

dr Małgorzata LIZUT
Dolnośląska Szkoła Wyższa
Wydział Nauk Społecznych i Dziennikarstwa
Instytut Bezpieczeństwa i Spraw Międzynarodowych
malgorzata.lizut@dsw.edu.pl

WSPÓŁPRACA SŁUŻB RATOWNICZYCH PAŃSTW REGIONU ARKTYKI PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ (WYBRANE ZAGADNIENIA)

Streszczenie: Artykuł opisuje wybrane operacje ratownicze, do jakich doszło w rejonach arktycznych w okresie zimnej wojny i po jej zakończeniu. Autorka skupia się na międzynarodowym aspekcie akcji poszukiwawczo-ratunkowych. Analizuje ewolucję form i procedur współdziałania rozmaitych podmiotów oraz przeszkody, na jakie napotyka współpraca służb ratowniczych w newralgicznym regionie świata. Podejmuje również próbę określenia perspektyw rysujących się przed ratownictwem arktycznym na początku XXI wieku.

Słowa kluczowe: Arktyka, służby ratunkowe, współpraca międzynarodowa.

W rejonach arktycznych występuje połączenie warunków wyjątkowo niekorzystnych z punktu widzenia ratownictwa (Schiempfering, 2008, Chmiel, 2011). Konsekwencją tego stanu jest zwłaszcza krótki czas przetrwania rozbitka w surowym środowisku. Narzuca to działającym na tym obszarze służbom ratowniczym szczególne standardy w zakresie mobilności, wyposażenia i wyszkolenia.

Artykuł ukazuje przegląd sytuacji, z jakimi w okresie powojennym mieli do czynienia arktyczni ratownicy. Na przykładzie autentycznych akcji, mających miejsce w przeszłości, omówiono rodzaje zagrożeń dla ludzi i środowiska, które mogą wystąpić ponownie; prawdopodobne jest wręcz, że będą się zdarzały częściej. Przypadki międzynarodowej współpracy (lub jej braku) w działaniach ratowniczych na obszarach podbiegunowych stanowią pretekst do refleksji nad możliwościami jej usprawnienia w warunkach współczesnego, coraz bardziej zglobalizowanego świata, oraz barier, na jakie napotyka ten proces. Analiza przebiegu operacji oraz błędów, jakie wówczas popełniono, wskazuje kierunki dalszego doskonalenia form współdziałania służb ratowniczych różnych krajów.

Z powodu uwarunkowań geograficznych region Arktyki jest przede wszystkim obszarem działania morskich służb poszukiwawczo-ratowniczych (SAR). Akcje ratunkowe na morzu zawsze stawiają przed ratownikami wysokie wymagania. Stopień trudności wzrasta, gdy wody pozostają przez większą część roku skute lodem. Istniejące obecnie rozwiązania w dziedzinie ratownictwa morskiego ukształtowały się po II wojnie światowej. Służby ratownicze funkcjonujące dotąd na różnych zasadach zaczęto w tym okresie ujednolicać i ujmować w bardziej ścisłe ramy organizacyjne. Skromne formacje uległy

przy tym znacznej rozbudowie. Miały na to wpływ doświadczenia z czasów wojny, kiedy system wykorzystujący (rzadko rozrzucone) stacje brzegowe i statki ratownicze okazał się niewystarczający. Do akcji ratunkowych na szeroką skalę zaangażowano lotnictwo, które patrolowało duże obszary w poszukiwaniu rozbitków, zrzucało środki ratunkowe, a także podejmowało ich z powierzchni morza lub pola lodowego. To ostatnie wymagało jednak użycia amfibii. W latach 50. do specjalistycznych samolotów używanych przez ratownictwo dołączyły śmigłowce.

Większość współczesnych morskich służb ratowniczych funkcjonuje zgodnie z międzynarodowym modelem, jaki opisują Dęga i Drogosiewicz (Dęga i Drogosiewicz, 2005, s. 90-91). W poszczególnych państwach służby te mają różną osobowość prawną. W jednych krajach posiadają charakter organizacji wojskowej, w innych – paramilitarnej lub cywilnej. Ośrodek nadrzędny jest strukturą umocowaną na szczeblu rządowym. Powołuje on stosownym aktem prawnym kierownictwo służby SAR. Kierownictwo to tworzy ratownicze centrum koordynacyjne, które jest elementem decyzyjnym. Końcowym ogniwem systemu są tzw. zasoby ratownicze rozlokowane w portach i na lotniskach wybrzeża, w skład których wchodzi statki ratownicze, samoloty i śmigłowce. Obecnie wyróżnia się trzy formy środków i sił ratowniczych: (1) stacje ratownictwa brzegowego, (2) statki i okręty ratownicze, (3) samoloty i śmigłowce. Tworzą one morską służbę ratowniczą jako główny element systemu ratownictwa. Pozostałe jego elementy to podsystem indywidualnych i zbiorowych środków ratunkowych oraz podsystem wymiany informacji o wypadku. Struktura służb SAR jest powiązana stosownymi umowami ze służbą zdrowia, radiostacjami nadbrzeżnymi, służbą meteorologiczną, marynarką wojenną, policją i strażą pożarną (Maziarz, 2007).

Zimna wojna – odsłona I

Polityczną rzeczywistość po 1945r. zdominowała zimna wojna. Rywalizacja dwóch przeciwstawnych bloków polityczno-wojskowych objęła swoim zasięgiem również Arktykę, która długo pozostawała na uboczu światowych konfliktów. W okresie powojennym na obszarach podbiegunowych przeprowadzono wiele akcji ratowniczych. Znaczna część z nich miała związek z działaniami flot wojennych, których rejon operacyjny podczas zimnej wojny przesunął się dalej na północ niż miało to miejsce kiedykolwiek wcześniej. W praktyce, większość przedsięwzięć w Arktyce po roku 1946 miała mniej lub bardziej zakamuflowany charakter militarny.

Ze względu na potencjalne konsekwencje dla świata, na szczególną uwagę zasługują awarie okrętów podwodnych uzbrojonych w pociski z głowicami nuklearnymi. Ich pojawienie się na dalekiej północy spowodowało, że do zagrożeń dobrze znanych medycynie polarnej doszły nowe, związane ze skażeniem promieniotwórczym i dekompresją (Konarski, Kłos, Olszański, 2005). W latach 1963-1989 na północ od 60. równoleżnika zaginęły przynajmniej trzy takie jednostki, a kilka innych było bliskich zatonięcia. Warto przypomnieć zwłaszcza dwie akcje z udziałem tego samego, wyjątkowo pechowego okrętu, obie niezwykle dramatyczne, a zarazem symptomatyczne dla swoich czasów.

Zwodowany w 1959r. „K-19” był jedną z pierwszych jednostek o napędzie atomowym zdolnych do przenoszenia pocisków nuklearnych. W lipcu 1961r. okręt pod dowództwem Mikołaja Zatiejewa odbywał rutynowy rejs szkoleniowy. „K-19” miał niepostrzeżenie przemknąć się między Grenlandią a Islandią w pogoni za „przeciwnikiem” – eskadrą łodzi podwodnych z napędem spalinowym. Czwartego lipca nastąpił wyciek z obiegu chłodzącego reaktor. Przegrzanie rdzenia reaktora i jego stopienie mogło doprowadzić do wybuchu termicznego. Stawką było nie tylko życie załogi liczącej – w zależności od źródła – od 112 do 139 osób. Choć Zatiejew twierdził potem, że miał na uwadze wyłącznie ocalenie okrętu, nie sposób zignorować faktu, że do awarii doszło niedaleko amerykańskiej bazy na wyspie Jan Mayen. Ewentualna eksplozja mogła zostać potraktowana jako prowokacja, której USA i NATO nie pozostawiłyby bez odpowiedzi.

Zatiejew wynurzył okręt i próbował zameldować dowództwu o awarii, okazało się jednak, że podczas forsowania pól lodowych uszkodzona została antena radiowa dalekiego zasięgu. Dowódca „K-19” musiał więc podjąć dramatyczną decyzję samodzielnie. Po konsultacjach z obecnymi na okręcie specjalistami postanowiono z dostępnych na pokładzie materiałów zmontować awaryjny system chłodzenia. Marynarze w zwykłych maskach przeciwgazowych na zmianę wchodzili do komory reaktora. Wszyscy wiedzieli, na co się decydują. Wydobywająca się z rozszczelnionych przewodów para osiadała na okularach masek, ratownicy zdejmowali je więc i oddychali trującym powietrzem. Komendant 6. Przedziału, Borys Korczyłow, i wszyscy jego podwładni pracujący przy reaktorze otrzymali śmiertelną dawkę promieniowania. Całą dziewiątkę odizolowano w komorze pierwszej, gdzie urządzono prowizoryczny szpital. Mimo to radioaktywne „błoto” rozprzestrzeniło się przez system wentylacyjny, na butach roznosili je również sami marynarze. Zatiejew rozkazał wszystkim niepełniącym służby wyjść na odkryty pokład. Aby zapobiec dalszemu wzrostowi promieniowania do minimum ograniczono pracę drugiego reaktora i wyłączono silnik Diesla.

Posiadająca ograniczony zasięg uszkodzona radiostacja bez przerwy nadawała SOS, lecz na wołania o pomoc długo nikt nie odpowiadał. Wreszcie nadszedł sygnał od jednej z uczestniczących w ćwiczeniach jednostek z napędem dieslowskim. Wkrótce zgłosił się także drugi „przeciwnik”. Kapitanowie Grigorij Wasser na „S-159” i Żan Swierbiłow na „S-270”, nie czekając na pozwolenie dowództwa, ruszyli na pomoc okrętowi Zatiejewa. Po wielu godzinach od wypadku udało się nawiązać łączność ze sztabem floty. Zatiejew nękał Moskwę pytaniami, jak ratować napromieniowanych marynarzy. Centrala po długim namyśle doradziła podawanie im dużych ilości jaj, świeżych owoców i naturalnych soków, których oczywiście na pokładzie nie było. Jedynym środkiem spowalniającym – jak sądzono – skutki promieniowania było wypicie szklanki spirytusu. Nie czekając na dalsze instrukcje, kapitan „K-19” wydał rozkaz ewakuacji. Przed zmierzchem niemal cała załoga przeszła na okręty dieslowskie. Tymczasem z pomocą przyplłynęły okręty wojenne i statek ratowniczy „Aldan”, który wziął uszkodzoną jednostkę na hol (Zatiejew, 2000, s. 154-188).

Załogę czekała dezaktywacja na pokładzie niszczyciela, powrót do bazy i leczenie w Instytucie Biofizyki, a równocześnie drobiazgowe śledztwo. Przed wielce prawdopodobnym wyrokiem oficerów „K-19” uratował cieszący się autorytetem na Kremlu fizyk jądrowy prof. Anatolij Aleksandrow, który oświadczył Nikicie Chruszczowowi, że ma-

rynarze zapobiegli wybuchowi III wojny światowej. Na niedoszłych kosztów ofiarnych posypały się zaszczyty i nagrody. Korczyłow otrzymał pośmiertnie medal za odwagę, Zajtew order Czerwonego Sztandaru, komandor porucznik Giersow – aparat fotograficzny... Awaria reaktora kosztowała życie 9 marynarzy bezpośrednio po wypadku i około 20 w kolejnych latach. Na wszystkie informacje o tragedii władze nałożyły pieczęć „ściśle tajne”. Tajemnicą objęty został nawet cmentarz, na którym pochowano ratowników. Cały incydent Kreml ukrywał przez prawie trzy dekady, co było tym łatwiejsze, że przesłoniło go wiele innych spektakularnych wydarzeń: zestrzelenie U-2, budowa muru berlińskiego, kryzys kubański, itd. (McCauley, 2001). Charakterystyczne jest, że o ile w czasach stalinizmu akcje ratownicze prowadzono w świetle reflektorów, w znacznie bardziej liberalnej epoce próbowano je za wszelką cenę ukryć przed światem. „S-270” wycelował nawet w kierunku „K-19” dwie torpedy na wypadek, gdyby próbowały się doń zbliżyć obce jednostki. Jedną z przyczyn tego stanu rzeczy stanowiła bez wątpienia zimnowojenna obsesja tajności, ale wydaje się, że największą rolę odgrywała obawa przed kompromitacją; po uchyleniu rąbka tajemnicy okazałoby się, że fasadą „prężenia mięśni” kryją się indolencja, błędy i zwykły bałagan (Potyrała, Fudali, 2009, s. 317-344). Identyczny syndrom panował po drugiej stronie. Kolejny paradoks polega na tym, że katastrofy z czasów ZSRR ujawniono po upadku Związku z najmniejszymi detalami, podczas gdy wiele szczegółów operacji prowadzonych przez państwa demokratyczne nadal okrywa tajemnica.

Zimna wojna – odsłona II

Dwudziestego czwartego lutego 1972r. „K-19”, który dorobił się we flocie przezwiska „Hiroszima”, wynurzył się na północnym Atlantyku po tym, jak na jego pokładzie wybuchł pożar. W większości przedziałów żywioł udało się opanować, ogień odciął jednak 12 marynarzy w 10. przedziale (torpedowym). Kapitan Wiktor Kulibaba zdążył jeszcze wysłać sygnał SOS, zanim baterie reaktorów przestały działać. Na pomoc, zmagając się z silną burzą, ruszył krążownik „Aleksander Newski” w towarzystwie okrętu ratunkowego „SS-44”, który został rzucony na skały zanim jeszcze opuścił Zatokę Kola. Sytuacja „Aleksandra Newskiego” również nie przedstawiała się najlepiej. Już na początku misji doszło do rozszczelnienia dziobu okrętu, część pomieszczeń została zalana, a zespoły prądotwórcze straciły izolację. W dodatku kończyło się paliwo. Towarzyszący krążownikowi zbiornikowiec nie mógł się zbliżyć z powodu wysokiej fali, a systemów doprowadzających paliwo na odległość jeszcze w radzieckiej marynarce nie używano. Gdy zespół ratunkowy przybył na miejsce, nie był w dużo lepszej kondycji niż rozbitkowie.

Na pokładzie „Aleksandra Newskiego” główny inżynier Floty Północnej, Lew Żyłcow, i dowodzący ekipą ratowników, Lew Garkusz, przy pomocy specjalistów ze sztabu floty i powołanej w Moskwie komisji ekspertów, przygotowali plan ratowania okrętu. Z faktu, iż nie był on w stanie płynąć i nie było z nim łączności, wywnioskowali, że reaktory i pomocnicze źródła energii są albo uszkodzone, albo niedostępne. W pierwszej kolejności należało więc ustanowić między okrętami połączenie, za pośrednictwem którego na „K-19” dostarczano by powietrze i elektryczność z zewnątrz. Sztorm nadal sza-

łał. Przez wiele godzin, kuter ratunkowy usiłował podejść do okrętu podwodnego, aby przerzucić na jego pokład linę holowniczą. Dwóch marynarzy próbujących tego dokonać fale zmyły za burtę i z trudem udało się ich wyłowić. Wreszcie, po wielu próbach zdołano wziąć uszkodzony okręt na hol. W tym czasie do ratowników dołączył okręt ZOP „Wiceadmirał Drozd” wyposażony w śmigłowiec Ka-25. Helikopter wykonał zawis nad kioskiem „K-19”, spuszczając na linie paczkę z maskami gazowymi, ciepłymi ubraniami i żywnością. Próbowano też zrzucić zaopatrzenie z samolotów, ale większość pakunków pochłonęło morze. Śmigłowiec powtarzał więc swą misję kilkakrotnie. Tą samą drogą ewakuowano z okrętu część załogi.

Miejsce akcji zaczynało tymczasem przypominać scenę teatralną. Już kilka godzin po tym, jak „K-19” wydostał się na powierzchnię, pojawiły się nad nim norweskie samoloty patrolowe Orion. Dwa dni później przyplłynął frachtowiec „Anargless”. W powietrzu cały czas wisały samoloty NATO. Wypadek okrętu był dla nich niebywałą gratką, jedyną okazją, aby w warunkach naturalnych przećwiczyć bombardowanie prawdziwej sowieckiej łodzi podwodnej. Rosjanie skarżyli się później, że ich piloci co chwila schodzili do symulowanego ataku, utrudniając śmigłowcom prowadzenie akcji ratunkowej.

Na „K-19” pozostała szkieletowa załoga, do której dołączył zespół ratowników pod dowództwem por. Wiaczesława Kondraczowa. Holowanie pozbawionego napędu okrętu odbywało się w żółtym tempie i zajęło 24 dni. Przez cały ten czas marynarze z ostatniego przedziału pozostawali uwięzieni w zupełnych ciemnościach za zespawanymi od żaru drzwiami. Rurami wentylacyjnymi dostarczano im powietrze do oddychania. Czwartego kwietnia „K-19” dotarł do Siewieromorska. Dopiero tam można było uwolnić więźniów 10. przedziału. Nie licząc ogólnego osłabienia, znieśli oni podróż w zaskakująco dobrej formie.

Akcja przypadła na okres odprężenia, co znalazło odbicie w jej przebiegu. W działaniach ratowniczych brało udział około 30 okrętów. Korespondencja radiowa między nimi po raz pierwszy nie była kodowana – chcąc oszczędzić na czasie, zrezygnowano z jej szyfrowania. W przeciwieństwie do lotnictwa, chwalona była współpraca z siłami morskimi NATO. Jednostki brytyjskiej straży przybrzeżnej poprowadziły konwój i oczyściły przejście, by uniknąć kolizji z kutrami rybackimi. Sukcesu Rosjanom gratulowali też obserwujący operację Amerykanie. Protesty Moskwy uwzględniono w prawie morskim, ustalając minimalną odległość, na jaką samoloty mogą się zbliżyć do okrętu w niebezpieczeństwie. (Mormuł, Osipienko, Żylcow, 1995, s. 174-191) Losy „K-19” stały się szerzej znane pod koniec lat 80., gdy na fali „głośności” Michaił Gorbaczow zaproponował przyznanie załodze okrętu pokojowej Nagrody Nobla.

Epoka odprężenia

W epoce pozimnowojennej Arktyka stała się obszarem ścierania się interesów ekonomicznych, a jej znaczenie strategiczne wzrosło. Pod dnem oceanu kryją się złoża ropy naftowej i gazu ziemnego, mogące stanowić w sumie jedną czwartą wszystkich ich zasobów na ziemi. Ocieplenie klimatu powoduje też otwarcie się nowych szlaków trans-

portowych – przejście północno-zachodnie mogłoby nawet o jedną trzecią skrócić czas, jakiego statki potrzebują na pokonanie dystansu między Oceanem Atlantyckim a Pacyfikiem; podobną rolę może spełniać rosyjska Północna Droga Morska. Nie znika również element rywalizacji politycznej. O podział arktycznych wód najostrzej konkurują Rosja, Kanada, Norwegia i Dania. Okolice podbiegunowe pozostają areną demonstracji siły. Wiąże się to z ochroną bogactw naturalnych obszarów morskich, co jak podkreśla m.in. Makowski (2000, s. 52-58) ma istotne znaczenie dla interesów gospodarczych państwa. W 2007r. Rosja wznowiła zawieszony po zakończeniu zimnej wojny loty bombowców strategicznych nad Arktyką. Głośno było też o okręcie podwodnym, który zatknął rosyjską flagę na szelfie kontynentalnym. Gra o dostęp do obszarów podbiegunowych uprawiana jest również na użytek polityki wewnętrznej. Moskwa zmierza tą drogą do odbudowy mocarstwowej pozycji i podniesienia prestiżu kraju, co ma umocnić autorytet władz w oczach obywateli (Mickiewicz 2004). Element ambicjonalny obecny jest również w polityce krajów zachodnich, jak o tym świadczy np. spór Danii z Kanadą o bezwartościowy kawałek skały w cieśninie Naresa.

Wzrastający ruch na arktycznych trasach pociąga za sobą zwiększone ryzyko wypadków. Przykłady katastrof, do jakich doszło na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat wskazują, z jakiego rodzaju zagrożeniami służby ratownicze mogą mieć do czynienia w przyszłości. Przypadki te są niezwykle pouczające. Przy ich analizie daje się zauważyć wyraźną ciągłość. Pokazują one, iż pewne cechy ludzkiej mentalności ulegają zmianie bardzo trudno. Głównymi wrogami człowieka w Arktyce pozostają nonszalancja i nadmierna pewność siebie. Niezmienna pozostaje również stara prawda, że technika nie zastąpi zdrowego rozsądku, a same systemy i urzędnicy ratownicze nie gwarantują bezpieczeństwa.

Tragedia, jaka zdarzyła się wiosną 1989r. u wybrzeży Alaski, w spektakularny sposób zwróciła uwagę na bezpieczeństwo ekologiczne. Tuż po północy 24 marca zbiornikowiec „Exxon Valdez” pod dowództwem pijanego kapitana, próbując ominąć góry lodowe w Zatoce Księcia Williama, uderzył w skałę zwaną Bligh Reef. Kolidacja ta zapoczątkowała jedną z największych katastrof ekologicznych w historii. W ciągu kilku godzin z rozdartej ładowni wyciekło do oceanu co najmniej 50 mln litrów ropy. Do dziś nie jest jasne, co było przyczyną wypadku. Statek zdjęto ze skały i wyremontowano, lecz akcja ratunkowa na wielką skałę dopiero się zaczęła. Jej obiektem były zwierzęta, które starano się oczyścić z ropy oblepiającej futra i pióra, co powodowało osłabienie właściwości izolacyjnych i śmierć z wyziębienia. W działaniach wzięli udział aktywiści Greenpeace i innych organizacji ekologicznych. Mimo wielu wysiłków, większości ptaków i ssaków morskich nie udało się uratować. W wyniku katastrofy zginęło około 300 fok, 3 tys. wydr morskich, 250 tys. ptaków.

Na powierzchni morza pozostała gigantyczna plama ropy. Po południu 25 marca jej część otoczono ognioodpornym pierścieniem i podpalono, co pozwoliło pozbyć się 70–140 tys. litrów kłopotliwej substancji. Pracownicy Exxonu dodali do unoszącej się na oceanie cieczy specjalnych rozpuszczalników mających ułatwić jej usuwanie. Technologię tę po raz pierwszy zastosowano na otwartym morzu, co spowodowało niezamierzone i dramatyczne skutki, przyczyniając się do rozprzestrzenienia zanieczyszczeń. Następne-

go dnia zerwał się wyjątkowo silny sztorm, który rozniósł ropę – ubitą do konsystencji oleistej piany – po dużym obszarze.

Sprzątano też wybrzeże, splukując ropę z plaż wodą pod wysokim ciśnieniem – początkowo gorącą, później zimną. Dopiero po pewnym czasie zorientowano się, że wysoka temperatura powoduje dalsze spustoszenie, niszcząc te organizmy, które przetrwały mimo zanieczyszczenia. Grubsze warstwy mazi trzeba było usuwać przy pomocy koparek i spychaczy. Na koniec niektóre plaże nawieziono specjalną pożywką wspomagającą rozwój bakterii żywiących się węglowodorami. W akcji uczestniczyło w sumie 11 tysięcy ludzi, 1400 łodzi i 85 samolotów. Skażeniu uległo 1900 km linii brzegowej. Prace nad jej oczyszczaniem trwały cztery lata i kosztowały 2,1 mld dolarów, które pokornie wyłożył koncern Exxon. (Stanisławska, 2009). Ćwierć wieku później życie w nawiedzonych klęską okolicach nadal nie wróciło na dawne tory. Wciąż nie odrodziły się miejscowe populacje kormoranów, fok i śledzi pacyficznych. Na niektórych plażach Alaski ropa zalega do dziś.

Transport morski nie jest jedynym źródłem zagrożeń w rejonach polarnych i subpolarnych. Linie lotnicze od dawna wykorzystują trasę wiodącą nad biegunem jako najkrótsze połączenie między Rosją a Ameryką Północną. Ze względu na rozwój ruchu powietrznego obszary arktyczne pokryte są coraz gęstszą siecią radarową (dawniej jej zadaniem było wykrywanie zbliżających się bombowców). Lotniska – cywilne i wojskowe – dysponują ponadto własnymi jednostkami ratowniczo-gaśniczymi. Największe szanse uratowania istnieją zatem, gdy do wypadku dojdzie w pobliżu bazy lotniczej.

W dniu 29 sierpnia 1996r. przy podchodzeniu do lądowania na lotnisku Longyearbyen na Spitsbergenie rozbił się lecący z Moskwy samolot pasażerski Tu-154 linii Vnukovo Airlines. Nie rozumiejąc poleceń wieży kontrolnej, załoga kontynuowała manewr, mimo braku zezwolenia na lądowanie. Wystąpił również problem z nieprawidłowo nastawionym przez nawigatora wskaźnikiem GPS, który błędnie pokazywał położenie maszyny. O godz. 10:22 czasu lokalnego w kokpicie włączył się alarm sygnalizujący, że samolot znajduje się za nisko. Pilot zdążył jeszcze wydać komendę „Horyzont”. Chwilę później, maszyna wbiła się w zbocze góry w odległości 14 kilometrów od pasa startowego. Do działania natychmiast przystąpiły ekipy ratunkowe. Miejsce katastrofy położone na wysokości 900 m zlokalizowano tuż po godz. 12. Ratownicy dotarli tam około pół godziny później. Szybko ocenili, że nikt z 11 członków załogi i 130 pasażerów – którymi byli w większości lecący do pracy w kopalniach na Spitsbergenie górnicy – nie przeżył katastrofy. Szczątki samolotu rozrzucone były po zboczu, wiele z nich spoczywało na dnie przepaści. Jeszcze tego samego dnia rozpoczęto poszukiwania ciał ofiar, z których ostatnie zostały odnalezione 5 września. Do dziś jest to największa katastrofa lotnicza, do jakiej doszło na terenie Norwegii.

W 1974 i 1978r. ZSRR podpisał konwencje o ochronie życia ludzkiego na morzu, ponadto w 1988r. zawarł z Norwegią układ międzyrządowy, zapewniający pomoc obywatelom obu państw znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. W jego ramach w Murmańsku i Bodo powstały centra powiadamiania. Dopóki trwała zimna wojna, porozumienie pozostawało na papierze; nie zastosowano go ani po zatonięciu „Komsomolca” w 1989r., ani po pożarze na okręcie klasy Typhoon dwa lata później. Koniec zimnowojennej konfrontacji stworzył realną możliwość zacieśnienia współpracy w dziedzinie

ratownictwa. Poszczególne państwa zazdrośnie jednak strzegą własnych stref interesów i niechętnie widzą tam obcych, nawet w roli niosących pomoc. Szczególnie drażliwe pozostają w kwestii nowoczesnego uzbrojenia, które nie powinno się dostać nawet w ręce oficjalnych sojuszników. Zanotowano też inne niepokojące zjawisko, dotyczące szczególnie państwa byłego Układu Warszawskiego: wskutek spadku nakładów po zakończeniu zimnej wojny nastąpiło obniżenie poziomu wyszkolenia, co ma ścisły związek z bezpieczeństwem (Girtler, Kitowski i Kuriata, 1995, s. 160-163).

Kiedy 12 sierpnia 2000r. podczas manewrów na Morzu Barentsa zatonął atomowy okręt podwodny „Kursk”, władze najpierw zaprzeczały, jakoby wypadek miał miejsce, potem zaś długo odrzucały propozycje pomocy międzynarodowej (Sengling, Voswinkel, 2007). Zgody na udział w akcji ratowników brytyjskich i norweskich rząd udzielił cztery dni po katastrofie, a dopiero 20 sierpnia mogli oni przystąpić do pracy. Gdy Norwegowie dotarli przez właz ratunkowy do wnętrza okrętu, stwierdzili, że cały pokład został zatopiony i nie ma szans, by ktokolwiek w środku przeżył. Wcześniej rosyjskie batyskafy ratownicze podejmowały wiele bezskutecznych prób dostania się na pokład spoczywającej na głębokości 108 metrów jednostki. Ze znalezionej we wraku notatki wiadomo, że przynajmniej 23 spośród 118 członków załogi przeżyło eksplozję na pokładzie i zatonięcie „Kurska”. Istnieją jednak sprzeczne opinie na temat tego, jak długo mogli utrzymać się przy życiu – możliwe, że tylko kilka godzin. Nie wiadomo więc, czy istniała szansa ich uratowania, nawet gdyby pomoc przyszła wcześniej (Kłos, Konarski, 2003). Nieudolna akcja ratunkowa wywołała falę krytyki pod adresem władz Federacji Rosyjskiej. Szybko pojawiły się teorie spiskowe, niezmiernie popularne w atmosferze, jaka zapanowała po 11 września. W myśl jednej z nich, „Kursk” miał zatonać po kolizji z amerykańskim okrętem podwodnym, według innej – paść ofiarą zamachu terrorystycznego¹.

Od czasu zatonięcia „Kurska” ponownie wzrosło zainteresowanie problematyką ratowania załogi okrętu podwodnego. Coraz więcej środków zaczęto przeznaczać na ulepszenie aparatury ratunkowej i badania naukowe. Zmianie uległa sama doktryna, dotycząca ratowania załogi tego typu jednostki. Z problemu ściśle narodowego (ewentualnie dotyczącego sił sojuszniczych) zagadnienie to urosło do rangi kwestii, którą zajmuje się społeczność ogólnoswiatowa. W ślad za tym, zintensyfikowano ćwiczenia sił ratowniczych państw NATO, wzbogacając je o nowe elementy, jak np. podejmowanie rozbitków z wody przez brytyjską specjalistyczną grupę ratowniczą SPAG zrzucającą na spadochronach w miejscu katastrofy (Konarski, Kłos, Olszański, 2005, s. 104-105).

Specyficzne zagrożenia stwarza rozwój transportu morskiego w Arktyce, z jakim, wedle wszelkich prognoz, będziemy mieli do czynienia w nieodległej przyszłości. Dobrze pokazuje to zdarzenie, do jakiego doszło na stosunkowo spokojnych i uczęszczanych wodach. W dniu 19 stycznia 2004r. u wybrzeży Norwegii na wysokości Bergen wywrócił się do góry dnem frachtowiec „Rockness”. Do katastrofy doszło zaledwie 200 metrów od brzegu. Statek, uchodzący – podobnie jak „Titanic” – za „praktycznie niezatapialny”, uległ wywróceniu w ciągu kilku sekund, prawdopodobnie zahaczywszy o dno. Mimo na-

¹ Dopiero po dwóch miesiącach, nurkując z pokładu platformy „Regalia”, nurkowie norwescy i rosyjscy dotarli do wraku okrętu, skąd wydobyto zwłoki dwunastu członków załogi.

tychmiastowej akcji ratunkowej większość załogi zginęła. Kilka osób, które spadły z pokładu do lodowatej wody, zostało wyłowionych przez miejscowych mieszkańców. Przed północą, po 7 godzinach od katastrofy, ratownicy usłyszeli z wnętrza statku krzyki i stukanie. Za pomocą alfabetu Morse'a określono stan uwięzionych we wraku ludzi i miejsce, gdzie się znajdują. Strażacy palnikami wycięli w kadłubie otwór, przez który wyciągnięto trzech marynarzy. Byli to ostatni żywi ludzie, jakich odnaleziono. Po południu następnego dnia władze przerwały akcję ratowniczą, uznając, że nie ma już szans na uratowanie pozostałych. W sumie spośród 30-osobowej, złożonej głównie z Filipińczyków załogi, uratowano 12 osób².

Historia komunikacji pełna jest tragedii spowodowanych przez szukanie pozornych oszczędności i sztywne trzymanie się przestarzałych regulacji. Panujące w Arktyce warunki narzucają rygorystyczne standardy w zakresie konstrukcji statków, dotyczące m.in. wzmocnień lodowych, podwójnych kadłubów, zakrytych łodzi ratunkowych i zaawansowanych urządzeń nawigacyjnych. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) poświęciła wiele lat na negocjacje w sprawie arktycznego kodeksu żeglugi. Tymczasem w 2002r. dokument ten pod naciskiem USA zdegradowany został do zbioru wytycznych.

Nowe perspektywy

Nowe wyzwania dla służb ratunkowych, jakie rodzi intensyfikacja obecności człowieka w tej części świata, dostrzegane są przez państwa regionu. Zwiększenie bezpieczeństwa jest jednym z celów polityki regionalnej w stosunku do tych odcinków Oceanu Arktycznego, wobec których dany kraj ma prawo zwierzchnictwa, lub takie prawa sobie rości. Podejmowane działania skierowane są dwutorowo: ich cel stanowi, z jednej strony, rozbudowa własnego potencjału (unilateralizm), z drugiej – połączenie wysiłków z sąsiadami (multilateralizm). W ostatnim czasie, coraz większy nacisk kładzie się zwłaszcza na drugi ze wspomnianych kierunków. Rozszerzenie i pogłębienie współpracy międzynarodowej w zakresie bezpieczeństwa ma potencjalnie wiele zalet. Pozwoliłoby to częściowo odciążyć własne służby i uniknąć dublowania zadań – jedni mogliby zająć się np. monitorowaniem częstotliwości radiowych, podczas gdy inni skupiliby się na patrolowaniu wybrzeża. Taki przejrzysty i elegancki schemat wymaga w praktyce wielu żmudnych uzgodnień. Nie są to sprawy łatwe już choćby z tego względu, że status Arktyki reguluje zarówno prawo międzynarodowe, jak i systemy prawne poszczególnych państw.

Konieczność zwiększenia bezpieczeństwa okolic podbiegunowych znajduje odbicie w oficjalnych strategiach rozwoju zainteresowanych państw. Za jeden z priorytetów swej polityki na tym obszarze Norwegia uznaje przygotowanie regionu na wyzwania związane ze wzrostem ludzkiej aktywności na jego terenie. Obok zapewnienia niezakłóconego wydobywania (własnych) podmorskich zasobów ropy i gazu ziemnego oraz niedopuszczenia do nadmiernej eksploatacji (przez innych) żywych bogactw regionu, Oslo wymienia zadania związane z przygotowaniem całego obszaru do szybkiego i skutecznego przeprowadzenia akcji ratowniczych, zarówno samodzielnie, jak i w kooperacji z pozostałymi państwami. Za kluczowe dla całego procesu Norwedzy uważają podniesienie zdolności

² Scenariusz ten powtórzył się 8 lat później na Morzu Śródziemnym, gdy w niemal identycznych okolicznościach zatonął prom „Costa Concordia”

wszystkich regionalnych podmiotów do monitorowania i śledzenia ruchu morskiego oraz innych rodzajów aktywności człowieka na wodach Oceanu Arktycznego.

Ze względu na szeroki zakres eksploatacji norweskich obszarów morskich, kraj ten już przed laty rozbudował system centrów ratunkowych rozlokowanych na całej długości wybrzeża, a także na archipelagu Svalbard. Infrastrukturę tę wspomagają stacje radarowe i samoloty zwiadowcze. Przeciwdziałaniu sytuacjom kryzysowym służą zaś jednostki pływające marynarki wojennej i straży przybrzeżnej. Istotną rolę odgrywają śmigłowce stacjonujące w sześciu specjalnie do tego celu przeznaczonych bazach, z których cztery zlokalizowane są na terenach północnych. Charakterystyczny dla Norwegów jest brak zainteresowania lodołamaczami. Tamtejsza flota dysponuje tylko jedną jednostką tego typu i – w przeciwieństwie do innych krajów regionu – nie widzi potrzeby zamawiania kolejnych.

Rosnącą aktywność w Arktyce wykazuje Rosja. „Doktryna morska Federacji Rosyjskiej na okres do 2020r.” kładzie nacisk na cywilny aspekt wykorzystania bogactw oceanicznych, w tym zabezpieczenie jurysdykcji nad wyłączną sferą ekonomiczną i szelfem kontynentalnym w celu wykorzystania oraz ochrony żywych i martwych zasobów naturalnych, wolność otwartego morza, swobodę handlu morskiego, rybołówstwa i badań naukowych oraz ochronę życia ludzkiego na morzu i zapobieganie zanieczyszczeniom mórz (Śmigieński, 2006, s. 191-192).

Zapowiedziom Moskwy już obecnie towarzyszą praktyczne przygotowania, a w przyszłości mają pójść za nimi kolejne kroki. Poza uruchomieniem nieczynnych od czasu zakończenia zimnej wojny baz lotniczych na Nowej Ziemi i budową nowej na Ziemi Franciszka Józefa, trwają prace nad systemem łączności satelitarnej „Arktika”. Zdolność reagowania na zagrożenia pojawiające się na dalekiej północy zwiększy również 20 stałych placówek monitorujących polarną granicę Rosji oraz budowa arktycznych centrów ratunkowych. Pierwsze z nich powstaje w mieście Dudinka, kolejne m.in. na Półwyspie Czukockim, w Anadyrze, Archangielsku, Murmańsku, Narjan-Marze, Workucie, Nadymiu oraz Tiksi. Ministerstwo Sytuacji Nadzwyczajnych przewiduje też utworzenie mniejszych baz służących jako magazyny sprzętu ratunkowego. Prace mają być zakończone do 2020r.

Swoje struktury w Arktyce konsoliduje natomiast Dania. Od listopada 2012r. wojska strzegące jej terytoriów arktycznych podlegają wspólnemu Dowództwu Arktycznemu w stolicy Grenlandii – Nuuk. Jednocześnie, uległo likwidacji dowództwo w Mørkadal, na Wyspach Owczych. Inauguracja działalności placówki w Nuuk miała niezwykle uroczystą oprawę świadczącą o znaczeniu, jakie – mimo redukcji garnizonów – Kopenhaga przywiązuje do symbolicznego podkreślenia swojej obecności na Dalekiej Północy. Na ceremonię otwarcia przybyła m.in. królowa Małgorzata II, minister obrony, dowódca sił zbrojnych oraz przedstawiciele autonomicznych rządów Grenlandii i Wysp Owczych. Rolą 40 pracujących tam osób będzie nadzorowanie duńskich działań w całym regionie Morza Arktycznego. Poza obroną granic terytorium Królestwa Danii, głównym zadaniem ma być koordynacja akcji ratunkowych.

Do grona liczących się w Arktyce graczy próbują dołączyć Stany Zjednoczone. Mają one najsłabszą pozycję w regionie, m.in. dlatego, że do dziś nie ratyfikowały konwen-

cji ONZ o prawie morza z 1982r. O rosnącym zainteresowaniu Waszyngtonu tą częścią świata świadczy już sama ranga amerykańskiej delegacji do Rady Arktycznej, w której, po raz pierwszy w historii, uczestniczyła Sekretarz Stanu USA, Hillary Clinton. Atutem Amerykanów może być stacja radarowa w Thule, wymieniana jako możliwe przyszłe centrum kierowania akcjami ratunkowymi w rejonie Arktyki. Podkreśla się, że baza posiada zarówno port morski, jak i lotnisko, które mogłyby być wykorzystywane w tego typu operacjach.

W maju 2011r. przedstawiciele utworzonej w 1966r. Rady Arktycznej – Danii, Finlandii, Islandii, Norwegii, Szwecji, Kanady, USA i Rosji – pierwszy raz w jej historii zgromadzili się, by podpisać porozumienie mające umożliwić współpracę całej ósemki na wodach Arktyki. Chodzi nie tylko o akcje ratunkowe i poszukiwawcze, ale też ustalenie procedur postępowania wobec zagrożeń ekologicznych, np. katastrofalnego wycieku ropy. W tej samej sprawie spotkali się również szefowie sztabów wspomnianych państw. Wszyscy zgodzili się z koniecznością udoskonalenia wykonywanych w przyszłości misji poszukiwawczo-ratunkowych. Wyodrębniono tu działania indywidualne oraz zbiorowe. Do tych pierwszych należy przede wszystkim zwiększenie liczby oraz modernizacja sprzętu – łodzi i samolotów patrolowych, śmigłowców, sprzętu wykorzystywanego przez jednostki lądowe (np. skuterów śnieżnych) oraz urządzeń monitoringu i nasłuchu. Do drugiej kategorii zadań zalicza się głównie podejmowanie wspólnych akcji związanych albo z bezpośrednim niesieniem pomocy (w tym przypadku chodzi o stworzenie odpowiednich procedur współpracy międzynarodowej oraz instytucji nadzorujących takie działania), albo z organizowaniem i przeprowadzaniem wspólnych, wielonarodowych manewrów, w czasie których ćwiczone będą nie tylko jednolite techniki działania, ale też współpraca i zgranie drużyn ratowniczych pochodzących z różnych krajów i posługujących się na co dzień różnymi językami.

Na poziomie deklaracji wszystkie te inicjatywy bez wątpienia przedstawiają się niezwykle szlachetnie. Pozostaje „zaledwie” wygospodarować w zmagających się z kryzysem budżetach środki i przejść do konkretnych działań. Dotychczasowe doświadczenia uczą, że to właśnie bywa najtrudniejsze. Idea ratowania życia powinna przekraczać granice polityczne i ideologiczne. Z różnych przyczyn nie zawsze tak było. Istnieje jednak szansa, że odprężenie w stosunkach międzynarodowych ułatwi realizację tego celu.

Bibliografia

- Chmiel, D. (2011). Fizyczne warunki atmosferyczne i potencjalne stany zagrożenia życia, *Na ratunek*, 2, 44-46.
- Dęga, K. i Drogosiewicz, M. (2005). Organizacja i system ratowania życia w katastrofach i wypadkach na morzu. W: K. Klukowski (Red.), *Medycyna wypadków w transporcie*, (s. 83-103). Warszawa: PZWL.
- Girtler, J., Kitowski, Z. i Kuriata, A. (1995). *Bezpieczeństwo okrętu na morzu – ujęcie systemowe*. Warszawa: WKŁ.
- Kłos, R. i Konarski, M. (2003). *Analiza możliwości przeżycia załogi okrętu podwodnego w sytuacji awaryjnej w świetle dokumentów NATO*. Gdynia: AMW.

- Konarski, M., Kłos, R. i Olszańskir. (2005) Ratowanie załóg okrętów podwodnych. Procedury dekompresyjne. W: K. Klukowski (Red.), *Medycyna wypadków w transporcie* (s. 104-125). Warszawa: PZWL.
- Makowski, A. (2000). *Siły morskie współczesnego państwa*. Gdynia: Impuls.
- Maziarz, J. (2007). *Współdziałanie służb w akcjach ratowania życia na morzu*, Na ratunek, 2, 20-22.
- McCaughey, M. (2001) *Rosja, Ameryka i zimna wojna 1949-1991*. Wrocław: Ossolineum
- Mickiewicz, P. (2004). Atrybuty mocarstwowości w rosyjskiej polityce morskiej. W: P. Mickiewicz i K. Kubiak (Red.), *Współczesne wyzwania bezpieczeństwa europejskiego. Wybrane aspekty* (s. 130-136). Pelplin: Bernardinum.
- Mormuł, N., Osipienko, L. i Żylcow, L. (1995). *Podwodne dramaty. Odtajniona historia radzieckich okrętów podwodnych o napędzie atomowym*, Poznań: Uni-druk.
- Nałęcz, M. (2012), *Reforma Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej*, Bellona 1(668), 82-82.
- Potyrała, B. i Fudali, R. (2009). *Od zwycięstwa do upadku. Siły zbrojne Związku Radzieckiego 1945-1991*. Warszawa: PWN.
- Schiempfering, T. (2008). *Pierwsza pomoc w warunkach ekstremalnych*. Warszawa: Bellona
- Sengling, B. i Voswinkel, J. (2007). *Kursk. Zanurzenie w śmierć*, Chorzów: Videograf.
- Stanisławska, A. (2009). *Zbrodnia i kara Exxon*, Rzeczpospolita, 12.03.2009.
- Śmigielski, R. (2006). *Osierocona armia. Założenia polityki obronnej oraz Siły Zbrojne Federacji Rosyjskiej w latach 1992-2004*. Warszawa: Trio.
- Zatiejew, M. (2000). *SOS z głębin. Wspomnienia dowódcy okrętu podwodnego*. Warszawa: Bellona.

DEVELOPMENT OF COOPERATION AMONG RESCUE SERVICES OF THE ARCTIC COUNTRIES AFTER WORLD WAR II

Summary: The article describes selected rescue operations that took place in the Arctic during the Cold War and afterwards. The author focuses on the international aspect of search and rescue actions and analyses the evolution of the forms and procedures of cooperation between services and the obstacles which emergency cooperation faces in this part of the world. The author also attempts to determine the perspectives of Arctic rescue operations at the beginning of the twenty-first century.

Keywords: Arctic regions, rescue services, international cooperation.