji w ustanowieniu i wymuszaniu respektowania strefy bezpieczeństwa w tym regionie Iraku. Zgodnie z ultimatum wszystkie jednostki tajnej policji i wojskowe miały wycofać się z 30-kilometrowej strefy wokół Zakho. W związku z tym zespół zadaniowy Bravo został zmuszony do oczyszczenia miasta z funkcjonariuszy tajnej policji. Wyjątkowo przydatny w tym względzie miał się okazać 45 Królewski Batalion Komandosów Piechoty Morskiej, który przybył do Zakho jako pierwsza jednostka koalicyjna<sup>98</sup>. Batalion ten właśnie co skończył turę bojową w Irlandii Północnej, a zatem słusznie uznano, że był on najlepiej przygotowany do wykonania zadań o charakterze policyjnym w terenie zurbanizowanym. Drugą jednostką koalicyjną, którą przerzucono do obszaru operacji, była 1 Bojowa Grupa Szturmowa. Holenderska jednostka wchodziła w skład brytyjskiej 3 Brygady Piechoty Morskiej. Obie jednostki, według relacji pułkownika Goffa, zostały przebazowane do miejscowości Siliopi w Turcji w dniach 22-24 kwietnia<sup>99</sup>.

Siły koalicyjne wywiązały się z powierzonego im zadania bardzo dobrze. Zlokalizowały i deportowały ze strefy bezpieczeństwa wszystkich członków irackiej tajnej

---

<sup>97</sup> Tamże, s. 28,

<sup>98</sup> D.G. Goff, *Operacja...* wyd. cyt., s. 28.

<sup>99</sup> Tamże, s. 29.

policji<sup>100</sup>. Siły zadaniowe Bravo przeprowadziły także selekcję i wybrały spośród Irackich 50 oficerów policji, którzy mieli pełnić służbę związaną z utrzymaniem prawa

i porządku w mieście. Kurdowie zaczęli stopniowo wracać do miasta, mimo iż dochodziło do wielu niebezpiecznych dla nich incydentów wewnątrz strefy bezpieczeństwa. Co gorsza, biorąc pod uwagę liczebność grupy uchodźców przebywającej w górach (około 500 tysięcy) oczywiste stało się, że nie wszyscy spośród nich będą mogli wrócić do Zakho. Słusznie zatem zaplanowano rozszerzenie strefy bezpieczeństwa poprzez włączenie innych kurdyjskich miast i wiosek, które miało ułatwić proces przesiedlenia. Teoretycznie, idealnie do tego nadawało się miasto Dihok położone na północny-wschód od Zakho, i co nie mniej ważne, znajdowało się także w wyznaczonej, 30-kilometrowej strefie bezpieczeństwa. Przed operacją „Desert Storm” mieszkało tam od 300 do 400 tysięcy Kurdów. Z informacji uzyskanych z rozpoznania wiadomo było, że siły irackie ewakuowały miasto, przy okazji grabiąc i wysadzając domy w powietrze.

Generał Garner uznał Dihok za miasto, które mogłoby odegrać kluczową rolę w przesiedleniu znacznej liczby Kurdów do tej pory przebywających jeszcze w górach. Nie dziwi zatem fakt, że nakazał on oficerom swego sztabu przygotowanie planu operacji zajęcia tego miasta, co pozwoliłoby zespołowi zadaniowemu Bravo stworzenie strefy bezpieczeństwa w tym mieście i zachęciłoby ludność kurdyjską do powrotu do ich domów. Jednakże było to możliwe tylko w wypadku, gdyby siły koalicyjne wyparły irackie jednostki wojskowe z tego miasta.

Trzeba zaznaczyć, że plan ten nigdy nie został wprowadzony w życie, ponieważ obawiano się reakcji jednostek wojskowych Iraku ze względu na znaczenie tego miasta, które było stolicą prowincji. Władze koalicyjne w północnym Iraku funkcjonowały tam, jak zawsze to podkreślano, z powodów czysto humanitarnych, a nie w celu okupowania irackich miast i wiosek czy też określonego terytorium. Od momentu, gdy nie pozwolono zespołowi zadaniowemu na wkroczenie i zajęcie miasta Dihok, wysiłki w zakresie rozszerzenia strefy bezpieczeństwa przesunięto na wschód. Procedury i sposób działania, które sprawdziły się w ustanowieniu 30-kilometrowej strefy bezpieczeństwa wokół Zakho, znalazły zastosowanie w tworzeniu podobnych stref w miejscowościach Batuta, Sirsenk, Amadiyah i ostatecznie w Suri. Rozszerzenie

---

<sup>100</sup> W tym konkretnym przypadku były to jednostki brytyjskie, amerykańskie i holenderskie.

koalicyjnej strefy bezpieczeństwa wymagało integracji wszystkich koalicyjnych partnerów w utworzeniu jednego sektora obrony.

Z dnia na dzień do rejonu operacji przybywały kolejne jednostki koalicyjne. W szczytowym okresie, jak wykazał między innymi pułkownik Goff, zespół zadaniowy Bravo liczył ponad 17 tysięcy żołnierzy, marynarzy, komandosów oraz personelu latającego i technicznego. Szybkość, z jaką docierały do obszaru operacji, była uzależniona od możliwości zorganizowania środków transportu przez rządy wysyłające swoje wojska. W każdym wypadku jednostki te najpierw przierzucano do Siliopi w Turcji, skąd następnie udawały się do północnego Iraku.

Misja zespołu zadaniowego Bravo wymagała przygotowania obrony przed ewentualnymi atakami irackich wojsk lądowych oraz prowadzenia operacji humanitarnej, mających na celu udzielenie pomocy wygnańcom i uchodźcom kurdyjskim. Dowódca tego zespołu był zobligowany do zintegrowania sił wielonarodowych, aby zwiększyć zdolności bojowe, eliminując jednocześnie ich słabości. Integracja możliwości bojowych jednostek była kluczowym przedsięwzięciem w procesie budowania koalicji. Dowódca zespołu zadaniowego Bravo brał pod uwagę dwie opcje użycia jednostek koalicyjnych – do obrony strefy bezpieczeństwa oraz niesienia pomocy ludności kurdyjskiej.

Przez wzgląd na wykonalność opcji celowe wydaje się wyjaśnienie w niniejszym studium opcji drugiej, która znalazła praktyczne zastosowanie<sup>101</sup>. Polegała ona na ustanowieniu sektorów wewnątrz strefy bezpieczeństwa oraz zorganizowaniu stanowisk dowodzenia dla każdego sektora. Dowódca sektora dysponował siłami międzynarodowymi, których możliwości bojowe pozwalałyby wypełnić funkcje zarówno obronne, jak i w zakresie dostarczania pomocy humanitarnej. Integrując jednostki koalicyjne, dowódca mógł zwiększyć możliwości bojowe jednostki wojskowej z każdego państwa tworzącego koalicję. Jako przykład można tu przytoczyć dowódcę brygady francuskiej, który odpowiadał za jeden z sektorów wewnątrz strefy bezpieczeństwa. Jego brygada mogła wykonywać zarówno operacje defensywne, jak i humanitarne. W części związanej z misją humanitarną francuskie i hiszpańskie jednostki medyczne zapewniały opiekę lekarską uchodźcom (wygnańcom) kurdyjskim w sektorze odpowiedzialności francuskiego dowódcy brygady. Z kolei amerykański batalion do spraw cywilnych pomagał w przesiedlaniu Kurdów w tym sektorze. Żandar-

---

<sup>101</sup> Opcja nazwana „pierwszą” została oceniona jako niemożliwa do wykonania w tym konkretnym przypadku.

meria wojskowa z sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych utrzymywała tam prawo i porządek. W celu wykonania zadań o charakterze defensywnym dowódca francuski otrzymał zarówno wsparcie artyleryjskie, jak i przeciwpancerne ze strony jednostek z innych państw. Brytyjczycy odpowiadali bowiem za wsparcie artyleryjskie w omawianym sektorze, a Amerykanie – za zwalczanie środków pancernych. Ponadto do niszczenia czołgów i bojowych wozów piechoty wyznaczono batalion śmigłowców Apache, który w ciągu 15 minut od momentu wezwania go z zagrożonego rejonu operacji był w gotowości do wykonania ataku. Dowódca francuski dysponował również silnym bezpośrednim wsparciem lotniczym, którego w każdej chwili mogły udzielić samoloty bazujące w Incirlik oraz samoloty operujące z lotniskowca znajdującego się na Morzu Śródziemnym. Dowódca ten mógł użyć również powietrzno-morskiego zespołu łącznikowego, który był odpowiednio przygotowany i wyposażony do wzywania wsparcia artyleryjskiego, lotniczego lub śmigłowcowego. Zespół ten spełniał również funkcje łącznikowe bezpośrednio na korzyść połączonego zespołu zadaniowego Bravo (JTF-B).

Ponadto dowódca sektora posiadał także odwód, w którego skład wchodziły aeromobilne elementy szturmowe. W stosunku do każdej jednostki rozmieszczonej w sektorze dowódca francuski posiadał uprawnienia na poziomie taktycznej kontroli. Tworzenie sektorów międzynarodowych w strefie bezpieczeństwa było rozwiązaniem racjonalnym, z którego czerpały korzyści wszystkie zaangażowane w operację jednostki koalicyjne. Wszystkie sektory międzynarodowe, jak wykazał pułkownik Goff, były bardzo podobne do scharakteryzowanego sektora francuskiego<sup>102</sup>. Dzięki temu możliwe stało się zintensyfikowanie, a tym samym i przyspieszenie wysiłków w niesieniu wszechstronnej pomocy ludności kurdyjskiej. Integracja możliwości bojowych poszczególnych jednostek umożliwiła dowódcy zespołu zadaniowego Bravo zwiększenie ogólnych zdolności zespołu w zakresie wykonania nakreślonej misji. Należy jednakże wspomnieć, że dowódcy kontyngentów narodowych otrzymywali stosowne wskazówki i wytyczne od ich narodowych organów dowodzenia. Warto zwrócić także uwagę na znaczne rozmiary sektora zespołu zadaniowego Bravo, które wymagały niejako obligatoryjnego utrzymania wysoce mobilnych rezerw.

Siły te, jak już wspomniano, przerzucano śmigłowcami UH-60 i CH-47, a wsparcie ogniowe zapewniały im śmigłowce bojowe Apache. Pododdziały śmigłowców zapewniały więc manewrowość niewielkich jednostek wojsk lądowych oraz

---

<sup>102</sup> D.G. Goff, *Operacja...* wyd. cyt., s. 33.

gwarantowały im osłonę z powietrza. Można przyjąć, że do lot do rejonu działań takiej grupy śmigłowce transportowe i bojowe wykonywały w jednym ugrupowaniu bojowym. W rejonie desantowania natomiast śmigłowce bojowe pozostawały w strefie dyżurowania uważnie sytuację na lądzie. W przypadku niepożądanego ruchu wojsk irackich mogły wykonać uderzenia na ich pierwszorzutowe elementy. Jednakże, uwzględniając specyfikę tej operacji można przypuszczać, że obezwładnianie ogniowe było ostatecznym rozwiązaniem. Restrykcyjne reguły użycia siły (ROE) powodowały, że preferowano rozważne użycie zarówno śmigłowców, jak i samolotów bojowych. Dlatego też w pierwszej kolejności miała miejsce demonstracja siły, co uzyskiwano dzięki przelotom śmigłowców na bardzo małych wysokościach nad pozycjami Irakijczyków.

Wnioski z przeprowadzonych badań wskazują, że zespół zadaniowy Bravo (JTF-B) musiał wykonać dwa zasadnicze zadania, które determinowały wykonanie misji humanitarnej. Pierwsze dotyczyło przerzutu Kurdów do miast i wiosek, gdzie zamieszkiwali przed wybuchem powstania. Drugie zadanie natomiast dotyczyło dostarczenia żywności oraz innego zaopatrzenia do tworzonych miasteczek namiotowych. Oba zespoły zadaniowe Alpha i Bravo koordynowały ustalenia w zakresie wykorzystania środków transportu, niezbędnych do wywiezienia ludności kurdyjskiej z rejonu górskiego. Przerzut 452 tysięcy Kurdów z obozów w górach nie był łatwym przedsięwzięciem. Zespoły zadaniowe Alpha i Bravo pozyskiwały samochody ciężarowe zarówno od strony tureckiej, jak i irackiej. Należy jednak podkreślić, że nie zmuszano Kurdów do opuszczania obozów położonych w górach. Zdaniem pułkownika Goffa, większość z nich sama świadomie chciała wrócić do opuszczonych domów. Etap operacji związany z przesiedlaniem ludności trwał ponad dwa tygodnie.

Zespół zadaniowy Bravo wykonał pierwszą część misji humanitarnej, stabilizując sytuację w obszarze operacji. Zapewnienie bezpieczeństwa w miastach i wioskach umożliwiło przetrzymywanie tam środków wojskowych i cywilnych w celu rozpoznania najpilniejszych potrzeb w zakresie odbudowy podstawowej infrastruktury. Miało to kluczowe znaczenie dla określenia środków i zasobów, jakie powinien zapewnić sztab zespołu zadaniowego bezpośrednim wykonawcom. Na podstawie uzyskanych w ten sposób informacji mógł on podległym jednostkom postawić zadania wykonania niezbędnych napraw i prac inżynierskich. Naprawy stanowiły bowiem główny wysiłek jednostek podległych temu dowództwu. Pododdziały inżynierskie usprawniły między innymi generatory energii elektrycznej, których funkcjonowanie było konieczne

do zasilania pomp wodnych, oświetlenia w mieście oraz uruchomienia podstawowych systemów sanitarnych. Ponadto musiały zająć się naprawą dróg, oczyszczeniem ich ze zwałów gruzu oraz oczyszczeniem miast z materiałów wybuchowych. Zespół zadaniowy Bravo posiadał 15 pięćdziesięcioosobowych grup saperskich, które zajmowały się rozminowywaniem terenów zamieszkiwanych wcześniej przez Kurdów oraz rejonów rozmieszczenia i działania sił koalicyjnych. Trzeba zwrócić uwagę, że zarówno partyzanci kurdyjscy, jak i jednostki irackie porzuciły w terenie wiele rodzajów amunicji i środków wybuchowych. W domach były pozostawione pułapki, miny, granaty, a pociski artyleryjskie znajdowały się praktycznie wszędzie. Saperzy w sposób kontrolowany wysadzili ponad 5 ton materiałów wybuchowych<sup>103</sup>. Pododdziały inżynieryjne były również odpowiedzialne za budowę urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie miasteczek namiotowych, jak nazywano obozy dla uchodźców i wygnańców. Oceniono, że ponad 90% wysiłku tych pododdziałów dotyczyło misji humanitarnej, natomiast pozostałe 10% odnosiło się do wsparcia jednostek koalicyjnych w zakresie przygotowania pozycji obronnych. Dzięki pododdziałom inżynieryjnym z marynarki wojennej i wojsk lądowych Stanów Zjednoczonych naprawiono 14 kraterów po bombach na lotnisku Sirsenk, które było jedynym lotniskiem koalicyjnym, mogącym przyjmować samoloty transportowe C-130 w północnym Iraku.

Jednostki medyczne doprowadziły do ponownego otwarcia klinik i uzupełniły zaopatrzenie w ponad dziesięciu placówkach medycznych. Biorąc pod uwagę, że większość lekarzy irackich zbiegła, obawiając się represji, zespół zadaniowy Bravo był zmuszony obsadzić placówki medyczne własnym personelem lub zaangażować ochotników z prywatnych organizacji ochotniczych. Ponadto zespołowi zadaniowemu udało się uruchomić także służby sanitarne i weterynaryjne. Jednostki medyczne zespołu zadaniowego Bravo zaszczepiły przeciwko odrze ponad 50 tysięcy dzieci kurdyjskich przebywających w tym czasie w strefie bezpieczeństwa. Jednostki te w pełni przygotowały i wyposażyły sześć szpitali, które miały udzielać pomocy głównie ludności kurdyjskiej, a w sytuacjach szczególnych – także żołnierzom sił koalicyjnych. Zdaniem ekspertów amerykańskich, pomoc medyczną udzielaną Kurdom należy uznać za najlepszą w dotychczasowej historii operacji humanitarnych. Wynikało to między innymi z faktu, że każdy z rządów tworzących koalicję starał się zorganizować własny szpital, bez względu na to, ile tego typu placówek znajdowało się w regionie. Największym problemem był brak wystarczającej liczby ambulansów oraz

<sup>103</sup> D.G. Goff, *Operacja...wyd. cyt.*, s. 35

śmigłowców specjalistycznych przeznaczonych do medycznej powietrznej ewakuacji<sup>104</sup>. Z tego też względu do wielu tego rodzaju misji musiano wykorzystywać standardowe śmigłowce.

Do realizacji planu budowy i eksploatacji miasteczek namiotowych konieczne było zgromadzenie ogromnych zasobów materialnych i osobowych. Sprawne administrowanie obozami wymagało zatem zaangażowania personelu z Brygady Spraw Cywilnych, Departamentu Stanu, Organizacji Narodów Zjednoczonych, prywatnych organizacji ochotniczych i organizacji pozarządowych. W trakcie operacji 354 Brygada Spraw Cywilnych w składzie trzech batalionów rezerwy oraz jednego batalionu aktywnego zajęła się przesiedlaniem Kurdów. Uczestnik tej operacji, pułkownik Goff zwrócił uwagę na wysoki stopień zaangażowania tych jednostek, które nawet po przekazaniu obozów pod kontrolę ONZ nadal wykonywały swoje obowiązki. Można sądzić, że wynikało to z faktu, iż ONZ nie była w stanie zapewnić pełnej obsady etatowej, niezbędnej do sprawnego administrowania miasteczkami namiotowymi. Mimo iż nad obozami powiewała flaga ONZ, to wszelkie usługi związane z zabezpieczeniem funkcjonowania miasteczek namiotowych zapewniały jednostki wojskowe zespołu zadaniowego. Organizacja Narodów Zjednoczonych stosunkowo szybko zaangażowała się natomiast w dostawy żywności i jej transport z portów morskich w Turcji do północnego Iraku. Według relacji pułkownika Goffa, około 15 maja ONZ przejął także kontrolę nad magazynami żywności. Personel ONZ, mimo iż utrzymywał ścisły kontakt z połączonym zespołem zadaniowym, to za wszelką cenę chciał, aby Irakijczycy nie postrzegali go jako członków koalicji. Starając się zatem utrzymać dystans w stosunku do sił koalicyjnych, demonstrowali w ten sposób ich neutralność.

Ważnym aspektem integracji międzynarodowych możliwości i zasobów okazało się współdziałanie z pięćdziesięcioma prywatnymi organizacjami ochotniczymi oraz organizacjami pozarządowymi. Organizacje te, zdaniem pułkownika Goffa oraz innych ekspertów z państw koalicji, posiadając długoletnie doświadczenia w działalności humanitarnej, wniosły ogromny wkład specjalistyczny w niesienie pomocy poszkodowanej ludności kurdyjskiej przez wielonarodowe siły zadaniowe Provide Comfort (CTF-PC). Organizacje te w wielu przypadkach dotarły do obozów rozmieszczonych wzdłuż granicy turecko-irackiej, jeszcze przed rozpoczęciem operacji wojskowej. Eksperti amerykańscy nie ukrywali tego, że pracownicy tych organizacji mieli

---

<sup>104</sup> Medyczna ewakuacja powietrzna obejmuje przemieszczenia pacjentów (poszkodowanych) do ośrodków pomocy medycznej i (lub) między nimi przy użyciu środków transportu powietrznego.

o wiele większe doświadczenie w tego rodzaju działaniach niż dowódcy sił koalicyjnych.

Reasumując, operację „Provide Comfort” oceniono jako największą i najbardziej kompleksową operację humanitarną od czasów drugiej wojny światowej. Powodzenie tej operacji było możliwe dzięki bezpiecznemu środowisku operacyjnemu stworzonemu i utrzymywanemu przez wielonarodowe połączone siły zadaniowe. Istotnym elementem tych działań było między innymi wprowadzenie strefy zakazu lotów nad północnym Irakiem.

#### 2.1.6. Wnioski z operacji „Provide Comfort”

W operacji „Provide Comfort” wzięło udział około 20 tysięcy żołnierzy z 13 krajów<sup>105</sup>, a w wyłącznie w pomoc humanitarną zaangażowało się 30 państw i 50 organizacji pozarządowych<sup>106</sup>. Według Amerykanów, w ramach tej operacji ich siły powietrzne do lipca 1991 roku dostarczyły drogą powietrzną około 40 tysięcy ton zapleczenia dla przebywającej w północnym Iraku ludności kurdyjskiej<sup>107</sup>.

Operację „Provide Comfort” oficjalnie zakończono w grudniu 1996 roku<sup>108</sup>. Komponent powietrzny wielonarodowych połączonych sił zadaniowych wykonał w tym czasie 100 tysięcy misji patrolując przestrzeń powietrzną w północnej strefie zakazu lotów oraz dostarczając wiele ton żywności, lekarstw, paliwa oraz innych środków potrzebnych ludności kurdyjskiej do przetrwania<sup>109</sup>. Działania komponentu powietrznego koalicji, wymuszającego strefę zakazu lotów, dzięki temu, że nie poniósł on strat własnych, cieszyły się dużym poparciem opinii publicznej oraz organów rządowych państw tworzących koalicję przez cały czas trwania operacji. Należy wspomnieć, że pomimo zakończenia operacji „Provide Comfort”, kontynuowano wymu-

---

<sup>105</sup> Zob. *Operation Provide Comfort of Lt gen. John Shalikashvili* - <http://www.fas.org/man/dod-101/ops/docslsn7app1.htm>

<sup>106</sup> J. Zajadło, *Dylematy interwencji humanitarnych*, Wydawnictwo Arche, Gdańsk 2005, s. 148.

<sup>107</sup> D.L Haulman, *Wings of Hope. The U.S. Air Force and Humanitarian Airlift Operations*, University Press of Pacific, Honolulu 2004, s. 15.

<sup>108</sup> Warto zwrócić uwagę, że w wielu opracowaniach anglojęzycznych wspomina się o dwóch operacjach „Provide Comfort”. Zdaniem ekspertów amerykańskich, operacja „Provide Comfort-I” zakończyła się w lipcu 1991 roku, a od tego momentu siły koalicyjne rozpoczęły operację „Provide Comfort-II”, którą oficjalnie zakończono w grudniu 1996 roku.

<sup>109</sup> B. Thomson, *Airpower Shaped by Iraqi No-Fly Zones*, Combined Information Bureau, Incirlik Air Force Base, Turkey – <http://www.eurocom.mil/Directorates/ECPA/Operations/onw/20030430>. Zob. także M. Marszałek, *Polityczno-wojskowe aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego. Etap 2 Wymuszanie stref zakazanych przez komponent powietrzny*, AON, Warszawa 2004, s. 75.

szanie strefy zakazu lotów. Operacja ta od stycznia 1997 roku nosiła oficjalny kryptonim „Northern Watch”.

Pracownicy cywilnych organizacji humanitarnych docenili wkład sił zbrojnych, w tym i lotnictwa, w operację „Provide Comfort”. Wymuszanie ustanowionej przez ONZ strefy zakazu lotów nad północnym Irakiem korzystnie bowiem wpłynęło na bezpieczny przebieg prowadzonej na lądzie operacji humanitarnej.

Na potwierdzenie tej tezy można przytoczyć opinię Billa Coopsa, członka Północno-Wschodniego Zespołu Medycznego, który wyraźnie stwierdził, że prowadzenie działalności medycznej było możliwe tylko i wyłącznie za sprawą przebywających w powietrzu samolotów F-15 i F-16. Ich obecność oraz posiadane zdolności bojowe skutecznie zapobiegały ewentualnym próbom podejmowanym przez siły zbrojne Iraku. Cała pomoc humanitarna na lądzie byłaby niczym bez zapewnienia bezpieczeństwa przez lotnictwo sił koalicyjnych. Pomoc humanitarna jest bowiem działalnością kreatywną, której efekty można bardzo łatwo zniszczyć. Każdy, kto będzie miał możliwość spowodowania szkód w tym względzie, na pewno to uczyni<sup>110</sup>.

Rzetelna ocena tej operacji, która z założenia była operacją humanitarną, wymagała również uwzględnienia roli jaką odegrało lotnictwo, i to nie tylko transportowe, ale również bojowe. Trzeba zaznaczyć, że w ramach operacji „Provide Comfort” po raz pierwszy w historii wprowadzono i wyegzekwowano strefę zakazu lotów. W ten właśnie sposób koalicyjny komponent powietrzny sprawował kontrolę z powietrza, mogąc w każdej chwili ingerować w zmieniającą się sytuację na lądzie. Potencjał bojowy wydzielonego do tej operacji komponentu powietrznego był na tyle silny, że mógł zapewnić dominację z powietrza nad północnym Irakiem, a tym samym skuteczną osłonę działających na lądzie jednostek sił specjalnych i organizacji humanitarnych.

Lotnictwo transportowe, według źródeł amerykańskich, dostarczyło 40 tysięcy ton zaopatrzenia tylko w ciągu 4 miesięcy operacji. Przerzut tak znacznej ilości pomocy humanitarnej i co nie mniej ważne w tak krótkim czasie mogło zapewnić tylko lotnictwo. Przyczyniło się także do repatriacji 14 tysięcy uchodźców i wygnańców<sup>111</sup>.

Analizując tę operację, należy docenić także wkład jaki wniosły siły specjalne. Szczególnie interesujące były relacje pomiędzy tymi jednostkami a pracownikami

---

<sup>110</sup> Ch. Seiple, *The U.S Military / NGO Relations Humanitarian Interventions*, Peacekeeping Institute, Centre of Strategic Leadership U.S Army War College 1996, s. 34.

<sup>111</sup> M.W. Holl, *Aerospace Power's Contribution to Humanitarian Assistance Missions: Redefining Effects-based Operations*, Maxwell Air Force Base, Alabama, April 2001, s. 11.

organizacji pozarządowych. Początkowo niechętnie nastawienie do działających w terenie sił specjalnych, w trakcie operacji uległo zmianie i ostatecznie stosunki między tymi uczestnikami operacji zdecydowanie poprawiły się. Można sądzić, że czynnikiem decydującym w tym względzie były posiadane przez siły specjalne możliwości oceny zagrożenia ludności kurdyjskiej. Biorąc pod uwagę brak środków technicznych oraz wystarczającej liczby personelu organizacji pozarządowych, siły specjalne dokonywały wszechstronnej oceny sytuacji oraz prognozy prawdopodobnego jej rozwoju. Informacje dostarczane przez jednostki sił specjalnych mogły być porównywane z danymi otrzymywanymi od personelu organizacji pozarządowych, co należy uznać za korzystne rozwiązanie. Właściwa analiza tych informacji pozwalała bowiem na wyszczególnienie tych produktów, dzięki którym można było doprowadzić do ustabilizowania sytuacji humanitarnej w obszarze prowadzonej operacji. W rezultacie możliwe było określenie priorytetów w zakresie niesienia pomocy humanitarnej, w konkretnie wskazanych rejonach, dzięki czemu organizacje pozarządowe mogły przystąpić do zdecydowanie bardziej intensywnego i zarazem skutecznego działania.

Pozyskiwane informacje decydenci i szeregowi pracownicy organizacji pozarządowych zgodnie uznali za najważniejszy czynnik niematerialny, natomiast środki transportu powietrznego oceniono jako najważniejszy czynnik materialny współpracy z wielonarodowymi siłami zadaniowymi. Śmigłowce H-60 *Blackhawk*, samoloty C-130 zapewniały bowiem pracownikom organizacji pozarządowych swobodę przemieszczania w terenie oraz niezbędne zabezpieczenie logistyczne. Szybkie dostawy zaopatrzenia dla uchodźców kurdyjskich, przewożone drogą powietrzną, zwiększały wiarygodność organizacji pozarządowych zarówno w krótkim, jak i długim przedziale czasowym. Pracownicy organizacji pozarządowych z kolei przekazując uzyskane informacje siłom zadaniowym, akceptowali niejako ich udział w operacji, co należy uznać za poważne osiągnięcie w relacjach pomiędzy organizacjami pozarządowymi a komponentem wojskowym.

Skuteczność działania zespołu zadaniowego Bravo (JTF-B) w ich trwającej 100 dni misji wywarła wyjątkowo pozytywne wrażenie na ekspertach. Należy bowiem podkreślić, że zespół ten wykonał swoją misję, utrzymując przy życiu ponad milion wypędzonych Kurdów. Rezultaty osiągnięte przez zespół dowiodły, że koalicja wojskowa jest organizacją wysoce efektywną w niesieniu pomocy humanitarnej oraz zapewnieniu bezpieczeństwa ludności dotkniętej klęską humanitarną. Przedsięwzięcia te mogą się wzajemnie nakładać. Szybki i zdecydowany sposób działania został

uznany przez ekspertów amerykańskich i nie tylko, z czym można się zgodzić, za modelowe rozwiązanie przyszłych operacji humanitarnych z udziałem sił koalicyjnych oraz organizacji i agencji cywilnych wyspecjalizowanych w niesieniu pomocy ludności.

Na podstawie przeprowadzonej analizy operacji „Provide Comfort” można pokusić się o sformułowanie tezy, iż operacje humanitarne w złożonym i trudnym do jednoznacznego zdefiniowania środowisku wymagają sformowania wielonarodowych połączonych sił zadaniowych, albowiem operacje te mają wyraźne cechy charakterystyczne dla operacji połączonych.

## **2.2. Fiasko operacji humanitarnych w Somalii**

### **2.2.1. Operacja „Provide Relief”**

Sytuacja w Somalii, na co zwrócił uwagę między innymi Jerzy Zajadło, była tylko częścią szeregu konfliktów występujących na szeroką skalę w tzw. rogu Afryki na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku, ale jednocześnie okazała się problemem najbardziej skomplikowanym i krwawym oraz najtrudniejszym do opanowania z humanitarnego punktu widzenia<sup>112</sup>.

Somalia była jednym z 17 państw afrykańskich, które w 1960 roku odzyskały niepodległość. Niedoświadczeni politycy somalijscy stanęli wówczas przed bardzo trudnym zadaniem zbudowania nowoczesnego państwa. Początkowy entuzjazm szybko opadł, kiedy pojawiły się pierwsze problemy: trudności z wprowadzaniem demokracji w przyzwyczajonym do struktury klanowej społeczeństwie oraz brak jakiegokolwiek bazy surowcowej dla powstającej gospodarki kraju. Bardzo szybko w administracji państwowej rozplenila się korupcja i łapówkarstwo oraz zwiększyło się bezrobocie. Nie dziwi zatem fakt, że władze Somalii stosunkowo szybko traciły poparcie społeczeństwa, od którego otrzymały ogromny kredyt zaufania.

Rozładowanie kumulujących się problemów wewnętrznych nastąpiło 21 października 1969 roku, kiedy grupa młodych oficerów armii somalijskiej dokonała zamachu stanu, wprowadzając rządy wojskowe w kraju. Przewrót ten, zdaniem Piotra Kucharskiego, spowodował całkowity zwrot w polityce wewnętrznej i zagranicznej tego państwa. Somalia stała się bowiem krajem socjalistycznym. Po rozwiązaniu wszystkich ugrupowań politycznych wprowadzono jednolity system marksistowski,

---

<sup>112</sup> Zob. J. Kukułka, *Historia współczesna stosunków międzynarodowych 1945–1996*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 1996, s. 680; J. Zajadło, *Dylematy...wyd. cyt.*, s. 150.

wzorujący się na przykładach radzieckich i chińskich. Realizacja nowego programu gospodarczego i oświatowego opartego na założeniach naukowego socjalizmu „zawocowała” klęską żywiołową, z którą Somalia nie mogła sobie poradzić własnymi siłami<sup>113</sup>. W tym okresie nawiązano bardzo dobre stosunki polityczne i wojskowe ze Związkiem Radzieckim, który zdawał sobie sprawę ze znaczenia strategicznego tego kraju. W zamian za bazy lotnicze i morskie nad Zatoką Adeńską ZSRR udzielił wydatnej pomocy w dostawach sprzętu wojskowego oraz wysłał doradców, którzy zajęli się szkoleniem modernizowanej armii somalijskiej. Somalia stała się również krajem tranzytowym, przez który przechodziły liczne transporty wojskowe dla etiopskich partyzantów walczących z proamerykańskimi rządami cesarza Hajle Sellasje w Addis Abebie.

W 1977 roku wojska Somalii wkroczyły do Etiopii z zamiarem oderwania od niej Ogadenu<sup>114</sup>. W tym krytycznym momencie Związek Radziecki i Kuba udzieliły wsparcia młodej administracji komunistycznej w Addis Abebie. Ostatecznie w marcu 1978 roku, w wyniku generalnej ofensywy sił etiopskich, wyparto Somalijczyków prawie z całego Ogadenu udaremniając tym samym próbę secesji. Udzielenie przez Rosjan i Kubańczyków pomocy Etiopii było wyraźnym sygnałem dla Barre'a do poszukiwania nowych sojuszników wśród państw zachodnich i konserwatywnych państw arabskich. Po wypowiedzeniu układu o przyjaźni i współpracy z ZSRR, Demokratyczna Republika Somalii była swoistym ewenementem wśród krajów Trzeciego Świata, ponieważ będąc państwem komunistycznym była skłócona z całym blokiem radzieckim. Utrzymywała natomiast bardzo dobre kontakty z państwami kapitalistycznymi. Już jesienią 1980 roku państwo to zawarło umowę ze Stanami Zjednoczonymi, na mocy której w zamian za długofalową pomoc wojskową udostępniło USA bazę w Berberze.

Ciężką sytuację kraju, który od czasu klęski w Ogadenie stał się terytorium zaćiętych walk o władzę pomiędzy ugrupowaniami opozycyjnymi a siłami rządowymi, pogorszyło zerwanie stosunków dyplomatycznych ze Stanami Zjednoczonymi w 1989 roku. Z chwilą zakończenia zimnej wojny Somalia nie miała już żadnej dla Amerykanów wartości strategicznej<sup>115</sup>.

<sup>113</sup> Zob. P. Kucharski, *Somalia 1992-1995*, Wydawnictwo Altair, Warszawa 1998, s. 5.

<sup>114</sup> W 1977 r. w etiopskiej prowincji Ogaden wybuchło pod hasłem zjednoczenia z ojczyzną „powstanie” tamtejszej ludności somalijskiej, kierowane przez Front Wyzwolenia Somalii Zachodniej. W rzeczywistości była to wojna wywołana przez Somalię.

<sup>115</sup> Tamże, s. 9.

Zacięte działania zbrojne w Somalii doprowadziły do obalenia prezydenta Siada Barre w styczniu 1991 roku oraz de facto upadku państwa somalijskiego. Kraj został podzielony między zwalczające się frakcje. Niebawem okazało się, że był to dopiero początek prawdziwej wojny domowej, która doprowadziła do niespotykanej wcześniej katastrofy humanitarnej. Sytuacja wewnętrzna w tym kraju była tak skomplikowana, że nawet Czerwony Krzyż miał trudności z dostarczeniem żywności i lekarstw oraz udzielaniem jakiegokolwiek pomocy. Nie dziwił zatem fakt, że przewodniczący tej organizacji zwrócił się z do sekretarza generalnego ONZ z prośbą o pomoc i podjęcie niezbędnych działań.

Pierwszym sygnałem bardziej zdecydowanego zaangażowania się ONZ w rozwiązanie tej złożonej sytuacji było wprowadzenie w życie rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 733, podjętej w dniu 23 stycznia 1992 roku. Rezolucja ta została ustanowiona zgodnie z postanowieniami rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych i wprowadzała embargo na dostawy broni, wzywając jednocześnie sekretarza generalnego do zorganizowania pomocy humanitarnej dla cierpiącej ludności Somalii. Należy tu wspomnieć o rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 746, podjętej dwa miesiące później (17 marca, 1992 r.), która co prawda wspominała o zagrożeniu międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa, ale nie odwoływała się do rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych. Nie mogła być zatem podstawą do przeprowadzenia interwencji wojskowej.

Począwszy od 1992 roku, ludność Somalii stanęła w obliczu głodowego kataklizmu. Sekretarz generalny ONZ Boutros Ghali uznał, że jedynie obecność sił utrzymania pokoju, wydzielonych z kierowanej przez niego organizacji, może zapewnić ochronę pomocy humanitarnej, dostarczanej do Somalii. Zdaniem tych sił miała być nie tylko ochrona zaopatrzenia przed różnymi działającymi tam frakcjami zbrojnymi i pospolitymi bandami, ale również udzielanie pomocy organizacjom humanitarnym w dystrybucji żywności i lekarstw. W sierpniu 1992 roku Organizacja Narodów Zjednoczonych uczyniła pierwsze kroki, które miały przybliżyć ją do osiągnięcia tych celów. Zorganizowano bowiem transport powietrzny (most powietrzny) do Somalii oraz przetrzucono kontyngent wojskowy ONZ do Mogadyszu, z zadaniem ochrony dostaw żywności, lekarstw oraz innych środków składowanych w stolicy oraz w jej okolicy.

Rozwój wydarzeń w Somalii przybrał jednak zupełnie inny kierunek niż oczekiwała tego społeczność międzynarodowa. Stosunkowo szybko bowiem rozejm zo-

stał zerwany i walki z całą zaciętością rozpoczęły się na nowo. Kontyngent pakistański ONZ nie miał wystarczających możliwości bojowych, aby zapanować nad coraz bardziej skomplikowaną sytuacją w Somalii. Uzbrojone bandy i klany, na co zwracał uwagę Jerzy Zajadło, nie tylko zwalczały się wzajemnie i grabiły dostawy pomocy humanitarnej, ale atakowały również siły pokojowe ONZ<sup>116</sup>. Tak agresywne zachowanie stron konfliktu szybko podało w wątpliwość efektywność prowadzonej przez ONZ tradycyjnej operacji utrzymania pokoju. Należy bowiem zaznaczyć, że tego rodzaju operacja, zgodnie z przyjętymi ustaleniami, jest prowadzona tylko za zgodą zainteresowanych stron przez lekko uzbrojone siły pokojowe, które to stosują przede wszystkim techniki zapewniające utrzymanie i poszanowanie porozumienia między zwaśnionymi stronami konfliktu<sup>117</sup>.

W dniu 14 sierpnia 1992 roku prezydent Stanów Zjednoczonych, Gerge Bush, w odpowiedzi na apel sekretarza generalnego ONZ nakazał dowództwu Sił Powietrznych USA (USAF) wydzielenie odpowiedniej liczby samolotów transportowych do przewozu pomocy humanitarnej, do Somalii<sup>118</sup>. Jak wykazał John L. Cirafici, autor opracowania „*Airhead Operations—Where AMC Delivers. The Linchpin of Rapid Force Projection*”, w ciągu trzech dni od momentu wydania rozkazu przez prezydenta grupa rekonesansowa z bazy sił powietrznych McDill na Florydzie została przerzucona do Kenii. Jej zadaniem było przygotowanie niezbędnej infrastruktury do przyjmowania samolotów transportowych C-130 i C-141. Operacja humanitarna, której nadał kryptonim „Provide Relief”, miała być prowadzona z wykorzystaniem lotniska w Mombasie, w Kenii. Lotnisko to położone było około 200 mil na południowy-zachód od granic z Somalią oraz około 2 godzin lotu samolotem C-130 z lotniska w Mogadyszku. Samoloty podległe Dowództwu Sił Mobilnych Stanów Zjednoczonych (Air Mobility Command), wyposażenie oraz niezbędny personel od 18 sierpnia zaczęły przybywać do Mombasy. Pierwszą misję transportową przeprowadzono w dniu 21 sierpnia 1992 roku. Wykonały ją dwa samoloty C-130 z 314 Skrzydła Lotnictwa Transportowego z bazy Little Rock, dostarczając zaopatrzenie do miejscowości Wajir w Kenii. Znajdujące się tam lotnisko miało asfaltowy pas startowy o długości 9200 stóp i było zlokalizowane w pobliżu centrum dla uchodźców z Somalii, zorganizowanego przez

<sup>116</sup> J. Zajadło, *Dylematy interwencji humanitarnych*, Wydawnictwo Arche, Gdańsk 2005, s. 152.

<sup>117</sup> Zob. M. Marszałek, *Wybrane aspekty operacji pozawojennych w doktrynie Sojuszu Północnoatlantyckiego*, AON, Warszawa 2004.

<sup>118</sup> J.L. Cirafici, *Airhead Operations. Where AMC delivers*, Air University Press Maxwell Air Force Base, Alabama 1995, s. 20 i 21.

rząd Kenii. W wyniku 57 misji, jakie wykonały samoloty transportowe C-141 do Wajir dostarczono 1567 ton żywności i lekarstw<sup>119</sup>.

Dowództwo Centralne Stanów Zjednoczonych, które było odpowiedzialne za przeprowadzenie tej operacji, na początku września 1992 roku postanowiło zakończyć misje samolotów C-141 i w dalszej fazie operacji wykorzystywać jedynie samoloty C-130. Pełny skład lotnictwa transportowego wydzielonego do kontynuowania operacji „Provide Relief” był na miejscu 20 września 1992 roku. Powietrzne misje transportowe do Somalii rozpoczęto pod koniec sierpnia, dostarczając zaopatrzenie do Belet Uen. Loty do Somalii były wykonywane w zupełnie niekontrolowanym środowisku powietrznym, w którym amerykańskie lotnictwo transportowe operowało wśród niemieckich samolotów C-160 Transall, samolotów organizacji pozarządowych i wielu małych, prywatnych samolotów. Ta ostatnia grupa zajmowała się jednak przede wszystkim przewozem narkotyków, co nie miało wiele wspólnego ze szczytną ideą operacji humanitarnej.

Lotnisko Belet Uen położone było 160 mil na północ od Mogadyszu z typowym dla warunków Somalii niezadbany pod względem technicznym pasem startowym o długości 5 700 stóp. Lotnisko to było utrzymywane przez Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża i bardzo często zdarzało się, że po pasie startowym wędrowali ludzie wraz z wielbłędami. Pomimo tych niedogodności lotnisko, to znajdowało się w pobliżu wielu głodujących Somalijszyków, którzy bez dostarczonej drogą powietrzną żywności prawdopodobnie zmarliby z głodu. Podobne warunki panowały na większości innych lotnisk wykorzystywanych przez samoloty C-130 uczestniczące w operacji „Provide Relief”.

Ludność somalijska gromadziła się zwykle w centrach pomocy humanitarnej, zorganizowanych w pobliżu pasów startowych. Takie zachowanie podyktowane było ich słabą kondycją fizyczną, która uniemożliwiała im podróż do Mogadyszu. Ponadto zwalczające się klany blokowały sobie nawzajem drogi do stolicy kraju, gdzie portowe magazyny były wypełnione żywnością oraz innym zaopatrzeniem.

Od 5 września samoloty C-130 rozpoczęły loty do Baidoa, gdzie zlokalizowane było kolejne większe centrum pomocy. Baidoa, według relacji Johna L. Cirafici, było lotniskiem zbudowanym w latach siedemdziesiątych, a więc w okresie ścisłej współpracy pomiędzy Somalią a Związkiem Radzieckim. Warto wspomnieć, że to właśnie

---

<sup>119</sup> Tamże, s. 21.

z tego lotniska somalijskie samoloty MiG-21 zaatakowały cele znajdujące się w okolicach Ogadem, w czasie wojny z Etiopią. Nieremontowany przez lata pas startowy o długości 6 400 stóp wkrótce po rozpoczęciu regularnych przylotów z pomocą humanitarną wykazał pierwsze oznaki zniszczeń spowodowanych przez lądujące samoloty transportowe. Problem sprawności technicznej pasa startowego przyczynił się do przerwania coraz bardziej intensywnej operacji humanitarnej w tym rejonie.

Należy zwrócić również uwagę na to, co działo się wokół lotniska. Otóż eskalacja przemocy w rejonie portu, co wyraźnie podkreślił John L. Cirafici, wielokrotnie utrudniała sprawne prowadzenie operacji w Mogadiszu. Klany postrzegały bowiem pomoc humanitarną jako kolejny argument w walce z ich przeciwnikami. Konwoje opuszczające port lotniczy nader często były atakowane i uprowadzane. Mimo iż regularnie odbywane loty z pomocą humanitarną w ramach operacji „Provide Relief” pozwoliły na załagodzenie sytuacji głodującej ludności, to większość organizacji humanitarnych potrzebowała uruchomienia transportu morskiego, który byłby bardziej praktyczny w aspekcie długoterminowej operacji. Koncepcja proponowana przez te organizacje obejmowała więc wykorzystanie portów morskich, z których po przeładunku zaopatrzenia na ciężarówki organizowano by konwoje drogą lądową.

W sierpniu 1992 roku Organizacja Narodów Zjednoczonych wynegocjowała porozumienie z walczącymi frakcjami, pozwalające siłom pokojowym tej organizacji wkroczyć do Somalii i rozpocząć wykonywanie zadań związanych z ochroną zaopatrzenia z pomocą humanitarną. Do wykonania misji w Mogadiszu wybrany został pakistański batalion wojsk lądowych, który, nie mając własnych środków, potrzebował transportu powietrznego wraz z wyposażeniem i uzbrojeniem obejmującym także transportery opancerzone. Misji przerzutu drogą powietrzną pakistańskiego kontyngentu sił pokojowych nadano kryptonim „Impresive Lift”. W dniach od 13 do 18, a następnie od 21 do 29 września 1992 roku amerykańskie samoloty C-50 i C-141 przewiozły do Mogadiszu 974 pasażerów oraz 1 168 ton wyposażenia i uzbrojenia, wykonując łącznie 94 misje<sup>120</sup>. Wkrótce po rozpoczęciu swojej misji kontyngent pakistański okazał się niezdolny do wykonania czegoś więcej niż jedynie ochrony portu lotniczego oraz infrastruktury portu morskiego. Można stwierdzić, że praktycznie jednostka ta była cały czas oblegana przez uzbrojone klany i nie miała żadnego wpływu na ochronę transportów z pomocą humanitarną. Według relacji J.L. Cirafici, w tym

---

<sup>120</sup> J.L. Cirafici, *Airhead Operations. Where AMC delivers*, Air University Press Maxwell Air Force Base, Alabama 1995, s. 27.

okresie liczba zgonów miejscowej ludności wzrosła do 300 osób dziennie. Sekretarz generalny ONZ Boutros Ghali zaapelował do prezydenta Stanów Zjednoczonych o wysłanie sił, które mogłyby skutecznie ochraniać przerzucane do Somalii zapasy zanim miliony Somalijczyków umrą z niedożywienia<sup>121</sup>.

W celu wsparcia operacji humanitarnej prowadzonej w Somalii, w dniu 26 listopada prezydent Bush nakazał wysłanie 30 tysięcy żołnierzy. Na posiedzeniu ONZ w dniu 3 grudnia uchwalono zaproponowaną przez sekretarza generalnego tej organizacji rezolucję, która autoryzowała interwencję wojskową w Somalii. W rezolucji tej podkreślono trudną sytuację w tym państwie, która ze względu na kontynuowane działania lokalnych ugrupowań zbrojnych w coraz większym stopniu utrudniała dostawy pomocy humanitarnej dla głodującej ludności. Wspomniano w niej między innymi o dokonywanych grabieżach żywności oraz atakach na statki i samoloty transportowe. Najważniejszy zapis dotyczył jednak zgody na przeprowadzenie interwencji militarnej, której celem było stworzenie bezpiecznego środowiska do kontynuowania działalności humanitarnej<sup>122</sup>.

### **2.2.2. Proces planowania kryzysowego. Przygotowanie operacji „Restore Hope”**

Niekorzystny rozwój wydarzeń w Somalii skupiał uwagę szczególnie Dowództwa Centralnego Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych, ponieważ państwo to znajdowało się w jego obszarze odpowiedzialności (AOR). Sytuacja w Somalii była zatem permanentnie monitorowana przez to dowództwo, a wnioski z oceny sytuacji były przekazywane do narodowego wojskowego centrum dowodzenia (NMCC). Wydarzenia w Somalii były postrzegane przez pryzmat interesów (na które mogły niekorzystnie wpłynąć) i bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych. Jednym ze szczególnych celów strategii tego państwa jest bowiem globalna i regionalna stabilność zachęcająca do pokojowych zmian i rozwoju.

Głównodowodzący Dowództwa Centralnego Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych, który standardowo pełni funkcję dowódcy wojskowego w przypadku prowadzonych operacji militarnych w ramach procesu reagowania kryzysowego przedstawił wnioski z oceny sytuacji oraz warianty możliwych działań wojskowych przewodniczącemu połączonemu komitetu szefów sztabów. W pierwszej fazie operacji reagowania

---

<sup>121</sup> Tamże, s. 27.

<sup>122</sup> Tamże, s. 27.

kryzysowego poinformował on narodowe organy dowodzenia o przeprowadzonej ocenie sytuacji, którą uznano za pierwszy element drugiej fazy tej operacji. Pod koniec listopada ocena kryzysu w Somalii rozpoczęła zatem drugą fazę planowania kryzysowego. Z tego też względu o wiele częściej kontaktowano się z dowództwem centralnym. W tym czasie narodowe organy dowodzenia zidentyfikowały interesy Stanów Zjednoczonych w tym obszarze, sformułowały korespondujące z nimi cele oraz w ogólnym zarysie nakreśliły prawdopodobne warianty działania, które powinny umożliwić ich osiągnięcie.

W dniu 1 grudnia rozpoczęto fazę trzecią, uszczegółowienie wariantów działania. Przewodniczący Połączonego Komitetu Szefów Sztabów opublikował zarządzenie wstępne, w którym określił relacje dowodzenia, sprecyzował cele, zadania oraz ograniczenia. Głównodowodzący w dowództwie centralnym Stanów Zjednoczonych, generał Joseph P. Hoar był formalnie zobligowany do uszczegółowienia prawdopodobnych wariantów działania. Następnego dnia wypracowane przez niego opcje użycia sił zadaniowych zostały przedstawione reprezentantom narodowych organów dowodzenia i zaakceptowane. Późnym popołudniem, jak relacjonuje Cirafici, generał Colin Powell, przewodniczący połączonego komitetu szefów sztabów, opublikował swój rozkaz planistyczny i nakazał głównodowodzącemu uzupełnienie rozkazu operacji. Pięć godzin później generał Powell zarządził wstępne rozmieszczenie sił<sup>123</sup>.

Wykonanie planu operacji, stanowiące piątą fazę planowania kryzysowego zostało zakończone w dniu 4 grudnia, kiedy generał Hoar wydał rozkaz przeprowadzenia operacji „Restore Hope”. Ostatnia faza wykonania była zakończona, kiedy narodowe organy dowodzenia zaakceptowały je, a przewodniczący połączonego komitetu szefów sztabów opublikował rozkaz o wykonaniu operacji (execute order) i kiedy to wyznaczone do niej siły rozpoczęły przebazowanie w rejon przyszłych działań. Fazę tę uznano oficjalnie za początek operacji „Restore Hope”. Generał Hoar na dowódcę Połączonych Sił Zadaniowych Somalia wyznaczył generała Roberta B. Johnstona z korpusu piechoty morskiej. W ich skład weszły podległe mu formacje, 1 Ekspedycyjne Siły Korpusu Piechoty Morskiej; jednostki z 10 Dywizji Górskiej oraz 15 Jednostka Ekspedycyjna Piechoty Morskiej, której wyszkolenie predysponowało ją do wykonywania zadań specjalnych. Dowódca 437 Skrzydła Lotnictwa Transportowego, generał Mikołajcik został dowódcą połączonych sił zadaniowych (CJTF) oraz

---

<sup>123</sup> Tamże, s. 31.

komponentu powietrznego (COMAFFOR). Podlegał mu personel AMC w Kenii i Somalii, stanowiący element Połączonych Sił Zadaniowych Somalia<sup>124</sup>.

### 2.2.3. Wykonanie operacji „Restore Hope”

Wstępna koncepcja operacji „Restore Hope” obejmowała cztery fazy:

- Zapewnienie bezpieczeństwa portu lotniczego i morskiego w Mogadiszu oraz w Baidoa.
- Rozwinięcie sił UNITAF Somalia w Baidoi i rozszerzenie działań o charakterze stabilizacyjnym (ochronnym) w stronę centrum Somalii.
- Rozwinięcie tych działań w południowe rejony Somalii aż do miejscowości Kismayo i Badera.
- Przekazanie obowiązków UNITAF siłom pokojowym ONZ, Somalia II<sup>125</sup>.

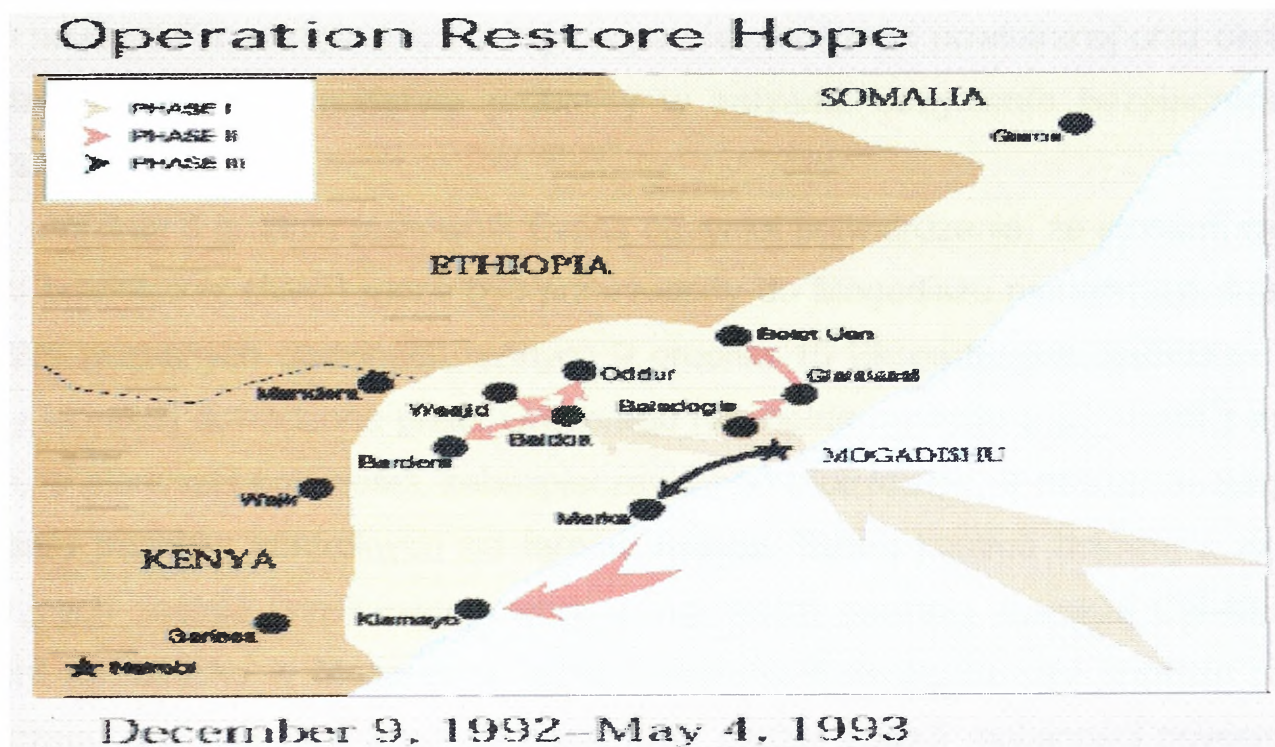
Każda z wymienionych faz operacji wymagała znacznego wysiłku ze strony lotnictwa transportowego. Generał Thomas Mikolajcik był odpowiedzialny za utrzymanie odpowiednich zdolności transportu powietrznego w zakresie wsparcia wydzielonych do operacji sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych i Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz udzielenie pomocy organizacjom pozarządowym, prowadzącym działalność humanitarną w terenie.

Proces planowania reagowania kryzysowego, jak już wspomniano, był w fazie drugiej, kiedy został opublikowany rozkaz o przemieszczeniu sił. 1701 Eskadra Wsparcia Mobilności Powietrznej tworzyła załóżek zespołu mobilności powietrznej (AME), który w jak najkrótszym czasie powinien znaleźć się na teatrze działań. Przerzut tego elementu był przedsięwzięciem, niezbędnym do sprawnego funkcjonowania mostu powietrznego. Szczególnie ważne dla kadry zespołu tankowania transportu powietrznego (TALCE) było właściwe przygotowanie lotniska w Mogadiszu.

---

<sup>124</sup> J.F. Cirafici, *Airhead...*wyd. cyt., s. 32.

<sup>125</sup> Tamże, s. 32.



Źródło: [www.globalsecurity.org/military/ops/restore\\_hope.htm](http://www.globalsecurity.org/military/ops/restore_hope.htm)

Rys. 11. Obszar i fazy operacji „Restore Hope”

W tym czasie jednostki z 1 Ekspedycyjnych Sił Piechoty Morskiej były już przygotowane w forcie Pendelton i wkrótce miały być przerzucone do bazy sił powietrznych March w Kalifornii, gdzie miał nastąpić załadunek na samoloty. W godzinach rannych 3 grudnia 1992 roku wysunięty zespół dowodzenia z 1701 eskadry wsparcia (57 osób) oraz niezbędne wyposażenie zostały załadowane na samolot transportowy C-141B z 438 Eskadry Transportu Powietrznego. Wylot z bazy McGiure z w New Jersey nastąpił o godzinie szóstej czasu lokalnego i po bez mała szesnastu godzinach lotu i dwóch tankowaniach w powietrzu dotarł do Mombasy w Kenii.

Pułkownik Walt Evans, dowódca 1701 eskadry wsparcia, będący jednocześnie dyrektorem sił mobilnych na teatrze działań, prawie natychmiast rozpoczął przygotowania do operacji w Somalii. Siły Zadaniowe Provide Relief działały z Mombasy od sierpnia, posiadały zatem wszelkie potrzebne informacje o lotniskach oraz warunkach panujących w Somalii. Pułkownik Evans wraz ze swoim szefem zespołu mobilności powietrznej (AME) oraz szefem wydziału kierowania transportem powietrznym i lotnictwem tankowania (TALCE) wykorzystali te informacje, uszczegóławiając plan działań transportu powietrznego. Zespół ten zweryfikował otrzymane informacje osobiście, rozpoznając warunki panujące na lotniskach w Somalii. Dzięki temu pułkownik Evans był przygotowany do rozpoczęcia operacji natychmiast po przybyciu do Mogadishu. Opracowany przez niego plan zakładał maksymalne wykorzystanie twar-

dych nawierzchni, uwzględniał funkcje wsparcia mobilności powietrznej oraz określał i przewidywał prawdopodobne problemy w zakresie utrzymania bezpieczeństwa przyszłych działań.

W dniu 8 grudnia pułkownik Evans otrzymał potwierdzenie, że element mobilności powietrznej (AME) może być przerzucony do Mogadiszu następnego dnia rano. We wczesnych godzinach rannych 9 grudnia 15 Ekspedycyjna Jednostka Piechoty Morskiej dowodzona przez Gregorego Newbolda opuściła *USS Tripoli* z zadaniem, w pierwszej kolejności, zabezpieczenia portu lotniczego, a następnie zorganizowania punktów kontrolnych na terenie miasta. Grupa kontroli bojowej z sił powietrznych została przetransportowana śmigłowcem piechoty morskiej CH-46 Sea Knight na lotnisko w Mogadiszu, gdzie natychmiast zorganizowała kontrolę ruchu lotniczego nad tym lotniskiem. W ciągu kilku godzin zespół mobilności powietrznej (AME) na pokładzie dwóch samolotów transportowych C-141 najpierw przybył do Mombasy, a następnie wylądował na lotnisku w Mogadiszu.

Dwa zespoły TALCE szybko rozładowały z samolotów przywiezione podnośniki widłowe i oczyściły rejon rampy oraz usunęły wszelkie przedmioty mogące przeszkadzać kołującym samolotom. W normalnych warunkach funkcjonowania portu lotniczego usunięte przedmioty nie utrudniałyby ruchu na lotnisku. Biorąc jednak pod uwagę rozmiary samolotów C-5, 747, które miały uczestniczyć w operacji, należało stworzyć jak najlepsze warunki do ich przyjęcia i obsługi.

Pomimo wysiłku ze strony żołnierzy piechoty morskiej, wkładanego w osłonę lotniska, miejscowa ludność i tak przemieszczała się zarówno po pasie startowym, jak i po innych miejscach lotniska. W zasadzie, jak to ocenił John L. Cirafici, Somalijczycy praktycznie znajdowali się w każdym zakątku portu lotniczego. Dopiero w późnych godzinach rannych dnia następnego udało się wyprzeć ich poza ogrodzenie lotniska, gdzie nie mogli już zakłócić prowadzonych na lotnisku operacji. Po południu natomiast przybyły dwa samoloty C-5 z bazy sił powietrznych Rhein-main w Niemczech. Na ich pokładzie znajdował się zespół TALCE 362 Eskadry Kontroli Transportu Powietrznego wraz z niezbędnym sprzętem i wyposażeniem<sup>126</sup>.

Do TALCE przydzielono personel naziemny obsługi samolotów C-141, C-5 i K-10. W ciągu jednego dnia przygotowali oni miejsca parkingowe, drogi kołowania oraz przygotowali plan rozmieszczenia w porcie lotniczym różnych strategicznych samolotów transportowych i samolotów komercyjnych Boeing 747, DC-10 i C-130.

<sup>126</sup> J.F. Cirafici, *Airhead...*wyd. cyt., s. 35.

Personel portu lotniczego, wydzielony do obsługi, zorganizował miejsce do przetrzymywania towarów po wyładunku z samolotu, skąd następnie były przewożone kołowymi środkami transportu. Wyznaczono również strefy wyczekiwania dla pasażerów (poczekalnie) oraz określono procedury poruszania się po w porcie lotniczym. W krótkim czasie dzięki wykonaniu tych oraz innych przedsięwzięć wydłużono czas funkcjonowania lotniska do 24 godzin. Stało się to faktem po zamontowaniu systemu świateł pasa startowego. W trakcie rozwijania TALCE oficer z Dowództwa Mobilności Powietrznej (AMC) przekazał dowódcy 15 Ekspedycyjnej Jednostki Piechoty Morskiej (15MEU)<sup>127</sup> wymagania dotyczące zabezpieczenia logistycznego. Personel odpowiedzialny za sprawne funkcjonowanie transportu powietrznego był uzależniony pod względem zaopatrywania, głównie zaś chodziło o wodę pitną i paliwo, od tej jednostki. Dla sprawnego przebiegu operacji na lotnisku największe znaczenie miało paliwo. Podnośniki oraz inne urządzenia służące do wyładunku zaopatrzenia zużywały od jednego do dwóch galonów ropy w ciągu jednej godziny<sup>128</sup>. Do tego należało dodać jeszcze ciężarówki oraz inne pojazdy, które również zużywały ropę.

Pułkownik G.S. Nwebold doceniał znaczenie tego portu lotniczego dla niezakłóconego przebiegu operacji, dlatego też uczynił oficera S-4 odpowiedzialnym za zaspokojenie potrzeb logistycznych zgłoszonych przez TALCE. Innym bardzo ważnym przedsięwzięciem wymagającym koordynacji była powietrzna ewakuacja medyczna. Niewyobrażalny, zdaniem R.L. Circafici, był brak przygotowanych wcześniej procedur dotyczących ewakuacji ранnego i ciężko chorego personelu drogą powietrzną poza obszar operacji. Jak wykazał wspomniany autor, pułkownik Newbold miał dostęp do infrastruktury medycznej znajdującej się na pokładzie okrętu *USS Tripoli*. Rozszerzając sieć taktycznej łączności radiowej, która dzięki temu obejmowała również operacje lotnictwa w porcie lotniczym, umożliwił w nagłych sytuacjach korzystanie z fachowej pomocy medycznej poszkodowanemu personelowi transportu powietrznego a w groźniejszych przypadkach zapewniał transport śmigłowcem CH-46 do szpitala znajdującego się na *USS Tripoli*. Żołnierze piechoty morskiej natomiast mogli być ewakuowani do szpitali znajdujących się poza obszarem operacji za pomocą specjalnie przygotowanego (skonfigurowanego) samolotu, o którego użyciu

---

<sup>127</sup> W tym czasie obowiązki dowódcy 15 MEU pełnił pułkownik Gregory S. Nwebold.

<sup>128</sup> Przytoczone zużycie ropy w ciągu jednej godziny odnosi się do pojedynczego urządzenia. A zatem chcąc określić całkowite zużycie ropy w ciągu godziny przez wszystkie tego typu urządzenia pracujące w porcie lotniczym, trzeba byłoby znać ich dokładną liczbę.

decyzję podejmowało Dowództwo Mobilności Powietrznej (AMC). Potrzeby w tym zakresie jednostka piechoty morskiej koordynowała z TALCE.

Transport powietrzny mający zapewnić terminowy przerzut wojsk do rejonu operacji wymagał solidnych pasów startowych do obsługi strategicznych samolotów transportowych i samolotów komercyjnych (pasażerskich), a także utwardzanych ramp o odpowiednich rozmiarach, które ułatwiłyby szybkie kołowanie oraz wylądunek. Port lotniczy w Mogadiszu ze względu na ubogą infrastrukturę był jednym wielkim wyzwaniem dla przygotowywanej operacji powietrznej. Należy podkreślić, że posiadał tylko jeden betonowy pas startowy o długości 10335 i szerokości 150 stóp. Co gorsza pas startowy, drogi kołowania oraz rampy nie były oświetlone. Innym czynnikiem mogącym utrudnić operacje powietrzne lotnictwa transportowego był brak systemu nawigacyjnego ułatwiającego załogom samolotów zlokalizowanie lotniska lub podejście do lądowania. Nie funkcjonowała także sieć kontroli ruchu lotniczego, która pozwalałaby na separację samolotów nad Somalią. Ponadto nie było urządzeń i wyposażenia do tankowania oraz wykonania obsługi naziemnej samolotów. A zatem mogły wystąpić poważne trudności z odtwarzaniem gotowości samolotów. Przebieg operacji mogły zakłócić także grasujące w bezpośredniej bliskości portu lotniczego bandy uzbrojone w karabiny maszynowe AK-47 oraz ciężkie karabiny maszynowe zamontowane na pojazdach. Stwarzały one stosunkowo duże zagrożenie dla prowadzonych na lotnisku działań rozładunkowych. Pamiętając o wszystkich wymienionych niedogodnościach, należy nadmienić, że pierwsza faza operacji strategicznego lotnictwa transportowego przypadła na porę deszczową, która w takiej sytuacji jeszcze bardziej utrudniła podejście samolotów do lądowania. Trzeba wspomnieć, że w pierwszym dniu operacji „Restore Hope” port lotniczy zakończył swoją działalność w godzinach wieczornych.

Należy podkreślić, że wszystkie wymienione trudności wynikające z ubogiej infrastruktury lotniskowej zostały spotęgowane przez masowo przybywające do Mogadiszu jednostki, które rozwijały się z reguły na terenie portu lotniczego w pobliżu pasa startowego i innych większych powierzchni utwardzonych. W aspekcie działań powietrzno-lądowych przedsięwzięcia związane z mobilnością powietrzną powinny mieć pierwszeństwo na terenie portu lotniczego. Zdaniem przedstawicieli innych organizacji obszar lotniska umożliwiał im łatwiejszy kontakt z przelatującymi tranzytem samolotami oraz, co równie ważne, zapewniał większy stopień bezpieczeństwa przebywającemu tam personelowi. Twarde nawierzchnie ramp gwarantowały śmigłowcom czy-

ste otoczenie i relatywnie dogodny obszar, z którego mogły prowadzić działania. Trzeba jednak nadmienić, że samoloty i śmigłowce nie mogą niestety swobodnie korzystać z tego samego lotniska. W przypadku ograniczonej przestrzeni samoloty odrzutowe nie mogą działać bez wykorzystania twardej nawierzchni w przeciwieństwie do śmigłowców, które mogą stratować, lądować i parkować na powierzchni utwardzanej. Najlepszym rozwiązaniem w takiej sytuacji jest przesunięcie śmigłowców w inne miejsce, co jak wyjaśnił J.L. Cirafici, później uczyniono<sup>129</sup>.

Przerzut lekkiej jednostki piechoty ze składu 10 Dywizji Górskiej z obozu Drum do Bale Dogle i Kismayu w pierwszej kolejności wymagał przebazowania ludzi i sprzętu do bazy sił powietrznych Griffis w Nowym Jorku. Przewidując wprowadzenie do obszaru operacji wspomnianej formacji piechoty, jednostki piechoty morskiej udały się drogą lądową i śmigłowcami do Bale Dogle z zadaniem zapewnienia jej osłony, podczas lądowania w Somalii<sup>130</sup>. Słusznie założono, że od czasu pobytu radzieckiego lotnictwa, lotnisko to było w ogóle nienaprawiane. Z tego też względu pierwotna długość pasa startowego uległa, z przyczyn technicznych, zmniejszeniu z 10 000 do 6 000 stóp. A zatem długość pasa startowego pozwalała na sprawne prowadzenie działań jedynie przez samoloty transportowe C-141. W bardzo krótkim czasie po zajęciu tego lotniska i zapewnieniu jego ochrony przez pododdziały korpusu piechoty morskiej wylądował samolot C-141 z personelem 60 Eskadry Kontroli Transportu Powietrznego na pokładzie. Natychmiast po przylocie grupa ta (TALCE) rozpoczęła działania mające na celu sprawne przyjęcie samolotów C-141 z elementami 10 Dywizji Górskiej.

W dniu 16 grudnia siły korpusu piechoty morskiej rozwinęły się na kolejnym, niegdyś także eksploatowanym przez Rosjan, lotnisku Baidoa. Szybkie rozwinięcie tych sił umożliwiło przygotowanie sektora pomocy humanitarnej. Po wykonaniu tych przedsięwzięć pierwszą fazę operacji, zgodnie z koncepcją głównodowodzącego, uznano za zakończoną.

W ramach przygotowania do fazy drugiej zespół dowodzenia i kontroli sił powietrznych ocenił przydatność kolejnych lotnisk: Belet Uen, Gialalassi oraz Oddur. W dniu 17 grudnia przedstawiciel zespołu kontroli tankowania i transportu powietrznego (TALCE) dokonał inspekcji lotniska Kismayu i dopuścił je do wykorzystania przez samoloty C-5 i C-141.

---

<sup>129</sup> J.L. Cirafici, *Airhead...*wyd. cyt., s. 39.

<sup>130</sup> W 1970 roku lotnisko Bale Dogle było bazą radzieckiego lotnictwa myśliwskiego.

W grudniu 1992 roku siły powietrzne i wojska lądowe Stanów Zjednoczonych przerzuciły personel i środki umożliwiające prowadzenie działań psychologicznych, których zadaniem było wyjaśnienie polityki państw, tworzących koalicję, wobec Somalii oraz wytłumaczenie intencji przyświecających siłom zadaniowym.

Lotnictwo sił powietrznych wykorzystano do tego zmodyfikowane samoloty transportowe C-130 ze 130. Skrzydła Operacji Specjalnych. Samoloty te mogły transmitować audycje radiowe i telewizyjne w szerokim przedziale częstotliwości. Po raz kolejny środki te okazały się wyjątkowo użyteczne do przekonywania miejscowej ludności, aby nie podejmowała wrogich działań przeciwko koalicyjnym siłom zadaniowym. Należy zgodzić się z opinią Jamesa S. Coruma, który ocenił, iż w maju 1993 roku Stany Zjednoczone popełniły poważny błąd, redukując swoje siły w Somalii oraz wycofując jednostki działań psychologicznych, zaraz po tym jak zadania wykonywane wcześniej przez jednostki amerykańskie przejęły siły pokojowe ONZ (UNSOM). Siły amerykańskie, zamiast kontynuować operację humanitarną, skoncentrowały się na walce z ugrupowaniami zbrojnymi Mohammeda Aidida. Bez właściwego wsparcia ze strony jednostek działań psychologicznych, w tym ich elementów powietrznych, które powinny systematycznie wyjaśniać zmianę w strategii Organizacji Narodów Zjednoczonych, większa część społeczeństwa, a nie tylko klany popierające generała Aidida, stały się wyjątkowo wrogo usposobione do sił pokojowych ONZ. Doświadczenia z Somalii wyraźnie wykazały, że siły zbrojne Stanów Zjednoczonych powinny prowadzić działania psychologiczne w pełnym zakresie, emitując z powietrza audycje radiowe i telewizyjne oraz zrzucając ulotki informacyjne<sup>131</sup>.

#### **2.2.4. Rola elementu mobilności powietrznej w operacji „Restore Hope”**

Generał Robert B. Johnston wybrał teren byłej ambasady Stanów Zjednoczonych jako miejsce usytuowania swojej kwatery w Somalii. Dowódca komponentu powietrznego sił zadaniowych (COMAFFOR) wraz z zespołem mobilności powietrznej (AME) ulokował się w tym samym miejscu. Do czasu, kiedy teren ambasady oceniany był jako bezpieczny AME funkcjonował w starym hangarze na lotnisku w Mogadyszku, utrzymując łączność satelitarną z centrum kontroli tankowania i transportu powietrznego (TACC) znajdującego się w bazie sił powietrznych Scott w Illinois.

W dniu 12 grudnia teren ambasady, wcześniej wykorzystywany przez przywódcę lokalnego klanu Mohammeda Farah Aiddida, został oczyszczony i uznany za

<sup>131</sup> J.S. Corum, *Airpower and Peace Enforcement*, *Airpower Journal*, Winter 1996, s. 16.

bezpieczny. Zasadniczy skład zespołu mobilności powietrznej, który został przewieziony samolotem transportowym C-5 w dniu 10 grudnia, przywiózł także niezbędne urządzenia i kontenery mające zapewnić sprawne funkcjonowanie centrum mobilności powietrznej. Krótko po rozwinięciu sprzętu na terenie ambasady zorganizowano tam stanowisko dowodzenia wielonarodowych połączonych sił zadaniowych (CJTF). Zgodnie z ustaleniami organizacyjnymi pułkownik Evans, jako dyrektor sił mobilnych (DIRMOBFOR), podlegał bezpośrednio dowódcy komponentu powietrznego tych sił (rys. 12).

Dowodzony przez niego zespół mobilności powietrznej kierował wszelkimi działaniami transportu powietrznego w obszarze operacji. W skład tego zespołu wchodziło także: centrum kierowania powietrzną ewakuacją medyczną; portowe centrum kierowania; elementy dowodzenia i kontroli środkami podlegającymi dowództwu mobilności powietrznej (AMC), szczególnie zaś przydzielonych środków koalicyjnych. Pułkownikowi Evansowi podlegał z kolei szef wydziału dowodzenia i kontroli oraz centrum kontroli tankowania i transportu powietrznego (TALCE) w obszarze operacji. Inne funkcjonalne elementy zespołu mobilności powietrznej obejmowały: taktykę, element łącznikowy z komponentem lądowym, logistykę, bezpieczeństwo, pogodę oraz rozpoznanie.

Loty samolotów C-130 w obszarze operacji były jednakże planowane przez centrum operacyjne skrzydła (WOC) Sił Zadaniowych Provide Relief, rozmieszczone w międzynarodowym porcie lotniczym w Mombasie. Zespół ten podlegał dowództwu wielonarodowych połączonych sił zadaniowych Somalia (CJTF Somalia).

W dniu 19 grudnia zespół TALCE przydzielony z jego odpowiednika z Mogadyszku osiągnął gotowość do działań w Kismayu. Dzień później przybyły samoloty C-5 i C-141 z komandosami belgijskim oraz elementami 10 Dywizji Górskiej. Wraz z rozwojem operacji do Bardera i Baidoa wysłano elementy bojowej grupy dowodzenia lotnictwem transportowym (CCT) oraz urządzenia do rozładunku samolotów razem z ich operatorami, chcąc w ten sposób usprawnić ruch samolotów transportowych oraz ich rozładunek. W krótkim czasie Dowództwo Mobilności Powietrznej było w stanie kierować operacjami lotnictwa transportowego w centralnym i południowym regionie Somalii, wspierając przerzut 21 tysięcy żołnierzy amerykańskich i belgijskich, a także z Botswany, Nigerii, Zimbabwe, Tunezji, Turcji oraz z innych krajów tworzących koalicję.

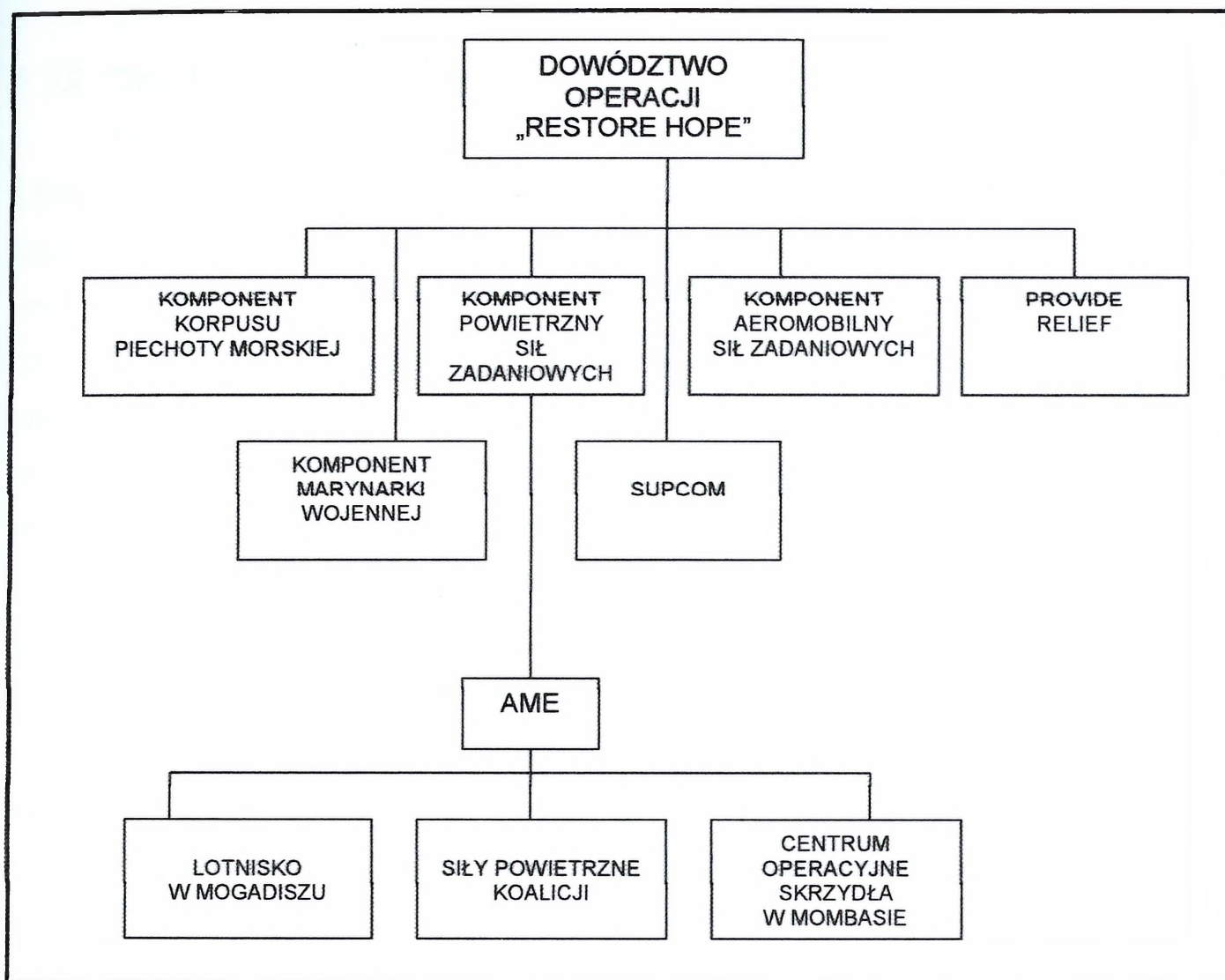
Wraz ze wzrostem tempa operacji wzrosły również wymagania w stosunku do transportu taktycznego, który miał być prowadzony w obszarze operacji. Przedłużający się okres przejściowy między przybyciem i rozwinięciem w terenie pierwszych sił a ewentualnym rozpoczęciem dostaw pomocy humanitarnej drogą lądową przyczynił się do zwiększonego zapotrzebowania na użycie lotnictwa transportowego bazującego w obszarze operacji. Samoloty C-130 kontynuowały zatem ich zasadniczą misję związaną z transportem drogą powietrzną zaopatrzenia humanitarne, a dodatkowo przerywały jednostki lądowe – zgodnie z postawionymi im zadaniami. Ciekawym spostrzeżeniem w tym względzie podzielił się R.L. Cirafici.

Otóż wydawałoby się, że dostawy pomocy humanitarnej były traktowane priorytetowo, co powinno wynikać z celu operacji. Rzeczywistość okazała się inna. Samoloty C-130 przerywały przede wszystkim jednostki wojskowe do kolejnych miejscowości. Presja wywierana przez różnych użytkowników na decydentach taktycznego transportu powietrznego, aby to właśnie im przydzielono samoloty transportowe potrzebne do wykonania zadań, wynikała głównie z niezrozumienia podległości lotnictwa transportowego w strukturze wielonarodowych połączonych sił zadaniowych.

Generał Mikołajcik starał się, z niewielkim powodzeniem niestety, wykorzystać JMCC (Joint Movement Coordination Centre) Wielonarodowych Połączonych Sił Somalia, który znajdował się pod kontrolą szefa J-4 tych sił. Teoretycznie komponenty jako pierwsze powinny zatwierdzać i ustalać priorytety w zakresie zapotrzebowań na transport powietrzny. Następnie JMCC, działając jako niezależna komórka, powinna zbierać, określać priorytety oraz ostatecznie zatwierdzać zapotrzebowania na transport powietrzny. Rezultatem tego procesu powinien być przydział wysiłku lotnictwa konkretnym użytkownikom. Jednakże w rzeczywistości tok postępowania, co wyraźnie wyartykułował J.L. Cirafici, był zupełnie inny. Zaangażowane w operację organizacje przedkładały zwykle zapotrzebowania na transport powietrzny bez dokonania oceny, czy w danym momencie jest on rzeczywiście niezbędny do wykonania postawionych im zadań. W zasadzie każde zapotrzebowanie było zatwierdzane nawet wtedy, gdy w ocenie dowództwa komponentu powietrznego użycie innych, alternatywnych środków transportu byłoby bardziej efektywne<sup>132</sup>.

---

<sup>132</sup> J.L. Cirafici, *Airhead...* wyd. cyt., s. 48.



Źródło: J.L. Cirafici, *Airhead Operations. Where AMC Delivers*, Air University Press Maxwell Air Force Base, Alabama 1995, s. 37.

Rys. 12. Ogólna struktura organizacyjna komponentu powietrznego w operacji „Restore Hope”

Uzyskanie pełnego obrazu operacji prowadzonych przez lotnictwo transportowe, wymaga wyjaśnienia także ogólnego założenia użycia taktycznego transportu powietrznego. Chcąc sprostać wymaganiom jednostek wojskowych bazujących w pobliżu wykorzystywanych lotnisk, wydział operacji bieżących Dowództwa Mobilności Powietrznej wprowadził tzw. system wahadłowy. Dowództwo miało uprawnienia w zakresie dowodzenia na poziomie operacyjnej kontroli nad trzema samolotami Andover z Nowej Zelandii, dwoma brytyjskimi C-130 oraz amerykańskimi C-130, znajdującymi się w Mombasie w Kenii. Dysponując samolotami transportowymi o różnych możliwościach operacyjnych, oficerowie planujący operacje bieżące mieli pełną swobodę i byli w stanie zrealizować wszelkie zapotrzebowania napływające do nich z różnych jednostek<sup>133</sup>.

<sup>133</sup> Tamże, s. 48.

### 2.2.5. Operacja „Continue Hope”

Na początku maja 1993 roku siły pokojowe ONZ (UNOSOM II) przejęły od UNITAF odpowiedzialność za operację prowadzoną na terenie Somalii. Celem operacji, której nadano kryptonim „Continue Hope”, było stworzenie korzystnego środowiska dla realizacji działań humanitarnych. Osiągnięcie tego celu wymagało dostarczenia personelu, udzielenia wsparcia logistycznego, rozpoznawczego i łącznościowego oraz utrzymywania sił szybkiego reagowania. W tym czasie w Somalii znajdowało się ponad 60 samolotów lotnictwa wojsk lądowych oraz około 1000 osób personelu lotniczego i obsługi naziemnej<sup>134</sup>.

Niestety UNOSOM II były postrzegane przez lokalne środowisko bardziej jako kolejna strona konfliktu niż siły pokojowe. Należy zwrócić uwagę, że wymuszanie pokoju było w zasadzie ukrytym elementem oryginalnego mandatu ONZ, który zorientowany był wyłącznie na wykonanie misji budowania pokoju, obejmującej: rozbrojenie zwaśnionych stron, polityczną koncyliację oraz ekonomiczną odbudowę państwa. Dopiero po konfrontacji zbrojnej z miejscowymi ugrupowaniami zbrojnymi, w wyniku której zginęło 25 żołnierzy pakistańskich Rada Bezpieczeństwa zmieniła mandat sił pokojowych, autoryzując oficjalnie wymuszanie pokoju<sup>135</sup>. Nowa misja była realizowana zarówno przez siły pokojowe ONZ, jak i sformowane przez Stany Zjednoczone 1000 osobowe siły szybkiego reagowania. Należy nadmienić, że siły te autoryzowane przez ONZ były podporządkowane narodowym organom dowodzenia Stanów Zjednoczonych. W obszarze operacji znajdowała się także amerykańska jednostka logistyczna, w stosunku do której ONZ posiadał uprawnienia na poziomie operacyjnej kontroli (OPCON).

Do poważnego incydentu zbrojnego doszło 5 czerwca 1993 roku w Mogadysz. Rano, jak relacjonował Piotr Kucharski, oddział liczący 80 żołnierzy pakistańskich i 10 amerykańskich wyruszył z zadaniem zlikwidowania pięciu wykrytych składów broni oraz zajęcia pobliskiej stacji radiowej, kontrolowanej przez Aidida. Partyzanci SNA broniący radiostacji nie chcieli dopuścić do utraty budynku. Sprokowali

<sup>134</sup> Zob. *Operation Continue Hope*-[http://www.globalsecurity.org/military/ops/continue\\_hope](http://www.globalsecurity.org/military/ops/continue_hope).

<sup>135</sup> Warto zwrócić uwagę na ten znamieny fakt, który gruntownie zmienił charakter wykonywanej operacji. Istnieje bowiem zasadnicza różnica między budowaniem pokoju a wymuszaniem pokoju. Wymuszanie pokoju obejmuje działania zgodne z postanowieniami rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych polegające na wykorzystaniu środków militarnych do przywrócenia pokoju w rejonie konfliktu. Natomiast budowanie pokoju jest realizowane zazwyczaj po zakończeniu konfliktu i zmierza do umocnienia oraz utrwalenia rozwiązań politycznych zapewniających przeciwstawienie się ponownemu rozwojowi konfliktu. Zob. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002, s.24, 26.

starcie i wciągnęli jednostkę sił pokojowych ONZ w zasadzkę w wąskich uliczkach. Nacisk partyzantów był tak silny, że Amerykanie i Pakistańczycy musieli wycofać się do nieczynnej fabryki tytoniu, gdzie zostali całkowicie okrążeni. Ponieważ Somalijczycy użyli cywilów jako żywych tarcz, żołnierze sił pokojowych zaczęli strzelać również do nieuzbrojonej ludności. Mimo dotarcia na miejsce potyczki posiłków złożonych z 12 włoskich czołgów i transporterów oraz kilku amerykańskich śmigłowców (dwukrotnie skierowanych w niewłaściwe miejsce), oddział poniósł duże straty: zginęło 24 żołnierzy pakistańskich, a 40 zostało rannych. Incydent ten stał się punktem zwrotnym w całej misji UNSOM II. Od tej pory sytuacja w Mogadyszu pogarszała się z dnia na dzień, a siły pokojowe zamiast nieść pomoc humanitarną rozpoczęły regularne działania bojowe (wojenne) przeciwko SNA. Misja sił pokojowych stawała się coraz trudniejsza i bardziej niebezpieczna, czego potwierdzeniem był między innymi atak partyzantów na kwaterę główną kontyngentu pakistańskiego w Mogadyszu (7 czerwca 1993 r.)<sup>136</sup>.

W kilka dni później Amerykanie przeprowadzili akcję odwetową. Rankiem 12 czerwca 1993 roku do ataku na trzy składy amunicji, ośrodki łączności i stację radiową w Mogadyszu znajdujących się pod kontrolą SNA wystartowały z lotniskowca *Wasp* trzy samoloty AC-130H *Spectre* oraz kilka śmigłowców *Super Cobra*. Amerykanie świadomie wybrali do tego zadania środki wyposażone w celowniki laserowe, aby uniknąć strat wśród ludności cywilnej. Bombardowanie wyznaczonych obiektów zakończyło się powodzeniem – większość z nich została zniszczona. Kilka godzin później nastąpiło drugie uderzenie lotnictwa, a w nocy z 13 na 14 czerwca przeprowadzono trzeci nalot. Prawie wszystkie wykryte magazyny broni, amunicji i siedziby politycznego przywództwa SNA zostały zniszczone, ale nie obyło się bez ofiar śmiertelnych wśród cywilów<sup>137</sup>.

W nocy 16 czerwca 1993 roku siły pokojowe ONZ po raz pierwszy zaatakowały kwaterę główną Aidida w Mogadyszu. Jako pierwsze uderzyły samoloty AC-130H i śmigłowce. Następnie do szturmów ruszyły jednostki piechoty marokańskiej, włoskiej i pakistańskiej, które były wspierane przez oddział z kontyngentu francuskiego. Kwatera zajęta przez żołnierzy pakistańskich okazała się pusta, ponieważ Aidid zdążył

---

<sup>136</sup> P. Kucharski, *Somalia 1992-1995*, Wydawnictwo Altair, Warszawa 1998, s. 27.

<sup>137</sup> Tamże, s. 28.

się wycofać wraz z grupą około 150 partyzantów. Następnego dnia w stolicy Somalii zapanował spokój, a oddziały uczestniczące w nocnej ofensywie wróciły do baz<sup>138</sup>.

Mała liczebność sił pokojowych (UNOSOM II) oraz szereg starć pomiędzy siłami ONZ i Stanów Zjednoczonych z formacjami Somalijskiego Sojuszu Narodowego (SNA) doprowadziło do stanu rzeczywistej wojny i podały tym samym w wątpliwość efektywność operacji ONZ. W wyniku zaciętego starcia, jakie miało miejsce w dniach 3-4 października 1993 roku, zginęło 18 żołnierzy amerykańskich, a 78 zostało rannych. Wydarzenie to wyraźnie uwidoczniło, że warunki panujące wówczas w Somalii uniemożliwiały kontynuację operacji humanitarnej, wymuszając jednocześnie konieczność prowadzenia działań o charakterze typowo bojowym. Burzliwa dyskusja w Stanach Zjednoczonych na temat sytuacji w Somalii i niezadowolających rezultatów operacji osiąganych przez siły pokojowe doprowadziła w końcu do wycofania sił amerykańskich w marcu 1994 roku. To z kolei w połączeniu z trwającymi nadal walkami w obszarze operacji oraz jawnej wrogości lokalnych ugrupowań zbrojnych, okazywanej siłom pokojowym ONZ musiało przyczynić się do wycofania tych sił, co nastąpiło w marcu 1995 roku.

Należy zwrócić uwagę, że UNSOM II miał wyjątkowo małe możliwości sprawowania kontroli w przestrzeni powietrznej, i w zasadzie mógł otrzymać wsparcie lotnicze jedynie ze strony Stanów Zjednoczonych. W tym okresie misje ofensywnego wsparcia lotniczego mogły prowadzić śmigłowce AH-1 z wojsk lądowych oraz samoloty AC-130H z sił powietrznych Stanów Zjednoczonych. Misje ofensywnego wsparcia lotniczego były koordynowane przez komórkę J-3 sił zadaniowych a także przez sztab UNSOM II, i w zależności od sytuacji, przez dowódcę sił szybkiego reagowania (generał Montgomery) lub dowództwo zespołu zadaniowego połączonych operacji specjalnych, które znajdowało się w Mombasie, w Kenii<sup>139</sup>.

Jedną z podstawowych przyczyn niepowodzenia misji UNSOM II wielu ekspertów upatrywało między innymi w źle sformułowanym celu działania tych sił. Ich zdaniem cel ten był z założenia niewykonalny, a przez to niekorzystnie wpłynął zarówno na dalsze planowanie, jak i wykonanie misji ofensywnego wsparcia lotniczego, które miały zmusić generała Aidida do kapitulacji. Oceniono, że czynnikami ograniczają-

---

<sup>138</sup> Tamże, s. 29.

<sup>139</sup> E.F. Buer, *United Task Force Somalia (UNITAF) and United Nations Operations Somalia (UNOSOM II): A Comparative Analysis of Offensive Air Support*, Marine Corps University, Quantico, Virginia 2001, s. 40.

cymi efektywność tych misji były: sama natura konfliktu w Somalii oraz ograniczenia natury politycznej. Dowódcy UNSOM II oraz przedstawiciele kontyngentów narodowych nie mogli wypracować właściwej, wspólnej strategii opartej na użyciu przemocy zbrojnej, która uwzględniałaby bardziej intensywne zastosowanie lotnictwa. Biorąc pod uwagę medialność tej operacji, obawiano się, że nadmierna intensyfikacja misji ofensywnego wsparcia lotniczego mogłaby przyczynić się do spowodowania niepożądanych strat, których nagłośnienie w środkach masowego przekazu mogłoby negatywnie wpłynąć na jej poparcie przez opinie publiczną. Ograniczenie użycia lotnictwa w ramach ofensywnego wsparcia sił pokojowych zagwarantowało partyzantom somalijskim swobodę przemieszczania w obszarze operacji, co w aspekcie kontynuowania operacji było poważnym błędem, jaki popełnili politycy i wysocy rangą dowódcy wojskowi.

#### **2.2.6. Wnioski z użycia lotnictwa w operacjach humanitarnych w Somalii**

Z przeprowadzonych w Somalii operacji ONZ wyciągnęła następujące wnioski:

- interwencje w sytuacjach nierozwiązanych konfliktów wewnętrznych, podejmowane na rzecz wąskich, krótkotrwałych celów – np. użycie sił zbrojnych, by stworzyć bezpieczne warunki dostaw humanitarnych – mają prawdopodobnie niewielkie szanse szybkiego i skutecznego zakończenia;
- siły ONZ nie powinny być wprowadzane, jeśli nie uzgodni się, że pozostaną one tak długo, jak długo będzie to niezbędne dla stworzenia warunków umożliwiających stabilną pomoc oraz działania w zakresie odnowy i odbudowy, które będą kontynuowane po ich wycofaniu;
- przed podjęciem decyzji o zastosowaniu środków przymusu w celu zapobieżenia ofiarom i cierpieniom ludzkim, co powinno być rzadko stosowanym środkiem ostatecznym, Rada Bezpieczeństwa powinna uzyskać niezależną opinię zewnętrzną, że sytuacja humanitarna rzeczywiście wymaga zastosowania takich środków;
- zasady stosowania środków przymusu bezpośredniego i użycia siły przez oddziały ONZ, wprowadzane w celach humanitarnych, powinny być dokładnie rozpatrzone z punktu widzenia zminimalizowania skutków użycia siły dla ludności cywilnej;

- publiczny spór między jednym z państw udostępniających swoje wojska a ONZ co do stosowności roli sił UNSOM II podkreśla znaczenie jasnego sprecyzowania mandatu operacji wymuszania pokoju<sup>140</sup>.

Interwencja humanitarna w Somalii, bo tak można nazwać działania sił koalicyjnych w tym państwie, obejmowała kilka operacji. W tabeli 1 przytoczono porównania dokonane przez B.S. Seybolta, dotyczące liczby ludzi zmarłych i poległych, ludzi uratowanych w rezultacie kolejnych operacji oraz procentowy stosunek uratowanej ludności w rozpatrywanych przedziałach czasowych, który odzwierciedla efektywność działań o charakterze humanitarnym.

Tabela 1

*Efektywność operacji w Somalii*

	Liczba ludzi umarłych i poległych	Liczba ludzi uratowanych	Stosunek procentowy
Przed UNOSOM I (01.91r.–08.92 r.)	146000–192000	35000–5000	15,5–25,5%
UNOSOM I (09.92– 12.92 r.)	83000–101000	około 40000	39,6–48,2%
UNITAF (12.92–05.93 r.)	10000–25000	około 10000	28,6–50%
UNOSOM II (05.93–03.95 r.)	625–1500	prawdopodobnie tysiące	niemożliwy do oszacowania

Źródło: T.B. Seybolt, *What Makes Humanitarian Military Intervention Effective?*, SIPRI, Solna, Sweden.

Dane zawarte w tabeli 1, jak podkreśla wspomniany autor, pochodzące z różnych dostępnych źródeł obejmujących między innymi wywiady z uczestnikami operacji oraz ocalałe pomimo działań militarnych dokumenty mogą być obarczone pewnymi błędami. Pozwoliły one jednak na wyciągnięcie nader interesujących wniosków. Po pierwsze, co wynika z kolumny pierwszej, śmiertelność wśród ludności cywilnej systematycznie i znacząco zmniejszała się w rozpatrywanych przedziałach czasowych. Po drugie, liczba osób uratowanych regularnie zwiększała się. Po trzecie, największy skok jakościowy w zakresie proporcji liczby osób uratowanych do poległych

<sup>140</sup> G. Evans, *Współpraca dla pokoju. Agenda na lata dziewięćdziesiąte i następne*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa 1994, s. 190 i 191.

w wyniku działań zbrojnych oraz umarłych z powodu chorób odnotowano w czasie operacji „Provide Relief” oraz UNSOM I. Potwierdzają to dane zawarte w kolumnie trzeciej omawianej tabeli.

Oceniając dokonania sił międzynarodowych w Somalii, należy zwrócić uwagę, że przed rozpoczęciem operacji wojskowych tylko niewielka liczba organizacji pozarządowych pozostawała aktywna w tym kraju. Był to okres ciężkich walk oraz panującego w tym państwie głodu. Pracownicy organizacji humanitarnych uratowali tysiące istnień ludzkich, koncentrując swoją działalność przede wszystkim na opiece medycznej, którą objęto poszkodowanych w wyniku działań wojennych. Należy podkreślić, że w tak ekstremalnie trudnych warunkach nawet niewielka pomoc okazywała się bardzo cenna dla cierpiącej ludności Somalii.

W trakcie działania sił pokojowych ONZ (UNSOM I) pracownicy somalijskiego Czerwonego Krzyża wykazali, że prawie połowa środków dostarczanych przez Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża stawała się przedmiotem kradzieży. Komitet ten oficjalnie oświadczył, że straty zaopatrzenia humanitarnego nie były większe niż 20%. Amerykańskie Biuro Niesienia Pomocy Poszkodowanym w Wyniku Klęsk Żywiolowych (ang. US. Office Foreign Disaster Assistance) oceniało, że pomimo znacznego zwiększenia ilości środków dostarczonych do Somalii na jesieni 1992 roku, ilość środków, które docierały do najbardziej potrzebującej ludności, zmniejszyła się o 40%. W takiej sytuacji potrzeba zapewnienia osłony organizacjom humanitarnym była nad wyraz widoczna. Trzeba również zaznaczyć, że siły pokojowe ONZ przybyły do Somalii z zadaniem udzielenia pomocy organizacjom cywilnym we właściwym czasie, mimo iż proces ich przerzutu i rozmieszczenia przebiegał stosunkowo wolno. Należy jednak podkreślić, że możliwości bojowe tych sił były niewystarczające do realizacji strategii odstraszenia i obrony w wyjątkowo niesprzyjającym środowisku operacyjnym. Słabość tych sił można tłumaczyć brakiem interesu politycznego wielkich mocarstw pochłoniętych problemami na Bałkanach.

Warto tu również zwrócić uwagę na rolę cywilnego komponentu, na czele którego stał specjalny przedstawiciel sekretarza generalnego ONZ Mohamed Sahnoun. Starał się on zapobiegać dalszym stratom wśród ludności cywilnej, wciągając do negocjacji przywódców zwaśnionych frakcji. Zapobiegając działaniom zbrojnym, obniżano liczbę osób zabitych i rannych oraz unikano niekontrolowanych przemieszczeń ludności. Działalność ta nie spowodowała jednak zmniejszenia się liczby przestępstw o charakterze kryminalnym.

W czasie, gdy organizacje humanitarne rozpaczliwie potrzebowały logistycznego wsparcia samoloty wojskowe C-130 wykonywały dziennie około 20 wylotów, dostarczając łącznie 28 tysięcy ton zaopatrzenia, co odpowiadało 112 milionom posiłków. Zaopatrzenie to dostarczano drogą powietrzną organizacjom humanitarnym działającym w Baidoa, Bardera, Belet Weyne i Hoddur. Pobudki humanitarne operacji „Provide Relief”, w połączeniu z przekonującymi wysiłkami zmierzającymi do unikania kontaktów z partyzantami, były wystarczające do utrzymania politycznego wsparcia dla preferowanej przez siły międzynarodowe niebojowej w gruncie rzeczy strategii. Okres działania w Somalii sił UNITAF charakteryzował się z kolei wyraźną intensyfikacją działań o charakterze militarnym.

Wnioski z opisanych w niniejszym podrozdziale operacji w Somalii wykazały, że pomimo niewielkiego wkładu procentowego związanego z zaangażowaniem lotnictwa w stosunku do innych komponentów sił zbrojnych, to oszacowany przez Amerykanów 5% wysiłek lotnictwa był wyjątkowo ważny w aspekcie osiągnięcia zakładanych celów tych operacji. Słuszna bowiem wydaje się teza mówiąca iż transport powietrzny w operacjach pokojowych, a więc również i humanitarnych jest środkiem o szczególnym znaczeniu z dwóch powodów. Po pierwsze, w większości wypadków użycie lotnictwa jest najszybszym sposobem reagowania na sytuacje kryzysowe, do czasu przybycia morskich środków transportu. Lotnictwo staje tym samym jedynym środkiem umożliwiającym proces wstępnego rozwinięcia sił pokojowych w obszarze przyszłych działań. Było to szczególnie ważne w omawianych operacjach w Somalii, ponieważ port lotniczy w Mogadiszu mógł przyjąć nie więcej niż dwa samoloty w tym samym czasie. Wspomniane ograniczenia przestrzenne stanowiły szczególny problem w operacji „Provide Relief”, kiedy nie funkcjonował system scentralizowanego dowodzenia transportem powietrznym. Stan ten odnosił się zarówno do samolotów wycarterowanych przez międzynarodowe organizacje humanitarne, jak i podległych rządowi Stanów Zjednoczonych. Jedyną znaczącą innowacją w tej fazie operacji, zdaniem ekspertów amerykańskich, było użycie powietrznego systemu dowodzenia, kontroli i łączności (tzw. ABCCC). Wykorzystanie tego rodzaju samolotów w wysoce ubogim środowisku operacyjnym wniosło zdolności o krytycznym dla przebiegu operacji znaczeniu, szczególnie zaś dotyczyło to sieci łączności oraz koordynacji działań lotnictwa transportowego. Rozwiązanie to okazało się na tyle skuteczne, że eksperci amerykańscy rekomendowali je jako modelowe dla przyszłych operacji, które miałyby być prowadzone w podobnym środowisku.

Pomimo znaczącego sukcesu lotnictwa transportowego odnotowano jednak poważne problemy w dwóch obszarach: przewozie niebezpiecznych ładunków<sup>141</sup> oraz transporcie zaopatrzenia niezbędnego do utrzymania ludzi przy życiu (żywność, woda i środki medyczne). Należy zwrócić uwagę, że niebezpieczne ładunki zawsze wymagają uzyskania zgody dyplomatycznej na ich przewóz i stają się drażliwą sprawą, kiedy samoloty są czarterowane z lotnictwa komercyjnego<sup>142</sup>.

W scharakteryzowanych operacjach, które przeprowadzono w Somalii wystąpiły również poważne uchybienia w zakresie dowodzenia lotnictwem. Jak wykazał między innymi James S. Corum, w Somalii nie było jednego organu, który kierowałby wysiłkiem zaangażowanego tam lotnictwa. Siły Zadaniowe Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNITAF) kierowały działaniami lotnictwa taktycznego, wykorzystując do tego dwa organy. Pierwszym z nich była sekcja odpowiedzialna za działania powietrzne w wydziale operacyjnym J-3, która posiadała uprawnienia do stawiania zadań, wynikających z celu misji sił zadaniowych, podległym dowództwom oraz miała obowiązek utrzymania zdolności do scentralizowanego dowodzenia środkami powietrznymi, szczególnie zaś samolotami operującymi z lotniskowca. Drugim organem była natomiast Agencja Kontroli Przestrzeni Powietrznej (ACA), którą uznano za najważniejszy organ w zakresie opracowywania planów lotów oraz przygotowania procedur do skutecznego sprawowania kontroli przestrzeni powietrznej. Taki podział odpowiedzialności wielokrotnie wprowadzał zamieszanie, ponieważ część jednostek nie była przekonana, co do tego, które organy ponoszą odpowiedzialność za spełnianie, jakich funkcji. Ponadto, początkowo 3. Skrzydło Lotnictwa Marynarki Wojennej, jak wyjaśniał jego dowódca, nie miało ani przygotowanego personelu, ani odpowiedniej infrastruktury (urządzeń) do wypełniania funkcji przypisanych Agencji Kontroli Przestrzeni Powietrznej. Ostatecznie odstąpiono od utrzymywania tego organu, pozostawiając wszelkie uprawnienia dotyczące dowodzenia i kierowania lotnictwem komórce J-3 i podległym jednostkom.

Ocenia się, że rezultaty operacji humanitarnej mogły być zdecydowanie lepsze, gdyby organizacje cywilne nie upierały się, aby przewozić pomoc drogą lądową. Było to podejście niezrozumiałe, tym bardziej iż powszechnie było wiadomo o czyhających w terenie niebezpieczeństwach. Wydaje się, że największe zagrożenie stwa-

---

<sup>141</sup> Należy podkreślić, że zwykle była to broń i amunicja.

<sup>142</sup> Zob. *Somalia Operations Lessons learned. II Operational Lessons Learned*, Institute for National Strategic Studies.—[www.au.af.mil/au/awc/awcgate/ndu/allard-Somalia](http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/ndu/allard-Somalia).

rzały pozostawione w terenie miny oraz uzbrojone klany, które nader często organizowały zasadzki na drogach przejazdu konwojów z pomocą humanitarną. Chcąc zwiększyć efektywność prowadzonych działań humanitarnych, część państw tworzących koalicję zaproponowała, że udostępni swoje samoloty transportowe do przerzutu żywności, wody i środków medycznych w obszarze operacji. Użycie lotnictwa do realizacji misji transportu taktycznego doprowadziłoby do ograniczenia liczby konwojów lądowych, co z pewnością korzystnie wpłynęłoby na efektywność walki z panującym w społeczeństwie głodem i chorobami. Oficerowie odpowiedzialni za użycie lotnictwa w Somalii argumentowali, że ich samoloty transportowe z powodzeniem mogłyby dokonać zrzutów z żywnością, nawet w najbardziej oddalonych rejonach kraju, w pobliżu wiosek zamieszkałych przez głodującą ludność. Propozycja ta, jak wykazał J.S. Corum, mogłaby znaleźć praktyczne zastosowanie, gdyby nie sprzeciw ze strony organizacji pozarządowych<sup>143</sup>. Wydaje się, że w tym wypadku przeważyły sprawy ambicjonalne, a nie dobro człowieka. Zdają się to potwierdzać opinie innych uczestników operacji, którzy twierdzili, że przedstawiciele organizacji pozarządowych obawiali się, iż ich rola w prowadzonej działalności humanitarnej będzie umniejszona.

### 2.3. Operacja „Provide Promise” w Bośni i Hercegowinie

Analizując operacje humanitarne ostatniej dekady XX wieku, nie można pominąć przeprowadzonej siłami koalicyjnymi operacji „Provide Promise”. Operacja ta została zainicjowana przez rząd Stanów Zjednoczonych, a jej celem było dostarczenie drogą powietrzną pomocy humanitarnej dla potrzebującej jej ludności Bośni i Hercegowiny. Operacja ta przekształciła się w najdłuższą misję transportu powietrznego w historii lotnictwa i obejmowała zarówno przerzut zaopatrzenia (środków humanitarnych) drogą powietrzną, jak i jego zrzuty, które tej misji były wykonywane w typowo wrogim środowisku operacyjnym.

Właściwe zrozumienie i ocena tej operacji wymaga wyjaśnienia ogólnej sytuacji w obszarze byłej Jugosławii, będącym rejonem przyszłych działań amerykańskiego i koalicyjnego lotnictwa transportowego. Latem 1991 roku nastąpił rozpad Federacyjnej Republiki Jugosławii, po tym jak Słowenia i Chorwacja ogłosiły niepodległość. Jugosłowiańska Armia Narodowa składająca się głównie z Serbów prawie natychmiast zaatakowała te dwie prowincje, chcąc odzyskać utracone terytoria i zatrzymać dalszą secesję. Tak naprawdę problem rozpoczął się jednak wówczas, gdy

<sup>143</sup> J.S. Forum, *Airpower and Peace Enforcement*, *Airpower Journal*, Winter 1996, s. 14.

takie same działania podjęła Bośnia, która proklamowała swoją niepodległość 15 października 1991 roku, a następnie, po przeprowadzeniu referendum, uzyskała ją formalnie 3 marca 1992 roku<sup>144</sup>.

Do końca 1991 roku trwały zacięte walki głównie pomiędzy Serbią i Chorwacją, a więc do czasu doprowadzenia przez Wspólnotę Europejską do porozumienia o przerwaniu ognia. W trakcie działań zbrojnych dochodziło do masowej migracji ludności cywilnej. Ponadto czystki etniczne dokonywane przez walczące strony stwarzały wszelkie przesłanki narastającego kryzysu humanitarnego<sup>145</sup>. Mimo to Stany Zjednoczone zachowywały bierną postawę w stosunku do wydarzeń na Bałkanach. Przywódcy polityczni tego państwa oraz innych państw zachodnich nie byli przygotowani do tego, aby zaryzykować wysłanie wojsk i zaakceptować ich udział w długoletnim i (co było widoczne od samego początku) krwawym konflikcie w byłej Jugosławii.

Na początku 1992 roku Organizacja Narodów Zjednoczonych, nie bacząc na bierność Stanów Zjednoczonych, wysłała swoje lądowe kontyngenty sił pokojowych. Celem użycia tych wojsk było ustanowienie trwałych warunków pokojowych. Siły ochronne ONZ (United Nations Protected Force – UNPROFOR) zostały rozmieszczone na terenie Chorwacji, aby realizować tradycyjną misję utrzymania pokoju<sup>146</sup>. Armia jugosłowiańska wykorzystwała przybycie UNPROFOR i wycofała swoje jednostki z tego rejonu. Należy jednak wspomnieć, że Serbowie z Krajiny, zamieszkujący północno-zachodnią część Chorwacji, nie byli skłonni do poddania się władzy sprawowanej przez Chorwatów. Ostatecznie konflikt wewnętrzny przerodził się w otwarty konflikt zbrojny, w wyniku którego Krajina została wyłączona z terytorium Chorwacji. Tymczasem, o czym już wspomniano, Bośnia stała się terenem zaciętych walk pomiędzy trzema zwaśnionymi grupami etnicznymi.

---

<sup>144</sup> J. Zajadło, *Dylematy interwencji humanitarnych...* wyd. cyt. s. 157.

<sup>145</sup> **Kryzys humanitarny**, co podkreśla między innymi J. Zajadło i z czym można się w pełni zgodzić, jest najczęściej efektem wewnętrznego konfliktu zbrojnego, i odwrotnie – wewnętrzny konflikt zbrojny prowadzi do kryzysu humanitarnego. Obu zjawiskom towarzyszy z reguły z oczywistych względów upadek demokracji. – Zob. J. Zajadło, *Dylematy interwencji...* wyd. cyt., s. 156.

<sup>146</sup> **Utrzymanie pokoju** jest prowadzone tylko za zgodą zainteresowanych stron konfliktu, zgodnie z otrzymanym mandatem. Mandat określa nie tylko zadania, jakie należy wykonać, ale także jej czas. Do wykonania misji wydzielone są lekko uzbrojone siły pokojowe, które stosują przede wszystkim techniki zapewniające utrzymanie i promowanie porozumienia między stronami konfliktu. Użycie przemocy zbrojnej powinno mieć miejsce tylko w ramach samoobrony. – M. Marszałek, *Wybrane aspekty operacji pozawojennych w doktrynie Sojuszu Północnoatlantyckiego*, AON, Warszawa 2004, s. 34.

Bośnia, kierowana przez rząd zdominowany przez Muzułmanów, odzyskała niepodległość w 1992 roku. Mimo że większą część populacji Bośni stanowili Muzułmanie, to w państwie tym zamieszkiwała także znaczna liczba Chorwatów i Serbów. Bośniaccy Serbowie, podobnie jak Chorwaci, nie zamierzali żyć w państwie kierowanym przez Muzułmanów. Wojna ogarnęła Bośnię krótko po tym jak informacje o masowych zbrodniach i czystkach etnicznych zdominowały wiadomości w środkach masowego przekazu. Wydarzenia te wyraźnie uwidoczniły potrzebę podjęcia zdecydowanych działań przez społeczność międzynarodową. Wojska bośniackich Serbów izolowały większe skupiska ludzkie i utrudniały lub wręcz uniemożliwiały podejmowane przez organizacje pozarządowe próby dostarczenia pomocy humanitarnej do Bośni. Pomimo podejmowanych wielokrotnie wysiłków w zakresie dyplomatycznego rozwiązania konfliktu, nienawiść pomiędzy zwaśnionymi grupami etnicznymi była zbyt duża, aby można było doprowadzić do zakończenia konfliktu bez wywierania presji z zewnątrz.

Siły pokojowe ONZ (UNPROFOR) wkroczyły do Bośni z terenu Chorwacji. Na podstawie rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 770 i 776, uchwalonych w odpowiedzi na potrzebę zorganizowania pomocy humanitarnej, siłom tym zmieniono misję. Rezolucja nr 770 nawoływała państwa członkowskie ONZ do podjęcia wszelkich środków, które umożliwiłyby dostarczanie pomocy humanitarnej lub ułatwiłyby jej przerzut i dystrybucję. Druga natomiast z wymienionych rezolucji (776) upoważniała UNPROFOR do oficjalnego wsparcia wszelkiej działalności humanitarnej prowadzonej na terenie Bośni i Hercegowiny.

Na początku 1992 roku główny wysiłek operacji ONZ w Bośni skupiony był zatem na działaniach humanitarnych – wsparciu dostaw zaopatrzenia dla ludności bośniackiej. Największym wyzwaniem w tym względzie było uzyskanie dostępu do portu lotniczego w Sarajewie. Należy tu zwrócić uwagę, że będące stolicą Bośni Sarajewo było zamieszkane głównie przez Muzułmanów. Nie dziwi więc, że bośniaccy Serbowie od samego początku wojny oblegali to miasto, uniemożliwiając konwojom z pomocą humanitarną dotarcie do jego mieszkańców. Chcąc utrzymać miasto przy życiu, kolejni dowódcy UNPROFOR wielokrotnie byli zmuszeni do prowadzenia trudnych negocjacji dotyczących przejęcia kontroli nad portem lotniczym w Sarajewie oraz zapewnienia bezpiecznego korytarza łączącego lotnisko z miastem. Zdając sobie sprawę z tymczasowości wszelkich rozwiązań, uzyskanych w wyniku negocjacji, co było jedną z charakterystycznych cech konfliktu na Bałkanach, szef kolegium po-

łączonych sztabów sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych dokonał oceny rzeczywistych potrzeb w zakresie przejęcia i zapewnienia bezpieczeństwa tego portu lotniczego. Z przeprowadzonych kalkulacji wynikało, że do utrzymania lotniska w Sarajewie oraz stworzenia warunków do jego sprawnego funkcjonowania należałoby wydzielić z wojsk lądowych od 60 do 120 tysięcy żołnierzy. Ponadto, według ocen ekspertów amerykańskich, do powstrzymania walk na całym terytorium Bośni i zapewnienia bezpieczeństwa w regionie Bałkanów potrzebny byłby komponent wojskowy w sile około 400 tysięcy żołnierzy<sup>147</sup>.

Mimo docierających ciągle informacji o okrucieństwach mających miejsce w Bośni, zaangażowanie tak znacznych sił w ogóle nie było rozważane przez rząd Stanów Zjednoczonych. Mając wzgląd na rozmieszczenie sił pokojowych ONZ na lotnisku oraz niechęć do jakiegokolwiek angażowania wojsk lądowych, jedynym możliwym do zaakceptowania przez rząd Stanów Zjednoczonych rozwiązaniem w zakresie dostarczania pomocy humanitarnej było użycie wojskowego lotnictwa transportowego. Operacja „Provide Promise” była zatem jedyną racjonalną opcją interwencji wojskowej. Należy podkreślić, że przedsięwzięcie to zostało zainicjowane przez administrację amerykańską w odpowiedzi na uchwalone rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ oraz nieustanną presję ze strony społeczności międzynarodowej. Rozpoczęta w 1992 roku operacja „Provide Promise” była początkowo wyłącznie operacją transportu powietrznego, obejmującą głównie loty z zaopatrzeniem humanitarnym do oblężonej stolicy Bośni<sup>148</sup>. W ocenie ekspertów amerykańskich była to wystarczająco silna demonstracja gotowości Stanów Zjednoczonych do wsparcia swoich europejskich sojuszników.

Samoloty transportowe, wykonując loty z pomocą humanitarną do Sarajewa, ze względu na wysoki stopień zagrożenia, zmuszone były wykonywać manewr gwałtownego podejścia do lądowania. Samoloty wykonywały dołot w rejon lotniska na wysokościach średnich i dużych, po czym zniżały się gwałtownie pod dużym kątem, aż do 45<sup>0</sup>, dzięki czemu piloci ograniczali czas oddziaływania naziemnym środkom obrony powietrznej oraz artylerii przeciwlotniczej. Dodatkowo lądowanie samolotów transportowych było osłaniane przez śmigłowce bojowe, które pozostawały w goto-

---

<sup>147</sup> Zob. T.M. Pavich, *Using The Air Force to Conduct Humanitarian Assistance In A Hostile Environment*, US Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas 2004, s. 37.

<sup>148</sup> Należy zwrócić uwagę, że istnieją rozbieżności, co do dokładnej daty rozpoczęcia operacji „Provide Promise”. Według niektórych źródeł amerykańskich, operację tę rozpoczęto w lutym 1993 roku.

wości do otwarcia ognia w wypadku pojawienia się zagrożenia. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że załoga śmigłowca mogła zareagować dopiero po odpaleniu przenośnego przeciwlotniczego pocisku raketowego lub środków artyleryjskich. Takie działanie mogło być nieco spóźnione, gdyż w tym czasie rakietę lub pociski mogły osiągnąć samolotu transportowego, powodując jego zniszczenie lub, w najlepszym wypadku, uszkodzenie. W tym czasie był to jednak jedyny możliwy sposób zwiększenia stopnia bezpieczeństwa lądującym samolotom.

Przytoczone w niniejszym podrozdziale fakty wskazywałyby, że Stany Zjednoczone nie były zbyt mocno zainteresowane sytuacją w Bośni. Wielu autorów publikacji poświęconych konfliktowi bałkańskiemu podkreśla jednakże, iż w tym czasie państwo to było silnie zaangażowane w utrzymanie obecności na Bliskim Wschodzie. Trzeba również pamiętać o tym, że od operacji „Desert Storm”, w którą Stany Zjednoczone włożyły ogromny wysiłek militarny minął wówczas zaledwie rok. Sytuacja w Bośni wymagała jednak poświęcenia należytej jej uwagi, ponieważ stabilność Europy uznawano za bardzo ważny element polityki amerykańskiej w tym regionie. Opinia publiczna mogła odnieść wrażenie, że amerykańskie zainteresowanie sytuacją w Bośni było oparte wyłącznie na pobudkach humanitarnych. Rzeczywiście, nowo wybrany prezydent Clinton i jego administracja poświęcili wiele uwagi, w polityce zagranicznej, obronie praw człowieka<sup>149</sup>.

Podczas gdy media zapoznawały społeczeństwo amerykańskie z Bośnią i sytuacją w tym kraju, znaczna większość Amerykanów знаła zaledwie położenie tego państwa. Straszne okrucieństwa dokonywane na ludności cywilnej, szczególnie zaś Muzułmanach, były powszechnym zjawiskiem w wojnie w Bośni. Dlatego też interwencja wojskowa wydawała się konieczna i zarazem nieunikniona. Jedyną przeszkodą w tym względzie była zbyt duża liczba sił lądowych, potrzebna do przeprowadzenia interwencji wojskowej w tym wysoce niesprzyjającym, wręcz wrogim środowisku operacyjnym. Uwzględniając nawet zagrożenie stwarzane przez naziemne systemy obrony powietrznej bośniackich Serbów, racjonalną opcją było użycie lotnictwa. Działania w wymiarze powietrznym były bowiem zdecydowanie mniej niebezpieczne od jakiegokolwiek operacji prowadzonej na lądzie. Użycie lotnictwa mogło zatem zagwarantować dostawę pomocy humanitarnej bez nadmiernego ryzyka dla zaangażowanych w operację sił.

---

<sup>149</sup> Interwencja militarna w obronie praw człowieka stała się powszechnie znana jako „doktryna Clintona”.

Po objęciu stanowiska prezydenta Stanów Zjednoczonych przez Billa Clintona polityka tego państwa uległa zdecydowanej zmianie. Nowa administracja amerykańska swoimi poczynaniami politycznymi starała się w zdecydowanie większym stopniu wpływać bezpośrednio na wydarzenia w Bośni, niż to czyniła ekipa prezydenta Busha. W ten sposób Stany Zjednoczone przejęły inicjatywę, stając się rzeczywistym liderem wśród państw zaangażowanych w rozwiązanie przedłużającego się konfliktu w Bośni i Hercegowinie. Intensyfikacja zaangażowania wojskowego i związane z tym rozszerzenie zakresu wykonywanych zadań w tym regionie obejmowało między innymi zrzuty pomocy humanitarnej do odizolowanych przez bośniackich Serbów rejonów. Przewidywany koszt wykorzystania lotnictwa transportowego do wykonania zrzutów powietrznych, mimo iż stosunkowo duży, był do zaakceptowania. Można przypuszczać, że takie podejście wynikało przede wszystkim z niewielkiego, wcześniejszego zaangażowania Stanów Zjednoczonych w rozwiązanie tego konfliktu. Wysilek ten skoncentrowany był wówczas jedynie na wsparciu działających w terenie organizacji humanitarnych, które odgrywały kluczową rolę w dostarczaniu i dystrybucji najbardziej potrzebnej ludności zaopatrzenia.

Biuro Wysokiego Komisarza ONZ ds. Uchodźców (UNHCR), jako najważniejsza agencja humanitarna, koordynowało dostawy żywności i zaopatrzenia prowadzone drogą lądową aż do czasu, gdy zwaśnione strony zaczęły przechwytywać będące w drodze konwoje. Nie mając więc możliwości dostarczenia pomocy humanitarnej lądowymi środkami transportu, UNHCR poprosił o pomoc połączone siły zadaniowe. Chcąc ułatwić późniejsze zrzuty powietrzne, UNHCR, opierając się na informacjach otrzymywanych od pracowników działających w poszczególnych enklawach, dokonał analizy (oceny) obszarów potrzebujących pomocy humanitarnej i określił priorytety w tym względzie. Organizacja ta również współpracowała z oficerami sił powietrznych planującymi działania lotnictwa transportowego, co miało zagwarantować, że zrzuty powietrzne dotrą do zidentyfikowanych przez nią obszarów, zgodnie z ustalonymi priorytetami. UNHCR współpracował także z siłami pokojowymi ONZ (UNPROFOR), których dowódcy mieli za zadanie uzyskanie wsparcia lokalnych władz w tego rodzaju działalności. Ostatecznie UNHCR czynił ustalenia z innymi organizacjami pozarządowymi i przedstawicielami państw przekazujących dary – w zakresie organizacji samego zaopatrzenia. Wymienione przedsięwzięcia poprzedzały każdy formalny wniosek składany dowódcy połączonych sił zadaniowych (JTF) na wykonanie zrzutów powietrznych. Na tej podstawie z kolei stawiano zadania do-

wódcy komponentu powietrznego co do przygotowania i wykonania misji. Koncepcja operacji wydawała się zupełnie nieskomplikowana, jednakże jej implementacja była w rzeczywistości z powodu wielu zagrożeń, o wiele bardziej złożonym przedsięwzięciem. Pomimo tego lotnictwo reagowało na wnioski zgłaszane przez UNHCR i prowadziło we wrogim środowisku operacje o charakterze humanitarnym. Małokalibrowe systemy uzbrojenia, artyleria przeciwlotnicza oraz naziemne raketowe systemy obrony powietrznej, którymi dysponowały zwaśnione strony, zmuszały oficerów planujących operacje powietrzne do poszukiwania sposobów obniżających zagrożenia stwarzane przez nich dla lotnictwa transportowego. Dlatego też zdecydowano o prowadzeniu działań powietrznych w nocy na wysokości co najmniej 10 tysięcy stóp. Taka taktyka mogła rzeczywiście zredukować ryzyko załogom lotniczym, stwarzając jednocześnie szansę utrzymania odpowiedniej dokładności zrzutów. Szczęśliwie, mimo wymienionej, szerokiej gamy środków przeciwlotniczych, żaden amerykański samolot transportowy nie został zniszczony. W pobliżu Sarajewa zestrzelono natomiast włoski samolot G-222, w wyniku czego śmierć poniosła jego czteroosobowa załoga. Odnosząc się do dokładności zrzutów, należy stwierdzić, że siły powietrzne do wykonania tych niebezpiecznych misji potrzebowały samolotów posiadających stacje radiolokacyjne, które mogłyby uaktualniać dane ich pokładowego komputera nawigacyjnego. Pod koniec operacji dowództwo komponentu powietrznego oświadczyło, że efektywność zrzutów powietrznych osiągnęła 85%. Chociaż obserwatorzy działający na lądzie zakwestionowali ten rezultat, to należy wspomnieć, że nie ukazał się żaden inny raport, w którym przekazano by inne dane.

Dowódcy wojskowi zawsze podkreślali potrzebę precyzyjnego określenia pożądanego stanu końcowego, który wpływa na zakres misji. W przypadku operacji „Provide Promise” stan końcowy nie został sprecyzowany, co, jak słusznie zauważył T.M Pavich, bardzo sfrustrowało decydentów wojskowych w momencie rozpoczęcia zrzutów powietrznych. W gruncie rzeczy było to postrzegane przez dowództwo połączonych sił zadaniowych jako największa trudność w sprawnym planowaniu działań lotnictwa. Dostawy pomocy humanitarnej drogą powietrzną były realizowane przez 18 miesięcy w typowo wrogim środowisku, bez możliwości dokładnego sprawdzenia efektów tych działań. Największą intensywność zrzutów powietrznych odnotowano w styczniu 1994 roku. W tym czasie lotnictwo transportowe wykonywało 16 samolotów w ciągu jednej nocy. Kiedy latem 1994 roku operacja „Provide Promise” dobiegała końca, nadal stan końcowy nie był określony, a UNHCR nadal rozważał zrzuty

powietrzne jako dostępną opcję przyszłych działań humanitarnych. Trzeba zauważyć, że o ile taka sytuacja w przypadku wojsk lądowych mogła spowodować katastrofalne skutki, to dla sił powietrznych miało to mniejsze znaczenie. Samoloty, wyposażenie oraz niezbędny personel, jak wykazały wcześniejsze doświadczenia, są z reguły rozmieszczane poza obszarem konfliktu. Dlatego też wszelkie problemy związane z wycofaniem sił nie dotyczą lotnictwa w takim stopniu jak wojsk lądowych. Jak udowodniła operacja „Provide Promise”, misję transportu powietrznego, mogącą obejmować również zrzuty powietrzne, można bardzo łatwo rozpocząć i zakończyć przy minimalnym ryzyku dla komponentu wojskowego.

Bez jednoznacznie sprecyzowanego stanu końcowego trudno jest określić warunki, które pozwalają na przejście do kolejnej fazy operacji lub w sytuacjach szczególnych – do ewentualnego wycofania sił. Wycofanie jednostek lądowych może obejmować dwie diametralnie różne opcje. Jedynym racjonalnym rozwiązaniem jest ustanowienie trwałego pokoju w rejonie, w którym jest prowadzona operacja. W skrajnym przypadku wycofanie jednostek lądowych bez osiągnięcia zakładanych celów operacji może być równoznaczne z przyzwoleniem na dalszy rozwój konfliktu. Uwzględniając aspekty humanitarne, komponent wojskowy powinien stworzyć odpowiednie warunki organizacjom humanitarnym do przejęcia kontroli i wykonania standardowo przypisywanych im zadań, z zachowaniem wystarczająco wysokiego poziomu bezpieczeństwa. A zatem decyzja o użyciu lotnictwa do niesienia pomocy humanitarnej pozwalała kontynuować operację „Provide Promise” bez narażania wojsk lądowych na nadmierne ryzyko. W ten sposób Stany Zjednoczone pozostały aktywnie zaangażowane w Bośni aż do czasu osiągnięcia porozumienia dyplomatycznego, po którym możliwe stało się wprowadzenie jednostek lądowych i rozpoczęcie operacji wymuszania pokoju. W rzeczywistości była to więc strategia przejściowa dla operacji „Provide Promise”, którą można ocenić zarówno jako efektywną, jak i akceptowalną w porównaniu do rozmieszczenia jednostek lądowych w trakcie trwania zaciepłych walk. Lotnictwo dostarczało zaopatrzenie humanitarne do oblężonego Sarajewa w sytuacji, kiedy zarówno środki dyplomatyczne, jak i standardowe działania humanitarne okazały się zawodne. Mimo że interwencja wojskowa nie powinna być pierwszym środkiem stosowanym do rozwiązania konfliktu, to zdaniem ekspertów im szybciej jest podjęta, tym lepiej dla krzywdzonej ludności cywilnej.

Reakcją na narastający kryzys humanitarny w Bośni, a tym samym i zwiększające się potrzeby w zakresie zaopatrywania miejscowej ludności w żywność i środki

medyczne oraz niemożność zapewnienia tego drogą lądową, było rozpoczęcie przez stronę amerykańską zrzutów powietrznych praktycznie na całym terenie tego państwa. Decyzja ta nie została jednak w pełni zaakceptowana jako stosowna do panującej wówczas sytuacji w Bośni. Mimo pełnego poparcia ze strony UNHCR wzbudziła wiele sprzeciwów wśród europejskich sojuszników Stanów Zjednoczonych, którzy nie byli przekonani o słuszności realizacji tego przedsięwzięcia. Dowódcy sił pokojowych (UNPROFOR) sugerowali, że zrzuty powietrzne mogą narazić na niebezpieczeństwo ataków lokalnych sił podległe im kontyngenty wojskowe, operujące bezpośrednio w rejonie zrzutów, jak i w ich pobliżu. Trzeba zauważyć, że zrzutom powietrznym było przeciwne nawet Amerykańskie Biuro Pomocy Poszkodowanym w wyniku Klęsk Żywiłowych poza granicami kraju (USOFDA), którego decydenci byli przekonani o niewielkiej efektywności tego przedsięwzięcia. Zrzuty powietrzne mogły zostać zaakceptowane jedynie jako opcja alternatywna, pozwalająca uniknąć interwencji lądowej. Mimo tych krytycznych ocen zrzuty pomocy humanitarnej zostały rozpoczęte 28 lutego 1993 roku w odpowiedzi na rezolucję Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 770. Organizacja Narodów Zjednoczonych jako międzynarodowy autorytet w sprawach bezpieczeństwa i pokoju na świecie uznała operację proponowaną przez rząd Stanów Zjednoczonych za odpowiednią w świetle zapisów zawartych w ustanowionej rezolucji.

Na początku tej operacji loty do Bośni wykonywało osiem samolotów (6 amerykańskich, oraz jeden niemiecki i francuski). Pierwszą misję wykonano w nocy 28 lutego 1993 roku, zrzucając 27 posiłków gotowych do spożycia oraz trzy kontenery ze środkami medycznymi. Początkowo oficerowie zajmujący się planowaniem tej operacji podchodzili bardzo sceptycznie do zrzutów powietrznych, traktując ją jako krótkoterminową. Skład 5. Oddziału Logistycznego oraz zapasy, jakie posiadał, umożliwiały prowadzenie tej misji zaledwie przez dwa tygodnie. Warto jednakże zwrócić uwagę, że krótko po rozpoczęciu tej operacji z powodu bardzo trudnych warunków atmosferycznych (sroga zima) liczba samolotów zaangażowanych w loty z pomocą humanitarną wzrosła do szesnastu (12 samolotów amerykańskich, 3 niemieckie i 1 francuski). Praktycznie co noc samoloty te wykonywały misje transportowe w przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny. Zwiększenie intensywności ope-

racji wymagało zaangażowania dodatkowych 200 żołnierzy, którzy zostali włączeni w skład 5. Oddziału Logistycznego<sup>150</sup>.

Na jesieni 1993 roku samoloty sojusznicze dostarczyły blisko 10 tysięcy ton żywności i lekarstw do różnych rejonów Bośni i Hercegowiny. Do tego czasu amerykańskie samoloty transportowe C-130 *Hercules* oraz francuskie i niemieckie samoloty *Transall* wykonały ponad 1200 wylotów (misji). Standardowy pakiet realizujący zadania każdej nocy obejmował sześć samolotów C-130, które przewoziły 12 CDS (Container Delivery System), oraz dwa C-160 *Transall* przewożące po 8 CDS. Wszystkie samoloty wykonywały lot na wysokościach powyżej 10 000 stóp, nie przekraczając jednocześnie wysokości 18 000 stóp<sup>151</sup>. W ten sposób lotnictwo transportowe starało się zmniejszyć prawdopodobieństwo zestrzelenia samolotów transportowych przez środki artylerii przeciwlotniczej oraz naziemne systemy obrony powietrznej bośniackich Serbów.

Warto wspomnieć, że system dostarczania kontenerowego (CDS) został wypracowany przez siły powietrzne Stanów Zjednoczonych w celu usprawnienia szybkich i zmasowanych zrzutów kontenerów A-22. CDS jest techniką gwarantującą większą dokładność zrzutów w porównaniu do technik standardowych, jednakże nie tak precyzyjną jak LAPES i PLAS. Kontener A-22 może pomieścić około 1000 kilogramów ładunku<sup>152</sup>. W trakcie operacji „Provide Promise” kontener ten był mocowany do nośnika rolkowego, znajdującego się w podłodze ładowni samolotu. Samolot C-130 może zabrać w jednym zejściu 16 kontenerów typu A-22. Możliwe opcje zrzutu tych kontenerów gwarantowały znaczną dokładność prowadzenia tych misji. W kontenerach tych najczęściej zrzucano posiłki gotowe do spożycia (MRE), wodę pitną, lekarstwa, a nawet krew. Ze względu na bezpieczeństwo załóg, jak i odnotowywane często przypadki ostrzeliwania samolotów transportowych, zrzutów dokonywano z reguły ze średnich lub dużych wysokości<sup>153</sup>. Nad wyliczonym wcześniej punktem zrzutu operator uruchamiał mechanizm, który zrywał nylonową blokadę rampy wyła-

---

<sup>150</sup> S.R. Davis, M.E. Denniston, E.F. Ehlers, J.B. Hinson, M. Ogden, *Emerging Technology in Airdrops Operations*, Quartermaster Professional Bulletin, Autumn 1997.- [http://www.qfound.com/air\\_bosnia.htm](http://www.qfound.com/air_bosnia.htm)

<sup>151</sup> B.L. Williams, K.K. Studer, N.E. Studer, *Operation Provide Promise: The Airdrops Phase*, Quartermaster Professional Bulletin, Autumn 1993.-[http://www.qfound.com/operationprovide\\_promise.htm](http://www.qfound.com/operationprovide_promise.htm)

<sup>152</sup> Wymiary tego zbudowanego ze sklejki drewnianej kontenera wynoszą: 1,2X1,4X1,2 metra.

<sup>153</sup> Należy zaznaczyć, że samolot mający dokonać desantowania powinien zbliżyć się do strefy zrzutu, wykonując lot z kątem wznoszenia 6-8° na wysokości 150 metrów z prędkością 230km/h.

dunkowej, pozwalając sile grawitacji na wypchnięcie ładunku z pokładu samolotu przez ładunek, ponieważ lina otwierająca spadochron była mocowana do samolotu.

Wraz ze wzrostem tempa operacji posiadane zapasy spadochronów stosunkowo szybko wyczerpały się. Z konieczności więc siły powietrzne Stanów Zjednoczonych przeprowadziły kilka testów z nowymi większymi spadochronami G-12D, które według oceny ekspertów amerykańskich zakończyły się całkowitym powodzeniem. Należy jednak zwrócić uwagę, że spadochron ten był pięciokrotnie droższy od swojego poprzednika, co zdecydowanie podnosiło koszty operacji<sup>154</sup>. Za użyciem tych spadochronów przemawiały natomiast ich znaczne zapasy znajdujące się na europejskim teatrze działań. Większe rozmiary spadochronu G-12D pozwalały na podłączenie od jednego do czterech ładunków. Spadochron ten był przeznaczony w zasadzie do zrzutu ciężkich ładunków z wysokości o wiele mniejszych niż te, których dokonywano w czasie operacji „Provide Promise”. Użycie zatem tego typu spadochronu do zrzutów z dużej wysokości wymagało od obsługi przygotowujących ładunki dokonanie pewnych modyfikacji. Zajmowało to dodatkowych 10 minut w procesie pakowania.

Pakunki z żywnością początkowo ważyły średnio 1500 funtów. W trakcie operacji „Provide Promise” zaczęło napływać coraz więcej zaopatrzenia i środków medycznych z różnych państw, które nie pozostały obojętne na wydarzenia rozgrywające się na terenie Bośni i Hercegowiny. To w połączeniu z rosnącym zapotrzebowaniem zażywność na terenie objętym działaniami wojennymi niejako wymusiło konieczność przygotowania cięższych pakunków w porównaniu do pierwszej fazy tej operacji<sup>155</sup>.

Zrzuty pomocy humanitarnej prowadzono przez 18 miesięcy, równocześnie z dostarczaniem podstawowych środków umożliwiających przetrwanie ludności oblężonego Sarajewa. Misje zrzutów powietrznych skoncentrowano na 12 enklawach, które były odcięte przez zwaśnione strony, a przebywająca tam ludność potrzebowała natychmiastowej pomocy.

Według ocen przygotowanych przez General Accounting Office zrzuty powietrzne żywności, mimo iż nie były głównym sposobem dostarczania pomocy humanitarnej, to w znacznym stopniu przyczyniły się do utrzymania przy życiu ludności

<sup>154</sup> Cena jednego spadochronu wynosiła 2,5 tysiąca dolarów amerykańskich.

<sup>155</sup> Obsługi przygotowujące paczki obawiając się, że są one za ciężkie często wysyłały zapytania do dowództwa połączonych sił zadaniowych o stan zrzucanego zaopatrzenia.

muzułmańskiej w obleganych przez bośniackich Serbów enklawach. Znaczenie transportu powietrznego wynikało w tym wypadku z nieskuteczności konwojów lądowych, które nader często nie docierały do miejsca przeznaczenia. Autorzy wspomnianego raportu dla Kongresu Stanów Zjednoczonych wykazali, że 87% pomocy humanitarnej, która dostarczono do dwóch enklaw w centralnej Bośni stanowiły zrzuty powietrzne. Według ich oceny lotnictwo transportowe wykonując 2600 samolotolotów zrzuciło 17 000 ton zaopatrzenia do tych enklaw<sup>156</sup>. Działający w tym czasie obserwatorzy wojskowi ONZ podkreślali, że pomimo pewnych niedokładności, w wyniku których nie wszystkie zrzuty dotarły do tych rejonów, to i tak dzięki temu uratowano życie bardzo wielu osób.

Ocenia się, że około 94% zaopatrzenia zrzuconego w ramach wykonanych misji stanowiła żywność. W ramach pozostałych misji dostarczono także środki medyczne oraz ciepłą odzież<sup>157</sup>. Oceniając koszty tego rodzaju przedsięwzięcia, należy stwierdzić, że postulat ich minimalizowania w operacjach humanitarnych nie zawsze jest możliwy. Z doświadczeń wcześniejszych operacji wyraźnie wynikało bowiem, że dostarczanie zaopatrzenia drogą powietrzną jest najszybszym ale i najdroższym sposobem niesienia pomocy humanitarnej. Nie dziwi zatem fakt, że cywilne organizacje humanitarne niechętnie podchodzą do użycia lotnictwa, jeśli istnieje możliwość skorzystania z transportu lądowego lub morskiego. Todd Pavich wykazał, że w operacji „Provide Promise” jedna tona dostarczonego drogą powietrzną zaopatrzenia kosztowała 2800 dolarów. W porównaniu do transportu kołowego, gdzie koszt jednej ciężarówki z zaopatrzeniem wyceniono jedynie na 25 dolarów, transport lotniczy z pewnością nie jest najtańszym środkiem, który może być wykorzystany do przerzutu pomocy humanitarnej. Jednakże trzeba mieć świadomość tego, że nie zawsze koszt jest najważniejszym czynnikiem decydującym o użyciu lotnictwa w operacjach humanitarnych. Nader często względy humanitarne oraz dążenie do uniknięcia strat własnych mogą mieć większe znaczenie i zadecydować ostatecznie o zastosowaniu lotnictwa. Społeczeństwo każdego państwa nie powinno być narażone na straty własnych żołnierzy, jeśli nie ma jednoznacznie określonego interesu państwa w danym regionie.

---

<sup>156</sup> Dane te pochodziły z kwietnia 1994 roku. Zob. *Intervention Effectiveness of U.N. Operations*, United States Accounting Office, April 1994, s. 25.

<sup>157</sup> T.M. Pavivh, *Using Air Force...* wyd. cyt., s. 46.

W okresie od 1992 do 1996 roku lotnictwo transportowe przewiozło do Sarajewa około 165 tysięcy ton potrzebnego mieszkańcom zaopatrzenia. Dzięki zrzutom powietrznym w latach 1993–1994 dostarczono jedynie 18 tysięcy ton. Misje te były jednakże unikalną reakcją na skądinąd wyjątkowo trudną sytuację. Słuszna wydaje się zatem teza, że operacja „Provide Promise” nie powinna być oceniana jedynie przez pryzmat wielkości zaopatrzenia przerzuconego do Bośni.

Niepodważalną zaletą lotnictwa była i jest możliwość jego wykorzystania nawet w wyjątkowo trudnych sytuacjach. Lotnictwo posiada bowiem zawsze zdolności do przewozu pomocy humanitarnej, w przeciwieństwie do innych komponentów wchodzących w skład sił zbrojnych. Transport żywności jest głównym czynnikiem determinującym osiągnięcie powodzenia operacji mających na celu zapobieżenie zjawisku głodu, towarzyszącemu zwykle działaniom wojennym. I chociaż zrzuty powietrzne uzupełniały skromne dostawy prowadzone drogą lądową, to występowały również obszary, gdzie zrzuty powietrzne były jedynym wykorzystywanym sposobem zaopatrywania ludności. Sytuacja taka miała miejsce w miejscowości Maglaj, gdzie w okresie od października 1993 do marca 1994 roku dostarczano żywność, lekarstwa oraz ciepłą odzież wyłącznie za pomocą zrzutów powietrznych. Według źródeł amerykańskich po otwarciu enklawy w marcu 1994 roku nie stwierdzono żadnych oznak niedożywienia przebywającej tam ludności. Można zatem zgodzić się z opinią T. Pavicha, że zrzuty pomocy humanitarnej dla mieszkańców Maglaj są dobrym przykładem wzmożonego wysiłku lotnictwa, który zakończył się całkowitym powodzeniem.

Biorąc pod uwagę, że głód nie jest zjawiskiem powstającym z dnia na dzień, organizacje humanitarne były w stanie przewidzieć, gdzie pomoc humanitarna będzie potrzebna, na długo zanim nastąpiła eskalacja kryzysu o podłożu humanitarnym. To pozwoliło im na terminową reakcję i osiągnięcie porozumień z lokalnymi agendami decyzyjnymi, które miały na celu ułatwienie dostaw pomocy humanitarnej.

UNHCR, jak już wspomniano, aktywnie działał w Bośni, koordynując wysiłek różnych organizacji cywilnych. Organizacja ta wypracowała obiektywne, precyzyjne procedury pozwalające na oszacowanie potrzeb w zakresie pomocy humanitarnej w odniesieniu do różnych skupisk ludzkich w poszczególnych rejonach Bośni. Jednakże wraz z intensyfikacją działań zbrojnych i coraz częstszym utrudnianiem lub wręcz uniemożliwianiem prowadzenia działalności humanitarnej tym organizacjom, ich swoboda została w dużym stopniu ograniczona. Należy tu podkreślić, że swobo-

da przemieszczeń i niezależność są podstawowymi zasadami działania tych organizacji. Dlatego też w przypadku operacji „Provide Promise” apelowano do decydentów wojskowych o uszanowanie niezależności cywilnych organizacji humanitarnych. Opierając się na rezultatach badań można stwierdzić, że współdziałanie komponentu wojskowego z UNHCR oraz innymi organizacjami przebiegało bez większych problemów. UNHCR jako najważniejsza z organizacji cywilnych określała obszary, gdzie należało dokonać zrzutów i identyfikowała priorytety w tym względzie. Dowódca połączonych sił zadaniowych akceptował te propozycje i zatwierdzał je do wykonania, bazując głównie na ocenie ryzyka grożącego załogom samolotów transportowych. Biorąc pod uwagę koordynację działań lotnictwa z główną organizacją humanitarną oraz fakt, że lotnictwo reagowało na jej wnioski zgodnie z oczekiwaniami, nie było ono postrzegane jako dominujący wykonawca operacji „Provide Promise”, przez co niezależność UNHCR została uszanowana. Nie mniej ważną zaletą użycia lotnictwa była możliwość bezinwazyjnego działania w stosunku do lądowego teatru działań. Lotnictwo wykonuje bowiem zadania i natychmiast opuszcza rejon operacji, pozostawiając swobodę prowadzenia działań humanitarnych na lądzie organizacjom cywilnym. Taka współpraca pomiędzy siłami powietrznymi a organizacjami humanitarnymi (pozarządowymi) pozwalała tym drugim osiągnąć postawione im cele bez wprowadzania ograniczeń komponentowi powietrznemu. Szczegółowe ustalenia pomiędzy zainteresowanymi uczestnikami operacji humanitarnych dają wymierne korzyści również lotnictwu. Dotyczy to przede wszystkim sfery informacyjnej związanej z pozyskiwaniem informacji od organizacji pozarządowych, które z pewnością ułatwiały dostarczanie pomocy humanitarnej dla potrzebującej jej ludności Bośni. Organizacje pozarządowe są bowiem lepiej przygotowane do specjalistycznej oceny dotyczącej rodzaju produktów i ilości, które powinny być dostarczone, oraz identyfikacji miejsc zrzutów. Mimo że lotnictwo nie zawsze czyniło to perfekcyjnie, to jednak kontynuowało operację zrzutów żywności. Jak wynika ze źródeł amerykańskich, ponad 10 milionów gotowych do konsumpcji posiłków oraz blisko 2 miliony humanitarnych racji dziennych zostało zrzuconych przez lotnictwo transportowe w trakcie operacji „Provide Promise”<sup>158</sup>.

---

<sup>158</sup> T.M. Pavich, *Using Air Force...*wyd. cyt., s. 49.

#### 2.4. Operacja „Support Hope” w Rwandzie

Konflikt w Rwandzie w zgodnej ocenie ekspertów miał podłoże etniczne, zakorzenione głęboko już w okresie kolonialnym, i toczył się pomiędzy dwoma głównymi grupami – większością Hutu (około 85-90% populacji) i mniejszością Tutsi (około 10-15%)<sup>159</sup>. Warto wspomnieć, że przed europejską kolonizacją Rwanda była monarchią. Mniejszość Tutsi zajmowała się hodowlą bydła, Hutu natomiast byli plemieniem rolniczym. Kiedy w 1899 roku Niemcy kolonizowali Rwandę, chcąc dokonać klasyfikacji ludności pod względem etnicznym i wyodrębnić klasę rządzącą, posłużyli się wiedzą potoczną. W ten sposób wyższych, bardziej smukłych o jaśniejszym kolorze skóry Tutsi w porównaniu do niższych, bardziej otyłych i o ciemniejszym kolorze skóry Hutu uznali za klasę dominującą w lokalnym społeczeństwie. Niemcy konsekwentnie faworyzowali zatem plemię Tutsi. Sytuacja w tym względzie nie zmieniła się w okresie pierwszej wojny światowej, kiedy władzę w państwie przejęli Belgowie. Liga Narodów udzieliła bowiem Belgii mandatu, na mocy którego Rwanda stała się ich protektoratem. Po zakończeniu drugiej wojny światowej Rwanda nadal była administrowana przez Belgię, co z kolei było prawnie usankcjonowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych. W tym czasie Tutsi, mimo że byli grupą mniejszościową, to utrzymywali dominację polityczną i ekonomiczną. W latach pięćdziesiątych, na co zwrócił uwagę Robert DiPrizio, Belgia dokonała reorientacji swojej polityki, zaczynając wyraźnie wspierać większość Hutu.

W dniu 24 kwietnia 1994 roku w pobliżu lotniska w Kigali zestrzelony został samolot, na którego pokładzie przebywali prezydenci dwóch państw – Rwandy Juvenal Habyarima oraz Burundii Cyprian Ntaryamira – wracający z rozmów pokojowych w Tanzanii. Zdaniem wielu ekspertów zajmujących się badaniem konfliktu w Rwandzie samolot został zniszczony przy użyciu dwóch pocisków przeciwlotniczych, które odpalono w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska będącego pod kontrolą gwardii prezydenckiej. Na tej podstawie przypuszcza się, że sprawcami tego ataku byli gwardziści<sup>160</sup>. Mimo niejasnych okoliczności zarówno samego zdarzenia, jak i sprawcy tego zdarzenia, skrajne ugrupowania Hutu oskarżyły o dokonanie tego ataku członków Patriotycznego Frontu Rwandy (RPF). Dla wspomnianych ugrupowań był to wyraźny

<sup>159</sup> Zob. J. Zajadło, *Dylematy interwencji humanitarnych*, Wydawnictwo Arche, Gdańsk 2005, s. 16.; W. Lizak, *Konflikty w Afryce Środkowej* [w:] J. Milewski, W. Lizak, *Stosunki międzynarodowe w Afryce*, Wydawnictwa Naukowe Scholar, Warszawa 2002, s. 184; Inne dane w tym względzie przygotował Robert C. DiPrizio – 85% Hutu, 14 Tutsi oraz 1% Twa.

<sup>160</sup> R.C. DiPrizio, *Armed Humanitarians. U.S. Interventions from Northern Iraq to Kosovo*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore & London 2002, s. 64.

sygnał do rozpoczęcia eksterminacji zarówno ludności Tutsi, jak i bardziej umiarkowanych przedstawicieli własnej grupy etnicznej. Represje te, jak wykazał Taylor B. Seybolt, pracownik Sztokholmskiego Instytutu Badań nad Pokojem (SIPRI), rozpoczęła gwardia prezydencka po niecałej godzinie od momentu zestrzelenia samolotu, zabijając przywódców Tutsi oraz umiarkowanych polityków z plemienia Hutu przebywających w Kigali<sup>161</sup>. O ustawieniu blokad na drogach w tym mieście oficjalnie poinformowano społeczeństwo jeszcze przed śmiercią prezydenta, co wyraźnie potwierdza tezę, iż zestrzelenie nie było dziełem przypadku czy też aktem desperacji sfrustrowanego wojskowego a wprost przeciwnie – świadomym, zaplanowanym działaniem członków gwardii prezydenckiej. Początek represji miał wyraźne podłoże polityczne

Plan operacji „Support Hope” uznano za doskonały przykład fazowej operacji humanitarnej. Operacja ta obejmowała bowiem pięć następujących po sobie faz (etapów). Faza pierwsza dotyczyła działań mających na celu stabilizację sytuacji w Goma – dostarczanie podstawowych środków podtrzymujących życie ludzkie w obozie dla uchodźców z Rwandy, który znajdował się we wspomnianej miejscowości. Autorzy amerykańskiej doktryny Joint Publication 3-07.9 „*Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*” do środków tych zaliczyli przede wszystkim wodę pitną oraz lekarstwa i środki sanitarne<sup>162</sup>. Należy jednak podkreślić, że obejmowało to nie tylko dostawy wody, ale co, nie mniej ważne, przygotowanie stosownej infrastruktury do jej produkcji i dystrybucji. Oficerowie planujący omawianą operację założyli, że fazę tę można będzie uznać za zakończoną, jeśli system dystrybucji wymienionych środków zacznie funkcjonować na określonym przez przełożonych, na podstawie, wymagań humanitarnych, zadowalającym poziomie oraz jak zmniejszy się umieralność wśród uchodźców.

W fazie drugiej przewidziano przesiedlenie uchodźców bezpośrednio do Rwandy. Zadaniem połączonych sił zadaniowych było udzielenie pomocy w zorganizowaniu sieci posterunków i miejsc schronienia na trasie przemarszu z głównych ośrodków uchodźców do Rwandy. Celem działania zespołu zadaniowego było rozwinięcie infrastruktury umożliwiającej uchodźcom wypoczynek na trasie oraz stworzenie systemu dystrybucji żywności i środków medycznych.

---

<sup>161</sup> T.B. Seybolt, *Eyes Wide Open: Rwanda and The difficulty of worthy intervention*, Stockholm International Peace Research Institute, 1999 Solna, Sweden, April 1999.

<sup>162</sup> Joint Publication 3-07.6 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, 15 August 2001, s. IV-7.

Faza trzecia, zgodnie z koncepcją oficerów planujących tę operację, miała polegać na ustabilizowaniu sytuacji uchodźców oraz rozpoczęciu procesu rekonstrukcji w Rwandzie. Faza ta miała wspierać działania prowadzone już przez cywilne organizacje oraz stworzyć warunki wstępne do przekazania zadań wykonywanych wcześniej przez siły zadaniowe Wysokiemu Komisarzowi Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Uchodźców (UNHCR). Fazę trzecią można było uznać za zakończoną po przygotowaniu infrastruktury transportowej, dystrybucji oraz składowania środków, które zaspokajałyby podstawowe potrzeby ludności Rwandy.

Faza czwarta – to przekazanie zadań wykonywanych do tej pory przez siły zadaniowe. Przyjęto, że rozpocznie się ona, gdy UNHCR, jednostki sił zadaniowych innego państwa oraz cywilne organizacje humanitarne będą wystarczająco przygotowane do produkcji wody pitnej, a także składowania i dystrybucji żywności i środków medycznych. W trakcie tej operacji połączone siły zadaniowe miały rozpocząć proces przejściowy, wydzielając element łącznikowy, który miał ściśle współpracować z UNHCR. Faza ta, zgodnie z intencją oficerów planujących operację „Support Hope”, miała się zakończyć wraz z przekazaniem odpowiedzialności (zadań) w zakresie działań humanitarnych UNHCR oraz innym organizacjom cywilnym, zdolnym do kontynuowania tej działalności.

Faza piąta obejmowała całkowite przekazanie operacji humanitarnych UNHCR oraz przerzucenie lub wycofanie niepotrzebnego już personelu i wyposażenia wojskowego<sup>163</sup>.

W dniu 22 czerwca prezydent Stanów Zjednoczonych Clinton oficjalnie ogłosił rozpoczęcie operacji „Support Hope” w Rwandzie. Lotnictwo transportowe tego państwa wniosło ogromny wkład w tę operację. Potężne samoloty C-5 *Galaxy* i C-141 *Starlifter* przerzuciły drogą powietrzną tysiące ton pomocy humanitarnej (zaopatrzenia humanitarnego), obejmującego między innymi wyposażenie niezbędne do przygotowania infrastruktury potrzebnej do składowania i dystrybucji pomocy humanitarnej<sup>164</sup>. Większość lotów, jak wykazał Daniel L. Haulman, duże samoloty transportowe wykonały z bazy sił powietrznych Rhein-Main w Niemczech, kierując się do Entebbe w Ugandzie oraz Mombasy w Kenii. Mniejsze natomiast startowały z tej samej bazy a miejscem ich przeznaczenia były Goma, Bukavu i Harare w Zairze.

---

<sup>163</sup> Joint Publication 3-07.6 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, 15 August 2001, s. IV-7.

<sup>164</sup> D.L. Haulman, *The United States Air Force and Humanitarian Airlift Operations 1947-1994*, Air Force History and Museums Program, Washington D.C. 1998, s. 335.

Autorzy zajmujący się problematyką kryzysową uznali, że międzynarodową reakcję na kryzys w Rwandzie można podzielić na trzy charakterystyczne elementy, nazywane przez nich kategoriami. Pierwszy z nich obejmował wysiłki dyplomatyczne, czego wyrazem były intensywne negocjacje w celu zakończenia działań zbrojnych środkami pokojowymi. Drugi – to intensywne działania humanitarne prowadzone przez cywilne organizacje i agencje. Trzeci natomiast obejmował użycie sił zbrojnych w ramach operacji wsparcia pokoju<sup>165</sup>. Jak już wspomniano negocjacje dyplomatyczne były prowadzone głównie przez Organizację Jedności Afrykańskiej (OAU) oraz Organizację Narodów Zjednoczonych, co miało miejsce w latach 1992-1993. W czasie intensyfikacji kryzysu działalność dyplomatyczna wyrażała się przede wszystkim w uchwalaniu i wprowadzaniu kolejnych rezolucji Rady Bezpieczeństwa, wzywających do zakończenia przemocy w tym państwie i rozpoczęcia poważnych rozmów pokojowych. Próby wynegocjowania przerwania ognia, podejmowane przez dowódców UNAMIR w Kigali, kończyły się niepowodzeniem, aż do czasu zwycięstwa Patriotycznego Frontu Rwandy. Należy zaznaczyć, że siły pokojowe ONZ (UNAMIR) wykonywały zadania związane z monitorowaniem wdrażania w życie ustaleń zawartych w porozumieniu z Arusha<sup>166</sup>.

Cywilne wysiłki w niesieniu pomocy humanitarnej były ukierunkowywane przez UNREO (United Nations Rwanda Emergency Office), która koordynowała wszelkie działania prowadzone przez ONZ oraz organizacje pozarządowe. Większość organizacji humanitarnych uznała, że terytorium Rwandy jest zbyt niebezpieczne, aby pozostawić tam swoich pracowników w czasie trwającej wojny domowej i prowadzonych czystek etnicznych. Jednakże po zakończeniu walk większość tych organizacji wznowiła swoją działalność w terenie. Słusznie jednak oceniono, że praca w obozach dla uchodźców wewnętrznych w Rwandzie oraz w obozach zorganizowanych na terytorium Zairu była zarówno niebezpieczna, jak i moralnie wątpliwa. Wątpliwości moralne wynikały z faktu, że w obozach tych znalazły się także osoby, które były bezpośrednio zaangażowane w czystki etniczne. Dlatego też część organizacji humanitarnych opuściła rejon operacji, inne natomiast kontynuowały swoją szczytną z ludzkiego punktu widzenia działalność.

---

<sup>165</sup> Zob. R.C. DiPrizio, *Armed Humanitarians. U.S. Interventions from Northern Iraq to Kosovo*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore & London 2002, s. 65.

<sup>166</sup> Siły te były lekko uzbrojone, ponieważ ich misja była oparta na rozdziale VI Karty Narodów Zjednoczonych, upoważniającym do użycia siły jedynie w obronie własnej.

Trzecim elementem, który wyszczególnia się w przypadku interwencji w Rwandzie były operacje wsparcia pokoju prowadzone przez siły międzynarodowe. Oprócz charakteryzowanej tu operacji „Suport Hope” należy wspomnieć także o działaniach sił pokojowych ONZ (UNAMIR), francuskiej operacji „Turquoise” oraz zaangażowaniu innych sił wojskowych wspierających bezpośrednio wysiłki humanitarne, które były kierowane przez UNHCR.

Zdaniem D.L. Haulmana, co znalazło potwierdzenie w opracowaniu zatytułowanym „*The United States Air Force and Humanitarian Airlift Operations 1947-1994*”, w operację „Support Hope” było zaangażowanych siedemnaście skrzydeł oraz pięć grup lotnictwa transportowego. Jednym z ciekawszych elementów tej operacji były bezpośrednie loty z amerykańskiej bazy sił powietrznych Travis do miejscowości Goma w Zairze. Lot ten trwał 22 godziny i wymagał trzykrotnego tankowania w powietrzu. Dostarczony przez załogę system pomp mógł zapewnić dziennie 1,7 miliona galonów, pozwalając zaopatrzyć w świeżą wodę pitną ponad milion uchodźców.

Do 7 sierpnia 1994 roku lotnictwo transportowe sił powietrznych Stanów Zjednoczonych dostarczyło 3 660 ton zaopatrzenia i wyposażenia humanitarnego oraz 1600 pracowników organizacji cywilnych do obozów zorganizowanych na terytorium Zairu oraz innych państw graniczących z Rwandą. Na początku sierpnia tego roku żona wiceprezydenta Stanów Zjednoczonych Tipper Gore odwiedziła obóz uchodźców w Goma, demonstrując wsparcie polityczne dla prowadzonej operacji humanitarnej w Rwandzie.

W operacji „Suport Hope” udział wzięło ponad trzy tysiące żołnierzy amerykańskich, którym powierzono wykonanie zadań związanych nie tylko z udzielaniem pomocy bezpośrednio uchodźcom w Rwandzie oraz w krajach sąsiednich, ale także państwom dostarczającym zaopatrzenie humanitarne. W związku z tym działania komponentu wojskowego (sił zadaniowych) obejmowały między innymi oczyszczanie i dystrybucję wody w miejscowości Goma, usprawnianie lotnisk we wspomnianej już Gomie i Kagali oraz w innych miejscowościach, do których pomoc humanitarna miała docierać drogą powietrzną. W zakres obowiązków komponentu wojskowego wchodziło także zarządzanie dostawami środków humanitarnych i ich dystrybucja w Entebbe w Ugandzie.

Operacja „Suport Hope” została zaplanowana wyłącznie jako operacja humanitarna. Nie przewidziano zatem wykonywania żadnych zadań związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa w jej obszarze, z wyjątkiem osłony sił własnych. Siły zada-

niowe mogły więc użyć przemocy zbrojnej, zgodnie z regułami ROE, wyłącznie w obronie własnej, co jest niekwestionowanym prawem usankcjonowanym w tych regułach. Większość operacji przeprowadzonych w Rwandzie, w odpowiedzi na eskalujący kryzys humanitarny w tym kraju, była dowodzona i kierowana przez oficerów amerykańskich, którzy wyjątkowo ściśle współpracowali z agencjami i organizacjami podległymi ONZ oraz UNHCR. Działania prowadzone w ramach operacji „Support Hope” skoncentrowano w miejscowościach Goma i Kagali oraz w północno-zachodniej Rwandzie.

## 2.5. Operacja „Allied Harbour” w Albanii

Konflikt w Kosowie nie rozpoczął się wraz z upadkiem komunizmu, chociaż wydarzenia te można uznać za wyjątkowo silny bodziec, który w rezultacie doprowadził do poważnego kryzysu humanitarnego w tym regionie. Ten region Federacyjnej Republiki Jugosławii od wieków był źródłem sporu. Nieustanna walka o niepodległość zaowocowała uzyskaniem autonomii przez Kosowo w 1974 roku, jeszcze za rządów marszałka Tity<sup>167</sup>. Jednakże po jego śmierci w 1980 roku narastające protesty w tej prowincji nieuchronnie prowadziły do rewolucji. Tłumione wcześniej przez dyktatora nacjonalizmy ujawniły się w całej pełni. W latach 1981, 1984, 1985, 1987, 1988, 1989 i 1990, jak wykazał Leszek Podhorodecki, przez Kosowo przeląta się fala demonstracji, zamieszek, starć ulicznych, wywoływanych przez Albańczyków domagających się przyznania im statusu republiki związkowej. Zamiast podjęcia z nimi dialogu, władze federalne zastosowały ostre represje, wykorzystując do tego znaczne siły wojska i policji<sup>168</sup>. Przerzucone do Kosowa jednostki Narodowej Armii Jugosławii krwawo rozprawiły się z demonstrantami. Na początku lat dziewięćdziesiątych, podczas wydarzeń w Słowenii, Chorwacji i Bośni, odżyły nadzieje Albańczyków na uzyskanie niepodległości Kosowa. Władze tej prowincji miały nadzieję, że Kosowo

---

<sup>167</sup> Serbia nie zamierzała zrezygnować ze swoich roszczeń (praw) do terytorium Kosowa. Było ono jej częścią na długo przed przybyciem tam ludności pochodzenia albańskiego. W 1389 roku miała miejsce słynna bitwa o Kosowo. W imię religii i wolności narodowej siły serbskie dzielnie walczyły z potęgą imperium otomańskiego i ostatecznie zostały pokonane. Mimo tej porażki Kosowe Pole, jak to trafnie określił Leszek Podhorodecki, jest w świadomości Serbów ich Golgotą, Książe Lazar – Chrystusem, jego rycerze – apostołami broniącymi chrześcijaństwa przed Turkami. Kosowo zatem było i jest nadal postrzegane przez Serbów jako święte miejsce. W wyniku podboju tureckiego ludność serbska została w znacznej mierze przetrzebiona lub zmuszona do ucieczki na północ. Od XV wieku w Kosowie zaczęli osiedlać się muzułmańscy Albańczycy, popierani przez władze tureckie.

<sup>168</sup> L. Podhorodecki, *Jugosławia. Dzieje narodów, państw i rozpad federacji*, Wydawnictwo MADA, Warszawa 2000, s. 214.

stanie się również przedmiotem rozmów pokojowych w Dayton. Okazało się jednak, że problem Kosowa został tam całkowicie zignorowany.

Armia Wyzwoleńcza Kosowa (ang. Kosovo Liberation Army) była formacją partyzancką składającą się wyłącznie z bojowników pochodzenia albańskiego, zdecydowanych siłą walczyć o niepodległość Kosowa. Atakami na jednostki serbskie w lutym 1998 roku zwróciła uwagę światowych środków masowego przekazu. Serbia oczywiście odpowiedziała zdecydowaną interwencją zbrojną, która doprowadziła do masowych prześladowań ludności albańskiej oraz strat osobowych i materialnych, które są charakterystyczne dla typowej wojny domowej. W tym czasie rządy wielkich mocarstw, szczególnie zaś Stanów Zjednoczonych silnie zaangażowały się w działalność dyplomatyczną, której celem było doprowadzenie do zakończenia eskalacji przemocy w tej prowincji. Na jesieni 1998 roku, po tym jak siły serbskie rozpoczęły czystki etniczne w wioskach Kosowa tysiące cywili opuściło tę prowincję. We wrześniu 1998 roku Organizacja Narodów Zjednoczonych, w odpowiedzi na tę niezgodną z prawem międzynarodowym działalność, uchwaliła rezolucję nr 1199, w której wzywała zwaśnione strony do przerwania ognia oraz domagała się niezwłocznego podjęcia stosownych działań mających na celu poprawienie sytuacji humanitarnej w tym regionie. Rada Bezpieczeństwa ONZ domagała się również umożliwienia przez stronę serbską rozpoczęcia procesu przesiedlania uchodźców wewnętrznych i wygnańców oraz zapewnienia swobody działania organizacjom humanitarnym, którym miała ułatwić sprawny przebieg tego procesu. Z humanitarnego punktu widzenia Organizacja Narodów Zjednoczonych dostrzegła ostrość tego kryzysu i dlatego podjęła intensywne działania dyplomatyczne oraz stosowne przedsięwzięcia prawne zmierzające do rozpoczęcia dostaw pomocy humanitarnej.

Armia serbska i siły policyjne okupujące terytorium Kosowa miały zdecydowaną przewagę nad partyzantami z Armii Wyzwolenia Kosowa. Słusznie oceniono, że bez odpowiedniego wsparcia zewnętrznego siły serbskie mogły swobodnie wyprzeć z Kosowa formacje partyzanckie oraz ludność cywilną pochodzenia albańskiego.

W dniu 24 marca 1999 roku lotnictwo NATO zaatakowało niepodległą w świetle prawa międzynarodowego Republikę Jugosławii, rozpoczynając tym samym bezprecedensową interwencję militarną w celach humanitarnych. Jak na ironię kampania powietrzna zaostrzyła jeszcze bardziej problem uchodźców i wygnańców i dlatego w dniu 3 kwietnia UNHCR oficjalnie poprosił o wsparcie w zakresie przeprowadzenia operacji humanitarnej. Spotkało się to z natychmiastową reakcją ze strony sił po-

wietrznych Stanów Zjednoczonych, które już 5 kwietnia rozpoczęły dostawy zaopatrzenia humanitarnego, a Sojusz Północnoatlantycki zainicjował intensywne przygotowania do operacji „Allied Harbour”<sup>169</sup>.

Przez 78 dni lotnictwo NATO bombardowało obiekty znajdujące się na terenie Kosowa i Serbii, doprowadzając do zakończenia ofensywnych i zarazem agresywnych działań prowadzonych przez serbskie jednostki wojsk lądowych. W momencie zakończenia kampanii powietrznej blisko milion uchodźców (wygnańców) opuściło Kosowo, a tysiące uchodźców wewnętrznych nadal pozostawało bez dachu nad głową, przebywając w tej prowincji. Należy zaznaczyć, że ze względu na przedmiot badań nie zajęto się użyciem lotnictwa w operacji „Allied Force”, dzięki której NATO doprowadziło do kapitulacji prezydenta Milosevicia i rozpoczęcia rozmów pokojowych. Nie można jednak pominąć zupełnie tej kampanii, ponieważ jej wpływ na prowadzoną operację humanitarną był wyraźny.

Warto zaznaczyć, że potencjał lotnictwa transportowego Stanów Zjednoczonych w tym czasie był zbliżony bardzo do tego, którym dysponowało ono w Bośni i Hercegowinie. Jedynym wyjątkiem w tym względzie były nowo pozyskane przez siły powietrzne samoloty transportowe C-17, które znacząco zwiększyły możliwości transportowe w porównaniu z eksploatowanymi wcześniej samolotami C-130. Eksperci amerykańscy zwrócili jednakże uwagę na fakt, iż umiejętności załóg tych samolotów w prowadzeniu taktycznych zrzutów powietrznych były ograniczone z powodu braków w wyszkoleniu. Mogły one jednak dostarczać pomoc humanitarną do najdalej położonych miejscowości w tym regionie. Trzeba również zauważyć, że systemy obronne obu wymienionych samolotów przed naprowadzanymi na podczerwień pociskami przeciwlotniczymi były bardziej zaawansowane technicznie w porównaniu do używanych w Bośni, obniżając tym samym zagrożenie wynikające z użycia tych pocisków. Ponadto większość z wykorzystywanych na europejskim teatrze działań samolotów C-130 posiadała także systemy obronne przed przeciwlotniczymi pociskami kierowanymi. Po zdobyciu stosownego doświadczenia i wiedzy w zakresie wykonywania misji TRIAD ogólne zdolności w dostarczaniu pomocy humanitarnej zdecydowanie wzrosły w porównaniu do możliwości prezentowanych przez lotnictwo transportowe Stanów Zjednoczonych w operacjach nad Bośnią.

Operacja ta była pierwszą operacją humanitarną zaplanowaną i przeprowadzoną przez Sojuz Północnoatlantycki. Zwykle takie operacje były domeną zarów-

<sup>169</sup> T.M. Pavich, *Using Air Force...*wyd. cyt., s. 51.

no organizacji międzynarodowych, jak i pozarządowych. Jednakże w przypadku kryzysu w Kosowie, który miał miejsce w marcu 1999 roku, organizacje te nie były w stanie poradzić sobie z masowym napływem uchodźców z Kosowa. Zgody na tę operację rząd albański udzielił 1 kwietnia 1999 roku, akceptując tym samym przyjęcie i bazowanie na swoim terytorium komponentu wojskowego NATO. W ciągu zaledwie dwóch tygodni ponad 200 tys. uchodźców przybyło do Albanii i w zasadzie jedynie NATO mogło szybko zapewnić im niezbędną pomoc humanitarną.

Przygotowanie do rozwinięcia sił NATO w Albanii, które miały być wykonawcą tej operacji, rozpoczęto 7 kwietnia 1999 roku. Pierwszy w obszarze przyszłej operacji humanitarnej pojawił się zespół kierowany przez włoskiego generała Pasqualino Verdecchia z dowództwa sił zbrojnych NATO Europy Południowej (AFSOUTH). Zadaniem tego zespołu było uzgodnienie przygotowanego planu z władzami Albanii oraz przedstawicielami organizacji międzynarodowych.

W dniu 10 kwietnia do Tirany przybył zespół z AMF(L) kierowany przez generała Johna Reitha, którego zadaniem było dokonanie ostatecznych przygotowań do rozwinięcia dowództwa lądowych sił natychmiastowego reagowania na terenie Albanii<sup>170</sup>. W tym czasie generał John Reith uczestniczył w spotkaniu z wysokimi rangą przedstawicielami rządu albańskiego oraz reprezentantami organizacji międzynarodowych. Równolegle podległy mu sztab przeprowadził rekonesans, w którego wyniku dowódcy sił zadaniowych mieli zaproponować ostateczną lokalizację dowództwa oraz miejsca rozmieszczenia sił<sup>171</sup>.

W dniu 15 kwietnia 1999 roku NATO podało do wiadomości, że reguły użycia siły (ROE) dla operacji „Allied Harbour” zostały zaakceptowane przez Radę Północnoatlantycką. Poinformowano również o wielkości sił, które miały przeprowadzić operację humanitarną na terenie Albanii. Uwzględniając wyniki rozpoznania dokonanego przez AFSOUTH, ustalono, że do wykonania operacji „Allied Harbor” będzie potrzebnych około 7 300 żołnierzy.

---

<sup>170</sup> Dowództwo AMF(L), które znajdowało się w Helderbergu, w Niemczech stanowiło element dowodzenia sił szybkiego reagowania naczelnego dowódcy sił zbrojnych NATO w Europie. Było ono przygotowane i wyposażone do rozwinięcia w ciągu 72 godzin w każdym rejonie odpowiedzialności Sojuszu Północnoatlantyckiego do realizacji (wykonania) misji związanych z obroną terytorium NATO oraz innych misji, obejmujących między innymi niesienie pomocy humanitarnej. W ciągu roku dowództwo to prowadziło dwa główne ćwiczenia z wojskami oraz jedno strzelanie pododdziałów artylerii we współdziałaniu z lotnictwem. Celem tych ćwiczeń było przygotowanie podległych mu jednostek do użycia między innymi w coraz częstszych operacjach wsparcia pokoju, prowadzonych przez Sojusz Północnoatlantycki.

<sup>171</sup> [http://www.globalsecurity.org/military/ops/sustain\\_hope.htm](http://www.globalsecurity.org/military/ops/sustain_hope.htm)

W dniu 16 kwietnia wprowadzono w życie plan operacji „Allied Harbour” (OPLAN 10414) obejmujący rozwinięcie kierowanych przez NATO sił na terenie Albanii w celu dostarczenia pomocy humanitarnej w ramach wsparcia Wysokiego Komisarza ONZ do Spraw Uchodźców (UNHCR) oraz cywilnych i wojskowych władz Albanii. Z analizy tej misji wynikały dla sił Sojuszu Północnoatlantyckiego (AFOR) następujące zadania:

- wkomponowanie sztabu wojskowego w istniejące mechanizmy organizacji międzynarodowych i pozarządowych, by spotęgować ich wysiłek na rzecz działań humanitarnych;
- doskonalenie sposobu dostarczania pomocy humanitarnej przez: właściwe przygotowanie portu lotniczego Rinas w Tiranie oraz portu morskiego Dures zarówno pod względem fizycznym, jak i proceduralnym; naprawę i utrzymanie głównych dróg wykorzystywanych do transportu pomocy humanitarnej; transport zapasów humanitarnych oraz środków wykorzystywanych do budowy obozów dla uchodźców z Kosowa;
- zapewnienie schronienia dla tej ludności;
- udzielenie pomocy w przemieszczaniu uchodźców;
- intensyfikowanie (maksymalizowanie) wysiłków na rzecz uzyskania pozytywnego wizerunku zarówno samej operacji, jak i Sojuszu Północnoatlantyckiego.

Wydzielone do tej operacji siły podzielono na następujące zespoły zadaniowe, wyznaczając jednocześnie państwa liderujące: zespół zadaniowy N – Włochy; zespół zadaniowy S – Francja; zespół zadaniowy R – Holandia; zespół zadaniowy W – Hiszpania; zespół zadaniowy Shining Hope – Stany Zjednoczone<sup>172</sup>.

Znaczącym wkładem Stanów Zjednoczonych w operację „Allied Harbour” był zespół zadaniowy Shining Hope, którego misja obejmowała niesienie pomocy humanitarnej oraz wsparcie organizacji rządowych tego państwa, organizacji pozarządowych oraz organizacji międzynarodowych zaangażowanych w niesienie pomocy humanitarnej uchodźcom z Kosowa, przebywającym w tym czasie na terenie Albanii i Macedonii. Lotnictwo amerykańskie dostarczało więc humanitarne racjeienne, wodę, namioty, odzież oraz środki medyczne.

---

<sup>172</sup> W literaturze przedmiotu można spotkać się również z nazwą operacji „Shining Hope”. Był to amerykański odpowiednik sojuszniczej operacji „Allied Harbour”. Pod tą samą nazwą występował zespół zadaniowy wydzielony z sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych.

Celem działania zespołu zadaniowego Shining Hope, dowodzonego przez generała S. Hintoną z Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych (USAF) było utrzymanie stabilności w regionie oraz zapobieżenie katastrofie humanitarnej, będącej skutkiem ofensywnych operacji lotnictwa NATO w Kosowie. A zatem było to w pełni zgodne z ogólnymi celami Sojuszu, nakreślonymi przez sekretarza generalnego, Javiera Solanę. Ogłoszone przez niego na początku operacji cele były wyraźnie usystematyzowane pod względem ich ważności. Pierwszy cel obejmował zatem zapobieżenie dalszym cierpieniom ludności cywilnej Kosowa, a tym samym doprowadzenie do zakończenia represji albańskich mieszkańców tej prowincji. Drugim w kolejności celem było niedopuszczenie do destabilizacji sytuacji w tym regionie. Trzeci cel natomiast odnosił się do konieczności zakończenia rozwijającej się z dnia na dzień katastrofy humanitarnej w Kosowie. Tak więc cele operacji „Allied Force” oraz cele, jakie miał osiągnąć zespół zadaniowy Shining Hope, były zbieżne i nawiązywały do potrzeby przeprowadzenia operacji humanitarnej. Działalność amerykańskiego zespołu zadaniowego była ściśle związana z kampanią powietrzną, a zatem tak długo jak ona trwała, obecność wojskowa do wykonania misji humanitarnej była niezbędną. Dlatego też pożądany stan końcowy, określony dla operacji humanitarnej, był zbieżny z celami operacji „Allied Force”. Decydenci polityczni zdefiniowali pięć warunków, które musiały być spełnione, aby lotnictwo NATO mogło zakończyć kampanię powietrzną. Jednym z nich było umożliwienie powrotu uchodźcom do Kosowa. Ponadto strona serbska miała natychmiast zaprzestać prowadzenia działań utrudniających dostarczenie pomocy humanitarnej oraz odbudowę tej prowincji. Osiągnięcie stanu końcowego uzależnione było całkowicie od wygrania kampanii powietrznej. Należy jednak zaznaczyć, że zanim do tego doszło, lotnictwo mogło kontynuować dostawy pomocy humanitarnej do Albanii i Macedonii. W tym celu wypracowano koncepcję operacji, która miała zapewnić uchodźcom i wygnańcom z Kosowa niezbędną pomoc natychmiast po rozpoczęciu operacji „Allied Force”.

Zgoda na udział lotnictwa transportowego w tej operacji uzależniona była głównie od politycznej akceptacji ryzyka oraz, w mniejszym stopniu, kosztów samej operacji. Plan operacji został oparty na wykorzystaniu portu lotniczego Rinas w Tiranie oraz portu morskiego Durres, znajdujących się na terytorium Albanii. Według ocen ekspertów amerykańskich obydwa wymienione porty miały kluczowe znaczenie dla sprawnego przebiegu operacji. Dlatego też początkowy wysiłek został skoncentrowany bezpośrednio na zajęciu i przygotowaniu do działań powietrznych portu lot-

niczego. Rinas, mimo iż było międzynarodowym portem lotniczym, to jego infrastrukturę słusznie oceniono jako niewystarczającą do wykonania intensywnej, powietrznej operacji humanitarnej. Bezpieczne i niezakłócone prowadzenie tej operacji wymusiło zatem konieczność wprowadzenia wielu usprawnień, szczególnie zaś w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Należy podkreślić, że jeszcze przed oficjalnym ustanowieniem operacji „Allied Harbour” siły powietrzne Stanów Zjednoczonych przerzuciły i przygotowały infrastrukturę umożliwiającą niezakłócone i bezpieczne prowadzenie lotów z pomocą humanitarną do Albanii. Te początkowe działania były przejawem szybkiej i właściwej reakcji, która jest charakterystyczna dla sił powietrznych, a wynika z ich zdolności do rozpoczęcia operacji w czasie zdecydowanie krótszym niż pozostałe komponenty sił zbrojnych, nawet jeśli to ma miejsce w najbardziej odległym i trudnym terenie. Tylko siły powietrzne Stanów Zjednoczonych wykonały ponad 500 misji transportu powietrznego, dostarczając bez mała 3,1 tysiąca ton żywności, humanitarnych racji dziennych, namiotów, łóżek polowych, środków medycznych oraz innego potrzebnego do przetrwania zaopatrzenia. Ponadto pod nadzorem i przy współudziale jednostek inżynierskich etatowo wchodzących w skład sił powietrznych wybudowano trzy obozy dla 20 tysięcy uchodźców (wygnańców)<sup>173</sup>.

Lotnictwo w charakterystyczny dla siebie sposób zareagowało na złożoną sytuację kryzysową na Bałkanach, niosąc pomoc humanitarną we współdziałaniu z różnymi agencjami humanitarnymi w operacji kierowanej przez UNHCR. Można sądzić, że decydujące znaczenie dla tych operacji miał transport powietrzny do Tirany. Dlatego też lotnisko Rinas było utrzymywane, zarządzane i osłaniane przez siły powietrzne Stanów Zjednoczonych. Podobnie było w przypadku samych misji powietrznych, które, jak wspomniano w dużej mierze realizowane były przez amerykańskie lotnictwo transportowe oraz kierowane i zabezpieczane przez jego służby.

Przygotowanie i realizacja misji transportu powietrznego były wielkim osiągnięciem, lecz zdaniem ekspertów amerykańskich, największym wyzwaniem dla ich sił powietrznych było dostarczanie pomocy humanitarnej dla uchodźców wewnętrznych przebywających nadal w Kosowie.

Obraz sytuacji humanitarnej w Kosowie był określany na podstawie raportów składanych przez samych uchodźców, którzy masowo opuszczali teren tej prowincji. Wielu z nich wspominało o uchodźcach wewnętrznych, ukrywających się w górach

<sup>173</sup> T.M. Pavich, *Using Air Force...* wyd. cyt., s. 57.

bez odpowiedniego zaopatrzenia, które umożliwiłoby im przetrwanie w tym niesprzyjającym człowiekowi terenie. Próby dostarczania im zaopatrzenia drogą lądową były udaremniane przez siły serbskie, które przechwytywały te konwoje lub kierowały je w zupełnie inne miejsca. Światowy Program Żywienia (ang. WFP) dysponował ponad milionem gotowych do przetrzutu humanitarnych racji dziennych, lecz bez zapewnienia odpowiednich warunków bezpieczeństwa mogły one nie dotrzeć do mieszkańców Kosowa. Mimo wyraźnej potrzeby wykonania zadań związanych z niesieniem pomocy humanitarnej dla cierpiącej ludności Kosowa, w ogóle nie brano pod uwagę możliwości przekroczenia serbskiej przestrzeni powietrznej przez amerykańskie samoloty transportowe. Ewentualne użycie sił powietrznych było rozważane na podstawie oceny ryzyka, jakie należałoby podjąć, aby wykonać misję. Możliwe do zaakceptowania było natomiast prowadzenie działań wzdłuż granicy. Decydenci polityczni nie aprobowali lotów do Kosowa ze względu na duże prawdopodobieństwo poniesienia strat.

Jednym z zasadniczych celów użycia lotnictwa w każdej wojnie, a także w operacjach określanych mianem pozawojennych, a obecnie coraz częściej „reagowania kryzysowego”, jest osiągnięcie stanu przewagi lub panowania w powietrzu. W Kosowie zagrożenie ze strony lotnictwa serbskiego było minimalne. O wiele większy problem stwarzały natomiast przeciwlotnicze systemy rakietowe. W tym czasie samoloty transportowe były (i są nadal) mało odporne na tego rodzaju zagrożenia. Dlatego też najlepszym i zarazem najbezpieczniejszym sposobem na dostarczanie zaopatrzenia było wykonanie zrzutów pomocy humanitarnej, po uprzednim uzyskaniu zgody rządu serbskiego na tego rodzaju działalność. Nie zmniejszało tego ryzyka użycie do wykonania tych zadań samolotów wynajętych lub zakontraktowanych w lotnictwie cywilnym. Należy jednak podkreślić, że za wszelką cenę dążono do zredukowania ryzyka, czego przejawem było między innymi pokazywanie stronie serbskiej humanitarnej istoty ich misji oraz uzyskanie zgody ONZ na bezpieczny przelot.

Stany Zjednoczone wyjątkowo ściśle współdziałały z Wysokim Komisarzem ONZ do Spraw Uchodźców oraz innymi organizacjami humanitarnymi, by zapewnić wszechstronną i adekwatną do skali kryzysu reakcję. Masowa migracja ludności cywilnej spowodowana była przede wszystkim czystkami etnicznymi prowadzonymi przez serbskie siły zbrojne i jednostki paramilitarne w prowincji Kosowo.

Siły zbrojne Stanów Zjednoczonych oraz innych państw członkowskich NATO w różny sposób wspierały zorganizowaną przez Sojusz operację humanitarną.

Wsparcie to obejmowało między innymi transport powietrzny oraz lądowy zaopatrzenia i wyposażenia, przygotowanie obozów dla uchodźców, budowę baraków, osłonę ludności oraz inne zadania standardowo przydzielane siłom zbrojnym.

Rozwinięcie, jak się okazało 12-tysięcznych, sił AFOR oraz jednostek amerykańskich nie mogło zdezorganizować działań cywilnych organizacji, które jeszcze przed rozpoczęciem operacji wojskowej dostarczały najbardziej potrzebne ludności albańskiej zaopatrzenie. Od samego początku operacji siły AFOR przejęły kontrolę nad przestrzenią powietrzną Albanii w zakresie wysokości poniżej 3 tys. stóp. Udoskonaliły zarządzanie portem lotniczym Rinas w Tiranie, wyposażając go między innymi w nowoczesne systemy radarowe do kontroli przestrzeni powietrznej. W rezultacie przepustowość tego portu zwiększyła się z 8 do 100 samolotów dziennie, a w szczytowym okresie operacji obsłużono 88 lotów w ciągu jednego dnia.

Należy wspomnieć, że zespół zadaniowy wykonujący zadania w ramach operacji humanitarnej (*Shining Hope* – 1028 osób oraz 104 pojazdy) nie był jedynym użytkownikiem tego portu. W pewnym okresie na lotnisku w Rinas bazowały także: zespół zadaniowy Hawk (4500 personelu i 500 pojazdów), kontyngent pokojowy ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, elementy zespołu zadaniowego South oraz znaczna liczba pracowników cywilnych różnych organizacji międzynarodowych oraz pozarządowych, koordynujących dostawy i dystrybucję pomocy humanitarnej.

Połączony zespół zadaniowy *Shining Hope* był odpowiedzialny za kierowanie dziennymi lotami z pomocą humanitarną do Albanii. Były to loty czarterowe cywilnych samolotów transportowych ze Stanów Zjednoczonych, Kanady, Bliskiego Wschodu i Pakistanu do Europy. Przybywały one do Rinas w różnych konfiguracjach włącznie z tym, że część przewożonych przez nie ładunków nie była załadowana na paletach. Ponadto połączone siły zadaniowe *Shining Hope* kontrolowały działania śmigłowców wydzielonych do operacji humanitarnej z *USS Inchon*. Śmigłowce te wykonywały loty wahadłowe z Rinas do rejonu Kukes przy granicy z Jugosławią. Siły zadaniowe mogły także koordynować użycie wszystkich śmigłowców cywilnych, które były zaangażowane w operację humanitarną i korzystały z tego lotniska.

W tym samym czasie amerykańskie dowództwo sił transportowych przerzuciło jednostki wydzielone do zespołu zadaniowego Hawk z bazy sił powietrznych Ramstein w Niemczech do Rinas. Do przebazowania tych sił wykorzystywano samoloty transportowe C-17. Trzeba również zwrócić uwagę na fakt, że połączone siły zadaniowe *Shining Hope* działały na lotnisku Rinas zgodnie z procedurami obowiązują-

cymi w czasie pokoju, polegającymi między innymi na utrzymaniu kontaktu radiowego pomiędzy samolotami a wieżą.

Reasumując, w operacji „Allied Harbour” odnotowano 3489 lądowań samolotów na tym lotnisku, z czego 1139 były to loty z pomocą humanitarną. Droga powietrzną, z wykorzystaniem lotniska Rias, przerzucono do Albanii około 10 tys. ton różnego rodzaju środków potrzebnych uchodźcom z Kosowa. Ponadto transportem śmigłowcowym przerzucono 4 578 ton pomocy humanitarnej. W czasie operacji, na co zwrócili uwagę eksperci Sojuszu, cywilny terminal lotniska Rinas funkcjonował normalnie<sup>174</sup>.

## 2.6. Elementy humanitarne w operacji „Enduring Freedom” w Afganistanie

Operacja „Enduring Freedom” jest powszechnie znana jako pierwsza w historii operacja związana ze zwalczaniem światowego terroryzmu. Należy bowiem przypomnieć, że celem tej operacji było wyeliminowanie rządu Talibów wspierającego działalność ugrupowań terrorystycznych, szczególnie zaś Al-Kaidy<sup>175</sup>.

Operację „Enduring Freedom” oficjalnie rozpoczęto 7 października 2001 roku, a więc cztery tygodnie po atakach terrorystycznych na Stany Zjednoczone. Tego dnia lotnictwo zaatakowało 30 obiektów położonych na terenie Afganistanu. W tym samym czasie amerykańskie i brytyjskie okręty wojenne i okręty podwodne odpaliły około 30 pocisków raketowych *Tomahawk*<sup>176</sup>. W nocy natomiast rozpoczęto loty z pomocą humanitarną. Przedstawiciel departamentu obrony wyjaśnił, że Talibowie są główną przeszkodą dla międzynarodowej działalności humanitarnej w Afganistanie. Wykazał on, że nakładali oni cła na towary (środki) dostarczane przez organizacje podległe i współdziałające z ONZ. Przejmują pojazdy ONZ i Międzynarodowego Czerwonego Krzyża oraz wykorzystywaną przez te organizacje infrastrukturę na terenie Afganistanu. Talibowie nagminnie przejmowali nielegalnie ciężarówki z pomocą humanitarną, dotkliwie bili kierowców oraz prześladowali afgańskich pracowników misji humanitarnej. Skradzione ciężarówki z oznaczeniami amerykańskimi i ONZ wy-

<sup>174</sup> <http://www.afsouth.nato.int/operations/harbour/>

<sup>175</sup> Talibowie to ludzie młodzi, w większości Pusztuni urodzeni na emigracji w Pakistanie i kształceni w tamtejszych szkołach religijnych – medresach. Niewątpliwie gros Talibów to ludzie prości, święcie wierzący w przyświecające im ideały religijne i misję polityczną. Ich celem było uczynienie z Afganistanu prawdziwego państwa islamskiego, które w każdym aspekcie swojej działalności (aktywności) kierowałoby się zasadami i wytycznymi religii. – *Zarys dziejów Afryki i Azji. Historia konfliktów 1869–2000* (pod red. A. Bartnickiego), Książka i Wiedza, Warszawa 2000, s. 611.

<sup>176</sup> M. Marszałek, *Polityczno-wojskowe aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach pozawojennych. Etap 1 Użycie komponentu powietrznego w walce z terroryzmem*, AON, Warszawa 2003, s. 76.

korzystywali do transportu wojska. Ponadto Talibowie utrudniali dostarczanie pomocy dla miejscowej ludności na terenach niebędących pod ich kontrolą<sup>177</sup>.

Niesienie pomocy potrzebującej ludności drogą powietrzną było jednak mało efektywne i wyjątkowo niebezpieczne. W tej skomplikowanej sytuacji, biorąc także pod uwagę rozpoczęte działania przeciwterrorystyczne i kampanię powietrzną, transport powietrzny stał się jedynym racjonalnym rozwiązaniem w zakresie dostarczania przede wszystkim żywności. Nie dziwi zatem fakt, że już 8 października 2001 roku dwa samoloty *C-17 Globmaster III* zrzuciły 35 tysięcy humanitarnych racji dziennych. Należy zwrócić uwagę, że misja lotnictwa transportowego była prowadzona w typowych warunkach bojowych i z tego powodu załogi musiały wykonywać loty na dużych wysokościach. Dowództwo amerykańskie oświadczyło, że Talibowie posiadali znaczną liczbę przenośnych przeciwlotniczych systemów rakietowych, których w każdej chwili mogli użyć. Stopień zagrożenia samolotów transportowych był zatem duży. Potwierdził to między innymi pułkownik Bob Allardice, z Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych (USAF), który na konferencji prasowej w Ramstein stwierdził, że: *...załogi transportowców leciały na dużych wysokościach, które są przewidziane do realizacji szczególnie niebezpiecznych zadań. Ten bezprecedensowy zrzut pomocy humanitarnej dla ludności afgańskiej był wyjątkowo trudnym zadaniem i wielkim wyzwaniem*<sup>178</sup>.

Okazało się, że zrzut ten był pierwszym przedsięwzięciem 320-milionowego pakietu pomocy humanitarnej dla Afganistanu, udzielonej przez rząd Stanów Zjednoczonych. Należy podkreślić, że pierwszy lot z pomocą humanitarną, którą zrzuciono we wschodnim i północnym Afganistanie wymagał pokonania trasy o długości przekraczającej 6,5 tysiąca mil. Samoloty *C-17* musiały więc kilkakrotnie być tankowane w powietrzu. Zrzutów humanitarnych racji dziennych dokonano kilka godzin po nalotach przeprowadzonych w głębi Afganistanu. Strefa zrzutów nie była przypadkowo wybranym miejscem. Określając ją, wzięto bowiem pod uwagę miejsca, gdzie przebywali ludzie najbardziej potrzebujący pomocy humanitarnej, potencjalne zagrożenie w rejonie oraz warunki atmosferyczne, szczególnie zaś kierunek i siłę wiatru.

Wskazane jest wyjaśnienie, że każda humanitarna racja dzienna – to gotowy do spożycia posiłek o wartości odżywczej 2200 kalorii. Jej zawartość pokrywa dzien-

<sup>177</sup> *The Afghan War*, Air Force Association Special Report, Arlington, s. 16.

<sup>178</sup> R. Mitchell, K. Fidler, *Food airdrop to Afghans underscores president's humanitarian pledge*, U.S. Force in Europe, News Service, 8 October 2001.

ne zapotrzebowanie dorosłego człowieka. Każda paczka zawierała dwa zasadnicze posiłki wegetariańskie oparte głównie na soczewicy, fasoli i (lub) ryżu. Dania te uzupełniały: chleb, zestaw owoców, biszkopty, masło orzechowe i przyprawy. Zdaniem kapitana Wheleana, dietetyka z 86. Grupy Medycznej: *...jeden posiłek zapewniał wystarczającą wartość odżywczą dla jednego człowieka na cały dzień, lecz wymagał uzupełnienia odpowiednią ilością płynów. Zrzucone posiłki były dobrym źródłem protein, wzmocnionych minerałami i witaminami, dla kogoś, kto jest niedożywiony*<sup>179</sup>.

Dowództwo operacji wyraziło zgodę na wprowadzenie nowej metody zrzutów pomocy humanitarnej. Metoda ta z założenia miała być bardziej dokładna i bezpieczna, gdyż nie wykorzystywano w niej ciężkich drewnianych skrzyń i spadochronów. Twórcy tej metody, Cliff Hormon i Donny Brass, zastosowali w niej kartonowe opakowania do lodówek. Załoga samolotu wypychała paczki przez luk znajdujący się z tyłu samolotu C-17 i gdy pudła wpadały w strumień powietrza za transportowcem, następował ich rozpad, w wyniku którego pojedyncze racje dzienne swobodnie spadały na ziemię. Jednorazowo samolot C-17 zabierał 22 takie pudła<sup>180</sup>. Oznaczało to, że jeden samolot transportowy zabierał jednorazowo 17 tysięcy humanitarnych racji dziennych. Biorąc pod uwagę, że każdą misję wykonywały co najmniej dwa samoloty, to około 35 tysięcy takich racji dostarczano w ciągu jednego wylotu. Nie bez znaczenia było również to, że pudła były łatwiejsze do przygotowania i załadowania w porównaniu do tradycyjnych kontenerów.

Po prawie 74 dniach ciągłych lotów z pomocą humanitarną do Afganistanu misja stopniowo dobiegała końca. Do tego czasu samoloty transportowe C-17 prawie codziennie startowały z bazy sił powietrznych w Ramstein, w Niemczech, kierując się w stronę Afganistanu, gdzie dokonywały zrzutów pożywienia, ciepłej odzieży oraz innego zaopatrzenia potrzebnego ludności afgańskiej. W dniu 21 grudnia 2001 roku, po wykonaniu 198 misji przerwano loty z pomocą humanitarną. Zwiększające się dostawy tej pomocy kolejną, środkami transportu kołowego oraz drogą powietrzną z wykorzystaniem zajętych przez koalicję lotnisk w Afganistanie spowodowały, że zrzuty z powietrza na tym etapie operacji nie były już konieczne. Taką ocenę przedstawił na spotkaniu w Pentagonie przewodniczący Połączonego Komitetu Szefów Sztabów,

<sup>179</sup> Zob. M. Marszałek, *Polityczno-wojskowe aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach pozawojennych. Etap 1 Użycie komponentu powietrznego w walce z terroryzmem*, AON, Warszawa 2003, s. 76.

<sup>180</sup> G.J. Gilmore, *High-tech cardboard boxes in Afghanistan airdrops*, American Forces Press Service, US Forces in Europe 2001.

generał Richard Mayers. Podkreślił on, że misja zrzutów pomocy humanitarnej zakończyła się całkowitym powodzeniem. Na potwierdzenie swojej oceny przytoczył kilka liczb, które odzwierciedlały wysiłek wniesiony przez lotnictwo transportowe. Do 21 grudnia 2001 roku dostarczono drogą powietrzną prawie 2,5 miliona humanitarnych racji dziennych, wykorzystując do tego 5292 pojemników TRIAD oraz 667 kontenerowych systemów dostarczania produktów<sup>181</sup>.

Zrzuty humanitarnych racji dziennych były jedną z najbardziej dostrzegalnych i zarazem spektakularnych form pomocy udzielanej przez siły zbrojne Stanów Zjednoczonych. Lotnictwo transportowe działania te rozpoczęło 7 października 2001 roku, a więc w tym samym dniu, w którym rozpoczęto operację „Enduring Freedom”. Wspomniana forma pomocy humanitarnej wzbudziła jednak poważne kontrowersje. Jej oponenti argumentowali, iż zrzuty humanitarnych racji dziennych są niewydajnym, nieefektywnym i wyjątkowo drogim sposobem dostarczania żywności dla potrzebującej jej ludności Afganistanu. Społeczność organizacji pozarządowych i organizacji międzynarodowych nie zgadzała się z tą koncepcją niesienia pomocy twierdząc, że jest nieefektywna z praktycznego i niewłaściwa z politycznego punktu widzenia. Zwolennicy zapewniali natomiast, że zrzuty powietrzne w wielu sytuacjach są jedynym sposobem dostarczania żywności w trudno dostępne rejony.

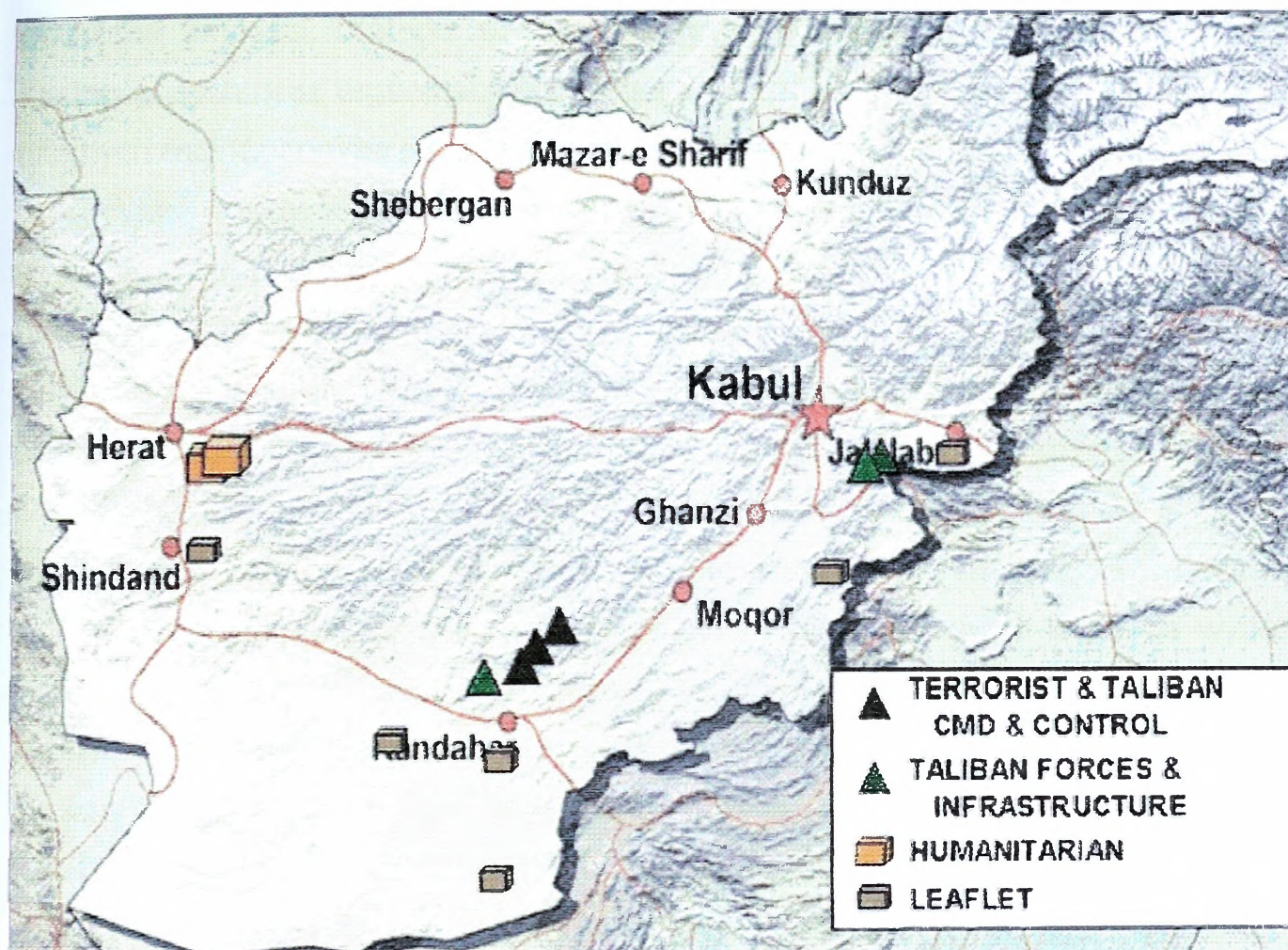
Zwracali także uwagę na wydzźwięk psychologiczny albowiem był to bardzo dobry sposób demonstracji ludności afgańskiej oraz światowej opinii publicznej dobrej woli Stanów Zjednoczonych. Personel Centralnego Dowództwa Stanów Zjednoczonych (CENTCOM) pozytywnie oceniał zrzuty powietrzne humanitarnych racji dziennych, podkreślając ich korzystny wpływ na przebieg działań bojowych. Przeciwnicy humanitarnych działań lotnictwa udowadniali z kolei, że celem demonstracji dobrej woli było utrzymanie poparcia opinii publicznej w Stanach Zjednoczonych, a nie w Afganistanie.

Organizacje pozarządowe, departament stanu oraz personel cywilno-wojskowych operacji w Dowództwie Centralnym Stanów Zjednoczonych (CENTCOM) były przeciwne zrzutom humanitarnych racji dziennych. Przedstawiciele tych organi-

---

<sup>181</sup> A. Burgstein, *Daily Humanitarian Flights from Ramstein Come to End*, U.S Air Forces in Europe, News Service, 21 December 2001-<http://www.usa.af.mil/news/news01/>. Zob. M. Marszałek, *Polityczno-wojskowe aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach pozawojennych. Etap 1. Użycie komponentu powietrznego w walce z terroryzmem*, AON, Warszawa 2003, s. 97.

zacji obawiali się, że wojskowi posiadali zbyt mało danych o sytuacji na lądzie, aby zrzuty z pomocą humanitarną przyniosły pożądany skutek.



Źródło: <http://www.european-defence.co.uk/special.html>.

Rys. 13. Jeden z rejonów zrzutów pomocy humanitarnej w czasie operacji „Enduring Freedom w Afganistanie

Co więcej, byli przekonani, że ta forma niesienia pomocy humanitarnej była porównywalnie droga w stosunku do potencjalnych korzyści z tego płynących. Organizacje międzynarodowe i organizacje pozarządowe swoją niechęć do zrzutów opierały na przekonaniu, że były one bardziej operacją o charakterze psychologicznym, mającą przynieść wymierne korzyści polityczne niż działaniami wynikającymi z rzeczywistej potrzeby. Nadmierne stosowanie przymiotnika „humanitarny” w stosunku do tego rodzaju operacji było trudne do zaakceptowania przez większość organizacji międzynarodowych i pozarządowych zaangażowanych w niesienie pomocy humanitarnej ludności afgańskiej. Ważne znaczenie dla tych organizacji miało niesienie pomocy w pierwszej kolejności ludności najbardziej tego potrzebującej. Zrzuty powietrzne były postrzegane jako pomoc przeznaczona dla ludności pozytywnie nastawionej do sił koalicyjnych (szczególnie w rejonie działania Sojuszu Północnego) i były

odbierane, o czym już wspomniano, bardziej jako operacje psychologiczne mające na celu propagowanie pozytywnego wizerunku operacji niż rzeczywiste nakarmienie głodującej ludności. Dlatego też znaczne grono pracowników Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz organizacji pozarządowych traktowało powietrzne zrzuty humanitarnych racji dziennych jako czysto wojskową operację.

Należy także wyjaśnić, że sprawne przeprowadzenie zrzutów tej żywności narażało wiele problemów. Na początku operacji poważne obawy wzbudził brak danych dotyczących potrzeb i wymagań w terenie, co zwiększyło liczbę pytań odnoszących się chociażby do selekcji (wyboru) miejsc zrzutów. Jak wspomina jeden z pracowników OCHA, wojskowi nie informowali organizacji humanitarnych o miejscach zrzutów humanitarnych racji dziennych, a nawet o kryteriach, jakimi się kierowano, wyznaczając strefy zrzutów. Należy zwrócić również uwagę na fakt, że w początkowej fazie operacji samoloty transportowe nie mogły wykonywać lotów na wysokościach poniżej 30 tys. stóp. Ograniczenia te spowodowane były zbyt dużym zagrożeniem ze strony naziemnych systemów walki, szczególnie zaś przeciwlotniczych zestawów rakietowych (w tym przenośnych) oraz artylerii przeciwlotniczej. Zrzuty z dużej wysokości były zatem jedynym możliwym rozwiązaniem w początkowej fazie operacji „Enduring Freedom”, wzbudzając jednocześnie burzliwe dyskusje na temat ich dokładności, oraz zdolności do przetrwania zrzuconych z tak dużej wysokości produktów. W rezultacie lotnictwo transportowe wykonało o wiele mniej zrzutów niż to pierwotnie zakładano. Autorzy opracowania *„Aid During Conflict. Interaction Between Military and Civilian Assistance Providers in Afghanistan, September 2001-June 2002”* zwrócili także uwagę na bardzo istotny aspekt działań humanitarnych lotnictwa, związany z rejonami zrzutów. W większości przypadków zrzuty te były prowadzone w rejonach, gdzie toczyły się walki. Humanitarne racje dzienne dostawały się zatem w ręce żołnierzy sił rządowych Afganistanu, lub innych walczących, a nie zgodnie z założonymi celami operacji – ludności cywilnej potrzebującej żywności. Wspomniani autorzy negatywnie ocenili nawet kolor opakowania humanitarnych racji dziennych, zgadzając się tym samym z wieloma opiniami organizacji międzynarodowych oraz pozarządowych w tym względzie. Przedstawiciele tych organizacji zarzucali Amerykanom, że wykorzystując żółty kolor opakowania humanitarnych racji dziennych wprowadzają ogromne zamieszanie, które może przyczynić się do śmierci

wielu ludzi<sup>182</sup>. Trzeba bowiem wiedzieć, że zrzucone w tym czasie przez lotnictwo amerykańskie bomby kasetowe były dokładnie tego samego koloru.

Departament obrony naciskał jednak na Centralne Dowództwo Stanów Zjednoczonych, aby zwiększyło intensywność zrzutów humanitarnych racji dziennych, mimo fali krytyki ze strony organizacji międzynarodowych i pozarządowych. Część z tych organizacji zgłaszała swoje niezadowolenie poprzez komórkę łącznikową zorganizowaną przy wspomnianym dowództwie w Tampa. Informacje te były przekazywane w systemie dowodzenia i ostatecznie docierały do departamentu obrony. Komórka ta powiadomiła dowództwo operacji „Enduring Freedom” o aktualnych dostawach żywności przez pracowników Światowego Programu Żywnienia (World Food Programme – WFP), prosząc jednocześnie o wstrzymanie zrzutów humanitarnych racji dziennych. W tym wypadku ścisła współpraca z reprezentantami organizacji międzynarodowych i pozarządowych oraz przedstawicielami rządu przyniosła pożądane rezultaty. Zrzuty te wkrótce przerwano, a niewykorzystane racje zrzucano w północnej części Afganistanu, wspierając ofensywę Sojuszu Północnego. Jednakże od tego momentu zrzuty humanitarnych racji dziennych budziły wątpliwość, czy są one rzeczywiście humanitarne, albowiem docierały jedynie do walczących sił, co było w pełni koordynowane przez Stany Zjednoczone.

Należy zgodzić się zatem z opinią prezentowaną przez wspomnianych autorów, wskazującą na trudności w jednoznacznej ocenie efektywności zrzutów humanitarnych racji dziennych. Niewystarczające dane posiadane przez Amerykanów nie pozwoliły na rzetelną ocenę wysiłków lotnictwa transportowego w tym względzie (w tym zakresie). Zdobycie dokładnych informacji o liczbie paczek, które z powodzeniem dotarły do ludności, było niemożliwe. Autorzy cytowanego już opracowania poświęconego humanitarnym aspektom operacji „Enduring Freedom” wykazali, że lotnictwo zrzuciło 2 400 000 humanitarnych racji dziennych. Uwzględniając jednakże zawartość paczek należy mieć świadomość, że mogły one posłużyć jedynie małej części populacji afgańskiej i to w krótkim czasie<sup>183</sup>.

Trudno jest ocenić także, w jakim stopniu zrzuty humanitarnych racji dziennych wpłynęły na kampanię informacyjną, demonstrującą społeczności międzyna-

---

<sup>182</sup> O. Olikar, R. Kauzlarich, J. Dobbins, K.W. Basseuner, D.L. Sampler, J.G. McGinn, M.J. Dziedzic, A. Grissom, B. Pirnie, N. Bensahel, A.I. Guve, *Aid During Conflict. Interaction Between Military and Civilian Assistance Providers in Afghanistan, September 2001-June 2002*, National Defense Research Institute, RAND, Santa Monica 2004, s. 46.

<sup>183</sup> Tamże, s. 47.

dowej i lokalnej, że Stany Zjednoczone nie mają złej woli w stosunku do ludności Afganistanu, a ich celem jest jedynie popierający ugrupowania terrorystyczne rząd Talibów. Zdaniem personelu amerykańskiego działającego na lądzie zrzuty te znajdowały pozytywny oddźwięk wśród lokalnej społeczności. Dostrzegając jednak złożoność problemu, trudno jest odseparować zrzuty racji dziennych i dokonać wiarygodnej, jednoznacznej oceny ich wpływu na pozytywny wizerunek operacji „Enduring Freedom”.

## 2.7. Konkluzje

Na podstawie uzyskanych wyników badań można stwierdzić, że praktyka szeroko pojętych działań humanitarnych podobnie jak w przypadku innych operacji ze zbioru reagowania kryzysowego, zdecydowanie wyprzedziła teorię. Potwierdziły to wydarzenia, jakie miały miejsce w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, kiedy liczba tego rodzaju operacji wzrosła drastycznie w porównaniu z okresem zimnej wojny. A zatem istniała możliwość scharakteryzowania wszystkich operacji, które zostały przeprowadzone w tym okresie, albo dokonania wyboru i wyjaśnienia tylko niektórych z nich. Zakres zaproponowanego w niniejszym studium katalogu operacji został zdeterminowany przyjętymi założeniami badawczymi. Wybiórcze podejście do problemu operacji humanitarnych oraz udziału w nich lotnictwa można uznać za uzasadnione, ponieważ wyjaśnienie wszystkich przeprowadzonych dotychczas operacji zdominowałoby treść niniejszego studium.

Trzeba jednakże zaznaczyć, że takie podejście jest charakterystyczne dla wielu autorów analizujących z różnych punktów widzenia jedynie najbardziej charakterystyczne operacje humanitarne, które miały miejsce po zakończeniu okresu zimnej wojny. Przyjęta przez autora systematyka niniejszego studium teoretycznego skłoniła do wyboru następujących operacji: „Provide Comfort” w północnym Iraku, „Provide Relief” i „Restore Hope” w Somalii, „Provide Promise” w Bośni i Hercegowinie, „Support Hope” w Rwandzie, „Allied Harbour” w Albanii oraz „Enduring Freedom” w Afganistanie<sup>184</sup>. Przedstawiona w poszczególnych podrozdziałach faktografia wydarzeń nie

---

<sup>184</sup> Warto zwrócić uwagę, że przykładów tego rodzaju operacji stale przybywało i w zasadzie proces ten trwa. Z drugiej jednak strony opracowania poświęcone operacjom humanitarnym (interwencjom humanitarnym) powstawały w różnym okresie, przez co liczba studiów przypadków jest zróżnicowana. Na przykład S.D. Murphy omówił wydarzenia w Liberii (1990), północnym i południowym Iraku (1991 i 1992), w Bośni i Hercegowinie (1992), Rwandzie (1994) oraz Haiti (1993-1994). Z kolei w napisanej kilka lat później książce S. Chestermana można spotkać opis operacji przeprowadzonych w Angoli (1992), wschodnim Zairze (1996), Afryce centralnej (1996-1998) oraz Wschodnim

tylko militarnych, ale również politycznych powinna umożliwić zrozumienie złożonego charakteru operacji humanitarnych oraz wszelkich występujących w nich relacji.

Dokonana zatem w niniejszym rozdziale analiza studium przypadków umożliwiła wyodrębnienie pewnych prawidłowości charakterystycznych dla operacji humanitarnych prowadzonych w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia i na początku XXI wieku. Z przytoczonych przykładów wyraźnie wynika, że w tego rodzaju operacjach dominującą rolę powinny odgrywać organizacje międzynarodowe, pozarządowe oraz prywatne organizacje ochotnicze. Siły zbrojne, w tym także lotnictwo, powinny natomiast spełniać funkcje wspierające zasadniczą działalność organizacji cywilnych powołanych do niesienia pomocy humanitarnej.

Cechą charakterystyczną wszystkich przedstawionych tu operacji była ich „międzynarodowość”. Wielonarodowy skład sił zadaniowych powszechnie uznaje się bowiem za jeden z podstawowych wymogów określanych dla operacji (działań) humanitarnych. Wnioski z przeprowadzonych do tej pory operacji wskazują, że wielonarodowy skład sił zadaniowych wyjątkowo korzystnie wpływa na utrzymanie bezstronności, która po legalności jest prawdopodobnie najważniejszą zasadą zarówno samych operacji humanitarnych, jak i operacji wsparcia pokoju.

Operacje humanitarne mogą być prowadzone zarówno jako operacje koalicyjne, jak i sojusznicze. Wybór jednej z możliwych opcji w tym zakresie zdeterminowany jest przez sytuację w obszarze występującego kryzysu i wynikających stąd potrzeb. Na podstawie scharakteryzowanych studiów przypadków można stwierdzić, że operacje humanitarne najczęściej były operacjami koalicyjnymi. Ocenia się, że wynikało to głównie z prowadzonej wówczas przez najwyższe organy decyzyjne polityki. Jak do tej pory Sojusz Północnoatlantycki był organizatorem i wykonawcą jednej tego rodzaju operacji – „Allied Harbour”.

Operacje humanitarne scharakteryzowane w niniejszym rozdziale były prowadzone w zróżnicowanym środowisku (otoczeniu). Można przyjąć, że w wypadku wykonywania operacji humanitarnych będących reakcją na świadomą, sprzeczną z prawem działalność człowieka były one jedynie elementem wielofunkcyjnej operacji o charakterze reagowania kryzysowego. W takim wypadku połączone siły zadaniowe

---

Timorze (1999). Należy podkreślić, że zbliżone podejście do zaprezentowanego w niniejszym opracowaniu zastosował Robert C. DiPrizio w książce „Armed Humanitarians. U.S. Intervention from Northern Iraq to Kosovo”.

realizowały działania humanitarne równoległe z operacją wymuszania pokoju. Charakterystycznym przykładem takiej operacji była „Restore Hope” w Somalii.

Operacje humanitarne mogą być samodzielnymi operacjami, szczególnie w przypadku reagowania sił zadaniowych na sytuacje kryzysowe niebędące rezultatem świadomej działalności człowieka – klęski żywiołowe. W tego rodzaju operacjach element bojowy wielonarodowych połączonych sił zadaniowych był nieporównywalnie mniejszy w stosunku do elementów wspierających (transport powietrzny i lądowy, jednostki łączności, inżynieryjne, medyczne itp.), które w tym wypadku odgrywały dominującą rolę.

Udział lotnictwa w poszczególnych operacjach był zróżnicowany, a osiągnięte wyniki nader często poddawane ostrej krytyce. Wydaje się, że rzetelna ocena dokonań lotnictwa w scharakteryzowanych operacjach wymaga uwzględnienia celów tych operacji oraz wymagań postawionych przez narodowe organy dowodzenia i organizacje międzynarodowe pełniące funkcje kierownicze. Należy zwrócić również uwagę, że w większości wypadków lotnictwo działało we wrogim środowisku będąc tym samym narażone na straty. To z kolei determinowało wybór odpowiednich do sytuacji sposobów jego działania. Problem ten w zasadzie dotyczył wszystkich rodzajów lotnictwa, które uczestniczyło w opisanych operacjach humanitarnych.

Wydaje się, że pozytywnie można ocenić właściwe reagowanie dowódców odpowiedzialnych za powietrzny wymiar operacji humanitarnych na zmiany zachodzące w otoczeniu, w jakim były one prowadzone. Jako przykład można tu przytoczyć wykonywanie zrzutów powietrznych do otoczonych przez bośniackich Serbów stref bezpieczeństwa. Zagrożenie oraz wymóg unikania strat własnych wymusił bowiem podjęcie decyzji o takim właśnie sposobie dostarczania pomocy humanitarnej dla ludności muzułmańskiej.

Wymuszanie strefy zakazu lotów nad północnym Irakiem oraz nad Bośnią i Hercegowiną miało przede wszystkim wyeliminować działania lotnictwa stron konfliktu, a tym samym zapewnić bezpieczeństwo działającym na lądzie siłom lądowym oraz organizacjom cywilnym. Generalnie ocenia się, że cel ten został osiągnięty. Należy jednak zwrócić uwagę, że w operacji „Provide Comfort” nie uniknięto błędów, które zmusiły ekspertów amerykańskich do poszukiwania lepszych rozwiązań w przyszłych tego rodzaju (typu) operacjach. Poważne konsekwencje miało omyłkowe zestrzelenie dwóch amerykańskich śmigłowców Black Hawk, w wyniku czego śmierć poniosło 21 osób: członkowie personelu wojskowego ONZ oraz Kurdowie. Komisja

powołana do zbadania tego wypadku wykazała, że był on rezultatem szeregu pomyłek i błędów, których można było uniknąć. Wielu ekspertów uważało natomiast, że zestrzelenie śmigłowca z wojsk lądowych wynikało ze źle określonych reguł użycia siły (ROE) oraz samej koncepcji prowadzenia działań w północnym Iraku<sup>185</sup>.

Jednakże Richard F. Walker, opisując tamte wydarzenia cytuje, wypowiedź sekretarza Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych Sheili Widnall, która wiosną 1993 roku stwierdziła, że załogi lotnicze wspierające operację pokojową, obejmującą również działania humanitarne, nie potrzebują dodatkowego, specjalistycznego szkolenia. Według niej odprawy prowadzone przed rozpoczęciem misji były wystarczającym elementem przygotowania pilotów i załóg lotniczych. Omawiany incydent po raz kolejny wykazał, że teoria nie zawsze pokrywa się z praktyką i dlatego misje stosunkowo łatwe do wykonania – jak się wydawało – wymagają jednak specjalnego przygotowania. A zatem można zgodzić się z opinią ekspertów amerykańskich, że braki w wyszkoleniu personelu latającego oraz niewłaściwie sformułowane reguły użycia siły (ROE) były głównymi przyczynami zestrzelenia śmigłowca Black Hawk przez samoloty myśliwskie wymuszające strefę zakazu lotów nad północnym Irakiem.

Warto zwrócić uwagę na fakt, co wykazała komisja badająca przyczyny incydentu, że śmigłowce z wojsk lądowych z zasady nie przestrzegały ustaleń zawartych w rozkazie o kontroli przestrzeni powietrznej (ACO). Samoloty dyżurujące w północnej strefie zakazu lotów nie miały informacji o przelotach własnych śmigłowców w ich strefie odpowiedzialności, ponieważ działania tych środków nie były uwzględniane w tym rozkazie. Było to tym bardziej niebezpieczne dla wszelkich środków powietrznych, że piloci samolotów F-15 traktowali wspomniany rozkaz jako najważniejszy dokument narzucający sposób działania w taktycznej strefie odpowiedzialności (TAOR), utożsamianej ze strefą zakazu lotów nad północnym Irakiem. Co gorsza, śmigłowce nie były postrzegane jako integralny element operacji „Provide Comfort”. Brak łączności pomiędzy Wojskowym Centrum Koordynacyjnym w Diyarbakir a stanowiskiem dowodzenia eskadry myśliwskiej F-15 pogłębiał jedynie wykazane tu problemy. Można więc uznać, że brak koordynacji działań pomiędzy poszczególnymi komponentami zaangażowanymi w tę operację w sytuacji, gdy użycie przemocy zbrojnej w taktycznej strefie (obszarze) odpowiedzialności było oparte na regułach użycia siły był poważnym błędem, który nie powinien przytrafić się tak doświadczonej ekipie.

---

<sup>185</sup> R.F. Walker, *Fading the Future: A Doctrine for Air Control in Limited Conflicts*, Air University Maxwell Air Force Base, Alabama 1998, s. 30.

Należy jednakże podkreślić, że szybko wyciągnięto wnioski z tego tragicznego zdarzenia i – co nie mniej ważne – szybko wdrożono je w życie w trwającej wówczas operacji w Bośni i Hercegowinie „Deny Flight”.

W sojuszniczej operacji wymuszania strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną nie odnotowano pomyłkowych zestrzeleń mimo intensywnych działań powietrzno-lądowych prowadzonych przez NATO i ONZ oraz wyjątkowo skomplikowanej sytuacji w obszarze operacji. Trzeba jednak zaznaczyć, że bardziej restrykcyjne reguły użycia siły, które z jednej strony zapobiegły podobnym incydentom, jak ten w północnym Iraku, z drugiej strony „zaowocowały” ponad 5000 naruszeń strefy zakazu lotów przez śmigłowce stron konfliktu.

Najbardziej krytykowanym jednak elementem operacji „Deny Flight” był podwójny łańcuch dowodzenia, który obowiązywał w wypadku realizacji przez lotnictwo NATO misji ofensywnych. Warto przypomnieć, że celem tych misji była zwykle ochrona (obrona, osłona) żołnierzy sił pokojowych ONZ (UNPROFOR) prowadzących w Bośni i Hercegowinie operację utrzymania pokoju, obejmującą w przeważającej mierze dostarczanie pomocy humanitarnej<sup>186</sup>. Trwający godzinami proces wypracowania decyzji o wykonaniu bezpośredniego wsparcia lotniczego był zbyt długi, aby lotnictwo NATO mogło skutecznie oddziaływać ogniowo na formacje wojskowe bośniackich Serbów, dopuszczające się ataków na konwoje z pomocą humanitarną, siły pokojowe lub ludność muzułmańską przebywającą w strefach bezpieczeństwa.

Scharakteryzowane operacje, szczególnie „Provide Comfort”, wykazały także znaczenie procedur dowodzenia lotnictwem w realizacji postawionych zadań oraz spełnieniu jednego z podstawowych wymogów, jakim było unikanie strat ponoszonych od własnych środków oraz zadawania tzw. strat niepożądanych. Ocenia się, że reguły użycia siły (ROE) są istotnym elementem tych procedur, ponieważ normują sposób postępowania w określonych sytuacjach i związany z tym zakres zastosowania przemocy zbrojnej. Zbyt łagodne reguły pozwalające na większe zastosowanie przemocy zbrojnej sprzyjają, co potwierdziły wnioski z opisanych operacji, omyłkowym zestrzeleniom własnych środków powietrznych oraz niepożądanym zniszcze-

---

<sup>186</sup> Operacja utrzymania pokoju jest prowadzona tylko za zgodą zainteresowanych stron konfliktu, zgodnie z otrzymanym mandatem. Do wykonania tego rodzaju operacji wyznacza się lekko uzbrojone siły pokojowe, które stosują przede wszystkim techniki zapewniające utrzymanie i promowanie porozumienia między stronami konfliktu. Utrata porozumienia z reguły ogranicza siłom pokojowym swobodę działań oraz ich zdolność do osiągnięcia powodzenia misji. Użycie przemocy zbrojnej jest możliwe tylko w ramach samoobrony. – M. Marszałek, *Wybrane aspekty operacji pozawojennych w doktrynie Sojuszu Północnoatlantyckiego*, AON, Warszawa 2004, s. 34-35.

niom środków stron konfliktu i z reguły większym stratom wśród ludności cywilnej. Nadmierne użycie siły z kolei, o czym przekonały się siły pokojowe ONZ, może doprowadzić do eskalacji konfliktu zamiast do jego rozwiązania. Okazało się, że standardowe reguły użycia siły, umożliwiające zestrzelenie samolotu lub śmigłowca określonego wcześniej jako samolot lub śmigłowiec przeciwnika, bez względu na zachowanie tych środków, są niewłaściwe. Takie reguły bowiem powinny być zarezerwowane dla typowych działań wojennych, w czasie których zestrzelenie środka powietrznego przeciwnika prawie zawsze jest dobrą decyzją. Słusznie więc wprowadzono reguły użycia siły dostosowane do potrzeb konkretnej operacji, które wyraźnie zakazywały zniszczenia obiektu powietrznego, w stosunku do którego pilot samolotu sojuszniczego lub koalicyjnego nie stwierdził wrogiego działania lub zamiaru podjęcia takiego działania.

Należy zwrócić uwagę na wysoki koszt zrzutów powietrznych prowadzonych we wrogim środowisku (np. Bośnia, Afganistan). Potwierdzają to między innymi oceny ekspertów amerykańskich, którzy ocenili, że operacja w Bośni i Hercegowinie kosztowała budżet państwa około 30 milionów dolarów. Tak wysoki koszt wynikał przede wszystkim z braku możliwości odzyskiwania środków wykorzystywanych do zrzutów (np. kontenery, spadochrony itp.). Wydaje się, że aspekt ekonomiczny tego rodzaju operacji (sposobu zrzutów) będzie wystarczająco silnym czynnikiem motywującym do wypracowania lepszych i tańszych sposobów dostarczania pomocy humanitarnej z powietrza<sup>187</sup>.

Operacja „Provide Promise” wykazała potrzebę wypracowania dokładniejszych sposobów zrzutów powietrznych, które były jednocześnie tańsze i wymagały mniejszego nakładu pracy przy załadunkach środków wykorzystywanych do zrzutów. Należy liczyć się zatem z intensywnymi pracami badawczymi w tym względzie, które obejmowałyby między innymi wykorzystanie nowych technologii mogących obniżyć koszt tego rodzaju operacji oraz zwiększyć dokładność zrzutów.

Reasumując, można stwierdzić, że zakres użycia lotnictwa w opisanych operacjach humanitarnych był zróżnicowany. Największy wysiłek lotnictwa odnotowano w wypadku zaangażowania go w operacje wielofunkcyjne, których istotnym elementem były działania humanitarne. W tego rodzaju operacjach wykonywało nie tylko

---

<sup>187</sup> S.R. Davis, M.E. Denniston, E.F. Ehlers, J.B. Hinson, M. Ogden, *Emerging Technology in Airdrops Operations*, Quartermaster Professional Bulletin, Autumn 1997.- [http://www.qfound.com/air\\_bosnia.htm](http://www.qfound.com/air_bosnia.htm)

misje humanitarne (dostarczanie żywności, wody, lekarstw, odzieży itp.), ale również typowe misje bojowe (bojowe patrole powietrzne, ofensywne wsparcie lotnicze) oraz misje obserwacyjne i rozpoznawcze. Najmniejszy wysiłek lotnictwa odnotowano natomiast w wypadku użycia go w samodzielnych operacjach humanitarnych prowadzonych za zgodą zainteresowanego państwa. W tym wypadku lotnictwo wykonywało przede wszystkim loty z pomocą humanitarną oraz monitorowało obszar objęty kryzysem humanitarnym.

### 3. ROLA LOTNICTWA W PRZYSZŁYCH OPERACJACH HUMANITARNYCH

#### 3.1. Uczestnicy operacji humanitarnych

Ocenia się, że bardzo ważną rolę w przygotowaniu i prowadzeniu operacji humanitarnych odgrywają organizacje międzynarodowe. Wynika to przede wszystkim z ich globalnego zasięgu działania w zakresie utrzymania międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju oraz wszelkiej działalności mającej na celu dobro człowieka. W zgodnej ocenie ekspertów cywilnych i wojskowych, główną rolę na świecie odgrywa tu Organizacja Narodów Zjednoczonych (ONZ)<sup>188</sup>. W sferze zainteresowania ONZ znajduje się także działalność humanitarna. Należy zwrócić uwagę, że agencje humanitarne ONZ organizują zwykle niezależną sieć umożliwiającą im prowadzenie działalności humanitarnej. Mimo iż system ONZ funkcjonuje w oparciu o jej elementy (agencje) rozmieszczone w terenie, to wszelkie sytuacje wymagające wsparcia ze strony ekspertów będą dokonywane w Kwaterze Głównej ONZ a następnie konkretne decyzje przekazywane pracownikom (urzędnikom) działającym w terenie. Organizacja Narodów Zjednoczonych, jak wynika z jej oficjalnych dokumentów, może być zaangażowana w operacje humanitarne, które nie zostały autoryzowane rezolucją Rady Bezpieczeństwa lub Zgromadzenia Ogólnego. System kompleksowego reagowania antykryzysowego ONZ obejmuje dwa zasadnicze elementy: dowództwa i komponenty terenowe.

Zgodnie z założeniami ONZ sekretarz generalny tej organizacji odgrywa bardzo ważną rolę w koordynowaniu wysiłków podejmowanych w celach humanitarnych. Wprowadzenie stanowiska podsekretarza ONZ do spraw humanitarnych jest nie tylko potwierdzeniem wagi, jaką ONZ przywiązuje do działalności humanitarnej, ale również koniecznością wsparcia sekretarza generalnego w tym obszarze działalności ONZ. Podsekretarz ONZ do spraw humanitarnych początkowo był wspierany w zakresie działalności humanitarnej przez Departament do spraw Humanitarnych (UNDHA)<sup>189</sup>. Obecnie funkcje wypełniane poprzednio przez UNDHA przejęło Biuro do spraw Koordynacji Działań Humanitarnych (OCHA). Natomiast podsekretarz stanu ONZ do spraw Humanitarnych przewodniczy Stałemu Komitetowi Międzyagencyjnej-

<sup>188</sup> Inną organizacją o globalnym zasięgu działania jest Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża (MKCK).

<sup>189</sup> Wcześniej funkcje te spełniał Departament Spraw Humanitarnych ONZ (United Nations Department of Humanitarian Affairs – UNDHA), który został powołany przez sekretarza generalnego tej organizacji na początku 1992 roku.

mu (Inter-Agency Standing Committee – IASC) jako koordynator pomocy humanitarnej w sytuacjach kryzysowych.

W wyjątkowo złożonej sytuacji kryzysowej koordynator ten, po wcześniejszej konsultacji z członkami IASC<sup>190</sup>, zwyczajowo wyznacza koordynatora pomocy humanitarnej zajmującego się konkretnym przypadkiem w precyzyjnie określonym regionie świata (państwie). Oczekuje się, że będzie on kierował pracą wszystkich agencji ONZ działających w tym regionie bądź w konkretnym kraju, oraz wytyczał kierunki strategii w zakresie działalności humanitarnej w stosunku do szerszego grona społeczności zaangażowanej w tę działalność, a reprezentowaną w IASC<sup>191</sup>. Należy założyć zatem, co znalazło potwierdzenie między innymi w amerykańskiej doktrynie FM-100-23-1, że oficerowie planujący operację na szczeblu strategicznym i operacyjnym powinni skonsultować propozycje użycia sił zbrojnych w operacjach humanitarnych z przedstawicielami tego departamentu ONZ<sup>192</sup>.

Zgodnie z zasadami sprawnego działania należy przyjąć, że każda organizacja zaangażowana w operację humanitarną będzie miała ściśle określony cel działania, który będzie zamierzała osiągnąć w wyniku operacji. Przyjmuje się, że ONZ uczestnicząc w operacji humanitarnej będzie dążył do osiągnięcia następujących celów: a) zminimalizowania strat osobowych i zniszczenia dóbr materialnych; b) odtworzenia w jak najkrótszym czasie podstawowych służb publicznych, które zajęłyby się poszkodowaną ludnością, szczególnie zaś dziećmi, osobami niepełnosprawnymi oraz w podeszłym wieku; c) ukierunkowania działalności humanitarnej w taki sposób, aby służyła długofalowemu rozwojowi poszkodowanego państwa i jego ludności; d) zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom operacji humanitarnej.

Zmieniony charakter ONZ w terenie doprowadził do nawiązania ściślejszych kontaktów organizacji pozarządowych z ONZ oraz z OBWE, zwłaszcza w będących przedmiotem niniejszego studium operacjach humanitarnych oraz w budowaniu pokoju po konflikcie. Takie grupy, jak na przykład OXFAM, Save the Children, Community Aid Abroad czy Lekarze bez Granic odgrywały i nadal odgrywają pożyteczną ro-

<sup>190</sup> Należy zaznaczyć, że członkami IASC są przewodniczący lub wyznaczeni przez nich przedstawiciele następujących agencji (organizacji): UNDP, UNICEF, UNHCR, WFP, WHO, OCHA. Ponadto do pracy IASC zaprasza się przedstawicieli Międzynarodowej Organizacji do spraw Migracji (IOM), Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża (ICRC), Biura Wysokiego Komisarza ONZ do spraw Praw Człowieka (OHCHR), Banku Światowego (WB) oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych i ochotniczych.

<sup>191</sup> Zob. *Handbook on United Nations Multidimensional Peacekeeping Operations*, Department of Peacekeeping Operations, United Nations, New York 2003, s. 159.

<sup>192</sup> Zob. FM-100-23-1 *HA Multiservice Procedures for Humanitarian Assistance*, 31 October 1994, s. 2-8.

lę, nie tylko dostarczając pomoc humanitarną oraz pomoc na rzecz rozwoju, ale także zwracając uwagę społeczności międzynarodowej na różnorodne kryzysy humanitarne (np. w Ugandzie, Kambodży, Sudanie, Rwandzie itd.).

*Organizacje pozarządowe* są przeważnie narodowymi lub międzynarodowymi stowarzyszeniami ochotniczymi, powstałymi i funkcjonującymi niezależnie od rządu państwa, na którego terenie powstały. Organizacje te nie są zatem częścią struktur rządowych i, co godne podkreślenia, ich działanie nie jest nastawione na zysk. Są one zaangażowane w tak różnorodną działalność, jak: kształcenie, projekty techniczne, programy pomocy uchodźcom i wygnańcom oraz opracowywanie planów ogólnego rozwoju danego regionu czy też państwa. Przykłady organizacji pozarządowych obejmują (lecz nie tylko) grupy zajmujące się sprawami religii, pokoju, rozbrojenia, ochrony środowiska naturalnego oraz praw człowieka<sup>193</sup>. Większość z tych organizacji, co podkreślili autorzy wspomnianej doktryny, posiada wieloletnie doświadczenia w szeroko pojętej działalności humanitarnej.

Organizacje pozarządowe mają także cechy, które w aspekcie wspólnego działania z połączonymi siłami zadaniowymi, a więc także z lotnictwem, są oceniane negatywnie. Zdaniem ekspertów wojskowych największy problem w przygotowaniu i realizacji wspólnych operacji humanitarnych stwarza zdecentralizowany sposób kierowania organizacjami pozarządowymi. Większość tych organizacji jest bowiem kierowana w taki właśnie sposób, co w ocenie decydentów organizacji pozarządowych stwarza dogodne warunki do wywoływania inicjatyw wśród pracowników placówek terenowych. Z reguły organizacje te preferują funkcjonowanie oparte na zasadzie konsensusu, a nie ścisłego podporządkowania strukturalnego. Ponadto członkowie organizacji pozarządowych odnoszą się bardzo sceptycznie do sił zbrojnych i możliwości ich zastosowania w operacjach humanitarnych<sup>194</sup>. Taka opinia wydaje się być krzywdząca dla żołnierzy połączonych sił zadaniowych, którzy wielokrotnie udowodnili, że mogą zapewnić im wsparcie o kluczowym znaczeniu dla powodzenia operacji. Argumentów potwierdzających tę tezę dostarczyły między innymi wnioski z operacji w Somalii, gdzie personel organizacji pozarządowych domagał się od sił wojskowych zapewnienia im transportu, osłony oraz udzielenia wsparcia w zakresie łączności, życząc sobie jednocześnie mniejszej obecności tych sił w terenie.

---

<sup>193</sup> FM100-23.1...wyd. cyt., s. I-1.

<sup>194</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Pimie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening the Partnership*, RAND, Santa Monica 2000, s. 102.

Należy zauważyć, że cechą charakterystyczną tych organizacji jest ich niezależność, co powoduje, że w obszarze operacji działają indywidualnie. Wysiętek organizacji pozarządowych ukierunkowany jest wyłącznie na działalność mającą na celu niesienie pomocy potrzebującej ludności, bez względu na kolor skóry czy też wyznanie. Z uzyskanych do tej pory doświadczeń wyraźnie wynika, że organizacje pozarządowe mogą działać w rejonach o wysokim stopniu zagrożenia, w których inne organizacje nie będą chciały działać. Dla dowództwa wielonarodowych lub sojuszniczych połączonych sił zadaniowych natomiast przedstawiciele organizacji pozarządowych mogą być doskonałym źródłem informacji o sytuacji humanitarnej w obszarze operacji. Wyniki przeprowadzonych badań dowodzą, że przedstawiciele tych organizacji mogą działać w danym rejonie jeszcze przed wprowadzeniem sił zadaniowych, i co równie ważne – pozostają tam znacznie dłużej. Wskazane jest zatem, aby dowództwo sił zadaniowych rozważyło możliwe implikacje wynikające z ich udziału w operacji oraz realizowanych projektów długofalowych.

Podstawą współpracy Organizacji Narodów Zjednoczonych z organizacjami pozarządowymi jest artykuł 71 Karty Narodów Zjednoczonych, który mówi, że ONZ może zasięgać opinii organizacji pozarządowych. Bardziej szczegółowe uregulowania zawiera rozdział XIII Regulaminu Rady Gospodarczej i Społecznej (ECOSOC), który określa między innymi zasady działania Komitetu Organizacji Pozarządowych. Opiniuje on wnioski o przyznanie statusu konsultacyjnego, którego posiadanie umożliwia udział w posiedzeniach Rady Gospodarczej i Społecznej. Generalnie organizacje pozarządowe są podzielone na trzy kategorie. Pierwsza skupia te organizacje, których zakres działania jest zbieżny z mandatem ECOSOC. Druga natomiast obejmuje organizacje pozarządowe mające kompetencje w pewnych oddzielnych dziedzinach zainteresowania ECOSOC. Trzecia z kolei, to organizacje współpracujące z ECOSOC okazjonalnie. Warto wspomnieć, że status konsultacyjny ma obecnie ponad 1500 organizacji pozarządowych, dodatkowo ponad 1500 działających w zakresie programów informacyjnych jest akredytowanych przy Departamencie Informacji Publicznej ONZ. Wiele organizacji pozarządowych ma swoich przedstawicieli przy ONZ<sup>195</sup>.

Charakteryzując uczestników działalności humanitarnej, nie można nie wspomnieć o Międzynarodowym Komitecie Czerwonego Krzyża (MKCK). Jako jedyna or-

---

<sup>195</sup> J. Rydzkowski, *Słownik Organizacji Narodów Zjednoczonych*, Wiedza Powszechna, Warszawa 2000, s. 151.

organizacja pozarządowa został on zaproszony do uczestnictwa w pracach Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. MKCK przysługują uprawnienia mediacyjne i rozpoznawcze oraz prawo inicjatywy, oznaczające możliwość przedkładania propozycji regulacji w zakresie prawa humanitarnego i podjęcia każdej działalności humanitarnej z pozycji organizacji neutralnej.

Obok MKCK działa Liga Stowarzyszeń Czerwonego Krzyża założona 5 maja 1919 roku. Organizacja ta zrzesza krajowe towarzystwa Czerwonego Krzyża i Półksiężycy, Czerwonego Lwa i Słońca. Na mocy porozumienia zawartego w 1969 roku do MKCK należy ochrona oraz pomoc kombatantom i ludności cywilnej w wypadkach wojny międzynarodowej, domowej lub okupacji zbrojnej. Liga natomiast koncentruje się na pomocy w sytuacjach katastrof naturalnych (klęsk żywiołowych).

Większość organizacji pozarządowych sytuuje się poza systemem działania i współpracy rządów państw i z reguły unikają one odgrywania jakiegokolwiek roli politycznej. Taką postawę można uznać za wielką zaletę, która przyczynia się do ich skuteczności. Coraz częściej organizacje pozarządowe biorą udział w procesie wczesnego ostrzegania i dyplomacji prewencyjnej<sup>196</sup>.

Wysoki komisarz ONZ ds. uchodźców (UNHCR), co potwierdziły wnioski z dokonanych ocen konkretnych operacji humanitarnych (rozdział drugi), odgrywa w operacjach humanitarnych jedną z najważniejszych ról. Może on być główną agencją ONZ, szczególnie w początkowej fazie kryzysu humanitarnego. Stanowisko to zostało utworzone rezolucją Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 319/IV/1949. Wysoki Komisarz stoi na czele utworzonego w 1951 roku Biura Wysokiego Komisarza ds. Uchodźców (OUNHCR), które stanowi zaplecze dla jego działalności. UNHCR utrzymuje swoje biuro w Nowym Jorku, a jego kwatera główna znajduje się w Genewie. Głównym zadaniem OUNHCR jest zapewnienie międzynarodowej ochrony uchodźcom, poszukiwanie trwałych rozwiązań umożliwiających im powrót do normalnego życia oraz udzielanie pomocy materialnej, działanie na rzecz integracji społecznej w kraju, w którym uchodźca ubiega się o azyl lub przeniesienie do innego kraju. Wysoki komisarz realizuje zalecenia Zgromadzenia Ogólnego i Rady Gospodarczej i Społecznej (ECOSOC), a jego budżet<sup>197</sup>, który pochodzi głównie z wpłat

---

<sup>196</sup> P. Piątkowski, *Międzynarodowy system zapobiegania konfliktom*, Departament Bezpieczeństwa Międzynarodowego Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1996, s. 31.

<sup>197</sup> Jego roczny budżet, zdaniem autorów opracowania *Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*, można oce-

dobrowolnych, zatwierdza Komitet Wykonawczy liczący 53 osoby, którego członkiem jest także Polska<sup>198</sup>.

Światowy Program Żywnienia (WFP) jest największym udziałowcem w dostarczaniu żywności. Został on utworzony w 1961 roku równoległymi decyzjami: Zgromadzenia Ogólnego ONZ (rezolucja nr 1714/XVI/1961) oraz Konferencji Organizacji Wyżywienia i Rolnictwa w celu udzielania pomocy żywnościowej najbardziej potrzebującym krajom, realizacji projektów mających na celu zwiększenie produkcji żywności oraz pomocy ofiarom klęsk żywiołowych. Siedziba WFP znajduje się w Rzymie. Należy zaznaczyć, że w przeciwieństwie do UNHCR jego działalność jest skoncentrowana na aspektach logistycznych i dostarczaniu żywności. Na podstawie uzyskanych wyników badań można stwierdzić, że do tej pory nie był liderem żadnej ze scharakteryzowanych w niniejszym studium operacji humanitarnej. Rocznie przekazuje w formie pomocy blisko 3 miliony ton żywności, która na przykład w 1997 roku została rozdzielona między 53 miliony ludzi w 84 krajach. Wszelkie wpłaty do programu lub dostawy żywności są dobrowolne. Najwyższym organem Programu jest Rada Wykonawcza, która przyjęła tę nazwę w 1996 roku, zastępując istniejący poprzednio Komitet do spraw Programów i Polityki Pomocy Żywnościowej. Liczy ona 36 członków wybieranych przez Radę Gospodarczą i Społeczną (ECOSOC) oraz Organizację Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa (FAO). Składa ona sprawozdania obu instytucjom. Poza zarządzaniem programem Rada służy jako forum międzynarodowych konsultacji na temat wspierających programów żywnościowych, śledzi trendy w zakresie światowych potrzeb żywnościowych oraz koordynuje pomoc ofiarom kataklizmów<sup>199</sup>.

Wśród wyspecjalizowanych agencji ONZ mogących uczestniczyć w operacjach humanitarnych należy uwzględnić również Światową Organizację Zdrowia (WHO), której siedziba znajduje się w Genewie. Wytycza ona kierunki polityki zdrowotnej na świecie oraz udziela wsparcia rządowym programom zdrowia. Zgromadzenie, w skład którego wchodzi wszystkie państwa członkowskie ONZ, kieruje jej działalnością. Roczny budżet tej organizacji ocenia się na około 800 milionów dolarów<sup>200</sup>.

---

nić na 1,2 miliarda dolarów. W 2000 roku UNHCR posiadał około 5000 personelu, który był zatrudniony w 122 krajach.

<sup>198</sup> J. Rydzikowski, *Słownik... wyd. cyt.*, s. 246.

<sup>199</sup> J. Rydzikowski, *Słownik... wyd. cyt.*, s. 230.

<sup>200</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Prine, C. Benard, M. Waxman, *Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*, RAND, Santa Monica 2002, s. 62.

Fundusz Narodów Zjednoczonych do spraw Dzieci (UNICEF) został założony w 1945 roku. Działa na rzecz pomocy dzieciom, szczególnie tym najuboższym i chorym. Dbą również o przestrzeganie praw dziecka oraz wspiera programy mające na celu polepszenie warunków życia dzieci. Raporty ze swojej działalności przedkłada Zgromadzeniu Ogólnemu ONZ poprzez ECOSOC. Roczny budżet tej organizacji szacuje się na około 0,9 miliarda dolarów. Według oceny autorów opracowania *"Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations"* UNICEF zatrudnia około 6200 pracowników w 133 krajach.

Inną agencją ONZ, która może wnieść stosowny wysiłek w operacje humanitarne, jest Program Rozwoju ONZ (UNDP). W sferze zainteresowania tej agencji znajduje się koordynowanie pomocy technicznej udzielanej głównie państwom rozwijającym się (w mniejszym stopniu dotyczy to także państw dobrze rozwiniętych) oraz przygotowywanie i finansowanie programów rozwoju. Siedziba UNDP zlokalizowana jest w Nowym Jorku, a 132 biura przedstawicielskie znajdują się praktycznie w różnych zakątkach świata<sup>201</sup>. Warto podkreślić, że organizacja ta skupia swoje wysiłki przede wszystkim na państwach najslabiej rozwiniętych pod względem gospodarczym. Zdaniem autorów wymienionego wcześniej opracowania roczny budżet tej agencji wynosi około 700 milionów dolarów pochodzących z dobrowolnych składek oraz około 1,4 miliarda z wielu specjalnych fundacji<sup>202</sup>.

Sojusz Północnoatlantycki w ostatniej dekadzie XX wieku stał się znaczącym partnerem dla organizacji cywilnych w prowadzonej działalności humanitarnej. W celu efektywnego reagowania na kryzysy pozamilitarne NATO utworzyło i utrzymuje w Kwaterze Głównej Euroatlantyckie Centrum Reagowania w Sytuacjach Katastrof (EADRCC), które dysponuje katalogami możliwości sił i środków będących w dyspozycji państw Sojuszu i partnerskich. Centrum to jest zdolne do koordynowania pomocy ratowniczej w przypadku wystąpienia klęski żywiołowej lub katastrofy technicznej na terytorium kraju członkowskiego lub partnerskiego<sup>203</sup>. Już w okresie poprzedzającym eskalację kryzysu w Kosowie dostrzegalne stały się dążenia NATO do większego i bardziej zdecydowanego zaangażowania się w operacje związane z działalno-

<sup>201</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Prine, C. Benard, M. Waxman, *Strengthening...* wyd. cyt., s. 62.

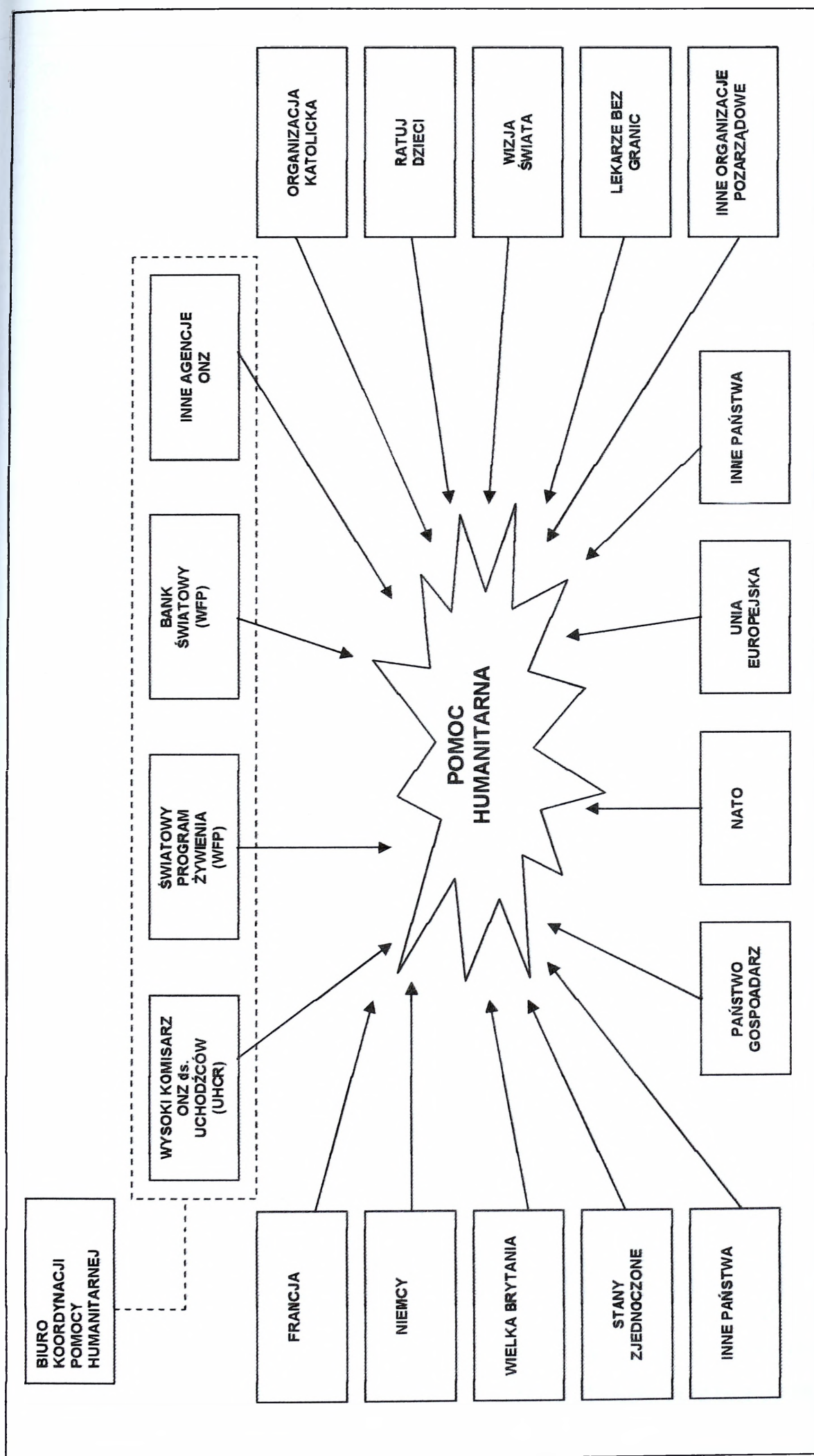
<sup>202</sup> Tamże, s. 62.

<sup>203</sup> L. Konopka, *Siły antykryzysowego reagowania: lokalne, regionalne czy globalne?* [w:] *Współczesne operacje reagowania kryzysowego – wymóg regionalnego bezpieczeństwa czy operacje przyszłości. Materiały z konferencji naukowej (pod red. nauk. J. Gotowały)*, AON, Warszawa 2005, s. 67.

ścią humanitarną. Centrum to odegrało kluczową rolę w niesieniu pomocy wygnańcom (uchodźcom) w Kosowie oraz koordynowaniu dostaw zaopatrzenia dla poszkodowanej w wyniku trzęsienia ziemi ludności Grecji i Turcji. Należy zwrócić uwagę, że z wysiłku wkładanego przez EADRCC w doskonalenie i koordynowanie zdolności do reagowania w sytuacjach kryzysowych członków EAPC korzystają w największym stopniu agencje Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Na podstawie wyników uzyskanych w procesie badawczym można stwierdzić, że znaczna liczba uczestników operacji humanitarnych, którzy mogą reagować autonomicznie, czyni koordynację z wojskowymi siłami zadaniowymi przedsięwzięciem wyjątkowo trudnym i złożonym. Należy podkreślić, że oprócz organizacji i agencji wymienionych w niniejszym podrozdziale w działalność humanitarną są i będą zaangażowane także państwa fundujące pomoc humanitarną, kraje pełniące funkcję gospodarza oraz organizacje regionalne (rys. 14).

Najczęściej głównymi dostarczycielami pomocy humanitarnej są Stany Zjednoczone, czołowe państwa europejskie działające indywidualnie lub poprzez Unię Europejską oraz Japonia. Państwa te, zdaniem ekspertów amerykańskich, wnoszą największy wkład finansowy w tę szczytną działalność. Autorzy opracowania „*Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*” wykazali, że państwa te z reguły organizują specjalne konferencje, których sponsorem są najczęściej Stany Zjednoczone. Celem tych konferencji jest zadeklarowanie przez poszczególne państwa wysiłku, jaki mogą wnieść w przyszłą operację humanitarną. Trzeba zauważyć, że państwa te należą także do organizacji regionalnych, takich jak: Sojusz Północnoatlantycki, Unia Europejska, Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie, Organizacja Jedności Afrykańskiej, które mogą być bezpośrednio zaangażowane w tego rodzaju operacje. Co więcej, państwa te mogą być członkami mechanizmu finansującego, jakim z pewnością jest Bank Światowy.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie D. Byman, I. Lesser, B. Pirnie, C. Benard, . Waxman, *Strengthening the Partnersip: Improving the Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*, RAND, Santa Minica 2000, s. 82.

Rys.14. Uczestnicy operacji humanitarnych

Wymienione państwa, posiadając dobrze rozwiniętą gospodarkę, mogą opracować i sfinansować własne projekty, które będą wdrażane w życie przez narodowe odpowiedniki amerykańskiej organizacji USAID. Konkludując, można stwierdzić, że wielkie mocarstwa działające unilateralnie stanowią również bardzo ważny element systemu niesienia pomocy humanitarnej ludziom poszkodowanym w wyniku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez świadomą działalność człowieka.

Wnioski z przeprowadzonych do tej pory operacji humanitarnych, które zostały scharakteryzowane w rozdziale drugim, dowodzą, iż coraz częściej główną rolę w tego rodzaju operacjach odgrywają połączone siły zadaniowe, szczególnie w początkowych fazach operacji. W zależności od sytuacji mogą to być koalicyjne lub sojusznicze siły zadaniowe. W ostatniej dekadzie XX wieku, co starano się wykazać w niniejszym opracowaniu, większość operacji humanitarnych była przeprowadzona w układzie koalicyjnym, z udziałem państw członkowskich Sojuszu Północnoatlantyckiego. Dostrzegalne są jednak pewne symptomy wskazujące na większe niż to miało miejsce do tej pory zaangażowanie się w operacje humanitarne NATO, szczególnie zaś dotyczy to sytuacji kryzysowych spowodowanych klęskami żywiołowymi o bardzo dużej skali zniszczenia. Jako przykład można tu przytoczyć reakcję Sojuszu Północnoatlantyckiego na trzęsienie ziemi w Pakistanie, w 2005 roku. Wydzielone z NATO zespoły zadaniowe, co potwierdziła między innymi operacja „Allied Harbour”, mogą być kluczowymi uczestnikami operacji humanitarnych prowadzonych we wrogim środowisku operacyjnym.

Reasumując, zakłada się, że w przyszłych operacjach humanitarnych liczba zaangażowanych w nie organizacji, agencji i instytucji nie zmieni się. Mimo iż zapisy zawarte w dokumentach ONZ wyraźnie podkreślają, iż pomoc humanitarna może być dostarczana za zgodą zainteresowanego państwa, to rezultaty studiów przypadków operacji humanitarnych na przełomie XX i XXI wieku dowiodły znacznych rozbieżności występujących między teorią a praktyką. Dlatego też należy liczyć się z jednej strony z większym zaangażowaniem sił zbrojnych, w tym i lotnictwa w tego rodzaju operacjach, prowadzonych w złożonych sytuacjach kryzysowych. Z drugiej natomiast strony należy doceniać rolę cywilnych organizacji i agencji w operacjach humanitarnych, które będą wykonywane z udziałem połączonych sił zadaniowych w zróżnicowanym środowisku operacyjnym i dostrzegać potrzebę ścisłej współpracy z nimi.

### 3.2. Środowisko (otoczenie) operacyjne działań humanitarnych

Środowisko operacyjne<sup>204</sup>, podobnie jak w wypadku innych operacji zakwalifikowanych do grupy reagowania kryzysowego, determinuje proces przygotowania i realizacji operacji humanitarnych oraz skład i wielkość sił zadaniowych wydzielonych do ich wykonania. Nie dziwi zatem, że autorzy zarówno opracowań doktrynalnych, jak i o charakterze naukowo-badawczym tak duże znaczenie przywiązują do środowiska operacyjnego. Argumentami potwierdzającymi tę tezę są między innymi zapisy zawarte w doktrynach sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych, poświęconych operacjom humanitarnym. W doktrynie FM100-23.1 *HA Multiservice Procedures for Humanitarian Assistance Operations* jej autorzy wyjątkowo wyraźnie wyartykułowali wpływ środowiska operacyjnego na przyszłe operacje humanitarne. Podobnie uczyniono to w doktrynie połączonej, tzw. Joint Publication 3-07.6 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, gdzie jeden z podrozdziałów poświęcono właśnie środowisku operacyjnemu<sup>205</sup>.

Autorzy wymienionych doktryn zwrócili także uwagę na bardzo ważny fakt, o którym nie zawsze pamiętają praktycy, że środowisko operacyjne (lub inaczej otoczenie zewnętrzne) kształtowane jest przez: sytuację polityczną, fizyczne granice, potencjalne zagrożenie dla sił zbrojnych oraz zainteresowanie mediów, kreujące odpowiednią atmosferę dla operacji humanitarnych. Badając zatem środowisko operacyjne, wskazane jest uwzględnienie wszystkich wymienionych jego determinantów, a nie tylko dokonanie oceny ukształtowania terenu, warunków klimatycznych i potencjalnego przeciwnika. W doktrynie FM 100-23.1 podkreślono, że dowódca sił zbrojnych we współdziałaniu z innymi odpowiedzialnymi organizacjami powinien właściwie ocenić środowisko, w którym siły zadaniowe będą prowadziły przyszłe operacje humanitarne. Przyjmuje się, że problem ten dotyczy także dowódców sojusznicznych czy też koalicyjnych sił zadaniowych w wypadku, gdy w operację humanitarną będą zaangażowane wydzielone jednostki wojskowe (bez względu na rodzaj komponentu) z państw NATO lub innych państw niebędących członkami tej organizacji.

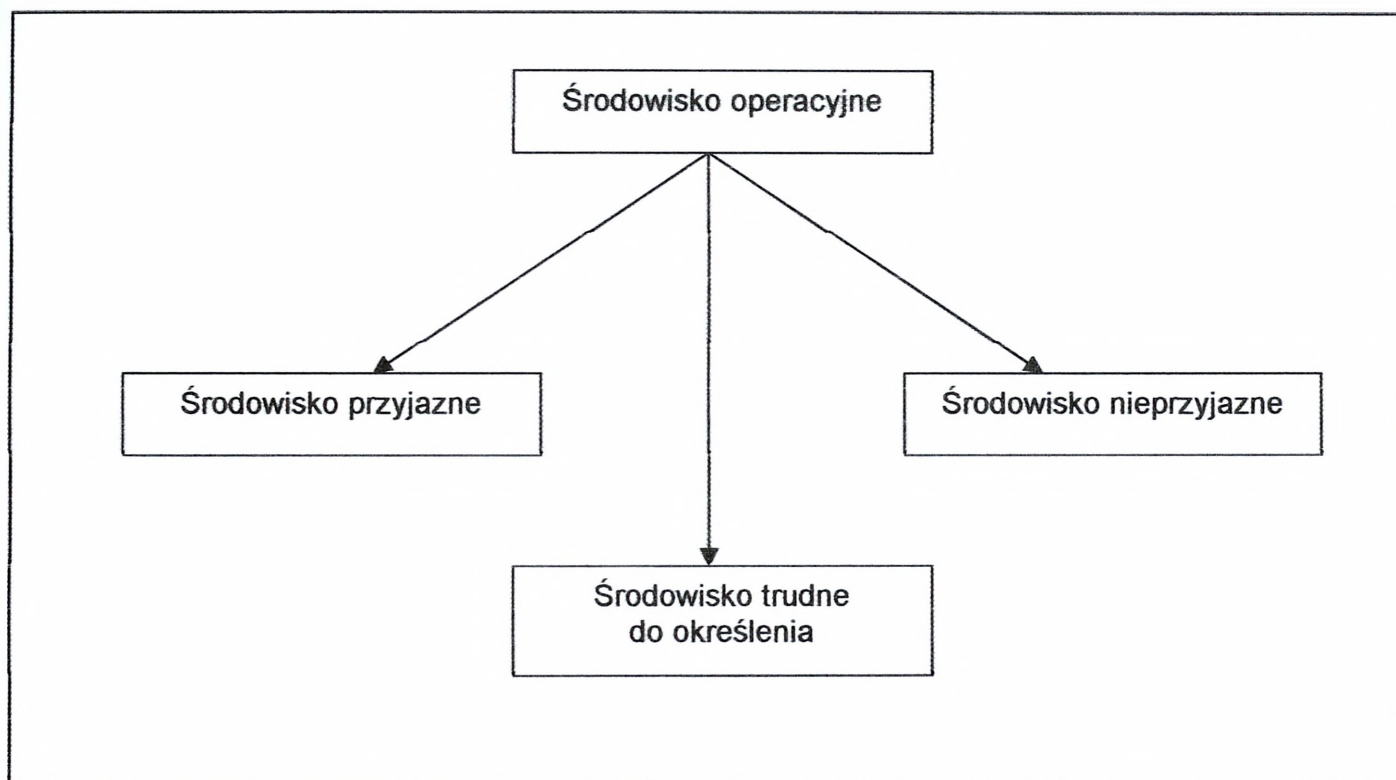
Po zidentyfikowaniu środowiska operacyjnego dowódca sił zbrojnych (np. Stanów Zjednoczonych), zgodnie z zapisami zawartymi w doktrynie, określa rodzaj i wielkość sił niezbędnych do wykonania postawionych zadań. Środowisko ope-

---

<sup>204</sup> Środowisko operacyjne to nic innego jak otoczenie zewnętrzne, w którym mogą być prowadzone przyszłe operacje humanitarne.

<sup>205</sup> Joint Publication 3-07.6 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, 15 August 2001, s. I-9.

racyjne w znacznym stopniu wpływa na reguły użycia siły (ROE), które muszą respektować połączone siły zadaniowe w konkretnej operacji humanitarnej. W przypadku tego rodzaju operacji, im środowisko operacyjne niesie mniejszy stopień zagrożenia, tym łatwiejszy do przewidzenia jest wynik misji. Autorzy doktryn FM100-23.1 oraz Joint Publication 3-07.6 przyjęli, że siły zbrojne mogą prowadzić operacje humanitarne w środowisku przyjaznym, trudnym do określenia oraz wrogim (rys. 15).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Joint Publication 3-07.6 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, 15 August 2001, s. I-10.

Rys.15. Podział środowiska operacji humanitarnych

Środowisko przyjazne zdefiniowano jako takie otoczenie, w którym lokalne siły zbrojne oraz organizacje i agencje odpowiedzialne za utrzymanie prawa i porządku w państwie sprawują tam pełną kontrolę, posiadają odpowiednie możliwości do wsparcia sił zadaniowych prowadzących operację humanitarną oraz zamierzają to uczynić<sup>206</sup>. W sprzyjającym środowisku operacyjnym siły zbrojne wydzielone do operacji humanitarnej nie powinny napotkać zatem trudności w realizacji postawionych im zadań. W tym wypadku nie przewiduje się bowiem żadnego działania skierowanego przeciwko siłom zadaniowym. W takim środowisku będą prowadzone klasyczne operacje humanitarne, które zwykle są reakcją na klęski żywiołowe. Co nie mniej ważne, i wydaje się słuszne w aspekcie przyszłych operacji, autorzy doktryny założy-

<sup>206</sup> Joint Publication 3-07.6....wyd. cyt, s. I-10.

li, że organy rządowe poszkodowanego państwa wystąpią z oficjalnym wnioskiem do rządu Stanów Zjednoczonych o wsparcie i przeprowadzenie operacji humanitarnej. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, na co zwrócono uwagę w omawianej doktrynie, że przeciwnicy Stanów Zjednoczonych mogą podjąć próby zakłócenia operacji humanitarnej prowadzonej przez siły zbrojne tego państwa<sup>207</sup>. Według autorów doktryny FM100-23.1 cechami charakterystycznymi operacji humanitarnych prowadzonych w sprzyjającym środowisku są głównie: jedność celów wszystkich uczestniczących w niej organizacji i instytucji (cywilnych i wojskowych) oraz ścisłe współdziałanie z państwem pełniącym funkcję gospodarza<sup>208</sup>.

Wrogie środowisko operacyjne zdefiniowano natomiast jako otoczenie, w którym siły zbrojne nieprzyjaźnie nastawione do połączonych sił zadaniowych kontrolują terytorium państwa, posiadają odpowiednie możliwości bojowe do stawienia czynnego oporu i istnieją wyraźne przesłanki wskazujące, iż zamierzają to uczynić. Wrogie środowisko może być kreowane także przez niezgodne z prawem działania ludności cywilnej, akty terrorystyczne lub działania zbrojne na dużą skalę (wojenne), prowadzone w obszarze przyszłej operacji.

W takim wypadku połączone siły zadaniowe muszą być przygotowane do bardziej zdecydowanego działania ukierunkowanego na zapewnienie osłony (obrony) kontyngentów wykonujących zadania typowe dla operacji humanitarnych. Może to obejmować wykonanie pełnego zakresu zadań standardowo przypisywanych siłom zbrojnym. Możliwości bojowe tych sił powinny gwarantować im zdolność do przeciwdziałania ugrupowaniom partyzanckim mogącym podejmować próby utrudnienia lub przerwania operacji humanitarnej oraz wyeliminowania wsparcia udzielanego siłom zadaniowym przez miejscową ludność. W takiej sytuacji zakłada się, że siły zadaniowe, niezależnie od postawionych im zadań wynikających z misji humanitarnej, powinny zapewnić bezpieczeństwo miejscowej ludności. Autorzy doktryny FM-100.23.1 podkreślili również, że dowódcy tego rodzaju misji we współdziałaniu z organami wyższego szczebla (ich przełożonymi) powinni zapewnić stosowne do sytuacji użycie przemocy zbrojnej. Należy podkreślić, że wyraźne różnice pomiędzy środowiskiem przyjaznym a wrogim muszą być jednoznacznie określone. Błąd popełniony w tym

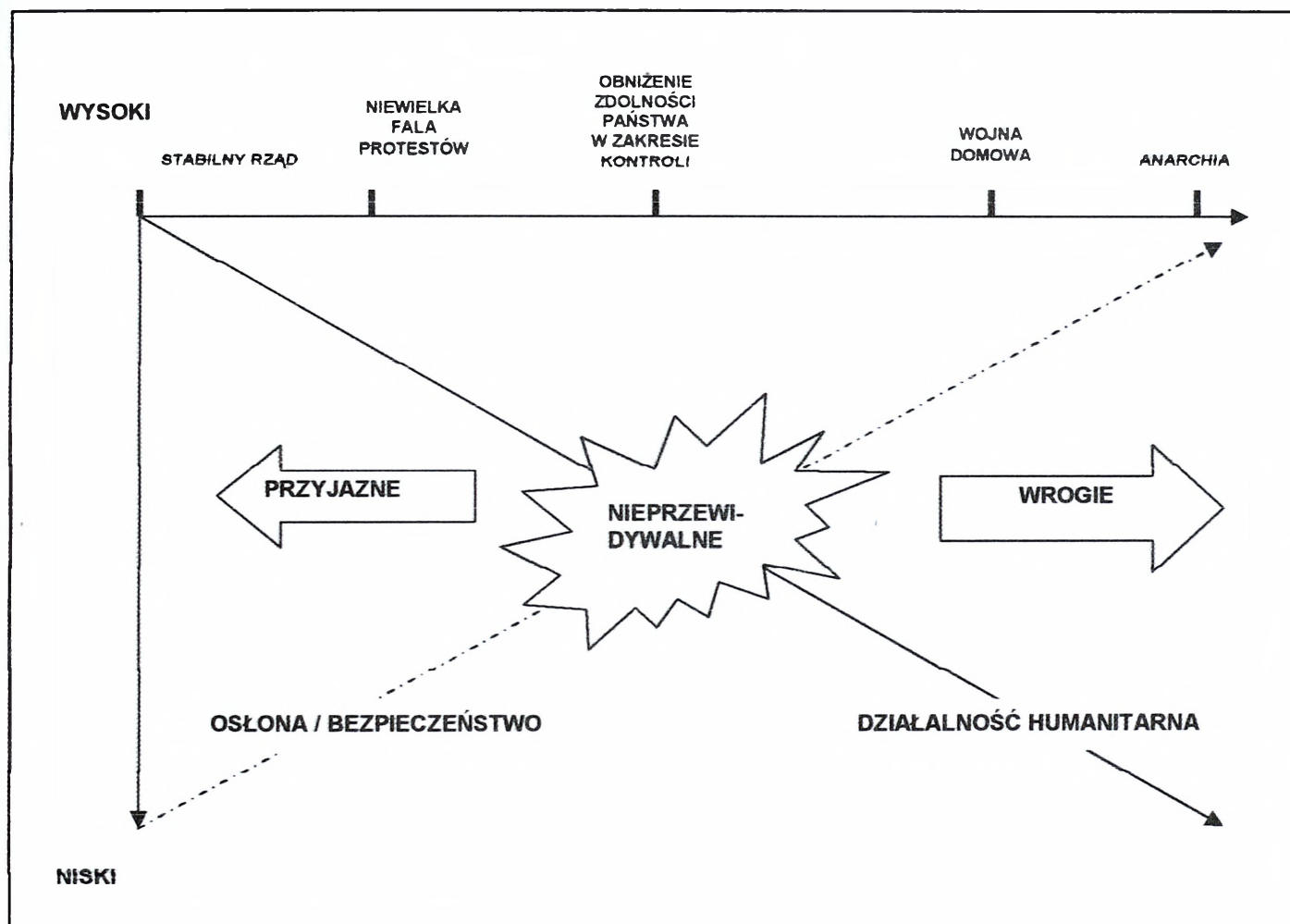
---

<sup>207</sup> Pomimo wystąpienia cech charakterystycznych dla sprzyjającego środowiska operacyjnego, należy jednak założyć, że chociażby demonstracje miejscowej ludności mogą podważyć wiarygodność i doprowadzić do obniżenia efektywności operacji humanitarnej prowadzonej przez siły zbrojne Stanów Zjednoczonych.

<sup>208</sup> FM100-23.1, *HA Multiservice Procedures for Humanitarian Assistance*, 31 October 1994, s. I-6.

względnie może pociągnąć za sobą nieporozumienia w planowaniu operacji humanitarnej a w efekcie i w jej przygotowaniu, co w rezultacie może uczynić ją niewykonalną.

Wpływ środowiska operacyjnego na działalność humanitarną przedstawiono na rysunku 16.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie FM100-23.1, *HA Multiservice Procedures for Humanitarian Assistance*, 31 October 1994, s. 1-7.

Rys.16. Środowisko (otoczenie) operacji humanitarnych

Trzeci rodzaj środowiska nosi miano środowiska trudnego do określenia. Zgodnie z zaproponowaną przez ekspertów amerykańskich definicją za takie środowisko można uznać otoczenie, w którym siły rządowe danego państwa bez względu na to czy są nastawione wrogo, czy też przyjaźnie w stosunku do sił zadaniowych, nie sprawują kontroli nad terytorium oraz ludnością w przyszłym obszarze operacji humanitarnej<sup>209</sup>.

<sup>209</sup> Joint Publication 3-07.6...wyd. cyt., s. 1-10; Identyczna definicja została sformułowana w doktrynie FM100-23.1. Zgodnie z przyjętymi w niej zapisami środowisko trudne do określenia jest charakterystyczne dla sytuacji, w której siły rządowe państwa-gospodarza, bez względu na to czy będą one wspierały, czy też utrudniały wykonanie operacji humanitarnej, nie sprawują efektywnej kon-

Z rysunku 16 wynika, że im bardziej cechy środowiska operacyjnego wskazują na jego wrogi charakter, tym bardziej wymagania w zakresie bezpieczeństwa rosną, podczas gdy możliwości realizowania typowej działalności humanitarnej takiej, jak dostarczanie żywności i opieki medycznej, maleją. W takim wypadku dowódcy wojskowi muszą we współdziałaniu z wysokimi rangą organami decyzyjnymi wypracować jak najlepszy sposób użycia połączonych sił zadaniowych, w tym także lotnictwa.

Reasumując, można stwierdzić, że zarówno w doktrynie FM 100-23-1, jak i w JP 3-07.6 dopuszcza się użycie w operacji humanitarnej połączonych sił zdaniowych, które nie posiadają elementu bojowego pozwalającego na podjęcie niezbędnych działań zbrojnych. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że może to mieć miejsce jedynie w sprzyjającym środowisku operacyjnym.

W większości jednak operacji humanitarnych komponent wojskowy będzie odpowiednio uzbrojony i przygotowany do ewentualnego podjęcia działań zbrojnych. Ma to szczególne znaczenie, gdy operacja humanitarna będzie prowadzona w obszarze, w którym ludność jest podzielona pod względem etnicznym, rasowym lub występują tam zorganizowane grupy przestępcze. Należy liczyć się wówczas z możliwością wrogiego działania którejs z wymienionych grup. Natomiast zgoda wyrażona na przeprowadzenie operacji humanitarnej przez lokalne grupy rządzące czyni ją zdecydowanie łatwiejszą do wykonania. W przeciwnym razie (brak porozumienia) organy polityczne i dyplomatyczne, podejmując decyzję o przeprowadzeniu operacji humanitarnej, muszą mieć świadomość tego, że interwencja zbrojna będzie niezbędnym elementem operacji humanitarnej. Należy zatem uwzględnić ryzyko mogące towarzyszyć użyciu połączonych sił zadaniowych, w tym także lotnictwa, w takiej operacji. Trzeba wyraźnie podkreślić, że przemoc zbrojna powinna być zastosowana tylko w niezbędnym zakresie. Zasada proporcjonalnej reakcji do zagrożenia i wykonania zadań jest bowiem niepodważalna i powinna być restrykcyjnie przestrzegana, podobnie jak w innych operacjach o charakterze reagowania kryzysowego.

---

troli nad terytorium i zachowaniem ludności w miejscu, gdzie przewiduje się przeprowadzenie tej operacji.

### 3.3. Zadania lotnictwa w operacjach humanitarnych

Siły zbrojne w sytuacjach kryzysowych o podłożu humanitarnym będą, co potwierdziły rezultaty studiów przypadków przeprowadzonych do tej pory operacji humanitarnych, odgrywały raczej drugoplanową, niż główną rolę, wspierając organizacje humanitarne. Organizacje cywilne powołane do niesienia pomocy cierpiącej ludności są zazwyczaj lepiej przygotowane do wykonywania tego typu misji. Wynika to przede wszystkim z ich długoletnich, w przeciwieństwie do sił zbrojnych, doświadczeń w działalności humanitarnej. Należy się również liczyć z ograniczeniami, jakie mogą wprowadzać i zwykle czynią to ograny polityczne sprawujące funkcje decyzyjne na szczeblu strategicznym. Z reguły ograniczenia te odnoszą się do czasu i obszaru zaangażowania sił zbrojnych w tego rodzaju operacjach.

Polityczne i wojskowe ograny decyzyjne przyjmują jako zasadę, traktując to, że jednostki wojskowe powinny wykonywać zadania, które nie są związane z ich zasadniczą działalnością, jedynie w sytuacjach szczególnych. Autorzy opracowania „*Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*” uznali, że takie sytuacje mają miejsce wówczas, gdy cywilne organizacje humanitarne nie mogą wykonać przydzielonego im zadania wystarczająco szybko i dobrze<sup>210</sup>.

Należy jednak przyjąć, że wykonanie zadań standardowo nieprzypisywanych siłom zbrojnym może stać się regułą w pierwszych fazach kompleksowych operacji antykryzysowych (reagowania kryzysowego), kiedy zazwyczaj sytuacja w obszarze interwencji pozostaje niestabilna i cywilne organizacje oraz agencje nie są w stanie wypełniać ich funkcji. Mimo że zakres prawdopodobnych zadań połączonych sił zadaniowych w tego rodzaju operacjach jest stosunkowo obszerny, to wydaje się, iż można je podzielić na cztery charakterystyczne grupy: (1) dostarczanie pomocy humanitarnej; (2) osłona organizacji cywilnych prowadzących działalność humanitarną; (3) udzielanie pomocy uchodźcom i wygnańcom; (4) przywracanie porządku w obszarze objętym kryzysem (wymuszanie pokoju).

Autorzy wspomnianego na wstępie tego rozdziału opracowania podkreślają, z czym można się zgodzić, że z reguły zakres odpowiedzialności połączonych sił zadaniowych, w tym ich komponentów, jest większy w stosunku do pierwotnie stawia-

---

<sup>210</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Pirnie, Ch. Bernard, M. Waxman, *Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*, RAND, Santa Monica 2000, s. 27.

nych im zadań. Jako przykład można tu przytoczyć, scharakteryzowaną w rozdziale drugim, operację „Provide Comfort”, którą siły koalicyjne przeprowadziły w 1991 roku w północnym Iraku<sup>211</sup>.

Uwzględniając, że zarówno operacje humanitarne, jak i interwencje humanitarne mają z natury charakter operacji połączonych, należy założyć, że gros wymienionych wcześniej zadań będzie wykonywało także lotnictwo. Należy jednak podkreślić, że stawiane lotnictwu zadania powinny być dostosowane do jego rzeczywistych, a nie wymaganych możliwości bojowych. Nawiązywanie bowiem na siłę do teorii Douheta może okazać się wyjątkowo złudne, przynosząc efekty znacznie odbiegające od założonych na wstępie operacji humanitarnych. Wskazane jest zatem obiektywne podejście do przydzielania zadań nie tylko lotnictwu, ale wszystkim komponentom sił zadaniowych.

Wynika z tego bardzo istotny wniosek dotyczący przygotowania połączonych sił zadaniowych do udziału w przyszłych operacjach antykryzysowych (reagowania kryzysowego). Można założyć, że jeśli siły zadaniowe zostaną przygotowane w ograniczonym zakresie do wykonania zadań w pierwszej fazie operacji, to ich możliwości operacyjne mogą być niewystarczające do realizacji kolejnych, zwykle bardziej złożonych i trudniejszych z wojskowego punktu widzenia, zadań.

### **3.3.1. Dostarczanie pomocy humanitarnej**

Pierwszą z wymienionych grup zadań, które można przypisać połączonym siłom zadaniowym, jest dostarczanie pomocy humanitarnej. Trzeba jednakże zaznaczyć, że organizacje cywilne, w tym organizacje międzynarodowe, Czerwony Krzyż i organizacje pozarządowe ponoszą zazwyczaj największy wysiłek w zakresie przerzutu zaopatrzenia do rejonów objętych kryzysem. Zwykle starają się w ogóle nie korzystać z pomocy komponentu wojskowego, lub w ostateczności realizują to przy niewielkim tylko wsparciu sił zadaniowych. Jednakże nie zawsze znajduje to (założenie) potwierdzenie w praktycznej działalności w terenie. Dotyczy to głównie nagłych katastrof naturalnych oraz konfliktów o podłożu humanitarnym, których skutki zwykle przekraczają możliwości organizacji cywilnych w zakresie niesienia pomocy humani-

---

<sup>211</sup> Warto przypomnieć, że w operacji tej początkowo siły zadaniowe miały dostarczyć jedynie wodę i żywność dla ludności kurdyjskiej. Jednakże, krótko po jej rozpoczęciu, zmuszone zostały do zapewniania transportu oraz bezpieczeństwa powracającym uchodźcom kurdyjskim. Działając w północnym Iraku, siły zadaniowe nadzorowały także wycofywanie z tego rejonu irackich jednostek wojskowych.

tarnej i wymagają tym samym o wiele bardziej intensywnej i wszechstronnej pomocy ze strony komponentu wojskowego.

Jedną z najważniejszych form wsparcia organizacji cywilnych jest transport zaopatrzenia do obszaru objętego kryzysem. Z reguły pomoc humanitarna jest dostarczana drogą lądową przez lokalne organizacje pozarządowe oraz organizacje międzynarodowe. Połączone siły zadaniowe mogą służyć natomiast pomocą w koordynacji wysiłków logistycznych, szczególnie w początkowej fazie operacji, kiedy w obszarze objętym kryzysem panuje zwykle chaos.

Oceniając dotychczasowy wkład lotnictwa wojskowego w dostarczaniu pomocy humanitarnej, należy stwierdzić, że największy wysiłek w tym zakresie wnieśli Stany Zjednoczone. Lotnictwo wojskowe tego państwa wykonuje bowiem setki lotów z pomocą humanitarną rocznie w ramach tzw. Programu Dentona<sup>212</sup>. Ponadto dowództwo mobilności powietrznej (Air Mobility Command – ACM) stosunkowo często organizuje większe samodzielne operacje humanitarne, takie jak „Suport Hope” w Rwandzie, czy też działania humanitarne będące elementem wielofunkcyjnej operacji reagowania kryzysowego, czego przykładem była operacja „Joint Forge” w Bośni i Hercegowinie<sup>213</sup>. Nie można jednak nie doceniać wkładu w operacje humanitarne, jaki wnieśli lotnictwo innych państw członkowskich Sojuszu Północnoatlantyckiego, do których można zaliczyć między innymi Wielką Brytanię, Francję, Niemcy i Włochy. Lotnictwo tych krajów wielokrotnie podejmowało się wykonania lotów z żywnością i środkami medycznymi w środowisku, które w niniejszym opracowaniu zdefiniowane zostało jako wrogie, ryzykując życiem i zdrowiem załóg samolotów transportowych. Jak niebezpieczne mogą to być misje, przekonano się w operacji „Provide Promise” w Bośni i Hercegowinie, w której bośniaccy Serbowie zestrzelili włoski samolot transportowy G-222. W wyniku tego incydentu śmierć poniosła jego czteroosobowa załoga.

Trzeba nadmienić, że siły powietrzne Stanów Zjednoczonych zwykle w koordynacji z państwami pełniącymi funkcję gospodarza lub swoimi sojusznikami, mogą przejąć odpowiedzialność za wykonanie, adekwatnej do konkretnej sytuacji, liczby lotów z pomocą humanitarną. Co nie mniej ważne, działalność ta może być rozsze-

<sup>212</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Prine, C. Benard, M. Waxman, *Strengthening...* wyd. cyt., s. 28.

<sup>213</sup> Według ocen wymienionych wcześniej autorów tylko w 1998 roku Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych (USAF) dostarczyły zaopatrzenie humanitarne do Bośni, żywność do Niemiec, żołnierzy sił pokojowych do Macedonii, pomoc humanitarną poszkodowanej w wyniku trzęsienia ziemi i powodzi ludności Chin, środki medyczne do Albanii i Rosji oraz pomagały w gaszeniu pożarów lasów w Indonezji i Ekwadorze.

rzona i obejmować także kontrolę ruchu lotniczego, dostawy i instalowanie urządzeń nawigacyjnych, modernizację portów lotniczych i ich infrastruktury oraz doskonalenie systemu rozładunku samolotów przybywających do obszaru operacji<sup>214</sup>.

Dostarczanie pomocy humanitarnej przez lotnictwo może być realizowane za pomocą zrzutów powietrznych. Na podstawie wyników uzyskanych w procesie badawczym można stwierdzić, że taki sposób przerzutu pomocy humanitarnej będzie stosowany jedynie w sytuacjach szczególnych. W ten właśnie sposób siły powietrzne Stanów Zjednoczonych oraz innych państw członkowskich Sojuszu Północnoatlantyckiego dostarczały zaopatrzenie i środki medyczne ludności przebywającej w odizolowanych przez bośniackich Serbów obszarach Bośni. Pomoc humanitarną zrzucono również w trakcie operacji „Enduring Freedom” w Afganistanie. Ze względu na duże zagrożenie ze strony formacji zbrojnych talibów był to jedyny sposób zażegnania pogłębiającego się w wyniku działań wojennych kryzysu humanitarnego<sup>215</sup>.

Na podstawie uzyskanych wyników badań ocenia się, że lotnictwo może bezpośrednio pomagać poszkodowanej ludności lub pracownikom organizacji humanitarnych, szczególnie w początkowych fazach operacji. Wsparcie to może obejmować dostarczanie humanitarnych racji dziennych, wody pitnej, materiałów budowlanych oraz innego zaopatrzenia.

Reasumując, można założyć, że wojskowe lotnictwo transportowe będzie odgrywało bardzo ważną rolę również i w przyszłych operacjach humanitarnych. Dotyczy to zarówno transportu strategicznego, jak i taktycznego prowadzonego w obszarze operacji. Należy się liczyć z tym, że większość zadań związanych z dostarczaniem zaopatrzenia w ramach operacji humanitarnych wojskowe lotnictwo transportowe będzie wykonywało w trudnych warunkach wynikających z ubogiej lub zniszczonej infrastruktury lotniskowej. Wydaje się, że przewoźnicy cywilni, podobnie jak to czynili do tej pory, nie zdecydują się na wysłanie swoich samolotów w niebezpieczne rejony. A zatem lotnictwo wojskowe, będąc najszybszym środkiem transportu, co ma

---

<sup>214</sup> Jako przykład tak szerokiego zaangażowania sił zbrojnych można wskazać operację „Support Hope”, w czasie której wydzielone jednostki wojskowe ze Stanów Zjednoczonych zmodernizowały lotniska w miejscowościach Entebbe i Goma. Starano się również zapanować nad ruchem lotniczym poprzez centrum operacyjne ustanowione (zorganizowane) w siedzibie Wysokiego Komisarza ONZ do spraw Uchodźców w Genewie.

<sup>215</sup> Zob. M. Marszałek, *Polityczno-wojskowe aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach pozawojennych. Etap 1 Użycie komponentu powietrznego w walce z terroryzmem*, AON, Warszawa 2003.

ogromne znaczenie w nagłych sytuacjach kryzysowych, musi pozostawać w gotowości do wykonania zadań w każdym zakątku świata.

Ponadto połączone siły zadaniowe mogą także wspierać organizacje cywilne w zakresie udzielania pomocy medycznej. Wsparcie medyczne może obejmować niesienie pierwszej pomocy, szczepienia, ocenę stanu zdrowia poszkodowanej ludności, hospitalizację oraz ewakuację medyczną. Wojskowe lotnictwo transportowe, szczególnie we wrogim środowisku operacyjnym, może wykonywać misje ewakuacji medycznej. Może ona obejmować przewóz rannych i chorych zarówno w obszarze operacji, jaki poza nim. Ocenia się, że dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie są racjonalne, co potwierdziły wyniki analizy studiów przypadków operacji humanitarnych. Można zatem założyć, że w przyszłych tego rodzaju operacjach przewóz poszkodowanej ludności miejscowej i żołnierzy sił zadaniowych w rejonie operacji (w obszarze odpowiedzialności sił zadaniowych) będą wykonywały śmigłowce. Natomiast transport najcięższych przypadków wymagających hospitalizacji w specjalistycznych placówkach medycznych będą realizowały samoloty specjalnie do tego przystosowane.

Siły zadaniowe mogą dostarczać także środków pozwalających na prowadzenie kampanii informacyjnej oraz wykonywać inne zadania, które normalnie są realizowane przez cywilne zespoły techniczne. W kampanię informacyjną może być również zaangażowane lotnictwo. Będzie ono szczególnie przydatne w operacjach prowadzonych w słabo rozwiniętym pod względem gospodarczym państwie w trudno dostępnym terenie. Lotnictwo może, podobnie jak to miało miejsce w operacji „Enduring Freedom”, zrzucić ulotki informacyjne lub emitować audycje radiowe i telewizyjne poświęcone ważnej tematyce w aspekcie realizowanych przez połączone siły zadaniowe zadań. Słuszna jest zatem teza głosząca, iż komponent wojskowy może wykonywać większość zadań stawianych cywilnym organizacjom i agencjom aż do czasu, gdy osiągną one pełną zdolność do działań w obszarze operacji.

### **3.3.2. Osłona organizacji cywilnych prowadzących działalność humanitarną**

Druga grupa zadań obejmuje ochronę dostarczanej pomocy humanitarnej. Wnioski z dotychczasowych operacji wskazują, że samo dostarczanie pomocy humanitarnej nie wystarcza, aby definitywnie rozwiązać konflikt. Dostarczane zaopatrzenie musi być również skutecznie ochroniane. Organizacje pozarządowe i agencje ONZ nader często nie są w stanie zapewnić takowej ochrony własnymi siłami i środ-

kami. Samowystarczalność w tym względzie miały zapewnić prywatne agencje ochrony, wynajmowane przez te organizacje. Należy jednak zgodzić się z oceną autorów opracowania „*Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*”, że ten sposób zapewnienia skutecznej ochrony nie sprawdza się w praktyce, a co gorsza – czyni środowisko operacyjne mniej bezpiecznym<sup>216</sup>.

Walczące strony bardzo często starają się blokować, zmieniać kierunek przepływu, lub wręcz grabić dostarczaną pomoc humanitarną. Strony te chcą opóźnić dostawy zaopatrzenia dla swoich „przeciwników”, a jednocześnie wynagrodzić własnych ludzi, przejmując te dostawy, lub w skrajnych wypadkach najwyczejniej się wzbogacić, przejmując kontrolę nad ich dystrybucją. Takie podejście było szczególnie dostrzegalne w Somalii i Liberii, gdzie przywódcy poszczególnych ugrupowań zbrojnych (klanów) pozwalali swoim podwładnym na plądrowanie dostarczonej pomocy humanitarnej, domagali się opłat za przepuszczenie konwojów oraz wymuszali na decydentach organizacji humanitarnych działających w terenie wynajmowanie podległych im formacji zbrojnych jako straży, co było niczym innym jak oficjalnym pobieraniem łapówek<sup>217</sup>. Bośniaccy Serbowie bardzo często utrudniali a czasami wręcz uniemożliwiali dostawy pomocy humanitarnej do odizolowanych enklaw muzułmańskich lub domagali się przekazania im takiego samego zaopatrzenia.

Ochrona pomocy humanitarnej może wymagać od połączonych sił zadaniowych zapewnienia osłony portów lotniczych i morskich, gdzie zwykle te dostawy docierają. Należy zwrócić uwagę, że osiągnięcie celu operacji może pociągać za sobą nie tylko obronę tych portów, ale także punktów dystrybucji pomocy humanitarnej, dróg przemarszu konwojów, personelu organizacji pozarządowych i organizacji międzynarodowych oraz ustanowionych stref bezpieczeństwa.

Ocenia się, że w operacjach humanitarnych, które będą prowadzone we wrogim środowisku, szczególnie ważnym przedsięwzięciem realizowanym przez połączone siły zadaniowe będzie **obrona portów lotniczych i morskich**. Wielonarodowe lub sojusznicze połączone siły zadaniowe, o czym już wspomniano, mogą zatem bronić (osłaniać) porty lotnicze i morskie w czasie przerzutu do nich dostaw zaopatrzenia. Na przykład w marcu 1992 roku statek wycarterowany przez ONZ starał się

<sup>216</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Pimie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening...* wyd. cyt., s. 30.

<sup>217</sup> Należy wyjaśnić, że w tym czasie susza wyniszczała również sąsiadujące z Somalią Etiopię i Kenię. Jednakże tylko w Somalii odnotowano bardzo dotkliwe straty osobowe, ponieważ panujący tam chaos uniemożliwiał dostarczenie pomocy humanitarnej dla wycieńczonej suszą ludności.

wejść do portu w Mogadiszu, lecz został ostrzelany przez miejscowe siły i zmuszony do wycofania się. W październiku tego samego roku Stany Zjednoczone przerwały loty z pomocą humanitarną do Mogadiszu po tym, jak zestrzelono ich samolot. Aby uniknąć kolejnych tego rodzaju incydentów, w czasie operacji „Restore Hope” siły zbrojne Stanów Zjednoczonych osłaniały zarówno porty lotnicze, jak i morskie.

Miejscowe ugrupowania zbrojne mogą podejmować próby niszczenia samolotów z pomocą humanitarną, zmuszając w ten sposób siły interwencyjne do osłony tych samolotów w lokalnej przestrzeni powietrznej oraz na ziemi w czasie postojów w portach lotniczych. Takie działania podjęli między innymi bośniaccy Serbowie, którzy początkowo starali się nie dopuścić do przerzutu drogą powietrzną dostaw zaopatrzenia dla mieszkańców obleganego Sarajewa. Zdawali sobie bowiem sprawę, że dopuszczając do lądowań samolotów transportowych w Sarajewie, zwiększają prawdopodobieństwo dotarcia pomocy humanitarnej do cierpiącej w wyniku oblężenia ludności bośniackiej. Całkowite wyłączenie portu lotniczego w Sarajewie wymusiłoby konieczność prowadzenia zrzutów powietrznych, a ten sposób dostarczania zaopatrzenia był i nadal jest mniej efektywny. Warto zaznaczyć, że Sojusz Północnoatlantycki z powodzeniem wymusił respektowanie strefy wyłączonej wokół Sarajewa, w której stronom konfliktu nie wolno było wykorzystywać ciężkiego uzbrojenia. Nie wpłynęło to jednak na zwiększenie bezpieczeństwa działań lotnictwa transportowego, ponieważ pozostało one podatne na wrogie oddziaływanie serbskich naziemnych sił obrony powietrznej.

Wykorzystując doświadczenia z operacji w Bośni i Hercegowinie można przyjąć, że do obrony lotnisk i samolotów z pomocą humanitarną, podchodzących do lądowania, mogą być wykorzystane śmigłowce bojowe. Śmigłowce te, patrolując okolice, gdzie znajdują się lotniska, będą poszukiwały ewentualnych źródeł zagrożeń, za jakie z pewnością można uznać głównie przenośne przeciwlotnicze systemy rakietowe oraz mobilne środki artylerii przeciwlotniczej. Zakłada się, że zadania te śmigłowce będą wykonywały we współdziałaniu ze śmigłowcami rozpoznawczymi oraz patrolami wydzielanymi z komponentu lądowego. W sytuacjach narastającego zagrożenia śmigłowce bojowe mogą być wspierane ogniowo przez parę lub klucz samolotów wielozadaniowych, dyżurujących na lotnisku lub w powietrzu.

**Zapewnienie bezpieczeństwa zespołom zajmującym się dystrybucją pomocy humanitarnej** może stwarzać o wiele większe problemy niż sam jej przerzut do rejonu objętego kryzysem. W niesprzyjającym środowisku operacyjnym, które

najogólniej charakteryzuje się dużym stopniem zagrożenia dla sił interwencyjnych, każde ugrupowanie zbrojne może podjąć próby splądrowania lub przejęcia dostaw zaopatrzenia. Reprezentatywnym przykładem takiego podejścia zwaśnionych stron były działania w Somalii, gdzie zarówno partyzanci, jak i pospoliccy przestępcy systematycznie grabili zapasy żywności i środków medycznych, które następnie sprzedawali miejscowym kupcom. Ci z kolei handlowali nabytymi nielegalnie produktami na wolnym rynku. Na to charakterystyczne zjawisko towarzyszące większości operacji humanitarnych w Afryce zwrócili uwagę autorzy cytowanego już opracowania „*Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*”. Powołując się na oceny pracowników większych organizacji humanitarnych, stwierdzili, że około 80% dostarczanej żywności staje się łupem miejscowych złodziei i działających tam zorganizowanych band przestępczych<sup>218</sup>. Zwrócili także uwagę na zupełnie odmienne podejście do działalności przestępczej, reprezentowane przez pracowników organizacji międzynarodowych i pozarządowych w porównaniu do dowódców sił zadaniowych<sup>219</sup>. Po raz kolejny odwołano się do wydarzeń w Somalii, gdzie organizacje humanitarne często wynajmowały miejscowych „bojowników” jako ochroniarzy, których siły ONZ starały się później bezskutecznie rozbroić. Większość organizacji pozarządowych nie chciała strzelać do ludzi nielegalnie przejmujących dostarczone przez nie zaopatrzenie. W ten sposób organizacje pozarządowe mogły uniknąć konfrontacji zbrojnej, której wojskowi zwykle nie unikają. Wysoki Komisarz ONZ do spraw Uchodźców skomentował to następująco: „Z powodu potrzeby negocjowania z ugrupowaniami zbrojnymi zgody na dostęp do uchodźców oraz innych poszkodowanych, agencje humanitarne akceptują, że część z dostarczanej pomocy humanitarnej trafia do grup prowadzących działania wojenne”<sup>220</sup>. Wojskowi jednakże nie mogą akceptować takiego podejścia. Tolerowanie kradzieży z pewnością podważałoby wiarygodność sił zadaniowych i kreowało zły wizerunek wśród miejscowej ludności. Dotychczasowa praktyka operacji humanitarnych dowodzi, że zadanie to będą wykonywały głównie pododdziały komponentu lądowego, a w szczególnie niebezpiecznym środowisku – jednostki sił specjalnych. Można jednak założyć, że pododdziały lądowe lub sił specjalnych będą dodatkowo wspierane przez jednostki śmigłowców bojowych.

<sup>218</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Pimie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening...* wyd. cyt., s. 31.

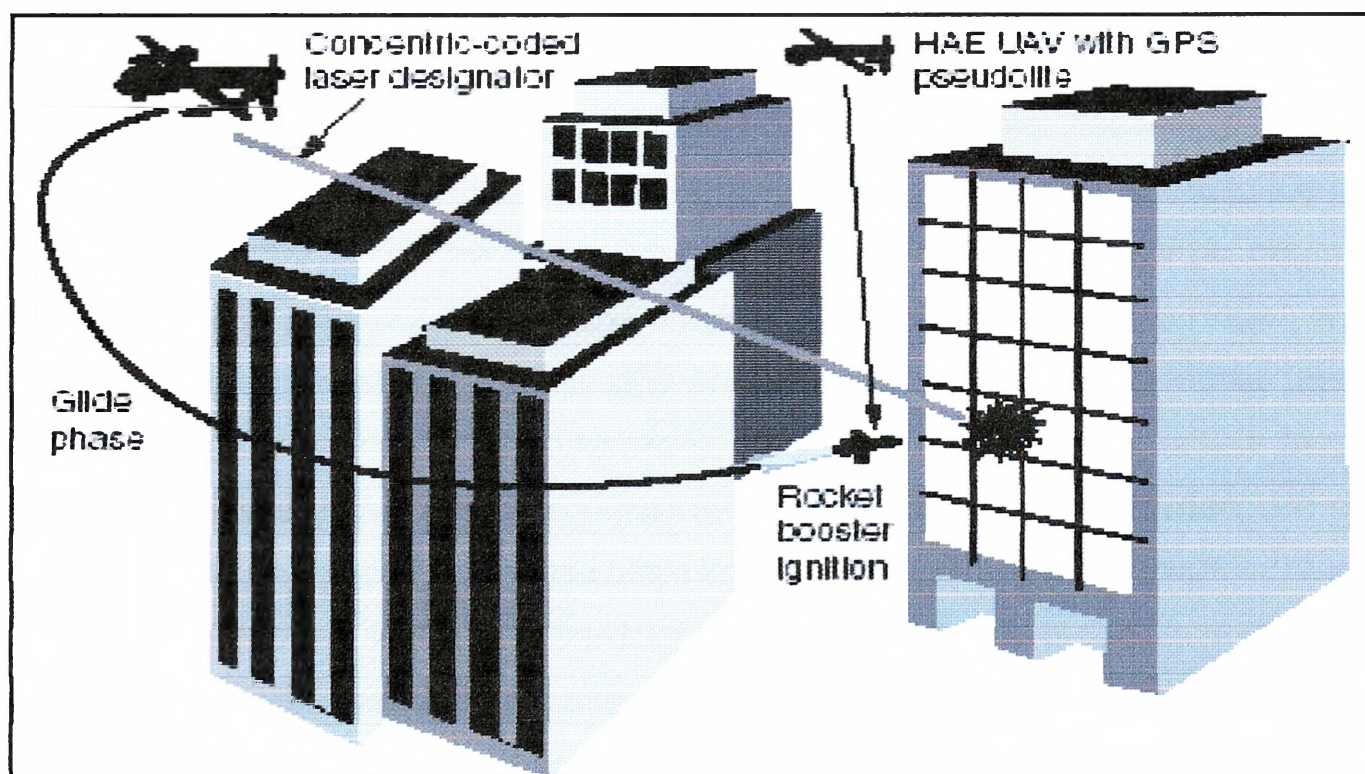
<sup>219</sup> Tamże, s. 31.

<sup>220</sup> Tamże, s. 32.

Ocenia się, że pożądany rezultat w tym względzie będzie możliwy do osiągnięcia jedynie wtedy, gdy wszystkie wymienione komponenty będą ze sobą ściśle współdziałały. Można założyć, że do wykonania tego zadania będą, w większym stopniu niż to miało miejsce do tej pory, angażowane bezzałogowe aparaty latające, szczególnie w zakresie monitorowania sytuacji w rejonach, w których będą zorganizowane punkty dystrybucji żywności i (lub) środków medycznych. W przyszłych operacjach humanitarnych trzeba uwzględnić także konieczność osłony konwojów przewożących pomoc humanitarną z portów wylądowczych (lotniczych i morskich) do punktów składowania oraz dystrybucji. Wyjątkowo niebezpieczne, co wykazały między innymi wnioski z operacji w Somalii, będzie wykonanie tego zadania w terenie zurbanizowanym. Teren ten jest wyjątkowo dogodny do organizowania zasadzek i podejmowania prób przejęcia dostaw zaopatrzenia. Skuteczna zatem osłona zarówno samej pomocy humanitarnej, jak i personelu zajmującego się jej konwojowaniem może obejmować wykrywanie i neutralizowanie zasadzek, które będą prawdopodobnie organizowane przez nieregularne ugrupowania zbrojne (formacje partyzanckie) lub siły rządowe państwa utrudniającego przeprowadzenie operacji. Idealnym rozwiązaniem byłoby wykrywanie zasadzek z dużych odległości, co umożliwiłoby uniknięcie przez połączone siły zadaniowe oraz organizacje pozarządowe (humanitarne) strat własnych. Wydaje się, że doskonałym środkiem do tego mogą być małe bezzałogowe aparaty latające, posiadające na pokładzie systemy rozpoznania optoelektronicznego oraz w podczerwieni. Aparaty te w zasadzie służyłyby do zwiększenia zasięgu obserwacji prowadzonej przez patrole wydzielone z komponentu lądowego połączonych sił zadaniowych. Informacje uzyskiwane przez małe bezzałogowe aparaty latające będą przekazywane do konwojów z pomocą humanitarną poruszających się w terenie zurbanizowanym, które w razie zagrożenia mogłyby złożyć drogą radiową zapotrzebowanie na bezpośrednie wsparcie lotnicze. Wsparcia tego mogłyby udzielić śmigłowce bojowe, samoloty typu AC-130 *Gunship* lub uzbrojone większe bezzałogowe aparaty latające. Przypuszcza się jednak, że ze względu na wymóg unikania strat niepożądanych i zazwyczaj restrykcyjne reguły użycia siły, do neutralizowania opisywanego zagrożenia (zasadzek) będą wykorzystywane głównie środki pilotowane.

Operacje w Somalii i w Bośni wyraźnie wykazały, jak dużym zagrożeniem dla ludności cywilnej oraz komponentu lądowego sił zadaniowych, wykonującego zadania w terenie zurbanizowanym, mogą być snajperzy. Należy więc przyjąć, że funkcja

osłony będzie obejmowała również wykrywanie i neutralizowanie snajperów, których destrukcyjna działalność może w znacznym stopniu utrudnić wykonanie przyszłych operacji humanitarnych. A zatem w tego rodzaju operacjach, prowadzonych we wrogim środowisku, do przeciwstawienia się temu zagrożeniu mogą być zastosowane (wykorzystane) bezzałogowe sensory wyposażone w laserowe urządzenia skanujące, laserowe podświetlacze oraz kamery optoelektroniczne i pracujące w podczerwieni. W celu reagowania na niespodziewane ataki ze strony snajperów na personel sił zadaniowych, zaangażowany w konwojowanie pomocy humanitarnej, którego trasa będzie przebiegała przez miasta, zakłada się także konieczność użycia bezzałogowych aparatów latających wyposażonych w różnego rodzaju systemy rozpoznania i obserwacji. Przyjmuje się, że aparaty te powinny być uzbrojone dodatkowo w minibomby ślizgowe z małymi głowicami bojowymi. Odpowiednia konstrukcja tych bomb latających umożliwiłaby zadziałanie głowicy bojowej wewnątrz pomieszczeń, w których zorganizowane będą stanowiska bojowe snajperów (rys. 17).



Źródło: Vick A., Stillion J., Frelinger D.F., Kvitky S., Lambeth S., Marquis J., Waxman M., *Aerospace Operations in Urban Environment: Exploring New Concepts*, RAND 2000, s. 137.

Rys. 17. Użycie minibomb ślizgowych w walce ze snajperami

**W operacjach humanitarnych szczególnie trudnym zadaniem do wykonania jest ochrona personelu organizacji międzynarodowych i pozarządowych.** Trudność ta wynika przede wszystkim z przyjętego przez te organizacje sposobu i stylu działania. Personel organizacji międzynarodowych i pozarządowych swoje bezpieczeństwo opiera na neutralności i bezstronności. Jednakże w pewnych sytuacjach wiara ta może być niewystarczająca, a sytuacja w obszarze operacji będzie wymuszała potrzebę wsparcia ze strony sił zadaniowych. Zwaśnione strony mogą próbować bowiem przerwać dostawy pomocy humanitarnej, bezpośrednio atakując organizacje i agencje prowadzące działalność humanitarną. W Angoli, Burundi, Rwandzie, Czeczeni, Sierra Leone, Sudanie i innych państwach strony konfliktu atakowały i mordowały pracowników organizacji międzynarodowych, pozarządowych i Czerwonego Krzyża<sup>221</sup>.

Można sądzić, że tak radykalne postępowanie stron jest zwykle wynikiem ich niechęci do prowadzonych równoległe z działalnością humanitarną, operacji utrzymania bądź wymuszania pokoju. Z tego też względu połączone siły zadaniowe mogą otrzymać zadanie ochrony pracowników organizacji pozarządowych, osłony ich kwater oraz eskortowania w trakcie prowadzenia działań w terenie. Zadanie to może być wyjątkowo trudne do wykonania, gdyż organizacje pozarządowe, starając się osiągnąć cel misji, są zmuszone do rozśrodkowania swoich pracowników po całym obszarze operacji. Jako przykład można przytoczyć tu operację „Restore Hope”, w której organizacje pozarządowe miały 585 biur, rezydencji, punktów żywienia (żywnościowych), klinik oraz innych miejsc pracy, które znajdowały się na terenie Mogadysz<sup>222</sup>. Organizacje pozarządowe odrzuciły jednak propozycję konsolidacji ich działalności, ponieważ chciały utrzymać bliski kontakt z miejscową ludnością.

Sytuacja staje się o wiele bardziej skomplikowana, gdy organizacje międzynarodowe i pozarządowe są zmuszone do wynajmowania „agencji ochrony”, które wywodzą się z miejscowego świata przestępczego. W Somalii, w szczytowym okresie panującej tam anarchii, organizacje międzynarodowe i pozarządowe nie mogły prowadzić standardowej działalności bez uzbrojonej ochrony, rekrutującej się z miejscowych klanów. W tym czasie Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża wynajmował tysiące takich formacji. W celu zaprowadzenia porządku w obszarze ope-

---

<sup>221</sup> W okresie od stycznia 1992 roku do stycznia 2000 roku zginęło 184 pracowników organizacji humanitarnych podlegających ONZ.

<sup>222</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Pimie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening...wyd. cyt.*, s. 32.

racji wprowadzono zakaz posiadania i stosowania broni palnej. W rezultacie pododdziały wojskowe często rozbrajały te stráže, pogarszając i tak napięte stosunki pomiędzy organizacjami międzynarodowymi i pozarządowymi a siłami zadaniowymi. Należy jednak zaznaczyć, że po wycofaniu z Somalii amerykańskich jednostek wojskowych sytuacja pogorszyła się do tego stopnia, że przywódcy klanów domagali się pojazdów i zaopatrzenia zanim wyrazili zgodę na wyjazd jednostek sił pokojowych (UNOSOM II). Bezpieczne wycofanie tych sił wymagało jednak przeprowadzenia operacji „United Shield”, w którą zaangażowane były jednostki piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych, pododdziały włoskie oraz formacje sił specjalnych.

Jedną z możliwych technik służących do ochrony dostaw pomocy humanitarnej może być wprowadzenie **stref bezpieczeństwa**, w których ludność cywilna jest chroniona przed negatywnymi skutkami konfliktu. Technika ta wymaga jednak użycia liczniejszych połączonych sił zadaniowych niż z reguły mogą lub chcą wydzielić państwa angażujące się w operację o charakterze reagowania kryzysowego. W trakcie operacji „Provide Comfort” Stany Zjednoczone przejęły kontrolę nad ściśle określonym terytorium w północnej części Iraku. Na tym terenie ludność kurdyjska czuła się bezpieczna będąc w pełni przekonana, że pozostając pod opieką jednostek amerykańskich, nie zostanie zaatakowana przez wojska irackie. Strefa ta była wyjątkowo użyteczna w czasie powrotu uchodźców kurdyjskich do miejsc ich stałego zamieszkania. Nie mogła być jednak broniona w nieskończoność i to przez siły raczej niewielkie w stosunku do potencjalnego zagrożenia. Dlatego też w 1996 roku wojska irackie zajęły część tej strefy. Krytyce należy poddać natomiast strefy ustanowione przez ONZ w Bośni. Były one wyjątkowo słabo bronione, w wyniku czego dwie z nich zostały zajęte przez siły bośniackich Serbów. Zdaniem byłego szefa biura Wysokiego Komisarza ONZ do spraw Uchodźców w Bośni i Hercegowinie strefy bezpieczeństwa: *...były oblegane przez przeciwnika, nie posiadały wystarczającej infrastruktury zapewniającej ludności cywilnej godne schronienie, nie miały niezbędnej infrastruktury medycznej, odizolowane od pozostałej części terytorium, znajdowały się pod sporadycznym ostrzałem artyleryjskim lub były ostrzeliwane przez snajperów, przez co w rezultacie bardziej przypominały areszt administrowany przez ONZ przy wsparciu ze strony UNHCR<sup>223</sup>.*

Przydatność lotnictwa do osłony dostaw pomocy humanitarnej z zastosowaniem strefy bezpieczeństwa trudno jest jednoznacznie ocenić. Na podstawie wnio-

---

<sup>223</sup> Tamże, s. 34.

sków, jakie wyciągnięto po operacji „Deny Flight”, można byłoby sądzić, że użycie lotnictwa do realizacji tego zadania nie przynosi pożądanych efektów (jest nieefektywne). Trzeba jednak pamiętać, że w Bośni i Hercegowinie zadanie to lotnictwo wykonywało samodzielnie, a co gorsza zakres jego użycia był permanentnie ograniczany przez ONZ. W tym wypadku teoria Douheta okazała się marzeniem, którego nie można było wprowadzić w praktycznych działaniach. Przypadek ten nie upoważnia jednak do negatywnej oceny możliwości lotnictwa do wykonania tego rodzaju zadań w przyszłych operacjach humanitarnych, szczególnie jeśli będzie współdziałało z komponentem lądowym lub sił specjalnych. Jednoczesne użycie lotnictwa i komponentu lądowego powinno zapewnić skuteczną obronę pomocy humanitarnej dostarczanej do strefy bezpieczeństwa, oraz cywilnych pracowników organizacji międzynarodowych i pozarządowych, a także innych instytucji prowadzących tam działalność humanitarną. Można zatem przyjąć, że lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze może w znacznym stopniu wesprzeć komponent lądowy w wykonywaniu zadań związanych z obroną personelu cywilnych organizacji i agencji humanitarnych.

### **3.3.3. Udzielanie pomocy uchodźcom i wysiedleńcom**

Za uchodźców uznaje się ludzi, którzy przekroczyli międzynarodowe granice z powodu rozprzestrzeniającego się konfliktu lub z obawy o prześladowanie. Wysiedleńcy natomiast to ludzie, którzy zostali zmuszeni do opuszczenia ich miejsc zamieszkania z podobnych co uchodźcy powodów, i musieli przenieść się do innych miejsc w obrębie tego samego państwa<sup>224</sup>.

Połączone siły zadaniowe mogą służyć pomocą przy budowie (organizacji) obozów oraz zapewnić ich osłonę przed zwaśnionymi stronami. Są w stanie utrzymać także porządek wewnątrz tych obozów. Ponadto komponent wojskowy może być wykorzystywany do przerwania uchodźców do miejsc ich stałego zamieszkania. Zadania te są podobne do zadań wykonywanych przez komponent wojskowy w trakcie dostarczania lub osłony pomocy humanitarnej. Należy podkreślić, że w tym wypadku organizacje pozarządowe i międzynarodowe odgrywają główną rolę w niesieniu pomocy uchodźcom, mimo że wsparcie udzielane przez komponent wojskowy może mieć kluczowy (decydujący) wpływ na osiągnięcie celu ich działań.

---

<sup>224</sup> Tamże, s. 34.

Bazując na doświadczeniach z dotychczasowych operacji humanitarnych, można stwierdzić, że siły zadaniowe mogą być zobligowane do budowy, a następnie utrzymania obozów dla poszkodowanej ludności.

Jeżeli liczba uchodźców przybywających do danego państwa gwałtownie rośnie, to prowadzi to zwykle do kryzysu humanitarnego. Możliwości lokalnych władz nader często są bowiem niewystarczające do przyjęcia masowo napływającej ludności i zachodzi wówczas potrzeba zbudowania dla nich specjalnych obozów. W przygotowaniu tej specyficznej infrastruktury główną rolę odgrywa UNHCR. Jednakże wnioski z dotychczasowych operacji wskazują, że coraz częściej w budowę obozów dla uchodźców zaangażowany jest także komponent wojskowy. Jako przykład potwierdzający niniejsze stwierdzenie można wskazać kryzys w Kosowie, w 1999 roku. Z tego powodu Sojusz Północnoatlantycki przeprowadził typową operację humanitarną „Allied Harbour”, której zasadnicze aspekty wyjaśniono w rozdziale drugim niniejszego studium. Amerykanie natomiast nadali tej operacji oraz wydzielonym przez nich siłom zadaniowym własny kryptonim „Shining Hope”. W ramach tej operacji zbudowano między innymi na terenie Albanii obozy przejściowe dla uchodźców z Kosowa. Amerykańskie siły zadaniowe przygotowały prawdopodobnie największy obóz „Hope”, który mógł przyjąć 20 tysięcy uchodźców. Obóz ten był zarządzany przez organizację CARE<sup>225</sup>.

Rezultaty uzyskane w wyniku przeprowadzonej analizy dotychczasowych operacji o charakterze reagowania kryzysowego pozwalają na sformułowanie wniosku wskazującego na konieczność zapewnienia **ochrony uchodźcom i wygnańcom**, którzy mogą stać się obiektami ataków dla zwaśnionych stron konfliktu, lub będą prześladowani przez agencje i instytucje państwa pełniące funkcję gospodarza. Zwyczajowo administrowaniem obozów dla uchodźców zajmują się organizacje międzynarodowe i pozarządowe, bez wsparcia ze strony komponentu wojskowego. W sytuacjach szczególnych jednostki wojskowe mogą być jednak potrzebne do zapewnienia bezpieczeństwa.

Mimo iż zadanie to będzie stawiane głównie komponentowi lądowemu, to siły powietrzne mogą również wnieść stosowny wysiłek na rzecz obrony uchodźców i wygnańców. Osłona z powietrza obozów dla poszkodowanej ludności nabiera szczególnego znaczenia w sytuacji, gdy zwaśnione strony lub chociażby jedna z nich dysponuje lotnictwem, którego może w każdej chwili użyć. W takim wypadku racjo-

---

<sup>225</sup> Tamże, s. 34.

nalnym rozwiązaniem wydaje się być wprowadzenie strefy zakazu lotów i skuteczne jej wymuszanie przez lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze. Taki sposób wykonania zadań sprawdził się w praktyce, co starano się wykazać w rozdziale drugim niniejszego opracowania, w operacji „Provide Comfort”. Mimo iż od jej zakończenia upłynęło wiele lat, to ocenia się, że nadal jest to najlepszy sposób wykorzystania lotnictwa do realizacji tego de facto typowego zadania dla komponentu lądowego lub sił specjalnych.

Uzasadnione są prognozy wskazujące, że obozy dla uchodźców mogą stać się źródłem przemocy i niestabilności. Przystępność obejmująca kradzieże, gwałty i morderstwa może być przysłowiową „epidemią” zarażającą mieszkańców tych obozów, jak to miało miejsce w Somalii i Zairze. Miejscowi przywódcy ugrupowań zbrojnych mogą rekrutować żołnierzy (partyzantów) spośród uchodźców, a same obozy, w skrajnym przypadku mogą się przeobrazić w typowe bazy wojskowe, które ze względu na swój humanitarny status będą bardzo bezpieczne. W Somalii wiele centrów dystrybucji żywności znajdowało się w rejonach kontrolowanych przez Mohameda Aidida. W rezultacie ludność z innych części kraju przybywała do tych rejonów, wzmacniając tym samym potęgę tego przywódcy.

Czasami obozy uchodźców mogą przyczynić się do zwiększenia napływu nowej fali uchodźców, lub zmniejszenia zainteresowania powrotem do miejsc stałego zamieszkania. Takie zjawisko wydaje się normalne, szczególnie w sytuacji, gdy ludzie ci stracili nie tylko swoje mieszkania, ale również podstawowe środki do życia. W takim wypadku, większość poszkodowanych ludzi pobyt w obozach traktuje jako najlepsze rozwiązanie tymczasowe. Paradoksalnie więc dobre wyżywienie i schronienie mogą niekorzystnie wpłynąć na motywację uchodźców do powrotu.

Przypuszcza się, że wszechstronna kampania informacyjna może być wręcz niezbędna do zatrzymania kolejnych fal uchodźców i wysiedleńców. Wyolbrzymiane meldunki oraz rozchodzące się plotki mogą spowodować, że ludzie będą uciekać przed nieistniejącym zagrożeniem, lub poszukiwać pomocy, której nie da się udzielić. Sytuacja taka miała miejsce w Rwandzie, gdzie ekstremistyczna propaganda Hutu utwierdziła w przekonaniu większość członków tego plemienia o krwawych zamiarach nowego rządu w stosunku do nich. Takie podsycanie atmosfery zagrożenia przyczyniło się do masowej ucieczki Hutu poza granice kraju. Przeciwdziałanie tej propagandzie było więc istotnym elementem działań prowadzonych przez organiza-

cje i agencje zaangażowane w operację „Suport Hope”. Lotnictwo może być jedynie jednym z wielu uczestników zakrojonej na szeroką skalę kampanii informacyjnej.

**Zabezpieczenie powrotu uchodźców lub przesiedleń** jest niezwykle ważnym elementem w procesie mającym na celu osiągnięcie stabilizacji w danym regionie lub państwie. Pobyt w obozach nie jest rozwiązaniem długoterminowym. Ostatecznie uchodźcy powinni wrócić do miejsc ich poprzedniego zamieszkania lub ewentualnie osiedlić się w nowych miejscowościach. Ich powrót jest bowiem niezbędny do ostatecznego rozwiązania konfliktu. W Bośni, Kosowie i w Rwandzie powrót uchodźców budził największe obawy decydentów politycznych negocjujących porozumienia pokojowe.

Uchodźcy nie będą mogli wrócić do kraju, jeśli ich bezpieczeństwo jest zagrożone. W północnym Iraku Kurdowie odrzucili propozycję powrotu, obawiając się represji sił rządowych. Wycofanie tych wojsk było zatem warunkiem koniecznym do rozpoczęcia ich przerzutu do miejscowości, w których zamieszkiwali przed powstaniem. W Bośni, mimo upływu wielu lat od zakończenia wojny, uchodźcy nadal odrzucają propozycje powrotu w wypadku, gdy ich domostwa znajdują się w regionie zdominowanym przez inną grupę etniczną.

Połączone siły zadaniowe mogą zapewnić bezpieczeństwo powracającym uchodźcom, lecz stan taki należy traktować jako przejściowy. Zakłada się bowiem, że komponent wojskowy nie będzie realizował tego rodzaju zadania w dłuższym okresie i w takim składzie, który zagwarantowałby skuteczną obronę uchodźców. W rezultacie więc relatywnie niewielka liczba mniejszości narodowych powróciła do Bośni, mimo ogromnego wysiłku włożonego przez społeczność międzynarodową w tym względzie. Przyjmuje się, że w przyszłych operacjach humanitarnych zadanie to ze względu na jego charakter wymagający utrzymania bliskiego kontaktu z ludnością cywilną będzie wykonywane wyłącznie przez komponent lądowy sił zadaniowych. W tym wypadku nie należy oczekiwać jakichś rewolucyjnych zmian.

#### **3.3.4. Wymuszanie pokoju w aspekcie działań humanitarnych**

Wymuszanie pokoju jest jedną z najważniejszych i najtrudniejszych do wykonania operacji zakwalifikowanych do grupy operacji wsparcia pokoju<sup>226</sup>. Zgodnie z zapisami zawartymi w tej doktrynie operacje humanitarne mogą być prowadzone

---

<sup>226</sup> Zob. Allied Joint Publications AJP-3.4., *Non-Article 5 Crisis Response Operations*, NATO MAS, Brussels 2004.

równolegle z innymi operacjami uznanymi za działania wsparcia pokoju, czego przykładem były operacje w Somalii i w Bośni i Hercegowinie. Uwzględniając jednak założenia mówiące o stworzeniu odpowiednich warunków do rozpoczęcia działań humanitarnych, można sądzić, że wymuszanie pokoju będzie realizowane z niewielkim wyprzedzeniem czasowym a osiągnięte powodzenie można uznać za warunek konieczny do rozpoczęcia typowych działań humanitarnych. Takie podejście będzie charakterystyczne dla wielofunkcyjnych operacji antykryzysowych (reagowania kryzysowego). W tym wypadku wydaje się, że wymuszenie pokoju można potraktować również jako zadanie, w którego wykonaniu będzie partycypowało lotnictwo.

Wymuszanie pokoju może obejmować wprowadzenie sankcji, odseparowanie zwalczających się wcześniej stron oraz ich rozbrojenie. Wymuszanie często jest skoncentrowane na wojskowych aspektach porozumienia pokojowego podpisanego przez strony konfliktu. Celem takiego porozumienia jest przeciwdziałanie lub powstrzymanie eskalacji przemocy, a tym samym i nawrotu otwartego konfliktu zbrojnego.

Połączone siły zadaniowe mogą wymuszać sankcje wprowadzone w stosunku do stron lub strony konfliktu, zwykle zgodnie z rezolucją ustanowioną przez Radę Bezpieczeństwa ONZ. Sankcje mogą obejmować ograniczenia w zakresie przepływu różnego rodzaju produktów, uzbrojenia oraz wojskowego zaopatrzenia do regionu objętego konfliktem.

Reprezentatywnym przykładem wymuszania sankcji były działania w rejonie Zatoki Perskiej. Od 17 sierpnia 1990 roku Stany Zjednoczone wraz z ich europejskimi sojusznikami rozpoczęły bowiem wymuszanie ekonomicznego embarga wprowadzonego przeciwko Irakowi, prowadząc operację na morzu. W szczytowym okresie tej operacji w wymuszanie embarga zaangażowane były okręty z 14 państw<sup>227</sup>. We wrześniu 1991 roku Rada Bezpieczeństwa ONZ przyjęła rezolucję nr 713, wprowadzającą embargo na dostawy broni i uzbrojenia do Jugosławii. Rezolucja ta dotyczyła Federacyjnej Republiki Jugosławii, która zaatakowała niepodległą Chorwację. Sojusz Północnoatlantycki zaangażował się w wymuszanie sankcji, prowadząc na Adriatyku operacje „Maritime Monitor” oraz „Maritime Guard”.

Każda taka operacja była i należy przyjąć, że będzie wspierana przez lotnictwo. W tym wypadku, co potwierdziły wnioski z wcześniejszych operacji wysiłek lotnictwa skupia się na realizacji misji typowo defensywnych oraz obserwacyjnych i roz-

<sup>227</sup> D. Byman, I. Lesser, B. Pimie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening...*wyd. cyt., s. 35.

poznawczych. A zatem lotnictwo może wykonywać głównie misje wywiadowcze, obserwacyjne i rozpoznawcze (tzw. ISR), dowodzenia oraz osłony innych komponentów. W wypadku wymienionych wcześniej operacji lotnictwo wspierało komponent morski, który był ich głównym wykonawcą. Dzięki temu każde niepożądane zachowanie sił zbrojnych państwa w stosunku, do którego zastosowano sankcje może być szybko i w sposób bezinwazyjny ujawnione, a organy decyzyjne mają więcej czasu na podjęcie decyzji właściwej do sytuacji. Znaczenie wsparcia lotniczego dla sił zadaniowych wymuszających sankcje odzwierciedlone zostało między innymi w amerykańskiej doktrynie poświęconej operacjom pozawojennym (innym niż wojna)<sup>228</sup>.

Można przyjąć zatem, że wymuszanie sankcji będzie realizowane przez wszystkie komponenty połączonych sił zadaniowych, w tym i przez lotnictwo. Trzeba jednak zaznaczyć, iż związek wymuszania sankcji z operacjami humanitarnymi może mieć miejsce w wielofunkcyjnych operacjach reagowania kryzysowego.

Nie mniej ważnym od wymienionych wcześniej zadaniem realizowanym przez połączone siły zadaniowe będzie **separacja zwaśnionych stron**. Siły te mogą bowiem wymuszać ustalenia porozumienia pokojowego, separując zwaśnione strony poprzez wprowadzenie stref buforowych, w których stronom konfliktu zabrania się rozmieszczania sił zbrojnych. Organizacja Narodów Zjednoczonych tradycyjnie monitoruje, a nie wymusza respektowanie stref buforowych. Za charakterystyczne przykłady takiego działania można uznać strefę separacji pomiędzy Izraelem a Syrią, monitorowaną przez siły ONZ od czerwca 1974 roku oraz strefę zdemilitaryzowaną pomiędzy Irakiem i Kuwejtem, kontrolowaną także przez ONZ od maja 1991 roku. Warto podkreślić, że w przeciwieństwie do ONZ siły Sojuszu Północnoatlantyckiego wymuszały strefy buforowe między innymi w Bośni oraz w Kosowie.

Z przytoczonych tu przykładów wyraźnie wynika, że zadanie to wykonywał jedynie komponent lądowy. Zakłada się, że również w przyszłych operacjach humanitarnych będzie on dominującym wykonawcą tego zadania. Należy zwrócić uwagę, że stereotypowe podejście do separacji stron konfliktu zawsze odnosiło się do działań na lądzie. Wydaje się, że separacja stron może dotyczyć również powietrznego wymiaru działań. Wymiar ten może nabrać szczególnego znaczenia w sytuacji, gdy strony konfliktu dysponują dużym potencjałem lotniczym, którego mogą w każdej chwili użyć. Blokowanie z powietrza lotnisk powinno uniemożliwić im wykorzystanie

---

<sup>228</sup> Zob. Air Force Doctrine Document 2-3, *Military Operations Other Than War*, 3 July 2000, s. 13.

tego potencjału. Taki sposób działania można zatem uznać za szczególną odmianę separacji zwaśnionych stron.

Połączone siły zadaniowe mogą wymuszać ustalenia porozumienia pokojowego odnoszące się do rozbrojenia, demobilizacji i demilitaryzacji sił zbrojnych stron konfliktu. W Somalii siły zbrojne Stanów Zjednoczonych konfiskowały różne typy uzbrojenia, szczególnie zaś samochody terenowe i ciężarówki z zamontowanymi ciężkimi karabinami maszynowymi, wprowadzając jednocześnie licencję na broń palną. Z kolei w Bośni siły zbrojne NATO wymuszały rozbrojenie zgodnie z porozumieniem zawartym w Dayton. W Kosowie natomiast sojusznicze siły zadaniowe rozbrajały formacje zbrojne Wyzwoleńczej Armii Kosowa, zgodnie z porozumieniem osiągniętym z jej przywódcami.

Na podstawie uzyskanych rezultatów badań można założyć, że w przyszłych operacjach humanitarnych największy wkład w tym zakresie wniesie komponent lądowy. Jeśli uwzględni się jednak, że rozbrojenie stron konfliktu będzie obejmowało również ich ciężkie uzbrojenie, to lotnictwo może także partycypować, oczywiście tylko w ograniczonym zakresie, w wykonaniu tego zadania. Zakładając bowiem, przez analogię do operacji w Bośni i Hercegowinie, że zarekwirowane stronom konfliktu ciężkie uzbrojenie musi być składowane w wytypowanych przez kompetentną organizację międzynarodową (np. ONZ) koszarach wojskowych lub innych nadających się do tego obiektach, to nadzór nad tymi obiektami może przejąć lotnictwo<sup>229</sup>. Ocenia się, że doskonale predysponowane do tego są bezzałogowe aparaty latające. Prowadząc całodobową obserwację, aparaty te będą w stanie wykryć każdą niepożądaną obecność sił stron konfliktu i ewentualne próby zaboru (przejęcia) ciężkiego uzbrojenia. Można przyjąć zatem, że lotnictwo w sposób pośredni będzie także w stanie wykonywać to nietypowe dla niego zadanie, za jakie uznaje się rozbrojenie zwaśnionych stron konfliktu.

Połączonym siłom zadaniowym mogą być przydzielone zadania, których z pewnością nie będzie wykonywało lotnictwo. Do tych zadań można zaliczyć: przywracanie porządku, powstrzymanie eskalacji przemocy oraz pomoc w przywróceniu władz cywilnych. Mimo to uznano, że celowe będzie ich wyjaśnienie.

Wyniki badań wykazały, że siły te nader często otrzymywały nieprecyzyjne wytyczne, takie jak chociażby przywrócenie porządku lub zapewnienie bezpiecznego

---

<sup>229</sup> M. Marszałek, *Siły powietrzne w sojuszniczych i koalicyjnych operacjach pozawojennych XXI wieku*, „Myśl Wojskowa” 2003, nr 6, s. 67.

środowiska operacyjnego. Zwykle zadania te połączone siły zadaniowe wykonywały we współdziałaniu z ONZ. Z oczywistych powodów dowódcy sił zadaniowych starają się raczej unikać wykonywania tego rodzaju misji. Zdania te są bowiem typowymi zadaniami, jakie powinny realizować lokalne siły policyjne, a nie obce wojska interwencyjne. Należy jednak zaznaczyć, że w początkowych fazach przyszłych kompleksowych operacji o charakterze reagowania kryzysowego siły zadaniowe mogą nie mieć innego wyboru. Co więcej, coraz częściej przyjmuje się, że komponent wojskowy powinien być przygotowany do wykonania zadań, które mogą przekraczać możliwości miejscowych sił policyjnych.

Połączone siły zadaniowe nie mogą unikać odpowiedzialności za utrzymanie porządku publicznego, szczególnie w początkowej fazie operacji. W Bośni i Hercegowinie siły sojusznicze wielokrotnie interweniowały w sytuacji, gdy dochodziło do eskalacji przemocy pomiędzy różnymi grupami etnicznymi. Szczególną troskę w tym względzie wzbudzała miejscowość Brcko, które przed rozpoczęciem wojny było w przeważającej mierze zamieszkane przez Muzułmanów. W trakcie działań wojennych Serbowie zajęli to miasto, wypierając z niego mieszkańców muzułmańskich, ponieważ leżało w wąskim gardle korytarza łączącego zachodnią i wschodnią część ich terytorium. Brcko znajdowało się pod międzynarodową kontrolą. Stale utrzymywano tam batalion amerykański, który wielokrotnie skutecznymi interwencjami nie dopuścił do eskalacji przemocy<sup>230</sup>.

Komponent wojskowy może wykonywać także zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa dostojnikom politycznym oraz utrzymaniem porządku w trakcie wyborów i sesji parlamentu. W Bośni siły sojusznicze zapewniły bezpieczeństwo umiarkowanemu przywódcy Serbów w Banja Luce, który pozostawał w opozycji w stosunku do zwolenników twardej linii politycznej w Pale. W dniu 8 października 1997 roku lądowe jednostki NATO we współdziałaniu ze śmigłowcami bojowymi przeprowadziły skuteczną interwencję, której celem było zapobieżenie starciom pomiędzy siłami policyjnymi lojalnymi w stosunku do nowo wybranego prezydenta Biljana Plavšića, a jednostkami policyjnymi wiernymi Radovanowi Karadžićowi. Okazało się, że w ciągu kilku miesięcy frakcja skupiona wokół Pale straciła całkowicie władzę, a sam Radovan Karadžić stał się uciekinierem ściganym za zbrodnie wojenne.

Reasumując, zakłada się, że lotnictwo ze względu na posiadane możliwości bojowe (operacyjne) może wykonywać znaczną część zadań stawianych połączo-

---

<sup>230</sup> Tamże, s. 42.

nym siłom zadaniowym (sojuszniczym lub koalicyjnym) w przyszłych operacjach humanitarnych. Zakres tych zadań będzie determinowany potrzebami wynikającymi ze środowiska operacyjnego. Lotnictwo może zatem realizować zadania wymagające użycia zarówno jego bojowych, jak i niebojowych środków. Największy zakres zadań będzie wykonywało, podobnie jak to miało miejsce do tej pory, w operacjach wielofunkcyjnych, szczególnie zaś obejmujących jednoczesną potrzebę wymuszania pokoju oraz niesienia pomocy humanitarnej w tym samym obszarze. Najmniejszy natomiast – w typowych operacjach humanitarnych, które będą prowadzone za zgodą państwa poszkodowanego w wyniku klęski żywiołowej lub poważnej awarii technicznej. Osiągnięcie celów operacji zarówno w jednym, jak i drugim przypadku będzie wymagało sformowania połączonych sił zadaniowych, którego elementem będzie lotnictwo.

### 3.4. Połączone siły zadaniowe

Organizacja połączonych sił zadaniowych wydzielonych do operacji humanitarnych prowadzonych na terenie innego państwa, jak podkreślili autorzy doktryny Joint Publication 3-07.6 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, jest bardzo podobna do standardowej organizacji wojskowej obejmującej dowódcę, element dowodzenia oraz siły wyznaczone do wykonania operacji<sup>231</sup>. Zwrócili także uwagę na fakt, z czym należy się zgodzić, że sama istota operacji humanitarnych narzuca niejako konieczność zwiększenia w siłach zadaniowych elementów wsparcia, kosztem typowych elementów bojowych.

Formowanie wielonarodowych lub sojuszniczych sił zadaniowych jest oparte na projektowaniu organizacji. Projektowanie, inaczej mówiąc: tworzenie struktury, jak stwierdził Paweł Tyrała, występuje w zasadzie w dwóch przypadkach: powoływania nowej instytucji lub reorganizacji, nazywanej także modernizacją już istniejącej<sup>232</sup>. Pierwszy z tych przypadków może mieć miejsce w sytuacji tworzenia od podstaw wielonarodowych lub sojuszniczych sił zadaniowych. Natomiast drugi przypadek może wystąpić w sytuacji tworzenia sił koalicyjnych opartych na już istniejących strukturach jednego z amerykańskich zespołów zadaniowych<sup>233</sup>.

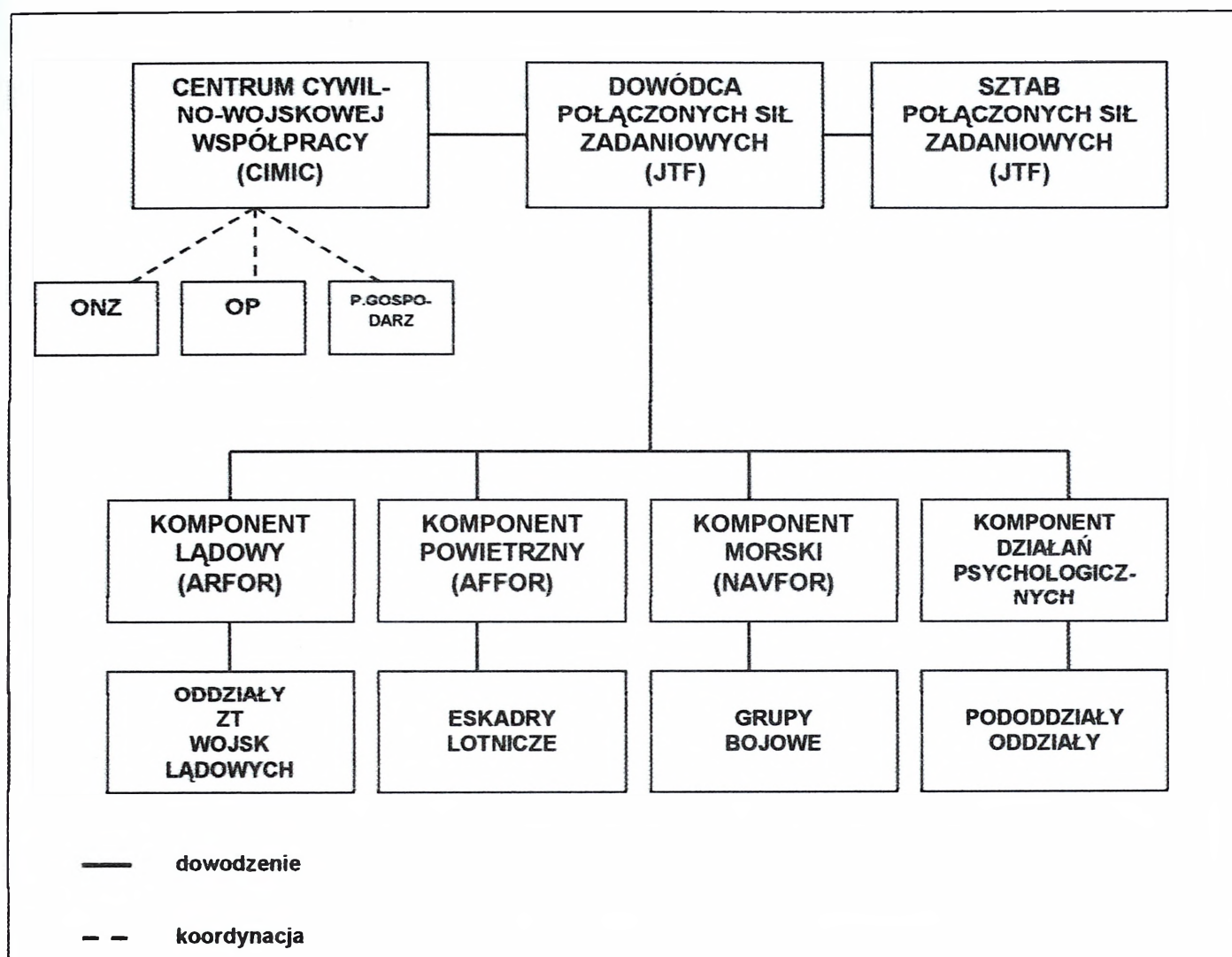
<sup>231</sup> Joint Publication 3-07.6 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, 15 August 2001, s. III-1.

<sup>232</sup> P. Tyrała, *Kierowanie, organizowanie, zarządzanie. Zarys prakseologii*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2001, s. 73.

<sup>233</sup> Należy bowiem zaznaczyć, że Amerykanie takie zespoły mają już wyznaczone zawczasu.

Biorąc pod uwagę, że cel lub cele działania tworzonych sił zadaniowych (lub modernizowanych) są z góry narzucane, zasadniczą czynnością w procesie projektowania struktur organizacyjnych jest podział celu głównego na cele pośrednie i wyprowadzenie z tych celów funkcji, jakie powinny spełniać te siły w przyszłej operacji humanitarnej. Uogólniając, projektowanie organizacji, a tym samym i sił zadaniowych, jest ustaleniem najodpowiedniejszej struktury organizacyjnej przy założonej strategii, zasobach osobowych, dysponowanym sprzęcie wojskowym oraz zadaniach, które mają wykonać te siły. Należy zwrócić uwagę, że duży wpływ na rozwój organizacji, za jaką można uznać połączone siły zadaniowe, ma środowisko. Siły te formowane z myślą o udziale w operacji humanitarnej powinny stanowić system otwarty, co zapewni integrację wsparcia wojskowego z działalnością humanitarną prowadzoną przez wyspecjalizowane organizacje cywilne. Wydaje się, że idea połączonych sił zadaniowych sprawdziła się w dotychczasowych operacjach na tyle, iż będzie rozwijana w przyszłych operacjach humanitarnych. Trzeba jednak pamiętać, że w tego rodzaju operacjach siłom tym będą stawiane zadania w znacznym stopniu odbiegające od zadań, jakie wykonywałyby ich poszczególne elementy składowe w typowych działaniach wojennych. Hipotetyczna konfiguracja połączonych sił zadaniowych, które mogą być powołane i sformowane do udziału w operacjach humanitarnych może obejmować elementy przedstawione na rysunku 18.

Taka struktura umożliwi spełnienie wymagań dowódcy sił zadaniowych związanych z właściwym przepływem wszelkich informacji oraz koordynacji działań. W zależności od wielkości tych sił, poszczególne komponenty mogą być podzielone na mniejsze komórki organizacyjne. Najważniejszym wymogiem, który powinny spełniać wszystkie komponenty sił zadaniowych oraz komórki wchodzące w ich skład jest interoperacyjność.



Źródło: Opracowanie własne

Rys. 18. Prawdopodobna konfiguracja połączonych sił zadaniowych

Problem ten dotyczy zarówno całych sił zadaniowych, jak i samego komponentu powietrznego, który (jak udowodniono w niniejszym studium) wielokrotnie odgrywał bardzo ważną, a w niektórych operacjach nawet dominującą rolę. Wielkość, skład i struktura organizacyjna tego komponentu powinny zapewnić wykonanie postawionych mu zadań, których zakres może być stosunkowo duży i zróżnicowany. Nawet w operacjach humanitarnych, co wykazano w rozdziale drugim, nie wolno bagatelizować mogącego wystąpić zagrożenia<sup>234</sup>. Stąd też w sytuacjach, gdy operacje humanitarne będą prowadzone w środowisku wrogim siłom zadaniowym i komponentowi powietrznemu w jego składzie musi znaleźć się element bojowy. Element ten będzie starał się zapewnić bezpieczeństwo działającym w terenie organizacjom cywilnym oraz jednostkom wojsk lądowych i sił specjalnych. W skład komponentu po-

<sup>234</sup> **Zagrożenie** jest zjawiskiem dominującym w czasie działań wojennych i stosunkowo często występujących klęsk żywiołowych, katastrof oraz groźnych awarii. Chodzi tu głównie o zagrożenie życia ludzkiego i zdrowia oraz tych elementów materialnego środowiska człowieka, które decydują o dalszej jego egzystencji. Zob. tamże, s. 76.

wietrznego powinny zatem wejść zarówno samoloty bojowe mogące skutecznie przeciwstawić się potencjalnym zagrożeniom powietrznym, jak i efektywnie interweniować w wypadku bezpośredniego zagrożenia występującego na lądzie.

Istotną częścią komponentu powietrznego powinny być środki rozpoznania i to zarówno pilotowane, jak i bezzałogowe aparaty latające. Wypełnianie funkcji rozpoznawczych i obserwacyjnych jest bowiem bardzo ważnym obszarem zaangażowania komponentu powietrznego praktycznie we wszystkich rodzajach operacji. Na podstawie uzyskanych wyników badań można stwierdzić, że nie inaczej jest w wypadku operacji humanitarnych. Informacje rozpoznawcze będą zatem niezbędne zarówno na etapie przygotowania, jak i prowadzenia operacji humanitarnej, szczególnie we wrogim środowisku.

Oprócz wymienionych elementów bojowych i rozpoznawczych w składzie komponentu powietrznego powinny znaleźć się także środki powietrzne zabezpieczające działanie zasadniczych sił lotnictwa. Przede wszystkim chodzi tu o samoloty tankowania w powietrzu oraz samoloty wczesnego wykrywania i kontroli (AWACS).

Istotną rolę w przyszłych operacjach humanitarnych mogą odegrać również samoloty JSTARS, które przeznaczone są do wykrywania, lokalizacji oraz identyfikacji i śledzenia obiektów naziemnych, a także kierowania środkami rażenia „powietrze-powietrze” („ziemia-ziemia”). Rozpoznanie prowadzone przez te samoloty umożliwi siłom zadaniowym szybką reakcję na wszelkie zmiany zachodzące w środowisku operacyjnym oraz zagwarantuje komfort działania w warunkach przewagi informacyjnej. System ten ze względu na możliwości wykrywania środków powietrznych może być wykorzystywany także do wsparcia działań samolotów AWACS.

Można przyjąć, że skład komponentu powietrznego będzie uzupełniony bezzałogowymi aparatami latającymi, których przydatność została potwierdzona we wcześniejszych operacjach.

Amerykańskie samoloty V-22 „Osprey” lub ich odpowiedniki mogą być szczególnie użyteczne w wypadku prowadzenia operacji w ubogim pod względem infrastruktury regionie. Zmiennopłaty, na co zwrócił uwagę Jerzy Gotowała, ze względu na przestawialność płaszczyzny środków ciągu, posiadają możliwości pionowego startu i lądowania, a także wykonywania lotu horyzontalnego z dużą prędkością. Samoloty te mogą wykonywać zadania bojowe z pokładu lotniskowca i manewrować

w powietrzu zarówno w zakresie samolotowym, jak i śmigłowcowym<sup>235</sup>. Mogłyby one przejąć część zadań wykonywanych wcześniej przez śmigłowce transportowe. Można przyjąć, że środki te będą szczególnie przydatne do wykonywania misji transportowych, które będą realizowane w obszarze operacji (taktyczny transport powietrzny).

Należy zgodzić się z poglądami autorów cytowanej doktryny JP 3-07.6, którzy wyraźnie wyartykułowali znaczenie komponentu sił specjalnych w składzie sił zadaniowych przewidzianych do użycia w operacji humanitarnej. Jednostki sił specjalnych, szczególnie w przypadku prowadzenia operacji humanitarnej we wrogim środowisku, są wręcz nieocenione. Możliwości bojowe tych jednostek umożliwiają nie tylko przyjmowanie i dystrybucję pomocy humanitarnej, ale również ochronę cierpiącej ludności w obozach dla uchodźców oraz w strefach bezpieczeństwa. Zakłada się, że będą one wykonywały także zadania związane z osłoną (ochroną) lotnisk oraz ich infrastruktury, a także przybywających z pomocą humanitarną samolotów.

Przyjmuje się, że w operacjach humanitarnych nie mniej ważną rolę, jak wymienione wcześniej elementy sił zadaniowych, może odegrać komponent działań psychologicznych. Jego liczebność będzie uwarunkowana wielkością rejonu, w którym będzie prowadzona operacja humanitarna. Sprzęt i wyposażenie tego komponentu powinny umożliwić mu prowadzenie szeroko zakrojonej kampanii informacyjnej wśród miejscowej ludności.

### **3.5. Zasady prowadzenia operacji humanitarnych**

Działania sił zbrojnych są wówczas skuteczne, gdy ich użycie opiera się na określonych zasadach<sup>236</sup>. Prawdopodobnie ta odnosi się także do lotnictwa. Należy podkreślić, że w wyniku wcześniej przeprowadzonych operacji humanitarnych wypracowano zasady użycia sił zbrojnych oraz ich poszczególnych komponentów takie, jak: celowość, jedność wysiłku, bezpieczeństwo, ograniczenie, legalność i wytrzymałość. Na podstawie uzyskanych wyników badań można stwierdzić, że reguły te mają uniwersalny charakter i znajdują zastosowanie w większości operacji zakwalifikowanych do grupy operacji reagowania kryzysowego spoza artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego.

<sup>235</sup> J. Gotowała, *Lotnictwo XXI wieku*, AON, Warszawa 2002, s. 51.

<sup>236</sup> B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002, s. 56.

## **Celowość**

Osiągnięcie celu operacji humanitarnej wymaga zarówno od dowódcy, jak i oficerów zajmujących się planowaniem zrozumienia, że istota tego rodzaju operacji diametralnie różni się od typowych działań bojowych na dużą skalę, utożsamianych z wojną. A zatem cele formułowane połączonym siłom zadaniowym w operacjach humanitarnych będą także inne od celów, jakie by im stawiono w działaniach bojowych. Jednostki wojskowe wyznaczone do przeprowadzenia operacji humanitarnych mogą stosować przemoc zbrojną proporcjonalnie do zagrożenia w zakresie niezbędnym do wykonania misji. Jednoznacznie zdefiniowane zadania i wyraźnie określona rola połączonych sił zadaniowych powinny ułatwić im osiągnięcie celu operacji humanitarnej. Należy podkreślić, że cele operacji humanitarnych powinny być możliwe do osiągnięcia. Mimo iż stwierdzenie to wydaje się oczywiste, to nie zawsze znajdowało ono odzwierciedlenie w praktyce. Argumentów potwierdzających słuszność tej tezy dostarczyły między innymi wnioski z operacji „Southern Watch”, w której cel sformułowany lotnictwu już z założenia był nieosiągalny. Trudno bowiem wyobrazić sobie, by lotnictwo koalicyjne mogło samodzielnie, bez użycia komponentu lądowego doprowadzić do zakończenia prześladowania szyitów przez reżim Saddama Husajna. Niemniej ważne znaczenie ma precyzyjne określenie czasu trwania operacji oraz jednoznaczne zdefiniowanie pożądanego stanu końcowego. Wszyscy uczestnicy operacji humanitarnych powinni je tak samo rozumieć i respektować.

## **Jedność wysiłku**

Aby osiągnąć jedność wysiłku, autorzy doktryny FM100-23.1 zalecają, by dowódcy sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych, dowodząc w operacjach humanitarnych: współdziałali z organizacjami rządowymi Stanów Zjednoczonych, stosując się także do ich zaleceń; ustanowili przejrzysty zakres uprawnień dla wydzielonego do operacji humanitarnej komponentu wojskowego; przewidywali problemy mogące wystąpić w zakresie osiągnięcia jedności wysiłku w operacji humanitarnej.

Ponadto autorzy doktryny FM100-23.1 zwrócili uwagę na zdecydowanie większy wpływ czynników politycznych i dyplomatycznych na system dowodzenia i kontroli organizowany, do sprawnego przeprowadzenia operacji humanitarnych.

## **Bezpieczeństwo**

Spełnienie jednego z najważniejszych wymogów, który urósł do roli reguły w operacjach humanitarnych, jakim jest bezpieczeństwo wymaga, od dowódców połączonych sił zadaniowych zapewnienia ochrony (obrony) jednostkom wojskowym

uczestniczącym w operacjach humanitarnych<sup>237</sup>. Powinni oni dostrzegać zatem konieczność użycia przemocy zbrojnej proporcjonalnej do zagrożenia występującego w środowisku, w którym prowadzona jest (lub będzie) operacja humanitarna. W doktrynie podkreślono również fakt, że dowódcom nie wolno lekceważyć ryzyka grożącego siłom zadaniowym zarówno w środowisku przyjaznym, jak i wrogim. W związku z tym dowódcy mają niepodważalne prawo do przejścia od typowych misji o charakterze pokojowym do bojowych, jeśli tylko zajdzie taka konieczność.

### **Ograniczenie**

W doktrynie FM100-23.1 wyartykułowano także znaczenie innej zasady charakterystycznej dla operacji humanitarnych, jaką jest ograniczenie. Respektowanie tej zasady zapewnia wykorzystanie możliwości operacyjnych sił zadaniowych w sposób rozsądny. Dowódcom sił zadaniowych oraz ich poszczególnych komponentów powinno się wprowadzać stosowne ograniczenia w zakresie wykonania operacji humanitarnych. Powinni otrzymać również przejrzyste i precyzyjne reguły użycia siły (ROE). Trzeba bowiem wyraźnie podkreślić, że nadmierne zastosowanie przemocy zbrojnej może niekorzystnie wpłynąć na legalność działania i neutralność połączonych sił zadaniowych. Należy zrozumieć, że ograniczenie nie ma na celu utrudnienia wykonania operacji, a wyłącznie zapobieżenie incydentom, które mogłyby spowodować poważne konsekwencje polityczne. Praktyczna implementacja tej zasady wymaga ustanowienia właściwych kanałów pozwalających na stosowne modyfikowanie reguł użycia siły w sytuacjach szczególnych.

### **Legalność**

Zasada ta nawiązuje do konieczności stosowania się do usankcjonowanych przez społeczność międzynarodową standardów prawnych. Operacje humanitarne nie powinny naruszać, a tym bardziej łamać obowiązujących norm prawnych. Odnosi się to również do prawa obowiązującego na terenie poszkodowanego państwa. Przestrzeganie tej zasady umożliwia (zapewnia) osiągnięcie i utrzymanie legalności operacji humanitarnych. Dostarczanie oraz dystrybucja pomocy humanitarnej nie powinny być przywiązane do konkretnej grupy politycznej, etnicznej, socjalnej, ekonomicznej, czy też religijnej. Połączone siły zadaniowe muszą więc jednakowo traktować społeczeństwo poszkodowanego państwa, nie kierując się żadnymi sympatiami czy też antypatiami.

---

<sup>237</sup> Reguła ta ma bardzo duże znaczenie nie tylko w operacjach humanitarnych, ale praktycznie we wszystkich operacjach zakwalifikowanych do grupy reagowania kryzysowego.

**Wytrwałość** wyraża się w konsekwentnym realizowaniu zadań i osiągnięciu celów operacji. Bardzo ważne znaczenie ma tu racjonalne działanie ukierunkowane na osiągnięcie nie tylko celów krótkoterminowych, ale także długoterminowych. Dlatego też autorzy doktryn poświęconych operacjom humanitarnym zwracają uwagę na potrzebę balansowania między szybkim osiągnięciem celów, które mają krótkotrwały wpływ na rezultaty operacji, a długofalową strategią działania umożliwiającą osiągnięcie pożądanego stanu końcowego.

### **3.6. Ogólne założenia koncepcji przyszłych operacji humanitarnych z udziałem lotnictwa**

Koncepcja przyszłych operacji humanitarnych powinna zakładać, podobnie jak w większości innych operacji wojskowych, że rozwinięcie sił w terenie będzie realizowane fazowo. Założenie to dotyczy przede wszystkim operacji wielofunkcyjnych, których jednym z elementów są działania humanitarne. Takie podejście zapewnia bowiem obecność w rejonie operacji humanitarnej w pierwszej kolejności tych sił, które są niezbędne do jej rozpoczęcia oraz przygotowania bazy dla sił głównych. Bazując na rezultatach analizy misji, dowódca połączonych sił zadaniowych powinien określić zatem, jakie pakiety sił są mu potrzebne do rozwinięcia w pierwszej kolejności w obszarze objętym kryzysem humanitarnym. Należy założyć, że zadaniem tych sił będzie dokonanie oceny sytuacji w obszarze przyszłej operacji oraz stworzenie odpowiednich warunków do przyjęcia pozostałej części sił zadaniowych. Można przyjąć, że przerzut tych sił i potrzebnego im wyposażenia odbędzie się drogą powietrzną. Strategiczne lotnictwo transportowe w początkowej fazie operacji będzie zatem odgrywało znaczącą rolę, wnosząc największy wysiłek w zakresie szybkiego przebazowania sił i środków do obszaru przyszłej operacji humanitarnej.

Wstępne rozwinięcie sił w operacji humanitarnej powinno obejmować użycie tylko najbardziej potrzebnych środków do wypełniania funkcji dowodzenia i kontroli, osłony, nawiązania stosunków z miejscową ludnością oraz zgromadzenia niezbędnego zabezpieczenia logistycznego. Rozszerzenie zdolności w tym zakresie pozwoli na przyjęcie kolejnych jednostek. Trzeba jednakże zwrócić uwagę, że połączone siły zadaniowe wykonują zwykle operacje humanitarne w bardzo ubogich regionach, w których liczba portów lotniczych i morskich jest ograniczona, lub ich stan techniczny jest niewystarczający w stosunku do potrzeb sił zadaniowych. A zatem jeśli państwo dotknięte kryzysem humanitarnym ma niewielkie zdolności wyładunkowe, to

połączone siły zadaniowe powinny przerzucić potrzebny personel i środki, aby wzmocnić te możliwości jeszcze przed przybyciem sił głównych.

Zakłada się, że określając konkretne fazy operacji humanitarnej, stwarza się możliwość lepszego sprawowania kontroli nad jej przebiegiem. Warto tu podkreślić, że decyzję w tym zakresie podejmie dowódca połączonych sił zadaniowych. Zdaniem ekspertów amerykańskich, fazy wyszczególnione w planie operacji nie powinny być opracowane szczegółowo a jedynie w ogólnych zarysach. Trzeba zdawać sobie bowiem sprawę, że czas trwania poszczególnych faz może będzie determinowany zmieniającą się sytuacją w obszarze operacji. Podział operacji na fazy powinien umożliwić zwiększenie jej tempa przez koncentrację środków humanitarnych i położenie nacisku na bezpośrednie osiągnięcie celu. Należy jednak zaznaczyć, że jeśli połączone siły zadaniowe mogą osiągnąć w tym samym czasie kilka celów o podobnym zakresie, to może zajść potrzeba wprowadzenia odrębnej fazy. Postulaty te odnoszą się do wszystkich komponentów tych sił, w tym również lotnictwa. Trzeba także wyraźnie podkreślić, że nie ma standardowych faz, które można byłoby obligatoryjnie określić dla różnych operacji humanitarnych<sup>238</sup>.

Koncepcja operacji może, ale nie musi, uwzględniać podział obszaru na sektory. Dowódca połączonych sił zadaniowych może wprowadzić to ułatwienie po konsultacji z przedstawicielami cywilnych organizacji humanitarnych i wzięciu pod uwagę sektorów już ustanowionych przez państwo poszkodowane w wyniku kryzysu humanitarnego. Podczas określania stref sektorów wskazane jest uwzględnienie następujących czynników: granice etniczne (tradycyjne rozmieszczenie grup narodowościowych); obszary działania cywilnych organizacji i agencji humanitarnych; polityczna i kulturalna akceptacja sił zbrojnych innych państw.

W przypadku lotnictwa podział obszaru operacji na sektory ma mniejsze znaczenie niż dla komponentu lądowego. Wydaje się, że przerzut wojsk drogą powietrzną a następnie wykonywanie lotów z pomocą humanitarną bezpośrednio do ściśle określonego sektora jest rozwiązaniem możliwym do wykonania. Należy jednak uwzględnić akceptację lotnictwa przez miejscowe władze i ludność cywilną danego państwa. Niechęć miejscowej ludności w stosunku do konkretnej nacji może przyczynić się do niepotrzebnych incydentów, szczególnie na lotniskach wyładunku. W takim wypadku wzrasta zagrożenie zarówno personelu latającego i samolotów, jak

---

<sup>238</sup> Można zatem zgodzić się z opinią autorów amerykańskiej doktryny JP 3-07.6, którzy wykazali, iż nie ma standardowych rozwiązań w tym względzie, które można byłoby uznać za modelowe.

i obsługi naziemnej rozładowującej przewożone zaopatrzenie lub jednostki sił zadaniowych.

Koncepcja operacji musi być oparta na wnikliwej ocenie środowiska, w którym będzie prowadzona. Jak wykazano w poprzednich podrozdziałach, środowisko operacyjne determinuje sam sposób wykonania operacji humanitarnej, a tym samym i skład oraz wielkość sił zadaniowych oraz komponentu powietrznego. Zakładając, że operacja będzie prowadzona we wrogim otoczeniu, należy przyjąć, że w początkowej fazie operacji wysiłek lotnictwa będzie skoncentrowany na przejęciu całkowitej lub co najmniej lokalnej kontroli w przestrzeni powietrznej państwa, na którego terytorium będzie prowadzona ta operacja. Doświadczenia z wcześniejszych operacji humanitarnych wskazują, że dominację w przestrzeni powietrznej można osiągnąć, ustanawiając i wymuszając strefę zakazu lotów. W taki właśnie sposób lotnictwo koalicyjne zapewniało osłonę działających w terenie cywilnych organizacji humanitarnych oraz jednostek wojsk lądowych. Zakres użytej przemocy zbrojnej przez lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze będzie zależał od zachowania sił rządowych państwa, które teoretycznie powinno pełnić funkcję gospodarza. W takim wypadku plan operacji powinien być oparty na koncepcji użycia lotnictwa bojowego, obejmującej w pierwszej kolejności całkowite przejęcie kontroli w obszarze operacji. Osiągnięcie tego, co można uznać za stan dominacji w tym obszarze, pozwoli na rozpoczęcie właściwej operacji humanitarnej. Wskazane jest wykorzystanie wówczas istniejącej infrastruktury organizacji pozarządowych, dostępnej w obszarze operacji, jako bazy do przyszłych działań o charakterze humanitarnym. Lotnictwo we wstępnej fazie operacji będzie zatem użyte głównie do wywalczenia panowania w powietrzu i osiągnięcia stanu dominacji z powietrza. Dzięki temu będzie istniała możliwość reagowania na wszelkie zagrożenia z powietrza i z ziemi, przez utrzymanie lotnictwa w gotowości do wykonania misji defensywnych i ofensywnych.

Zakłada się, że lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze może – w ramach misji ofensywnych – wykonywać bezpośrednio wsparcie lotnicze i izolację lotniczą. Uwzględniając charakter operacji humanitarnej, można przyjąć, że zarówno bezpośrednio wsparcie lotnicze, jak i izolacja lotnicza będą realizowane w ostateczności, dopiero po wyczerpaniu innych metod perswazji. Na podstawie uzyskanych wyników badań przyjmuje się, że lotnictwo powinno działać elastycznie, dostosowując sposoby wykonania zadań do zmieniającej się sytuacji w obszarze operacji. Można więc przyjąć, że preferowanym sposobem wykonania bezpośredniego wsparcia lotniczego

będzie wsparcie na wezwanie z pola walki. Zadania na wezwanie z pola walki mogą być realizowane z położenia dyżurowania na lotnisku lub z dyżurowania w powietrzu. O wyborze jednego z wymienionych sposobów użycia lotnictwa będzie decydował czas wykonania tego rodzaju misji. Wnioski z dotychczasowych operacji o charakterze reagowania kryzysowego dowodzą, że optymalny czas realizacji zadania na wezwanie z pola walki wynosi około 30 minut od momentu zgłoszenia zapotrzebowania. Należy jednak podkreślić, że w tym wypadku nie jest możliwy dobór najskuteczniejszych środków rażenia, a tym bardziej wypracowanie szczegółowego planu uderzeń<sup>239</sup>. Bezpośrednie wsparcie lotnicze udzielane komponentowi lądowemu lub cywilnym organizacjom humanitarnym, które mogą stać się obiektem ataków ze strony miejscowych sił rządowych lub ugrupowań partyzanckich, ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa wymienionym podmiotom.

Jeśli zajdzie potrzeba ogniowego oddziaływania na formacje lądowe sił zbrojnych stron konfliktu lub państwa utrudniającego bądź uniemożliwiającego wykonanie operacji humanitarnej, lotnictwo powinno być zdolne do przeprowadzenia precyzyjnych uderzeń w każdej jej fazie. A zatem lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze powinno być przygotowane do ogniowego obezwładniania pododdziałów lądowych potencjalnego przeciwnika w trakcie ich przemieszczeń (obejmujących przerzut i rozmieszczenie sił w określonym terenie oraz zmianę pozycji bojowych w tym obszarze) oraz podczas prowadzenia działań zarówno ofensywnych, jak i defensywnych. Zakłada się, że wysiłek lotnictwa powinien być skoncentrowany na niszczeniu (zwalczaniu) pojazdów bojowych, a nie na sile żywej. Wynika to przede wszystkim z faktu, że o sile ogniowej oraz mobilności (manewrowości) pododdziałów decydują pojazdy bojowe, a nie ich obsługa (ludzie). Należy zatem brać pod uwagę, że w omawianych operacjach strona przeciwna nie będzie wykorzystywała swojego sprzętu w sposób masowy, narażając się tym samym na ataki lotnictwa koalicyjnego lub sojuszniczego, a raczej będzie prowadziła działania małymi formacjami (nawet pojedynczymi pojazdami) w nocy i trudnych warunkach atmosferycznych. Taka taktyka będzie skutecznym sposobem przeciwdziałania, który z pewnością będzie utrudniał, a w niektórych sytuacjach uniemożliwiał skuteczne wykonanie operacji powietrznych. Należy zgodzić się z opinią ekspertów amerykańskich, którzy słusznie ocenili, iż ataki z powietrza są najbardziej pożądane w sytuacji, gdy strona przeciwna prowadzi ogień.

---

<sup>239</sup> Zob. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002, s. 109.

Wszystkie zaangażowane w to środki artyleryjskie (czołgi) są bowiem łatwiejsze do wykrycia z wykorzystaniem odpowiednich sensorów (czujników) akustycznych wizualnych oraz pracujących w podczerwieni. Warto również zwrócić uwagę, że, prowadząc ogień artyleryjski i raketowy, środki te powinny znajdować się z dala od ludności cywilnej, co jest korzystne w aspekcie spełnienia wymogu unikania strat niepożądanych. Można więc założyć, że lotnictwo uderzeniowe może wykonywać trzy charakterystyczne grupy zadań:

- lokalizowanie i zwalczanie pojazdów wojskowych (bojowych) zagrażających siłom zadaniowym i pracownikom organizacji cywilnych (międzynarodowych, pozarządowych), działającym w terenie;
- wykrywanie i niszczenie pojazdów wojskowych okopanych (ukrywanych) w terenie leśnym;
- lokalizowanie i zwalczanie jednostek (formacji) wojskowych prowadzących ogień artyleryjski i raketowy<sup>240</sup>.

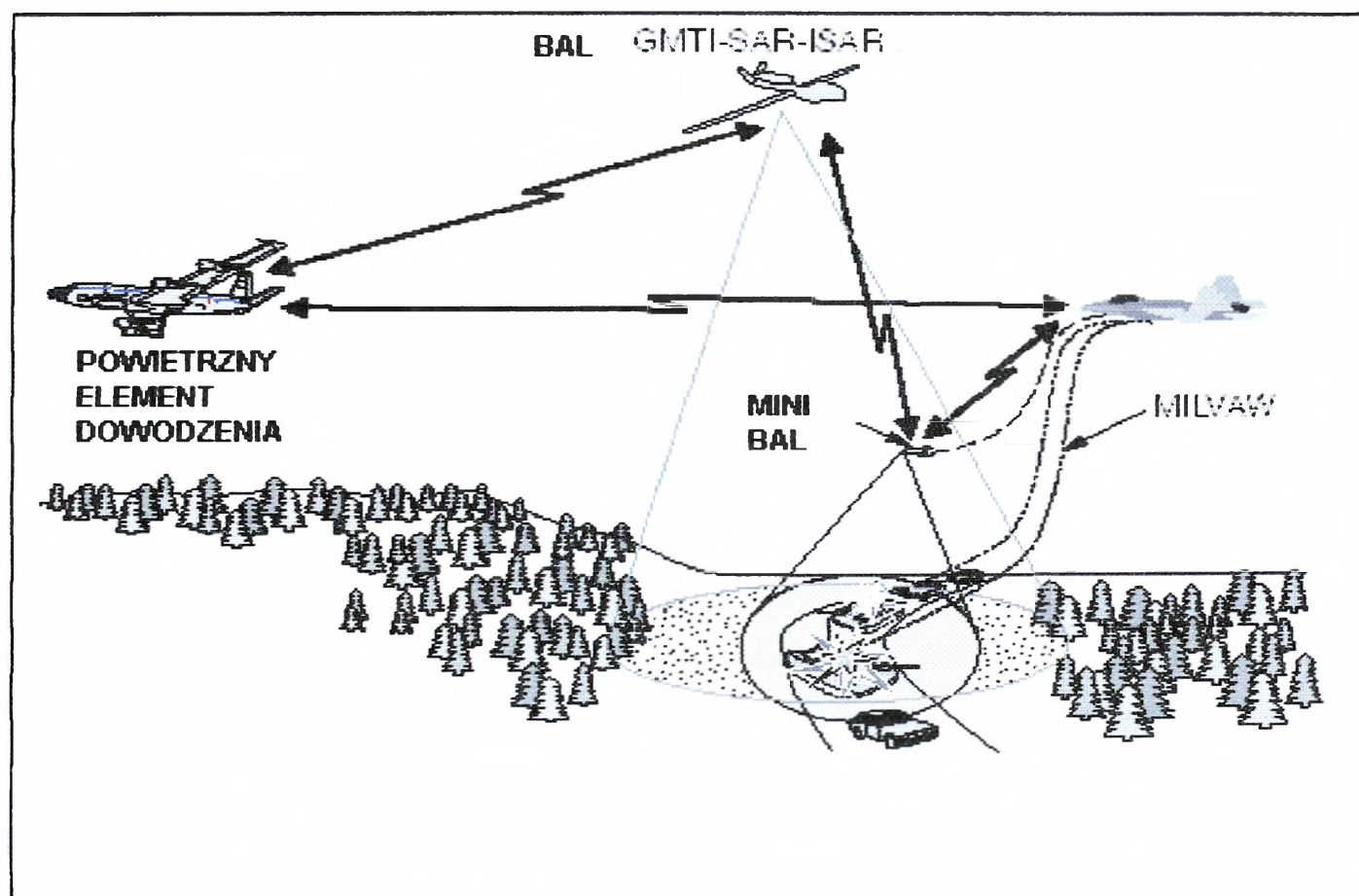
Skuteczne wykonanie tych zadań będzie wymagało jednoczesnego wykorzystania powietrznych środków wykrywania, dowodzenia i kontroli oraz rażenia. Środki rozpoznania obejmują wszystkie urządzenia umożliwiające wykrywanie, identyfikowanie i śledzenie sił utrudniających lub uniemożliwiających przeprowadzenie operacji humanitarnych oraz śledzenie poczynąń ludności cywilnej. Środki dowodzenia i kontroli będą nadzorowały działanie urządzeń rozpoznawczych na pokładach samolotów i różnego typu bezzałogowych aparatów latających oraz użycie lotnictwa uderzeniowego. Użycie środków dowodzenia umożliwi również dokonanie selekcji najważniejszych w danym momencie obiektów, które powinny być zniszczone lub obezwładnione oraz przekazywanie decyzji o wykonaniu zadań lotnictwu uderzeniowemu. Zakłada się, że ataki mogą być przeprowadzone zarówno przez środki lądowe, jak i powietrzne.

Lokalizowanie i niszczenie pojazdów wojskowych w ruchu może zostać przeprowadzone za pomocą jednoczesnego użycia bezzałogowych aparatów latających, miniaparatów latających oraz samolotów uderzeniowych i powietrznych elementów dowodzenia (rys. 19). W tym wypadku zakłada się, że bezzałogowy aparat latający, wykonujący lot na dużej wysokości, będzie prowadził obserwację określonego przez dowódcę koalicyjnych lub sojuszniczych sił zadaniowych obszaru operacji, wykorzy-

---

<sup>240</sup> Zob. A. Vick, R.M. Moore, B.P. Pimie, J. Stillion, *Aerospace Operations Against Elusive Ground Targets*, RAND, Santa Monica 2001, s. 31.

stując do tego stację radiolokacyjną mogącą pracować z syntetyczną projekcją obrazu (tzw. tryb pracy SAR) oraz urządzenia umożliwiające wykrywanie obiektów mobilnych, przemieszczających się po drogach. Uzyskane w ten sposób dane (informacje) powinny dać pełen obraz ruchu pojazdów w określonym obszarze. Algorytmy automatycznego rozpoznania obiektów uderzeń będą wykorzystywane w dwuetapowym procesie wyodrębniania tych pojazdów, które nie mają cech charakterystycznych dla pojazdów wojskowych.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie A. Vick, R.M. Moore, B. Pimie, J. Stillion, *Aerospace Operations Against Elusive Ground Targets*, RAND, Santa Monica 2001, s. 32.

Rys. 19. Idea zwalczania obiektów mobilnych, które mogą stanowić zagrożenie dla koalicyjnych lub sojuszniczych sił zadaniowych prowadzących operację humanitarną

W pierwszej kolejności sygnały uzyskane w wyniku pracy radaru GMTI będą filtrowane w celu wyodrębnienia pojazdów, których gabaryty są zbyt małe, aby można je było uznać za wojskowe. Następnie wyselekcjonowane w ten sposób dane są nakładane na zobrazowanie uzyskane w wyniku użycia stacji radiolokacyjnej z syntetyczną projekcją obrazu (SAR). Dane te będą ostatecznie porównywane z danymi w bazie danych, która pozwoli na wyeliminowanie pojazdów niebędących pojazdami wojskowymi, które nie zostały odrzucone przez automatyczny system rozpoznania

(ATR) radaru GMTI. Informacje (dane) te będą przesyłane do powietrznych elementów dowodzenia i kontroli, gdzie będą poddawane wnikliwej analizie i ocenie.

Kontrolerzy pracujący na pokładzie samolotu dowodzenia (powietrznego elementu dowodzenia) oceniają przekazane im dane i dokonają ich korelacji z podejrzanymi obszarami lub rejonami wymagającymi szczególnej uwagi. Jeśli obiekty te zostaną uznane za ważne, a tym samym warte dalszego śledzenia, dowódca powietrznego elementu dowodzenia i kontroli może skierować tam samoloty, które będą w gotowości do zrzucenia bezzałogowych miniaparatów latających z sensorami optoelektronicznymi i urządzeniami pracującymi w podczerwieni. Aparaty te będą prawdopodobnie wykonywały lot na wysokościach rzędu 500 do 1000 stóp, poniżej podstawy chmur. Zobrazowanie przekazywane z tego aparatu będzie wykorzystane do potwierdzenia wykrycia obiektu i uzyskania bardziej szczegółowych informacji o sytuacji w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Dane uzyskiwane przez bezzałogowe miniaparaty latające będą przesyłane do samolotów pozostających w gotowości do wykonania ataku oraz kontrolerów pracujących na pokładzie powietrznego elementu dowodzenia.

W zależności od sytuacji samoloty uderzeniowe mogą zniszczyć wykryte obiekty, wykorzystując do tego: pociski klasy Maverick, bomby naprowadzane laserowo lub bomby kasetowe (np. CBU-97). Bomba CBU-97 jest przeznaczona do niszczenia różnego rodzaju pojazdów opancerzonych i czołgów w ściśle określonym pasie (obszarze). Ocenia się zatem, że ten środek rażenia doskonale nadaje się do zwalczania grup pojazdów wojskowych w bezpiecznej odległości od rejonów zamieszkałych przez ludność cywilną. Do niszczenia tego rodzaju (typu) obiektów w przyszłych operacjach humanitarnych prowadzonych we wrogim środowisku mogą być również użyte małe rakiety skrzydlate z różnymi sensorami, kamerą wideo oraz oprogramowaniem służącym do automatycznego rozpoznania obiektów uderzenia (ATR) oraz małą głowicą bojową umożliwiającą niszczenie pojazdów wojskowych, w tym również opancerzonych. Przyjmuje się, że miniaturowa rakietka skrzydłata będzie mogła pracować autonomicznie lub może być uzbrajana przez załogę samolotu (pilota) zanim zostanie odpalona w kierunku obiektu uderzenia. Zakładając bardzo restrykcyjne reguły użycia siły (ROE), rakiety te mogą być wykorzystywane do zdobywania informacji oraz alarmowania załóg (pilotów) samolotów uderzeniowych o wykrytych obiektach. Po sprawdzeniu uzyskanych w ten sposób informacji załoga może podjąć decyzję o wykonaniu ataku. Bezpośrednio po uderzeniu kontrolerzy

monitorujący jego przebieg z pokładu samolotu dowodzenia i kontroli oraz piloci samolotów uderzeniowych mogą ocenić rezultaty ataku, wykorzystując do tego obraz przekazywany przez bezzałogowy aparat latający. Na tej podstawie, jeśli efekty pierwszego ataku były niezadowalające, możliwe będzie podjęcie stosownej decyzji i ewentualne ponowienie uderzenia. Załoga może użyć również MILVAW jako uzbrojonego bezzałogowego aparatu latającego, którego zadaniem będzie monitorowanie i przekazywanie obrazu podejrzanego obszaru w czasie rzeczywistym.

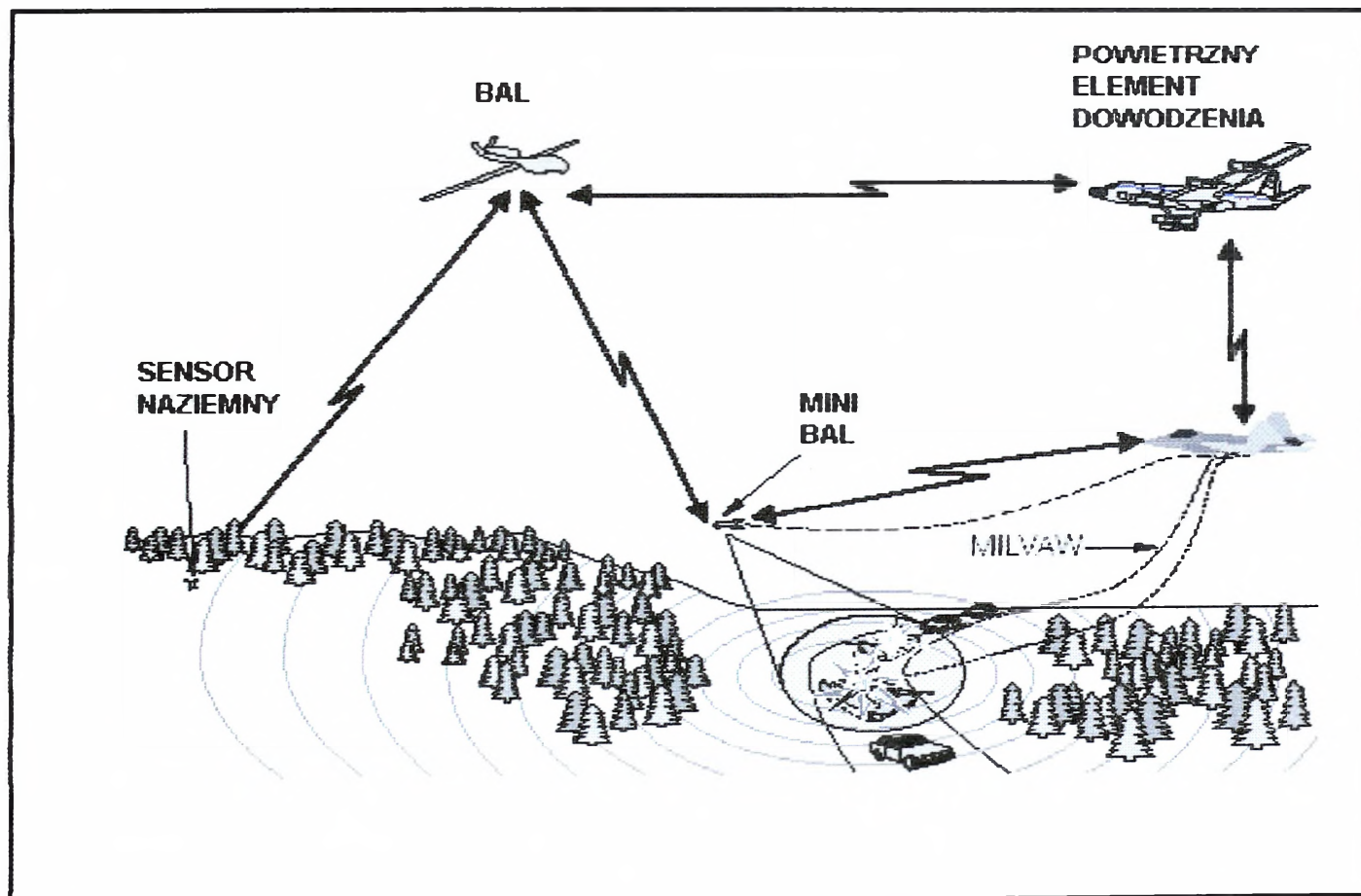
Wykonanie tego rodzaju zadań może obejmować zastosowanie naziemnych sensorów uzupełniających lub mogących stanowić alternatywę dla wykorzystywanych środków powietrznych z aparaturą GMTI-SAR-ISAR. Sensory akustyczne i sejsmiczne będą zrzucone z powietrza wzdłuż drogi, po której prawdopodobnie będą poruszały się pojazdy opancerzone i czołgi strony utrudniającej lub uniemożliwiającej koalicyjnym lub sojuszniczym sił zadaniowym sprawne przeprowadzenie operacji humanitarnej. Pojazdy wojskowe, przemieszczając się po tej drodze, wytwarzają drgania, które zostaną zarejestrowane przez sensory, potwierdzając tym samym, że obiekty mogące zagrażać własnym siłom i ludności cywilnej rzeczywiście zmieniają położenie. Sensor akustyczny może wykrywać wiele dźwięków, które wytwarzają pojazdy mechaniczne. Należy zwrócić uwagę, że każdy pojazd wytwarza unikalne dźwięki, różniące się między innymi częstotliwościami. Oprogramowanie automatycznego rozpoznania (ATR) będzie zaprogramowane na poszukiwanie (wykrywanie) pojedynczej częstotliwości dominującej związanej z pracą silnika oraz rodziny częstotliwości harmonicznych, w których sygnał dominujący powtarza się na innych częstotliwościach. Posiadając bazę danych sygnałów akustycznych różnego typu pojazdów wojskowych własnych i strony przeciwnej, oprogramowanie ATR umożliwi wyróżnienie odrębnych klas pojazdów (np. cywilnych i wojskowych, kołowych i gąsienicowych, itp.), a nawet rozpoznanie pojedynczego typu pojazdu (np. czołgu T-72).

Należy założyć, że w pewnych okolicznościach (sytuacjach), mimo iż różnego rodzaju pojazdy będą wykrywane i rozpoznawane, hałas wytwarzany przez pojazd znajdujący się najbliżej sensora prawdopodobnie zmniejszy zasięg wykrywania kolejnych pojazdów mechanicznych. Ocenia się zatem, że podstawowym problemem w tym względzie będzie wyodrębnienie poszczególnych kategorii pojazdów poruszających się w kolumnie oraz wyeliminowanie fałszywych alarmów. Wydaje się, że korzystnym rozwiązaniem w tym zakresie może być koncepcja ekspertów amerykańskich, którzy proponują wykorzystanie grup sensorów tworzących swego rodzaju sys-

temy. Systemy te byłyby odpowiednio zaprogramowane, co uniemożliwiłoby alarmowanie pozostających w gotowości sił (samolotów, bezzałogowych aparatów latających), w wyniku zadziałania pojedynczego sensora. W ten sposób sensory akustyczne i sejsmiczne mogłyby jednocześnie wykrywać i rozpoznawać pojazdy wojskowe oraz rejestrować ich przemieszczenia zanim przekazywane przez nie sygnały (dane) zaalarmowałyby kontrolera pracującego na pokładzie powietrznego elementu dowodzenia i kontroli. Zdaniem ekspertów amerykańskich, takie podejście powinno umożliwić (zagwarantować) szybsze wykrywanie i identyfikowanie pojazdów wojskowych, nawet gdyby poruszały się w ruchu miejskim wśród dużej liczby cywilnych samochodów osobowych i ciężarowych. Informacje uzyskane przez sensory naziemne służyłyby do ukierunkowywania działań urządzeń bardziej precyzyjnych, których użycie pozwoliłoby kontrolerowi na dokonanie oceny wykrytego obiektu wojskowego strony przeciwnej oraz podjęcie decyzji o ewentualnym uderzeniu lotniczym. Zakłada się, że sensory naziemne mogłyby być dostarczane w podejrzane rejony drogą powietrzną przez samoloty, bezzałogowe aparaty latające lub pociski raketowe. Przyjmuje się zarazem, że samoloty i bezzałogowe aparaty latające, wykonując to zadanie (dostarczenie sensorów), będą przemieszczały się na średnich wysokościach.

Warto podkreślić, że w okresie wojny wietnamskiej amerykańskie sensory tego typu były malowane na zielono, a ich anteny do złudzenia przypominały źdźbła trawy. Testy prowadzone obecnie w siłach powietrznych Stanów Zjednoczonych jedynie potwierdzają fakt, że są one wyjątkowo trudne do znalezienia w terenie, co czasami utrudniało lub wręcz uniemożliwiało ich odzyskanie i ponowne użycie. Według ekspertów amerykańskich problemy te występowały nawet wtedy, gdy sensory były pomalowane na bardzo jaskrawe kolory i zrzucone w terenie otwartym. Wnioski z testów potwierdziły zatem, że nowoczesne sensory naziemne zrzucone przez samoloty lub bezzałogowe aparaty latające zlewają się z otaczającym pokryciem terenu i są wyjątkowo trudne do wykrycia przez potencjalnego przeciwnika. Ze względu na odległości ich rozmieszczenia wzdłuż drogi będącej obiektem zainteresowania dowódcy koalicyjnych lub sojusznicznych sił zadaniowych ich wykrycie będzie utrudnione. Należy podkreślić także, że przez większość czasu sensory te będą pasywne, a stosunkowo krótki czas, w jakim będą przekazywały informacje spowoduje, że strona przeciwna (siły zbrojne państwa utrudniającego lub uniemożliwiającego wykonanie operacji humanitarnej) może mieć poważne kłopoty z przechwyceniem ich emisji oraz śledzeniem tych sygnałów. Zakłada się, że zastosowanie systemu GPS powin-

no zapewnić dokładność rozmieszczenia sensorów przed rozpoczęciem operacji, a po jej zakończeniu umożliwi łatwiejsze ich odzyskiwanie. Można przypuszczać, że bez systemu GPS sensory te mogłyby lądować w zbyt dużej odległości od drogi będącej przedmiotem zainteresowania sił zadaniowych. Sensory (czujniki) te mogą być rozmieszczane także przez pododdziały sił specjalnych. Użycie do wykonania tego zadania sił specjalnych może wpłynąć na zmniejszenie odległości zastosowania sensorów oraz zmniejszenie prawdopodobieństwa ich wykrycia przez stronę przeciwną.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie A. Vick, R.M. Moore, B. Pirnie, J. Stillion, *Aerospace Operations Against Elusive Ground Targets*, RAND, Santa Monica 2001, s. 40.

Rys. 20. Idea zwalczania systemów uzbrojenia z wykorzystaniem sensorów naziemnych, bezzałogowych aparatów latających oraz mini bomb

Na rysunku 20 przedstawiono propozycję ekspertów amerykańskich dotyczącą użycia swobodnych sensorów naziemnych do wykrywania ruchu pojazdów wojskowych w operacji podobnej do tej, jaką Sojusz Północnoatlantycki przeprowadził w Kosowie, w 1999 roku. Zgodnie z tą propozycją sensory naziemne powinny być umiejscowione wzdłuż kluczowych dróg, po których spodziewane są przemieszczenia pojazdów wojskowych strony przeciwnej. Każdy ruch tych pojazdów byłby wykrywany przez sensory akustyczne i sejsmiczne, a oprogramowanie ATR umożliwiłoby porównywanie uzyskanych sygnałów z posiadaną bazą danych pojazdów wojsko-

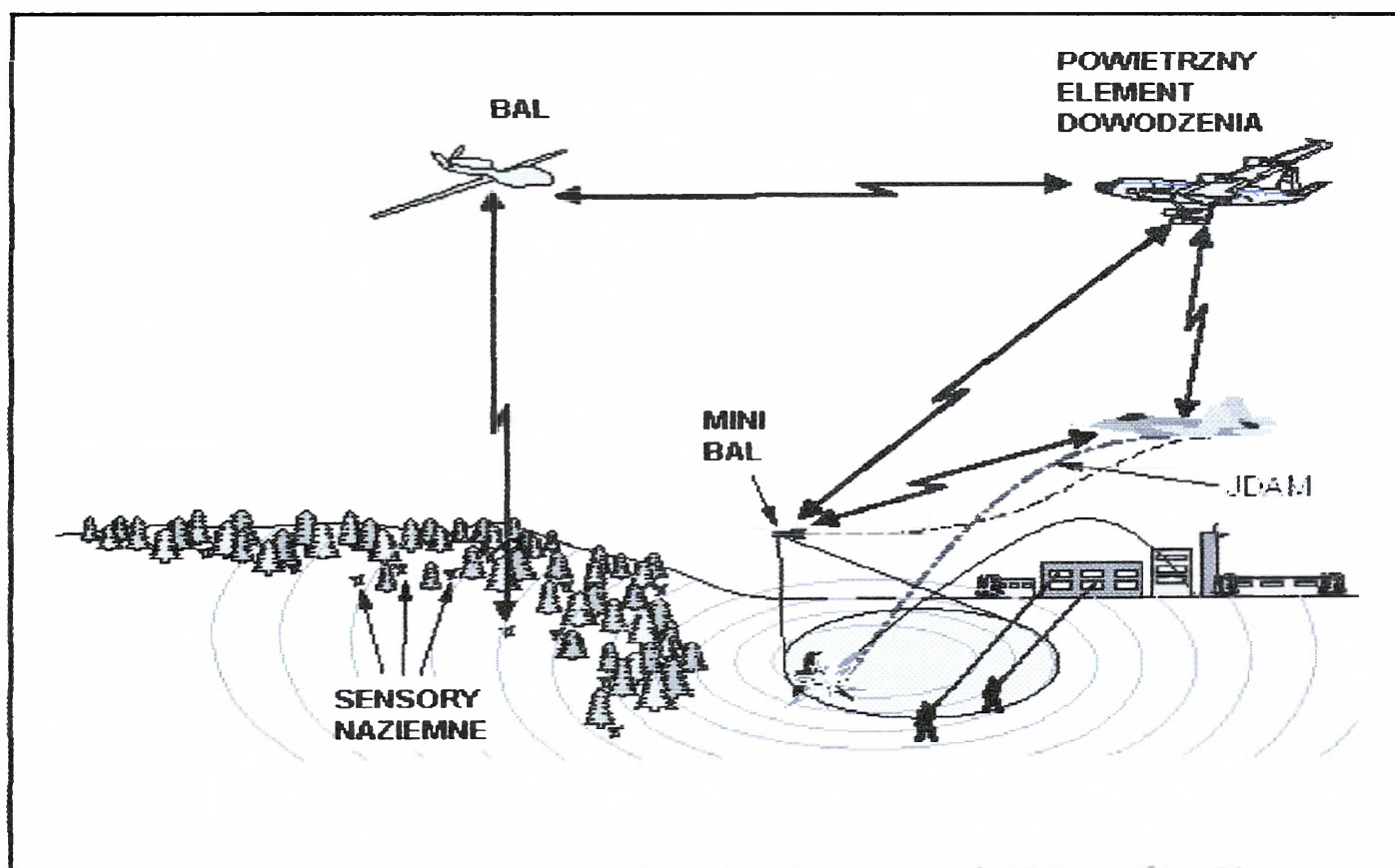
wych i cywilnych. Informacje te mogłyby być standardowo przekazywane przez bezzałogowy aparat latający do powietrznego elementu dowodzenia, gdzie dokonywano by analizy ruchu ulicznego. Zakłada się również inną opcję, w której sensor byłby zaprogramowany na sygnalizowanie tylko w wypadku wykrycia obiektu uderzenia (pojazdu wojskowego). W innej sytuacji kontroler mógłby być informowany tylko wtedy, gdy podejrzany obiekt zostałby wykryty przez więcej niż jeden sensor rozmieszczony w terenie. Wówczas to operator będzie miał możliwość monitorowania sytuacji w pobliżu sensora, a jeśli informacje zostałyby potwierdzone przez inne czujniki, może ukierunkować wysiłek powietrznych środków obserwacji, lub wykorzystać inne środki rozpoznania. Przyjmuje się, że jeżeli operator (kontroler) uzna wykryty obiekt za warty dalszego śledzenia, może postawić zadanie dokonania zrzutu bezzałogowych miniaparatów latających załogom samolotów uderzeniowych, oczekującym w powietrzu na stosowny sygnał. Aparaty te powinny być wyposażone w aparaturę optoelektroniczną oraz urządzenia pracujące w podczerwieni. Podobnie jak w omówionym wcześniej wariantcie załoga (pilot) samolotu uderzeniowego oraz kontrolerzy powietrznego elementu dowodzenia będą mogli ocenić uzyskane informacje (dane) i podjąć decyzje o ewentualnym uderzeniu powietrznym. Zgodnie z przyjętą koncepcją, osobą mającą uprawnienia do autoryzowania takiego ataku będzie kontroler, a sam atak powinien być przeprowadzony z wykorzystaniem środków MILVAW.

Innym poważnym problemem w zakresie wykonywania misji ofensywnych w operacjach humanitarnych będzie potrzeba lokalizowania i zwalczania jednostek wojskowych strony przeciwnej, które, prowadząc ogień artyleryjski i raketowy, mogą zagrażać życiu i zdrowiu żołnierzy koalicyjnych lub sojusznicznych sił zadaniowych, członków organizacji cywilnych oraz lokalnej ludności cywilnej. Z operacyjnego punktu widzenia najcenniejszymi obiektami uderzeń powietrznych będą właśnie siły lądowe prowadzące lub podejmujące próbę rozpoczęcia operacji ofensywnych. Oceny te potwierdziły wydarzenia, jakie miały miejsce w Kosowie, gdzie siły sojusznicze (głównie jednak Stanów Zjednoczonych) poszukiwały sposobu skutecznego wykrywania sił serbskich zaangażowanych w prowadzenie czystek etnicznych. Eksperci amerykańscy zwrócili uwagę, że NATO mogło znacząco zredukować efektywność sił serbskich, gdyby środki powietrzne Sojuszu atakowały je w trakcie prowadzenia ognia. Można przypuszczać, że takie działania mogłyby niekorzystnie wpłynąć na morale żołnierzy serbskich, którzy prawdopodobnie szybko uświadomiliby sobie, iż są zawsze atakowani z powietrza, gdy używają posiadanych systemów uzbrojenia.

Teoretycznie siły lądowe strony przeciwnej są najłatwiejsze do wykrycia w trakcie prowadzenia ognia, ponieważ czołgi, środki rakietowe, artyleria, moździerze i karabiny maszynowe generują wyraźne sygnały cieplne, świetlne i akustyczne. Co więcej, ciężkie systemy uzbrojenia wywołują również fale sejsmiczne (drgania). Jednakże w praktyce radary stosowane do wykrywania środków artyleryjskich nie są skuteczne w wykrywaniu karabinów maszynowych oraz dział czołgowych. Z kolei sensory akustyczne i pracujące w podczerwieni, które mogą wykrywać wymienione wcześniej środki, mają zdecydowanie za mały zasięg pracy.

Warto również zwrócić uwagę na ograniczenia natury operacyjnej. Słusznie ocenia się bowiem, że przez większość czasu trwania operacji strona przeciwna nie będzie używała posiadanych systemów uzbrojenia. Sytuacja taka wydaje się być charakterystyczna szczególnie dla konfliktów wewnętrznych, co zdają się potwierdzać między innymi wnioski uzyskane z operacji „Allied Force” w Kosowie. Należy przypomnieć, że siły serbskie kontrolowały terytorium tej prowincji w znacznej mierze przez samą ich obecność w terenie (demonstracja siły), rzadziej wykorzystując do tego posiadane systemy uzbrojenia. Należy zaznaczyć, że komponent lądowy zwykle zmienia szybko pozycje bojowe po dokonanej wcześniej ostrzale przeciwnika. Dotyczy to baterii artylerii i moździerzy, które aby uniknąć ognia strony przeciwnej zmieniają swoje pozycje bojowe. Podobnie jest w wypadku pododdziałów piechoty, które raczej starają się manewrować niż prowadzić działania bojowe (walkę) ze stacjonarnych pozycji. W ten sposób czas potrzebny na podjęcie skutecznej reakcji, zanim siły przeciwnika opuszczą swoje pozycje, jest stosunkowo krótki, bo wynoszący nie więcej niż 10 minut. Trzeba również pamiętać, że formacje wojskowe strony przeciwnej mogą prowadzić działania w bezpośredniej bliskości z innymi siłami, których zwalczanie w aspekcie osiągnięcia celów operacji jest niepożądane. Pododdziały lądowe strony utrudniającej lub uniemożliwiającej prowadzenie operacji humanitarnej mogą znajdować się (operować) bardzo blisko ludności cywilnej lub będą zmieszane z nią, podobnie jak to miało miejsce w późniejszej fazie prowadzonych przez Serbów czystek etnicznych. Zdaniem ekspertów amerykańskich, jednostki serbskie można było zaatakować w momencie, gdy rozpoczynały ostrzał wiosek i miasteczek. Opóźnienie tych ataków i podjęcie prób uderzeń z powietrza, po tym jak siły serbskie mieszały się z ludnością cywilną, mogłoby doprowadzić do strat niepożądanych, które jak wiadomo są powszechnie nieakceptowane przez opinię publiczną.

Uwzględniając wymienione tu ograniczenia, trzeba wyraźnie stwierdzić, że trwają nadal poszukiwania efektywnego sposobu zwalczania pododdziałów lądowych przeciwnika w trakcie prowadzenia przez niego ognia. Na rysunku 21 przedstawiono jedno z możliwych rozwiązań tego problemu, zaproponowane przez autorów opracowania „Aerospace Operations Against Elusive Targets”. Propozycja ta obejmuje jednocześnie użycie bezzałogowych aparatów latających i swobodnych sensorów naziemnych do wykrywania i zwalczania pododdziałów lądowych, które swą działalnością zagrażają ludności cywilnej oraz przedstawicielom organizacji cywilnych działających w terenie.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie A. Vick, R.M. Moore, B. Pimie, J. Stillion, *Aerospace Operations Against Elusive Ground Targets*, RAND, Santa Monica 2001, s. 45.

Rys. 21. Idea zwalczania systemów uzbrojenia z wykorzystaniem sensorów naziemnych oraz bezzałogowych aparatów latających

Zakłada się, że w trakcie informacyjnej preparacji obszaru działań oficerowie sztabu koalicyjnych lub sojuszniczych sił zadaniowych będą w stanie zidentyfikować te rejony, które prawdopodobnie mogą być objęte tego rodzaju działalnością lokalnych sił zbrojnych. W Kosowie były to wioski i miasteczka zamieszkałe w większości przez ludność albańską, gdzie aktywnie działała Wyzwoleńcza Armia Kosowa (KLA). Zdaniem autorów wspomnianego opracowania, naziemne sensory akustyczne mo-

głyby zostać zrzucone przez lotnictwo lub rozmieszczone przez jednostki sił specjalnych wokół tych miejscowości, które zostały uznane przez oficerów sztabu za najbardziej zagrożone. Sensory te wykrywałyby sygnały akustyczne wytwarzane przez prowadzące ogień systemy uzbrojenia i przekazywane kontrolerom znajdującym się na powietrznym elemencie dowodzenia za pomocą satelitów lub bezzałogowego aparatu latającego orbitującego na dużej wysokości. Zakłada się, że oprogramowanie sensorów naziemnych umożliwiłoby także uzyskiwanie informacji (danych) o typach uzbrojenia stosowanego przez stronę przeciwną oraz miejscu ich rozmieszczenia. Podobnie jak w przedstawionych wcześniej propozycjach kontrolerzy powietrznego elementu dowodzenia mogliby skierować w podejrzany rejon samoloty uderzeniowe, które zrzuciłyby poruszające się na małej wysokości miniaparaty latające. Zadaniem tych miniaturowych środków bezzałogowych byłoby pozyskiwanie (zdobywanie) bardziej dokładnych danych o rejonie, w którym znajdują się prawdopodobne obiekty uderzenia dla lotnictwa. Informacje te obejmowałyby precyzyjne położenie sił lądowych strony przeciwnej oraz pozwoliłyby na dokonanie w miarę możliwości wiarygodnej oceny ryzyka spowodowania strat niepożądanych w wypadku gdy uderzenie powietrzne doszłoby do skutku. Załogi samolotów (w sytuacjach szczególnych – jedynie pojedynczego samolotu) oraz kontrolerzy powietrznego elementu dowodzenia mogliby wspólnie przeprowadzić ocenę aktualnej sytuacji w rejonie zainteresowania i zdecydować o terminie uderzenia.

Przyjmuje się, że wybór lotniczych środków bojowych (rażenia) będzie zeterminowany aktualną sytuacją panującą w obszarze użycia lotnictwa, szczególnie zaś ryzykiem spowodowania niepożądanych strat. Do zwalczania strony przeciwnej (przeciwstawiającej się prowadzonej operacji), która będzie prowadzi ostrzał z moździerzy lub raketowy, lotnictwo może wykorzystać duże bomby naprowadzane laserowo lub bomby naprowadzane za pomocą GPS (JDAM). O wiele trudniejsza będzie natomiast reakcja lotnictwa na bezpośredni ogień „przeciwnika”, którego skuteczność wymaga przemieszczenia systemów uzbrojenia (broni maszynowej, czołgów itp.) jak najbliżej atakowanych przez nie obiektów. W takim wypadku lotnictwo powinno użyć środków rażenia posiadających mały ładunek bojowy. Najlepszym jednakże rozwiązaniem byłoby użycie broni nieśmiercionośnych<sup>241</sup>. Zastosowanie bowiem dużych

---

<sup>241</sup> Zob. A., H. Toffler, *Wojna i antywojna*, Warszawskie Wydawnictwo Literackie MUZA S.A., Warszawa 1997.

bomb lotniczych mogłoby doprowadzić do strat niepożądanych, których należy za wszelką cenę unikać.

Wydaje się, że najtrudniejszym zadaniem dla lotnictwa w operacjach humanitarnych będzie zapobieganie „czystkom etnicznym”, które mogą być prowadzone przez jedną ze stron konfliktu, a sytuacjach skrajnych – przez wszystkie zaangażowane strony. Należy liczyć się wówczas z tym, że pododdziały piechoty mogą porzucić swoje pojazdy wojskowe i przemieszczać się autobusami lub innymi pojazdami cywilnymi. Jednakże w takim wypadku mogą one liczyć na osiągnięcie powodzenia w walce z partyzantami oraz na bezkarność działań skierowanych przeciwko ludności cywilnej, ponieważ lotnictwo świadomie nie podejmie ryzyka uderzenia na cywilne pojazdy. Trzeba bowiem pamiętać, że ofensywne wsparcie lotnicze (izolacja lotnicza, bezpośrednie wsparcie lotnicze) nie powinno powodować strat wśród miejscowej ludności cywilnej. Można więc przyjąć, że w przyszłych operacjach humanitarnych prowadzonych we wrogim środowisku będzie preferowane użycie precyzyjnych środków rażenia. Dzięki temu możliwe stanie się spełnienie postulatu unikania strat niepożądanych, które, jak wykazały wnioski z dotychczasowych operacji, mogą niekorzystnie wpłynąć na ogólny wizerunek operacji humanitarnej.

Mało prawdopodobne natomiast wydaje się użycie lotnictwa do wykonania wcześniej zaplanowanego wsparcia lotniczego. Należy sądzić, że może to mieć miejsce jedynie w sytuacji eskalacji przemocy zbrojnej w obszarze wielofunkcyjnej operacji o charakterze reagowania kryzysowego, której elementem będą także działania humanitarne. Eskalacja przemocy, o czym przekonano się między innymi w operacji „Provide Promise” w Bośni i Hercegowinie w rezultacie może doprowadzić do przerwania dostaw pomocy humanitarnej drogą powietrzną. Niepożądany rozwój wydarzeń w rejonie konfliktu może spowodować przerwanie lotów z pomocą humanitarną lub tylko wpłynąć na zmianę sposobu działania lotnictwa transportowego. W drugim wypadku lotnictwo może wykonywać bowiem zrzuty powietrzne z dużych wysokości w rejonach, w których odnotowano największe potrzeby ludności. Ten sposób dostarczania pomocy humanitarnej lotnictwo transportowe przeciwiczyło między innymi we wspomnianej już operacji „Provide Promise” oraz „Enduring Freedom” w Afganistanie.

Trzeba jednakże podkreślić, że jego efektywność jest zdecydowanie mniejsza w porównaniu do wykonywanych misji z lądowaniem w portach lotniczych, lub na mniejszych lotniskach. Dokładność zrzutów powietrznych może być bowiem różna

w zależności od panujących warunków atmosferycznych w rejonie wykonywania misji. W trudnych warunkach atmosferycznych zrzucona z powietrza pomoc humanitarna (np. humanitarne racje dzienne) może trafić do osób niepowołanych, co ma szczególne znaczenie w wypadku operacji humanitarnej prowadzonej w obszarze objętym konfliktem zbrojnym. Wnioski z dotychczasowych operacji wykazały, że nader często żywność i lekarstwa trafiały do ugrupowań zbrojnych, które były stroną potępianą przez społeczność międzynarodową za działania niezgodne z prawem międzynarodowym. W ten sposób lotnictwo koalicji lub sojuszu zasilalo je, umożliwiając kontynuowanie walki. Największą zaletą tego sposobu jest natomiast większe bezpieczeństwo w porównaniu do misji z lądowaniem na lotniskach w obszarze prowadzenia operacji.

Należy założyć, że w przyszłych operacjach prowadzonych we wrogim środowisku nader często może zachodzić potrzeba wykorzystania technik specjalnych. Jedną z nich może być LAPES (Low Altitude Parachute Extraction System), która w dotychczasowych operacjach okazała się być wysoce efektywna ze względu na dokładność dostarczania ciężkich ładunków.

Samolot mający dokonać zrzutu tą techniką będzie wykonywał lot z wypuszczonym podwoziem na wysokości od 1,5 do 3 metrów nad powierzchnią zrzutu z prędkością ustaloną dla danego samolotu transportowego<sup>242</sup>. W wyznaczonym punkcie oznaczonym na powierzchni zrzutu załoga samolotu wyrzuca spadochron wyciągający. Po 3 sekundach, co przekłada się na odległość około 200 metrów, ładunek powinien opuścić ładownię. Spełnienie tych wymagań powinno zagwarantować, że ładunek dotrze na ląd (powierzchnię ziemi) po około 200 metrach od miejsca wyrzucenia spadochronu. Na podstawie wcześniejszych doświadczeń można przyjąć, że przeciętna odległość, jaką pokona ładunek, ślizgając się po powierzchni ziemi, będzie się wahała od 30 do 60 metrów<sup>243</sup>. Przyjmuje się, że dysponując samolotami C-130 można będzie przeprowadzić zrzuty ładunków o wadze dochodzącej do 22 ton (rys. 22).

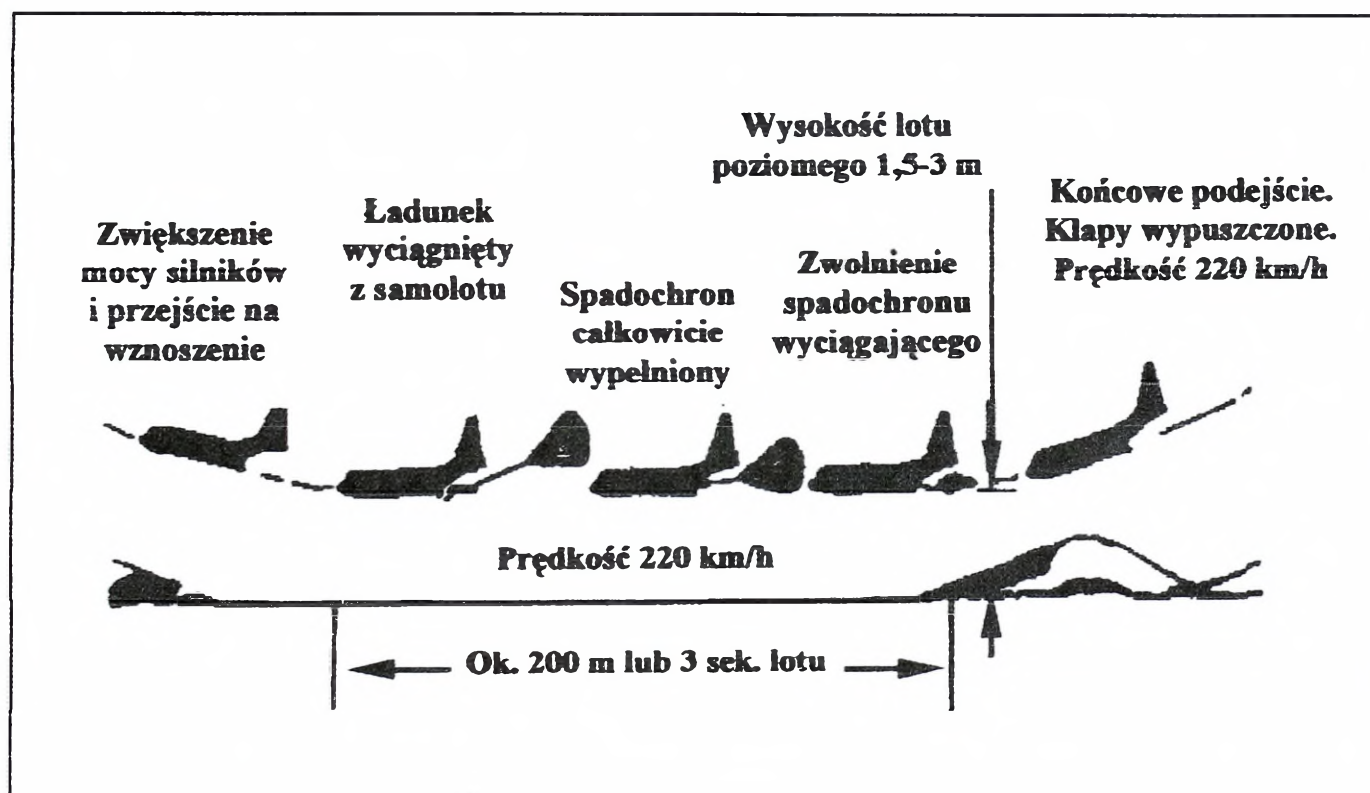
W przyszłych operacjach humanitarnych prowadzonych w środowisku ubogim pod względem infrastruktury lotniskowej może znaleźć zastosowanie technika spa-

---

<sup>242</sup> Na przykład dla samolotu transportowego C-130 prędkość ta powinna wynosić 200 km/h.

<sup>243</sup> Należy zaznaczyć, że pojedynczy spadochron o średnicy 9 metrów może wyciągnąć ładunek ważący 5,5 tony. Dwa spadochrony były natomiast wykorzystywane do wyciągnięcia ładunków o wadze od 5,5 tony do 10 ton. Jak wynika z dotychczasowych doświadczeń, kolejny spadochron (razem trzy) pozwala na zrzut ładunków ważących od 10 do 15 ton.

dochronowego systemu zrzutów z małej wysokości (PLADS – Parachute Low Altitude Delivery System). Stosując tę technikę załoga samolotu transportowego może zrzucić pojedynczo jednotonowe kontenery z dokładnością do 30 metrów od pożądanego punktu upadku ładunku. W tym wypadku zrzut ładunku będzie dokonywany w tzw. strefie zrzutu z wysokości 60 metrów. Samolot transportowy powinien zbliżyć się do strefy zrzutu na wysokości 70 metrów z prędkością około 200 km/h, z wypuszczonym podwoziem. W tym czasie spadochron wyciągający ładunek pozostaje zwinięty. Wykorzystując specjalne urządzenie do wizowania, drugi pilot będzie uruchamiał mechanizm rozwijający spadochron w chwili, gdy samolot będzie mijał punkt oznaczony przez zespół przyjmujący ładunek (może to być charakterystyczny punkt w terenie) w pobliżu strefy zrzutu

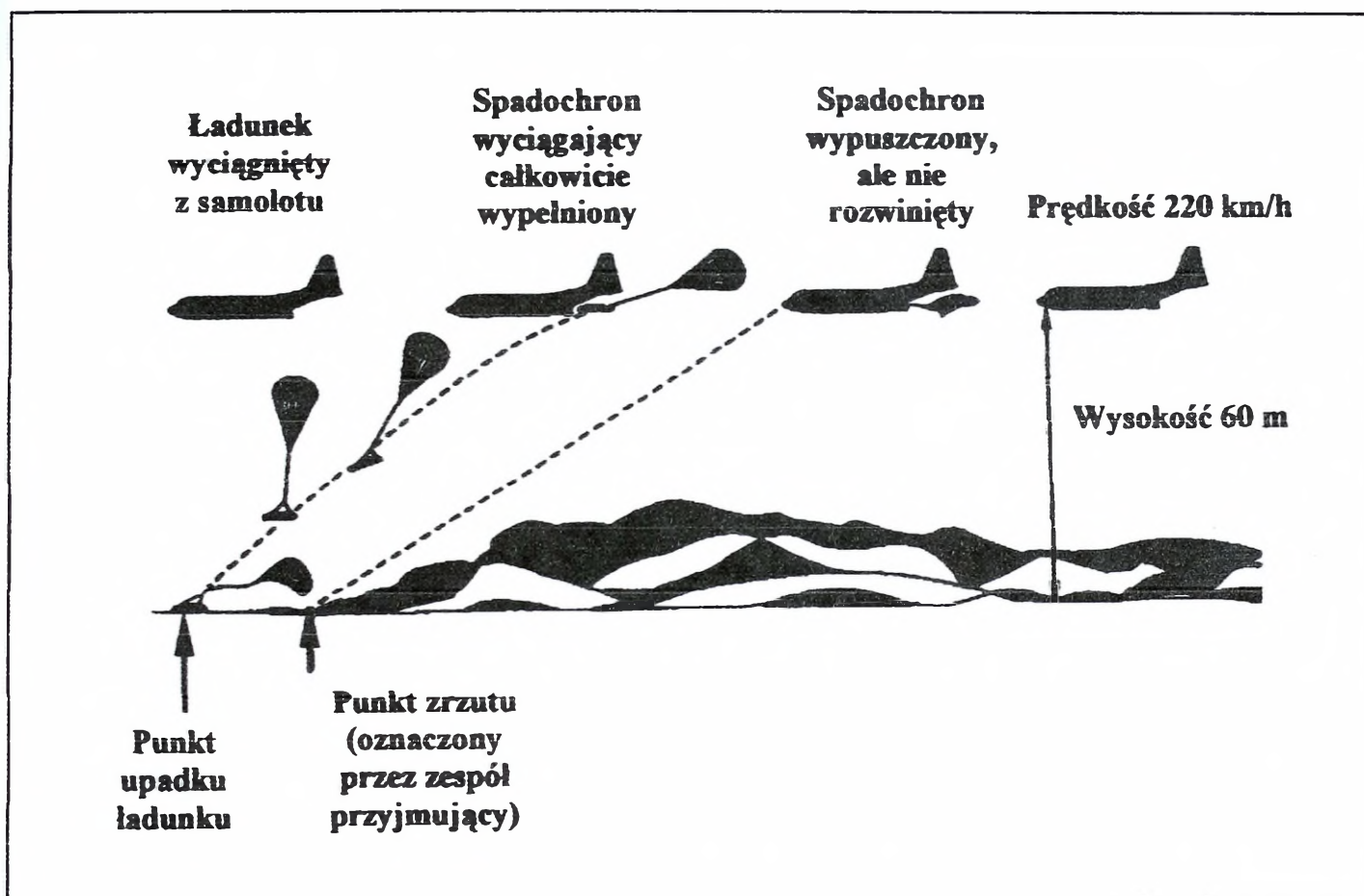


Źródło: Opracowanie własne.

Rys. 22. Zrzut pomocy humanitarnej z wykorzystaniem techniki LAPS (parametry lotu odnoszą się do samolotu C-130)

Uruchomienie mechanizmu spowoduje wypełnienie się czaszy spadochronu i wyciągnięcie ładunku, który następnie będzie opadał po zaplanowanej trajektorii lotu. Prędkość postępową zrzuconego ładunku tuż przed przyziemieniem będzie minimalna (rys. 23). Dzięki takiej technice zrzutu, co potwierdziły doświadczenia z operacji humanitarnych w Somalii i Etiopii, uniknie się problemów związanych z niezbędnymi dla lotnictwa transportowego lotniskami i lądowiskami.

Należy sądzić, że w wypadku konieczności dostarczania zrzutów z żywnością koalicyjne lub sojusznicze lotnictwo może stosować również technikę TRIADS (Tri-wall Serial Delivery System). Technika ta może być stosowana w pobliżu miasteczek i wsi, co będzie wyjątkowo korzystne dla ludzi chorych, w podeszłym wieku oraz dzieci.



Źródło: Opracowanie własne.

Rys. 23. Zrzut pomocy humanitarnej z wykorzystaniem techniki PLADS (parametry lotu odnoszą się do samolotu C -130)

Wydaje się, że sama idea tej techniki może znaleźć zastosowanie także w przyszłych operacjach humanitarnych. Prawdopodobne jest natomiast zwiększenie gabarytów pudeł wykorzystywanych do zrzutów humanitarnych racji dziennych, gdyż dotychczasową pojemność pozwalającą na zapakowanie 40 porcji oceniono negatywnie. Ocenia się, że jej stosunkowo niskie koszty oraz możliwość dokonywania zrzutów nie tylko z małych, ale również średnich i dużych wysokości uzasadniają pomimo wykazanych wad, jej wykorzystanie w przyszłych operacjach humanitarnych. Warto przypomnieć, że budowa Triwall wymagała dużego nakładu pracy personelu naziemnego.

Reasumując, można założyć, że lotnictwo transportowe w przyszłych operacjach humanitarnych będzie wykonywało postawione mu zadania, wykorzystując dwie zasadnicze metody – lądującą i zrzutów (desantowania). Należy podkreślić, że metody te mogą być modyfikowane przez poszczególne państwa zaangażowane w te operacje, co wynika głównie z narodowych doświadczeń wyniesionych z przeprowadzonych do tej pory operacji. Wnioski z analizy użycia lotnictwa w scharakteryzowanych w niniejszym opracowaniu operacjach humanitarnych wskazują, iż należy się spodziewać elastycznego zastosowania technik dostarczania ładunków w przyszłych operacjach tego rodzaju. Głównymi czynnikami determinującymi taktykę działania lotnictwa transportowego w operacjach humanitarnych pozostaną: sytuacja operacyjno-taktyczna, ukształtowanie terenu i warunki atmosferyczne w obszarze operacji oraz potrzeby niesienia pomocy poszkodowanej ludności.

Wydaje się, że należałoby również przeprowadzić badania dotyczące wykorzystania w operacjach humanitarnych szybowców transportowych, którą na łamach „Journal of Humanitarian Assistance” przedstawił Steven A. Torrisi. Zdaniem tego autora, należałoby reaktywować do tego rodzaju misji szybowce transportowe. Wydawałoby się, że powrót do środków transportowych stosowanych często w okresie drugiej wojny światowej jest krokiem wstecz. Jednakże argumenty przytaczane przez Torrisiego są na tyle interesujące, iż zasługują na krótkie wyjaśnienie. Uzasadnienie koncepcji wykorzystania szybowców transportowych w przyszłych operacjach humanitarnych opiera się w zasadzie na wykazaniu wad dostarczania pomocy humanitarnej za pomocą samolotów transportowych i śmigłowców oraz wskazaniu zalet rekompensujących wspomniane wady. Według oceny Stevena Torrisiego szybowce transportowe mogłyby się uporać z trudnościami, z jakimi zwykle borykają się wymienione środki i skutecznie wspierać przyszłe wysiłki humanitarne w sytuacji totalnej dezintegracji ekonomicznej, socjalnej oraz politycznej w ściśle określonym regionie geograficznym. Zdaniem tego autora, użycie szybowców byłoby lepszym sposobem przetransportowania pomocy humanitarnej w porównaniu do tradycyjnych sposobów opartych na zrzutach powietrznych oraz zastosowaniu śmigłowców transportowych. Wynika to głównie z właściwości, jakimi charakteryzują się szybowce.

Jedną z podstawowych cech odróżniających je od samolotów i śmigłowców transportowych jest „niewidzialność”. Konstrukcje szybowców, ze względu na wykorzystane do ich budowy materiały są praktycznie niemożliwe do wykrycia środkami radiolokacyjnymi. Nie bez powodu mówi się, że szybowce są jedynymi środkami po-

wietrznymi, które z całą pewnością można by uznać za niewidzialne. Wykorzystując siłę wiatru, szybowce transportowe mogłyby wykonywać skryte przeloty do rejonu lub rejonów odizolowanych, nie będąc narażone na oddziaływanie ogniowe ze strony naziemnych sił obrony powietrznej, w tym także przenośnych przeciwlotniczych systemów raketowych, które, jak wykazano w przednim rozdziale, stwarzały największe zagrożenie dla samolotów i śmigłowców transportowych zaangażowanych w dostawy pomocy humanitarnej we wrogim środowisku operacyjnym.

Kolejną istotną cechą w aspekcie użycia szybowców transportowych w operacjach humanitarnych jest udźwig. Według oceny Stevena Torrisiego, większość szybowców transportowych posiada udźwig zbliżony do eksploatowanych obecnie śmigłowców, a nawet niektórych samolotów transportowych. Można zgodzić się również z opinią, że brak skomplikowanych urządzeń nawigacyjnych i silników oznacza mniejszy wysiłek w zakresie utrzymania sprawności technicznej, obniżając tym samym koszty użycia środków powietrznych.

Steven Torrisi wśród cech predysponujących szybowce do zastosowania w operacjach humanitarnych wymienił także odtwarzalność. Warto tu zwrócić uwagę, że od czasów drugiej wojny światowej cecha ta była poddawana raczej ostrej krytyce niż wymieniana jako zaleta tych środków. W tym okresie (II wojny światowej) szybowce były traktowane jako środki jednorazowego użytku (do wykonania jednej misji). Eksperci krytycznie oceniający odtwarzalność szybowców transportowych udowadniają, że większość z tych środków wykorzystanych do operacji desantowych w czasie drugiej wojny światowej została zniszczona, zanim przeprowadzono naprawy. Opinia ta wydaje się słuszna jedynie w odniesieniu do szybowców, które zostały zestrzelone lub uległy uszkodzeniu w wyniku zderzenia z przeszkodami naturalnymi stworzonymi przez człowieka. Jednakże wymienione przypadki, zdaniem historyków, należały do mniejszości, ponieważ większość szybowców nadawała się do ponownego wykorzystania. Raporty opracowane po zakończeniu operacji desantowych potwierdzały fakt, że większość szybowców użytych zarówno do przerzutu żołnierzy, jak i sprzętu bojowego oraz zaopatrzenia była w dobrym stanie technicznym. Straty poniesione w trakcie działań bojowych były znikome w porównaniu do liczby zastosowanych szybowców<sup>244</sup>. Warto również zwrócić uwagę na fakt, że odzyskiwanie i odtwarzanie gotowości szybowców transportowych nie było priorytetowym przedsię-

---

<sup>244</sup> Zob. S.A. Torrisi, *Cargo Gliders for Complex Emergencies and Operations Other Than War. New Uses for and Old Neglected Warhorse*, Journal of Humanitarian Assistance, 1999, s. 6.

wzięciem w porównaniu do typowych działań bojowych prowadzonych przez Aliantów. Stąd też setki szybowców pozostawało w strefach lądowań (lądowania), zanim samolot lub grupy remontowe dostawały pozwolenie na wkroczenie w te obszary. Oczywiście, grupy te mogły rozpocząć swą działalność dopiero po zakończeniu walk w tych rejonach. Steven Torrisi przytoczył kilka argumentów potwierdzających słuszność tej tezy. Na przykład 97% szybowców wykorzystanych przez Amerykanów w czasie lądowania w Normandii pozostawiano bez względu na ich stan techniczny w miejscu ich lądowania.

Autor ten podkreślił także zdolność szybowców do prowadzenia działań w różnych warunkach klimatycznych, atmosferycznych i terenowych. Jest to bardzo cenna zaleta tych środków w kontekście prowadzenia przyszłych operacji humanitarnych. Wnioski z dotychczasowych operacji wykazały bowiem konieczność przygotowania sił zadaniowych do niesienia pomocy humanitarnej w różnych regionach świata, a co za tym idzie i zróżnicowanym środowisku naturalnym. Argumentów potwierdzających zdolność szybowców transportowych do działania w różnych regionach świata dostarczyły między innymi wnioski z ich użycia w czasie drugiej wojny światowej. Wówczas to szybowce transportowe uczestniczyły bowiem w operacjach desantowych na terenie 14 państw, które różniły się zarówno pod względem klimatu, jak i ukształtowania terenu<sup>245</sup>.

Biorąc pod uwagę znaczny postęp techniczny, jaki nastąpił w okresie od zakończenia drugiej wojny światowej do 2005 roku, użycie szybowców transportowych w operacjach reagowania kryzysowego, a więc również i w operacjach humanitarnych, wymagałoby dokonania odpowiednich modernizacji technicznych, które przystosowałyby je do współczesnych i perspektywicznych warunków działań. Perspektywiczne operacje o charakterze reagowania kryzysowego będą stawiały wysokie wymagania środkom powietrznym, które mogą być wykorzystywane przez dowódcę komponentu powietrznego do dostarczania pomocy humanitarnej. A zatem proponowane przez Stevena Torrisiego konstrukcje szybowców transportowych z czasu drugiej wojny światowej powinny być odpowiednio zmodernizowane. Modyfikacje te, zdaniem autora, powinny obejmować głównie zastosowanie nowoczesnych systemów nawigacyjnych, materiałów kompozytowych oraz systemów (urządzeń) zabez-

---

<sup>245</sup> Wspomniane operacje, co wykazał S.A. Torrisi, przeprowadzono w: Europie Zachodniej (Belgia, Francja, Holandia, Niemcy, Norwegia); Europie Wschodniej (Węgry, Związek Radziecki); na Bałkanach (Włochy, Grecja i Jugosławia); Afryce Północnej (Tunezja); Azji Południowej i Południowo-wschodniej (Indie, Birma) oraz Azji Wschodniej (Filipiny).

pieczających szybowiec przed katastrofą w trakcie podejścia do lądowania. Jednym z proponowanych przez wspomnianego autora rozwiązań modernizacyjnych jest wmontowanie na pokładzie szybowca odbiorników GPS. Steven Trisi założył bowiem, że urządzenie to zwiększyłoby zarówno bezpieczeństwo samego szybowca, jak przewożonych przez niego ludzi lub towarów oraz bardzo korzystnie wpłynęłoby na dokładność jego lądowania.

W zależności od sytuacji operacyjno-taktycznej, potrzeb informacyjnych, a także radiolokacyjnych właściwości terenu strefa dyżurowania samolotu JSTARS będzie znajdowała się w odległości około 100 kilometrów od terytorium gdzie prowadzona będzie operacja humanitarna. Strefy te będą wprowadzane w wypadku prowadzenia operacji humanitarnej we wrogim otoczeniu, w którym prawdopodobieństwo oddziaływania ogniowego ze strony miejscowych sił jest duże. Wykonywanie lotów w tak znacznej odległości od obszaru operacji na wysokości od 10 000 do 12 000 metrów powinno zapewnić im bezpieczeństwo. Należy jednak założyć, że ze względu na wartość samolotów E-8A będą one dodatkowo osłaniane przez samoloty myśliwskie wykonujące bojowe patrole powietrzne lub (w wyjątkowo złożonej sytuacji powietrznej) przez specjalnie wydzielone samoloty myśliwskie osłony bezpośredniej. Opierając się na doświadczeniach z przeprowadzonych do tej pory operacji, można przyjąć, że samoloty JSTARS mogą nieprzerwanie wykonywać powierzone im zadania bojowe, bez tankowania w powietrzu od 8 do 11 godzin. Warto zwrócić uwagę, że po jednorazowym uzupełnieniu paliwa czas ten wzrośnie do 20 godzin. Umieszczony na samolocie radar mogący pracować jako urządzenie z syntetyczną projekcją obrazu (tzw. tryb pracy SAR) umożliwi wykrywanie obiektów w promieniu dochodzącym do 257 kilometrów. Zakładając, że E-8A będzie wykonywał lot trwający 8 godzin można przyjąć, iż będzie mógł przeszukać obszar o powierzchni ponad miliona km<sup>2</sup>. Ocenia się, że wyjątkowo przydatny w aspekcie prowadzenia operacji humanitarnych we wrogim lub trudnym do określenia środowisku będzie tryb pracy radaru określany jako MTI (Moving Target Indicator), umożliwiający wskazywanie celów ruchomych. Wówczas, działając jako impulsowy radar dopplerowski, będzie dostarczał informacji o obiektach (celach) zmieniających położenie, a znajdujących się w jego zasięgu wykrywania. Radar będzie wykrywał, lokalizował, identyfikował i śledził wolno poruszające się obiekty strony utrudniającej bądź uniemożliwiającej dostarczenie pomocy humanitarnej, takie jak: czołgi, wyrzutnie rakiet balistycznych, samobieżne zestawy

artyleryjskie itp<sup>246</sup>. Dysponując nowoczesnym układem przetwarzania danych, samoloty JSTARS będą w stanie rozróżnić pojazdy kołowe i gąsienicowe oraz wyeliminować z obrazu pojazdy poruszające się zbyt szybko, które identyfikowane będą jako samochody osobowe. Można więc sądzić, że posiadając takie informacje lotnictwo uniknie ewentualnych, pomyłkowych uderzeń na obiekty cywilne.

W razie potrzeby zlokalizowania pojedynczego obiektu (pojazdu) na wielkim obszarze może być zastosowany tryb pracy SSR (Sector Search Mode). Dodatkowym urządzeniem współpracującym z radarem jest FTI (Fixed Target Indicator-wskaźnik celów stacjonarnych), dzięki któremu możliwe staje się lokalizowanie obiektów o znaczeniu strategicznym. Nałożenie na siebie obrazów uzyskanych z radaru i FTI umożliwi wykonanie zdjęć lub map wybranych rejonów działań. Dodatkowo, dołączenie danych otrzymanych z MTI możliwe będzie dokonanie analizy posunięć strony uznanej za przeciwnika w kolejnych fazach operacji oraz dokonanie oceny skutków uderzeń przeprowadzonych przez jednostki sojuszniczych lub koalicyjnych połączonych sił zadaniowych. Transmisja informacji (danych) z pokładu samolotu JSTARS do własnych oddziałów może odbywać się za pośrednictwem kodowanych łączy cyfrowych oraz łączności głosowej. Dane uzyskane przez samolot JSTARS będą przesyłane poprzez lokalne sieci posterunków radiolokacyjnych do kodowanego, odpornego na zakłócenia łącza dozoru i zarządzania danymi, skąd będą przekazywane do nieograniczonej liczby mobilnych stacji naziemnych. Warto również zwrócić uwagę, że E-8A ma możliwość utrzymania łączności z jednostkami znajdującymi się poza bezpośrednim zasięgiem urządzeń samolotu. Zdolność tę gwarantuje kodowane łącze satelitarne (UHF i SHF), dzięki któremu można przekazywać i odbierać dane cyfrowe i informacje głosowe. Godny podkreślenia jest fakt, że wszystkie informacje będą bezpośrednio przesyłane do wszystkich komponentów wchodzących w skład sojuszniczych lub koalicyjnych połączonych sił zadaniowych. Dane te mogą bowiem odbierać satelity, samoloty i śmigłowce bojowe, patrolowe, zwiadowcze i ratunkowe, okręty, naziemne stacje radiolokacyjne oraz centra dowodzenia obrony powietrznej i ośrodki dowodzenia operacji połączonych.

Samoloty AWACS będą koncentrowały swój wysiłek na zdobywaniu uprzedzającej informacji o środkach powietrznych zwaśnionych stron, strony nierespektującej ustaleń pokojowych lub celowo utrudniającej dostarczanie pomocy humanitarnej

---

<sup>246</sup> J. Karpowicz, E. Cieślak, *Lotnictwo wsparcia w sojuszniczych działaniach powietrznych*, AON, Warszawa 2003, s. 61.

w całym przedziale wysokości. Samoloty te do operacji może wydzielić NATO lub państwa dysponujące tymi samolotami. Przedmiotem wnikliwej analizy powinno być także właściwe bazowanie samolotów AWACS oraz innych samolotów uznanych za środki powietrzne o szczególnym znaczeniu (High Value Airborne Assets – HVAA). Środki te będą wymagały zatem zapewnienia silnej ochrony przed ewentualnymi atakami ze strony sił specjalnych lub działaniami grup terrorystycznych. Należy sądzić, że nadal będą wykorzystywane ich bardzo duże możliwości przestrzenne, dzięki czemu samoloty AWACS oraz inne środki z grupy HVAA będą bazowały na lotniskach znajdujących się w znacznej odległości od państwa, na którego terenie wystąpił kryzys humanitarny. Wydaje się, że konieczne będzie wypracowanie stosownych procedur, które nakazywałyby odpowiednie tryby (sposoby) postępowania załóg samolotów HVAA w sytuacjach zagrożenia. Należy zdawać sobie bowiem sprawę, że strata chociażby jednego takiego środka wraz z załogą wywołałaby niechęć społeczeństwa do kontynuowania takiej operacji.

Warto również zwrócić uwagę na znaczenie reguł użycia siły (ROE) w przyszłych operacjach humanitarnych. Reguły te powinny być określone dla każdego środka powietrznego, który będzie zaangażowany w tego rodzaju operacje. Na przykład, jeśli samoloty obezwładniania obrony powietrznej w danym momencie operacji są niedostępne, to czy inne samoloty mogą wykonywać loty w przestrzeni powietrznej nad obszarem operacji? Co powinna zrobić załoga AWACS-a w wypadku, gdy samoloty osłaniające go będą musiały opuścić osłaniany obiekt? Czy AWACS powinien nadal orbitować w wyznaczonej mu strefie, oczekując na kolejną zmianę samolotów myśliwskich, które ponownie zapewnią mu obronę przed uderzeniami środków powietrznych strony przeciwnej? Właściwie określone reguły użycia siły (ROE) oraz specjalne instrukcje (SPINS) powinny uwzględniać wszelkie wymienione tu sytuacje. Wskazane jest by w przyszłych operacjach humanitarnych prowadzonych we wrogim środowisku dowódcy jednostek lotniczych przypominali je podległym im pilotom i załogom przed każdą misją. Zakłada się, że takie postępowanie pozwoli pilotom sił koalicyjnych lub sojuszniczych uniknąć zdarzeń podobnych do tego, jakie miało miejsce w Bośni i Hercegowinie w 1995 roku.

Uwzględniając wnioski z przeprowadzonych do tej pory operacji przyjmuje się, że sprawne wykonanie operacji będzie wymagało określenia również wymagań dotyczących działania lotnictwa w ściśle określonych warunkach atmosferycznych. Wykonywanie misji w chmurach lub poniżej podstawy chmur może być zbyt niebez-

pieczne, szczególnie gdy na lądzie ugrupowane są przeciwlotnicze systemy rakietowe. W takich warunkach atmosferycznych, jeśli strona przeciwna odpali raketę przeciwlotniczą, pilot może wykryć ją wzrokowo dopiero po tym jak przebiję ona podstawę chmur, co praktycznie uniemożliwia mu skuteczne wykonanie manewru przeciwrakietowego. Reguły użycia siły powinny więc wyraźnie określać minimalne wysokości w warunkach złej widoczności, na jakich będą mogły działać samoloty nad terenem ugrupowania naziemnych sił obrony powietrznej<sup>247</sup>. Ocenia się, że właściwie sformułowane reguły użycia siły (ROE) powinny zapewnić dowódcom na wyższym szczeblu dowodzenia możliwość delegowania podległym im dowódcom uprawnień w zakresie podejmowania decyzji mających kluczowe znaczenie dla osiągania celów misji. Dzięki temu lotnictwo będzie mogło reagować szybko i zarazem stosownie do potrzeb wynikających ze zmian w obszarze operacji, zanim sytuacja mogłaby wymknąć się spod kontroli.

Walka elektroniczna może być ważnym elementem przyszłych operacji humanitarnych prowadzonych w ramach wielofunkcyjnych operacji reagowania kryzysowego. Należy podkreślić, że istota walki elektronicznej wyraża się w możliwości lokalizowania, nasłuchu oraz przeciwdziałania emisji energii elektromagnetycznej. Potrzeba realizacji zadań w ramach walki elektronicznej będzie determinowana przez środowisko operacyjne. Uwzględniając dotychczasowe doświadczenia z użycia lotnictwa w operacjach humanitarnych, można założyć, że powietrzne środki walki elektronicznej będą wykorzystywane przede wszystkim we wrogim środowisku. Nie można również wykluczyć konieczności użycia samolotów walki elektronicznej w trudnym do określenia środowisku, w którym może nastąpić eskalacja konfliktu. Wydaje się, że w operacjach prowadzonych w takim środowisku (otoczeniu) lotnictwo może prowadzić następujące działania w ramach walki elektronicznej:

- osłonę grup uderzeniowych ze stref dyżurowania znajdujących się poza obszarem operacji;
- bezpośrednią osłonę grup uderzeniowych samolotami walki elektronicznej wykonującymi lot w ugrupowaniu bojowym (towarzyszenie);

---

<sup>247</sup> Zob. R.F. Walker, *Facing...*wyd. cyt., s. 44.

- samodzielne poszukiwanie i obezwładnianie naziemnych sił obrony powietrznej zagrażających samolotom sojuszu lub koalicji wykonującym zasadnicze zadania wynikające z celów operacji humanitarnej<sup>248</sup>.

Pierwszy z wymienionych rodzajów działań w ramach walki elektronicznej będzie miał na celu uniemożliwienie lub co najmniej utrudnienie wykrycia kierunku ewentualnego uderzenia lotnictwa oraz określenia składu grup. Dyżurujące w strefie samoloty walki elektronicznej będą mogły osłaniać również lotnictwo transportowe dostarczające pomoc humanitarną do rejonów o podwyższonym stopniu ryzyka, kształtowanym przez środki rozpoznania radiolokacyjnego i naziemne siły obrony powietrznej. Można przyjąć, że po wykryciu promieniowania elektromagnetycznego sojusznicze lub koalicyjne samoloty walki elektronicznej będą dążyły do ich zlokalizowania i w razie konieczności zakłócenia. Emitując energię, mogą zakłócić również łączność radiową stanowisk dowodzenia obroną powietrzną oraz punktów i stanowisk dowodzenia organiczną obroną przeciwlotniczą wojsk lądowych.

Wydaje się, że w operacjach humanitarnych ogniowe niszczenie środków rozpoznania radiolokacyjnego i przeciwlotniczych systemów rakietowych (naziemnych sił obrony powietrznej) strony konfliktu, która uniemożliwia lub co najmniej utrudnia dostawy zaopatrzenia i środków medycznych dla cierpiącej ludności, będzie środkiem ostatecznym. Uwzględniając jednakże wariant, w którym działania humanitarne będą elementem większej, wielofunkcyjnej operacji reagowania kryzysowego, zwalczanie elementów obrony powietrznej i obrony przeciwlotniczej strony konfliktu może być zawczasu zaplanowane i konsekwentnie realizowane w ramach walki o panowanie lub przewagę w przestrzeni powietrznej, w której następnie będą operowały samoloty i śmigłowce transportowe oraz inne środki powietrzne.

Biorąc pod uwagę, że operacje humanitarne mogą być prowadzone w różnych regionach świata, należy liczyć się z koniecznością zastosowania samolotów EC-130E ABCCC. Samoloty te w przyszłych operacjach humanitarnych będą wykorzystane do zapewnienia elastyczności dowodzenia środkami powietrznymi na szczeblu taktycznym, szczególnie w wypadku prowadzenia operacji w znacznym oddaleniu od standardowych (stacjonarnych) stanowisk dowodzenia lotnictwem. Samoloty te będą również utrzymywały łączność z nadrzędnymi dowództwami sojuszu lub koalicji oraz narodowymi organami dowodzenia. Bogate wyposażenie samolotu po-

---

<sup>248</sup> Por. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002, s. 123-124.

winno zapewnić jego załodze możliwość dokonywania szybkiej analizy bieżącej sytuacji bojowej. Należy przyjąć, że samoloty ABCCC będą wykonywały lot na średnich wysokościach, aby możliwe było utrzymanie łączności radiowej w paśmie UKF z Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych (AOCC), a także retranslacja meldunków z powietrza nadanych przez załogi, które będą wykonywały misje izolacji lotniczej oraz taktycznego rozpoznania powietrznego<sup>249</sup>. Strefy dyżurowania tych samolotów będą prawdopodobnie wyznaczane w odległości od 70 do 130 kilometrów od obszaru (rejonu)

o podwyższonym stopniu ryzyka dla lotnictwa (np. trwające walki). Opierając się na dotychczasowych doświadczeniach, można założyć, że w strefie dyżurowania samolot EC-130E ABCCC będzie wykonywał lot z prędkością 450-480 km/h. Ponadto można przyjąć, że całkowity czas jego dyżurowania bez tankowania w powietrzu będzie wynosił 8 godzin. Chcąc utrudnić stronie przeciwnej (lub stronom) wykrycie i ewentualne przeciwdziałanie, zaleca się wykorzystanie nieregularnej trasy lotu w strefie dyżurowania. Ocenia się, że trzy samoloty EC-130E ABCCC bez tankowania w powietrzu powinny zapewnić 16 godzin ciągłego dyżurowania w strefach. Natomiast pozostałe 8 godzin, w cyklu dobowym, będzie zabezpieczane z dyżurowania na lotnisku. Dysponując dwoma dodatkowymi załogami lotniczymi i operacyjnymi, możliwe będzie ciągłe utrzymywanie jednego samolotu w powietrzu przez całą dobę.

Tego typu samolotem, sprawdzonym we wcześniejszych działaniach, jest EC-130E *Commando Solo*. Przydatność tego samolotu, szczególnie w operacjach humanitarnych prowadzonych we wrogim środowisku, wynika z jego wielofunkcyjności, która wyraża się w możliwości wykonywania zarówno misji walki elektronicznej, jak i misji psychologicznych. Druga grupa zadań może nabrać szczególnego znaczenia w wypadku równoległego prowadzenia przez lotnictwo sojuszu lub koalicji działań typowo bojowych oraz klasycznych działań humanitarnych. Słuszność tej tezy potwierdzają wnioski z operacji „Enduring Freedom” w Afganistanie, gdzie lotnictwo amerykańskie, wykonując misje uderzeniowe, dokonywało jednocześnie zrzutów humanitarnych racji dziennych oraz prowadziło typowe działania o charakterze psychologicznym. EC-130E *Commando Solo* posiada bowiem możliwości emitowania audycji radiowych i telewizyjnych o treściach pożądanych w aspekcie prowadzonych operacji<sup>250</sup>. Od czasów operacji w Bośni został on znacznie zmodyfikowany i posiada

<sup>249</sup> J. Karpowicz, E. Cieślak, *Lotnictwo...wyd. cyt.*, s. 98.

<sup>250</sup> Zob. <http://www.globalsecurity.org/military/systems/aircraft/ec-130e.htm>

obecnie nowocześniejsze systemy nawigacyjne, rozbudowane wyposażenie do obrony własnej oraz urządzenia umożliwiające transmitowanie kolorowych programów telewizyjnych, zgodnych ze światowymi standardami. Należy założyć, że samoloty te w operacjach humanitarnych będą wykonywały loty na maksymalnej wysokości, która zapewni najlepsze warunki propagacji fal radiowych i telewizyjnych (elektromagnetycznych). Dolot natomiast do strefy w operacjach prowadzonych we wrogim środowisku będzie wykonywany na małych wysokościach. Nie bez znaczenia jest również jego zdolność do prowadzenia działań zarówno w dzień, jak i w nocy. Należy przyjąć, że jeśli będzie zachodziła konieczność użycia tego samolotu, to trzeba mu wydzielić osobną strefę działania, która powinna znajdować się poza zasięgiem oddziaływania strony sprzeciwiającej się operacji. „Celem” dla EC-130E Commando Solo może być społeczeństwo państwa, na którego terenie będzie prowadzona operacja, oraz personel wojskowy. W operacjach humanitarnych zadania taktyczne mogą obejmować zatem informowanie ludności na obszarach klęsk żywiołowych, lub przekazywanie wiadomości o prowadzonych przez lotnictwo sojusznicze lub koalicyjne operacjach, szczególnie jeśli będą to również działania o charakterze ofensywnym. Należy pamiętać, że samolot ten będzie działał w warunkach wrogiego oddziaływania elektronicznego, w którym jedna (lub więcej) ze stron konfliktu podejmie próby zakłócenia programów emitowanych przez EC-130E Commando Solo a także próby jego wykrycia i zlokalizowania oraz przechwycenia informacji przekazywanych za pomocą środków radiowych lub innych jawnych środków elektronicznych. Planując użycie tego samolotu w przyszłych operacjach humanitarnych, wskazane byłoby uwzględnienie także jego możliwości w zakresie zakłócania systemów dowodzenia i łączności oraz ograniczonych możliwości zdobywania informacji rozpoznawczych.

Ogólna koncepcja użycia lotnictwa w operacjach humanitarnych powinna uwzględniać także możliwość realizacji (wykonania) operacji w przyjaznym środowisku. W takim wypadku zakłada się, że lotnictwo będzie wykonywało przede wszystkim misję transportu powietrznego, zarówno strategicznego, jak i taktycznego. Zadaniem lotnictwa będzie w pierwszej kolejności dostarczenie różnego rodzaju zaopatrzenia potrzebnej miejscowej ludności do przetrwania w trudnych warunkach. W kolejnych fazach lotnictwo może przewozić także zespoły specjalistów wraz z niezbędnym im wyposażeniem, potrzebnym do likwidacji skutków klęsk żywiołowych i awarii technicznych. Strategiczne lotnictwo transportowe będzie wykorzystane do przerzutu pomocy humanitarnej do obszaru objętego klęską. Natomiast lotnictwo tak-

tyczne, w tym i śmigłowce, będzie użyte do transportu zaopatrzenia w obszarze operacji.

Trzeci wariant przyszłych operacji humanitarnych powinien obejmować sytuację, w której lokalne władze rządowe wyrażają zgodę na wykonanie operacji na terytorium ich państwa, lecz opozycyjne ugrupowania polityczne mogą użyć przemocy zbrojnej, aby im zapobiec lub co najmniej przeszkodzić. A zatem taka operacja będzie prowadzona w środowisku, które w niniejszym opracowaniu zostało nazwane jako trudne do określenia. W tym wypadku plan operacji powinien być oparty na uzgodnieniach poczynionych z władzami rządowymi pozytywnie nastawionymi do operacji. Jednakże, uwzględniając niestabilną sytuację w kraju, na terenie którego będzie prowadzona operacja, należy założyć konieczność użycia przemocy zbrojnej przez lotnictwo i inne komponenty sił zadaniowych w celu przejęcia kontroli w obszarze operacji. W kolejnych fazach operacji trzeba założyć potrzebę realizacji między innymi takich zadań jak osłona dróg zaopatrzenia oraz ustanowienie stref bezpieczeństwa i zapewnienie ich obrony. Użycie lotnictwa będzie obejmowało głównie przerzut zaopatrzenia do obszaru operacji oraz jego przewóz wewnątrz tego obszaru. Ze względu na niestabilne środowisko operacyjne lotnictwo może wykonywać również misje obejmujące ewakuację, osłonę dróg zaopatrzenia oraz obronę stref bezpieczeństwa ustanowionych w obszarze operacji. Zakres użycia przemocy zbrojnej przez lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze zdeteminowany będzie przez zagrożenie powietrzne i na lądzie, stwarzane przez miejscowe siły zbrojne. Jeśli zagrożenie to będzie zbyt duże, to przewiduje się, że lotnictwo może prowadzić defensywne działania powietrzne oraz wykonywać typowe misje bezpośredniego wsparcia lotniczego.

W koncepcji użycia lotnictwa w operacjach humanitarnych (bez względu na środowisko operacyjne) należy przewidzieć konieczność prowadzenia misji rozpoznawczych i obserwacyjnych. Zakłada się, że w operacjach humanitarnych o mniejszej intensywności sporadycznie będą wykorzystywane wyjątkowo drogie samoloty wczesnego wykrywania i kontroli (AWACS) oraz samoloty JSTARS (Joint Surveillance and Target Attack Radar System). W większym stopniu natomiast przewiduje się użycie bezzałogowych aparatów latających (BAL) oraz samolotów turbośmigłowych, które mogą startować z krótkich pasów startowych i przebywać w powietrzu przez wiele godzin. Takie rozwiązanie powinno zapewnić dokładniejsze niż we wcześniejszych operacjach rozpoznanie i obserwację oraz ich długotrwałość, co jest szczegól-

nie ważne w operacjach humanitarnych prowadzonych we wrogim środowisku. Można przyjąć, że do wykonania tego rodzaju misji będą wykorzystane bezzałogowe aparaty latające takie jak Global Hawk<sup>251</sup>, lub inne o co najmniej porównywalnych możliwościach operacyjnych. Intensywne operacje humanitarne będą wymagały natomiast jednoczesnego użycia wymienionych wcześniej samolotów i środków bezzałogowych. W takim wypadku strefy działania samolotów AWACS powinny być wyznaczone w przestrzeni powietrznej poza obszarem operacji, najlepiej nad terytorium sąsiedniego państwa. Takie rozwiązanie będzie wymagało uzyskania zgody na działanie w przestrzeni powietrznej obcego państwa, co będzie wymagało podjęcia stosownych działań politycznych i dyplomatycznych.

Należy założyć, że nieodzownym elementem przyszłych operacji humanitarnych będzie tankowanie w powietrzu. Użycie lotnictwa tankowania powietrznego umożliwi bowiem szybkie przemieszczanie samolotów bojowych i transportowych z dużym obciążeniem na spore odległości, co będzie miało szczególne znaczenie w wypadku operacji humanitarnych prowadzonych z dala od baz macierzystych, np. na kontynencie afrykańskim. Tankowanie w powietrzu zapewni zatem lotnictwu elastyczność reagowania na wszelkie zmiany zachodzące w środowisku operacyjnym. Będzie to miało znamienne znaczenie w wypadku prowadzenia operacji w trudnym do jednoznacznego określenia środowisku. Dlatego też ten rodzaj wsparcia należy traktować jako czynnik zwielokrotniający możliwości bojowe wszystkich rodzajów lotnictwa, które będzie zaangażowane w przyszłe operacje humanitarne. Wydaje się, że istnieją trzy powody uzasadniające zastosowanie w przyszłości lotnictwa tankowania w powietrzu w tego rodzaju operacjach: umożliwienie szybkiego i sprawnego przerzutu pomocy humanitarnej oraz sił komponentu lądowego, które także będą zaangażowane w operację; zwiększenia zasięgu bojowego oddziaływania dla samolotów, które mogą wykonywać misje ofensywne w wypadku prowadzenia operacji we wrogim środowisku oraz wydłużenia czasu przebywania w powietrzu samolotom osłaniającym inne komponenty połączonych sił zadaniowych i działające w terenie organizacje międzynarodowe i pozarządowe.

---

<sup>251</sup> Global Hawk jest przeznaczony do wykonywania długodystansowych misji o zasięgu do 500 kilometrów, a zatem umożliwia uniknięcie konieczności operowania z baz leżących blisko obiektu będącego przedmiotem rozpoznania. Dzięki znacznym gabarytom oraz bogatemu wyposażeniu nawigacyjno-rozpoznawczemu może spełniać rolę podobną do samolotu U-2. Startując z bazy lotniczej położonej na terytorium Stanów Zjednoczonych, bez tankowania w powietrzu może osiągnąć dowolny punkt na kuli ziemskiej, wykonując lot patrolowy na wysokości 19 812 metrów przez około 42 godziny. A. Kozakiewicz, M. Wróblewski, P. Zalewski: *Amerykańskie bezzałogowe statki powietrzne programu Tier*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” nr 10/2000, s. 66.

Zakłada się, że podobnie jak w dotychczasowych operacjach lotnictwo tankowania w powietrzu będzie działało w wyznaczonych strefach, znajdujących się zwykle poza ewentualnym zasięgiem oddziaływania potencjalnego przeciwnika (np. państwa utrudniającego lub uniemożliwiającego przeprowadzenie operacji humanitarnej). Samolot tankowania w powietrzu (lub ich grupa) będzie wykonywał lot po wydłużonym prostokącie przechodzącym przez punkt spotkania w lewo. Można przyjąć, że podobnie jak to czyniono do tej pory, lot samolotu tankowania w powietrzu będzie standardowo obejmował dwa odcinki proste trwające po 5 minut oraz dwa zakręty o  $180^{\circ}$  po 2,5 minuty. Dzięki temu będzie on przelatywał przez punkt zakotwiczenia co 15 minut. Samoloty posiadające stację radiolokacyjną, które będą musiały uzupełnić paliwo, mogą dołączyć do samolotu tankowania w powietrzu w każdym miejscu strefy. W przypadku natomiast samolotów niedysponujących takimi stacjami należy przyjąć, że powinny one przybywać do punktu zakotwiczenia w 30 sekund po planowym przelocie samolotu tankowania w powietrzu.

W działaniach lotnictwa tankowania w powietrzu należy uwzględnić również konieczność uzupełniania paliwa dużych samolotów (transportowych, AWACS, JSTARS itp.). Tankując zatem tego typu samoloty, należy wziąć pod uwagę następujące czynniki: separacja czasu pomiędzy tankowaniem dużego samolotu a rozpoczęciem procedury tankowania samolotu lotnictwa taktycznego powinna być nie mniejsza niż 10 minut; duże samoloty powinny podchodzić do tankowca po linii prostej a po zakończeniu pobierania paliwa zniżyć lot do uzyskania separacji wysokości 1000 stóp i po uzyskaniu zgody opuścić strefę tankowania<sup>252</sup>.

Prognozując użycie lotnictwa w operacjach humanitarnych, należy uwzględnić również (także) wsparcie ze strony państwa pełniącego funkcję gospodarza. Problem ten będzie dotyczył głównie operacji humanitarnych, które będą prowadzone w przyjaznym środowisku. Zdaniem Richarda F. Walkera, minimalne wsparcie ze strony państwa-gospodarza powinno obejmować udostępnienie lotnisk oraz wody pitnej<sup>253</sup>. Oddanie do dyspozycji komponentu powietrznego sił zadaniowych jakichkolwiek innych środków stwarza tym bardziej korzystną sytuację, że wpłynie na skrócenie czasu przygotowania operacji oraz zmniejszenie jej kosztów ogólnych. Należy zgodzić się z opinią wspomnianego autora, że do najważniejszych zasobów (środków), które mogą być udostępnione przez państwo spełniające funkcję gospodarza należy zali-

<sup>252</sup> J. Karpowicz, E. Cieślak, *Lotnictwo...* wyd. cyt., s. 143-144.

<sup>253</sup> Tamże, s. 42.

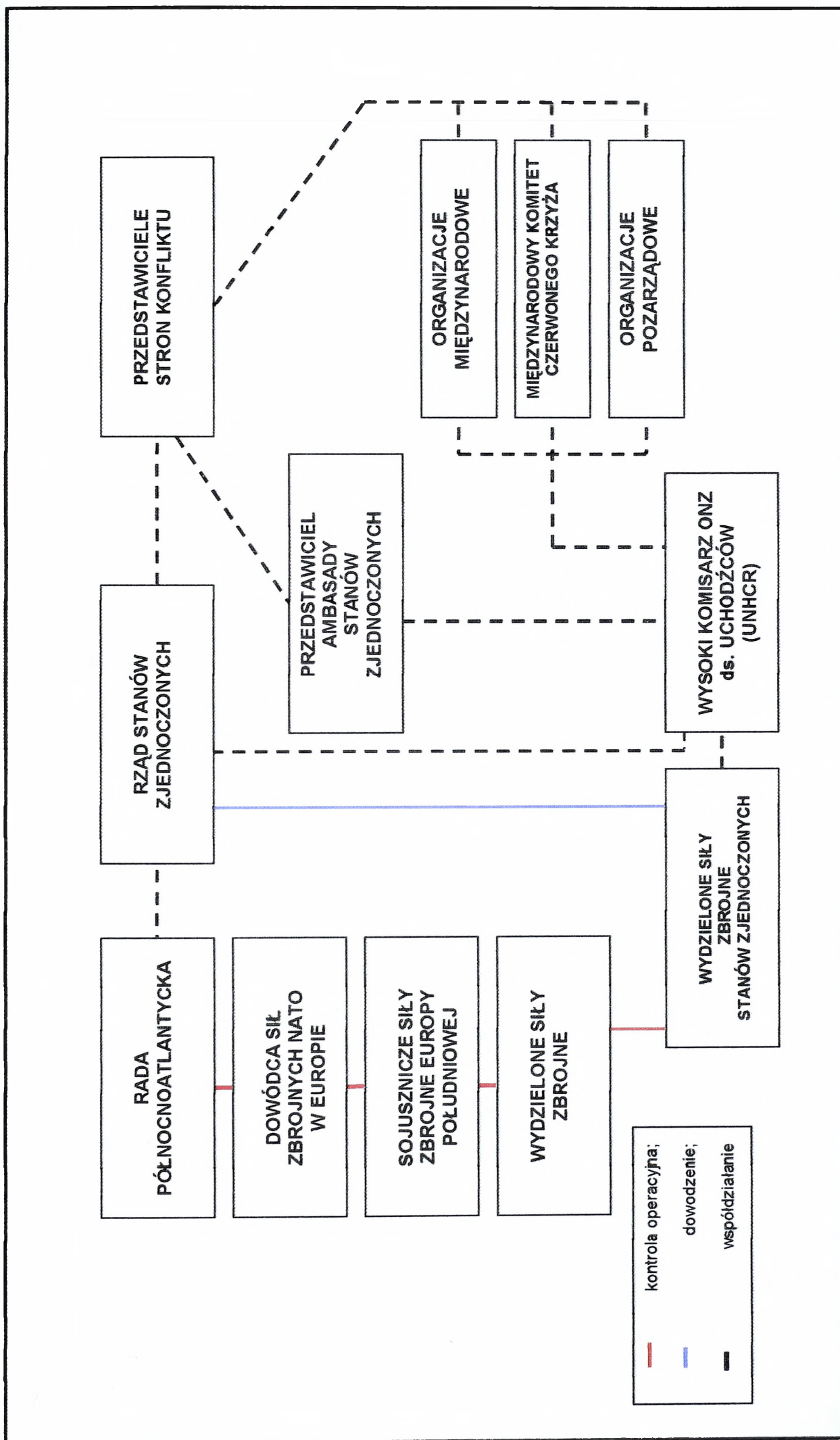
czyć paliwo – i to nie tylko lotnicze. Warto jednak zwrócić uwagę, że oddanie portu lotniczego do dyspozycji koalicyjnego lub sojuszniczego komponentu powietrznego sił zadaniowych nie rozwiązuje do końca problemu bazowania lotnictwa lub chociażby przyjmowania i odprawiania samolotów. Bardzo duże znaczenie mają bowiem jego stan techniczny oraz jakość infrastruktury transportowej. W wielu wypadkach, co wykazały między innymi wnioski z operacji humanitarnych prowadzonych na kontynencie afrykańskim, rozpoczęcie operacji powietrznych może być znacznie opóźnione ze względu na konieczność naprawy pasa startowego lub innych elementów portu lotniczego. Można założyć, że tymczasowym rozwiązaniem w zakresie dostarczania paliwa lotniczego będzie wykorzystywanie samolotów tankowania w powietrzu, które będą operowały z lotnisk, gdzie paliwo jest dostępne. Samoloty myśliwskie lub myśliwsko-bombowe (wielozadaniowe) powinny być zawsze tankowane do pełna tuż przed lądowaniem na lotnisku, z którego prowadzą działania. Dzięki temu samoloty te będą miały wystarczającą ilość paliwa do wykonania kolejnej misji<sup>254</sup>.

### **3.7. Wybrane aspekty dowodzenia i kontroli w przyszłych operacjach humanitarnych**

Plan operacji humanitarnej musi odzwierciedlać odpowiedzialność dowódcy sił sojusznicznych lub koalicyjnych za wykonanie operacji powietrznych, morskich i specjalnych. Jest to szczególnie ważne w aspekcie delegowania uprawnień określania priorytetów w zakresie transportu i zaopatrywania (zaopatrzenia). Przekazanie uprawnień umożliwia bowiem skrócenie procesu decyzyjnego, a tym samym i ogólnego czasu reakcji na wszelkie zmiany zachodzące w środowisku operacyjnym, mogące zagrozić życiu i zdrowiu żołnierzy. Należy jednak zaznaczyć, że w operacjach humanitarnych nie występują żadne relacje dowodzenia pomiędzy siłami zbrojnymi wydzielonymi do jej wykonania przez Sojusz Północnoatlantycki lub koalicję a agencjami ONZ, organizacjami międzynarodowymi, pozarządowymi oraz organizacjami rządowymi państw Sojuszu lub koalicji. Na potwierdzenie tej tezy w niniejszym studium przedstawiono rozwiązania w zakresie dowodzenia i kontroli, zastosowane w operacji w Bośni i Hercegowinie (rys. 24 i 25) oraz operacji „Restore Hope” w Somalii (rys.26).

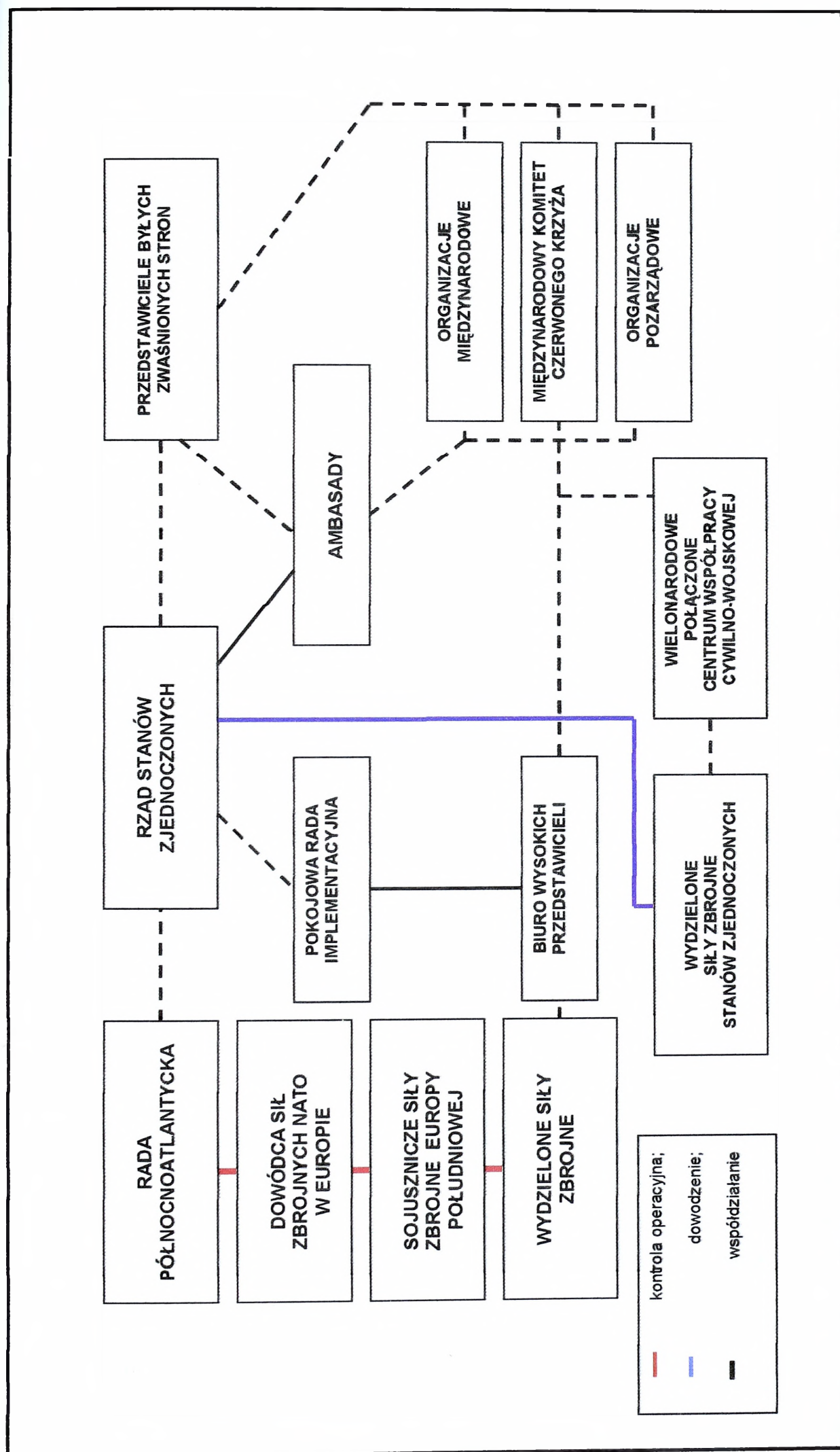
---

<sup>254</sup> Zob. R.F. Walker, *Facing...*wyd. cyt., s. 42.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie D. Byman, I. Lesser, B. Pirnie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening the Partnership*, RAND, Santa Monica 2000, s. 93.

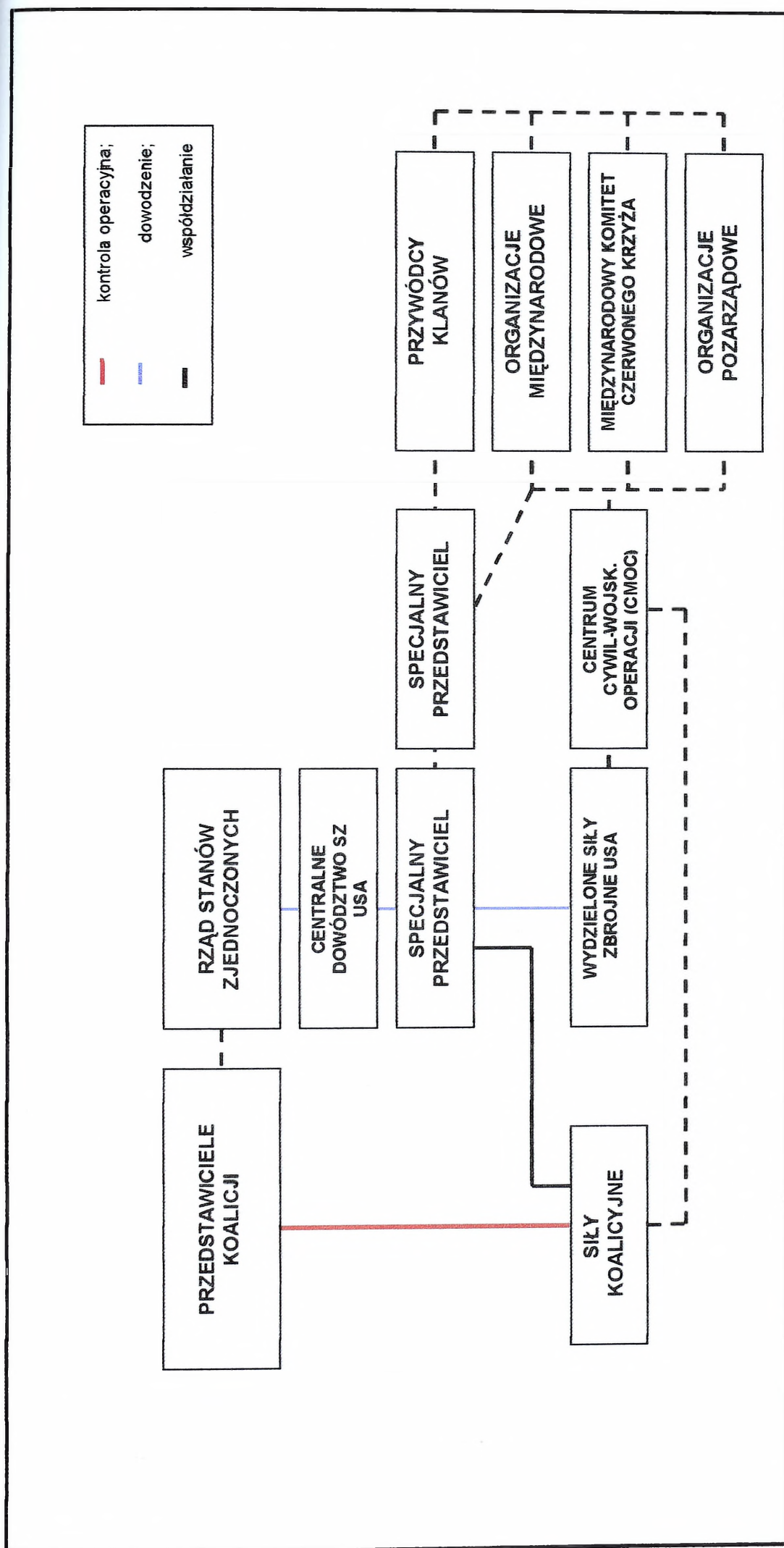
Rys. 24. System dowodzenia w operacji humanitarnej w Bośni i Hercegowinie przed konferencją pokojową w Dayton



Źródło: Opracowanie własne na podstawie D. Byman, I. Lesser, B. Pirnie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening the Partnership*, RAND, Santa Monica 2000, s. 94.

Rys. 25. System dowodzenia w operacji humanitarnej w Bośni i Hercegowinie po konferencji pokojowej w Dayton.

Na rysunku 24 wyjaśniono wszelkie powiązania, jakie występowały pomiędzy zaangażowanymi organizacjami i agencjami wspierającymi wysiłek humanitarny w Bośni i Hercegowinie przed podpisaniem porozumienia pokojowego w Dayton. Warto przypomnieć, że w tym czasie lotnictwo Stanów Zjednoczonych we współdziałaniu z innymi państwami członkowskimi NATO wykonywało loty z zaopatrzeniem humanitarnym do Sarajewa oraz dokonywało zrzutów zaopatrzenia do otoczonych enklaw. Trzeba jednak zwrócić uwagę na fakt, że pomimo wypracowanego przez ONZ modelu, zgodnie z którym koordynator pomocy humanitarnej (ERC), pracujący poprzez IASC i OCHA, miał inicjować i koordynować wspólny wysiłek, to niestety nie został on praktycznie wprowadzony w życie. W tym wypadku, podobnie jak i w kilku innych późniejszych operacjach, to nie koordynator pomocy humanitarnej (ERC), a Wysoki Komisarz ONZ do spraw Uchodźców był liderem w operacji. Sytuacja w tym względzie uległa zmianie po podpisaniu porozumienia pokojowego w Dayton (rys. 25). Wyjątkowo kompleksowe ustalenia pokojowe, zawarte w tym porozumieniu, obejmowały konieczność uwzględnienia roli, jaką miały odegrać ONZ, inne organizacje międzynarodowe, Pokojowa Rada Implementacyjna (Peace Implementation Council - PIC), Sojusz Północnoatlantycki, Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie oraz same zaangażowane strony w procesie pokojowym. Ta złożona struktura dowodzenia, ułatwiająca koordynację działań w pełni sprawdziła się w praktyce. Zdaniem amerykańskich ekspertów było to możliwe, dzięki zaangażowaniu się tych samych państw w działalność różnych, uwzględnionych na schemacie organizacji. Stworzyło to bardzo korzystne warunki do koordynacji wszelkich działań (pokojowych i humanitarnych) już na poziomie politycznym przez Grupę Kontaktową oraz inne dostępne środki. Ponadto to samo grono państw, powiększone o Japonię, było głównymi fundatorami pomocy humanitarnej. Operacje NATO były natomiast koordynowane przez Wielonarodowe Połączone Centrum Cywilno-Wojskowej Współpracy (CJCSM), które wspierało Biuro Wysokiego Komisarza do spraw Uchodźców, będąc elementem łączącym siły zadaniowe z cywilnymi organizacjami i agencjami. Doświadczenia uzyskane w wyniku tej operacji potwierdziły, że NATO jest organizacją regionalną posiadającą najlepsze zdolności do wykonania zarówno klasycznych, jak i wielofunkcyjnych operacji humanitarnych.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie D. Byma, I. Lesser, B. Pirmie, C. Bernard, M. Waxman, *Strengthening the Partnership*, RAND, Santa Monica 2000, s. 96.

Rys. 26. System dowodzenia operacji humanitarnej „Restore Hope” w Somalii.

Wyniki badań potwierdziły również, że operacje mogą być wykonywane przez koalicję państw, z których jedno jest liderem. Najczęściej w roli tej, co wykazano w rozdziale drugim, występowały Stany Zjednoczone. W przypadku operacji koalicyjnych odpowiedzialność za koordynację działań w obszarze operacji ponosi państwo liderujące. Na rysunku 26 przedstawiono ogólną strukturę dowodzenia i kontroli, jaką wykorzystano w operacji „Restore Hope” w Somalii. Większość z sił uczestniczących w tej operacji oddana została pod tymczasową kontrolę Zjednoczonego Zespołu Zadaniowego (UNITAF) dowodzonego przez generała Roberta Johnsona, normalnie pełniącego obowiązki dowódcy 1 Sił Ekspedycyjnych Piechoty Morskiej. Ambasador Stanów Zjednoczonych natomiast został specjalnym przedstawicielem, koordynującym działania cywilne. Ponadto zapewniał polityczne doradztwo dowódcy UNITAF oraz współpracował ściśle z organizacjami pozarządowymi. Zespół zadaniowy koordynował działania z organizacjami pozarządowymi oraz innymi organizacjami cywilnymi przez Centrum Cywilno-Wojskowych Operacji (tzw. CMOC). Należy wspomnieć, że oprócz głównego centrum w Mogadiszu funkcjonowały jeszcze centra zorganizowane w każdym z ośmiu sektorów pomocy humanitarnej w miejscowościach: Baidoa, Beledogle, Barbera, Belet, Ginalalassi, Kismayo, Oddur i Uen. UNITAF, jak wykazano w poprzednim rozdziale, przejął odpowiedzialność za operacje prowadzone w portach lotniczych i morskich.

Na podstawie uzyskanych wyników badań można założyć, że system dowodzenia i kontroli w przyszłych operacjach humanitarnych nie ulegnie większym przeobrażeniom. Wydaje się, że główną przeszkodą w tym względzie pozostanie uparte stanowisko organizacji pozarządowych do zachowania swobody w działalności humanitarnej prowadzone przez te organizacje. Można przypuszczać, że w operacjach humanitarnych zarówno klasycznych, jak i wielofunkcyjnych będą wykorzystywane funkcjonujące już w okresie pokoju stanowiska dowodzenia siłami powietrznymi. System ten z pewnością zostanie uzupełniony elementami mobilnymi rozmieszczonymi w możliwie najbliższej odległości od obszaru objętego kryzysem. W przypadku reagowania na kryzysy humanitarne spowodowane klęskami żywiołowymi lub awariami technicznymi niezbędne elementy dowodzenia mogą być ugrupowane bezpośrednio na terenie poszkodowanego państwa. Racjonalne wydaje się wykorzystanie stanowisk dowodzenia tego państwa pod warunkiem jednak, że nie uległy one zniszczeniu.

Zakłada się, że ze względu na zakres zadań w operacjach humanitarnych, które będą prowadzone przez lotnictwo NATO, konieczne będzie wprowadzenie w życie Regionalnego Ośrodka Koordynacji Przemieszczeń Powietrznych (Regional Air Movement Coordination Centre – RAMCC)<sup>255</sup>. Ośrodek ten okazał się znakomitym narzędziem przeznaczonym do realizacji zadań planowania, koordynowania i organizowania ogromnej liczby powietrznych misji transportowych z pomocą humanitarną w ramach operacji powietrznych wykonywanych na Bałkanach. Można więc założyć, że koncepcja ta będzie wykorzystana również w przyszłych operacjach humanitarnych prowadzonych poza terytorium NATO. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami RALCC będzie aktywowany przez dowództwo wielonarodowego komponentu sił powietrznych (CJFACC). Przyjmuje się, że ośrodek ten będzie odpowiadał za wykonanie zadań dotyczących planowania, koordynowania oraz realizacji wszystkich zadań lotnictwa transportowego oraz śmigłowców przydzielonych dowódcy komponentu powietrznego do wykonywania misji taktycznego transportu powietrznego. Należy zaznaczyć, że ośrodek ten musi mieć zdolność samodzielnego działania w przypadku, gdy nie będzie rozwijane dowództwo wielonarodowego komponentu powietrznego. RALCC będzie dowodził wszystkimi zasobami transportu lotniczego NATO oddanymi do dyspozycji dowództwu komponentu powietrznego (CJFACC)<sup>256</sup> oraz koordynował działania lotnictwa transportowego poszczególnych państw wspierających CJFACC w jego obszarze odpowiedzialności. Przyjmuje się, że rejon odpowiedzialności RALCC może być znacznie większy od obszaru dowódcy wielonarodowego komponentu powietrznego, co będzie podyktowane rozmieszczeniem lotnisk załadunku, znajdujących się poza jego obszarem odpowiedzialności. W przyszłych operacjach humanitarnych, które będą prowadzone w przyjaznym środowisku, RALCC będzie funkcjonował samodzielnie. Dlatego też jego struktura organizacyjna powinna umożliwiać planowanie, kontrolę (kierowanie) oraz przekazywanie meldunków o zasobach lotnictwa w sposób autonomiczny, a więc niewymagający współpracy z CJFACC.

---

<sup>255</sup> W *Airmorth Air Interoperability Handbook* (3 rd Edition, Ramstein, 2001 oraz w innych dokumentach sojuszniczych używana jest nazwa RALLC (Regional Airlift Coordination Centra) lub ALCC (Airlift Coordination Centra). W okresie prowadzonych przez NATO operacji powietrznych na Bałkanach w literaturze przedmiotu posługiwano się dwiema nazwami – Regional Air Movement Control Centre (RAMCC) lub Regional Air Movement Coordination Centre – RAMCC). Należy zaznaczyć, że bez względu na nazewnictwo istota działania jest jedna.

<sup>256</sup> Należy zaznaczyć, że dowództwo to będzie miało uprawnienia w stosunku do oddanych mu środków, podobnie jak we wcześniejszych operacjach, na poziomie operacyjnej kontroli (OPCON) lub taktycznej kontroli (TACON).

## ZAKOŃCZENIE

W niniejszym studium główny wysiłek badawczy skupiono na ocenie użycia lotnictwa w wybranych operacjach humanitarnych, które zostały przeprowadzone w ostatniej dekadzie XX wieku. Wyniki tych ocen były niezbędne do sformułowania prognozy zastosowania lotnictwa w przyszłych operacjach humanitarnych. Ze względu na liczbę i zróżnicowany charakter tych operacji badaniu poddano jedynie te, które były wykonywane w bardzo złożonym środowisku, zwykle wrogim siłom zadaniowym i lotnictwu. Wydarzenia ostatniej dekady ubiegłego stulecia wyraźnie dowiodły, że należy liczyć się ze wzrostem liczby sytuacji kryzysowych na świecie, obejmujących także konflikty zbrojne. Słuszne zatem wydaje się skoncentrowanie uwagi na operacjach, które były reakcją na kryzysy humanitarne powstałe w wyniku świadomej działalności człowieka, a za taką z pewnością można uznać zarówno konflikty zbrojne wewnętrzne, jak i międzypaństwowe. Można bowiem przypuszczać, że gros działalności humanitarnej z udziałem lotnictwa może dotyczyć właśnie tego rodzaju sytuacji.

Wkład lotnictwa w operacjach opisanych w rozdziale drugim, bez względu na ich ostateczne rezultaty, należy ocenić pozytywnie. W większości przypadków eksperci, oceniając efektywność lotnictwa podkreślali, że dzięki jego użyciu (lotnictwa) uratowano życie setkom tysięcy ludzi poszkodowanych w wyniku działań wojennych lub innej świadomej, ale niezgodnej z prawem międzynarodowym działalności człowieka. Drugi przypadek dotyczył czystek etnicznych, którym lotnictwo nie było w stanie, ani zapobiec ani doprowadzić do ich zakończenia, co potwierdziły wnioski z operacji „Southern Watch” w Iraku oraz „Allied Force” w Kosowie w 1999 roku. Niestety, w tym wypadku decydenci polityczni, opierając się na wcześniejszym sukcesie lotnictwa w operacji „Desert Shield”, sformułowali zbyt wygórowane cele, których nie było w stanie osiągnąć.

Jedną z prawidłowości, jaką wykazano w procesie badawczym, jest zależność występująca pomiędzy środowiskiem operacyjnym a zakresem zadań wykonywanych przez lotnictwo. Można przyjąć, że zakres działań (zadań) lotnictwa był tym większy, im bardziej niebezpieczne było środowisko, w którym lotnictwo operowało samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi komponentami sił zadaniowych. Kuriozalnie może zatem zabrzmieć stwierdzenie, że stosunkowo często w operacjach scharakteryzowanych w niniejszym opracowaniu zachodziła potrzeba wykorzystania lotnictwa bojowego w celach humanitarnych.

Istotną prawidłowością stwierdzoną w operacjach humanitarnych jest szybkość użycia lotnictwa, które zawsze przystępowało do działań w pierwszej kolejności. Czas reakcji w przypadku tych operacji miał bowiem bardzo duże znaczenie, ponieważ poszkodowana ludność cywilna potrzebowała natychmiastowej pomocy, której ze względu na środowisko operacyjne nie mogły udzielić zarówno organizacje i agencje cywilne, jak i inne komponenty sił zadaniowych. A zatem decydenci polityczni i wojskowi starali się w pełni wykorzystać możliwości przestrzenne i czasowe lotnictwa. Słusznie więc utarła się opinia, iż lotnictwo wielokrotnie było „jedyną deską ratunku” dla ludności dotkniętej klęskami żywiołowymi lub poszkodowanej w wyniku działań zbrojnych.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że do transportu powietrznego wykorzystywano nie tylko ciężkie samoloty transportowe, ale również lekkie śmigłowce. Zarówno jeden, jak drugi środek odegrał bardzo ważną rolę w operacjach humanitarnych. Śmigłowce, pomimo tego że przenoszą relatywnie mniejsze ładunki w stosunku do samolotów transportowych głównie na małe odległości, to w przeciwieństwie do samolotów były w stanie prowadzić działania niemal w każdym terenie, również z doraźnie przygotowanych lądowisk. Uwzględniając, że większość operacji humanitarnych była prowadzona w ubogich pod względem infrastruktury lotniskowej regionach, nader często śmigłowce były jedynym środkiem mogącym dostarczyć żywność i pomoc medyczną w trudno dostępne rejony. Z kolei samoloty transportowe mające większą prędkość, zasięg i udźwig mogły przenosić większy ładunek użyteczny, co w dużym stopniu determinowało szybkość i ilość przetrzucanej pomocy humanitarnej do obszaru operacji. Należy wspomnieć także o tym, że lotnictwo transportowe gwarantowało zarówno siłom pokojowym i agencjom, jak i organizacjom cywilnym swobodę przemieszczania się nawet w najbardziej niedogodnym terenie.

Elementy bojowe komponentu powietrznego w dotychczasowych operacjach humanitarnych były wykorzystywane głównie do zapewnienia osłony działających w terenie organizacji pozarządowych i agencji ONZ oraz jednostek komponentu lądowego sił zadaniowych. Charakterystyczną formą działań lotnictwa w tym zakresie w ostatniej dekadzie XX i na początku XXI wieku stało się wymuszanie stref zakazu lotów, czego dowodem były operacje nad północnym i południowym Irakiem oraz Bośnią i Hercegowiną. Dzięki temu lotnictwo koalicyjne i sojusznicze utrudniło lub uniemożliwiło stronom konfliktu wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez ich lotnictwo wojskowe, co korzystnie wpłynęło na kształtowanie bezpieczeństwa w obsza-

rze operacji, zapewniając tym samym swobodę działania organizacjom i agencjom zajmującym się typową działalnością humanitarną. W sytuacjach szczególnych lotnictwo wspierające tego rodzaju działania wykonywało uderzenia na starannie wyselekcjonowane obiekty, które bezpośrednio zagrażały zdrowiu i życiu personelu sił pokojowych ONZ, a także pracowników organizacji pozarządowych. Bojowe użycie lotnictwa nie może być jednak postrzegane jako nieodłączny element operacji humanitarnych, a bardziej jako ostateczny środek mający stworzyć agencjom i organizacjom wyspecjalizowanym w niesieniu pomocy humanitarnej dogodne warunki do prowadzenia działań w terenie.

Formułowanie prognozy dotyczącej zarówno samych operacji humanitarnych, jak i użycia w nich lotnictwa było oparte na dedukcji<sup>257</sup>. W prognozowaniu jest ona bowiem rozumowaniem, które służy do wykazania, że pewne sytuacje prognostyczne wynikają z wcześniej ustalonych prawidłowości w stanie przyszłego lub teraźniejszego rozwoju tego zjawiska. Jak z tego wynika, podstawą dedukcyjnego wnioskowania prognostycznego są prawidłowości<sup>258</sup>, które starano się wykazać w niniejszym studium.

Uogólniając wyniki przeprowadzonych badań, należy stwierdzić, że przyszłe operacje humanitarne można podzielić umownie na trzy charakterystyczne grupy, dostosowane do wyodrębnionych środowisk, w których będą prowadzone. W związku z tym zróżnicowany będzie również zakres użycia sojuszniczych lub koalicyjnych połączonych sił zadaniowych, w tym i lotnictwa. Elastyczność lotnictwa zapewnia, że jego skład i wielkość będą odpowiednie do postawionych mu zadań. Ocenia się zatem, że zaproponowane ogólne założenia koncepcji przyszłych operacji humanitarnych, które uwzględniają ścisłą koordynację z ich cywilnymi uczestnikami, można uznać za racjonalne i spełniające potrzeby i wymagania przyszłych operacji humanitarnych.

---

<sup>257</sup> We współczesnej literaturze poświęconej logice i metodologii przeważa sposób rozumowania indukcji jako przeciwstawienia dedukcji, czyli rozumowania, w którym wniosek nie wynika logicznie z przesłanek. Samo pojęcie rozumowania natomiast używane jest przeważnie w sensie uznawania wniosku na podstawie uprzedniego uznania przesłanek. W odniesieniu do rozumowania indukcyjnego uważa się, że może ono polegać nie na uznawaniu wniosku, lecz na osiągnięciu stanu jakiegось tylko częściowego przekonania o prawdziwości wniosku. Stąd też mamy uznane powszechnie formy rozumowania indukcyjnego, takie jak: indukcja eliminacyjna, enumeracyjna, statystyczna, matematyczna. Należy zgodzić się z opiniami, że tylko w niewielkim stopniu uzyskujemy tą drogą materiał prognostyczny. Wynika to przede wszystkim z naszej niewiedzy o postępowaniu prognostycznym.

<sup>258</sup> Panuje zgoda co do tego, że są to związki (zależności) ogólne, dotyczące nie pojedynczych zjawisk, lecz całych ich klas – inaczej prawa je opisujące nie mogłyby być twierdzeniami (ściśle) ogólnymi.

Jednym z bardziej złożonych problemów w przyszłych operacjach humanitarnych z użyciem lotnictwa będzie dowodzenie. Trudności w tym zakresie, jak wykazano w opracowaniu, będą wynikały przede wszystkim z dużej liczby organizacji i agencji, które oprócz komponentu wojskowego (wielonarodowych połączonych sił zadaniowych) mogą uczestniczyć w tego rodzaju operacjach, oraz środowiska, w jakim będą one prowadzone. Właściwie zorganizowane struktury dowodzenia powinny umożliwić uniknięcie strat niepożądanych oraz strat własnych. Racjonalne wydaje się wykorzystanie istniejących już stanowisk dowodzenia lotnictwem, a w przypadku prowadzenia operacji w bardzo odległych regionach świata konieczne będzie zastosowanie mobilnych stanowisk dowodzenia i kontroli oraz w większym stopniu użycie powietrznych elementów dowodzenia.

Wzajemna wymiana informacji pomiędzy sektorem cywilnym i wojskowym w zakresie prowadzonych działań pozwoli na osiągnięcie lepszych rezultatów w porównaniu z przeprowadzonymi wcześniej operacjami humanitarnymi. Uzasadniona jest zatem prognoza wskazująca, że efektywność użycia lotnictwa w przyszłych operacjach humanitarnych będzie miała tendencje zwykłe.

Reasumując, można więc stwierdzić, że osiągnięte wyniki badań potwierdziły podstawowe założenia hipotez badawczych, a tym samym umożliwiły osiągnięcie celu badań. Należy jednak podkreślić, że nie są one ostateczne i będą wymagać dalszych analiz, w miarę pojawiania się nowych uwarunkowań geopolitycznych.

## BIBLIOGRAFIA

1. *Airnorth Air Interoperability Handbook (3<sup>rd</sup> Edition)*, Headquarters Allied Air Force North, Ramstein, Germany 01 March 2001.
2. Allied Joint Publications, *Non-article 5 Crisis Response Operations*, Ratification Draft, NATO MAS 2004.
3. *Balkans Security. Current and Projected Factors Affecting Regional Stability. Briefing Report to the Chairman, Committee on Armed Services, House of Representatives*, United States General Accounting Office, April 2000.
4. Beene J.K., *Constrains, Restraints, and The Role of Aerospace Power in the 21<sup>st</sup> Century*, Air Force Fellowship Program Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, April 2000.
5. Buer E.F., *United Task Force Somalia (UNITAF) and United Nations Operations Somalia (UNSOM II): A Comparative Analysis of Offensive Air Support*, Marine Corps University, Quantico, Virginia 2001.
6. Burns L.C., *Humanitarian Interventions and Just War: Legal, Moral, and Political Implications*, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, April 2000.
7. Byman D., Lesser I., Pirnie B., Bernard Ch., Waxman M., *Strengthening the Partnership: Improving Military Coordination with Relief Agencies and Allies in Humanitarian Operations*, RAND, Santa Monica 2000.
8. Cahill K.M., *Basic of International Humanitarian Missions*, Fordham University Press and The Center For International Health and Cooperation, New York 2003.
9. Cahill K.M., *Emergency Relief Operations*, Fordham University Press and The Center For International Health and Cooperation, New York 2003.
10. Cirafici J., *Airhead Operations. Where AMC Delivers*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama 1995.
11. Corum J.S., *Airpower and Peace Support Enforcement*, *Airpower Journal*, Winter 1996.
12. Davis S.R., Denniston M.E., Ehlers E.F., Hinson J.B., Ogden M., *Emerging Technology in Airdrop Operations*, *Quartermaster Professional Bulletin*, Autumn 1997.
13. Di Prizio, *Armed Humanitarians. U.S Interventions from Northern Iraq to Kosovo*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore & London 2002.

14. Dworken J.T., *Restore Hope. Coordinating Relief Operations*, JFQ, Summer 1995.
15. Evans G., *Współpraca dla pokoju. Agenda na lata dziewięćdziesiąte i następne*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa 1994.
16. Finnemore M., *The Purpose of Intervention. Changing Beliefs about the Use of Force*, Cornell University Press, Ithaca and London 2004.
17. FM 100-23.1, *HA Multiservice Procedures for Humanitarian Assistance Operations*, US Army Training and Doctrine Command For Monroe, Virginia, 31 October 1994.
18. Franke B.F., *The Use of Sustained Coercive Air Power In Humanitarian Interventions*, Journal of Humanitarian Assistance, 30 December 2004.
19. Goff D.G., *Operation Provide Comfort*, U.S. Army War College, Carlisle Barracks, Pennsylvania, May 1992.
20. Gotowała J., *Lotnictwo XXI wieku*, AON, Warszawa 2001.
21. Grocki R., *Vademecum zagrożeń*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2003.
22. *Handbook on United Nations Multidimensional Peacekeeping Operations*, Department of Peacekeeping Operations, United Nations, New York 2003.
23. *Humanitarian Intervention. Legal and political aspects*, Danish Institute of International Affairs, Copenhagen, 7 December 1999.
24. *Humanitarian Intervention. Effectiveness of U.N. Operations in Bosnia*, United States General Accounting Office, April 1994.
25. Hoar J.P., *A Cinc's Perspective*, JFQ, Autumn 1993.
26. Haulman D.L., *The United States Air Force and Humanitarian Airlift Operations 1947-1994*, Air Force History and Museums Program, Washington D.C. 1998.
27. Holl M.W., *Aerospace Power's Contribution to Humanitarian Assistance Missions: Redefining Effect-Based Operations*, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, April 2001.
28. Holzgrefe J.L., Keohane R.O., *Humanitarian Intervention: Ethical, Legal, and Political Dilemmas*, Cambridge University Press, Cambridge 2004.
29. *Interagency Review of U.S. Government Civilian Humanitarian & Transition Programs*, The National Security Archive, The George Washington University, 2 April 2000.

30. Isola E.M., *Leading Air Mobility Operations in Complex Humanitarian Emergencies*, Air War College Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, August 2002.
31. Joint Publication 3-07.6 *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, 15 August 2001.
32. Joint Warfare Publication 3-52, *Humanitarian/Disaster Relief Operations*, The Joint Doctrine & Concepts Centre, October 2002.
33. Kardas S., *Humanitarian Intervention: A Conceptual Analysis*, Alternatives: Turkish Journal of International Relations, Fall & Winter 2003.
34. Karpowicz J., Cieślak E., *Lotnictwo wsparcia w sojuszniczych działaniach powietrznych*, AON, Warszawa 2003.
35. Karpowicz J., Kozłowski K., *Bezzałogowe statki powietrzne i miniaturowe aparaty latające*, AON, Warszawa 2003.
36. Kucharski P., *Somalia 1992-1995*, Wydawnictwo Altair, Warszawa 1998.
37. *Leksykon współczesnych międzynarodowych stosunków politycznych* (pod red. Cz. Mojsiewicza), Wydawnictwo Atla 2, Wrocław 2004.
38. *Leksykon politologii* (pod red. A. Antoszewskiego i R. Herbuta), Wydawnictwo Atla 2, Wrocław 2004.
39. Marszałek M., *Wybrane aspekty operacji pozawojennych w doktrynie Sojuszu Północnoatlantyckiego*, AON, Warszawa 2004.
40. Marszałek M., *Polityczno-militarne aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego. Etap 2. Wymuszanie stref zakazanych przez komponent powietrzny*, AON, Warszawa 2004.
41. Marszałek M., *Polityczno-wojskowe aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego. Etap 1. Użycie komponentu powietrznego w walce z terroryzmem*, AON, Warszawa 2003.
42. Marszałek M., *Interwencje humanitarne*, Materiał konferencyjny, AON, Warszawa 2005.
43. Marszałek M., *Operacje ewakuacyjne według poglądów amerykańskich*, AON, Warszawa 2003.
44. Metz J.M., *Humanitarian Assistance Operations: A Command and Control Dilemma*, U.S. Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas 1995.

45. Miskel J.F., *Some lessons about humanitarian intervention*, The Journal of Humanitarian Assistance, 27 February 2000.
46. Mojsiewicz Cz., *Leksykon współczesnych międzynarodowych stosunków politycznych*, Wrocław 1997.
47. Oakley R.B., *An Envoy's Perspective*, JFQ, Autumn 1993.
48. Oliwier O., Kauzlarich R., Dobbins J., Basseuner K.W., Sampler D.L., McGinn J.G., Dziedzic M.J., Grissom A., Prine B., Bensahel N., Guven A.I., *Aid during Conflict. Interaction Between Military and Civilian Assistance Providers in Afghanistan, September 2001-June 2002*, National Defense Research Institute, Rand, Santa Monica 2004.
49. Pavich T.M., *Using the Air Force to Conduct Humanitarian Assistance in a Hostile Environment*, Fort Leavenworth, Kansas 2004.
50. Piątkowski P., *Międzynarodowy system zapobiegania kryzysom*, Departament Bezpieczeństwa Międzynarodowego Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1996.
51. Pirnie B.R., W.E. Simons, *Soldiers for Peace. An Operational Typology*, RAND, Santa Monica 1996.
52. Pirnie B.R., C.M. Francisco, *Assessing Requirements For Peacekeeping, Humanitarian Assistance, And Disaster Relief*, RAND, Santa Monica 1998.
53. Podhorodecki L., *Jugosławia. Dzieje narodów, państw i rozpad republiki*, Wydawnictwo MADA, Warszawa 2000.
54. Pokruszyński G., *Interwencje militarne w politykach bezpieczeństwa*, AON, Warszawa 2003.
55. Rydzkowski J., *Słownik Organizacji Narodów Zjednoczonych*, Wiedza Powszechna, Warszawa 2000.
56. Seiple Ch., *The U.S. Military/NGO Relationship in Humanitarian Operations*, Peacekeeping Institute Center for Strategic Leadership U.S. Army War College 1996.
57. Seybolt T.B., *What Makes Humanitarian Military Intervention Effective?*, SIPRI, Solna, Sweden.
58. Seybolt T.B., *Eyes Wide Open: Rwanda and difficulty of worthy military intervention*, SIPRI, Solna, Sweden, October 1999.
59. Simonen K., *Operation Allied Force: A Case Study of Humanitarian Intervention?*, NATO Defense College Monograph Series, Roma, Italy, Fall 2000.

60. *The Responsibility to Protect*, Report of The International Commission on Intervention and State Sovereignty, December 2001.
61. Torrisi S.A., *Cargo Gliders for Complex Emergencies and Operations Other War. New Uses of Neglected Warhorse*, Journal of Humanitarian Assistance, 1999.
62. Vick A., Moore R.M., Pirnie B., Stillion J., *Aerospace Operations Against Elusive Ground Targets*, RAND, Santa Monica 2001.
63. Vick A., Stillion J., Frelinger D.F., Kvitky S., Lambeth S., Marquis J., Waxman M., *Aerospace Operations in Urban Environment: Exploring New Concept*, RAND, Santa Monica 2000.
64. Walker R.F., *Facing The Future: A Doctrine for Air Control in Limited Conflicts*, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, June 1998.
65. Williams B.D., Studer K.K., Studer N.E., *Operations Provide Promise: The Airdrop Phase*, Quartermaster Professional Bulletin, Autumn 1993.
66. *Współczesne operacje reagowania kryzysowego – wymóg regionalnego bezpieczeństwa czy operacje przyszłości?. Materiały z konferencji naukowej (pod red. nauk. J. Gotowały)*, AON, Warszawa 2005.
67. Zajadło J., *Dylematy interwencji humanitarnych*, Wydawnictwo Arche, Gdańsk 2005.
68. *Zbrojne konflikty i spory międzynarodowe u progu XXI wieku (pod red. nauk. W. Malendowskiego)*, Wydawnictwo Atla2, Wrocław 2003.
69. Zdrodowski B., Marszałek M., *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002.
70. Zdrodowski B., Glen A., Marszałek M., Olpińska J., *Słownik pojęć sojuszniczej obrony powietrznej*, AON, Warszawa 2003.

**Kluczowe wydarzenia w operacji „Allied Harbour”**

5 kwietnia 1999 r. – SHAPE wprowadził dla AMF(L) 72-godziną gotowość do przemieszczenia w rejon operacji (do Albanii).

9 kwietnia 1999 r. – wysunięty zespół z dowództwa AMF(L) przybył do Albanii.

10 kwietnia 1999 r. – w rejon operacji przybył załóżek dowództwa AMF(L).

16 kwietnia 1999 r. – przekazano uprawnienia w zakresie dowodzenia i kontroli dla sił AFOR.

17-20 kwietnia 1999 r. – główny wysiłek AFOR skoncentrował na budowie obozów dla uchodźców oraz stworzenie warunków do przyjmowania pomocy humanitarnej drogą powietrzną.

28 kwietnia 1999 r. – kwatera AFOR została przebazowana do miejscowości Dures-Plepa.

20 maja 1999 r. – główny wysiłek AFOR był skoncentrowany na przemieszczeniu uchodźców z miejscowości Kukës.

9 czerwca 1999 r. – Sojusz Północnoatlantycki zakończył kampanię powietrzną, znaną jako „Allied Force”.

14 czerwca 1999 r. – NATO rozpoczęło kampanię informacyjną mającą na celu zapobieżenie spontanicznemu powrotowi uchodźców z Kosowa oraz wyjaśnienie niebezpieczeństwa zagrażającego powracającej ludności z powodu min porzuconych w terenie oraz niewybuchów bomb kasetowych, zrzuconych przez lotnictwo Sojuszu.

## Geneza Regionalnego Ośrodka Koordynacji Przemieszczeń Powietrznych

Koncepcja utworzenia Regionalnego Ośrodka Koordynacji Przemieszczeń Powietrznych (RAMCC – Regional Air Movement Coordination Centre) powstała w połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, w czasie konfliktu bałkańskiego. Potrzeba jego utworzenia pojawiła się wraz z intensyfikacją ruchu lotniczego (cywilnego i wojskowego nad Bałkanami, co stwarzało groźbę wystąpienia niebezpiecznych zdarzeń w powietrzu i na lotniskach. Dlatego też, głównym celem powołanego do życia ośrodka było nadzorowanie zapewnienia bezpieczeństwa lotów transportowych z napływającą do regionu pomocą humanitarną. Brak kontroli narodowej przestrzeni powietrznej w rejonie konfliktu wymusił powstanie organu, który zajmował się sprawami bezpieczeństwa wykonywania lotów przez lotnictwo transportowe do rejonu kryzysu.

Początkowo głównym zadaniem RAMCC było koordynowanie czasów przylotów statków powietrznych na lotniska w Bośni, będące pod kontrolą sił pokojowych. Rzeczywistość okazała się bardziej skomplikowana i zadania ośrodka zostały rozszerzone o kontrolę i koordynację przemieszczeń powietrznych z pomocą humanitarną oraz przelotów cywilnych statków powietrznych, a także dekonfliktowanie tych przelotów z misjami bojowymi lotnictwa NATO. Ośrodek okazał się znakomitym narzędziem przeznaczonym do realizacji zadań planowania, koordynowania i organizowania ogromnej liczby powietrznych misji transportowych z pomocą humanitarną w ramach zadań wynikających z operacji prowadzonych na Bałkanach. Po zakończeniu konfliktu struktura RAMCC została zmodyfikowana i do końca 2001 roku ośrodek został rozwiązany. Jednakże koncepcja tego ośrodka stała się przedmiotem wnikliwej analizy i w rezultacie znalazła należne jej miejsce w dokumentach normatywnych Sojuszu, aby w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej można ją było natychmiast aktywować, co znalazło potwierdzenie w praktyce. Należy bowiem wspomnieć, że ośrodek ten został reaktywowany w 2002 roku w Afganistanie oraz w 2003 w Iraku.

### Bezzałogowe micro i mini aparaty latające

DARPA (Defense Advanced Research Project Agency) prowadzi zaawansowane prace nad bardzo małymi środkami powietrznymi, które zdefiniowała jako bezzałogowe aparaty latające, których wielkość może dochodzić do 15 centymetrów. Dzięki niewielkim gabarytom mogą być przenoszone z łatwością przez człowieka. Niewielkie wymiary umożliwiają im swobodne działanie w terenie leśnym, zurbanizowanym oraz co niemniej ważne również wewnątrz budynków. Z drugiej jednak strony małe gabaryty ograniczają ich zasięg i długotrwałość lotu, umożliwiają przenoszenie jedynie bardzo małych sensorów i zapewniają transmisje danych na niewielkie odległości. Co więcej standardowa prędkość tego typu środków, wahająca się od 5 do 10 m/s, przy średniej sile wiatru może znacząco obniżyć i tak małych ich zasięg oraz możliwości manewrowe<sup>259</sup>.

Pomimo tych ograniczeń bezzałogowe microaparaty latające mogą odegrać znaczącą rolę między innymi w przyszłych operacjach humanitarnych prowadzonych we wrogim środowisku (otoczeniu). Zakłada się, że środki te będą głównie wykorzystywane do wykrywania sił lądowych strony utrudniającej lub uniemożliwiającej wykonanie wspomnianych operacji. Według koncepcji ekspertów amerykańskich, aparaty te powinny być szczególnie użyteczne w wykonywaniu zadań rozpoznawczych w terenie leśnym oraz w mniejszym stopniu w terenie zurbanizowanym.

Bardzo małe bezzałogowe aparaty latające będą wymagały zastosowania wielu istniejących już oraz perspektywicznych technologii. Eksperci amerykańscy potwierdzają, iż nadal trwają prace badawcze nad: miniaturowymi systemami naprowadzania, podobnej wielkości sensorami oraz systemami łączności. Uwzględniając zadania, jakie będą wykonywały te aparaty w przyszłych operacjach wyłania się inny problem, związany z samym ich użyciem w warunkach bojowych. Szczególnie dotyczy to wypracowania skutecznych sposobów dostarczania bardzo małych bezzałogowych aparatów latających w rejony, w których mogą znajdować się obiekty przyszłych uderzeń powietrznych. Nie mniej ważne jest utrzymanie łączności z kontrolerem nadzorującym przebieg ofensywnych operacji powietrznych. Zakłada się, że rozwiązaniem tego problemu może być zastosowanie dużego bezzałogowego aparatu latającego, który wykonywałby lot na dużej wysokości, pozostając poza zasięgiem

---

<sup>259</sup> A. Vick, R.M. Moore, B.R. Pimie, J. Stillion, *Aerospace Operations Against Elusive Ground Targets*, RAND, Santa Monica 2001, s. 112.

naziemnych sił obrony powietrznej strony przeciwnej. Duży bezzałogowy aparat latający przenosiłby pojedynczy microaparat latający lub grupę tego typu środków do rejonu działań, gdzie dokonałby zrzutu, wykorzystując do tego zasobnik lub pocisk raketowy.

Należy zgodzić się z opinią Janusza Karpowicza i Krzysztofa Kozłowskiego, którzy stwierdzili, że microaparaty latające w porównaniu do swoich większych i starszych poprzedników, znajdą zastosowanie głównie w pozyskiwaniu informacji dla mniejszych formacji wojskowych (np. pojedynczego samolotu uderzeniowego, pojedynczego żołnierza, czy załogi czołgu – przyp. M.M)<sup>260</sup>. Oceniając przydatność tych środków do przyszłych operacji zwraca się uwagę, na środowisko, w jak będą zastosowane. Planuje się bowiem, co potwierdziły wyjaśnione w niniejszym opracowaniu propozycje ich użycia w przyszłych operacjach humanitarnych, wykorzystanie mikroaparatów latających do penetracji obiektów w terenie zurbanizowanym nie tylko na zewnątrz, ale również wewnątrz budynków.

Lukę występującą pomiędzy dużymi bezzałogowymi aparatami latającymi a mikroaparatami wypełnią małe aparaty latające. Eksperti amerykańscy zakładają, że tego typu aparaty powinny znaleźć się w siłach powietrznych Stanów Zjednoczonych. Przyjmuje się małe bezzałogowe aparaty latające będą operowały w bezpośredniej bliskości z przeciwnikiem, co czyni je prawdopodobnymi obiektami do zniszczenia przez systemy ogniowe pododdziałów wojsk lądowych. Biorąc pod uwagę, że zasięg małych bezzałogowych aparatów latających będzie niewielki, należy liczyć się z koniecznością przygotowania nosicieli, które dostarczą je do rejonu będącego przedmiotem zainteresowania sił zadaniowych i lotnictwa. Eksperti amerykańscy zakładają, że małe bezzałogowe aparaty latające mogą być przetrzucane do obszaru działania przez samoloty, duże bezzałogowe aparaty latające oraz pociski artyleryjskie lub pociski raketowe. Małe bezzałogowe aparaty przemieszczając się z prędkością rzędu dziesiątek lub setek kilometrów na godzinę będą w stanie przeszukiwać (monitorować) setki kilometrów kwadratowych w ciągu jednej misji. Aparaty te będą w stanie poruszać się na wysokościach poniżej podstawy chmur, nie będą mogły natomiast swobodnie działać w terenie lesistym, ze względu na większe gabaryty w porównaniu do bezzałogowych mikroaparatów latających.

---

<sup>260</sup> Zob. J. Karpowicz, K. Kozłowski, *Bezzałogowe statki powietrzne i miniaturowe aparaty latające*, AON, Warszawa 2003, s. 165.

Małe bezzałogowe aparaty latające powinny mieć zdolność do przekazywania obrazu o sytuacji w najbliższym otoczeniu potencjalnych obiektów uderzenia dla lotnictwa oraz transmisji współrzędnych GPS tych obiektów. Kamera znajdująca się na pokładzie takiego aparatu musi mieć niewielkie rozmiary i wagę oraz powinna przekazywać zobrazowanie terenu z odpowiednią jakością.

Warto zauważyć, że w armii Stanów Zjednoczonych za małe bezzałogowe aparaty latające uznaje się środki powietrzne o: zasięgu od 20 do 25 kilometrów, długotrwałości lotu dochodzącej do 2 godzin, rozpiętości skrzydeł rzędu 4 stóp oraz wadze do 25 funtów<sup>261</sup>. Jednakże wiele już istniejących małych bezzałogowych aparatów latających, na co zwrócili uwagę eksperci amerykańscy, nie odpowiada ustalonym parametrom, a i tak są zaliczone do tej kategorii bezzałogowych aparatów latających. Jako przykład potwierdzający tę tezę podano aparat *Pointer D-2*, który zakwalifikowano do małych bezzałogowych aparatów latających, mimo iż jego waga wynosi 8 funtów, a rozpiętość skrzydeł dochodzi do 9 stóp. Na pokładzie ma zamontowane: kamerę, urządzenie do śledzenia w podczerwieni oraz sensory chemiczne. Jednakże niewielka waga aparatu i delikatność jego części składowych predysponuje go wyłącznie do startu z rąk operatora, a nie przenoszenia przez samolot czy większy bezzałogowy aparat latający.

Autorzy opracowania „Aerospace Operations Against Elusive Ground Targets” dopuszczają możliwość zaprojektowania w Stanach Zjednoczonych zupełnie nowego małego bezzałogowego aparatu latającego, który będzie nadawał się do wykorzystania go przez siły powietrzne tego państwa<sup>262</sup>.

---

<sup>261</sup> Jeden funt to 0,4536 kg, jedna stopa natomiast odpowiada 0,3048 m.

<sup>262</sup> A. Vick, R.M. Moore, B.R. Pirnie, J. Stillion, *Aerospace Operations Against Elusive Ground Targets*, RAND, Santa Monica 2001, s. 117.

## Scenariusze przyszłych operacji humanitarnych

Scenariusze przyszłych operacji humanitarnych opracowane przez ekspertów amerykańskich na podstawie doświadczeń uzyskanych z wcześniejszych operacji obejmują między innymi następujące przypadki: reagowanie na klęski żywiołowe o średniej intensywności, reagowanie na klęski żywiołowe o dużej intensywności, interwencje humanitarne oraz interwencje humanitarne i wymuszanie ustaleń pokojowych.

### Operacja humanitarna będąca reakcją na klęski żywiołowe o średniej intensywności

#### **Misja:**

Zapewnienie wsparcia organom cywilnym (władzom cywilnym) na terenie dotkniętym klęską żywiołową. W tym wypadku środowisko operacyjne nie stwarza zagrożenia siłom zadaniowym, które będą tam działały. Niewielki poziom zagrożenia może wynikać z działalności przestępczej miejscowej ludności – grabieże, plądrowanie oraz dewastacja sprzętu i urządzeń, które nie uległy zniszczeniu. Może dojść również do braku poszanowania prawa i porządku, co będzie charakterystyczne dla pierwszej fazy operacji.

#### **Fazy operacji:**

Faza pierwsza (jeden tydzień): zorganizowanie systemu dowodzenia i kontroli, zwykle poprzez wydzielenie małego zespołu zadaniowego. Rozwinięcie sił w obszarze dotkniętym klęską. Prowadzenie działań poszukiwawczo-ratowniczych. Wsparcie służb państwowych odpowiedzialnych za utrzymanie prawa i porządku w obszarze operacji. Zapewnienie łączności oraz przygotowanie zastępczych źródeł zasilania w energię elektryczną. Dostarczanie wody pitnej, żywności, lekarstw oraz zapewnienie schronienia dla ludności, która przeżyła klęskę.

#### **Prawdopodobny skład sił zadaniowych:**

- a) siły powietrzne: co najmniej jedna eskadra lotnictwa transportowego, eskadra powietrznej ewakuacji medycznej, eskadra obsługi naziemnej lotniska;
- b) marynarka wojenna: jeden lub kilka okrętów wojennych (amfibijne), okręty ratownicze;

- c) korpus piechoty morskiej: elementy wydzielone z jednostki piechoty, pododdziały inżynieryjne, pododdziały łączności; pododdziały logistyczne, pododdziały średnich lub ciężkich śmigłowców;
- d) wojska lądowe: elementy wydzielone z oddziałów piechoty, żandarmeria wojskowa, pododdziały łączności, pododdziały inżynieryjne, pododdziały medyczne, pododdziały wyspecjalizowane w uzdatnianiu wody, pododdziały cywilno-wojskowej współpracy, pododdziały śmigłowców wielozadaniowych oraz pododdziały do spraw kontaktów z mediami.

Faza druga (trwająca od dwóch do trzech tygodni): kontynuowanie działań związanych z likwidacją skutków klęski żywiołowej (między innymi oczyszczanie terenu) oraz rozpoczęcie napraw najważniejszych elementów infrastruktury. Pomoc w odbudowie mostów. Powrót jednostek do stałych miejsc dyslokacji. Skład i wielkość sił zadaniowych operujących w fazie drugiej podobna do tych działających w fazie pierwszej. Stopniowe redukcowanie sił (zmniejszanie potencjału wojskowego) wraz z przejmowaniem zadań przez instytucje cywilne.

### **Operacja humanitarna będąca reakcją na klęski żywiołowe** **o dużej intensywności**

Model konceptualny tego rodzaju operacji został opracowany na podstawie wniosków wynikających z operacji „Sea Angel” przeprowadzonej w Bangladeszu w 1991 roku<sup>263</sup>.

---

<sup>263</sup> W okresie od 10 maja do 13 czerwca 1991 roku działały połączone siły zadaniowe „Sea Angel”, które w ocenie ekspertów amerykańskich były jednymi z największych w dotychczasowej historii siłami wydzielonymi do wykonania operacji humanitarnej. Operacja ta była reakcją rządu Stanów Zjednoczonych na straty i zniszczenia, jakie poniósł Bangladesz w wyniku przejścia cyklonu tropikalnego Marianna (29-30 kwietnia). Cyklon ten uznano wówczas za jedną z największych klęsk żywiołowych. Należy wspomnieć, że prędkość wiatru dochodziła do 140 mil/godzinę, a wywołane nim fale morskie osiągnęły wysokość 8 metrów. Skutki cyklonu były straszne, albowiem śmierć poniosło około 140 tysięcy ludności, a ponad 5 milionów zostało pozbawionych dachu nad głową. W ciągu 24 godzin od momentu zgłoszenia prośby o udzielenie pomocy przez rząd Bangladeszu, wysunięty zespół z III Sił Ekspedycyjnych Piechoty Morskiej znalazł się na terenie uszkodzonego państwa nawiązując, łączność z miejscowymi organami. Rozpoczęta 10 maja operację „Sea Angel” wymagała zaangażowania ponad 7 tysięcy żołnierzy, marynarzy, żołnierzy piechoty morskiej oraz pilotów. W ciągu miesiąca personel ten dostarczył ponad 2 milionom ludzi wodę pitną, żywność oraz środki i opiekę medyczną. Należy jednak podkreślić, że niesienie pomocy humanitarnej dla uszkodzonej ludności Bangladeszu było w zasadzie operacją międzynarodową, w której oprócz sił amerykańskich uczestniczyły także wydzielone jednostki z Wielkiej Brytanii, Japonii, Indii, Pakistanu oraz Chin. Eksperti amerykański podkreślają wyjątkowość operacji „Sea Angel”, między innymi z powodu tego, że większość działań była prowadzona z okrętowców bazujących na morzu w możliwie najbliższej odległości od obszaru dotkniętego klęską (kataklizmem). – [www.globalsecurity.org/military/ops/sea\\_angel.htm](http://www.globalsecurity.org/military/ops/sea_angel.htm).

**Misja:**

Zapewnienie wsparcia organom cywilnym obcego państwa poszkodowanego w wyniku klęski żywiołowej. Środowisko, w jakim będą prowadzone te operacje, charakteryzuje się niskim stopniem ryzyka (zagrożenia), które mogą stwarzać jedynie małe grupy przestępcze zajmujące się grabieżą mienia.

**Fazy:**

Faza pierwsza (jeden tydzień): nawiązanie łączności z cywilnymi organami władzy poszkodowanego państwa oraz znajdującymi się tam placówkami dyplomatycznymi Stanów Zjednoczonych. Przebazowanie i rozwinięcie sił w obszarze operacji. Prowadzenie działań poszukiwawczo-ratowniczych. Ewakuacja ludności cywilnej. Ocena strat i wynikających stąd potrzeb w zakresie niesienia pomocy humanitarnej i naprawy zniszczonej infrastruktury. Usprawnienie portów morskich, lotniczych, transportu śródlądowego oraz magazynów niezbędnych do sprawnego przeprowadzenia operacji. Dostarczanie wody pitnej, racji żywnościowych, udzielanie natychmiastowej pomocy lekarskiej ludności cywilnej oraz zapewnienie jej schronienia. Wsparcie organizacji rządowych i pozarządowych zaangażowanych w operację humanitarną (disaster relief). Pomoc w naprawie najważniejszych elementów infrastruktury państwa.

**Siły, które prawdopodobnie będą potrzebne do wykonania tego rodzaju operacji:**

- a) siły powietrzne: skrzydło lotnictwa transportowego, eskadra obsługi naziemnej lotniska, eskadra powietrznej ewakuacji medycznej, eskadra lotnictwa sił specjalnych (MC-130), eskadra lotnictwa taktycznego;
- b) marynarka wojenna: grupa amfibijna;
- c) korpus piechoty morskiej: Jednostka Ekspedycyjna Piechoty Morskiej (MEU)<sup>264</sup>;
- d) wojska lądowe: elementy sił specjalnych, kompania inżynieryjna, kompania śmigłowców.

---

<sup>264</sup> Skład i wyposażenie Jednostki Ekspedycyjnej Piechoty Morskiej (MEU) pozwala skutecznie działać w środowisku morsko-powietrzno-lądowym. Skład tej jednostki opiera się na klasycznym wzorcu morsko-powietrzno-lądowych sił zadaniowych (MAGTF) i – podobnie jak inne jednostki desantowe – posiada pododdziały walki lądowej, powietrznej oraz logistyczne. Bardzo ważną zaletą tych jednostek jest ich elastyczność, wyrażająca się w możliwości modyfikowania składu i wielkości, w zależności od potrzeb wynikających z operacji. Istotną rolę w jednostkach ekspedycyjnych odgrywa pododdział lotniczy, który w rzeczywistości jest dywizjonem śmigłowców piechoty morskiej. W strukturze tego dywizjonu można wyodrębnić następujące grupy: śmigłowców transportowych, śmigłowców szturmowych, śmigłowców dowodzenia i kierowania oraz pododdział myśliwski wyposażony w samoloty AV Harrier II. Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne w operacjach ewakuacyjnych (według poglądów amerykańskich)*, AON, Warszawa 2003, s. 28.

Faza druga (od 2 do 5 tygodni); kontynuacja działań związanych z dostarczaniem wody pitnej i innych produktów najbardziej potrzebnych do przeżycia. Zapewnienie opieki medycznej oraz schronienia dla poszkodowanej ludności. Wsparcie organizacji rządowych i pozarządowych. Przygotowanie tych organizacji na wyjazd jednostek wojskowych Stanów Zjednoczonych. Przerzut jednostek do stałych miejsc ich dyslokacji. Wielkość sił w fazie drugiej porównywalna do sił uczestniczących w fazie pierwszej.

### Interwencja humanitarna

Scenariusz przewiduje interwencję humanitarną o niewielkiej intensywności, odpowiadającą operacji „Provide Comfort I” przeprowadzonej w północnym Iraku w 1991 roku.

#### **Misja:**

Zapewnienie bezpieczeństwa i dostarczanie pomocy humanitarnej poszkodowanej w wyniku konfliktu zbrojnego ludności cywilnej. Początkowo środowisko operacyjne będzie przyjazne wielonarodowym połączonym siłom zadaniowym, lecz należy spodziewać się niekorzystnych zmian związanych ze stanem bezpieczeństwa w obszarze operacji. Należy liczyć się z eskalacją zagrożenia wynikającą z zaangażowania militarnego lokalnych sił, które będą utrudniały siłom zadaniowym wykonanie operacji.

#### **Fazy:**

**Faza pierwsza** (jeden miesiąc): poczynienie ustaleń w zakresie dowodzenia i kontroli w gronie koalicji. Ustanowienie łączności z przedstawicielami państwa pełniącego funkcję gospodarza. Zdobycie i utrzymanie panowania (przewagi) w powietrzu, przejęcie kontroli nad akwenem wodnym oraz na lądzie w obszarze operacji. Prowadzenie obserwacji i rozpoznania w celu oceny potrzeb wynikających ze środowiska operacyjnego oraz informowanie o zmianach zachodzących w tym środowisku. Przerzucenie i rozwinięcie wielonarodowych połączonych sił zadaniowych w obszarze operacji. Zapewnienie bezpieczeństwa tym siłom. Zapewnienie dostaw pomocy humanitarnej potrzebującej jej ludności cywilnej. Zapobieganie wszelkim próbom zakłócenia lub uniemożliwienia prowadzenia działalności humanitarnej. Zorganizowanie tymczasowych obozów dla uchodźców i wygnańców. Dostarczanie wody pitnej, racji żywnościowych oraz zapewnienie doraźnej pomocy medycznej i schronienia dla ludności cywilnej. Zorganizowanie centrum współpracy cywilno-wojskowej, którego zadaniem

będzie koordynowanie wysiłków sektora (komponentu) cywilnego i wojskowego w obszarze operacji. Wspieranie organizacji pozarządowych zaangażowanych w działania humanitarne. Jeśli zajdzie taka konieczność, ewakuowanie zagrożonego personelu tych organizacji z zagrożonych terenów do miejsc bezpiecznych, znajdujących się pod kontrolą wielonarodowych połączonych sił zadaniowych.

**Siły potrzebne do wykonania fazy pierwszej operacji:**

- a) siły powietrzne: eskadra myśliwska, eskadra walki elektronicznej, eskadra operacji specjalnych (MC-130), eskadra operacji specjalnych wyposażona w samoloty AC-130, eskadra lotnictwa transportowego, eskadra tankowania powietrznego, eskadra wywiadu lotniczego (powietrznego), eskadra powietrznej ewakuacji medycznej, eskadra naziemnej obsługi lotniska, eskadra remontowa oraz eskadra zaopatrzenia w lotnicze środki bojowe;
- b) marynarka wojenna: bojowa grupa lotniskowca (lotniskowcowa), grupa amfibijna;
- c) korpus piechoty morskiej: Jednostka Ekspedycyjna Piechoty Morskiej;
- d) wojska lądowe: dwa bataliony sił specjalnych, batalion średnich śmigłowców, lotniczy batalion remontowy, elementy łączności, pododdział do spraw cywilnych oraz zespół współpracy z mediami.

**Faza druga** (od 2 do 4 miesięcy): kontynuowanie działań mających na celu zapobieganie i reagowanie na podejmowane wysiłki ze strony sił zbrojnych państwa, na którego terenie będzie (jest) prowadzona operacja (interwencja). Dostarczanie wody pitnej, racji żywnościowych i środków medycznych. W sytuacjach tego wymagających zapewnienie doraźnej opieki medycznej oraz schronienia dla ludności cywilnej. Wspieranie organizacji pozarządowych zaangażowanych w działalność humanitarną. Nadzorowanie powrotu uchodźców i wygnańców do ich stałych miejsc zamieszkania. Przygotowanie organów cywilnych i organizacji pozarządowych na wycofanie wielonarodowych połączonych sił zadaniowych. Przerzut jednostek wojskowych do miejsc ich stałej dyslokacji. Skład i wielkość sił niezbędnych do wykonania fazy drugiej podobna do tych, które były zaangażowane w fazę pierwszą interwencji.

### **Interwencja humanitarna oraz wymuszenie ustaleń pokojowych**

Scenariusz tego rodzaju operacji został przygotowany na bazie doświadczeń wyniesionych z operacji „Restore Hope” oraz „UNOSM II”, przeprowadzonych w Somalii.

#### **Misja:**

Interwencja będzie dokonana w celu stworzenia dogodnych, a tym samym i bezpiecznych warunków do prowadzenia działalności humanitarnej w obszarze objętym konfliktem. Jednoczesne wsparcie międzynarodowej operacji wymuszenia podpisanych przez strony konfliktu ustaleń pokojowych. Środowisko operacyjne będzie początkowo sprzyjające siłom zadaniowym, lecz należy się spodziewać prawdopodobnej eskalacji zagrożenia wraz z rozwojem interwencji. Zagrożenie to może obejmować działalność pospolitych przestępców kryminalnych (kradzieże, rozboje), sił paramilitarnych oraz lekko uzbrojonych partyzantów.

#### **Fazy:**

**Faza pierwsza** (od 1 do 4 miesięcy): sformowanie połączonych sił zadaniowych. Prowadzenie rozpoznania w obszarze operacji. Zdobycie panowania (przewagi) w powietrzu i przejęcie kontroli nad akwenami wodnymi w obszarze zainteresowania sił zadaniowych. Zapewnienie bezpieczeństwa portów morskich, portów lotniczych i innych kluczowych elementów (instalacji) infrastruktury oraz linii komunikacyjnych. Rozwinięcie wydzielonych do operacji sił zadaniowych Stanów Zjednoczonych. Zapewnienie swobody przemieszczeń jednostek wojskowych oraz demonstracja siły. Likwidacja nielegalnych punktów kontrolnych na drogach i zapobieganie działalności przestępczej. Zapewnienie swobodnego dostępu do obszaru operacji organizacjom i agencjom niosącym pomoc humanitarną. Zabezpieczenie wsparcia logistycznego tym organizacjom. Rozbrojenie zwaśnionych stron, jeśli to konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa środowiska operacyjnego. Naprawa podstawowej infrastruktury obejmującej drogi, mosty, urządzenia portów lotniczych i morskich. Oznaczenie terenów zaminowanych i rozpoczęcie ich oczyszczania.

#### **Prawdopodobny skład sił zadaniowych powinien obejmować:**

- a) siły powietrzne: środki rozpoznania powietrznego (U-2, RC-135), eskadra walki elektronicznej, eskadra operacji specjalnych (AC-130), dwa skrzydła lotnictwa transportowego, dwa skrzydła tankowania powietrznego, eskadra wywiadu powietrznego, eskadra powietrznej ewakuacji medycznej, eskadra obsługi naziemnej lotniska, eskadra inżynieryjna oraz eskadra żandarmerii wojskowej;
- b) marynarka wojenna: bojowa grupa lotniskowcowi, grupa amfibijna;

- c) korpus piechoty morskiej: Brygada Ekspedycyjna Piechoty Morskiej oparta na dwóch batalionach piechoty, obejmująca także pododdziały śmigłowców oraz eskadrę logistyczną;
- d) wojska lądowe: zespół zadaniowy sformowany na bazie brygady lekkiej piechoty, posiadającej w składzie: dwa bataliony sił specjalnych, batalion czołgów, batalion piechoty zmechanizowanej, dwie kompanie żandarmerii wojskowej, mieszaną brygadę lotniczą (lotnictwa), batalion działań psychologicznych oraz wybrane elementy wsparcia dowodzenia dywizji.

**Faza druga** (od 5 do 12 miesięcy): wsparcie międzynarodowej operacji, której celem jest wymuszenie przyjętych przez strony ustaleń pokojowych. Działania te będą obejmować: separację stron konfliktu, rozbrojenie i demobilizację, naprawę infrastruktury, rekonstrukcję władz cywilnych oraz wsparcie działań związanych z przygotowaniem i przeprowadzeniem wolnych wyborów. Zapewnienie swobody przemieszczeń amerykańskich jednostek wojskowych. Utrzymanie w obszarze operacji sił szybkiego reagowania, które w sytuacjach krytycznych byłby wykorzystywane do wymuszenia na zwaśnionych stronach pożądanych w aspekcie procesu pokojowego zachowań. Zapewnienie wsparcia logistycznego siłom wielonarodowym oraz organizacjom pozarządowym:

**Prawdopodobny skład sił<sup>265</sup>:**

- a) siły powietrzne: taki sam, jak w pierwszej fazie operacji, z wyjątkiem środków tankowania powietrznego i lotnictwa transportowego, które będą ograniczone;
- b) marynarka wojenna: bojowa grupa lotniskowców, grupa amfibijna;
- c) korpus piechoty morskiej: Brygada Ekspedycyjna Piechoty Morskiej;
- d) wojska lądowe: zespół zadaniowy oparty na bazie mieszanej brygady dysponującej: dwoma batalionami lekkiej piechoty, batalionem czołgów, batalionem piechoty zmechanizowanej, batalionem sił specjalnych, batalionem Tanger, dwiema kompaniami żandarmerii wojskowej, mieszaną brygadą lotniczą oraz wybranymi elementami wsparcia dowodzenia dywizji.

<sup>265</sup> Zaproponowany skład sił jest znacznie większy niż początkowe siły UNSOM II użyte w Somalii. Siły pokojowe ONZ (UNSOM II) były formowane na bazie jednego batalionu lekkiej piechoty, wyznaczonego jako siły szybkiego reagowania. Jednocześnie Stany Zjednoczone rozwinęły siły specjalne, które były dowodzone na odrębnych zasadach w stosunku do sił pokojowych ONZ. Po tym, jak jednostki sił specjalnych straciły 18 żołnierzy w wyniku zaciętych walk w dniu 3 października 1993 roku, Stany Zjednoczone przetrzymały do Somalii dwa ciężkie bataliony i jeden lekki. W tym samym czasie narodowe organy decyzyjne Stanów Zjednoczonych ograniczyły misję do obrony sił własnych, osłony pomocy humanitarnej oraz demonstracji siły w obszarze operacji. Zob. B.R. Pimie, C.M. Francisco, *Assessing Requirements For Peacekeeping, Humanitarian Assistance, And Disaster Relief*, RAND, Santa Monica 1998, s. 35.

Reasumując, większość przedstawionych scenariuszy uwzględnia konieczność prowadzenia działań bojowych. Można sądzić, że prawdopodobny opór ze strony lokalnych sił zbrojnych, sił paramilitarnych oraz ugrupowań partyzanckich był jednym z podstawowych czynników (determinantów), które wzięto pod uwagę przy określaniu wielkości i składu sił wydzielanych przez Stany Zjednoczone do wykonania poszczególnych operacji. Wydaje się, że tylko scenariusze (modele) dotyczące klasycznych operacji humanitarnych nie będą wymagały prowadzenia działań bojowych (z użyciem przemocy zbrojnej). Czynnikiem determinującym konfigurację sił zadaniowych wydzielanych z armii Stanów Zjednoczonych będą głównie: obszar geograficzny; odległość od stałych miejsc dyslokacji poszczególnych jednostek wojskowych, które mogą być wykorzystane do wykonania operacji humanitarnej; rodzaj i skala zniszczeń spowodowanych klęską żywiołową oraz potrzebami poszkodowanej ludności cywilnej. W przypadku znacznych strat spowodowanych siłami natury może zaistnieć konieczność udzielenia pomocy organom cywilnym w przywróceniu prawa i porządku w rejonie objętym kryzysem. Tego rodzaju zadanie może być wykonywane przez komponent wojskowy (siły zadaniowe) jedynie w początkowej fazie operacji, kiedy na terenie dotkniętym klęską panuje zwykle największy chaos.

Interwencja humanitarna natomiast wymaga użycia większych sił, które powinny być skonfigurowane adekwatnie do potrzeb poszkodowanej ludności przekraczających zazwyczaj możliwości cywilnych agencji i organizacji. Wydzielone siły zadaniowe muszą być również przygotowane na ewentualne przeciwdziałanie ze strony miejscowych sił zbrojnych, ugrupowań partyzanckich, nawet pojedynczych przestępców, co potwierdziły wnioski z operacji „Provide Comfort I”.



5/6433

59585