

Andrzej BUJAK¹
Anna ORZEŁ²

ZABEZPIECZENIE ŁADUNKÓW W TRANSPORCIE MORSKIM W UJĘCIU PRAWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO

Istotą prezentowanego artykułu jest wskazanie uwarunkowań realizacji zadań przewozowych w ramach coraz częściej podejmowanych działań cywilno –wojskowych. Dotyczy to przede wszystkim działań o charakterze humanitarnym, realizowanych przy wsparciu wojska jak i operacji militarnych, takich jak misje pokojowe i stabilizacyjne, w których komponent cywilny jest coraz większy. Dostrzeżenie zarówno wspólnych rozwiązań i wymogów jak i odmienności w tym zakresie jest jednym z zasadniczych warunków decydujących o możliwości, czasie i sprawności tego typu działań. Rozmaitość ładunków transportowanych w ramach takich operacji wymaga znajomości zarówno cywilnych jak i wojskowych zasad zabezpieczenia tych ładunków. Na podstawie analizy dotyczącej typowych systemów sztautowania w przewozach transportowych komercyjnych i uwarunkowań oraz wymogów realizacji zadań transportowych w ramach międzynarodowych operacji militarnych, zaprezentowane zostały procesy wpływające na bezpieczeństwo w transporcie. Uwzględniając priorytety jakie przypisane są działaniom militarnym m.in. gotowość w przemieszczaniu wojsk i zaopatrzenia, wskazano na rozwiązania, które są adoptowane do cywilnych działań. Podczas analizy tego problemu dokonano również porównania prawodawstwa, jako jednego z elementów mających kluczowy wpływ na poziom bezpieczeństwa. W konsekwencji wskazano nie tylko na odmienności, ale również na pewną komplementarność stosowanych rozwiązań w logistyce wojskowej i cywilnej.

CARGO PROTECTION OF SEA TRANSPORTATION IN CIVIL-MILITARY OPERATIONS

The main aim of this article is to indicate the conditions in which the transport assignments are realized in civil-military activities which are undertaken more often. First of all it refers the activities which have humane character, which are realized at army support and military operation such as peaceful and stabilized missions, in which civilian component is bigger. Noticing as well as common solutions, requirements and dissimilarities in this range is one of the most important conditions which determine possibilities, time and efficiencies of such kind of activities. Variety of transported cargos in such operations demands the civilian and military knowledge about protection rules of these goods. Taking as the base the analysis of typical stowage systems in commercial

¹ Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, Katedra Logistyki, andrzej.bujak@interia.pl, 71 - 3561610.

² Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, Katedra Logistyki, aniaorzel@poczta.onet.pl, 604 089 433.

transport, conditions and requirements of tasks realization within the confines of international military operations, the processes which have the influence for a safety in transportation was presented. Taking into account priorities which are attributed to military activities among other things readiness for armies and supplies translocation, the solutions which are adapted to civilian activities were pointed out. During the analysis of this problem the legislation comparisons have been done, as one of the key elements which have an influence on the safety level. As a result of this analysis not only the dissimilarities, but also some complementarity of practical solutions in military and civilian logistic were pointed out.

1. WSTĘP

Współczesna logistyka to jedna z tych dziedzin, która musi permanentnie i szybko odpowiadać na wciąż pojawiające się nowe wyzwania, potrzeby, ale też w pełni wykorzystywać pojawiające się nowe możliwości. Czynnikiem, które obecnie wpływają i warunkują rozwój logistyki jest bardzo dużo. Wynikają one również ze zmian i transformacji jakie zachodzą we współczesnych potrzebach reagowania na przeobrażenia w międzynarodowym (globalnym) systemie bezpieczeństwa jak również konieczności udzielania pomocy w ramach akcji humanitarnych w odpowiedzi na klęski żywiołowe, które nawiedzają różne obszary naszego globu. Współcześnie wymogi te sprawiają, że stale nie tylko powiększają się obszary zadań realizowanych przez logistykę ale rosną też oczekiwania co do tempa realizacji poszczególnych zadań jakie stoją przed międzynarodową społecznością. Wymaga to nowego spojrzenia na wiele zjawisk we współczesnej logistyce, szczególnie w sferze wspólnych cywilno-wojskowych działań, generuje potrzebę nowych rozwiązań jak również jakościowego skoku w wielu obszarach logistycznego cywilno-wojskowego zaopatrywania. W opinii wielu specjalistów w tym m.in. A. Cordesmana, logistyka oraz zaopatrywanie są krytycznymi czynnikami w każdej operacji wojskowej, wojskowo-cywilnej czy też typowo cywilnej (pomoc humanitarna), a zapotrzebowanie na środki może być znacznie większe niż w większość przewiduje (planuje) się to obecnie.[1]

Celem referatu jest normatywne porównanie przepisów stosowanych w transporcie handlowym i w transporcie wojskowym przy planowaniu procesów i zabezpieczeń ładunkowych w ruchu morskim. Zapewnienie bezpieczeństwa jest podstawowym założeniem stosowanym w każdym rodzaju transportu. Niniejsze opracowanie jest próbą przybliżenia czytelnikowi zagadnień prawnych obowiązujących i stosowanych podczas planowania i koordynacji transportu oraz jego właściwym wykorzystaniem w spełnieniu wymagań zabezpieczenia logistycznego operacji, misji oraz szkoleń. System wojskowy wypracował własne dokumenty i instrukcje dotyczące przewozu. Wskazanie na poszczególne systemy normatywne wynikające nie tylko ze źródeł prawa, ale i z wewnętrznych przepisów jednostek militarnych, rozszerza problem i w zasadniczy sposób wpływa na poziom bezpieczeństwa przewożonych towarów. Systemy te należy właściwie wykorzystać nie tylko do zapewnienia bezpieczeństwa, ale również w celu osiągnięcia możliwie jak najwyższego jego poziomu. Ich praktyczne realizacja i wykorzystanie to osiągnięcie określonej zdolności i gotowości do szybkiej realizacji przewozów (transportu).

Takie ujęcie problemu pozwala również zidentyfikować jak również zintensyfikować wiedzę w celu najbardziej efektywnego wykorzystania metod zabezpieczenia ładunków przy transportowaniu towarów handlowych (cywilnych), jak również realizowanych przewozach w ramach akcji (operacji) humanitarnych. Przedstawione ujęcie zapewne nie wyczerpuje całości normatywnego ujęcia tematu, jednak celem autorów jest przedstawienie problematyki, ze wskazaniem na wymogi jak i rozwiązania jakie znaleźć można w systemie wewnętrznych przepisów wykorzystywanych w transporcie wojskowym.

W referacie większy akcent położono na badania normatywne, ale zarazem służebne względem logistycznych badań empirycznych. Ma to na celu dostarczenie pewnej refleksji teoretycznej, polegającej na tym, iż w pewnych układach życia społecznego formułowany jest, według współcześnie nader złożonych reguł, pewien usystematyzowany zbiór norm postępowania, który wpływa, na zachowanie poszczególnych gałęzi podmiotów. W ujęciu atrybutowym, zastosowane porównanie ma na celu wskazanie rozwiązań, możliwych do zaadoptowania zastosowanych zabezpieczeń zarówno w transporcie cywilnym jak i wojskowym, jako współprzyczyniające się do powodzenia wykorzystywanych systemów sztautowania w zapewnieniu możliwie wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

2. MATERIAŁY SZAUTERSKIE W TRANSPORCIE MORSKIM

W ciągu ostatniego dziesięciolecia obserwujemy zwiększony udział Sił Zbrojnych RP w przedsięwzięciach sojuszniczych. Przemieszczenie wojsk powoduje wzrost znaczenia środków transportu morskiego w celu zaopatrywania Polskich Kontyngentów Wojskowych wydzielonych do misji i operacji pokojowych prowadzonych poza granicami kraju. Ta nowa sytuacja wygenerowała potrzebę uregulowania i przedstawienia jednolitych zasad w zakresie organizowania i zabezpieczenia przewozu wojsk transportem morskim.

Rola i znaczenie podejmowanego problemu jak i zasadniczej kwestii artykułu - właściwego powiązania logistyki cywilnej i wojskowej w obecnych uwarunkowaniach, a która jest myślą przewodnią tego artykułu, bardzo dobitnie potwierdza doświadczenia wyniesione chociażby z wojny w Zatoce Perskiej w 1991 roku. Realizacja tej międzynarodowej operacji militarnej wiązała się z potrzebą przerzutu do Zatoki dużej ilości żołnierzy oraz zaopatrzenia na odległość około 16000 kilometrów od Stanów Zjednoczonych jak i innych państw sojuszniczych. Takie wyzwanie w zakresie transportu podjąć mógł jedynie transport morski, jako zasadnicza droga przerzutu sił i środków. Proces narastania sił rozpoczęto już w sierpniu 1990 roku z wykorzystaniem statków komercyjnych, ich ogólna ilość sięgała nawet do 90 jednostek pływających. Biorąc pod uwagę tonaż drogą morską przerzucono 95% zaopatrzenia: paliwa, broni, amunicji, żywności itp. Również transport powietrzny odegrał istotną rolę przemieszczając do końca sierpnia 1990 r. około 72000 żołnierzy i 100000 ton cargo do Zatoki. Również w tym przypadku obok wojskowych samolotów (C 5 Galaxy, C-141 Starlifter, C-130 Hercules) wykorzystano komercyjne Boenig 747 i inne.[2] Proces zabezpieczenia materiałowego wojsk pod względem logistycznym zrealizowano na skalę niespotykaną od II Wojny Światowej a logistyka, sprawne działanie w sferze cywilno-wojskowej, odegrała w tych działaniach kluczową rolę.

Jednak nie tylko te nowe doświadczenia były przyczynkiem do zmian. Przystąpienie Polski do NATO, jak również w 2004 roku wejście do Unii Europejskiej, spowodowało konieczność dostosowania przepisów krajowych, jak i dostosowania wewnętrznego

systemu prawodawstwa wojskowego do wymogów sojuszniczych. Zmiany musiały się dokonać również ze względu na postęp techniczny i technologiczny. Od momentu wstąpienia Polski do NATO w Siłach Zbrojnych RP trwa proces restrukturyzacji związany z ich przebudową i modernizacją techniczną. Wprowadza się nowe systemy uzbrojenia i wyposażenia, które z kolei generują:

- inne i nowe normy zaopatrzenia,
- nowe rodzaje środków zaopatrzenia materiałowego,
- zmianą procedur w procesie zaopatrywania wojsk.

Wszystkie wymienione czynniki mają poważny wpływ na skuteczne działanie logistycznego systemu zaopatrywania wojsk, w tym na gospodarowanie zapasami wojennymi. Nowy sprzęt i klasy zaopatrzenia w środki materiałowe oznaczają inne wielkości i urzutowanie zapasów, a także zmiany norm jakościowych.[3] Wraz z nowymi rozwiązaniami, musiały zostać doprecyzowane zasady na podstawie których, czynności te są wykonywane i kto za działania te ponosi odpowiedzialność. Siły Zbrojne RP, realizując szereg operacji wsparcia pokoju i stabilizacyjnych na odległych teatrach działań, nieustannie poszukują optymalnych rozwiązań w zakresie przemieszczenia strategicznego wojsk.[4] Jednym z ważniejszych wyzwań stojących obecnie przed naszą armią jest osiągnięcie zdolności do sprawnego przemieszczenia kontyngentu wojskowego oraz podtrzymania jego autonomiczności logistycznej przy zachowaniu założonych priorytetów operacji. Dotychczasowe doświadczenia zdobyte przez SZ RP podczas przerzutów kontyngentów wojskowych, głównie do Iraku, Afganistanu i Czadu, pozwoliły nie tylko doskonalić rozwiązania organizacyjno-techniczne w obszarze przemieszczenia wojsk, ale wskazały na wiele problemów, z którymi nasza armia powinna się uporać, aby spełnić wymagania sojusznicze.[5]

Ze względu na duże koszty realizacji przemieszczenia wojsk transportem powietrznym, drogą tą transportowane są zazwyczaj stany osobowe wysyłanych pododdziałów. Sprzęt wojskowy oraz środki bojowe i materiałowe transportowane są drogą morską. Z doświadczeń armii amerykańskiej wynika, iż przerzut jednej tony amerykańskiej (907 kg) w trakcie wojny wietnamskiej transportem powietrznym kosztował 1417 USD, podczas gdy transportem morskim 73,5 USD.[6] Dane te wyraźnie wskazują, że koszt transportu morskiego jest około 20 krotnie niższy od transportu powietrznego. Dlatego też tak chętnie jest wykorzystywany podczas misji charytatywnych.

Minister Infrastruktury w rozporządzeniu określił wymagania dokumentowe dotyczące bezpieczeństwa statku morskiego. Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego wraz z wyposażeniem, wystawiany jest na okres 5 lat z tym, że corocznie musi być potwierdzony. Statki od 300 do 500 pojemności brutto, ponadto muszą posiadać certyfikat bezpieczeństwa radiowego również wystawiany na okres pięcioletni.[7]

Ponadto zgodnie z rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), której Polska jest również członkiem, każdy statek powinien mieć Podręcznik Mocowania Ładunku (Cargo Securing Manual), zawierający opis obowiązującego na statku systemu mocowania. Natomiast postanowienia konwencji SOLAS z 2000r. o bezpieczeństwie morskim nie stosuje się do jednostek Marynarki Wojennej.[8] Zatem przepisy dotyczące oznakowania kontenerów tabliczkami bezpieczeństwa nie dotyczą statków wojskowych. Dlatego też podczas misji humanitarnych, istnieje możliwość odstępstwa od zasad bezpieczeństwa gdy ładunek jest przewożony przez statek wojskowy lub czarterowany przez wojsko.[9]

Przy planowaniu rozmieszczenia ładunku, sporządzany jest list ładunkowy tzw. bay plan. Cargo list zawiera informacje o jednostkach kontenerowych przeznaczonych do załadunku na statek z możliwością części rozładunku w różnych portach. Kontenerowce przystosowane są do załadunku dwóch długości kontenerów 20 i 40 stóp. Przy przewozach cywilnych, każdy kontener musi być opisany w sposób trwały za pomocą sześciu cyfrowego kodu np. 01-34-56. Wskazanie kodowe oznacza umieszczenie kontenera w określonej przestrzeni ładunkowej. Na podstawie kodu BN-RN-TN sztauerzy szybko mogą dokonać rozładunku. Czas jest elementem determinującym, gdyż jest bezpośrednio związany z kosztami ponoszonymi na czarterowanie statków i opłaty portowe.

Przy czym BN (bay) – jest numerem przekroju poprzecznego statku, liczonym od dziobu statku w kierunku rufy. Pierwszy bay o numerze 01 mieści się na dziobie i przeznaczony jest dla kontenerów 20 stóp. Wszystkie kontenery o tej długości mają numery nieparzyste. Natomiast kontener o długości 40 stóp otrzymuje numer będący wynikiem średniej arytmetycznej z dwóch numerów bay przeznaczonych dla 20' kontenerów np. 05 i 07 długość do dwóch kontenerów 20', możemy załadować jeden kontener 40' z numerem 06.

Określenie rozmieszczenia kontenerów na szerokości statku odpowiada numer RN (row). Standardowa szerokość jednostek kontenerowych wynosi 8'. Kontenery umieszczone dokładnie na osi statku otrzymują nr 00. Kontenery umieszczone na lewej burcie otrzymują numer parzysty np. 02 licząc od osi statku i analogicznie numeracja jest stosowana dla kontenerów na prawej burcie z tym, że otrzymują one numer nieparzysty np. 01, 03, 05 itd.

Warstwę kontenerów określa numer TN (tier). Ze względu na duże zróżnicowanie wysokości kontenerów przyjęto podział na kontenery pełnowymiarowe o wysokości 8 stóp i powyżej oraz połówkowe o mniejszej wysokości. Dla każdej warstwy kontenerów przyjęto kolejny parzysty numer. I tak pierwsza warstwa kontenerów pod pokładem rozpoczyna się od numeru 02 aż do 14 – 16, maksymalnie 7 – 8 warstw, numeracja warstwy na pokładzie rozpoczyna się od 82 do 96, maksymalnie 6 warstw.[10]

Przy rozmieszczaniu kontenerów należy położyć szczególny nacisk na równomierne obciążenie statku na całej jego długości i szerokości. Nie należy pomijać, że załadunek należało by zacząć od kontenerów najcięższych, które powinny trafić na dno statku, aby nie nastąpiło odkształcenie kadłuba statku, czy wzrost naprężeń kadłuba.

W przewóz morski wpisane jest zagrożenie kontaktu ładunku z wilgocią, a niekiedy i wodą morską. Kotłowanie statku, wpływa na tarcie i możliwość przesunięcia ładunku. Przy wykorzystaniu morskiego środka transportu ładunek jest narażony na uszkodzenia. Samo przekazanie usług związanych z zabezpieczeniem ładunku w outsourcingu przez spedytatorów cywilnych nie sprawdziło się, dlatego też konieczne staje się szkolenie specjalistów w zakresie załadunku, pakowania i sztutowania uzbrojenia, techniki wojskowej oraz towarów wrażliwych i niebezpiecznych.[11]

Chociaż logistyka nie wygrała jeszcze żadnej bitwy, to wiele przez nią przegrano. Ta prawda w coraz większym stopniu funkcjonuje w świadomości dowódców. Zabezpieczenie logistyczne działań wojsk stale nabiera nowych treści, a zakres realizowanych dostaw zaopatrzenia i usług jest coraz większy.[12]

Siły okrętowe transportowe należące do Marynarki Wojennej stan na grudzień 2010 roku:

- ORP – okręty transportowo minowe projektu 767 typu Lublin – produkcji polskiej (5 sztuk),
- ORP Kontradmiral Xawery Czernicki – produkcji polskiej. Główne zadania tego okrętu były związane ze wsparciem logistycznym sił operacyjnych.[13]

Takie ograniczone zasoby Marynarki Wojennej we własne środki transportu morskiego, wskazują na zapotrzebowanie na czarterowanie statków cywilnych. Wymaga to rozróżnienia do którego momentu obowiązuje prawo cywilne a w którym pierwszeństwo przejmują przepisy prawa wojskowego. Co do samego statku i sposobu załadunku i zabezpieczenia Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny Wojska Polskiego wprowadził Instrukcję o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem morskim DD/4.4.3. We wskazanym dokumencie, unormowano poszczególne typy stosowanych zabezpieczeń. Ustalono, iż stałe elementy mocowania ładunku takie jak gniazda kontenerowe, prowadnice oraz różnego rodzaju zaczepy wpuszczane, krzyżowe, płytowe czy pierścieniowe do mocowania, które są rozmieszczone na pokładach, grodziach, burtach statku i innych częściach konstrukcyjnych statku, powinny odpowiadać następującym wymaganiom:

- odstęp w kierunku wzdłużnym statku pomiędzy zaczepami powinny wynosić nie więcej niż 2,5 m,
- odstęp w kierunku poprzecznym powinny zawierać się między 2,8 – 3,0 m.[14]

Rodzaje czarterowanych statków:

- pojazdowce – typu ro-ro,
- kontenerowce – typu lo-lo,
- promy pasażersko-towarowe,
- ro-pax.[15]

Na statkach poziomego ładowania typu ro-ro, znaczną część ładunków stanowią pojazdy. Zabezpieczenie tego typu ładunku wymaga specjalnego sztauerskiego mocowania. Na statkach przewożących ładunki dla wojska, często zdarza się, iż każda sztuka ładunku stanowi indywidualną całość i musi być odpowiednio zamocowana.

Trzy podstawowe zasady zabezpieczania ładunków:

- zabezpieczenie kształtowe,
- zabezpieczenie siłowe,
- zabezpieczenie mieszane.

Ściana czołowa i tylna mogą przyjąć maksymalnie 40 % dopuszczalnego obciążenia pojazdu. Natomiast obciążenie burty bocznej może przyjąć maksymalnie 30 % masy ładunku. Wartość nominalna środków mocujących informuje o maksymalnym obciążeniu, co nie ma nic wspólnego z jego masą. Ładunek niezabezpieczony nie porusza się, jeżeli siła działającego na niego jest mniejsza niż tarcie wywołane przez ciężar ładunku.[16]

Zastosowanie ilościowe pasów mocujących:

- Przy sztauowaniu wzdłuż statku:
 - samochody osobowe – 4 pasy,
 - samochody ciężarowe – 8 pasów.
- Przy sztauowaniu w poprzek statku:
 - samochody osobowe – 6 pasów,

- samochody ciężarowe – 10 pasów.
- Na rampach należy dodatkowo założyć 1-2 pasy
- W miesiącach zimowych, na samochodach ustawionych na wyższych pokładach może być konieczność założenia dodatkowych pasów.

Przy mocowaniu naczep kołowych niskich, wskazane jest aby stopę postawiono na taśmie gumowej w celu zwiększenia tarcia, czyli dokładnie pomiędzy ścieżkami zaczepów mocujących wspawanych w pokład wzdłuż statku, które są stałymi elementami konstrukcji kadłuba.

Przewóz na statkach poziomego ładowania samochodów oraz naczep ciężarowych uregulowany jest w dokumencie ISO, ze względu na istotne zagrożenia dla bezpieczeństwa samych statków. Zestaw pojazdów o wadze od 20 - 40 ton musi posiadać Punkty mocowania zgodne z normami ISO, do których można doczepić sprzęt mocujący. Liczba takich punktów winna umożliwiać bezpieczne zamocowanie pojazdu do statku i nie może być mniejsza niż 4 dla każdej strony.

Rozróżnia się dwie podstawowe metody mocowania ładunków polegające na:

- zwiększaniu tarcia,
- ustalaniu pozycji.

W praktyce spotykamy sposoby mocowania polegające na łączeniu obu tych metod.

Z zebranych doświadczeń wynika, że najczęściej stosowane są następujące sposoby mocowania:

- Poprzeczne opasanie - zabezpieczenie powstaje na skutek zwiększania tarcia. Jego istotą jest umocowanie ładunku środkiem przeciągniętym przez ładunek między co najmniej 2 punktami mocowania umieszczonymi poza ładunkiem. Środek mocujący wytwarza siłę, która prowadzi do zwiększania tarcia.
- Nałożenie czołowe - polega na zamocowaniu ładunku za pomocą nałożenia na czoło ładunku środków mocujących.
- Owinięcie - polega na owinięciu środkiem mocującym przewożonego ładunku oraz zamocowanie go na pojeździe. Stosowna przy przewozie elementów maszyn i urządzeń.
- Zwiększanie tarcia - polega na mocowaniu przedmiotów poprzez ułożenie ich na innych materiałach powodujących zwiększanie tarcia.
- Unieruchamianie - polega na ograniczeniu wolnych przestrzeni lub możliwości przemieszczenia. W niektórych wypadkach stosuje się unieruchomienie przez kliny, kloce drewniane, często z użyciem gwoździ.
- Osadzanie - polega na przyparciu ładunku do ścian czołowych, burt bądź kłonic. Najczęściej wymaga odpowiednio przygotowanych pojazdów. W praktyce osadzanie wykorzystywane jest wraz z innymi technikami i metodami zabezpieczania ładunku.
- Wypełnianie próżnych przestrzeni - realizowane za pomocą różnych środków (belek, kartonów, poduszek powietrznych, podkładek) lub elementów konstrukcyjnych.
- Techniki mieszane - polegają na łączeniu powyższych sposobów oraz stosowaniu systemów mocujących, jak np. siatki powszechnie stosowane w lotnictwie czy transporcie morskim.

Zabezpieczenie ładunku za pomocą siatki od góry w przestrzeni ładowni następuje przez okrycie i docisk. Ma zastosowanie przy przewozie ładunków sypkich w kontenerach otwartych lub w pojazdach o otwartej przestrzeni ładunkowej. Ich niewątpliwą zaletą jest możliwość stosowania w samochodach różnych typów i różnych producentów oraz proste i szybkie mocowanie za pomocą pasów mocujących. Siatka dopasowuje się do kształtu ładunku, co zwiększa jakość mocowania. Ładunki mogą być mocowane siatką z zastosowaniem metody opasania lub mocowania odcciągami. Zdolności mocujące są zależne od typu i gabarytów pojazdu. Typowe siatki przewidują mocowanie ładunków o masie od 500 do 1500kg. Możliwość zwiększenia bezpieczeństwa mocowania jest oferowana dzięki zastosowaniu mat antypoślizgowych między ładunkiem a podłogą pojazdu.

Te nowoczesne rozwiązania należy konstruktywnie wykorzystać na gruncie gospodarki wojskowej. Wobec nowych wyzwań, jakie pojawiły się w obszarze logistyki wojskowej jest to konieczne i przede wszystkim racjonalne.

3. WNIOSKI

Jak wynika z przeprowadzonej analizy przedstawione typy zabezpieczeń stosowanych w transporcie morskim, w głównej mierze uregulowane w prawodawstwie cywilnym, znajdują swoje odzwierciedlenie również w transporcie wojskowym. Jednak ze względu na szczególne wymagania obowiązujące w operacjach militarnych istnieją rozwiązania dostosowane ściśle do potrzeb zabezpieczenia sprzętu militarnego jak i realizacji zaopatrzenia tą drogą. Rozwiązania te częściowo mogą być wykorzystywane w transporcie cywilnym przyczyniając się do wzrostu bezpieczeństwa przewożonych ładunków. Znajomość i konieczność ścisłego przestrzegania przepisów wojskowych to konieczność w trakcie realizacji zadań transportowych w trakcie misji humanitarnych wspieranych przez wojsko. W tym miejscu należy przypomnieć, że w sytuacji gdy wojsko nawet korzysta z czarterowanych cywilnych statków, to realizuje przewozy zgodnie z przepisami wojskowymi. Znajomość tych przepisów i zasad ma więc istotne znaczenie dla możliwości i sprawności podejmowania tego typu działań. Warto przy tym pamiętać, że skuteczna realizacja pomocy humanitarnej bardzo często determinowana jest czasem. Stała gotowość do natychmiastowej realizacji zadań transportowych utrzymują jednostki wojskowe, więc to one będą naturalnym realizatorem tego typu działań.

W ramach współpracy cywilno-wojskowej w realizacji zadań transportowych szczególną uwagę należy zwrócić na przewozy kontenerowe. Współcześnie to rodzaj transportu, który dominuje w przewozach liniowych na wszystkich głównych szlakach transportowych, zarówno cywilnych jak i wojskowych. Z przedstawionych rozważań wynika, że w tym przypadku cywilny system prawny regulujący przewozy kontenerowe, generuje znacznie większe wymagania co do stosowanych oznaczeń kontenerów, niż regulaminy wojskowe. Ma to swoje uzasadnienie w normalnej działalności transportowej, gdzie przy przewozach cywilnych często spotykamy rozładunek w różnych portach więc niezwykle istotne jest precyzyjne oznakowanie kontenerów. Postępujący rozwój konteneryzacji sprawia, że w zakresie technologii obsługi kontenerów w portach kładzie się największy nacisk na usprawnienie procesów przeładunkowych. Natomiast przy przewozie kontenerów wojskowych najczęściej mamy do czynienia z sytuacją transportu z portu załadunku do portu docelowego bez zawijania i przeładunków w innych portach. Taki stan

rzeczy nie wymaga takich precyzyjnych oznakowań kontenerów. Należy też zwrócić uwagę, że czynnik ekonomiczny przy przewozach wojskowych, nie zawsze jest elementem priorytetowym.

Na zakończenie raz jeszcze należy podkreślić, że mając na względzie prognozy w zakresie rozwoju bezpieczeństwa międzynarodowego oraz dostrzegalną w wielu armiach świata tendencja likwidacji własnych środków transportowych, należy uznać, że podjęty temat w ramach opracowania jest bardzo aktualny, a współpracę cywilno - wojskowa w sferze realizacji zadań transportowych należy rozwijać i doskonalić.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Cordesman A.: *The Lessons of Modern War, tom II, The Iran-Iraq War*, Westview Press, Boulder, Kolorado 1990.
- [2] Allen T., Berry F., Polmar N.: *War in the Gulf*, Turner Publishing, Georgia 1991.
- [3] Szlachta A.: *Logistycy wojskowi w procesie profesjonalizacji*, Polska Zbrojna nr 2/2010, (PLog 2/2010).
- [4] Regulamin Działań Wojsk Lądowych, Warszawa 2008.
- [5] Zasady i polityka NATO w zakresie transportu i ruchu wojsk MC 336/2.
- [6] Kubiak K.: *Transport wojsk i ładunków wojskowych drogą morską przy użyciu statków handlowych*, Warszawa 2003, AON.
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego Dz. U. z dnia 3 sierpnia 2005 r.
- [8] Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, z dnia 1 listopada 1974 r. w Londynie, zwana Konwencją SOLAS, Dz. U. z 1984 Nr 61 poz. 318.
- [9] Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim Dz. U. z 2000 Nr 109 poz. 1156.
- [10] pod red. Łączyński B.: *Przewozy Morskie*, Gdynia 2007, AM w Gdyni.
- [11] Salomon A.: *Spedycja w handlu morskim. Procedury i Dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- [12] Nowak E.: *Logistyka wojskowa – zarys teorii*, AON, Warszawa 2000.
- [13] Milewski R.: *Planowanie procesów ładunkowych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w ruchu morskim*, Zeszyty Naukowe WSOWL Nr 4 (158) 2010.
- [14] ROZKAZ Nr 812/Log/P4 SZEFA SZTABU GENERALNEGO WP z dnia 9 sierpnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej *Instrukcji o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem morskim DD/4.4.3.*
- [15] Milewski R.: *Wykorzystanie środków transportu morskiego*, Materiały Konferencyjne – Eksplolog 2008 pod red. Kowalskiego K., Wrocław 2008.
- [16] Różycki M.: *10 przykazań właściwego zabezpieczenia ładunku w transporcie drogowym*, Katowice 2005.