

wyzwań oraz przeciwdziałania im w momencie, kiedy przeistoczą się w zagrożenia.

Działania te powinny być podejmowane przez wszystkie instytucje państwa, jednakże główny nacisk należy położyć na Siły Zbrojne, ponieważ to na nich spoczywa obrona interesów, jak również realizacja celów polityki bezpieczeństwa narodowego¹.

W dokumencie World Disasters Report 2013, opracowanym przez Międzynarodową Federację Stowarzyszenia Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężyca, stwierdzono, iż w 2012 roku miały miejsce 364 klęski żywiołowe oraz 188 katastrof technicznych², natomiast w ciągu ostatniej dekady dochodziło średnio do około 791 katastrof rocznie. W wielu przypadkach zdarzenia te były tak rozległe, iż poszkodowane państwo nie było w stanie samodzielnie zorganizować oraz zapewnić pomocy ludności poszkodowanej.

W niesienie pomocy humanitarnej angażują się praktycznie wszystkie państwa, w tym również Polska, dysponujące wyspecjalizowanymi siłami ratowniczymi włączając w to również wyspecjalizowane komponenty Sił Zbrojnych do niesienia pomocy ludności poszkodowanej w następstwie klęsk żywiołowych. Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej dotychczas już wielokrotnie wydzielały specjalistyczne zespoły przeznaczone do udzielenia pomocy ofiarom kataklizmów.

Zmiana charakteru zagrożeń dla bezpieczeństwa narodowego oraz i międzynarodowego, jaka miała miejsce na przełomie XX i XXI wieku, stała się impulsem do zaangażowania Sił Zbrojnych w operacje reagowania kryzysowego (*Crisis Response Operations*). Są to wielofunkcyjne operacje obejmujące działania polityczne, militarne i cywilne, inicjowane i prowadzone zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego, w tym również humanitarne, ukierunkowane na zapobieganie i rozwiązywanie konfliktów oraz zarządzanie kryzysowe dla osiągnięcia wyznaczonych przez Sojusz celów³.

Udział komponentu wojskowego w tego typu działaniach związany jest w głównej mierze z charakterystyką Sił Zbrojnych, a mianowicie z faktem, iż jest to organizacja zhierarchizowana oraz będąca w stanie stałej gotowości do podjęcia pożądanego działania w najkrótszym możliwym czasie.

Współcześnie Siły Zbrojne, a w tym również lotnictwo wojskowe, w coraz większym stopniu zaangażowane jest w operacje reagowania kryzysowego. W ramach operacji reagowania kryzysowego lotnictwo realizuje zadania do których należy m.in. niesienie pomocy humanitarnej ludności w wyniku klęski żywiołowej o dużej skali. Operacje humanitarne (*humanitarian operations*) są to działania mające na celu ulżyć ludzkiemu cierpieniu, głównie w sytuacjach, gdy odpowiedzialne władze na danym obszarze są niezdolne bądź niechętne (nieskłonne), by w odpowiednim stopniu zabezpieczyć zaopatrzenie oraz usługi dla ludności cywilnej⁴.

¹ B. Zdrodowski (red. nauk.), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Wydanie 6, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2008, s. 98.

² <http://worlddisastersreport.org/en/>, (04.11.2013).

³ AJP-3.4(A) – *Non-Article 5 Crisis Response Operations*, NSA, Brussels 2010, s. xiii.

⁴ M. Marszałek, *Operacje wsparcia pokoju*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2003, s. 42.

Operacje humanitarne mogą być realizowane w obszarze operacji wsparcia pokoju, czy też jako operacje niezależne z racji tego, iż lotnictwo uznawane jest za najbardziej mobilny oraz manewrowy środek, będący w stanie najszybciej dotrzeć do miejsca katastrofy, z pominięciem przeszkód znajdujących się na lądzie⁵.

Lotnictwo jest najbardziej manewrowym środkiem walki, w związku z czym w najkrótszym czasie potrafi zrealizować powierzone zadania, co w przypadku operacji pomocy humanitarnej jest szczególnie istotnym czynnikiem w pierwszej fazie misji, gdzie decydującym czynnikiem o powodzeniu operacji jest czas.

Celem niniejszej publikacji jest ukazanie istoty oraz roli lotnictwa w operacjach pomocy humanitarnej. Dodatkowo przedstawione zostały również sztandarowe operacji pomocy humanitarnej, w których decydującą rolę odegrało lotnictwo, aby podkreślić jego rolę w tego typu działaniach.

Uregulowania prawne prowadzenia operacji niesienia pomocy humanitarnej

Analizując sojusznicze dokumenty doktrynalne zauważa się, iż niesienie pomocy ofiarom klęsk żywiołowych uznane jest za rodzaj operacji reagowania kryzysowego spoza artykułu 5 Traktatu Waszyngtońskiego (*Non-Article 5 Crisis Response Operations – NA5CRO*)⁶. Należy również zaznaczyć, iż występują sytuacje, w których niesienie pomocy ofiarom klęsk żywiołowych wpisuje się w szersze spectrum operacji reagowania kryzysowego – stanowiąc część operacji humanitarnych.

Operacje humanitarne, które prowadzone są w ramach operacji wsparcia pokoju (*Peace Support Operations – PSO*), nie dotyczą stricte pomocy udzielanej w czasie klęsk żywiołowych (rysunek 1). Dotyczą one sytuacji, która w nomenklaturze ONZ określana jest jako *complex emergency* – czyli kryzys humanitarny w niestabilnym kraju lub regionie w związku z wystąpieniem konfliktu zbrojnego⁷.

W przypadku operacji humanitarnych, nie wchodzących w skład operacji wsparcia pokoju, w większości przypadków są one tożsame z operacjami niesienia pomocy ofiarom katastrof naturalnych czy też przemysłowych. Dodatkowo również wspomniane operacje bardzo często uzupełniane są o działania poszukiwawczo-ratownicze, prowadzenie wojskowych działań wspierających władze cywilne oraz o ewakuację personelu niewojskowego.

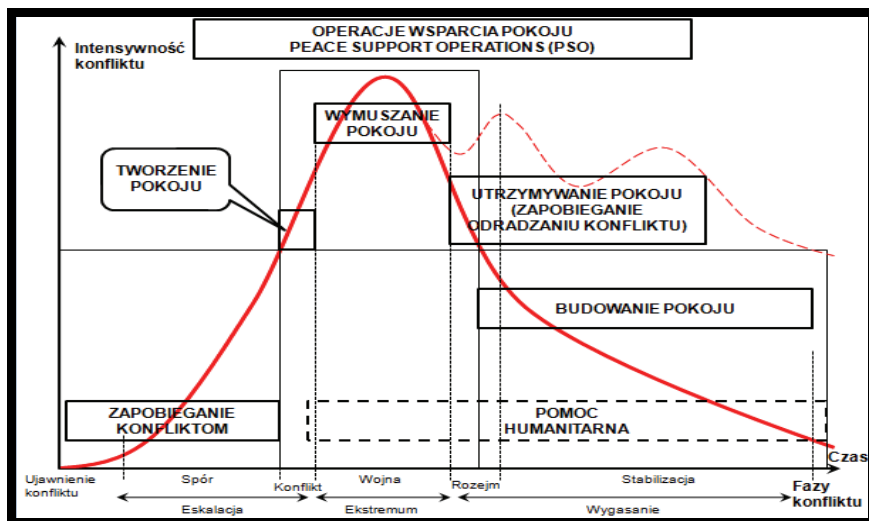
Prowadzenie operacji niesienia pomocy ofiarom klęsk żywiołowych prowadzone jest w środowisku sprzyjającym, niestwarzającym zagrożenia militarnego dla jednostek ratowniczych. Aczkolwiek klęski żywiołowe wystę-

⁵ S. Zajas, *Siły powietrzne. Dzień dzisiejszy i wyzwania przyszłości*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2009, s. 76.

⁶ AJP-3.4(A) – *Non-Article 5 Crisis Response Operations*, wyd. cyt., s. 3-1.

⁷ P. Mróz, *Ofiarom klęsk żywiołowych*, s. 23, [w:] „Przegląd Sił Powietrznych”, Warszawa 2009, nr 12.

pują również w miejscach, które ogarnięte są konfliktami, w takim przypadku operacje pomocy humanitarnej znacznie się komplikuje.



Rysunek. 1. Pomoc humanitarna w operacjach wsparcia pokoju w poszczególnych fazach konfliktu

Źródło: A. Kuptel, *Lotnictwo wojskowe w systemie bezpieczeństwa państwa*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa, dn. 11.03.2012 (wykład).

Udział lotnictwa w operacjach niesienia pomocy humanitarnej

Szansą na uratowanie poszkodowanych osób w następstwie klęski żywiołowej jest jak najszybsze dotarcie w miejsce zdarzenia, jak również dostarczenie niezbędnych sił i środków do podjęcia akcji ratowniczej. W większości przypadków działania te prowadzone są w niesprzyjających warunkach atmosferycznych oraz w sytuacji braku niezbędnej infrastruktury drogowej oraz lotniskowej, szczególnie w przypadku, gdy ma się do czynienia z trzęsieniem ziemi bądź powodzią, bowiem w wyniku tych zdarzeń w największym stopniu niszczone są wyżej wymienione elementy.

W przypadku zaistnienia klęski żywiołowej o dużej skali w wielu przypadkach podejmowane są działania przez instytucje rządowe oraz pozarządowe zarówno z kraju dotkniętego kataklizmem, jak również spoza niego. Na podstawie zdarzeń mających miejsce w ostatnich latach można stwierdzić, iż na świecie bardzo często dochodzi do sytuacji kryzysowych (nadzwyczajnych), w których bogate państwo czy nawet międzynarodowe organizacje humanitarne nie są w stanie poradzić sobie samodzielnie. W wielu przypadkach nie są one zdolne zmobilizować wystarczających sił i środków niezbędnych do zaspokojenia najważniejszych potrzeb ludności poszkodowanej w odpowiednio krótkim czasie. W takim przypadku niezbędna okazuje się zagraniczna pomoc wojskowa. Najbardziej znaczącymi i zarazem cha-

rakterystycznymi działaniami, w które zaangażowane były Siły Zbrojne, a głównie lotnictwo, w ramach niesienia pomocy humanitarnej w ostatnich latach były:

- pomoc ofiarom huraganu Katrina w 2005 roku w USA,
- pomoc ofiarom trzęsienia ziemi w 2005 roku, które miało miejsce w Pakistanie,
- pomoc ofiarom trzęsienia ziemi na Haiti w 2010 roku – jedna z największych klęsk żywiołowych na świecie.

Siły Zbrojne są w stanie zareagować w najkrótszym czasie na powstające zagrożenie (w sytuacji, gdy komponent wojskowy zaangażowany jest w ćwiczenia w pobliżu miejsca wystąpienia klęski żywiołowej reakcja ta jest niemal natychmiastowa). Poszczególne komponenty Sił Zbrojnych dysponują unikatowymi zdolnościami w wielu dziedzinach, wśród których znajdują się m.in.: transport powietrzny, poszukiwanie i ratownictwo, logistyka, łączność oraz inżynieria lądowa⁸. W związku z tym wojsko jest w stanie niemal od razu zaangażować się w niesienie pomocy ofiarom klęsk żywiołowych.

Potencjał, jakim dysponują Siły Powietrzne, w głównej mierze wykorzystywane jest do dostarczania pomocy humanitarnej (np. żywność, koce, środki medyczne, środki konieczne do przetrwania ludności poszkodowanej) oraz zespołów ratowniczych przeznaczonych do przeprowadzenia ewakuacji poszkodowanych. Dodatkowo również w wielu przypadkach wydzielane są specjalne zespoły, których głównym zadaniem jest zapewnienie kontroli przestrzeni powietrznej na obszarze objętym kataklizmem.

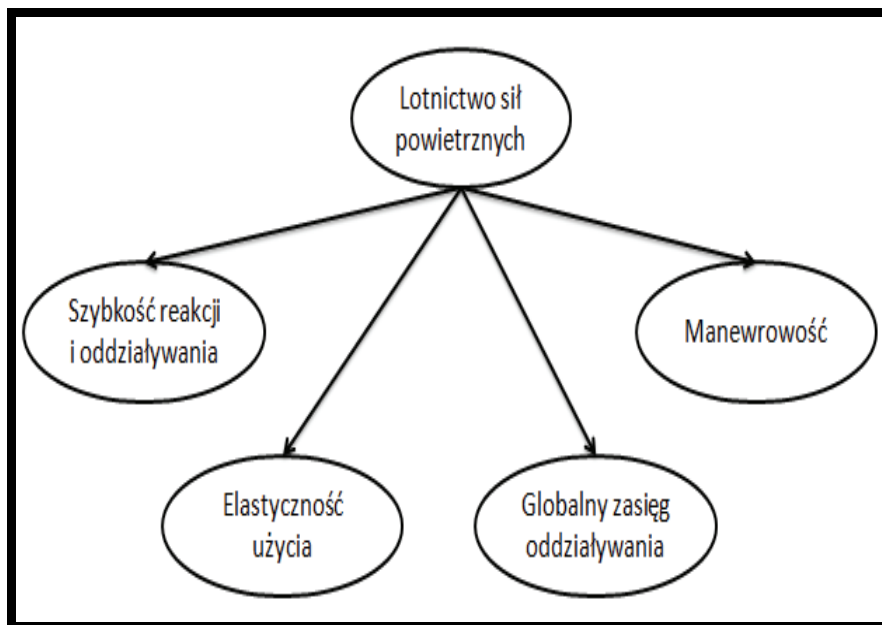
Działania podejmowane w ramach operacji niesienia pomocy ofiarom klęsk żywiołowych (szczególnie tych o dużej skali) w większości przypadków wymuszają zaangażowanie Sił Powietrznych, wówczas wykorzystywane są samoloty oraz śmigłowce. Wynika to w głównej mierze z cech, jakimi charakteryzuje się lotnictwo (rys. 2), możliwości operacyjnych oraz z faktu, iż lotnictwo można wykorzystać w sposób bezpieczny prawnie oraz politycznie (bez konieczności wkroczenia na terytorium państwa oraz zajęcia jego obszaru).

W momencie, gdy wykorzystanie Sił Zbrojnych danego państwa do niesienia pomocy ofiarom kataklizmu jest kwestią sporną z różnych względów (np. bariery kulturowe, trudności dyplomatyczne, posądzenie o stronniczość), w żadnym wypadku nie rezygnuje się z możliwości wykorzystania lotnictwa. W momencie zaistnienia przedstawionych powyżej okoliczności lotnictwo wykonuje działania w ramach pomocy pośredniej, takie jak: transport personelu oraz ładunków do punktów przeładunkowych, gdzie dokonuje się podziału według zapotrzebowania, a następnie przekazuje się je do organizacji cywilnych. W wielu przypadkach organizacje cywilne stają się buforem, którego zadaniem jest eliminacja możliwości bezpośredniego kontaktu Sił Zbrojnych z beneficjentami pomocy.

Niekiedy użycie potencjału lotnictwa w operacjach pomocy humanitarnej na obszarze innych państw, do zadań innych niż transportowe, są dość drażliwe politycznie (choćby ze względu na przedstawione powyżej

⁸ Ibidem.

bariery). Aczkolwiek w przypadku realizacji zadań w ramach misji ratowniczo-pomocowych wspomniany fakt nie stanowi przeszkody w aspekcie wykorzystania lotnictwa.



Rysunek. 2. Charakterystyczne cechy Lotnictwa Sił Powietrznych
 Źródło: opracowanie własne na podst.: S. Zajas, *Siły powietrzne. Dzień dzisiejszy i wyzwania przyszłości*, op. cit., s. 16-17.

Za podstawowe zadanie Sił Powietrznych, jak również lotnictwa wchodzącego w skład innych komponentów Sił Zbrojnych, w trakcie realizacji operacji niesienia pomocy humanitarnej ofiarom poszkodowanym w następstwie klęsk żywiołowych uznawany jest transport lotniczy. W ramach transportu lotniczego wyróżnia się:

- transport strategiczny – udzielana jest pomoc w odległych rejonach,
- transport taktyczny – realizuje zadania na obszarze dotkniętego klęską państwa czy też regionu.

W przypadku zaistnienia katastrofy hydrometeorologicznej (powódzie, pustynnienie, lawiny śnieżne, sztormy, cyklony, tornada, huragany, zawieje śnieżne) bądź też geologicznej (trzęsienia ziemi, erupcje wulkaniczne, tsunami)⁹ przeważnie zostaje zniszczona infrastruktura krytyczna kraju, a w tym również infrastruktura drogowa. W takiej sytuacji jedyną możliwością dotarcia do poszkodowanych staje się droga powietrzna.

⁹ M. Graniczny, W. Mizerski, *Katastrofy przyrodnicze*, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2009, s. 3.

Występują również sytuacje, w których nie jest możliwe lądowanie (np. powódź), w takim przypadku wylądunek dokonywany jest metodą zrzutu powietrznego – jest to metoda droższa oraz mniej efektywna.

Bardzo często zdarza się, iż należy wykonać kilka zadań podczas realizacji jednej misji. Po dokonaniu rozładunku materiałów bądź personelu transportowe statki powietrzne wykonują lot powrotny, w którego trakcie realizują dodatkowo np. działania poszukiwawczo-ratownicze, zadania ewakuacji powietrznej, jak również gromadzą dane z obserwacji lotniczej dotyczące oceny stanu zniszczeń dokonanych przez kataklizm.

Charakterystyka samolotów i śmigłowców wykorzystywanych w operacjach pomocy humanitarnej

Najpowszechniej wykorzystywanym samolotem transportowym w operacjach pomocy humanitarnej jest C-130 Hercules, począwszy od wersji podstawowej, a skończywszy na wersjach specjalnych, takich jak np. WC-130 Hurricane Hunter¹⁰. Jakkolwiek w zadaniach transportu samoloty są praktycznie niezastąpione, tak w przypadku działań w rejonach wystąpienia klęski żywiołowej niezastąpione okazują się śmigłowce. Wiąże się to w głównej mierze ze stanem lotnisk na obszarze objętym działaniami. Śmigłowce, aby przeprowadzić operację startu czy też lądowania nie potrzebują tak bardzo rozbudowanej infrastruktury lotniskowej jak samoloty (śmigłowiec jest w stanie wystartować lub wylądować praktycznie z każdego miejsca, natomiast w przypadku samolotów niezbędny jest pas startowy oraz systemy wspomagające lądowanie, takie jak np.: radiolatarnie VOR-DME¹¹ lub system ILS¹²). Dlatego to głównie samoloty dostarczają ładunki oraz personel do portów lotniczych znajdujących się poza bezpośrednim obszarem działań. W niektórych przypadkach zdarza się, iż w momencie odtworzenia w wystarczającym stopniu infrastruktury lotniskowej na terenach objętych działaniami samoloty przewożą siły i środki na odtworzone lotniska, które mają spełniać funkcję węzłów logistycznych.

W przypadku mniejszych śmigłowców ich największą zaletą jest możliwość operowania z pokładów jednostek pływających, co w początkowej fazie prowadzenia operacji jest bardzo istotne ze względu na brak przygotowanych lądowisk. W początkowej fazie działań odciążone zostaje państwo-gospodarz (*host nation* - HN) z zapewnienia zaplecza logistycznego. Jako przykład odciążenia państwa-gospodarza w ramach prowadzonej operacji pomocy humanitarnej można uznać działania w Pakistanie, gdzie Stany Zjednoczone zobowiązały się do koordynacji podejmowanych działań przez wszystkie państwa.

¹⁰ WC-130 Hurricane Hunter – modyfikacja samolotu C-130 Hercules, przystosowany do prowadzenia obserwacji zjawisk atmosferycznych. Urządzenia znajdujące się na pokładzie pozwalają rejestrować zjawiska pogodowe z dokładnością do jednej minuty.

¹¹ VOR-DME – VHF Omni-directional Range-Distance Measuring Equipment – rodzaj radiolatarni współpracującej z dalmierzem wspomagającej lądowanie samolotów na lotniskach.

¹² ILS – Instrument landing system – radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności.

Z kolei ciężkie śmigłowce transportowe posiadające duży zasięg oraz dużą ładowność mogą w trakcie trwania jednej misji realizować kilka zadań jednocześnie. Dodatkowo w przypadku największych ciężkich śmigłowców transportowych (np. CH-47 Chinook, CH-53 Super Stallion oraz Mi-26) istnieje możliwość podwieszenia ładunków pod kadłub. Największym oraz najmocniejszym śmigłowcem na świecie, znajdującym się w czynnej służbie, jest śmigłowiec radzieckiej produkcji Mi-26, który jest w stanie jednorazowo przewieźć ładunek o łącznej masie ponad 20 ton¹³. Śmigłowce Mi-26 będące w dyspozycji ONZ wykorzystywane były m.in. w operacji niesienia pomocy humanitarnej podczas trzęsienia ziemi w Pakistanie do transportu zebranych darów dla najbardziej poszkodowanych.

Prowadząc działania niesienia pomocy humanitarnej niezbędne jest zapewnienie możliwości tankowania dla statków powietrznych. W niektórych sytuacjach możliwe jest tankownie na lądzie w miejscu nie dotkniętym bezpośrednio kryzysem, np. w przypadku działań w Pakistanie punkt tankowania utworzony został w Abbotabadzie. Niekiedy jednak nie ma możliwości przeprowadzenia operacji tankowania na ziemi w związku z brakiem stosownej infrastruktury oraz lotnisk i lądowisk dla statków powietrznych, dlatego też należy zapewnić możliwość przeprowadzenia operacji tankowania w powietrzu. W niektórych sytuacjach konieczne jest tankowanie w powietrzu już podczas realizacji strategicznego transportu lotniczego ze względu na odległość dzielącą miejsce zbiórki sił i środków od miejsca destynacji. Ponadto samoloty tankowania w powietrzu mają możliwość dostarczania paliwa na lotniska, które mają stać się w dalszej części operacji węzłami logistycznymi¹⁴.

W większości przypadków statki powietrzne, niezależnie od ich przeznaczenia, wykorzystywane są do niesienia pomocy poszkodowanym. Wyjątek stanowi wykorzystanie rozpoznawczych statków powietrznych, które bardzo rzadko oddelegowywane są do niesienia pomocy humanitarnej. W głównej mierze wiąże się to z ograniczoną liczbą oraz stosowaniem najnowocześniejszych technologii w tego typu statkach powietrznych. Aczkolwiek, jeśli zaistniałaby konieczność, to byłyby one wykorzystane tylko i wyłącznie do monitorowania sytuacji na obszarze objętym działaniami, tj. dokonywania oceny zniszczeń, oceniania poziomu wód oraz poszukiwania ludzi.

Chcąc zrekompenzować brak specjalistycznych rozpoznawczych statków powietrznych w operacjach niesienia pomocy ofiarom klęsk żywiołowych na wyposażeniu załóg śmigłowców znajdowały się aparaty fotograficzne oraz kamery. Wykonane zdjęcia oraz nagrania analizowane były po wylądowaniu statku powietrznego.

Problem braku lotnictwa rozpoznawczego pojawił się podczas trwania operacji pomocy humanitarnej po tsunami w 2004 roku, kiedy Stany Zjednoczone odmówiły udostępnienia rozpoznawczych statków powietrznych (USA nie udostępniło statków powietrznych, takich jak U-2 Dragon Lady, RQ-1

¹³ <http://www.fas.org/man/dod-101/sys/ac/row/mi-26.htm>, (07.11.2013).

¹⁴ P. Mróz, *Ofiarom klęsk żywiołowych...*, op. cit., s. 28.

Predator oraz C-130 wyposażonych w termalne systemy obserwacji Scathe View)¹⁵.

Siły Powietrze, a zwłaszcza lotnictwo, ze względu na predyspozycje i możliwość operacyjną w szczególności wykorzystywane jest do niesienia pomocy ofiarom klęsk żywiołowych. W dokumentach traktujących o prowadzeniu pomocy humanitarnej ONZ zakłada, iż w operacjach tego typu powinny być wykorzystywane unikatowe możliwości Sił Zbrojnych. Dodatkowo również Siły Zbrojne powinny być wykorzystywane jako ostatni ratunek dla organizacji cywilnych, kiedy nie są w stanie samodzielnie prowadzić działań.

Lotnictwo Sił Powietrznych oraz innych komponentów Sił Zbrojnych w większości przypadków w początkowej fazie trwania działań odgrywa decydującą rolę. Można stwierdzić zatem, iż lotnictwo zawsze będzie wiodącym elementem odpowiedzialnym za niesienie pomocy poszkodowanym na skutek katastrof naturalnych czy też przemysłowych.

Doświadczenia z wykorzystania lotnictwa w wybranych operacjach pomocy humanitarnej

Huragan „Katrina”

„Katrina” był jednym z najbardziej morderczych huraganów, jakie kiedykolwiek nawiedziły Stany Zjednoczone. W wyniku tego huraganu w największym stopniu zniszczone zostały stany Alabama, Floryda, Luizjana oraz Missisipi¹⁶, w których uległy zniszczeniu domy, zabudowania oraz infrastruktura krytyczna występująca na wspomnianym obszarze (w największym stopniu infrastruktura drogowa). Śmierć poniosło 1836 osób, a 705 uznanych zostało za zaginione.

NATO-wski Euroatlantycki Ośrodek Koordynacyjnego Reagowania na wypadek Klęsk Żywiołowych i Katastrof (*Nato's Euro-Atlantic Disaster Coordination Center – EADRCC*), zwany dalej Ośrodkiem Koordynacyjnego Reagowania, widząc ogrom zniszczeń na skutek uderzenia w południowe wybrzeże Stanów Zjednoczonych¹⁷ huraganu „Katrina” w sierpniu 2005 roku, zaofiarował swoją pomoc rządowi USA. W związku z przedstawioną ofertą udzielenia pomocy 3 września 2005 roku rząd Stanów Zjednoczonych wystosował do NATO prośbę o wsparcie dostaw żywności, a następnie o zapewnienie środków medycznych oraz logistycznych dla ludności poszkodowanej¹⁸.

Odpowiedź państw sojuszniczych była błyskawiczna. Po 75 minutach od momentu przyjęcia przez NATO prośby USA 46 członków Rady Partnerstwa Euroatlantyckiego (*Euro-Atlantic Partnership Council – EAPC*) otrzymało oficjalną prośbę o wsparcie – 38 państw spośród wszystkich członków udzieliło zdecydowanej pomocy. Jeszcze tego samego dnia wysłany został

¹⁵ Ibidem, s. 29.

¹⁶ 8 lat temu huragan Katrina uderzył w Stany Zjednoczone, dostępne z: <http://forsal.pl/artykuly/728326,huragan-katrina-8-rocznica-usa-nowy-orlean.html>, 05.11.2013.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ W. Leśnikowski, *Lotnictwo w operacjach Powietrznych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2007, s. 150.

oficer łącznikowy z Ośrodka Koordynacyjnego Reagowania, którego zadaniem było rozpoczęcie działania w Federalnej Agencji Zarządzania Kryzysowego (*Federal Emergency Management Agency – FEMA*) oraz współpracy z Biurem Pomocy Ofiarom Katastrof Zagranicznych w Waszyngtonie¹⁹.

Rada Partnerstwa Euroatlantyckiego podjęła decyzję o dostarczaniu pomocy ofiarom huraganu za pośrednictwem Ośrodka Koordynacyjnego Reagowania. W dniu 8 września 2005 roku Rada Północnoatlantycka zdecydowała dokonać autoryzacji przeprowadzenia NATO-wskiej operacji transportowej. Do realizacji zadania przeznaczone zostały szkoleniowe oraz transportowe samoloty Powietrznego Systemu Wczesnego Ostrzegania (*Airborn Early Warning – AEW*), jak również środki transportu lotniczego oraz morskiego wchodzące w skład Sił Odpowiedzi NATO (*NATO Response Force – NRF*). Ich celem była pomoc w transporcie niezbędnych towarów z Europy do Stanów Zjednoczonych²⁰.

Ośrodek Koordynacyjnego Reagowania odpowiedzialny był za dopasowywanie odpowiednich środków do zgłaszanego zapotrzebowania przez rząd Stanów Zjednoczonych. Sojusznicze Centrum ds. Transportu i Koordynacji, współpracując z Ośrodkiem Koordynacyjnego Reagowania, odpowiadało za przekazywanie darów zgodnie ze zgłaszanym wcześniej zapotrzebowaniem.

Aby wspomóc oraz usprawnić działania 9 września 2005 roku do struktur Ośrodka Koordynacyjnego Reagowania wydelegowanych zostało dwóch cywilnych ekspertów, których zadaniem było wsparcie koordynacji działań podejmowanych w ramach cywilnego transportu powietrznego.

Przekazywane środki dostarczano transportem kołowym oraz piętnastoma samolotami C-130 Hercules i C-160 Transall będącymi w dyspozycji Sił Odpowiedzi NATO (statki powietrzne zostały udostępnione przez Francję, Grecję, Niemcy, Wielką Brytanię oraz Włochy) do amerykańskiej bazy lotniczej w Niemczech w Ramstein. W sumie zebranych zostało ok. 189 ton środków przeznaczonych dla ofiar kataklizmu.

Zgromadzone środki, przy wykorzystaniu taktycznego transportu lotniczego znajdującego się w dyspozycji Sił Odpowiedzi NATO, przetransportowane zostały z bazy w Ramstein do bazy Little Rock w Arkansas w ramach dwunastu misji, wykorzystując samoloty B707 Trainer Cargo Aircraft, C-130 Hercules, Airbus A310, jak również An-124 Rusłan z Ukrainy, który jednorazowo przetransportował 86 ton cargo²¹.

W sumie wszystkie wymienione wyżej statki powietrzne wykonały ok. 90 godzin lotów z ofiarowanymi darami (chodziło o ich przewiezienie w jak najkrótszym czasie z Europy do Stanów Zjednoczonych)²². Gromadzenie pomocy pochodzącej od darczyńców, w głównej mierze z Europy, zakończone zostało 19 września 2005 roku w bazie w Ramstein.

¹⁹ *Operacje dawniej i dzisiaj: Operacja niesienia pomocy ofiarom huraganu Katrina*, dostępne z: <http://www.nato.int/docu/review/2006/issue1/polish/art4.html>, 05.11.2013.

²⁰ Tamże.

²¹ P. Mróz, *Ofiarom klęsk żywiołowych...*, op. cit., s. 25.

²² *Operacje dawniej i dzisiaj: Operacja niesienia pomocy ofiarom huraganu Katrina*, op. cit.

W ciągu niespełna miesiąca (od 12 września do 2 października 2005 r.) lotnictwo NATO zrealizowało dwanaście lotów, dostarczając zebrane dary, wśród których znajdowały się: żywność, zestawy pierwszej pomocy, środki medyczne oraz generatory i pompy wodne²³.

Za koordynację działań lotnictwa we wspomnianej operacji odpowiedzialny był Ośrodek Koordynacyjnego Reagowania. Natomiast wydzieleni oficerowie łącznikowi ze struktur EADRCC współpracowali z organizacjami oraz agencjami rządowymi Stanów Zjednoczonych. Za szczególnie istotną należy uznać współpracę z Federalną Agencją Zarządzania Kryzysowego, ponieważ była ona odpowiedzialna za koordynację całokształtu działań na terenie USA. W wyniku braku dalszego zapotrzebowania ze strony Stanów Zjednoczonych operacja została zakończona 2 października 2005 roku²⁴.

Trzęsienie ziemi w Pakistanie w 2005 roku

Po najtragiczniejszym trzęsieniu ziemi w historii Pakistanu, które miało miejsce w październiku 2005 roku, lotnictwo znacznie rozszerzyło zakres oraz czas działania w ramach operacji pomocy humanitarnej. W wyniku trzęsienia ziemi śmierć poniosło ok. 73 tysięcy osób, 70 tysięcy zostało rannych, a 4 miliony zostały bez dachu nad głową²⁵.

W dniu 8 października 2005 roku rząd pakistański zwrócił się z oficjalną prośbą do NATO o udzielenie pomocy humanitarnej poszkodowanym w wyniku kataklizmu. Rada Północnoatlantycka zdecydowała się udzielić wsparcia Pakistańczykom i zaaprobować plan przeprowadzenia dwuetapowej operacji pod egidą NATO.

W pierwszej fazie operacji skupiono się na zorganizowaniu mostów powietrznych. Siły NATO odpowiedzialne były za przygotowanie dwóch mostów powietrznych²⁶ do Pakistanu²⁷:

- z bazy lotniczej Ramstein w Niemczech,
- z bazy lotniczej Incirlik w Turcji.

11 października 2005 roku Sojusz Północnoatlantycki rozpoczął akcję jak najszybszego dostarczania ofiarom klęski żywiołowej środków przekazanych przez państwa Sojuszu i partnerskie, jak również Organizację Narodów Zjednoczonych (ONZ). Od momentu rozpoczęcia działań włączone zostało lotnictwo transportowe z Sił Odpowiedzi NATO, do którego komponent powietrzny wydzielony został przez poszczególne państwa członkowskie. Siły

²³ *Support to the US in response to hurricane Katrina, EADRCC – Operations*, Updated 03 August 2006, dostępne z <http://www.nato.int/eadrcc/2005/Katrina/index.html>, 05.11.2013.

²⁴ Ibidem.

²⁵ *Operacje dawniej i dzisiaj: Operacja niesienia pomocy w Pakistanie*, dostępne z: <http://www.nato.int/docu/review/2006/issue1/polish/art4.html>, 05.11.2013.

²⁶ Most powietrzny – termin z dziedziny wojskowości odnoszący się do transportu żołnierzy, zapatrzenia i sprzętu drogą lotniczą, przy wykorzystaniu samolotów, śmigłowców lub szybowców z rejonu będącego pod kontrolą wojsk własnych (sprzymierzonych), do innego rejonu odciętego przez siły nieprzyjaciela (bądź w przypadku klęski żywiołowej przez siły natury), [w:] J. Urbanowicz (pod. red.), *Mała encyklopedia wojskowa*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1970, s. 125.

²⁷ *Pakistan earthquake relief operations*, NATO Topics, Last updated 09-Mar-2006, dostępne z: http://www.nato.int/issues/Pakistan_earthquake/index.html, 05.11.2013.

i środki wydelegowane z NRF miały być wykorzystane jako zgrupowania zadaniowe w długofalowej strategii niesienia pomocy humanitarnej²⁸.

Ośrodek Koordynacyjnego Reagowania był odpowiedzialny za koordynację działań państw członkowskich Rady Partnerstwa Euroatlantyckiego, które zobowiązały się do udzielenia pomocy. Dodatkowo również współpracował z NATO oraz nawiązywał kontakt z ośrodkami odpowiedzialnymi za koordynację pomocy w poszczególnych państwach członkowskich, włączając w to również władze Pakistanu.

13 października 2005 roku do Ośrodka Koordynacyjnego Reagowania wpłynęła pierwsza prośba, która została wystosowana przez Wysokiego Komisarza ONZ ds. Uchodźców (UNHCR²⁹) o dostarczenie drogą powietrzną koców (104 000), namiotów (10 000) oraz piecyków (2 000) z Turcji do Pakistanu³⁰. W następnych dniach jeszcze kilkakrotnie agendy ONZ zwracały się z prośbą do Ośrodka Koordynacyjnego Reagowania o udzielenie pomocy.

W dniu 14 października do Pakistanu przybył pierwszy NATO-wski samolot z pomocą przeznaczoną dla poszkodowanych w wyniku klęski żywiołowej. Po analizie sytuacji zdecydowano, iż priorytetem jest dostarczenie jak największej liczby koców oraz namiotów (większość z nich ofiarowało UNHCR).

W ramach przeprowadzonych ok. 170 lotów przetransportowano ok. 3 500 ton darów dla osób najbardziej poszkodowanych w wyniku trzęsienia ziemi. Czterdzieści dwa spośród czterdziestu sześciu państw członkowskich Rady Partnerstwa Euroatlantyckiego zaoferowało swoją pomoc w głównej mierze za pośrednictwem Ośrodka Koordynacyjnego Reagowania. Most powietrzny utworzony przez Sojusz Północnoatlantycki wykorzystywany był również przez dwie agendy ONZ: UNHCR i UNOCHA³¹, jak również 19 państw członkowskich Rady Partnerstwa Euroatlantyckiego oraz dwa państwa niewchodzące w jej skład: Maltę oraz Bośnię i Hercegowinę³².

Wojskowi oficerowie łącznikowi, którzy zostali oddelegowani do struktur roboczych z Ośrodka Koordynacyjnego Reagowania, mieli za zadanie współpracować z cywilnymi ekspertami z Zarządu ds. Planowania Transportu z Wysokiego Komitetu Planowania Cywilnego³³. W następstwie powyższego w jednym miejscu pracowali zarówno wojskowi, jak i cywilni eksperci, którzy w razie zaistnienia potrzeby byli zobowiązani do wsparcia Agencji NATO ds. Zaopatrzenia i Zabezpieczenia Technicznego³⁴ oraz Kwatery Głównej Sił Sojuszniczych NATO Europa. Całość pomocy zaoferowanej rzą-

²⁸ *NATO continues to operate Air Bridge to Pakistan Allied Command Operations*, SHAPE-News, dostępne z: <http://www.nato.int/shape/news/2005/10/051024a.html>, 05.11.2013.

²⁹ UNHCR – United Nations High Commissioner for Refugees – Wysoki Komisarz ONZ ds. Uchodźców.

³⁰ *Pakistan earthquake relief operations...*, op. cit.

³¹ UNOCHA – United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs – Biuro Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Koordynacji Pomocy Humanitarnej.

³² *Operacje dawniej i dzisiaj: Operacja niesienia pomocy w Pakistanie...*, op. cit.

³³ Ibidem.

³⁴ NAMSA – NATO Maintenance and Supply Agency – Agencja NATO ds. Zaopatrzenia i Zabezpieczenia Technicznego.

dowi Pakistańskiemu poprzez natowski most powietrzny trafiła w ręce najbardziej potrzebujących jeszcze przed końcem operacji.

W działaniach podjętych w ramach drugiego etapu pomocy humanitarnej w głównej mierze zaangażowane zostały siły i środki pochodzące z NRF, wśród których znajdowały się: śmigłowce (włącznie z niezbędnym zapleczem), polowy ośrodek kontroli i dowodzenia, wojskowe szpitale polowe oraz jednostka inżynieryjna. Ścisła kooperacja NATO, rządu Pakistanu oraz ONZ spowodowała, iż prowadzone działania przebiegały w sposób zaplanowany, a niezbędne środki trafiały do osób najbardziej poszkodowanych w wyniku klęski żywiołowej.

Wśród priorytetowych zadań realizowanych przez Sojusz Północnoatlantycki w analizowanej operacji znalazło się³⁵:

- utrzymanie funkcjonowania mostu powietrznego,
- odbudowa infrastruktury krytycznej – w głównej mierze infrastruktury drogowej,
- wspieranie transportu wewnątrz obszaru prowadzonych działań,
- udzielenie pomocy medycznej poszkodowanym,
- zapewnienie doraźnego schronienia ofiarom trzęsienia ziemi.

Celem wszystkich przedstawionych powyżej przedsięwzięć była pomoc w przetrwaniu nadchodzącej zimy Pakistańczykom pozbawionym jakiegokolwiek schronienia w wyniku trzęsienia ziemi. Po wcześniejszych ustaleniach z rządem Pakistanu, działania NATO skupione zostały na regionie Bagh, gdzie do połowy grudnia dostarczona została większość niezbędnych rzeczy ofiarom poszkodowanym w wyniku kataklizmu.

Zgodnie z przyjętymi wcześniej założeniami ostatnie jednostki prowadzące działania w regionie Bagh opuściły Pakistan 1 lutego 2006 roku. W ramach podjętych działań lotnictwo NATO, zapewniając obsługę dwóch mostów powietrznych, dostarczyło ok. 3 500 ton niezbędnego zaopatrzenia, wśród którego znalazły się: koce (505 000), śpiwory (49 800), materace (31 500), namioty (18 000) oraz piecyki i ogrzewacze (2 000)³⁶. Podczas trwania całej operacji lotnictwo transportowe Sojuszu wykonało do Pakistanu 168 lotów.

W działaniach, które miały na celu niesienie pomocy humanitarnej ofiarom trzęsienia ziemi, zaangażowany był również lotniczy kontyngent śmigłowcowy, w który wchodziły³⁷:

- cztery śmigłowce CH-53G z Niemiec,
- jeden śmigłowiec MD Explorer z Luksemburga.

Wymienione powyżej śmigłowce dostarczyły ok. 1 750 ton środków pomocy humanitarnej z Islamabadu (utworzony tam został punkt zbiorczy przekazywanych środków w ramach pomocy humanitarnej) do górskich odciętych od świata wiosek. Wspomniany kontyngent śmigłowcowy przetransportował również ok. 7 650 osób, którym niezbędna była pomoc medyczna bądź zaistniała konieczność ich ewakuacji z zagrożonych obszarów.

³⁵ *Operacje dawniej i dzisiaj: Operacja niesienia pomocy w Pakistanie...*, op. cit.

³⁶ *NATO continues to operate Air Bridge to Pakistan Allied Command Operations*, wyd. cyt.

³⁷ W. Leśnikowski, *Lotnictwo w operacjach Powietrznych...*, op. cit., s. 151.

NATO zdecydowało się utworzyć w Abbotabadzie punkt tankowania dla śmigłowców innych państw biorących udział w niesieniu pomocy humanitarnej poszkodowanej ludności pakistańskiej. W sumie z punktu tankowania skorzystało ok. 1 000 śmigłowców, wliczając w to również będące w dyspozycji ONZ ciężkie śmigłowce transportowe Mi-26.

Sojusz Północnoatlantycki utworzył szpital polowy, który przyjął ok. 5 000 osób, natomiast kolejne 3 500 osób otrzymało pomoc od mobilnych zespołów medycznych.

Jednostki inżynieryjne, które wydzieliło ze swoich struktur NATO, zbudowały ok. 110 wielofunkcyjnych schronień w terenach górskich. Dodatkowo również zajęły się oczyszczeniem z zalegającego gruzu (42 tys. m³), jak również naprawiły ok. 60 km dróg. Swoimi działaniami jednostki inżynieryjne zapewniały każdego dnia dostawę wody pitnej dla ok. 1 000 osób. Inżynierowie zaangażowani byli również w odbudowę wodociągów oraz stałych ujęć wody, z których każdego dnia korzystało ok. 8 000 osób³⁸.

Wykorzystanie lotnictwa w prowadzonej przez NATO operacji humanitarnej w Pakistanie należy uznać za praktyczne sprawdzenie koncepcji operacyjnych. Stworzenie Sił Odpowiedzi NATO, według wielu ekspertów, stanowiło moment przełomowy, dlatego też będą one miały zastosowanie w przyszłych operacjach pomocy humanitarnej. Dodatkowo operacja niesienia pomocy humanitarnej w Pakistanie była pierwszą, w której Sojusz Północnoatlantycki po raz pierwszy w historii wziął odpowiedzialność za koordynowanie działań międzynarodowych Sił Zbrojnych, w tym również lotnictwa.

Trzęsienie ziemi na Haiti w 2010 roku

Trzęsienie ziemi, które nawiedziło Haiti 12 stycznia 2010 roku, pochłonęło 316 tysięcy ofiar. Było to jedno z największych trzęsień ziemi w historii pod względem liczby ofiar śmiertelnych. Ponad milion osób straciło dach nad głową, a około 300 tysięcy odniosło obrażenia³⁹.

W związku z ogromem zniszczeń spowodowanych przez trzęsienie ziemi rząd Haiti nie był w stanie sam sprostać wyzwaniom związanym z zapewnieniem pomocy humanitarnej osobom najbardziej potrzebującym. W odpowiedzi na ogrom zniszczeń reakcja społeczności międzynarodowej była natychmiastowa. Wiele organizacji humanitarnych oraz kilkanaście państw (m.in. Katar, Korea, Kanada, Kuba, Francja, Argentyna, Izrael, Polska oraz Stany Zjednoczone) zobowiązało się do udzielenia pomocy humanitarnej w miarę swych możliwości.

Większość działań ratowniczo-pomocowych opierało się na umowach bilateralnych pomiędzy poszczególnymi państwami a rządem Haiti. Wiązało się to w głównej mierze z chaosem wynikłym na skutek kataklizmu oraz początkową chęcią koordynacji działań przez rząd Haiti.

Rząd francuski zdecydował się udzielić pomocy Haiti w ramach operacji pn. *Operation Seisme Haiti 2010*. Za priorytety misji uznano działania

³⁸ *Operacje dawniej i dzisiaj: Operacja niesienia pomocy w Pakistanie...*, op. cit.

³⁹ <http://www.przezyc.com/2012/08/kleski-zywiolowe-trzesienie-ziemi.html>, 08.11.2013.

ratownicze, poszukiwanie zaginionych, pomoc medyczną, organizację oraz dostarczanie pomocy humanitarnej⁴⁰. W skład komponentu powietrznego wydzielonego przez rząd francuski wchodziły⁴¹:

- 3 samoloty C-295 CASA,
- 2 samoloty C-130 Hercules,
- Bombardier Dash 8,
- Airbus A310 (znajdujący się w dyspozycji wojska),
- 2 śmigłowce SA330 PUMA,
- 2 śmigłowce SA342 GAZELLE.

Samoloty francuskie w głównej mierze wykorzystywano do transportu środków dla najbardziej poszkodowanych z Europy do Port-au-Prince (utworzony tam został węzeł logistyczny, do którego trafiały wszystkie ładunki, skąd następnie wysyłane były do miejsc docelowych). Natomiast śmigłowce, z racji swoich możliwości, głównie operowały w rejonie najbardziej objętym kataklizmem prowadząc akcje ratownicze oraz dostarczając pomoc najbardziej poszkodowanym.

Z racji wcześniejszego zobowiązania również rząd Kanady prowadził operację pomocy humanitarnej pod kryptonimem *Operation Hestia*. Celem działań sił kanadyjskich było dostarczenie pomocy najbardziej poszkodowanym oraz ewakuacja ludności najbardziej zagrożonej. Kanadyjczycy do działań realizowanych w ramach operacji pomocy humanitarnej na Haiti przeznaczyli⁴²:

- do wsparcia transportu powietrznego samoloty: C-130 Hercules oraz C-17 Globemaster,
- do działań w rejonie objętym kataklizmem śmigłowce CH-146 Griffon oraz CH-124 Sea King (operujące z niszczyciela HCMS Athabaskan).

Lotnictwo francuskie operowało głównie w rejonie nadmorskiej miejscowości Jacmel, skąd następnie przeniosło się do Port-au-Prince.

Nie umniejszając roli innych państw należy stwierdzić, że największy wysiłek w działania na Haiti podjęły Stany Zjednoczone w ramach operacji pn. *Operation Unified Response*. Analizując sytuację mającą miejsce na Haiti USA zdecydowały się wysłać oddział *Contingency Response Group* (CRG), której członkowie byli odpowiedzialni za przygotowanie terenu oraz lotnisk dla mających wkrótce przybyć statków powietrznych. Również na kontrolerach ruchu lotniczego z CRG spoczywała odpowiedzialność za zapewnienie zarządzania przestrzenią powietrzną. Była to bardzo istotna funkcja ze względu na dużą liczbę transportów lotniczych, która sięgała kilku tysięcy operacji lotniczych dziennie.

⁴⁰ <http://www.casafree.com/modules/news/article.php?storyid=42324>, 08.11.2013.

⁴¹ <http://www.leSoint.fr/actualites-monde/2010-01-16/haiti-mise-en-place-d-un-fonds-clinton-bush-pour-haiti/924/0/414159>, 08.11.2013.

⁴² <http://www.army.forces.gc.ca/land-terre/news-nouvelles/story-reportage-eng.asp?id=4044>, 08.11.2013.

Amerykanie udostępniłi również statki powietrzne przeznaczone do permanentnej obserwacji terenu objętego działaniami. Wśród rozpoznawczych statków powietrznych znalazły się⁴³:

- U-2 Dragon Lady,
- bezałogowy statek powietrzny Global Hawk.

Do transportu środków medycznych oraz jednostek ratowniczych do Port-au Prince wykorzystywane były w głównej mierze samoloty MC-130H Combat Talon II. Natomiast w rejonie najbardziej dotkniętym kataklizmem wykorzystywane był samoloty pionowego startu V-22 Osprey (po raz pierwszy wykorzystane w operacji pomocy humanitarnej) oraz śmigłowce SH-60 Sea Hawk, które w głównej mierze operowały z lotniskowca typu Nimitz USS Carl Vinson⁴⁴.

Wszystkie działania pomocowe na Haiti prowadzone były za wcześniejszą aprobatą ONZ. Jednakże ONZ jednoznacznie podkreśliło, iż Siły Zbrojne biorące udział w operacji powinny opuścić teren Haiti w momencie opanowania sytuacji oraz przekazania działań w ręce rządu Haiti najszybciej jak to będzie możliwe⁴⁵.

Oceniając z perspektywy czasu działania mające miejsce na Haiti należy jednoznacznie stwierdzić, iż najważniejszą rolę odegrały tam Stany Zjednoczone, ponieważ to państwo przejęło odpowiedzialność za koordynację całokształtu działań. Wiązało się to z faktem, iż rząd Haiti nie był w stanie skutecznie koordynować działań ze względu na ogrom poniesionych strat w wyniku kataklizmu.

Wnioski z użycia lotnictwa w operacjach humanitarnych

Podjęte działania przez Sojusz Północnoatlantycki, w odpowiedzi na klęski żywiołowe w USA (huragan „Katrina”) oraz w Pakistanie i na Haiti (trzęsienia ziemi), spowodowały, iż NATO znalazło się w centrum działań bezpośrednio związanych z niesieniem pomocy humanitarnej ofiarom uszkodzonym w wyniku kataklizmów. Sojusz zaangażowany był w działania ratowniczo-pomocowe od lat 50. XX w.⁴⁶, aczkolwiek decydująca rola, jaką odgrywa teraz w tego typu działaniach, jest czymś niezwykłym. Analizując materiały podsumowujące udział NATO w różnego rodzaju operacjach można dojść do konkluzji, iż przedstawiciele niektórych państw członkowskich

⁴³ http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=50631, 08.11.2013.

⁴⁴ <http://www.army.forces.gc.ca/land-terre/news-nouvelles/story-reportage-eng.asp?id=4044>, 08.11.2013.

⁴⁵ http://www.metropolehaiti.com/metropole/full_bref_fr.php?id=16803, 08.11.2013.

⁴⁶ Operacja humanitarna Allied Harbour – wojskowa operacja humanitarna NATO, której celem było niesienie pomocy uchodźcom oraz wypędzonym z Kosowa w trakcie wojny domowej w Kosowie oraz natowskiej operacji Allied Force. Była to pierwsza operacja humanitarna w historii Paktu Północnoatlantyckiego. Operacje humanitarne są zwykle domeną organizacji międzynarodowych i pozarządowych, lecz w tym przypadku skala kryzysu humanitarnego w Kosowie przekroczyła możliwość niesienia pomocy humanitarnej przez jakąkolwiek organizację humanitarną. W tej sytuacji tylko i wyłącznie NATO posiadało adekwatne siły i środki umożliwiające przeprowadzenie operacji na tak dużą skalę.

w coraz większym stopniu kwestionują zasadność podejmowania działań w tego typu operacjach⁴⁷.

Pomoc udzielona USA przez Sojusz Północnoatlantycki była pokazaniem solidarności wewnątrz struktur NATO poprzez zaoferowanie ofiarom huraganu niezbędnych do przetrwania środków, aczkolwiek pomoc Sojuszu w tym przypadku była wartością dodaną w stosunku do akcji prowadzonej przez Stany Zjednoczone.

Natomiast w przypadku działań podjętych w Pakistanie wkład NATO był nie do przecenienia. Działania podjęte przez Sojusz, wspólnie z pomocą bilateralną udzieloną przez wiele państw członkowskich, w tym przede wszystkim przez armię Stanów Zjednoczonych, okazały się elementem decydującym o powodzeniu całej akcji. Za zasadne wydaje się uznanie faktu, iż całość wysiłków podjętych przez Sojusz w ramach operacji pomocy humanitarnej w Pakistanie miała decydujące znaczenie dla dalszego prowadzenia operacji oraz przyczyniła się do uratowania zdrowia i życia wielu osób.

Również w przypadku działań prowadzonych w wyniku trzęsienia ziemi na Haiti pomoc Francji, Kanady, a w szczególności Stanów Zjednoczonych odegrała decydującą rolę w powodzeniu realizacji działań pomocowo-ratowniczych.

Niekiedy zdarzają się problemy z samą dystrybucją pomocy humanitarnej. Przykładem może być trzęsienie ziemi na Haiti. W momencie, kiedy rozpoczęło się dostarczanie pomocy humanitarnej, liczba operacji zwiększyła się od ok. 250-300 dziennie do kilku tysięcy na dobę. Największym problemem w tym przypadku był brak odpowiednio przeszkolonych kontrolerów ruchu lotniczego, którzy byliby w stanie zapewnić obsługę jedyne funkcjonującego portu lotniczego w stolicy w Haiti Port-au-Prince.

Mimo niezaprzeczalnego faktu, iż działalność NATO w Pakistanie odegrała decydującą rolę w podjętej akcji ratowniczo-pomocowej, wzbudziła ona również wiele kontrowersji. Przeciwnicy tego typu operacji podważają zasadność podejmowania tego rodzaju działań przez NATO. Dlatego też Sojusz musi odpowiedzieć na pytania: dlaczego środki wojskowe powinny być angażowane w wielonarodowe operacje ratowniczo-pomocowe?, jaką wartość dodaną do niesienia pomocy humanitarnej może wnieść NATO?, kto powinien kierować tego rodzaju działaniami? oraz przede wszystkim uzasadnić udział Sojuszu w tego typu działaniach⁴⁸.

Również w przypadku działań na Haiti zarzucone zostało w szczególności Stanom Zjednoczonym, iż zaangażowały się one w za dużym stopniu w akcję pomocowo-ratowniczą. Niektóre środowiska oceniły działania USA bardzo krytycznie twierdząc, iż dopuściły się one okupacji Haiti⁴⁹.

Reasumując, należy stwierdzić, iż podejmowane działania niesienia pomocy humanitarnej dotyczą kwestii politycznych (które obecne są w każ-

⁴⁷ *Operacje dawniej i dzisiaj: Rosnąca rola NATO w zakresie akcji humanitarnych*, dostępne z: <http://www.nato.int/docu/review/2006/issue1/polish/art4.html>, 06.11.2013.

⁴⁸ *Operacje dawniej i dzisiaj: Rosnąca rola NATO w zakresie akcji humanitarnych...*, op. cit.

⁴⁹ Działania USA na Haiti zostały określone jako okupacja – taką opinię wyrazili: część społeczeństwa francuskiego, prezydent Wenezueli Hugo Chavez, były prezydent Kuby Fidela Castro, boliwijski prezydent Evo Morales.

dym etapie prowadzonych działań), to nie powinny one być najważniejszą kwestią w tego typu operacjach. Mimo kwestii politycznych, należy również stwierdzić, iż bez udziału Sił Zbrojnych w opisanych operacjach niesienia pomocy ofiarom klęsk żywiołowych (i nie tylko) prowadzone działania byłyby znacznie utrudnione ze względu na brak specjalistycznych sił i środków, jakimi dysponują Siły Zbrojne, a w szczególności lotnictwo.

Podsumowanie

Operacje pomocy humanitarnej są szczególnego rodzaju działaniami, w które angażują się zarówno sojusze, państwa jak i międzynarodowe organizacje humanitarne. Ze względu na charakter sytuacji kryzysowej oraz jej zasięg bardzo często zdarza się, iż państwa czy też międzynarodowe organizacje humanitarne nie dysponują wystarczającymi siłami i środkami, przy pomocy których byłyby w stanie udzielić pomocy poszkodowanym. W takich przypadkach angażowane do pomocy są Siły Zbrojne danego państwa bądź Sojuszu.

Siły Zbrojne ze względu na zhierarchizowaną strukturę oraz przeznaczenie są w stanie w najkrótszym czasie udzielić potrzebnemu państwu pomocy. W Siłach Zbrojnych występują siły i środki, które predestynowane są do udziału w tego typu działaniach. Jednym z nich są Siły Powietrzne, a w szczególności lotnictwo.

Lotnictwo ze względu na cechy, jakimi się charakteryzuje (szybkość reakcji i oddziaływania, elastyczność użycia, globalny zasięg oddziaływania oraz manewrowość), bardzo często odgrywa decydującą rolę w tego typu operacjach. Związane jest to przede wszystkim z szybkością oddziaływania oraz z globalnym zasięgiem, co w przypadku niesienia pomocy humanitarnej jest elementem decydującym o uratowaniu ludzkiego życia.

W przypadku lotnictwa niezaprzeczalnym atutem jest operowanie w przestrzeni powietrznej, co wiąże się z brakiem konieczności wykorzystania szlaków lądowych, które bardzo często w wyniku klęsk żywiołowych są uszkodzone bądź całkowicie zniszczone. Kolejną zaletą jest możliwość tankowania w powietrzu, co ogranicza do minimum konieczność „kontaktu” z ziemią.

W przypadku śmigłowców zaletą jest również możliwość prowadzenia działań nad terenem w największym stopniu dotkniętym zniszczeniami, ponieważ możliwość działania w zawisie daje sposobność do działań nad terenami, na których nie ma możliwości wylądowania (np. ewakuacja ludności z terenów zalanych, bądź dotkniętych trzęsieniem ziemi).

Reasumując, mimo niezaprzeczalnych zalet, jakimi dysponują Siły Zbrojne, a głównie lotnictwo, istnieje szereg problemów, które należy rozwiązać. Obszarem spornym są uwarunkowania polityczne, które w sposób wymierny wpływają na podejmowane decyzje w operacjach pomocy humanitarnej, aczkolwiek czy należy przedkładać podziały polityczne nad ludzkie życie.

Bibliografia

- AJP-3.4(A) – Non-Article 5 Crisis Response Operations, NSA, Brussels 2010.
- Graniczny M., Mizerski W., *Katastrofy przyrodnicze*, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2009.
- <http://www.army.forces.gc.ca/land-terre/news-nouvelles/story-reportage-eng.asp?id=4044>,
- <http://www.casafree.com/modules/news/article.php?storyid=42324>.
- <http://www.fas.org/man/dod-101/sys/ac/row/mi-26.htm>.
- <http://www.forsal.pl/artykuly/728326,huragan-katrina-8-rocznica-usa-nowy-orlean.html>.
- <http://www.leSaint.fr/actualites-monde/2010-01-16/haiti-mise-en-place-d-un-fonds-clinton-bush-pour-haiti/924/0/414159>.
- <http://www.nato.int/docu/review/2006/issue1/polish/art4.html>.
- <http://www.nato.int/eadrcc/2005/Katrina/index.html>.
- http://www.nato.int/issues/Pakistan_earthquake/index.html.
- <http://www.nato.int/shape/news/2005/10/051024a.html>.
- http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=50631.
- <http://www.przezyc.com/2012/08/kleski-zywiolowe-trzesienie-ziemi.html>.
- <http://www.worlddisastersreport.org/en/>.
- Leśnikowski W., *Lotnictwo w operacjach powietrznych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2007.
- Marszałek M., *Operacje wsparcia pokoju*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2003.
- Mróz P., *Ofiarom klęsk żywiołowych*, „Przegląd Sił Powietrznych” nr 12, s. 23, Warszawa 2009.
- Urbanowicz J. (red.), *Mała encyklopedia wojskowa*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1970.
- Zajas S., *Siły powietrzne. Dzień dzisiejszy i wyzwania przyszłości*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2009.
- Zdrowski B., (red. nauk.), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Wydanie 6, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2008.