DOI: https://doi.org/10.34862/rbm.2021.1.6

Mariusz Majewski
Krajowa Administracja Skarbowa
mmajewski82@op.pl
https://orcid.org/0000-0002-0959-762X

Przemyt środków odurzających i substancji psychotropowych w przesyłkach skonteneryzowanych do portów morskich Unii Europejskiej na przykładzie kokainy

Abstrakt: Celem artykułu jest zbadanie zjawiska współczesnych metod przemytu środków odurzających i substancji psychotropowych do Unii Europejskiej na przykładzie kokainy z wykorzystaniem morskich przesyłek skonteneryzowanych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na metody typu rip-on/rip-off, która odgrywa kluczową rolę w transporcie kokainy z państw Ameryki Łacińskiej. Autor wykorzystał materiały i opracowania pozyskane w trakcie współpracy ze służbami zwalczającymi przestępczość narkotykową w największych portach morskich UE, takich jak: Rotterdam (Królestwo Niderlandów), Antwerpia (Belgia), Hawr (Francja) oraz Hamburg (Niemcy) w latach 2019–2020. Artykuł odpowiada na problem badawczy zawarty w pytaniu, jakie prawidłowości decydują o tym, że przesyłki skonteneryzowane i metoda przemytu rip-on/rip-off w transporcie morskim są najczęściej wykorzystywane przez międzynarodowe grupy przestępcze w aspekcie przemytu środków i substancji odurzających do portów morskich Unii Europejskiej. W artykule wykorzystano metodę analizy krytycznej (opracowań, raportów, artykułów naukowych, literatury przedmiotu oraz materiałów ze spotkań w ramach projektu UE Customs 2020). Autor przedstawia trzy główne tezy, które w jego ocenie przyczyniają się do wyboru tej metody: niskie koszty transportu przesyłek skonteneryzowanych, masowość, łatwość dostępu, niewielki odsetek szczegółowo przeprowadzanych kontroli podejmowanych przez służby graniczne, niedostateczne zabezpieczenie infrastruktury portowej w Ameryce Łacińskiej, ogólny dostęp do plomb spedycyjnych oraz łatwość ich sfałszowania. Artykuł jest uzupełnieniem literatury przedmiotu w kwestii sposobów przemytu środków odurzających do Unii Europejskiej.

Słowa kluczowe: przemyt, narkotyki, kontenery, rip-on/rip-off, plomby celne, Unia Europejska.

Smuggling Drugs and Psychotropic Substances in Containerized Shipments to European Union Seaports on the Example of Cocaine

Abstract: The aim of this article is to present the case on modern methods of smuggling narcotic drugs and psychotropic substances to the European Union. There is particular emphasis on rip-on

/ rip-off methods, which play a key role in transporting cocaine from Latin American countries via containerized sea shipments.

The author used materials and studies obtained through extensive research with the services working to combat drug crime at the largest seaports in the European Union, namely: Rotterdam (Netherlands), Antwerp (Belgium), Le Havre (France), and Hamburg (Germany) in 2019-2020. The article addresses the research problem of smuggling via maritime transport, most often used by international criminal groups to trafficking narcotic substances to the European Union. The paper presents the method of critical analysis (studies, reports, scientific articles, literature on the subject, and materials from meetings under the EU Customs 2020 project). The author presents three main theses which, in his opinion, contribute to the choice of the method: low transport costs of containerized shipments, mass volume, ease of access, a small percentage of detailed checks conducted by border services, insufficient security of port infrastructure in Latin America, unrestricted access to seals forwarding, and the ease of falsification. This article supplements the literature on the subject of the methods of drug smuggling into the European Union.

Keywords: smuggling, drugs, containers, rip-on / rip-off, customs seals, European Union.

Wstęp

Przemyt środków odurzających i substancji psychotropowych jest obecnie jednym z najważniejszych wyzwań, z jakimi mierzy się cała Europa, a tym samym i Unia Europejska (UE) (Komisja Europejska, 2020). Rynek narkotykowy to główne źródło dochodu zorganizowanych grup przestępczych, którego wartość szacuje się na kwotę 30 mld EUR rocznie (Europejskie Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomanii [EMCDDA], 2019). W dniu 24 lipca 2020 roku Komisja Europejska przedstawiła *Strategię bezpieczeństwa UE na lata 2020–2025* (*EU Security Union Strategy for the period 2020 to 2025*) (Komisja Europejska, 2020), w której obok strategicznych obszarów dla UE, takich jak środowisko bezpieczeństwa w przyszłości, zwalczanie ewoluujących zagrożeń oraz silny europejski ekosystem bezpieczeństwa, wymienia się także ochronę przed terroryzmem i przestępczością zorganizowaną, powiązaną z handlem narkotykami.

Proceder środków odurzających i substancji psychotropowych stwarza rozległe zagrożenia dla bezpieczeństwa wewnętrznego państw UE. Zagrożenia te obejmują następujące kwestie:

- zdrowotne – zażywanie substancji psychoaktywnych jest problemem, który niesie ze sobą koszty społeczne polegające m.in. na mniejszej aktywności społeczeństwa, pogarszającym się lub złym stanem zdrowia osób zażywających substancje zabronione, jak również wysokie koszty leczenia i rehabilitacji osób uzależnionych od narkotyków. Narkomania prowadzi także do zjawisk patologicznych wynikających z chęci zdobycia

narkotyku przez osobę uzależnioną, co negatywnie wpływa na jej relacje z najbliższymi.

- ekonomiczne – przemyt narkotyków ma wpływ na finanse państw UE oraz ich stabilność ekonomiczną. Państwa UE, zwalczając przestępczość narkotykową, ponoszą wysokie koszty związane z zakupem specjalistycznego sprzętu, finansowaniem szkoleń, programów wymiany dla funkcjonariuszy służb ochrony granic i służb specjalnych. Z budżetu państw unijnych finansowane są również ogólnokrajowe akcje edukacyjne oraz inne działania prewencyjne mające na celu informowanie społeczeństwa o konsekwencjach zażywania narkotyków. Problemem finansowym państw unijnych jest także legalizowanie („pranie") pieniędzy pochodzących z przestępstw związanych z nielegalnym obrotem środkami odurzającymi.
- polityczne – pieniądze, którymi dysponują grupy przestępcze, są wykorzystywane do korumpowania urzędników oraz funkcjonariuszy podejmujących decyzje związane z działaniami na rzecz zwalczania przestępczości wynikającej z handlu narkotykami.
- kryminalne – handel narkotykami sprzyja wzrostowi przestępczości. Dotyczy to głównie rywalizacji pomiędzy grupami przestępczymi o podział rynku i kontrolę nad portami morskimi, stanowiącymi punkt tranzytowy przemytu narkotyków. O powiązaniu przestępczości z narkomanią świadczy także liczba przestępstw dokonywanych w celu zdobycia pieniędzy na kolejną dawkę narkotyku.
- zagrożenie terrorystyczne – przemyt narkotyków to również współpraca międzynarodowych grup przestępczych zajmujących się handlem środkami odurzającymi oraz organizacji terrorystycznych. Proces ten można było początkowo zauważyć w Ameryce Łacińskiej – Kolumbii, gdzie organizacje partyzanckie, takie jak Rewolucyjne Siły Zbrojne Kolumbii – Armia Ludowa (*Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia – Ejército del Pueblo*, FARC – EP), ochraniały transporty kokainy oraz pola uprawne. Współczesne grupy terrorystyczne związane z ekstremizmem islamskim, jak np. Boko Haram w Nigerii, są zaangażowane w przemyt środków odurzających do UE, a dochód z tej działalności przeznaczają na zakup broni oraz organizację zamachów.

Transport drogą morską to najstarszy i najbardziej efektywny szlak komunikacyjny, zaś ukrywanie narkotyków przymocowanych do kadłubów statków, w ładunkach masowych, pustych przestrzeniach jednostek morskich oraz w przesyłkach skonteneryzowanych było problemem od lat i nadal stanowi wyzwanie zarówno dla służb granicznych, jak i przewoźników morskich. Transport morski jest bowiem odpowiedzialny za przewóz 90% towarów z całego świata (Gospodarka morska, 2020). Według danych opracowanych przez Konferencję Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (United Nations Conference on Trade and Development – UNACTD) ponad 811,2 mln TEU[1] kontenerów jest wysyłanych rocznie w ramach łańcucha dostaw (United Nations, 2019), z czego według szacunków Światowej Organizacji Celnej (World Customs Organization – WCO) rocznie kontrolowanych jest mniej niż 2% z nich. Sytuację pogarsza infiltracja logistycznych łańcuchów dostaw oraz dużych portów morskich przez zorganizowane grupy przestępcze, wskutek czego transport morski odgrywa kluczową rolę w przemycie środków odurzających i substancji psychotropowych do Unii Europejskiej w XXI wieku.

Przemyt kokainy do Unii Europejskiej

W kontekście globalnym państwa Unii Europejskiej są niezwykle ważnym miejscem transportu narkotyków pochodzących zarówno z produkcji krajowej, jak i z przemytu z innych regionów świata. Ameryka Łacińska, Azja Zachodnia i Południowa, Afryka Zachodnia i Północna są głównym źródłem naturalnych i nielegalnych narkotyków, takich jak opium, morfina, heroina, kodeina, marihuana, haszysz czy kokaina, wprowadzanych do Europy. Chiny oraz Indie odgrywają kluczową rolę w eksporcie nowych substancji psychoaktywnych, prekursorów narkotyków i powiązanych z nimi chemikaliów.

Dane opublikowane w *World Drug Report* przez Biuro ONZ ds. Narkotyków i Przestępczości (United Nation Office on Drugs and Crime [UNODC], 2020b) wskazują, że UE jest drugim co do wielkości rynkiem konsumenckim kokainy na świecie zaraz po Ameryce Północnej. Jednakże to w Europie ceny hurtowe za kilogram kokainy są wyższe i kształtują się na poziomie 42 000 USD w porównaniu z 28 000 USD w Stanach Zjednoczonych, co czyni rynek europejski obecnie znacznie atrakcyjniejszym dla grup przestępczych zajmujących się przemytem

[1] TEU – *twenty-foot equivalent unit* – jeden kontener ISO o długości 20 stóp odpowiada 1 TEU.

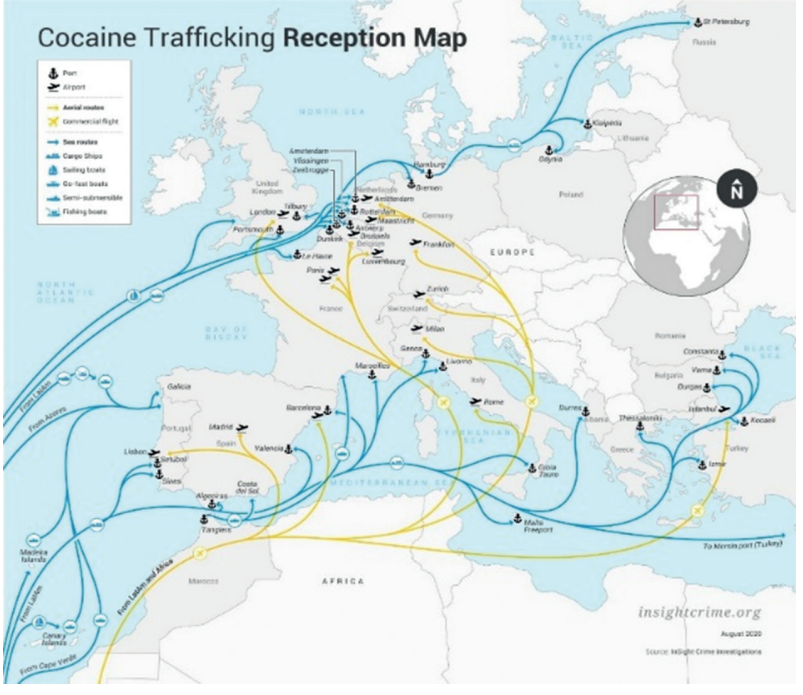
tego narkotyku. Według źródeł opublikowanych przez EMCDDA szacunkowa minimalna wartość detaliczna rynku kokainowego w UE w 2017 roku wyniosła 9,1 mld EUR (EMCDDA, 2019). Ta sama agencja unijna w opublikowanym raporcie *European Drug Report 2020: Trends and Developments* (EMCDDA, 2019) informuje, że w państwach Unii Europejskiej w 2018 roku dokonano około 1,3 mln zajęć środków odurzających, z czego: 40% ujawnień dotyczyło marihuany, 29% żywicy konopnej (haszysz), 10% kokainy i cracku, 6% amfetaminy, 5% heroiny, 3% MDMA, 2% rośliny konopi, a 6% pozostałych substancji. Przekładając ww. dane na rzeczywistą liczbę środków odurzających zatrzymanych w UE, w 2018 roku zajęto: 702 tony marihuany, 243 tony haszyszu, 182,4 tony kokainy, 15,3 tony amfetaminy, 2,2 tony MDMA oraz 28,3 tony heroiny.

Światowym liderem przemytu i dystrybucji kokainy na świecie są przede wszystkim południowoamerykańscy producenci z Kolumbii, a następnie Peru i Boliwii (EMCDDA, 2019). Przemyt tego narkotyku do Europy odbywa się w dwojaki sposób: drogą morską z wykorzystaniem statków handlowych, przesyłek skonteneryzowanych bądź też jednostek komercyjnych, takich jak jachty morskie czy kutry używane do połowu ryb. Wykorzystuje się także drogę lotniczą – poprzez prywatne lotniska, komercyjne samoloty bądź też opłacenie kurierów przewożących narkotyki w bagażach podręcznych lub we własnym przewodzie pokarmowym (połknięte kapsułki z kokainą – metoda ta nosi potoczną nazwę „na połyk" [UNODC, 2012]).

Raport Biura ONZ ds. Narkotyków i Przestępczości z maja 2020 r. pt. *COVID-19 and the drug supply chain: from production and trafficking to use* [UNODC, 2020a] wskazuje, że na świecie 88% kokainy jest transportowane drogą morską, 8% drogą lądową, zaś drogą lotniczą tylko 4%. W procesie przemytu kokainy do UE transport morski jest zatem głównym środkiem transportu, zaś miejscem nadania porty morskie państw Ameryki Łacińskiej.

Brazylia została zidentyfikowana jako główny kraj pomostowy dla kokainy docierającej do Europy. Państwo to graniczy z każdym z krajów produkujących kokainę: Kolumbią, Peru i Boliwią, zaś porty morskie tego kraju, jak np. port Santos w stanie São Paulo, stały się kluczowym punktem granicznym na szlaku handlu kokainą między krajami andyjskimi, które ją produkują. Jak wskazują raporty, w 2020 roku służby graniczne ujawniły w porcie Santos próby przemytu 20,5 tony kokainy (Federalna Policja Skarbowa Brazylii [gov.br], 2020), które były przeznaczone na rynek konsumencki w UE.

Rys. 1. Szlaki przemytu kokainy do Europy.



Źródło: McDermott, 2021.

Z uwagi na minimalne zabezpieczenia oraz słabo wyposażone w sprzęt do kontroli służby graniczne zorganizowane grupy przestępcze wykorzystują również porty morskie niezwiązane z handlem narkotykami, np. w Chile bądź Surinamie – krajach rzadko utożsamianych z transatlantyckim handlem kokainą.

Przemyt kokainy drogą morską do Europy odbywa się przez dwa obszary tranzytowe. Pierwsza to Karaiby, gdzie Dominikana i Jamajka są uważane za ważne punkty przeładunkowe, skąd następnie kokaina przemycana jest przez Azory do Portugalii i Hiszpanii oraz państw Afryki Zachodniej, takich jak Gwinea Bissau, Senegal oraz Nigeria, a także na sąsiednie wyspy, takie jak Wyspy Zielonego Przylądka, Madera i Wyspy Kanaryjskie odgrywające rolę punktów przeładunkowych, z których dalej narkotyki zmierzają do Unii Europejskiej.

Trasy przemytu kokainy do państw Unii Europejskiej oraz portów morskich krajów nienależących do UE ulegały zmianom na przełomie ostatnich lat. Zmiany te wynikały głównie ze stopnia zaangażowania służb granicznych w poszczególnych państwach w zwalczanie przemytu narkotyków na danym terytorium bądź w wybranych portach morskich oraz liczby dokonanych przez funkcjonariuszy zatrzymań środków odurzających. Międzynarodowe grupy przestępcze odpowiedzialne za przemyt kokainy do UE z uwagi na niestabilną sytuację polityczną, wysoki poziom korupcji oraz słabe wyszkolenie i wyposażenie w specjalistyczny sprzęt do kontroli funkcjonariuszy w coraz większym stopniu wykorzystują porty morskie państw Afryki Zachodniej i Północnej jako kluczowe obszary transportu kokainy na kontynent europejski.

Do najważniejszych portów morskich UE będących *hubami* dla środków odurzających przeznaczonych na rynek europejski należy zaliczyć Rotterdam w Królestwie Niderlandów, Antwerpię w Belgii, Algeciras w Hiszpanii, Hawr we Francji, Hamburg w Niemczech oraz Gioia Tauro we Włoszech. Należą one do światowej czołówki portów morskich pod względem liczby obsłużonych ładunków kontenerowych, a w połączeniu z doskonałą infrastrukturą transportową, dzięki której można szybko dostarczyć kontener niemal w każde miejsce w Europie, stanowią idealny cel dla grup przestępczych, wykorzystujących do przemytu środków odurzających legalnie wprowadzane i deklarowane towary.

Każdego roku w portach tych odnotowuje się – liczony w tonach – wzrost ujawnionych środków odurzających, które zostały zatrzymane w wyniku przeprowadzanych kontroli na statkach bądź podczas rewizji kontenerów. Wzrost liczby ujawnień kokainy jest szczególnie widoczny w portach Rotterdam oraz

Antwerpia, w których w 2019 roku przechwycono odpowiednio 33,732 tony, dla porównania w 2018 roku było to 19 ton (Roks, Bisschop, Staring, 2021), oraz 62 tony kokainy w 2019 roku (UNODC, 2020c), a w 2018 roku 50 ton (EMCDDA, 2019). Należy jednak przy tym pamiętać, że wraz z rosnącą liczbą fizycznie kontrolowanych i prześwietlanych kontenerów przez służby graniczne w tych portach przemyt narkotyków odbywa się również przy udziale pozostałych portów morskich państw UE, które są w głównej mierze traktowane jako punkty tranzytowe dla wprowadzanych substancji odurzających na rynek europejski, czego dowodem jest zatrzymanie przez funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej oraz Centralnego Biura Śledczego Policji w 2019 roku w porcie Gdynia ok. 1,9 tony kokainy (Centralne Biuro Śledcze Policji [CBŚP], 2019).

Tabela 1. Przeładunki w największych portach kontenerowych w Europie.

PORT	2018	2019	ZMIANA 2018/2019
ROTTERDAM	14 512 661	14 800 000	1,99%
ANTWERPIA	11 100 409	11 860 204	6,84%
HAMBURG	8 726 442	9 257 683	6,10%
PIREUS	4 908 775	5 650 000	15,10%
WALENCJA	5 128 855	5 386 309	5,02%
ALGECIRAS	4 773 079	5 100 000	6,85%
BREMERHAVEN	5 441 000	4 850 000	-10,86%
FELIXSTOWE	4 161 000	3 778 000	-9,2%
BARCELONA	3 433 088	3 324 650	-3,16%
MARSAXLOKK	3 310 000	2 72 0000	-17,82%
RAZEM	65 495 309	66 726 846	1,88%

Źródło: Ziajka i Ołdakowski, 2020, s. 2.

Zorganizowane grupy przestępcze, aby oszukać służby graniczne zwalczające przestępczość związaną z przemytem środków odurzających i substancji psychotropowych, starają się zmieniać metody przemytu oraz wykorzystywać nowe środki transportu. Jednym z takich przykładów jest przejęcie w listopadzie 2019 roku przez władze hiszpańskie pierwszej łodzi podwodnej (*narko-okręt*)

znalezionej na wodach europejskich u wybrzeży Galicji, w Hiszpanii. Jednostka ta przepłynęła Ocean Atlantycki z 3 tonami kokainy na pokładzie, wartej około 90 mln EUR (Jones, 2019). Łodzie podwodne wykorzystywano już od lat 90. XX wieku, kiedy to handlarze narkotyków zaczęli budować tego rodzaju jednostki z myślą o przemycie kokainy z Kolumbii do Ameryki Środkowej i Stanów Zjednoczonych. Zatrzymanie łodzi podwodnej u wybrzeży Europy świadczy o tym, że grupy przestępcze zaangażowane w międzynarodowy handel kokainą będą starały się coraz częściej korzystać z tego rodzaju jednostek pływających jako alternatywa dla przesyłek skonteneryzowanych w przemycie znacznych ilości narkotyków na rynek UE.

Wykorzystanie przesyłek skonteneryzowanych w przemycie narkotyków

Przesyłki skonteneryzowane to nieodłączna część transportu – w szczególności transportu morskiego – odgrywającego istotną rolę w handlu międzynarodowym. Zastosowanie kontenerów wywarło ogromny wpływ na organizację i efektywność międzynarodowego transportu ładunków. O skali sukcesu technologii kontenerowej w przewozach morskich zadecydowały głównie czynniki wpływające na wzrost efektywności procesu transportowego, do których należą:

- znaczące przyspieszenie operacji portowych (w odniesieniu do obsługi tzw. drobnicy konwencjonalnej),
- poprawa bezpieczeństwa ładunków (brak operacji przeładunku bezpośredniego),
- możliwość zapewnienia odpowiednich warunków przewozu oraz szerokie zastosowanie kontenerów (m.in. kontenery chłodnicze, kontenery cysterny, kontenery platformy),
- standaryzacja kontenerów (tzw. kontenery typologii ISO) – możliwość obsługi jednostki ładunkowej na całym świecie,
- rozwój infrastruktury oraz suprastruktury dla obsługi kontenerów (terminale kontenerowe, tabor kontenerowy) (Kupiński, Fabisiak i Michalak, 2011).

Według danych opublikowanych przez Światową Organizację Handlu w raporcie *Trade Trands Estimate Latin America and the Caribbean* z 2019 roku (World Trade Organization [WTO], 2019) kraje Ameryki Łacińskiej są nadal ważnym partnerem handlowym dla UE, ponieważ do państw unijnych trafiają stamtąd transportem skonteneryzowanym takie produkty, jak owoce,

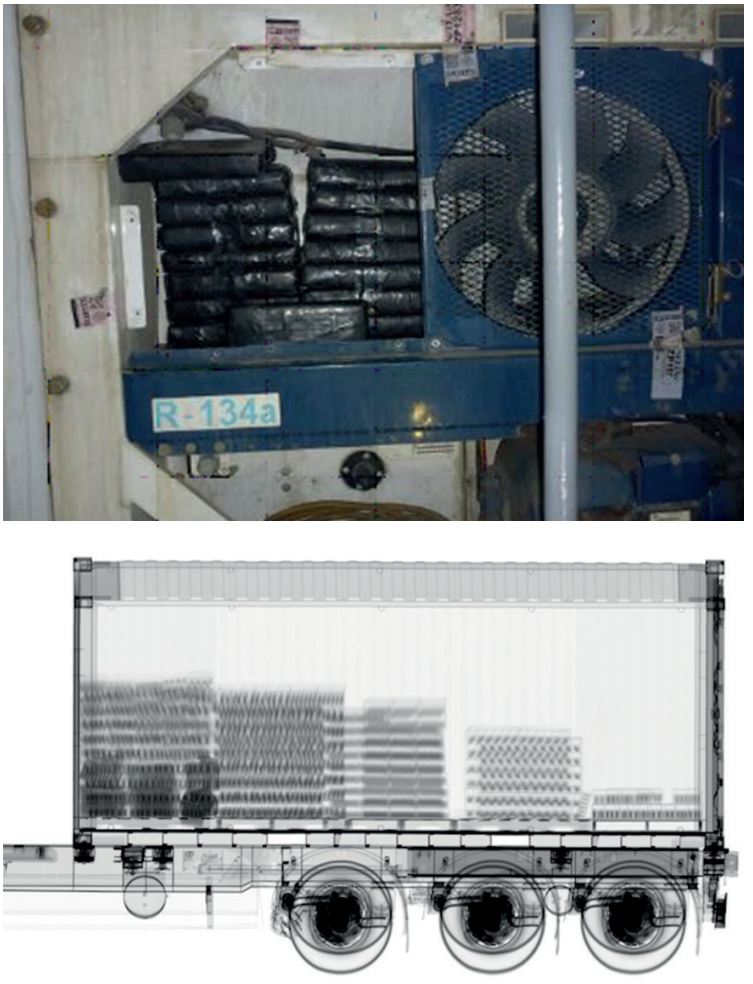
mięso, soja, cukier czy też rudy żelaza. Transporty te są wykorzystywane przez międzynarodowe grupy przestępcze organizujące przemyt kokainy na obszar UE.

Do największych jednorazowych ujawnień środków odurzających i substancji psychotropowych dokonywanych przez służby graniczne w portach morskich państw Unii Europejskiej dochodzi podczas czynności kontrolnych przesyłek skonteneryzowanych przeprowadzanych przez służby graniczne. Kontenery są obecnie najczęściej wykorzystywanym urządzeniem transportowym w nielegalnych dostawach kokainy do Europy. Zazwyczaj są to kontenery chłodnicze (*reefer*) należące do kontenerów specjalnych oraz kontenery uniwersalne ogólnego przeznaczenia. Wyróżnia się kontenery 20-stopowe (20 ft) oraz 40-stopowe (40 ft).

Kontenery chłodnicze mają zastosowanie w transporcie świeżych towarów, wymagających przewozu w określonej temperaturze. Przemyt kokainy za pomocą tego rodzaju kontenerów odbywa się zarówno w jego wnętrzu (narkotyki mogą być ukryte w deklarowanym towarze), jak i w elementach konstrukcyjnych kontenera. Najczęściej wykorzystywanymi do przemytu elementami zewnętrznymi tego kontenera są włazy inspekcyjne, w których zmieści się jednorazowo ok. 50 kg kokainy, panel kontrolny, za którym można ukryć do kilku kilogramów narkotyków, oraz moduł wymiany powietrza, za którym można schować do 4–5 kg narkotyku. Należy zaznaczyć, że przemycana kokaina na etapie produkcji jest formowana w prostokątne kostki o wadze od 900 do 1100 g, następnie kostki kokainy zostają precyzyjnie ofoliowane, co powoduje, że narkotyki nie ulegają zamoknięciu i uszkodzeniu podczas transportu. Na każdej z paczek znajduje się opis oraz rysunek informujący o tym, do jakiej grupy przestępczej ten pakunek należy. Tak więc w zależności od rodzaju wykorzystywanych zewnętrznych elementów konstrukcyjnych przemytnicy są w stanie przemycić od kilku do kilkudziesięciu kilogramów kokainy.

Wymienione elementy zewnętrzne nie dysponują mechanicznym zabezpieczeniem, co znacznie ułatwia dostęp do nich, nie pozostawiając przy tym śladów manipulacji. O kontroli tych miejsc w porcie wysyłki świadczą umieszczane na nich przez służby graniczne plomby w formie nalepek, które nie tworzą żadnego zabezpieczenia przed ewentualną próbą przemytu kokainy. Aby ujawnić narkotyki ukryte w tych elementach konstrukcyjnych, funkcjonariusze muszą fizycznie odkręcić poszczególne części lub prześwietlić kontener urządzeniem skanującym. Niezwykle pomocne przy takich przeszukaniach okazuje się użycie psa wyszkolonego do wykrywania środków odurzających.

Rysunek 2. Ujawnienie 25 kg kokainy w porcie Rotterdam
za włazami inspekcyjnymi w kontenerze typu *reefer*.



Źródło: Służba Celna w Holandii, materiały ze spotkania w ramach projektu
Customs 2020 – RALFH Rummage Group w maju 2019 r. w Kopenhadze w Danii.

Ten sposób przemytu praktykuje się najczęściej w portach morskich państw Ameryki Łacińskiej, z których eksportuje się żywność, a więc Ekwador, Brazylia, Kolumbia, Gwatemala i Kostaryka.

Poza wymienionymi elementami konstrukcyjnymi, za którymi przemycane są mniejsze partie narkotyków, wnętrze kontenera chłodniczego typu *reefer* z uwagi na konieczność utrzymania stałej temperatury jest obłożone izolacją, która służy przemytnikom za materiał maskujący przemycane narkotyki. Wykorzystanie

Rysunek 3. Ujawnienie w wyniku skanowania narkotyków ukrytych w legalnie deklarowanym towarze – port Hamburg, Niemcy.

Źródło:Służba Celna w Niemczech, materiały ze spotkania w ramach projektu Customs 2020 – RALFH Rummage Group w grudniu 2018 r. w Hawr we Francji.

tego sposobu wymaga od osób zaangażowanych w proceder przemytu czasu oraz specjalnych narzędzi. Do ukrywania kokainy nie może dochodzić zatem w porcie wysyłki, lecz w magazynach znajdujących się poza obszarem portowym.

Kolejnym rodzajem kontenerów, w których dochodzi do największej liczby ujawnień środków odurzających, są kontenery uniwersalne ogólnego przeznaczenia. Wykorzystanie do przemytu tego kontenera polega na ukryciu w jego wnętrzu narkotyków, co może się dziać za wiedzą i zgodą właściciela legalnie zadeklarowanego towaru, który za pomoc w przemycie otrzymuje wynagrodzenie, bądź też bez jego wiedzy – wtedy narkotyki są ukryte w towarze w momencie załadunku do kontenera. Proces ten odbywa się w magazynach spedycyjnych, gdzie skorumpowani pracownicy odpowiedzialni za jego załadowanie ukrywają narkotyki pomiędzy towarem. Część z tych kontenerów, w których towar przeznaczony jest na rynek europejski, w wyniku analizy ryzyka przeprowadzonej przez funkcjonariuszy zostaje skontrolowany fizycznie bądź też za pomocą urządzeń skanujących przed załadunkiem na statek, dzięki czemu udaje się dokonać zatrzymania narkotyków, zanim trafią one na burtę statku, skąd udałyby się do któregoś z portów UE.

Przemytu narkotyków w kontenerach uniwersalnych dokonuje się również poprzez wykorzystanie elementów konstrukcyjnych, takich jak słupki narożne, żebra podstawy bądź belki poprzeczne. Jednakże do tego rodzaju prób przemytu dochodzi coraz rzadziej z uwagi na możliwość wykrycia prób manipulacji przy kontenerze przez funkcjonariuszy, agentów celnych i pracowników portowych. Ponadto metodą tą można przemycić znacznie mniejsze ilości kokainy w porównaniu z innymi sposobami, dlatego też liczba tego typu ujawnień znacznie spadła. Wzrosła zaś liczba ujawnień przy zastosowaniu metody *rip-on/rip-off* (UNODC, 2021).

Metoda przemytu *rip-on/rip-off*, potocznie nazwana *wrzutką*, jest sposobem przemytu głównie kokainy, z którą służby graniczne kontrolujące przesyłki skonteneryzowane spotkały się po raz pierwszy w 2011 roku. Biuro ONZ ds. Narkotyków i Przestępczości oraz Światowa Organizacja Celna wspólnie opracowali i uruchomili Program Kontroli Kontenerów (Container Control Programme – CCP), którego celem jest ustalanie skutecznej selekcji kontenerów do kontroli w celu zapobiegania handlowi narkotykami i innym nielegalnym działaniom transgranicznym oraz zwiększenie możliwości technicznych służb granicznych i innych funkcjonariuszy organów ścigania w portach morskich. Z raportów tego programu wynika, że w latach 2011–2019 nastąpił niemal pięciokrotny wzrost liczby dokonanych ujawnień przy użyciu tej metody w przesyłkach skonteneryzowanych (40 ujawnień w 2011 roku przy 217 ujawnieniach w 2019 roku) (RALFH Rummage Group, 2019).

Wzrost liczby ujawnień dotyczących wykorzystania metody *rip-on/rip-off* wpłynął także na liczbę zatrzymanych narkotyków. Biorąc pod uwagę ten sam okres, tj. lata 2011–2019, liczba ta wzrosła niemal 25-krotnie (ok. 4,5 tony ujawnionej kokainy w 2011 roku przy ujawnionych ponad 109 tonach w 2019 roku) (RALFH Rummage Group, 2019).

Według zebranych danych opublikowanych przez EMCDDA spośród państw Ameryki Łacińskiej, w których najczęściej występują próby przemytu kokainy z wykorzystaniem metody *rip-on/rip-off*, są Brazylia, Ekwador, Kolumbia oraz Surinam (ECMDDA, 2019).

Przemyt kokainy przez porty morskie w Ameryce Łacińskiej nie byłby możliwy, gdyby nie korupcja wśród pracowników portowych odpowiedzialnych za procesy logistyczne i transport na terminalach kontenerowych oraz zaangażowanie w przemyt pracowników zajmujących się fizycznym załadunkiem bądź rozładunkiem kontenerów. Dzięki informacjom pozyskanym od tych osób

przestępcy mający numer kontenera wiedzą, kto jest właścicielem towaru, znają rodzaj towaru oraz port wyładunku wytypowanego kontenera. Przemytnicy dzięki pomocy opłacanych pracowników portowych mogą również wybrać najdogodniejszy moment, aby ukryć narkotyki w kontenerze, a więc taki, w którym kontener umiejscowiony jest na najniższym poziomie, a tym samym dostęp do niego jest ułatwiony.

Kolejnym problemem, który powoduje, że porty morskie Ameryki Łacińskiej są tak często wykorzystywane w przemycie kokainy do UE, jest bardzo słabo chroniona infrastruktura portowa – terminale kontenerowe, do których można się dostać, włamując się lub przekupując służby ochrony portu. Powodem tego jest brak odpowiedniej liczby funkcjonariuszy ochraniających tereny portowe oraz ich niskie zarobki, co bezpośrednio wpływa na wysoki poziom korupcji wśród nich. Należy również podkreślić, że osoby pracujące w portach i odpowiedzialne za ich ochronę bardzo często są zmuszone do współpracy z grupami przestępczymi z obawy o własne zdrowie i życie swoich najbliższych. Sytuacji nie poprawia również słabe zabezpieczenie terenów portowych w systemy monitoringu wizyjnego oraz systemy ostrzegania (lub ich całkowity brak), co sprzyja włamaniom na teren terminali kontenerowych oraz manipulacjom przy wytypowanych wcześniej kontenerach w celu ukrycia środków odurzających.

Aby się dostać do wnętrza kontenera, przemytnicy wykorzystują dwie metody. Pierwszą z nich jest ingerencja w elementy konstrukcyjne kontenera, takie jak rygiel drzwi kontenera, krzywki regulujące, mocowanie krzywki oraz mocowanie i zamek dźwigni rygla. Metoda ta pozwala otworzyć kontener bez zerwania nałożonej oryginalnej plomby celnej. Jednakże po ukryciu narkotyków konieczna jest naprawa uszkodzonych elementów konstrukcyjnych kontenera. Nieumiejętna naprawa tychże elementów przez przestępców może skutkować ujawnieniem nielegalnego towaru przez pracowników portowych, agentów celnych bądź funkcjonariuszy. Kontener zostanie poddany rewizji, a co za tym idzie, przemycane narkotyki zostaną odkryte.

Znacznie szybszą i częściej wykorzystywaną przez grupy przestępcze metodą jest nielegalne otwarcie kontenera poprzez zerwanie plomby celnej lub spedycyjnej, a następnie umieszczenie narkotyków wewnątrz. Cała operacja kończy się nałożeniem podrobionej lub zduplikowanej plomby celnej o tych samych numerach bądź sklejenie oryginalnej plomby, tak aby podczas kontroli nie dało się zauważyć ingerencji.

Po dotarciu do portu i wyładunku grupy przestępcze przy pomocy skorumpowanych pracowników portowych dostają się na teren portu (m.in. na podstawie wypożyczanych przepustek portowych, których właściciele otrzymują jednorazowo ok. 10 000 EUR (RALFH Rummage Group, 2019), a następnie podejmują narkotyki z kontenera. Również w tym przypadku dużą rolę odgrywają skorumpowani pracownicy portu odpowiadający za kwestie techniczne i logistyczne związane z rozmieszczeniem kontenera na placu terminala. Dzięki temu przemytnicy wiedzą, gdzie znajduje się kontener, oraz mają pewność, że będą mieli do niego ułatwiony dostęp.

Sukces tej metody związany jest przede wszystkim z ukrywaniem środków odurzających w legalnie deklarowanych towarach bez wiedzy właściciela towaru, który w żaden sposób nie jest zaangażowany w ten proceder, jak również nie ma świadomości, że jego kontener był wykorzystany do tego celu. Europejskie organy ścigania przeznaczają coraz więcej środków na śledzenie i przeszukiwanie podejrzanych kontenerów, ale przestępcy zmieniają sposób działania, aby maskować swoje przesyłki. W tym celu wykorzystują legalnie działające podmioty gospodarcze oraz prawidłowo deklarowane towary do ukrywania kokainy z wykorzystaniem metody *rip-on/rip-off*, przez co wykrycie tego rodzaju oszustw jest niezwykle trudne, biorąc pod uwagę liczbę kontenerów dostarczanych każdego dnia do Unii Europejskiej.

Fałszowanie plomb spedycyjnych i celnych

Organizacje przestępcze wykorzystują różne sposoby fałszowania zamknięć celnych i spedycyjnych nakładanych na przesyłki skonteneryzowane. Należy podkreślić, że wprowadzenie kontenerów zrewolucjonizowało transport ładunków, w szczególności transport morski. Aby ułatwić międzynarodowy ruch kontenerowy, dnia 18 maja 1956 roku w Genewie pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych (United Nations – UN) zawarto pierwszą *Konwencję celną w sprawie kontenerów* (United Nations, 1956) dotyczącą przesyłek skonteneryzowanych. Konwencja ta została uzupełniona i podpisana w Genewie w dniu 2 grudnia 1972 roku. Załącznik nr 4 do wymienionej konwencji (1983) – *Regulamin w sprawie warunków technicznych stawianym kontenerom przeznaczonym do przewozów pod zamknięciem celnym* określał m.in., w jaki sposób kontener powinien być skonstruowany, aby można byłoby na nim w sposób prosty i skuteczny nałożyć zamknięcia celne.

Jedna z definicji plomby zabezpieczającej, z jaką można się spotkać, określa ją następująco: „Jest to plomba informacyjna, którą funkcjonariusz celny może nałożyć w celu identyfikacji towarów znajdujących się pod kontrolą celną" (HM Revenue & Customs [gov.uk], 2019). Zadaniem nakładanych plomb jest zabezpieczenie przed manipulacją lub nieuprawnionym otwarciem np. przesyłek skonteneryzowanych. Nakładane plomby zabezpieczające powinny posiadać certyfikaty zgodne z normą ISO-PAS 17712 (norma ISO, która dotyczy standardów produkcji bezpiecznych plomb do kontenerów) (International Organization for Standarization [ISO], 2010), a także zaleceniami stowarzyszenia C-TPAT[2]. Tak więc plomby te muszą być wykonane z najwyżej klasy materiałów, powinny być również nierdzewne i charakteryzować się wysokim stopniem odporności na zerwanie. Chociaż istnieje kilkadziesiąt rodzajów plomb zabezpieczających, w przypadku zabezpieczenia kontenerów stosuje się głównie dwa typy. Zaliczamy do nich:

- plombę boltową (butelkową),
- plombę kablową.

Każdy z największych armatorów kontenerowych, takich jak: A.P. Mølle-Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), CMA CGM, Hapag-Lloyd, Cosco, Evergreen Marine, OOCL, MOL, posiada własne plomby spedycyjne, które różnią się od siebie kolorem, numerem i kodem kreskowym.

Do manipulacji przy plombach zabezpieczających przesyłki skonteneryzowane dochodzi obecnie najczęściej w przypadku, gdy przestępcy wykorzystują metodę przemytu *rip-on/rip-off*. Zdarza się to zarówno na terenie obiektów portowych, jak i na pokładzie statków transportujących przesyłki skonteneryzowane, których załogi są zaangażowane w przemyt narkotyków. Wtedy też przemytnicy włamują się do kontenerów i podrzucają narkotyki lub też wyciągają je z kontenera, aby następnie nałożyć fałszywą plombę bądź naprawić oryginalną, która została uszkodzona przed otwarciem drzwi. Istnieje kilka metod manipulacji stosowanych przez zorganizowane grupy przestępcze przy plombach zabezpieczających, z którymi służby graniczne spotykają się podczas rewizji kontenerów. Do najczęściej wykorzystywanych metod manipulacji przy plombach możemy zaliczyć:

[2] Partnerstwo celno-handlowe przeciwko terroryzmowi (Customs-Trade Partnership Against Terrorism – C-TPAT).

- przecięcia oryginalnej plomby, a następnie jej sklejenie i nałożenie na zamknięcia kontenera;
- manipulacja przy trzpieniu i kapsule plomby zabezpieczającej.

Manipulacja przy plombach jest obecnie najmniej inwazyjną metodą dostania się do wnętrza kontenera i ukrycia narkotyków. Zwalczanie tego procederu utrudnia ogólna dostępność plomb, ale ich zakup nie musi wiązać się z prowadzeniem działalności gospodarczej jako np. agent celny. Nałożenie plomb na kontener w żaden sposób nie zabezpiecza również towaru znajdującego się wewnątrz, ponieważ plomby aktualnie wykorzystywane przez przewoźników można zduplikować, jak również dokonać przy nich manipulacji w takim stopniu, aby podczas kontroli nie zostało to zauważone. Dlatego też przemytnicy coraz częściej sięgają po fałszywe plomby, rezygnując przy tym z manipulacji przy elementach konstrukcyjnych kontenera.

Żeby stwierdzić, czy w wytypowanym kontenerze znajdują się przemycane narkotyki, funkcjonariusze muszą korzystać z urządzeń skanujących, a gdy ten sposób kontroli nie pozwala na uzyskanie jednoznacznych rezultatów, konieczna jest dokładna rewizja z wykorzystaniem psa przeszkolonego do wykrywania narkotyków.

Podsumowanie

Unia Europejska nie jest świadoma zagrożeń, jakie stwarza handel kokainą, którego skutki wykraczają daleko poza kwestie zdrowia publicznego i niosą ze sobą konsekwencje ekonomiczne, społeczne, a także polityczne. Europa walczy z COVID-19, zapaścią gospodarczą, islamskim terroryzmem, wewnętrznymi napięciami politycznymi i nielegalną imigracją, więc handel kokainą nie jest obecnie postrzegany jako problem wymagający szybkiego rozwiązania.

Niemniej jednak dalsze ignorowanie problemu może spowodować daleko idące konsekwencje dla całej UE związane m.in. ze wzrostem przestępczości na ulicach miast, szczególnie tych portowych, w których trwa walka o wpływy i dostęp do portu pomiędzy grupami przestępczymi, gdzie wygrany będzie miał nadzór nad dystrybucją narkotyków przeznaczonych do UE. Zjawisko to jest już widoczne w Antwerpii, która w ciągu ostatnich pięciu lat stała się obok Rotterdamu najważniejszym *hubem* dla przybywających na rynek unijny środków odurzających.

Przemyt kokainy za pomocą metody *rip-on/rip-off* jest związany przede wszystkim ze stałym wzrostem liczby przesyłek skonteneryzowanych, które każdego roku są odprawiane w portach morskich UE. Wpływ na stale rosnącą liczbę przesyłek skonteneryzowanych ma m.in. budowa nowoczesnych statków o większej ładowności[3] oraz niskie koszty ich transportu. Służby graniczne operujące w tychże portach muszą podejmować czynności zmierzające do wytypowania oraz skontrolowania przesyłki, aby potwierdzić, czy oprócz legalnie deklarowanego towaru znajdują się w nim również przemycane substancje odurzające, w przypadku kontenerów z Ameryki Łacińskiej dotyczy to głównie kokainy. Największą rolę w procesie typowania przesyłek do kontroli odgrywa analiza ryzyka, której zadaniem jest zatrzymanie takich kontenerów, które z dużym prawdopodobieństwem służą do przemytu narkotyków. Przemytnicy przy wykorzystaniu metody *rip-on/rip-off* ukrywają narkotyki w przesyłkach przeznaczonych do dużych odbiorców, którzy nie są posądzani o udział w tym procederze, a którzy każdego miesiąca sprowadzają setki kontenerów z towarem dla odbiorców na teren UE. Taki model działania przemytników utrudnia pracę funkcjonariuszom kontrolującym kontenery, gdyż służby graniczne nie dysponują takimi zasobami kadrowymi, które pozwoliłyby sprawdzić każdy przypływający kontener z państwa, w którym dochodzi do częstych prób przemytu narkotyków. Kolejnym problemem dla funkcjonariuszy jest pogodzenie podejmowanych czynności kontrolnych z operacjami związanymi z rozładunkiem i załadunkiem statków przewożących kontenery, które cumują w portach rozładunku. Dla właścicieli towarów w kontenerze oraz osób zarządzających terminalem najważniejszy jest czas, sprawny wyładunek oraz szybkie podjęcie kontenera z portu, zaś wszystkie czynności kontrolne, jakie przeprowadzają służby, zaburzają proces logistyki, co często negatywnie wpływa na współpracę między władzami a funkcjonariuszami albo też skutkuje jej brakiem.

Wykorzystanie przesyłek skonteneryzowanych w przemycie narkotyków za pomocą tej metody wynika z niedostatecznego zabezpieczenia terminali w portach morskich Ameryki Łacińskiej oraz wysokiego poziomu korupcji wśród pracowników zajmujących się załadunkiem i obsługą kontenerów. Aby zapobiec zjawisku przemytu kokainy metodą na „wrzutkę", państwa Ameryki Łacińskiej powinny dążyć do wprowadzania takich procedur, jakie są stosowane w portach

[3] HMM Algeciras to największy kontenerowiec na świecie, którego pojemność wynosi 24 000 TEU.

morskich UE, w szczególności w portach morskich, w których dochodzi do częstych prób przemytu środków odurzających. Czynności te powinny obejmować m.in.:

- zakaz zatrudniania do pracy w porcie osób, które w przeszłości miały konflikt z prawem, zwłaszcza gdy były skazane za przestępstwa związane z narkotykami;
- wprowadzenie procedur dotyczących awizowania samochodów ciężarowych wjeżdżających na teren terminali kontenerowych;
- wyposażenie terminali kontenerowych lub zwiększenie liczby urządzeń technicznych mających za zadanie np. rejestrowanie obrazu (monitoring wizyjny);
- wprowadzenie stałego oficera ochrony, zwiększenie liczby patroli na terenie terminala kontenerowego.

Ponadto Unia Europejska i Stany Zjednoczone powinny uruchamiać programy pomocowe, które poprzez finansowanie szkoleń, zakup specjalistycznego sprzętu do kontroli oraz programy wymiany pozwoliłyby zmodernizować służby graniczne w państwach o największej ilości ujawnionych narkotyków, dzięki czemu znaczna część substancji zostałaby zatrzymana jeszcze w portach wysyłki.

Bibliografia

Biuro ONZ ds. Narkotyków i Przestępczości [UNODC]. (2012). *Drug mules: Swallowed by the illicet drug trade.* Dostęp: https://tiny.pl/9c2z6 [07.02.2021].

Biuro ONZ ds. Narkotyków i Przestępczości [UNODC]. (2020a). *COVID-19 and the drug supply chain: from production and trafficking to use* (Research Brief). Vienna: United Nations Office on Drugs and Crime. Dostęp: https://www.org/documents/data-and-analysis/covid/Covid-19-and-drug-supply-chain-Mai2020.pdf [07.02.2021].

Biuro ONZ ds. Narkotyków i Przestępczości [UNODC]. (2020b). *Word Drug Report 2020. Drug use and health consequences* (2nd booklet). Dostęp: https://wdr.unodc.org/wdr2020/en/drug-use-health.html [07.02.2021].

Biuro ONZ ds. Narkotyków i Przestępczości [UNODC]. (2020c). *Word Drug Report 2020. Drug Supply* (3rd booklet). Dostęp: https://wdr.unodc.org/wdr2020/en/drug-supply.html [07.02.2021].

Biuro ONZ ds. Narkotyków i Przestępczości. [UNODC]. (2021). *CCP Glossary of Terms.* Dostęp: https://www.unodc.org/ropan/en/BorderControl/container-control/ccp-glossary-of-terms.html [07.02.2021].

Centralne Biuro Śledcze Policji [CBŚP]. (2019, 15 grudnia). *KAS i CBŚP udaremniły największą od lat próbę przemytu kokainy.* Dostęp: https://cbsp.policja.pl/cbs/aktualnosci/182370,KAS-i-CBSP-udaremnily-najwieksza-od-lat-probe-przemytu-kokainy.html [07.02.2021].

Europejskie Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomanii [ECMDDA]. (2019). *EU Drug Markets Report 2019.* Dostęp: https://tiny.pl/9c2zz [07.02.2021].

Federalna Policja Skarbowa Brazylii [gov.br]. (2020, 22 grudnia). *Receita Federal faz apreensão histórica de cocaína no Porto de Santos.* Dostęp: https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2020/dezembro/receita-federal-faz-apreensao-historica-de-cocaina-no-porto-de-santos [07.02.2021].

gospodarkamorska.pl [Gospodarka morska]. (2020, 3 czerwca). *Handel morski w dobie pandemii: perspektywa branży morskiej.* Dostęp: https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-handel-morski-w-dobie-pandemii:-perspektywa-branzy-morskiej-49803 [07.02.2021].

HM Revenue & Customs [gov.uk]. (2019). *Notice 205: official customs seals and trader sealing.* Dostęp: https://www.gov.uk/government/publications/notice-205-official-customs-seals-and-trader-sealing/notice-205-official-customs-seals-and-trader-sealing [07.02.2021].

International Organization for Standardization [ISO]. (2010). *ISO 17712:2010 Freight containers – Mechanical seals.* Dostęp: https://www.iso.org/standard/41017.html [07.02.2021].

Jones, S. (2019, 27 listopada). Cocaine seized from 'narco-submarine' in Spain was likely headed for UK. *The Guardian.* Dostęp: https://www.theguardian.com/world/2019/nov/27/police-in-spain-find-three-tonnes-of-cocaine-in-narco-submarine [07.02.2021].

Komisja Europejska. (2020, 24 lipca). *EU Security Union Strategy: connecting the dots in a new security ecosystem* (Press release). Dostęp: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_1379 [07.02.2021].

Konwencja celna w sprawie kontenerów sporządzona w Genewie 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1983 r., nr 7, poz. 36). Dostęp: https://www.prawo.pl/akty/dz-u-1983-7-36,16791143.html [07.02.2021].

Kupiński, J., Fabisiak, J. i Michalak, J. (2011). Morskie przewozy kontenerowe w Polsce i na świecie – geneza i rozwój. *Logistyka*, (5), 780–786. Dostęp: https://docplayer.pl/18303939-Morskie-przewozy-kontenerowe-w-polsce-i-na-swiecie-geneza-i-rozwoj.html [07.02.2021].

McDermott, J. (2021, 9 luty). Cocaine to Europe: an underestaimted threat. *InSight Crime.* Dostęp: : https://insightcrime.org/investigations/cocaine-europe-underestimated-threat/

RALFH Rummage Group. (2019). *Rummage vessel.* [Spotkania grupy RALFH Rummage Group powołanej przez Unię Europejską w ramach projektu Customs 2020]. Kopenhaga. Dostęp: https://ec.europa.eu/taxation _customs/business/customs-cooperation-programmes/customs-2020-programme_en#heading_0 [07.02.2021].

Roks, R., Bisschop, L. i Staring, R. (2021). Getting a foot in the door. Spaces of cocaine trafficking in the Port of Rotterdam. *Trends in Organized Crime*, *24*(2), 171–188. DOI: https://doi.org/10.1007/s12117-020-09394-8

Światowa Organizacja Handlu [WTO]. (2019) *Trade Trends Estimate Latin America and the Caribbean*. Dostęp: https://www.wto.org/english/tratop_e/devel_e/a4t_e/gr19_e/trade_trends_estimates_latin_america_and_the_caribbean_2019_edition_1q_update_en_e.pdf [07.02.2021].

United Nations. (1956). *Customs Convention on Containers Geneva, 18 May 1956*. Dostęp: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-9&chapter=11&clang=_en [07.02.2021].

United Nations. (2019). *Review of Maritime Transport 2020.* United Nations Conference on Trade and Development. Dostęp: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf [07.02.2021].

Ziajka, E. i Ołdakowski, B. (2020). *Umiarkowany wzrost przeładunków 10 największych portów kontenerowych w Europie w 2019* (Port Monitor). Gdynia: Actia Forum sp. z o.o. Dostęp: https://www.actiaforum.pl/port-monitor-umiarkowany-wzrost-prze%C5%82adunk%C3%B3w-10-najwi%C4%99kszych-port%C3%B3w-kontenerowych-w-europie-w-2019.html [05.02.2021].