



You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice

Title: Transport kolejowy wojsk obcych na terytorium RP w świetle prawa międzynarodowego

Author: Jacek Barcik, Piotr Czech

Citation style: Barcik Jacek, Czech Piotr. (2014). Transport kolejowy wojsk obcych na terytorium RP w świetle prawa międzynarodowego. "Logistyka" (2014, nr 3, s. 353-359).



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

BARCIK Jacek¹
CZECH Piotr²

Transport kolejowy wojsk obcych na terytorium RP w świetle prawa międzynarodowego

WSTĘP

Uczestnictwo Polski w systemie współpracy międzysojuszniczej w ramach NATO powoduje konieczność przyjmowania regulacji prawnych, które m.in. wymuszają koordynowanie działań w odniesieniu do transportu kolejowego. Artykuł ma na celu wskazanie podstawowych aktów prawnych w analizowanej materii i naszkicowanie zasad wykonywania wojskowego transportu kolejowego przez obce siły zbrojne w Polsce. Nie jest zamierzeniem autorów szczegółowe omawianie wszystkich zagadnień wiążących się z tym rodzajem transportu, dlatego też nie poruszono np. kwestii organizacji załadunku i wyładunku, czy dokumentów przewozowych.

1. RYS HISTORYCZNY

Problem transportu kolejowego wojsk obcych przez terytorium RP pojawił się już w okresie międzywojennym. W związku z istnieniem „polskiego korytarza” zachodziła konieczność uregulowania tranzytu kolejowego wojsk niemieckich z Prus Wschodnich do reszty Rzeszy. Uczyniono to przyjmując konwencję dodatkową między Polską a Niemcami z dn. 13 lutego 1933 r. dotyczącą uregulowania transportów wojskowych, przewidzianych w artykule 109, ustęp 1, zdanie 2 konwencji między Polską a Niemcami w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi i resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r. [1]. Przewidywała ona w art. 1 roczny limit tranzytowy, pozwalając na kursowanie 35 pociągów w roku, w każdym kierunku między Prusami Wschodnimi i resztą Niemiec w celu przewiezienia wojsk niemieckich i niemieckiego mienia wojskowego. W art. 2 sprecyzowano, iż ilość pociągów nie mogła w żadnym z kierunków przewyższać w ciągu jednego miesiąca liczby 15, ani w ciągu jednego dnia liczby 3.

W okresie powojennym transport wojskowy obcych sił przez terytorium RP zdeterminowany jest przede wszystkim udziałem naszego państwa w sojuszach obronnych i wymaganiami sojuszniczej polityki obronnej. Kwestia powyższa uregulowana została w okresie obowiązywania Układu Warszawskiego (1955-1991). Jeszcze przed formalnym powstaniem Układu, bo w 1954 r., Polska zawarła z ZSRR Protokół dotyczący „Przepisów o przewozach wojskowych dla wojsk radzieckich na kolejach PRL” [5]. Wprowadzał on w życie stosowne przepisy, które zastąpiły poprzednio obowiązujące Przepisy o przewozach wojskowych obowiązujące, w drodze porozumienia międzynarodowego, od 1945 r. W późniejszych latach omawiana problematyka kilkakrotnie stawała się przedmiotem, nieobowiązujących już dziś, dwustronnych polsko-sowieckich regulacji traktatowych, dla których podstawę stanowiły art. 5 i 15 Umowy z 1956 r. między Rządem PRL a Rządem ZSRR o statusie prawnym wojsk radzieckich czasowo stacjonowanych w Polsce [18]. Przewidywały one zawieranie odrębnych porozumień m.in. w odniesieniu do trybu wjazdu i wyjazdu radzieckich jednostek wojskowych z Polski, a także określenia dróg komunikacyjnych, terminów, porządku i warunków opłat tranzytowych przewozów wojsk radzieckich i mienia wojskowego na i przez terytorium PRL. W ich wykonaniu przyjęto m.in.: Protokół z 1958 r. między Rządem PRL a Rządem ZSRR w sprawie wprowadzenia w życie Przepisów o wojskowych przewozach na kolejach PRL dla wojsk radzieckich czasowo stacjonowanych w Polsce; Protokół z 1975 r. w sprawie trybu rozliczeń między Rządem PRL a Rządem ZSRR z tytułu płatności związanych z czasowym pobytem wojsk radzieckich na terytorium PRL [6] oraz Protokół z 1979 r. między Rządem PRL a Rządem

¹ Uniwersytet Śląski, Wydział Prawa i Administracji; 40-007 Katowice; ul. Bankowa 11B. Tel: + 48 32 359-15-55; jbar@poczta.onet.pl

² Politechnika Śląska w Gliwicach, Wydział Transportu; 40-019 Katowice; ul. Krasińskiego 8. Tel: + 48 32 603-42-30; piotr.czech@polsl.pl

ZSRR w sprawie rozliczeń związanych z przewozami dla wojsk radzieckich na kolejach PRL [7]. Umowy te regulowały m.in. stawki przewozowe (np. porozumienie z 1979 r. przyjęło dla wojskowych eszelonów sowieckich stawkę 0,131 rubla transferowego za każdy osiokilometr przebiegu na kolejach PRL) [12].

Wraz z rozpadem bloku sowieckiego Polska stanęła przed wyzwaniem związanym z wycofywaniem przez jej terytorium sił sowieckich stacjonujących do tej pory w NRD. Problem ten uregulowano w Umowie z 1992 r. między Rządem RP a Rządem Federacji Rosyjskiej o tranzycie przez terytorium RP wojsk Federacji Rosyjskiej wycofywanych z RFN [19]. Przewidziano dwa rodzaje tranzytu: kolejowy i powietrzny. W odniesieniu do tego pierwszego zdecydowano m.in. iż wielkość kolejowych przewozów tranzytowych do zakończenia wycofywania może dochodzić do 12 pociągów na dobę (dopuszczono jednak ewentualność zwiększenia tej liczby). W świetle umowy strona polska mogła sprawdzać na granicy środki transportu i ładunki pod względem ich ciężaru i gabarytów.

2. AKTUALNE PODSTAWY PRAWNE WYKONYWANIA TRANSPORTU

Współcześnie transport wojskowy, i to zarówno wojsk obcych przez polskie terytorium, jak i Sił Zbrojnych RP uwarunkowany jest stanem polskich zobowiązań międzynarodowych. Zasadnicze znaczenie posiada fakt członkostwa Polski w Sojuszu Północnoatlantyckim, i wynikająca z niego konieczność przestrzegania regulacji przyjmowanych w ramach tej organizacji. Rozwój zdolności wojskowych Unii Europejskiej powoduje, że także w ramach Wspólnej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony UE przyjmowane są stosowne unormowania. Spośród przepisów związanych z wojskowym transportem kolejowym należy wyróżnić:

1. Wielostronne umowy międzynarodowe dotyczące współpracy wojskowej. Do tej grupy przepisów zalicza się:
 - a) Umowa między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotycząca statusu ich sił zbrojnych, sporządzona w Londynie dnia 19 czerwca 1951 r. (Dz.U.00.21.257), zwana także umową NATO SOFA (*North Atlantic Treaty Organisation Status Of Forces Agreement*) [15];
 - b) Porozumienie pomiędzy Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej w odniesieniu do statusu wojskowego i cywilnego personelu delegowanego do instytucji Unii Europejskiej, sztabów i sił które mogą być dostępne dla Unii Europejskiej w kontekście przygotowania i wykonywania zadań związanych z art. 17(2) Traktatu o Unii Europejskiej, włączając ćwiczenia, oraz wojskowego i cywilnego personelu Państw Członkowskich oddanego do dyspozycji Unii Europejskiej do działania w tym kontekście (EU SOFA) (OJ C 321/6 z 31.12.2003). Reguluje ono m.in. status personelu wojskowego jednego państwa członkowskiego działającego pod auspicjami UE i przebywającego w innym państwie członkowskim Unii. Porozumienie wzorowane jest na umowie NATO SOFA, stąd określa się go często mianem EU SOFA (*European Union Status Of Forces Agreement*) [4];
 - c) Umowa między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego a innymi państwami uczestniczącymi w Partnerstwie dla Pokoju, dotycząca statusu ich sił zbrojnych, oraz jej Protokół dodatkowy (Dz.U.1998.97.605; zwana niekiedy PdP SOFA) [14].
2. Dwustronne umowy międzynarodowe dotyczące współpracy wojskowej. Należy wśród nich wymienić przede wszystkim:
 - a) Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o statusie sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, podpisaną w Warszawie dnia 11 grudnia 2009 r. (Dz.U.10.66.422), zwaną także umową SOFA Supplemental, gdyż uszczegółowia ona postanowienia umowy NATO SOFA, w odniesieniu do wojsk amerykańskich przebywających w Polsce [17];
 - b) Umowę między Rządem RP a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o czasowym pobycie członków sił zbrojnych RP i członków sił zbrojnych RFN na terytorium drugiego państwa (Dz.U.2002.206.1750) [16].

3. Umowy międzynarodowe z zakresu kolejnictwa. Do wojskowego transportu kolejowego znajdują także zastosowanie przepisy wiążących RP umów międzynarodowych z zakresu kolejnictwa. Przede wszystkim należy wymienić Konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF z 1980 r. (w brzmieniu nadanym protokołem z 1999 r. Dz.U.07.100.674 j.t.) [2] wraz z załącznikami do konwencji (zwłaszcza załącznikiem A „Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami” – w skrócie określane jako: CIV; załącznikiem B „Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami” – w skrócie określane jako: CIM i; załącznikiem C „Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych” – w skrócie określane jako: RID). Stosowana jest także Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) (Dz.U.89.42.231 zał.) [13] oraz Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach (Dz.U.84.24.118 zał.) [3].
4. Porozumienia standaryzacyjne i regulacje NATO. Przemieszczanie się sił zbrojnych w ramach Sojuszu Północnoatlantyckiego realizowane jest na podstawie, nie będących formalnie źródłami prawa międzynarodowego, wdrożonych porozumień standaryzacyjnych NATO (tzw. STANAGI – np. STANAG 2468 „techniczne aspekty przewozu materiałów wojskowych koleją” – AmovP-4) [11]. W ramach NATO obowiązuje Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk AJP 4.4(A) [10].
5. Przepisy powszechnie obowiązującego prawa polskiego zawarte w ustawach i rozporządzeniach. Pierwszoplanowe znaczenie ma ustawa z dnia 23 września 1999 r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium (Dz.U.99.93.1063) [20]. Fragmentaryczne regulacje, dotyczące linii kolejowych o znaczeniu obronnym, znaleźć można także w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.07.16.94 j.t.) [21]. Specyfika wojskowego transportu kolejowego powoduje natomiast, że wyraźnie wyłączono zastosowanie do niego przepisów ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz.U.04.97.962). Spośród właściwych rozporządzeń wymienić należy m.in.: rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie zasad współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa (Dz.U.04.95.952) [9]; rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U.10.164.1110); rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie form współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową (Dz.U.04.122.1270) [8]. Warto także zwrócić uwagę na Zarządzenie nr 23 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie planowania osłony technicznej sieci kolejowej o znaczeniu obronnym oraz technicznego zabezpieczenia masowych przewozów wojskowych transportem kolejowym (Dz.Urż.MTBiGM.2013.45).
6. Przepisy resortowe, obowiązujące jednostki podległe Ministerstwu Obrony Narodowej. Resortowy, choć praktycznie doniosły, charakter mają także instrukcje wydawane w formie rozkazu przez Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Spośród aktów wiążących jedynie jednostki podległe MON wyróżnić trzeba m.in.:
 - a) Regulamin Ogólny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej z 2009 r. (decyzja nr 188/MON Ministra Obrony Narodowej z 10 czerwca 2009 r., Szt. Gen. 1613/2009);
 - b) Doktrynę Transportu i Ruchu Wojsk Sił Zbrojnych RP (DD/4.4) (rozkaz nr 210/Log./DO Szefa Sztabu Generalnego WP z 5 marca 2007 r., Szef. Kom. 169/2007) stanowiącą narodowy, polski odpowiednik natowskiej Sojuszniczej Połączonej Doktryny Transportu i Ruchu Wojsk AJP 4.4(A);
 - c) Instrukcję o przewozach wojsk transportem kolejowym DD/4.4.1(A) (rozkaz nr 908/Log./IW SZ Szefa Sztabu Generalnego WP z 27 sierpnia 2007 r., Szef. Kom.171/2007);
 - d) Instrukcję o gospodarowaniu i eksploatacji wojskowych pojazdów kolejowych (DD/4.4.11) (rozkaz nr 964/LOG/DO Szefa Sztabu Generalnego WP z 27 września 2006 r., Szef. Kom. 167/2006);
 - e) Instrukcję o gospodarowaniu wojskowymi bocznkami kolejowymi (DD/4.4.9) (rozkaz nr 1170/Log Szefa Sztabu Generalnego WP z 6 listopada 2007 r., Szef. Kom. 172/2007).

7. Regulacje wewnętrzne Polskich Kolei Państwowych, czyli Regulamin przewozu przesyłek wojskowych przez PKP CARGO S.A. [138] i Taryfa PKP Cargo S.A. dla przesyłek wojskowych [139].
8. Cywilnoprawne umowy (kontrakty) zawierane przez siły zbrojne z przewoźnikami kolejowymi.

Reasumując, wojskowy transport kolejowy regulują przepisy umów międzynarodowych (tak wielostronnych, jak i dwustronnych), regulacje przyjmowane w ramach NATO i UE, polskie ustawy i rozporządzenia, akty obowiązujące w ramach Ministerstwa Obrony Narodowej, regulaminy PKP, a także cywilnoprawne umowy zawierane z przewoźnikami.

3. WARUNKI WYKONYWANIA PRZEWOZU KOLEJOWEGO

Współcześnie, przewozy wojsk obcych kolejami na terytorium RP odbywają się zasadniczo na takich samych zasadach jak przewozy Sił Zbrojnych RP. Szeroko rozumie się przy tym pojęcie „wojsk obcych” zaliczając do nich zarówno żołnierzy, jak i towarzyszący im personel cywilny państw obcych przebywający czasowo na terytorium Polski wraz z uzbrojeniem, sprzętem oraz środkami materiałowymi i technicznymi.

Warunkiem przemieszczenia się wojsk obcych przez terytorium polskie jest uzyskanie zgody właściwych władz RP. Wydaje ją zasadniczo Minister Obrony Narodowej. Może on jednak upoważnić Szefa Sztabu Generalnego, dowódcę rodzaju Sił Zbrojnych, Dowódcę Operacyjnego Sił Zbrojnych lub Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych do wyrażania zgody na przemieszczanie się przez terytorium RP pojedynczych wagonów kolejowych lub pociągów należących do wojsk obcych lub przewożących ładunki tych wojsk. Upoważnienie takie dla Szefa Sztabu Generalnego WP zostało wystawione w 2006 r. (zob.: Decyzja nr 65/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 23 lutego 2006 r. w sprawie wydawania zgody na przemieszczanie się wojsk obcych transportem lądowym przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.Urz.MON.2006.4.49)). Podkreślić należy, że upoważnienie nie obejmuje przypadków przemieszczeń wojsk obcych, na które udzielono zgody w odrębnym porozumieniu dotyczącym ćwiczeń lub szkoleń, zawartym z właściwymi organami państwa wysyłającego albo z organem organizacji międzynarodowej, pod którego dowództwem pozostają wojska obce.

Podstawą udzielenia zezwolenia jest wniosek właściwych organów państwa lub organizacji międzynarodowej, pod której dowództwem wojska obce pozostają. Powinien on zostać złożony na 30 dni przed planowanym przemieszczeniem na specjalnym formularzu. Wniosek taki kieruje się do Szefa Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (dalej: STiRW-CKRW), który realizuje czynności techniczne związane z wydawaniem zezwolenia.

W przypadku gdy liczebność przemieszczających się wojsk obcych przekracza tysiąc osób, o wydaniu zgody Minister Obrony Narodowej powinien niezwłocznie poinformować Radę Ministrów. Łączny okres pobytu wojsk obcych na obszarze RP nie może przekroczyć trzech miesięcy (dopuszczalne jest jednak wyznaczenie dłuższego okresu pobytu przez Radę Ministrów).

Istotny na gruncie nauki o wojskowości podział na wojskowy transport operacyjny (pod tym pojęciem rozumie się całopociągowy skład lub grupę wagonów użytych do przewozu oddziału lub pododdziału wojskowego wraz z wyposażeniem. Za transport operacyjny uważa się także: pociąg sanitarny, dezynfekcyjny lub z uzbrojeniem i sprzętem wojskowym) i wojskowy transport zaopatrzenia (jest to całopociągowy skład wagonów, grupa wagonów lub wagony pojedyncze, użyte do przewozu zaopatrzenia, a w szczególności: uzbrojenia, amunicji, żywności, materiałów pędnych i smarów lub innych ładunków stanowiących własność wojska) pozbawiony jest znaczenia prawnego. Regulacje prawne nie czynią pomiędzy nimi rozróżnienia, w obu przypadkach wymagając zgody władz państwa przyjmującego na przemieszczenie i pobyt obcych wojsk. W wypadku jej uzyskania wojska te obowiązane są do przestrzegania na terytorium RP prawa polskiego oraz wiążących RP zobowiązań międzynarodowych.

Ważne znaczenie ma ustalenie szczegółowych zasad przewozu dotyczących takich kwestii, jak m.in.: wymogi techniczne dotyczące taboru kolejowego, czy wysokość opłat za użytkowanie

infrastruktury kolejowej. Wiążące Polskę dwustronne umowy międzynarodowe przewidują w tym zakresie zawieranie przez właściwe organy obcych państw cywilnoprawnych umów z przewoźnikami. Przykładowo, umowa SOFA Supplemental w art. 12 ust. 5 stanowi, że użytkowanie kolei w Polsce odbywać się będzie zgodnie z porozumieniami między przedsiębiorstwami kolejowymi a siłami zbrojnymi Stanów Zjednoczonych. Na wniosek sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych, organy wojskowe Rzeczypospolitej Polskiej udzielają pomocy w zawarciu takich porozumień. Podobne, choć nie identyczne rozwiązanie przyjęła umowa RP-RFN w art. 10 ust. 4. Zgodnie z tym przepisem w razie konieczności przewozu członków sił zbrojnych oraz sprzętu wojskowego Polski albo RFN własnymi wagonami towarowymi i pasażerskimi na terytorium drugiego państwa mają być zawierane porozumienia pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi z udziałem organów wojskowych obu państw. Określają one także kwestie użytkowania infrastruktury kolejowej. W przypadku, gdy w odniesieniu do taboru kolejowego państwa wysyłającego zajdzie konieczność odstąpienia od przepisów prawa państwa przyjmującego, dotyczących wymogów w zakresie konstrukcji, wyposażenia i eksploatacji, przedsiębiorstwo kolejowe państwa wysyłającego musi złożyć w administracji kolejowej państwa przyjmującego wniosek o wydanie koniecznych zezwoleń.

W razie korzystania przez obce wojska z polskiego poligonu do opłat wnoszonych z tytułu udostępnienia poligonu wlicza się koszty związane z przewozem wojsk obcych od granicy państwowej RP do poligonu wojskowego i z powrotem, ustalone przez ministra właściwego do spraw transportu, z udziałem przewoźnika oraz odpowiednio zarządcy linii kolejowych. Opłaty z tytułu przewoźnego oraz korzystania z cywilnej i wojskowej infrastruktury transportowej pokrywają realizujące przewóz wojska obce, na zasadach określonych w zawartych umowach lub kontraktach z przewoźnikami i właścicielami infrastruktury.

Przewóz wojsk obcych przez terytorium RP koordynuje STiRW-CKRW podległe Ministrowi Obrony Narodowej. Pełni ono zarazem rolę narodowego punktu kontaktowego dla natowskiego Sojuszniczego Centrum Koordynacji Transportu i Ruchu Wojsk (*Allied Movement Coordination Centre – AMCC*) oraz narodowych Centrów Koordynacji Ruchu Wojsk (*National Movement Coordination Centre – NMCC*) innych państw. Do jego zadań należy m.in.: uzgadnianie z państwami sąsiednimi przekraczania przez transporty kolejowe wojsk obcych granicy państwowej RP; koordynowanie oraz kierowanie przewozami kolejowymi wojsk własnych i państw obcych na terytorium RP; określanie zadań wymaganych do realizacji przez rodzaje sił zbrojnych w zakresie zabezpieczenia przewozów kolejowych wojsk własnych i obcych.

Możliwe jest wykonywanie przez obce wojska przewozu kombinowanego drogowo-kolejowego, czyli przewozu na terytorium RP środkami transportu co najmniej dwóch gałęzi transportu, np. transportu kolejowego i drogowego.

WNIOSKI

Reasumując, przepisy regulujące przemieszczanie wojsk obcych przez terytorium RP są kompromisem pomiędzy interesami państwa polskiego wynikającymi z zasady zwierzchnictwa terytorialnego, a nakazami lojalnej współpracy sojuszniczej. Wymóg uzyskania zgody na przemieszczenie pozwala limitować dostęp do polskiego terytorium, podobnie jak obowiązek przestrzegania prawa polskiego przez obce wojska zabezpiecza polską zwierzchność nad terytorium RP. Z kolei kontrola przemieszczenia realizowana jest w koordynacji z organami sojusznicznymi, zapewniając niezbędny stopień współpracy. Obok tej sfery publicznej pojawia się tu także sfera prywatna, wiążąca się z interesami przewoźników kolejowych. Słusznie przyjęto rozwiązanie polegające na zawieraniu cywilnoprawnych umów z przewoźnikami. Pozwala to wynegocjować przewoźnikom najkorzystniejsze dla nich warunki przewozu, czyniąc przewozy wojskowe przedsięwzięciem komercyjnym. Aby przewoźnik w toku negocjacji nie był słabszym partnerem, umowy międzynarodowe przewidują asystę organów obu państw przy zawieraniu takich kontraktów.

Streszczenie

Artykuł analizuje podstawy prawne wykonywania wojskowego transportu kolejowego wojsk obcych w świetle wiążących Polskę zobowiązań międzynarodowych. W pierwszej kolejności przybliżono historyczne podstawy prawnomiędzynarodowe realizacji wojskowego transportu kolejowego. Następnie zidentyfikowano najważniejsze akty prawa międzynarodowego aktualnie wiążące Rzeczpospolitą Polską. W dalszej kolejności omówiono warunki wykonywania obcych wojskowych przewozów kolejowych na terytorium Polski. Prace zamykają krótkie wnioski.

Rail transport of foreign troops on the territory of the Republic of Poland in the light of international law

Abstract

The article analyzes the legal basis for the exercise of military rail transport of foreign troops in the light of international obligations binding Poland. First part concentrates on historical international legal regulations in the area of military rail transport. Then, the most important international agreements actually binding Poland were identified. Subsequently, conditions for the exercise of foreign military railway transport on the Polish territory were discussed. The last part of article contains brief conclusions.

BIBLIOGRAFIA

1. Konwencja dodatkowa między Polską a Niemcami z dn. 13 lutego 1933 r. dotycząca uregulowania transportów wojskowych, przewidzianych w artykule 109, ustęp 1, zdanie 2 konwencji między Polską a Niemcami w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi i resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r. (Dz.U.1934.61.516).
2. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF z 1980 r. (w brzmieniu nadanym protokołem z 1999 r. Dz.U.07.100.674 j.t.) wraz z załącznikami do konwencji
3. Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach (Dz.U.84.24.118 zał.).
4. Porozumienie pomiędzy Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej w odniesieniu do statusu wojskowego i cywilnego personelu delegowanego do instytucji Unii Europejskiej, sztabów i sił które mogą być dostępne dla Unii Europejskiej w kontekście przygotowania i wykonywania zadań związanych z art. 17(2) Traktatu o Unii Europejskiej, włączając ćwiczenia, oraz wojskowego i cywilnego personelu Państw Członkowskich oddanego do dyspozycji Unii Europejskiej do działania w tym kontekście (EU SOFA) (OJ C 321/6 z 31.12.2003).
5. Protokół dotyczący „Przepisów o przewozach wojskowych dla wojsk radzieckich na kolejach PRL”, [online]. [dostęp: 3.10.2013]. Dostępny w Internecie: <http://www.traktaty.msz.gov.pl/fd.aspx?f=P0000012686.pdf>
6. Protokół z 1975 r. w sprawie trybu rozliczeń między Rządem PRL a Rządem ZSRR z tytułu płatności związanych z czasowym pobytom wojsk radzieckich na terytorium PRL, [online]. [dostęp: 3.10.2013]. Dostępny w Internecie: <http://www.traktaty.msz.gov.pl/fd.aspx?f=P0000014166.pdf>
7. Protokół z 1979 r. między Rządem PRL a Rządem ZSRR w sprawie rozliczeń związanych z przewozami dla wojsk radzieckich na kolejach PRL, [online]. [dostęp: 3.10.2013]. Dostępny w Internecie: <http://www.traktaty.msz.gov.pl/fd.aspx?f=P0000012972.pdf>
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie form współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową (Dz.U.04.122.1270).
9. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie zasad współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa (Dz.U.04.95.952).
10. Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk AJP 4.4(A).
11. STANAG 2468 „techniczne aspekty przewozu materiałów wojskowych koleją” – AmovP-4).
12. Tucholski Z., Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego, technika w służbie doktryny. Instytut Historii Nauki PAN, Warszawa 2009.

13. Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) (Dz.U.89.42.231 zał.).
14. Umowa między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego a innymi państwami uczestniczącymi w Partnerstwie dla Pokoju, dotycząca statusu ich sił zbrojnych, oraz jej Protokół dodatkowy (Dz.U.1998.97.605; zwana niekiedy PdP SOFA).
15. Umowa między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotycząca statusu ich sił zbrojnych, sporządzona w Londynie dnia 19 czerwca 1951 r. (Dz.U.00.21.257), zwana także w skrócie umową NATO SOFA.
16. Umowa między Rządem RP a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o czasowym pobycie członków sił zbrojnych RP i członków sił zbrojnych RFN na terytorium drugiego państwa (Dz.U.2002.206.1750).
17. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o statusie sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, podpisana w Warszawie dnia 11 grudnia 2009 r. (Dz.U.10.66.422), zwana także umową SOFA Supplemental.
18. Umowa z 1956 r. między Rządem PRL a Rządem ZSRR o statusie prawnym wojsk radzieckich czasowo stacjonowanych w Polsce, [online]. [dostęp: 3.10.2013]. Dostępny w Internecie: <http://www.traktaty.msz.gov.pl/fd.aspx?f=P0000010459.pdf>
19. Umowa z 1992 r. między Rządem RP a Rządem Federacji Rosyjskiej o tranzycie przez terytorium RP wojsk Federacji Rosyjskiej wycofywanych z RFN, [online]. [dostęp: 3.10.2013]. Dostępny w Internecie: <http://www.traktaty.msz.gov.pl/fd.aspx?f=P0000007404.pdf>
20. Ustawa z dnia 23 września 1999 r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium (Dz.U.99.93.1063).
21. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.07.16.94 j.t.).