

Marek BENEĆ*
Tomasz SMAL

*„Siły Zbrojne NATO powinny być zdolne
do przetrzutu tam gdzie są potrzebne”*

Sekretarz Generalny NATO
Lord Robertson

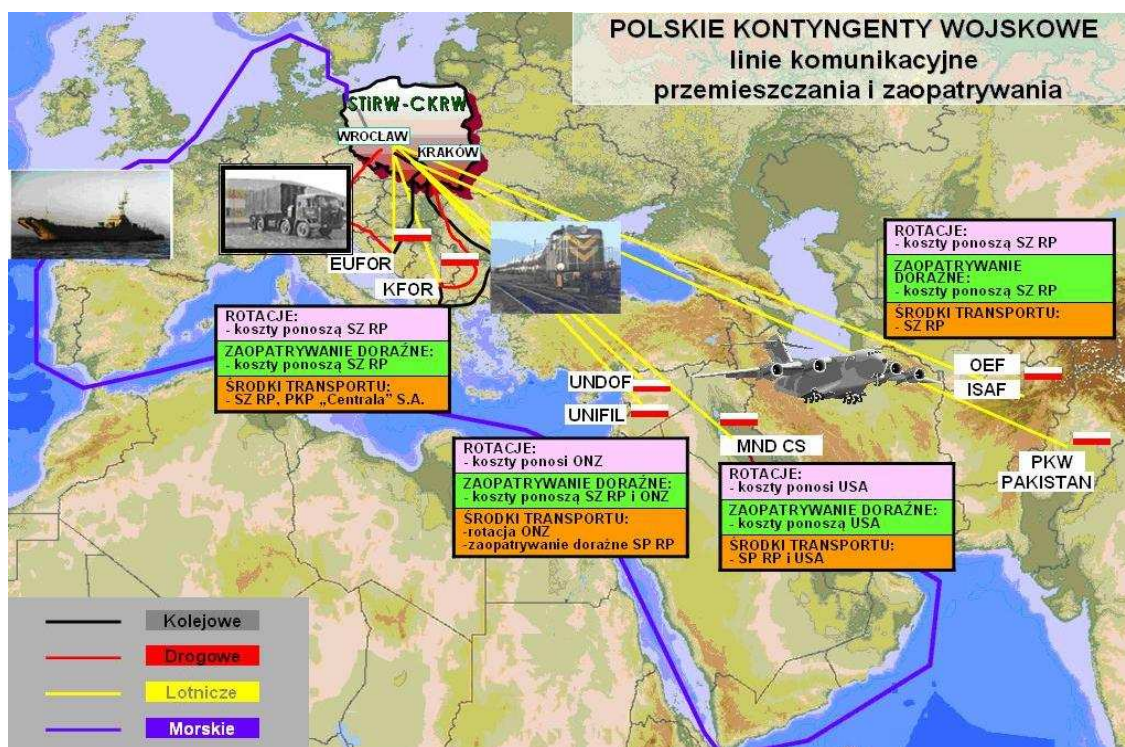
WOJSKOWY TRANSPORT STRATEGICZNY JAKO WYZWANIE DLA SIŁ ZBROJNYCH RP

Posiadanie możliwości przemieszczenia sił w odpowiednim czasie, między innymi poprzez międzynarodową współpracę w celu podjęcia pełnego zakresu funkcji i zadań Sojuszu Północnoatlantyckiego (NATO) jest istotne ze względu na jego wojskową wiarygodność. Realizacja zadań kolektywnej obrony wymaga zdolności do przemieszczenia sił wewnątrz i pomiędzy teatrami działań, włącznie z przemieszczaniem transatlantyckim. Operacje reagowania kryzysowego wymuszają posiadanie zdolności przetrzutu i wsparcia sił poza terytorium NATO. Potrzeba strategicznej mobilności dotyczy wszystkich sił zdolnych do przemieszczenia (DF – Deployable Forces). Siły te obejmują: Siły Wysokiej Gotowości (HRF – High Readiness Forces) przeznaczone do udziału w operacjach reagowania kryzysowego o ograniczonej skali, Siły Niższej Gotowości (LRF – Lower Readiness Forces) przewidziane do rotacji i zaopatrywania oraz wszystkie kategorie sił w ramach większych przemieszczeń. Potrzeba strategicznej mobilności dotyczy także ruchu i transportu niezbędnego do zapewnienia możliwości prowadzenia operacji.

Biorąc pod uwagę słowa Sekretarza Generalnego NATO Japea de Hoopa Scheffera wypowiedziane w dniu 28 kwietnia 2004r. podczas otwarcia wiosennej sesji Rady Sojuszu, „...*Dzisiaj potrzebujemy sił lekkich, mobilnych i zdolnych do podjęcia szerokiego spektrum misji Sojuszu: sił zdolnych do szybkiego przetrzutu na duże odległości - zdolnych do realizacji zadań w rejonie przeznaczenia tak długo jak trzeba. Stawia to przed logistyką wyzwania znacznie większe niż kiedykolwiek w przeszłości...*” oraz „...*wśród tych wszystkich inicjatyw transformacyjnych nie wszystkie elementy ulegają zmianie. Zdolność do przetrzutu i zapewnienia ciągłości wsparcia pozostaje*

* kpt. mgr Marek BENEĆ, ppłk dr inż. Tomasz SMAL – Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych

nadal fundamentem efektywności Sojuszu. Waszym zadaniem jest zapewnienie, iż transformacja logistyczna postępuje zgodnie z tym kierunkiem i zapewnia możliwość dostarczenia waszych wojsk w niezbędnym czasie i do wskazanego miejsca oraz, że operacyjne tempo ich działań będzie odpowiednio utrzymywane...” “...Dlatego też musimy się przyjrzeć poważnie zagadnieniu zdolności do przetrzutu oraz dostępności sił. Jeśli tego nie zrobimy, wkrótce osiągniemy punkt, w którym nasze polityczne zamiary wybiegać będą poza militarne zdolności... Dlatego chcę aby państwa poważnie podeszły do problemu reform. Oznacza to określone wydatki pozwalające nam szybko przetrzucić odpowiednie siły tam, gdzie są naprawdę potrzebne. ...” Siły Zbrojne RP potrzebują rozwiązań, które pozwoliłyby to zadanie zrealizować. Dotychczasowe doświadczenia zdobyte w trakcie przemieszczeń kontyngentów wojskowych, głównie do Iraku, udowodniły, iż stosowanie doraźnych metod zapewniających przetransportowanie kontyngentów jest rozwiązaniem nieracjonalnym i przez to niezbędne jest zapewnienie rozwiązań gwarantujących Siłom Zbrojnym RP zdolność do przemieszczania strategicznych kontyngentów wojskowych na odległe teatry działań drogą powietrzną i morską.



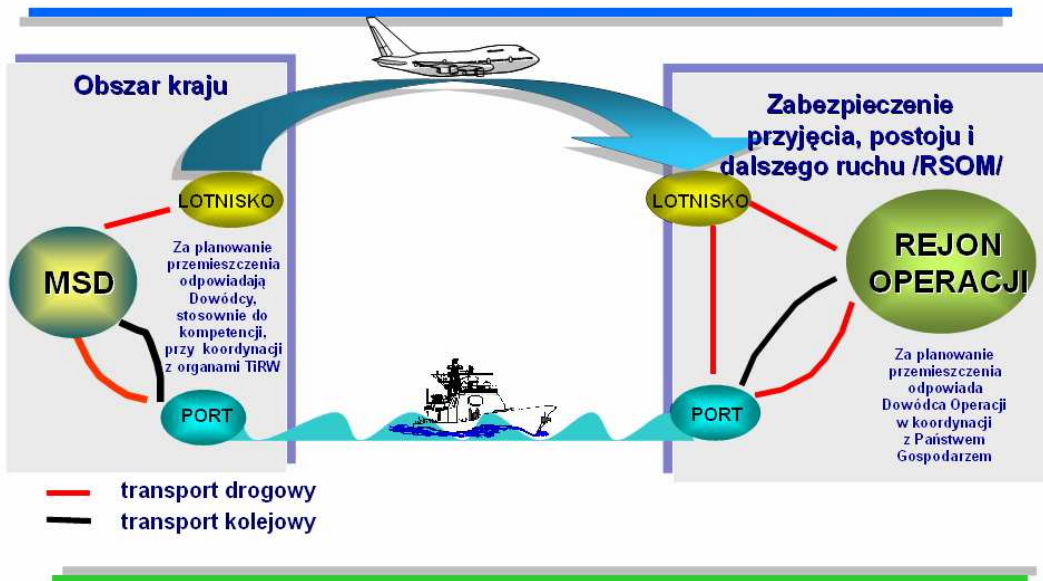
Rys. 1. Polskie Kontyngenty Wojskowe na teatrach działań

Źródło: STIRW CKRW Warszawa

Przemieszczenie wojsk – to zmiana lokalizacji stanu osobowego, uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia, powodowana potrzebami operacyjnymi, logistycznymi lub szkoleniowymi. Cel ten osiąga się poprzez przewóz środkami transportu lotniczego, morskogo lub lądowego oraz ruch (marsz) z wykorzystaniem etatowego sprzętu i uzbrojenia o własnym napędzie¹.

¹ Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem morskim DD/4.4.3

Ogólny model przemieszczenia strategicznego



Rys. 2. Ogólny model przemieszczenia strategicznego

Źródło: STiRW CKRW Warszawa

Struktura i zadania wojskowych organów transportu SZ RP

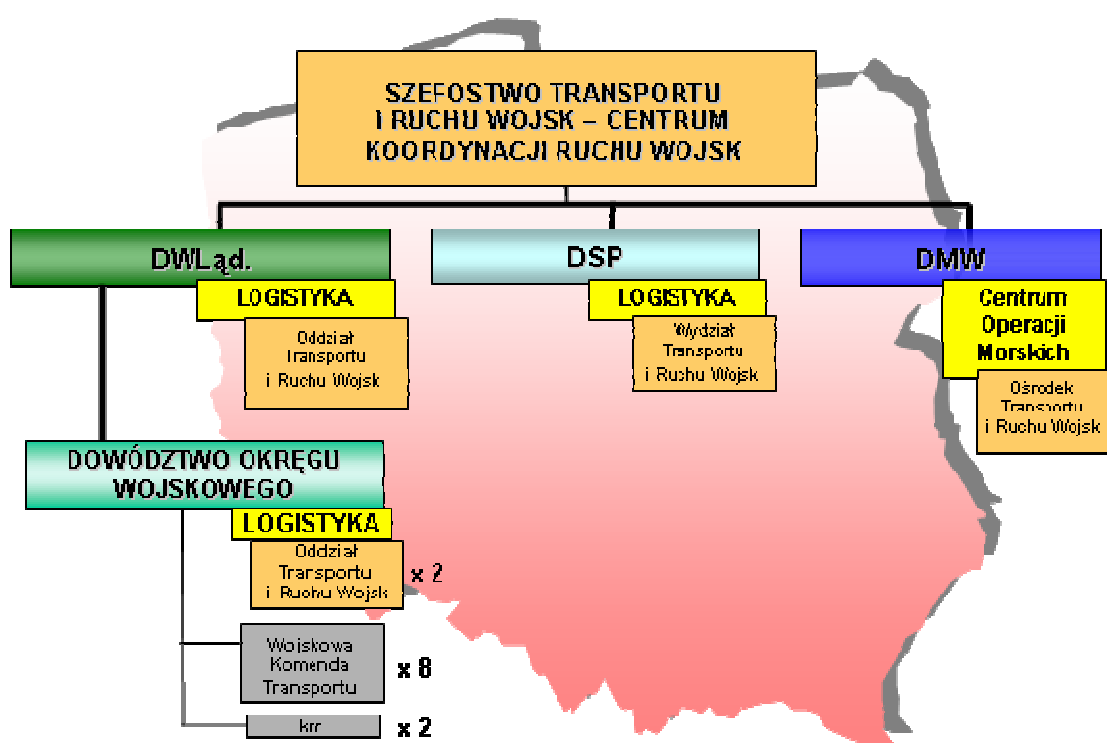
Wojskowe organy transportu stanowią podstawowy element systemu koordynacji, kierowania ruchem i transportem Sił Zbrojnych. Zasadniczym zadaniem wojskowych organów transportu SZ RP jest planowanie, organizowanie i kontrolowanie zadań zabezpieczenia transportowego działań wojsk².

Przez wojskowe organy transportu należy rozumieć:

- w Dowództwie Operacyjnym
 - Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk
- w Rodzajach Sił Zbrojnych:
 - Dowództwo Wojsk Lądowych,
 - Oddział Transportu i Ruchu Wojsk,
 - Dowództwo Sił Powietrznych,
 - Wydział Transportu i Ruchu Wojsk,
 - Dowództwo Marynarki Wojennej,
 - Ośrodek Transportu i Ruchu Wojsk.
- w Okręgach Wojskowych
 - Oddział Transportu i Ruchu Wojsk.

syg. Szef. Kom. 165/2006, s. 5.

² Kubiak K., *Transport wojsk i ładunków wojskowych drogą morską przy użyciu statków handlowych*, AON, 5498/03, Warszawa 2003, s.7.



Rys. 3. Struktura organizacyjna organów transportu i ruchu wojsk SZ RP

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z STiRW

W przypadku realizacji przemieszczenia Polskiego Kontyngentu Wojskowego na odległe teatry działań lub ewentualnych konfliktów zbrojnych na bazie wymienionych komórek organizacyjnych, formowane są specjalne organy (zespoły, grupy) ds. kierowania i kontroli ruchu wojsk.

Na szczeblu centralnym w Szefostwie Transportu i Ruchu Wojsk - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (CKRW), tworzy się centrum koordynacji, które w ramach posiadanych kompetencji kieruje i koordynuje ruchem wojsk na terenie kraju i poza jego granicami oraz sprawuje nadzór nad przestrzeganiem zasad zabezpieczenia transportowego sił zbrojnych własnych i innych państw oraz uzgadnia z właściwymi organami wojskowymi i cywilnymi plan przemieszczania wojsk. Na niższych szczeblach dowodzenia, w wyżej określonych przypadkach, tworzone są odpowiednie komórki zapewniające ciągłość realizacji przemieszczenia wojsk różnymi drogami. W Dowództwie Wojsk Lądowych tworzy się Zespół Kierowania Transportem Lądowym (ZKTL), w Dowództwie Marynarki Wojennej - Zespół Kierowania Transportem Morskim (ZKTM), a w Dowództwie Sił Powietrznych - Zespół Kierowania Transportem Powietrznym (ZKTP). W okręgach na bazie OTiRW tworzy się Grupy Kierowania Ruchem Wojsk (GKRW), a na bazie Wojskowych Komend Transportu Grupy Kontroli Ruchu (GKR) lokalizowane w portach lotniczych lub morskich oraz na przejściach granicznych. Głównym zadaniem GKR jest kierowanie, koordynacja oraz nadzór nad prawidłową realizacją załadunku stanów osobowych pododdziałów, UiSW oraz środków zaopatrzenia na środki transportu.

W celu zapewnienia przemieszczania wojsk organy transportu Sił Zbrojnych RP, stosownie do swoich kompetencji, planują i koordynują przemieszczania (transportem lądowym, powietrznym i morskim) polskich kontyngentów wojskowych wydzielonych do misji (operacji) poza granicami kraju.

Transport morski

Ze względu na duże koszty realizacji przemieszczenia wojsk transportem powietrznym, tą drogą transportowany jest jedynie stany osobowy wysyłanych pododdziałów. Sprzęt wojskowy oraz środki bojowe i materiałowe transportowane są drogą morską. Jak wskazują doświadczenia armii amerykańskiej, przerzut jednej tony amerykańskiej (907 kg) w trakcie wojny wietnamskiej transportem powietrznym kosztował 1417 USD, podczas gdy transportem morskim 73,5 USD³. Oznacza to, że koszt transportu wojsk i sprzętu drogą morską jest około 20 krotnie niższy od transportu powietrznego, a przy tym ma on charakter masowy.

Pozyskanie środków transportu morskiego może być zabezpieczone z następujących źródeł:

- 1) okręty transportowe Marynarki Wojennej RP;
- 2) okręty i statki transportowe sił zbrojnych innych państw – udostępnione na podstawie dwustronnych porozumień lub umów;
- 3) okręty wojenne lub cywilne statki transportowe pozyskiwane w drodze udziału Sił Zbrojnych RP w wielonarodowych programach NATO i Unii Europejskiej;
- 4) komercyjne statki cywilne czarterowane (kontraktowane) od polskich lub zagranicznych przewoźników morskich.⁴

Możliwości morskiego transportu strategicznego Marynarki Wojennej RP

Aktualnie Marynarka Wojenna RP posiada następujące okręty, które mogą zostać wykorzystane do realizacji zadań związanych z transportem morskim:

- ✓ 5 x okrętów transportowo – minowych;
- ✓ 1 x okręt wsparcia logistycznego.

Należy zauważyć, iż wykorzystanie okrętów transportowo-minowych poza obszarem morza Bałtyckiego jest utrudnione ze względu na mały zasięg tych jednostek - 1500 Mm/12 węzłów (tab. 1).

³ Kubiak K., *Transport wojsk i ładunków ...* op. cit., s. 11

⁴ *Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem morskim*, DD/4.4.3 syg. Szef. Kom. 165/2006, s.11



Rys. 4. Okręt transportowo-minowy ORP „Kraków”
 Źródło: <http://www.mw.mil.pl/index.php?akcja=lublin>

Tabela 1. Możliwości transportowe jednostek MW RP

Marynarka wojenna	Okręt transportowo - minowy	5 szt.	5 x 120 os = 600 os.	5 x 400 t = 2000 t.
	Okręt wsparcia logistycznego	1szt.	140 os.	100 t.
RAZEM		6 szt.	740 os.	2100 t.

W czasie pokoju wykorzystanie transportu morskiego do przerzutu jednostek SZ RP jest niewielkie. Ponieważ SZ RP posiadają ograniczoną ilość własnych środków do transportu morskiego (statki transportowo – minowe), istnieje potrzeba zapewnienia siłom zbrojnym możliwości dostępu i korzystania ze środków cywilnych.



Rys. 5 Okręt wsparcia logistycznego ORP "Konradmirał Xawery CZERNICKI"
 Źródło: <http://www.mw.mil.pl/index.php?akcja=czernicki>

Biorąc powyższe pod uwagę, Polska przystąpiła do dwóch wielonarodowych programów NATO dotyczących sposobów pozyskania środków transportu morskiego:

- ✓ Biuro Koordynacji Transportu Morskiego w Eindhoven, którego zadaniem jest koordynacja czarteru i wykorzystania transportu morskiego:
 - składka roczna na utrzymanie biura koordynacji – ok.12 000 EURO na państwo;
 - koszty transportu płacone przez kraj wykorzystujący jednostkę transportu pływającego.
- ✓ Ateńskie Międzynarodowe Biuro Koordynacji Transportu Morskiego:
 - oferta możliwości wykorzystania zdolności czarterowych floty handlowej Grecji dla celów strategicznego transportu morskiego:
 - zdolności czarterowe 135 okrętów;
 - czas pozyskania środków transportu 10 lub 30 dni;
 - kontraktowanie za pośrednictwem Centrum Koordynacji Transportu Morskiego w Atenach;
 - bez opłaty rocznej, koszty zaczynają być naliczane dopiero, gdy strona czarterująca jest uzgodniona, a okręt rozpoczął swą misję.

Rodzaje statków handlowych wykorzystywanych do transportu wojsk

Do wojskowych przewozów morskich najbardziej przydatnymi są:

- promy pasażersko – towarowe, rys. 6;



Dane techniczne:

- długość – 155 m,
- szerokość – 21,5 m,
- TEU – brak
- prędkość 16 węzłów,
- ilość pasażerów – 67 osób,
- linia ładunkowa:
 - kolej 615 m,
 - samochody 560 m.

Rys. 6 Prom pasażersko-towarowy „Jan Śniadecki”

Źródło: WKTr Szczecin

WOJSKOWY TRANSPORT STRATEGICZNY JAKO WYZWANIE...

- statki typu ro-ro (poziomego załadunku), rys. 7;



Dane techniczne:
- długość – 138 m,
- szerokość – 23m,
- TEU – 404
- prędkość 17,5 węzłów,
- ilość pasażerów – 12 osób,
- linia ładunkowa:
• samochody 1403 m.

Rys.7 Statek typu ro-ro „Inowrocław”

Źródło: WKTr Szczecin

- statki typu lo-lo (pionowego załadunku), rys. 8;



Dane techniczne:
- długość – 101 m,
- szerokość – 16 m,
- TEU – 381
- prędkość 15,5 węzłów,
- ilość pasażerów – brak,
- linia ładunkowa: brak.

Rys. 8 Kontenerowiec „Gdynia”

Źródło: WKTr Szczecin

- statki typu ro-pax, rys. 9.



Dane techniczne:
- długość – 152 m,
- szerokość – 20 m,
- TEU – 84
- prędkość - 22 węzły,
- ilość pasażerów – 900 osób,
- linia ładunkowa: 549 m.

Rys. 9 Statek typu ro-pax „King of Scandinavia”

Źródło: WKTr Szczecin

Załadunek okrętów transportowych oraz statków handlowych w zależności od ich budowy może być realizowany dwoma systemami:

- system pionowego załadunku nazywany systemem lo-lo (lift off - lift on), polegający na wykorzystaniu do załadunku pionowego urządzeń portowych takich jak, suwnice, żurawie oraz dźwigi portowe;
- system poziomego załadunku ro-ro (roll off - roll on), polegający na wprowadzaniu pojazdów i ładunków z nabrzeża poprzez składaną rampę rufową lub dziobową na pokład okrętu lub statku handlowego.

Okręty i statki typu lo-lo wykorzystywane są najczęściej do transportowania kontenerów ze środkami bojowymi i materiałowymi oraz spaletyzowanych jednostek ładunkowych, statki typu ro-ro wykorzystywane są do przewozu pojazdów i sprzętu wojskowego (kołowego i gąsienicowego) oraz kontenerów (rys. 10).



Rys.10 Sposoby załadunku statku handlowego

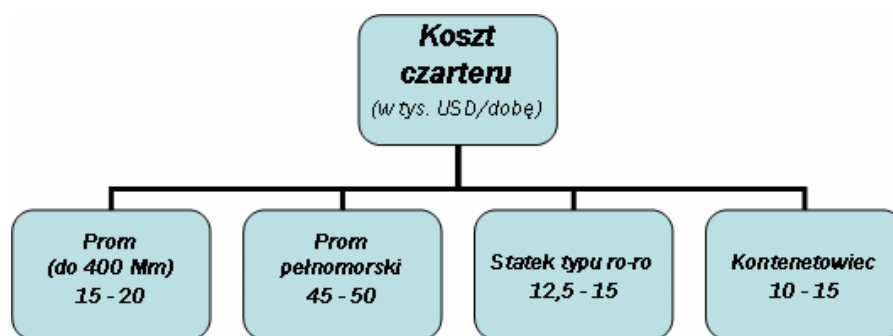
Źródło: WKTr Szczecin

Koszt czarteru

Całkowita suma przewozu drogą morską jest składową następujących kosztów:

- czarteru statku;
- kosztów paliwa;
- kosztów portowych (w porcie za i wyładowania);
- kosztów ubezpieczenia;
- kosztów zejścia statku (promu) z linii, jeżeli dany statek pływał w obsłudze liniowej.

Każdy z w/w kosztów jest uzależniony od wielkości i rodzaju statku, wielkości i rodzaju ładunku, czasu trwania czarteru (podróży), wartości ładunku, sytuacji międzynarodowej (rejonu niebezpiecznego, rejonu działań bojowych), a także armatora, który statek wyczarterowuje.



Rys. 11 Orientacyjne dobowe koszty czarteru w zależności od rodzaju statku

Źródło: Szefostwo Transportu i Przewozów Logistyki DMW

Załadunek statku

Z wojskowego punktu widzenia można wyróżnić dwa podstawowe sposoby załadowania statków handlowych:

- desantowy - polegający na tym, iż na jeden statek okrętowany jest całkowicie ukompletowany pododdział,
- frachtowy - polegający na maksymalnym wykorzystaniu pojemności ładunkowej pozostających w dyspozycji statków, możliwy jest wówczas oddzielny przewóz stanów osobowych, sprzętu i zapasów.

Sposób desantowy stosowany jest wówczas, gdy dąży się do maksymalnego skrócenia czasu między wyokrętowaniem wojsk, a wprowadzeniem ich do działań. Bardzo ważną rolę odgrywa wówczas kolejność załadunku - jako ostatni powinien być ładowany ten sprzęt, którego użycie na lądzie planowane jest w pierwszej kolejności. Wadą tego sposobu jest niepełne wykorzystanie pojemności ładunkowej statku. Doświadczenia II wojny światowej wskazują, że przy sposobie desantowym wyzyskuje się ją w nie więcej niż 50 %.

Sposób frachtowy stosowany jest wówczas, gdy po osiągnięciu portu docelowego możliwe jest przeznaczenie dłuższego czasu na odzyskanie przez transportowane siły gotowości bojowej. O kolejności załadunku decydują wówczas wyłącznie gabaryty sprzętu, który jest rozmieszczany w sposób umożliwiający optymalne wypełnienie przestrzeni ładunkowej. Zazwyczaj, stosując frachtowy sposób załadunku, przewieźć można o 40 - 50 % więcej ładunku niż stosując ładowanie desantowe.

Wybór sposobu załadowania, wynikający w zasadniczej mierze z sytuacji wojskowo - politycznej w rejonie docelowym, determinuje więc każdorazowo zapotrzebowanie na tonaż. Dowództwa i sztaby planujące transport morski powinny więc powiadamiać komórkę odpowiedzialną na pozyskiwanie tonażu nie tylko o ilości przewidzianych do transportu żołnierzy i sprzętu, ale również, jakim sposobem będzie prowadzony załadunek⁵.

Transport powietrzny

Transport powietrzny obok transportu morskiego jest podstawowym rodzajem transportu strategicznego. Najważniejszą zaletą transportu powietrznego jest krótki czas

⁵ Kubiak K., *Transport wojsk i ładunków ...* op. cit., s. 18.

realizacji przemieszczenia, zaś wadą duże koszty. Zgodnie z przyjętymi zasadami NATO tą drogą transportowane są stany osobowe pododdziałów oraz doraźnie uzupełniane są środki zaopatrzenia.

Pozyskanie środków transportu powietrznego może być zabezpieczone z następujących źródeł:

- 1) samoloty Sił Powietrznych RP;
- 2) samoloty pasażerskie i transportowe sił zbrojnych innych państw – udostępnione na podstawie dwustronnych porozumień lub umów;
- 3) samoloty transportowe pozyskiwane w drodze udziału Sił Zbrojnych RP w wielonarodowych programach NATO i Unii Europejskiej;
- 4) komercyjne samoloty cywilne czarterowane (kontraktowane) od polskich lub zagranicznych przewoźników lotniczych.



Rys. 12. Samolot CASA-295

Źródło: STiRW CKRW Warszawa

Tabela 2. Możliwości ładunkowe samolotu CASA-295

Lp.	Rodzaj ładunku	CASA-295
1.	Samochód HONKER	2 (z częściowo zdemontowanym dachem)
2.	Samochód HMMV	-
3.	Transporter BRDM	-
4.	Samochód STAR 266	-
5.	Kontener 20'	-
6.	Liczba osób	75
7.	Liczba spadochroniarzy	48

Źródło: STiRW CKRW Warszawa

Siły Powietrzne SZ RP posiadają ograniczone możliwości transportowe (1 x kompania zmechanizowana lub ekwiwalent). Aktualnie na wyposażeniu lotnictwa SZ RP znajdują się:

WOJSKOWY TRANSPORT STRATEGICZNY JAKO WYZWANIE...

- 8 X CASA 295M (rys. 12);
- 2 X TU 154;
- 5 X AN 26.

Niewielkie możliwości ładunkowe samolotów typu CASA powodują, iż Siły Zbrojne RP zostały zmuszone do poszukiwania rozwiązań umożliwiających zabezpieczenie przerzutu strategicznego transportem powietrznym na teatry działań. Jednym z nich jest udział Polski w wielonarodowym programie NATO - SALIS (Strategic Air Lift Interim Solution). Jest to program doraźnego rozwiązania strategicznego transportu powietrznego (głównie dla ładunków ponadwymiarowych). Uczestnicząc w tym programie Polska, wykupiła 50 godzin lotu (opłacone w 100 %) i 69,7 godzin lotu rocznie (opłacone w 40 %) samolotów typu An-124-100 „Rusłan”.

Koszt związany w ww. programem wynosi około 1.400.000 euro, tj. 5,6 mln zł i obejmuje:

- koszty stałe programu (prowadzenie biura centrum koordynacji transportu lotniczego);
- obsługę kontraktu przez NAMSA;
- utrzymywanie samolotów w gotowości.



Rys.13. Samolot AN 124-100

Źródło: STiRW CKRW Warszawa

Tabela 3. Możliwości ładunkowe samolotu AN 124-100

Lp.	Rodzaj ładunku	AN 124-100
1.	Samochód HONKER	14
2.	Samochód HMMV	14
3.	Transporter BRDM	12
4.	Samochód STAR 266	10
5.	Kontener 20'	10
6.	Ilość osób	10 w wersji desantowej 88
7.	Ilość spadochroniarzy	-

Źródło: STiRW CKRW Warszawa

Załadunek i wyładunek stanu osobowego

Załadunek i wyładunek lotniczych przewozów pasażerskich PKW, w zależności od wymagań operacyjnych i możliwości logistycznych, prowadzi się na lotniskach wojskowych lub cywilnych portach lotniczych. Koordynatorem przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem załadunku i wyładunku pasażerskich przewozów PKW jest lotniskowa GKR (Grupa Kontroli Ruchu). Załadunek i wyładunek stanu osobowego PKW w przewozach pasażerskich organizuje się i prowadzi z zachowaniem następujących zasad:

- 1) termin i rejon dowozu na lotnisko załadowania powinien nastąpić nie później niż:
 - a) bagaż główny - na 6 godzin przed planowanym startem samolotu,
 - b) stan osobowy wyposażony w broń osobistą, bagaż podręczny (do ustalonego limitu ciężaru) – na 3 godziny przed planowanym startem samolotu;
- 2) na lotnisku załadowania prowadzona jest odprawa celna i graniczna stanu osobowego oraz bagaży;
- 3) przed załadunkiem do samolotu dowódca wylotu w obecności przedstawiciela lotniskowej GKR sprawdza listę pasażerów, kontroluje żołnierzy i personel cywilny w zakresie:
 - a) rozładowania i zabezpieczenia broni,
 - b) nieposiadania materiałów wybuchowych, amunicji i środków odurzających oraz potwierdza ww. czynność podpisem na zaświadczeniu dla kapitana statku powietrznego;
- 4) załadunek stanu osobowego powinien odbywać się po wyznaczonej trasie marszu. Stan osobowy w szyku zwartym wchodzi na pokład po trapie, rozpoczynając zajmowanie miejsc od tylnej części samolotu;
- 5) podczas wchodzenia na pokład samolotu do czasu zajęcia miejsca, broń musi być skierowana lufą w dół. Wsiadający muszą zwrócić uwagę, aby bronią lub bagażem podręcznym nie zranić innych osób lub nie spowodować uszkodzenia wyposażenia samolotu;
- 6) w czasie lotu broń powinna być ułożona na podłodze samolotu pod siedzeniami lub w miejscu wskazanym przez załogę, w taki sposób, aby każdy miał kontrolę nad swoją bronią;
- 7) całością rozmieszczania stanu osobowego na pokładzie kieruje dowódca wylotu pod fachowym nadzorem przedstawiciela lotniskowej GKR;
- 8) przed opuszczeniem samolotu należy upewnić się, że został zabrany cały bagaż podręczny, a wszystkie śmieci wyrzucić do pojemników⁶.

Za/wyładunek bagażu głównego prowadzi zespół ładunkowy (ZŁ) pod nadzorem lotniskowej GKR. Jeżeli na lotnisku za/wyładunku brak jest możliwości zapewnienia ZŁ, to ze składu przewożonego stanu osobowego dowódca wylotu wyznacza grupę żołnierzy do za/wyładunku bagażu głównego.

⁶ *Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym*, DD/4.4.2 syg. Szef. Kom. 166/2006, s.43

W przypadku określenia innych zasad przewozu w umowach z przewoźnikami cywilnymi lub wydzielającymi samoloty siłami zbrojnymi państw sojusznicznych, informacje w tym zakresie będą przekazywane jednostkom wysyłającym w wytycznych transportowych.

Załadunek uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia

Załadunek UiSW oraz środków zaopatrzenia na potrzeby PKW/PJW organizowany jest z reguły na lotniskach wojskowych, ale w szczególnych sytuacjach może być prowadzony w cywilnych portach lotniczych. Baza lotnicza wyznaczona do zabezpieczenia przewozów ładunków i mieszanych (towarowo-pasażerskich) na potrzeby PKW/PJW koordynuje na lotnisku załadowania całość przedsięwzięć związanych z załadunkiem samolotów transportowych. Ponadto wydziela specjalistyczny personel wojskowy lub cywilny do nadzoru fachowego i kontroli w zakresie właściwego przygotowania UiSW, środków zaopatrzenia i pasażerów do przewozu transportem lotniczym, a także niezbędne środki i sprzęt przeładunkowy⁷.

Na lotnisku załadowania obowiązują poniższe procedury przygotowania i prowadzenia załadunku UiSW oraz środków zaopatrzenia na potrzeby PKW/PJW w przewozach towarowych i mieszanych:

- 1) termin przybycia do strefy ześrodkowania jednostka wysyłająca uzgadnia z bazą lotniczą, jednak powinien nastąpić przed planowanym wylotem nie później niż:
 - a) dla środków zaopatrzenia – 5 dób,
 - b) dla UiSW – 3 doby,
 - c) dla pasażerów – 3 godziny;
- 2) w strefach kontroli i inspekcji ostatecznej pod fachowym nadzorem specjalistów bazy lotniczej wysyłające jednostki wojskowe prowadzą drugi etap przygotowania do przewozu transportem lotniczym, w tym:
 - a) kontrolowany jest stan przygotowania w etapie pierwszym, usuwane są stwierdzone usterki oraz ważenie i oznakowanie UiSW,
 - b) środki zaopatrzenia sprawdzane są pod względem poprawności zapakowania, oznakowania oraz wagi lub pakowane w opakowania zbiorcze i na palety lotnicze,
 - c) sprawdzana jest poprawność wykonania dokumentacji, a w razie potrzeby wykonywana jest dokumentacja zbiorcza na każdy samolot;
- 3) na podstawie otrzymanego planu przewozów lotniczych oraz priorytetów przewozu, baza lotnicza we współdziałaniu z lotniskową GKR, jednostką wysyłającą i przewoźnikiem, opracowuje plan rozmieszczenia ładunków na pokładzie każdego samolotu, a po wylądowaniu samolotu ostatecznie uzgadnia ww. plan z szefem załadunku (ang. LOAD MASTER);
- 4) w strefie inspekcji końcowej prowadzona jest ostateczna kontrola w zakresie dopuszczenia do przewozu, a także odprawa celna i graniczna UiSW, środków zaopatrzenia;
- 5) załadunek samolotów prowadzony jest w strefie ładunkowej;

⁷ Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia ..., op. cit., s.44

- 6) UiSW oraz środki zaopatrzenia zakwalifikowane do załadunku oraz po odprawie celnej i granicznej przekazywane są do strefy ładowania, w której mogą przebywać tylko wyznaczone osoby, kierowcy i operatorzy nieuczestniczący w załadunku wracają do strefy ześrodkowania.

Podsumowanie

Zmiany w środowisku bezpieczeństwa narodowego spowodowane powstaniem nowego typu zagrożeń, wyznaczyły nowe zadania i misje dla Sił Zbrojnych RP. Posiadanie możliwości przemieszczania wojsk w celu podjęcia pełnego zakresu funkcji i zadań jest kluczowe do zapewnienia efektywności przyszłych operacji narodowych i wielonarodowych.

Zdolność do transportu i ruchu wojsk dotyczy całego zakresu zadań SZ RP, w obecnym i przewidywanym środowisku bezpieczeństwa, ze szczególnym zwróceniem uwagi na poprawę współdziałania w ramach Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO). Realizacja zadań kolektywnej obrony oraz udział w operacjach pokojowych i misjach stabilizacyjnych poza granicami kraju wymaga zdolności do przemieszczenia sił wewnątrz i poza terytorium Sojuszu.