



## NATO wobec zmian klimatu – oczekiwania i możliwości

Wojciech Lorenz

Zmiany klimatu nasilają zagrożenia dla NATO związane m.in. z katastrofami naturalnymi, nieregularnymi migracjami i lokalnymi konfliktami. Zaczynają być też postrzegane przez społeczeństwa państw członkowskich jako jedno z głównych wyzwań. Dlatego zaangażowanie NATO w zwalczanie przyczyn i skutków zmian klimatu będzie ważnym elementem wzmocnienia społecznego poparcia dla Sojuszu i jego politycznej spójności.

Sekretarz generalny NATO Jens Stoltenberg wskazuje na konieczność zaangażowania Sojuszu w walkę ze zmianami klimatu, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo państw członkowskich. Jego zdaniem NATO powinno wprowadzić system pomiaru emisji przez siły zbrojne, a państwa członkowskie – przyjąć dobrowolne cele ich ograniczenia. Dyskusja na ten temat zwiększa presję na sojuszników, aby uwzględnili ochronę klimatu w refleksji strategicznej o przyszłości NATO (NATO 2030), którą Sojusz ogłosił na szczycie w Londynie w grudniu 2019 r.

**Zmiany klimatu i zagrożenia dla Sojuszu.** Najważniejszy dokument wytyczający politykę NATO, jakim jest strategia z 2010 r., wskazuje, że zmiany klimatu będą wpływać na środowisko bezpieczeństwa Sojuszu oraz na jego zdolność do prowadzenia wspólnych misji. Zmiany klimatu przede wszystkim prowadzą do nasilenia częstotliwości i skali niekorzystnych zjawisk, takich jak katastrofy naturalne (susze, powodzie), brak wody pitnej i głód. Te z kolei potęgują napięcia ekonomiczne, społeczne i polityczne. W ten sposób przyczyniają się do migracji, terroryzmu oraz lokalnych konfliktów. Ocieplenie klimatu i topnienie lodu w Arktyce nasilają rywalizację o dostęp do złóż surowców i szlaków komunikacyjnych. Siły Sojuszu, prowadząc wspólne operacje, będą musiały być przygotowane na problemy logistyczne wynikające ze skrajnych temperatur i trudnych warunków pogodowych. Wzrost częstotliwości kryzysów będzie wywierał presję na państwa NATO, aby angażowały siły zbrojne w usuwanie skutków katastrof naturalnych oraz wykorzystywały struktury i siły Sojuszu do prowadzenia misji reagowania kryzysowego. Wzrośnie też presja na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych przez siły zbrojne.

Z jednej strony będzie to wymuszać ich modernizację, ale z drugiej – podnosić jej koszty oraz opóźniać inwestycje w nowy sprzęt i uzbrojenie.

Zmiany klimatu tworzą także polityczne wyzwania dla Sojuszu. Społeczeństwa, postrzegające zmiany klimatu jako rosnące zagrożenie, mogą kwestionować użyteczność NATO. Postrzeganie sił zbrojnych jako źródła emisji i zanieczyszczeń, a NATO – jako organizacji, która nie włącza się w walkę ze zmianami klimatu, może negatywnie wpływać na nastawienie do Sojuszu, osłabiać jego polityczną spójność i zdolność do działania.

**Wkład NATO w walkę ze skutkami zmian klimatu.** Chociaż podstawową misją NATO jest kolektywna obrona, Sojusz zapewnia jego członkom także zdolność wspólnego reagowania na kryzysy, które mogą być wywołane również zmianami klimatu. Zgodnie z uzgodnieniami politycznymi członkowie NATO powinni zapewnić niezbędne zdolności do prowadzenia jednej dużej misji kolektywnej obrony lub kilku mniejszych misji wojskowych jednocześnie. Sojusz prowadzi także politykę, która ma wzmocnić odporność (*resilience*) jego członków na kryzysy wywołane atakiem militarnym czy katastrofą naturalną. W tym celu promuje standardy w kilku obszarach, m.in. bezpieczeństwa dostaw energii czy systemu transportu cywilnego. W przypadku kryzysów o niewojskowym charakterze NATO posiada także struktury, która ułatwiają udzielanie sobie wzajemnej pomocy przez jego państwa członkowskie i partnerów z obszaru euroatlantyckiego na zasadzie dwustronnej. Utworzony przez Sojusz Euroatlantycki Ośrodek Koordynacji Reagowania w Sytuacji Katastrof (EADRCC) może koordynować taką pomoc, a dowództwa i środki transportu

NATO – ułatwiać jej dostarczanie. W ostatnich latach mechanizmy te były wykorzystywane kilkanaście razy m.in. do koordynowania wsparcia w reakcji na pożary, powodzie, huragany oraz w odpowiedzi na wybuch pandemii COVID-19. Decyzja, jakie narzędzia należy wykorzystać, jest zawsze podejmowana m.in. w oparciu o ocenę zagrożenia dla interesów Sojuszu oraz kalkulacje polityczne dotyczące zysków i strat związanych z użyciem zasobów NATO.

### **Wkład NATO w walkę z przyczynami zmian klimatu.**

Państwa NATO są pod rosnącą presją społeczną i polityczną, aby zmniejszać emisje gazów cieplarnianych przyczyniających się do zmian klimatu. Niektóre z nich (m.in. Kanada, Francja i Wielka Brytania) zobowiązały ministerstwa obrony do ponoszenia części ciężaru związanego z ograniczeniem emisji. Dostrzegają też konieczność włączenia NATO w walkę z przyczynami zmian klimatu. Od 2014 r. NATO wdraża koncepcję „zielonej obrony” (Green Defence Framework), której celem jest zmniejszenie emisji przez siły zbrojne i infrastrukturę podczas wspólnych misji. Sojusznicy nie zgadzają się jednak na wyznaczanie wiążących celów, które mogłyby ograniczać zdolności operacyjne sił zbrojnych i możliwości prowadzenia misji kolektywnej obrony. Działania Sojuszu ograniczają się do testowania energooszczędnych rozwiązań technologicznych (panele słoneczne, turbiny wiatrowe) podczas ćwiczeń logistycznych („Capable Logisticians”) i promowania nowych technologii. NATO opracowuje też wspólne standardy pomiaru emisji przez różne elementy infrastruktury Sojuszu, ale ich wdrożenie będzie wymagało decyzji politycznej.

Jednocześnie Sojusz dysponuje niewykorzystanym potencjałem ograniczenia emisji, który nie tylko nie osłabiłby zdolności do prowadzenia misji kolektywnej obrony, ale nawet mógłby je wzmocnić. NATO od kilku dekad wdraża koncepcję „jednego paliwa” (SFC), która ma zmniejszyć liczbę transportów z paliwem podczas misji. Zgodnie z tą koncepcją zarówno samoloty (operujące z baz lądowych), jak i pojazdy napędzane silnikami diesla powinny być przystosowane do użycia jednego typu ropy lotniczej (F-34). Paliwo to nie tylko wytwarza mniej zanieczyszczeń niż olej napędowy, ale jest od niego tańsze i może być wykorzystane w znacznie niższych temperaturach, co ułatwia prowadzenie misji w zimie i w regionach arktycznych. Mimo to podczas misji siły Sojuszu chętnie wykorzystują wciąż olej napędowy ze względu na jego powszechną dostępność.

Sojusz zarządza też systemem rurociągów (Central Europe Pipeline System – CEPS), który ma dostarczać paliwo dla wojsk broniących m.in. Francji, Niemiec i państw Beneluksu,

zmniejszając liczbę transportów. Po rozszerzeniu NATO system ten nie został dostosowany do wymagań kolektywnej obrony na wschodniej flance, gdzie obecnie koncentrują się działania Sojuszu. Ponieważ potencjał CEPS nie był wykorzystywany, część rurociągów została w ostatnich latach sprzedana podmiotom prywatnym.

**Wnioski i rekomendacje.** Zaangażowanie NATO w zwalczanie przyczyn i skutków zmian klimatu będzie ważnym elementem wzmocnienia społecznego poparcia dla Sojuszu w długiej perspektywie. Dlatego w interesie jego członków jest zapewnienie odpowiedniej widoczności podejmowanych działań, m.in. przez uwzględnienie ich w dorocznym raporcie sekretarza generalnego NATO.

Sojusz powinien jednak wzmocnić swoją politykę „zielonej obrony” w sposób, który zachęci państwa do zmniejszania emisji przez wojska i infrastrukturę wykorzystywaną podczas wspólnych misji. Kluczowe znaczenie będzie miało opracowanie i wdrożenie systemu pomiaru emisji. Początkowo powinien on obejmować jedynie trwałą infrastrukturę (budynki, koszary, dowództwa, składy sprzętu i uzbrojenia) wykorzystywaną przez Sojusz na potrzeby wspólnych misji. Stanowiłoby to zachętę do podejmowania dobrowolnych działań przez państwa, do których ta infrastruktura należy, w celu zmniejszenia wytwarzanych przez nią emisji. Umożliwiłoby też mierzenie i demonstrowanie wkładu poszczególnych państw i całego Sojuszu w ich ograniczanie.

Sojusz powinien też rozważyć włączenie do „zielonej obrony” koncepcji jednego paliwa i przeanalizować możliwość szerszego jej zastosowania w codziennej działalności NATO, m.in. podczas ćwiczeń. Perspektywnym kierunkiem może być też połączenie działań związanych z odpornością transportu cywilnego i polityką zwiększania efektywności energetycznej. Ponieważ wojska podczas misji korzystają nawet w 90% z transportu cywilnego, promowanie efektywności energetycznej w tym obszarze może przynieść znaczące korzyści.

Polska mogłaby wykorzystać doświadczenia innych państw w celu opracowania własnych celów ograniczenia emisji przez siły zbrojne. Podjęcie takich działań może zwiększyć wpływ Polski na kierunki rozwoju „zielonej obrony” w NATO. W polskim interesie byłoby objęcie tą koncepcją systemu rurociągów CEPS, jego rozbudowa i dostosowanie do wymagań misji kolektywnej obrony. Polska i inne państwa wschodniej flanki mogłyby przeanalizować możliwość włączenia takiego projektu do współpracy NATO z UE w obszarze tzw. mobilności wojskowej.