

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

Wykorzystanie urzędzeń skanujących w portach morskich RP na przykładzie funkcjonowania Wydziału Morskiego Zwalczenia Przystępczości z Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni

Abstrakt: Celem niniejszego artykułu jest wskazanie i omówienie zadań Wydziału Morskiego Zwalczenia Przystępczości (CZRM) z Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni w kontekście zwalczania przystępczości transgranicznej w portach morskich RP na przykładzie portów w Gdańsku oraz Gdyni, ze szczególnym zwróceniem uwagi na wykorzystanie w tym procesie urzędzeń RTG. Artykuł podejmuje problem badawczy dotyczący roli, jaką pełnią urzędzenia skanujące w zwalczaniu przemytu drogą morską, w tym w przesyłkach skonteneryzowanych oraz przez morskie przejścia graniczne. Dostarcza także odpowiedzi na pytanie, jakie prawidłowości decydują o tym, że tego rodzaju narzędzia wykorzystywane do kontroli są jednymi z najskuteczniejszych w aspekcie zwalczania przemytu towarów mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa wewnętrznego państw UE. W artykule zastosowano metodę analizy krytycznej, której poddano dostępny materiał źródłowy (opracowania, raporty, materiały służbowe, artykuły naukowe) oraz metodę obserwacji uczestniczącej. Autor przedstawia cztery główne tezy, które – w jego ocenie – powinny przyczynić się do szerszego wykorzystania urzędzeń RTG na morskich przejściach granicznych: 1) skrócenia czasu przeprowadzanych rewizji – a co za tym idzie – ograniczenia do minimum ingerencji w procesy logistyczne w portach morskich, 2) zwiększenia liczby przeprowadzanych kontroli – szczególnie w przypadku przesyłek skonteneryzowanych na terminalach kontenerowych, 3) obniżeniu potencjalnych kosztów obsługi wynikających z potrzeby ewentualnych kontroli, zarówno dla właścicieli deklarowanych towarów, jak również służb obecnych w portach morskich oraz 4) wykorzystania możliwości technicznych urzędzeń RTG, pozwalających na kontrolę niejawną oraz zaplanowanie i przeprowadzenie dalszych czynności kontrolnych, w tym działań operacyjno-rozpoznawczych, takich jak np. zarządzanie przesyłki niejawnie nadzorowanej, o której mowa w art. 120 ustawy o KAS.

Słowa kluczowe: przemyt, kontenery, porty morskie, urzędzenia rentgenowskie (skanery), morskie przejścia graniczne, terminal kontenerowy

Using of Scanning Devices in Sea Ports of the Republic of Poland on the Example of the Functioning of the Maritime Crime Combat Department of the Pomeranian Customs and Tax Office in Gdynia

Abstract: The purpose of this article is to indicate and discuss the tasks of the Maritime Crime Combat Department (CZRM) of the Pomeranian Customs and Tax Office in Gdynia in the context of combating cross-border crime in Polish seaports, based on the example of the ports in Gdańsk and Gdynia, with particular emphasis on the use of X-ray devices in this process. The article addresses the research problem of the role of scanning devices in combating smuggling by sea, including containerized shipments and through sea border crossings. It also provides an answer to the question of what regularities determine that such tools used for control are one of the most effective in terms of combating the smuggling of goods that may pose a threat to the internal security of EU countries. The article uses the method of critical analysis, which subjected the available source material (studies, reports, official materials, scientific articles) and the method of participant observation. The author presents four main theses, which, in his opinion, should contribute to wider use of X-ray devices at sea border crossings: 1) shortening the time of carried out searches, and thus, minimizing interference in logistic processes in seaports; 2) increasing the number of controls, especially in the case of containerized shipments at container terminals, 3) reducing of potential handling costs resulting from the need for possible controls both for the owners of the declared goods, as well as services present in seaports, and 4) using the technical capabilities of X-ray devices allowing for the discreet check as well as planning and carrying out further control activities including operational intelligence activities such as, e.g., ordering a secretly supervised delivery referred to in art. 120 of the KAS Act.

Keywords: smuggling, containers, seaports, x-ray devices (scanners), sea border crossings, container terminal

Wstęp

Transport drogą morską to najstarszy i najbardziej efektywny szlak komunikacyjny, odpowiedzialny obecnie za przewóz blisko 90% wolumenu i 70% wartości międzynarodowego handlu towarowego wartego aż 16 bln USD (Gospodarka morska, 2020), ponieważ łączy ze sobą poszczególne elementy globalnych łańcuchów produkcji i podaży. Według danych opracowanych przez Konferencję Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD) całkowity wolumen handlu morskiego w 2019 r. szacowany był na 11,08 mld ton (2020), zaś ponad 811,2 mln TEU¹ kontenerów wysłała się rocznie w ramach łańcucha dostaw, z czego według szacunków Światowej Organizacji Celnej (World Customs Organization – WCO)

¹ TEU – *twenty-foot equivalent unit* – jednostka pojemności standardowego kontenera: jeden kontener ISO o długości 20 stóp odpowiada 1 TEU.

kontrolowanych jest mniej niż 2% z nich (UNODC, b.r.). Taki stan rzeczy powoduje, że przemyt drogą morską jest naturalnym wyborem dla międzynarodowych grup przestępczych. Ich działalność obejmuje nielegalny transport towarów takich jak narkotyki², towary podwójnego zastosowania, wyroby akcyzowe, odpady, towary mogące naruszać prawa własności intelektualnej oraz przemyt migrantów. Stanowi to realne zagrożenie dla bezpieczeństwa wewnętrznego państw UE i może wpływać na kwestie zdrowotne, ekonomiczne, kryminalne, polityczne oraz stwarzać niebezpieczeństwo związane z terroryzmem.

Problem wykorzystania szlaków morskich do przestępczej działalności został poruszony podczas debaty Rady Bezpieczeństwa pt. *Międzynarodowa przestępczość zorganizowana na morzu jako zagrożenie dla międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa*, która odbyła się 5 lutego 2019 r. w Nowym Yorku. Dyrektor wykonawczy Biura Narodów Zjednoczonych ds. Narkotyków i Przestępczości (United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC) Yuri Fedotov stwierdził wtedy, że transnarodowa przestępczość morska jest coraz bardziej wyrafinowana i rozwija się, zarówno pod względem rozmiarów, jak i rodzajów działalności przestępczej. [Przestępstwa te] stanowią bezpośrednie zagrożenie dla życia i bezpieczeństwa ludzi, podważają prawa człowieka, utrudniają zrównoważony rozwój i [...] zagrażają międzynarodowemu pokojowi i bezpieczeństwu (UNODC, 2019).

W opracowaniu *Niebieska przestępczość: konceptualizacja międzynarodowej przestępczości zorganizowanej na morzu* autorzy zidentyfikowali trzy podstawowe kategorie tego rodzaju przestępczości: przestępstwa przeciwko mobilności, przepływy przestępcze oraz przestępstwa przeciwko środowisku (Buerger i Timothy, 2020).

Dużą rolę w kontekście handlu międzynarodowego, ale również i zwalczaniu przestępczości transgranicznej drogą morską odgrywają porty morskie oraz stale obecne w nich służby graniczne, których zadaniem jest zapobieganie procederowi związanemu z nielegalnym wprowadzaniem niezadeklarowanych (przemycanych) towarów na teren Unii Europejskiej poprzez morskie przejścia graniczne. Do najważniejszych portów morskich UE będących *hubem* dla nielegalnie wprowadzanych towarów należy zaliczyć Rotterdam w Królestwie Niderlandów, Antwerpię w Belgii, Le Havre we Francji oraz Hamburg w Niemczech. Należą one

² Dla potrzeb artykułu za narkotyków uznaje się produkty i substancje wymienione w art. 3 stawy z dnia 29 lipca 2005 o przeciwdziałaniu narkomanii (Ustawa, 2005).

do światowej czołówki portów morskich pod względem obrotów kontenerowych, ale tym samym stanowią idealny punkt dla grup przestępczych, które wykorzystują do przemytu legalnie wprowadzane i deklarowane towary. Należy jednak przy tym pamiętać, że przemyt drogą morską odbywa się również przy udziale pozostałych portów morskich państw UE, w tym również portów morskich RP, które są w głównej mierze traktowane jako punkty tranzytowe dla nielegalnie wprowadzanych towarów na rynek europejski.

Europejskie porty morskie są szczególnie narażone na przemyt narkotyków oraz papierosów, których przemyt stanowi bardzo ważne źródło dochodów dla zorganizowanych grup przestępczych. Wartość rynku narkotykowego w UE szacowana jest na ok 30 mld euro (EMCDDA, 2019) z kolei nielegalny handel wyrobami tytoniowymi powoduje, że budżet UE i jej państw członkowskich traci ponad 10 mld euro rocznie (Komisja Europejska, 2017).

W kontekście globalnym Europa jest niezwykle ważnym miejscem dla przemytu narkotyków, zarówno pochodzących z produkcji krajowej, jak i z handlu z innych regionów świata. Ameryka Południowa, Azja Południowa i Zachodnia oraz Afryka Północna są niezwykle ważnymi źródłami dla nielegalnie wprowadzanych naturalnych narkotyków (opium, morfina, heroina, metadon, kodeina, marihuana, haszysz, kokaina) do Europy, podczas gdy państwa takie jak Chiny czy Indie pełnią kluczową rolę w eksporcie nowych substancji psychoaktywnych, prekursorów narkotyków i powiązanych chemikaliów. Na podstawie danych zebranych przez Europejskie Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomani (The European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction – EMCDDA) w raporcie *European Drug Report 2021: Trends and Developments* (EMCDDA, 2021) w państwach Unii Europejskiej w 2019 r. dokonano około 1,1 mln zajęć narkotyków, z czego: 37% ujawnień dotyczyło marihuany, 36% żywicy konopnej (haszysz), 11% kokainy i cracku, 5% amfetaminy, 3% heroiny, 3% MDMA, 1% rośliny konopi, 4% pozostałych substancji. Przekładając w/w dane na rzeczywistą ilość zatrzymanych w UE narkotyków w 2019 r. zajęto: 148 ton marihuany, 465 ton haszyszu, 213 ton kokainy, 19,9 ton amfetaminy, 2,2 tony MDMA, 7,9 tony heroiny.

Kluczową rolę w transporcie narkotyków do UE pełnią przesyłki skonteneryzowane. Narkotyki są ukrywane wewnątrz deklarowanych towarów znajdujących się w kontenerze, przemycane są metodą *rip-on/rip-off* (UNDOC, 2021) lub wykorzystywane są do tego elementy konstrukcyjne kontenerów,

w szczególności dotyczy to kontenerów chłodniczych - *reefer* (Bartosiewicz, 2020, s. 46) których zewnętrzne elementy konstrukcyjne pozwalają na ukrycie jednorazowo nawet do 50 kg kokainy.

Rysunek 1. Ujawnienie kokainy w kontenerze typu *reefer*, port w Antwerpii.



Źródło: Materiały Wydziału Morskiego Zwalczenia Przestępczości, PUCS Gdynia
(ujawnienie narkotyków w elementach konstrukcyjnych kontenera).

Należy również wspomnieć że grupy przestępcze zaangażowane w przemyt narkotyków w przesyłkach skonteneryzowanych bardzo często duplikują oryginalne plomby zabezpieczające znajdujące się na kontenerze. Do manipulacji przy plombach zabezpieczających przesyłki skonteneryzowanej dochodzi najczęściej w przypadku, gdy przestępcy wykorzystują metodę przemytu *rip-on/rip-off*, wskutek czego importer oraz eksporter legalnie deklarowanego towaru znajdującego się w kontenerze nie mają wiedzy o tym, że kontener był wykorzystany do przemytu narkotyków. Ma to miejsce w najczęściej w przypadku kontenerów przyływających z portów brazylijskich takich jak Santos, Paranaguá oraz Itapoá.

W przypadku przemytu papierosów, które trafiają do UE przesyłkami skonteneryzowanymi m.in. z portów azjatyckich (Chiny, Singapur, Wietnam), arabskich (Zjednoczone Emiraty Arabskie), ale również z Rosji i Białorusi

kontenerami, które najpierw do portów takich jak np. Kłajpeda na Litwie, a następnie statkami typu *feeder* (Bartosiewicz, 2020, s. 69) trafiają do portów morskich państw Europy Zachodniej. Raport grupy zadaniowej zajmującej się zwalczaniem nadużyć finansowych w sprawach celnych, handlowych i tytoniowych (Customs, Trade & Tobacco Anti-Fraud Strategy) z Europejskiego Urzędu ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (European Anti-Fraud Office – OLAF) informuje, że w 2021 r służby państw UE ujawniły ponad 3 mld sztuk nielegalnych papierosów, z czego w Polsce udało się zatrzymać 491,5 mln szt., co jest drugim wynikiem w UE. *Modus operandi* grup przestępczych zaangażowanych w przemyt papierosów drogą morską przy wykorzystaniu przesyłek skonteneryzowanych polega głównie na zgłoszeniu w dokumentach przedstawionych do odprawy celnej (faktura handlowa, lista załadownicza i list przewozowy) fikcyjnego towaru, którego rodzaj odpowiadałby towarom legalnie sprowadzanym z danego kierunku. Jednorazowo w kontenerze 40-stopowym (40ft), który jest najczęściej wykorzystywany do przemytu papierosów, można jednorazowo przewieźć nawet ponad 10 mln szt. papierosów. Ma to jednak miejsce pod warunkiem, że w kontenerze nie znajduje się towar przykrywkowy.

W przemycie towarów zabronionych do UE wykorzystywane są również statki handlowe, których ostatnim portem były porty morskie z rejonów podwyższonego ryzyka (Ameryka Południowa i Środkowa oraz Afryka). Budowa morskich statków transportowych daje możliwości ukrycia przemycanego towaru zarówno w jego elementach konstrukcyjnych takich jak nadbudówka statku, ładownie (np. wewnątrz przewożonego towaru), ale również elementach mocowanych do kadłuba jednostki poniżej linii wodnej tzw. torpedy. Bardzo często dzieje się to za wiedzą oraz przyzwoleniem załogi statku.

Rysunek 2. Przykład torpedy ujawnionej w porcie morskim Rotterdam.



Źródło: Materiały Wydziału Morskiego Zwalczania Przemoczości, PUCS Gdynia (ujawnienie narkotyków w torpedzie przymocowanej do podwodnej części kadłuba statku).

Rozpatrując przemysł drogą morską nie sposób pominąć wykorzystania jachtów oraz jednostek używanych do rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, które stanowią ważną alternatywę dla wykorzystywanych w procesie przemytu statków handlowych oraz przesyłek skonteneryzowanych.

Krajowa Administracja Skarbowa (KAS) odgrywa kluczową rolę w ochronie szeroko rozumianych interesów Unii Europejskiej. Do jej głównych zadań zalicza się utrzymywanie stałej równowagi pomiędzy potrzebą ochrony społeczeństwa i podmiotów gospodarczych UE, a ułatwieniami w obrocie towarowym. Działając w szybko zmieniającym się i pełnym wyzwań środowisku, organy celno-skarbowe muszą utrzymać najwyższy poziom usług świadczonych na rzecz obywateli i podmiotów gospodarczych w UE. Skuteczne egzekwowanie prawa oraz efektywne utrzymywanie bezpieczeństwa na terenie portów morskich wymagają zaangażowania odpowiednich środków i sprzętu. W tym celu KAS, stosując nieinwazyjne metody kontroli przy pomocy nowoczesnego sprzętu skanującego, wspomaga nadzór oraz usprawnia przepływ towarów i technologii, chroniąc tym samym granicę UE przed napływem nielegalnie wprowadzanych towarów.

Zwalczanie przestępczości transgranicznej w portach morskich RP na przykładzie funkcjonowania Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości z Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni

Z dniem 1 marca 2017 r. wskutek połączenia administracji podatkowej, Służby Celnej i kontroli skarbowej powstała Krajowa Administracja Skarbowa (KAS) podporządkowana Ministrowi Rozwoju i Finansów. Reforma dotychczasowych struktur miała umożliwić lepsze wykorzystanie ich zasobów kadrowych, finansowych i organizacyjnych. Nową, skonsolidowaną KAS tworzy 16 izb administracji skarbowej, 16 urzędów celno-skarbowych, 400 urzędów skarbowych, Krajowa Informacja Skarbowa oraz Krajowa Szkoła Skarbowości. Zakres zadań realizowanych przez KAS został określony w ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. – Krajowa Administracja Skarbowa (Ustawa, 2016), natomiast zasięg terytorialny działania poszczególnych dyrektorów Izb Administracji Skarbowej (IAS) określa Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 lutego 2017 r. w sprawie terytorialnego zasięgu działania oraz siedzib dyrektorów izb administracji skarbowej, naczelników urzędów skarbowych i naczelników urzędów celno-skarbowych oraz siedziby dyrektora Krajowej Informacji Skarbowej (Rozporządzenie, 2017), według którego odpowiedzialnymi za nadzór

nad obszarem obejmującym morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, morskie porty i przystanie są dyrektorzy następujących izb skarbowych: Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku, którego terytorialny zasięg działania obejmuje: województwo pomorskie oraz morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, morskie porty i przystanie od wschodniej granicy państwa do południka 16°42'00" długości geograficznej wschodniej, z wyłączeniem wód Zalewu Wiślanego; Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Szczecinie, którego właściwość miejscowa obejmuje województwo zachodniopomorskie oraz morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, morskie porty i przystanie od południka 16°42'00" długości geograficznej wschodniej do zachodniej granicy państwa; Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Olsztynie, któremu podlega województwo warmińsko-mazurskie oraz wody Zalewu Wiślanego wraz z morskimi portami i przystaniami od wschodniej granicy państwa.

Ponadto Naczelnik Urzędu może wykonywać kontrolę celno-skarbową na całym terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o czym stanowi art. 61 ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej, dzięki czemu funkcjonariusze CZRM z upoważnienia Naczelnika Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego (PUCS) w Gdyni mogą wykonywać kontrole celno-skarbowe na drogach publicznych, drogach wewnętrznych, w morskich portach i przystaniach, na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym, strefie przyległej i wodach śródlądowych.

Zgodnie z ustawą z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Ustawa, 1990) organem ustanawiającym przejścia graniczne jest Rada Ministrów. Ustawa ta określa również kto jest odpowiedzialny za ustalenie zasięgu terytorialnego przejść granicznych (art. 16 wskazuje, że jest to minister spraw wewnętrznych i administracji, który działa w porozumieniu z ministrem obrony narodowej oraz ministrami właściwymi do spraw gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej i transportu) oraz kto jest zobowiązany do stałego utrzymania przejść granicznych (art. 17 wskazuje, że jest to wojewoda, szerzej omówione jest to w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r.) (Rozporządzenie, 2005).

W Polsce, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2001 r. w sprawie ustalenia morskich i stałych lotniczych przejść granicznych oraz rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia (Rozporządzenie, 2021), ustanowionych jest osiemnaście morskich przejść granicznych, w których odpraw dokonują funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej podlegający – w zależności

od przejścia – właściwemu dyrektorowi Izby Administracji Skarbowej oraz funkcjonariusze Straży Granicznej podlegający Komendantowi Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku.

Każda Izba Administracji Skarbowej w Polsce oraz podległe im Urzędy Celno-Skarbowe utworzone w ramach reformy konsolidacyjnej KAS funkcjonują na podstawie regulaminów organizacyjnych, które powinny być zgodne z Statutem Izby Administracji Skarbowej, stanowiącym załącznik nr 5 do Zarządzenia Ministra Finansów z dnia 5 lutego 2019 r. w sprawie organizacji Krajowej Informacji Skarbowej, izby administracji skarbowej, urzędu skarbowego, urzędu celno-skarbowego i Krajowej Szkoły Skarbowości oraz nadania im statutów (Zarządzenie, 2019).

Największą komórką Służby Celno-Skarbowej w Polsce odpowiedzialną za zwalczanie przestępczości transgranicznej na obszarach morskich RP jest Wydział Morski Zwalczania Przestępczości (CZRM) podlegający Naczelnikowi Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni. Wydział ten – poza zadaniami określonymi w §15 ust.1 dla Pionu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej regulaminu organizacyjnego PUCS w Gdyni, nadanego zarządzeniem Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku Nr 90/2021 z 13 sierpnia 2021 r. (KAS, 2018) – ma również za zadanie: obsługę jednostek pływających, ocenę potencjalnych zagrożeń ekonomicznych i pozaekonomicznych, ich analizę i formułowanie prognoz w zakresie zwalczania przestępczości na morskich wodach wewnętrznych oraz morzu terytorialnym i w strefie przyległej; współpracę w zakresie wymiany informacji dotyczących statków przebywających lub planujących wizytę na obszarze działania Naczelnika Urzędu z państwami członkowskimi Unii Europejskiej oraz zatrzymywanie i kontrolowanie statków w rozumieniu ustawy Kodeks morski i ustawy o żegludze śródlądowej.

Ponadto do zakresu zadań CZRM należy nadzór nad realizacją zadań przez podległe komórki organizacyjne: Działu Morskiego Zwalczania Przestępczości (CZRM-1), do zadań którego należy koordynacja i nadzór nad wykorzystaniem sprzętu RTG w portach morskich Gdańsk i Gdynia oraz Referatu Kontroli Obrotu Towarowego (CZK) odpowiedzialnego za analizę danych dostępnych w manifestach statków w obrocie kontenerowym pozyskiwanych w procesie awizacyjnym KAS oraz wyprzedzające stopowanie przesyłek skonteneryzowanych i zlecenie ich kontroli.

Należy również nadmienić, że cały Wydział Morski Zwalczania Przeszeczności wykonuje również zadania scentralizowane, określone w Zarządzeniu Ministra Finansów z dnia 5 lutego 2019 r. w sprawie organizacji Krajowej Informacji Skarbowej, izby administracji skarbowej, urzędu skarbowego, urzędu celno-skarbowego i Krajowej Szkoły Skarbowości oraz nadania im statutów, w których IAS w Gdańsku realizuje zadania z zakresu centrum kompetencyjnego oraz scentralizowanego w tym dotyczącego nadzoru nad morskim i kolejowym obrotem towarowym z zagranicą, w tym zwalczanie przeszeczności na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz w strefie przyległej. Podejmowane przez CZRM działania związane ze zwalczaniem przeszeczności transgranicznej drogą morską koncentrują się na obszarze, którego zasięg terytorialny obejmuje właściwość miejscową dyrektorów IAS w Gdańsku, Szczecinie oraz Olsztynie.

Wprowadzony w 2021 r. nowy regulamin PUCS w Gdyni utworzył w ramach wydziału CZRM podległe mu komórki, których zakres odpowiedzialności związany jest z kontrolą morskiego obrotu towarowego w portach morskich RP, a tym samym ze zwalczaniem potencjalnych nadużyć polegających m.in. na wprowadzaniu towarów z pominięciem należności celnych lub z naruszeniem zakazów i ograniczeń z wykorzystaniem statków handlowych lub w przesyłkach skonteneryzowanych przewożących towary z portów wysokiego ryzyka. Ryzyko to dotyczy w szczególności wyrobów tytoniowych (porty azjatyckie i arabskie), narkotyków oraz nowych substancji psychoaktywnych, prekursorów i powiązanych chemikaliów (porty Ameryki Południowej i Łacińskiej, Afryki Zachodniej i Północno-Zachodniej, porty Azjatyckie), broni, materiałów wybuchowych lub radioaktywnych, odpadów, okazów CITES, towarów podwójnego zastosowania itp.

Funkcjonariusze Wydziału Morskiego Zwalczania Przeszeczności podlegający bezpośrednio naczelnikowi wydziału na podstawie zgromadzonych informacji, przeprowadzonych analiz oraz posiadanego doświadczenia wykonują zadania związane z typowaniem jednostek morskich wpływających do portów morskich, a następnie w ramach tzw. grup kontrolnych przeprowadzają fizyczną kontrolę wytypowanych obiektów. Głównym źródłem informacji o jednostkach pływających, potencjalnych zagrożeniach oraz ich lokalizacji na akwenach są systemy informatyczne, zasoby znajdujące się w systemach bazodanowych oraz informacje pozyskiwane w ramach współpracy krajowej i międzynarodowej. Tego

typu inspekcje w Polsce noszą nazwę kontroli głębokich³, natomiast w portach morskich UE są określane jako *deep rummage*. Funkcjonariusze wchodzący w skład grup kontrolnych są uzbrojeni oraz przechodzą szereg specjalistycznych szkoleń m.in. STCW, kursy sternika motorowodnego, techniki dostępu linowego, budowy jednostek pływających, kontroli przestrzeni zamkniętych z aparatami uciezkowymi, pierwszej pomocy, czy też taktyki i techniki interwencji. Do kontroli wytypowanych jednostek każdorazowo pobierany jest specjalistyczny sprzęt m.in.: sprzęt wspinaczkowy (wykorzystywany podczas kontroli m.in. ładowni statku, skrajnika dziobowego – forpik), endoskopy służące do kontroli trudno dostępnych miejsc, detektory tlenu (czujnik tlenu, miernik tlenu), butle z tlenem (niezbędne przy kontroli miejsc zamkniętych takich jak zbiorniki balastowe), narkotesty, podręczne narzędzia do inspekcji (latarka, lusterka inspekcyjne, śrubokręty, klucze itp.). Ponadto w trakcie inspekcji statków wspólnie z funkcjonariuszami w kontrolach uczestniczą psy służbowe wyszkolone do wykrywania narkotyków, papierosów oraz środków płatniczych – gotówki. W czynnościach kontrolnych na jednostkach pływających uczestniczą również funkcjonariusze mający przeszkolenie z KPP (Kurs Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy) wyposażeni w torby medyczne PSP R1.

Wydział Morski Zwalczenia Przemoczości w codziennej służbie wykorzystuje również morskie jednostki patrolowe. W chwili obecnej Wydział ma do dyspozycji pięć takich jednostek:

- jednostki patrolowe typu RHIB (*Rigid-Hulled Inflatable Boat*) SCS-01, SCS-02, SCS-03 przyjęte na stan Wydziału w 2004 r. o następujących parametrach technicznych: długość całkowita: 10,02 m, szerokość całkowita 3,85, zanurzenie 0,9 m, silnik z przekładnią typu Z, prędkość 35 węzłów (Mm/h). Obsada jednostki 10 funkcjonariuszy. Jednostki te zostały zakupione przez Ministerstwo Finansów ze środków funduszu PHARE 2002.
- jednostki patrolowe typu RHIB (*Rigid-Hulled Inflatable Boat*) SCS-11, SCS-12 przyjęte na stan Wydziału w 2019 r. o następujących parametrach technicznych: długość całkowita: 14,55 m, szerokość całkowita 3,80 m, zanurzenie 0,7 m, napęd strugowodny, prędkość 35 węzłów (Mm/h). Obsada

³ Głęboka kontrola statku – to dokładna inspekcja wnętrza statku, tj. nadbudówki i maszynowni wraz z pomieszczeniami przyległymi, zewnętrznego pokładu statku, w tym magazynków, dźwigów, jego ładowni i przewożonego w niej towaru oraz podwodnej części statku poniżej jego linii wodnej.

jednostki 10 funkcjonariuszy. Zakup jednostek był współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Programu Krajowego Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Działania tych jednostek pływających koncentrują się na obszarach wyznaczonych z uwagi na wielkość przewozów morskich oraz zagrożeń przemycem, tj. Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej, Zatoce Gdańskiej oraz Zalewie Wiślanym.

Rysunek 3. Kontrola jachtu na wodzie przez funkcjonariuszy służby celno-skarbowej.



Źródło: Materiały Wydziału Morskiego Zwalczenia Przemyczości, PUCS Gdynia (działania prewencyjne na obszarze Morza Bałtyckiego).

Do zadań Morskiego Działu Zwalczenia Przemyczości (CZRM-1) należy koordynacja i nadzór nad wykorzystaniem urządzeń RTG Wydziału oraz zwalczanie przemytu w przesyłkach skonteneryzowanych przy użyciu wielogabarytowych urządzeń skanujących (zarówno mobilnych, jak i stacjonarnych). Czynności związane z nieinwazyjną kontrolą kontenerów za pomocą urządzeń RTG odbywają się na następujących terminalach kontenerowych: Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym w Gdańsku (DCT Gdańsk), Bałtyckim Terminalu Kontenerowym (BCT Gdynia) oraz Gdyńskim Terminalu Kontenerowym (GTC Gdynia).

W przypadku stwierdzenia przez funkcjonariusza zajmującego się interpretacją obrazu różnic pomiędzy obrazem uzyskanym w trakcie skanowania a deklarowanym towarem, opisanym w przedstawionych przez stronę dokumentach odprawy celnej, funkcjonariusze przeprowadzają fizyczną kontrolę towaru znajdującego się wewnątrz zatrzymanego kontenera, nierzadko korzystając przy tym z pomocy psa

przeszkolonego w zakresie ujawniania towarów akcyzowych lub narkotyków bądź stosując sprzęt do kontroli, np. narkotesty, spektrometr⁴, urządzenia do poboru próbek etc. Warto zaznaczyć, że z technicznego punktu widzenia nie ma narzędzi automatycznego wskazywania nieprawidłowości w obrazie rentgenowskim, które mogłyby ułatwić operatorowi zidentyfikować znajdujące się na obrazie obiekty oraz miejsca wymagające kontroli fizycznej. Operator RTG może polegać jedynie na własnym doświadczeniu oraz narzędziach obróbki obrazu dostępnych na konkretnym urządzeniu w ramach interfejsu.

Referat Kontroli Obrotu Towarowego (CZK) to komórka organizacyjna, w której ramach funkcjonariusze na podstawie spływających manifestów morskich typują, a następnie stopują przesyłki skonteneryzowane zmierzające do portów morskich RP, wobec których istnieje podejrzenie, że mogą zostać wprowadzone z pominięciem należności celno-skarbowych bądź też mogą naruszać zakazy i ograniczenia. Analiza i zatrzymanie przesyłek do kontroli opiera się na wykorzystaniu specjalistycznych systemów informatycznych, pozwalających m.in. prześledzić trasę kontenera, nadawcę towaru, odbiorcę końcowego oraz pozyskać inne dane, na których podstawie funkcjonariusz realizujący czynności analityczne może zdecydować, czy należy zatrzymać przesyłkę oraz w jakim zakresie należy przeprowadzić kontrolę. Dane pozyskuje się m.in. z manifestów załadunkowych przekazywanych przez przewoźników morskich z odpowiednim wyprzedzeniem.

W trakcie dotychczasowej służby na akwenach morskich tutejszy Wydział współpracował z wieloma instytucjami i służbami zarówno tymi z Polski (Policją, SG, Marynarką Wojenną, Strażą Pożarną, Urzędem Morskim, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Inspektoratem Rybołówstwa Morskiego), jak i zagranicy (służby celne państw UE, OLAF, CEPOL – Agencja Unii Europejskiej ds. Szkolenia w Dziedzinie Ścigania). Zakres tej współpracy obejmował m.in. wymianę informacji o potencjalnych próbach przemytu drogą morską, wspólnie realizowane kontrole w portach morskich oraz miał również charakter szkoleniowy.

Warto również zaznaczyć że funkcjonariusze CZRM cyklicznie uczestniczą w spotkaniach grupy „MAR-info North” oraz unijnej grupy roboczej o nazwie

⁴ Spektrometr – specjalistyczne urządzenie umożliwiające analizę na podstawie zarejestrowanego widma składu pierwiastkowego substancji.

„RALFH Rummage Group” w ramach projektu UE *Customs 2020* (European Commission, 2021) zrzeszającej przedstawicieli służb granicznych największych portów morskich w Europie. Zagadnienia omawiane na tych spotkaniach dotyczą zwalczania przestępczości w portach morskich UE.

Zarówno profesjonalne kontrole celno-skarbowe przeprowadzane przez funkcjonariuszy CZRM w stosunku do załóg statków towarowych, przesyłek skonteneryzowanych, jak i będące ich efektem wszczynanie postępowań karnych za nadużycia wpływają na zwiększenie szczelności polskiego odcinka zewnętrznej granicy UE.

Rozwój oraz rozbudowa urządzeń RTG wykorzystywanych przez funkcjonariuszy służby celno-skarbowej w portach morskich Gdańsk oraz Gdynia

Urządzenia rentgenowskie od wielu lat stanowią ważny element w procesie kontroli celno-skarbowej w portach RP. Morskie przejścia graniczne były jednymi z pierwszych w Polsce, w których wdrożono wykorzystanie wielkogabarytowych urządzeń RTG do nieinwazyjnych kontroli towarów.

Pierwszym urządzeniem RTG, jakie pojawiło się w ówczesnej Izbie Celnej (IC) w Gdyni, było urządzenie „przestawne” Smith & Heimann CAB 2000 (moc 2,5 MeV, przenikalność stali do 180 mm). Po raz pierwszy zastosowano je w 2005 r. na Terminalu Kontenerowym BCT w Gdyni. Za obsługę tego urządzenia odpowiedzialni byli funkcjonariusze Referatu Analizy i Kontroli – komórki podległej Naczelnikowi Urzędu Celnego w Gdyni. W 2007 r. urządzenie to zostało przeniesione na teren Gdańskiego Terminala Kontenerowego (GTK) w Oddziale Celnym „Nabrzeże Wiślane” w Gdańsku, zaś w 2008 r. skaner wycofano z eksploatacji. W 2007 r. IC w Gdyni została wyposażona w urządzenie RTG Rapisan Eagle Mobile MXR 3040 (moc 4,5 MeV, penetracja stali do 300 mm, skanowanie obiektów o wymiarach: szerokość 2,8 m × wysokość 4,6 m, obsługa 2-3 funkcjonariuszy), który zastąpił na terminalu kontenerowym BCT Smith & Heimann CAB 2000. Skaner ten był urządzeniem mobilnym, które wykorzystywano na terenie gdyńskich terminali BCT oraz GCT, jak również gdańskich nabrzeży kontenerowych DCT i GTK oraz bazach promowych. W 2009 r. w wyniku zmian reorganizacyjnych w IC w Gdyni urządzenia skanujące trafiły do Granicznych Referatów Zwalczania Przestępczości w Gdańsku i Gdyni w ramach nowo powstałego Wydziału Zwalczania Przestępczości Izby Celnej w Gdyni.

W 2009 r. funkcjonariusze gdyńskiego referatu granicznego pozyskali całkowicie nowe urządzenia wysokoenergetyczne – mobilny skaner Nuctech THSCAN MT1213LH (moc urządzenia 4,0 MeV, penetracja stali 310 mm, możliwość skanowania obiektów o wymiarach: szerokość 2,7 m × wysokość 4,6 m, obsługa 2 funkcjonariuszy), natomiast Graniczny Referat w Gdańsku doposażony został w mobilne urządzenie skanujące typu Rapiscan Eagle Mobile M4507 będące udoskonaloną wersją swego poprzednika MXR3040. W 2012 r. po raz pierwszy na terenie portu morskiego (Terminal Kontenerowy BCT w Gdyni) zainstalowano stacjonarne urządzenie dwuenergetyczne Rapiscan Eagle G60 (moc 6,4 MeV, penetracja stali do 320 mm, możliwość skanowania obiektów o szerokości 2,6 m, długości 18 m, wysokości 4,6 m, minimalna obsługa 3 funkcjonariuszy). Był to pierwszy w IC w Gdyni klasyczny skaner stacjonarny typu gantry (brama) zainstalowany w hali.

W 2016 r. kolejnym mobilnym urządzeniem RTG, które pojawiło się na stanie komórek zwalczania przestępczości, był Z Backscatter VAN (ZBV). System ZBV jest zintegrowany ze standardowym pojazdem DaimlerChrysler Sprinter. Umożliwia prostą i wygodną kontrolę zawartości innych pojazdów lub przesyłek cargo niestandardowych rozmiarów przy minimalnych kosztach eksploatacji oraz wysokiej wydajności. Prosta obsługa ZBV (jedno- lub dwuosobowa) i nierzucający się w oczy wygląd sprawiają, że wachlarz zastosowań tego urządzenia jest wyjątkowo szeroki. Urządzenie wykorzystuje się zarówno na drogach, w porcie, jak i w bazach promowych.

W 2017 r. w następstwie konsolidacji i powstania PUCS w Gdyni sporządzono nowy regulamin, według którego urządzenia skanujące w portach morskich podlegały pod Działy Realizacji Wydziału Zwalczania Przestępczości. W 2018 r. Działy w Gdańsku i Gdyni zostały wyposażone w całkowicie nowe mobilne urządzenia skanujące Nuctech MT1213DE (moc 6/3 MeV, możliwość prześwietlenia obiektów o długości 18 m, szerokości 2,6 m i wysokości 4,6 m, obsługa min. 2 funkcjonariuszy), przy jednoczesnej likwidacji pozostałych mobilnych urządzeń skanujących, które uległy uszkodzeniu bądź ich naprawa nie jest opłacalna.

Obecnie funkcjonariusze CZRM-1 wykorzystują następujące urządzenia skanujące: Nuctech MT1213DE – 2 szt., Z Backscatter VAN (ZBV) – 1 szt., Rapiscan Eagle G60 – 1 szt.

Urządzenia te są obsługiwane w systemie zmianowym, zaś funkcjonariusze CZRM-1 działają bazując na aktualnie obowiązującym regulaminie PUCS

w Gdyni oraz wdrożonych przepisach wewnętrznych dla komórek zwalczania przestępczości. Wykorzystanie wielkogabarytowych urządzeń skanujących odbywa się w oparciu na przygotowanych przez Ministerstwo Finansów wytycznych opracowanych w dokumencie z lipca 2021 r., które stanowią dyrektywy dla Izb Administracji Skarbowych w zakresie typowania środków transportu, efektywności wykorzystania urządzeń RTG oraz działań podejmowanych w przypadku awarii lub przestoju urządzenia RTG.

W związku ze systematycznie zwiększającym się wolumenem przeładowywanych towarów w portach Gdańsk i Gdynia oraz sukcesywną rozbudową terminali kontenerowych podjęto decyzję o zakupie kolejnych urządzeń RTG oraz o zwiększeniu i przeszkoleniu obsady kadrowej CZRM-1, tak aby w przyszłości możliwe było wykorzystanie urządzeń skanujących przez całą dobę – a co za tym idzie – zwiększenie kontroli towarów wprowadzanych drogą morską na obszar UE.

Urządzenia RTG jako skuteczne narzędzie w zwalczaniu przemytu drogą morską

Celem nadrzędnym wykorzystywanych przez funkcjonariuszy celno-skarbowych urządzeń RTG w portach morskich Gdańsk i Gdynia jest dbanie o bezpieczeństwo budżetu państwa, lecz także likwidacja zagrożeń związanych z próbami przemytu na polski obszar celny narkotyków, papierosów materiałów wybuchowych itp. Nie jest to łatwe, zważywszy na to, że porty morskie w Gdańsku i Gdyni każdego roku odgrywają coraz większą rolę w kontekście obrotu ładunków na Morzu Bałtyckim. Według opublikowanych danych liczba przeładunków w porcie Gdańsk w roku 2020 r. wyniosła 48 mln ton, a przeładunek kontenerów 1 924 000 mln TEU (Port Gdańsk, 2021a). W przypadku portu Gdynia wartość przeładunku oszacowano na 24 662 000 ton, zaś liczbę obsłużonych przesyłek skonteneryzowanych na 905 121 000 TEU (Port Gdańsk, 2021b). Warto podkreślić, że port w Gdańsku jest zarazem największym portem kontenerowym na Bałtyku, co potwierdza pierwszy kwartał 2021 r., w którym terminal przeładował 515 042 TEU, odnotowując wzrost o 8,6 % (Port Gdańsk, 2021c). Port ten znajduje się również na trzecim miejscu pod względem wolumenu przeładowanych towarów na Morzu Bałtyckim.

W przypadku portu w Gdańsku można stwierdzić, że jest on największym *hubem* przeładunkowym na Bałtyku, w którym – poza legalnie wprowadzanymi i odprawianymi towarami – dochodzi do prób przemytu towarów zabronionych.

Od czasu konsolidacji i powstania KAS w 2017 r. w portach morskich Gdańsk i Gdynia dochodziło do licznych prób nielegalnego wprowadzania towarów, najczęściej wyrobów tytoniowych. W latach 2017–2021 pomorska KAS ujawniła ponad 205 mln sztuk papierosów przemycanych w przesyłkach skonteneryzowanych, głównie z państw azjatyckich oraz arabskich.

Rysunek 4. Zdjęcie z ujawnienia papierosów w porcie Gdańsk.



Źródło: Materiały Wydziału Morskiego Zwalczenia Przemocności, PUCS Gdynia.

W portach Gdańsk i Gdynia dochodzi również do przemytu narkotyków. Do największych prób przemytu tego rodzaju doszło m.in. w grudniu 2019 r., kiedy funkcjonariusze we współpracy z pracownikami CBŚP w Gdańsku ujawnili ponad 2 tony kokainy z Kolumbii w kontenerze, w którym deklarowano kredę, w lutym 2020 r. – 275 kg heroiny z Pakistanu ukrytej w materiale skalnym, zaś w maju 2018 r. – 3 tony haszyszu w kontenerze z Pakistanu z deklarowaną pościelą. Wykorzystanie urządzeń RTG było niezwykle pomocne w przypadku nieinwazyjnej kontroli kontenerów, w przypadku których podejrzewano przemyt w ich elementach konstrukcyjnych. Odpowiedni sposób spakowania narkotyków uniemożliwia psu przeskolonemu do wykrywania substancji odurzających

wytropienie miejsca ukrycia. Dopiero wykorzystanie urządzenia skanującego pozwala wskazać ukryte narkotyki. Taka sytuacja miała miejsce w 2017 r. oraz 2020 r. w porcie Gdańsk. Do przemytu kokainy wykorzystano elementy konstrukcyjne przesyłki, w których ukryto odpowiednio 23 kg oraz 25 kg kokainy.

Skuteczność nieinwazyjnych kontroli z wykorzystaniem urządzeń RTG odnosi się nie tylko do towarów przemycanych takich jak wyroby akcyzowe, ale także do towarów odurzających. Zasadność wykorzystania tego rodzaju urządzeń dotyczy również oszustw celnych, np. składania fałszywych deklaracji na temat pochodzenia produktu, zaniżania wartości lub nieprawdziwego opisu towarów podczas importu, co powoduje znaczące szkody bezpieczeństwa UE oraz jej interesów finansowych. Sytuacja może dotyczyć towarów i technologii codziennego, jak również podwójnego zastosowania (Rozporządzenie Komisji, 2019) oraz maszyn służących do nielegalnej produkcji papierosów na terytorium UE deklarowanych jako urządzenia do pakowania. Kontrola przy pomocy urządzenia skanującego pozwala funkcjonariuszom celno-skarbowym ustalić, czy towar znajdujący się wewnątrz kontenera zgadza się z przedstawionymi przez stronę dokumentami, czy jednak należy dokonać na dalszym etapie fizycznej kontroli towaru. Funkcjonariusz po użyciu skanera i uzyskanym obrazie może zdecydować, czy należy dokonać 100% rewizji kontenera, czy jedynie 50% lub 25% przesyłki. Zdarza się również, że wątpliwości może budzić towar znajdujący się bezpośrednio za drzwiami kontenera.

Urządzenia skanujące są również wykorzystywane podczas kontroli pojazdów w bazach promowych w Gdańsku i Gdyni, z których podróżni udają się do krajów skandynawskich, bądź przybywają z nich do Polski. Ograniczenia czasowe wynikające z załadunku promu wypływającego z Polski powodują, że kontrola wytypowanych pojazdów musi przebiegać przy jednoczesnym wykorzystaniu psów służbowych oraz mobilnych urządzeń skanujących. Dzięki temu można sprawnie wytypować konkretne samochody do kontroli fizycznej, wobec których podejrzewa się posiadanie bądź przewóz towarów zabronionych, nie dezorganizując przy tym procesów związanych z załadunkiem promu na wyjście z portu. Do oceny skuteczności Służby Celno-Skarbowej w obszarze kontroli przeprowadzanej przy użyciu urządzeń RTG brane są pod uwagę trzy współczynniki: liczba prześwietleń pozytywnych, wartość ujawnianych towarów, wysokość hipotetycznych uszczupień obliczonych w związku z ujawnieniami. W 2020 r. liczba skanowań przeprowadzonych w portach Gdańsk i Gdynia

wyniosła łącznie 74 177, co stanowi wzrost w stosunku do 2019 r. o 3,76% (2019 r. prześwietlono 71 491 przesyłek skonteneryzowanych, środków transportu). Liczba pozytywnych skanowań w 2019 r. wyniosła 12, zaś kwota uszczupień z tego tytułu 91 442 298 zł. W 2020 r. dokonano natomiast 6 pozytywnych prześwietleń o wartości uszczupień 25 464 560 zł (IAS, 2020). Stacjonarne i mobilne urządzenia skanujące wykorzystywane do nieinwazyjnej kontroli pełnią bardzo ważną funkcję w codziennej służbie funkcjonariuszy celno-skarbowych PUCS w Gdyni. Możliwości techniczne tych urządzeń w połączeniu z doświadczonym operatorem stanowią skuteczną barierę dla nielegalnie wprowadzanych towarów transportowanych drogą morską.

Dział Centrum RTG – Centrum Kompetencyjne wspomagające proces kontroli z wykorzystaniem urządzeń RTG

Dział Centrum RTG jest komórką organizacyjną Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku, która na mocy zarządzenia dyrektora IAS w Gdańsku nr 105/2021 r. z dnia 30 sierpnia 2021 r. w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Izbie Administracji Skarbowej w Gdańsku (IAS, 2021) podlega pod Pion Celno-Graniczny oraz Kontroli, Cła i Audytu, nad którym nadzór sprawuje VI zastępca dyrektora IAS w Gdańsku. Dział ten poza zadaniami określonymi w §55 regulaminu IAS w Gdańsku wykonuje również czynności opisane w Zarządzeniu Ministra Finansów z dnia 24 lipca 2020 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie organizacji Krajowej Informacji Skarbowej, izby administracji skarbowej, urzędu skarbowego, urzędu celno-skarbowego i Krajowej Szkoły Skarbowości oraz nadania im statutów, które wskazuje, że Dział Centrum RTG pełni rolę Centrum Kompetencyjnego wspierającego komórki Ministerstwa właściwej do spraw zwalczania przestępczości ekonomicznej w zakresie planowania, zakupu, eksploatacji urządzeń RTG oraz koordynacji i nadzoru nad wykonywaniem zadań kontrolnych z wykorzystaniem urządzeń RTG (Zarządzenie, 2020).

Geneza powstania Krajowego Centrum RTG sięga lat 2006–2008, kiedy to Referat Analizy i Kontroli będący komórką organizacyjną Urzędu Celnego w Gdyni przejął obowiązki związane z zarządzaniem jednymi z pierwszych urządzeń RTG zakupionych dla ówczesnej Izby Celnej w Gdyni – Smiths Heimann CAB 2000 oraz pierwszego mobilnego urządzenia RTG – Rapiscan MXR 3040.

W tym czasie do zadań referatu należało: obsługa urządzenia RTG na terenie Terminali Kontenerowych Portu Gdynia, typowanie do kontroli RTG kontenerów

na terenie Oddziału Celnego Baza Kontenerowa oraz Oddziału Celnego Nabrzeże Bułgarskie, realizowanie poleceń skanowania Granicznego Referatu Zwalczenia Przystępczości w Gdyni oraz zleconych przez inne jednostki organizacyjne lub zewnętrzne.

W 2007 r. po raz pierwszy przedstawiono Naczelnikowi Urzędu Celnego w Gdyni koncepcję funkcjonowania komórki Krajowego Centrum RTG (KC RTG).

Kolejnym etapem dla utworzenia KC RTG był projekt realizowany w latach 2011–2012, który zakładał, że nowo utworzona jednostka organizacyjna będzie miała charakter scentralizowany, zapewniając tym samym kompleksową koordynację oraz monitoring efektywności wykorzystania posiadanych przez Służbę Celną urządzeń RTG oraz wspomaganie procesów zarządzania tymi zasobami poprzez: stworzenie podstaw wsparcia technicznego i merytorycznego dla nadzoru wykonywania zadań kontrolnych z wykorzystaniem urządzeń RTG, stworzenie wsparcia merytorycznego dla potrzeb strategicznego zarządzania zasobami RTG Służby Celnej, podwyższenie poziomu wykształcenia funkcjonariuszy wykonujących zadania z zakresu interpretacji obrazów RTG, prowadzenie szkoleń dla krajowych i zagranicznych funkcjonariuszy wykonujących zadania z zakresu obsługi urządzeń rentgenowskich i interpretacji obrazów, współpracę z koordynatorami z komórek zwalczania przystępczości poszczególnych Izb Celnich pełniących rolę punktów kontaktowych z KC RTG, którzy ponadto mieli za zadanie nadsyłanie szczegółowych informacji związanych z ujawnieniami dokonywanymi przy użyciu wielkogabarytowych urządzeń rentgenowskich dotyczących w szczególności: przemytu narkotyków, papierosów (powyżej 20 000 szt.) oraz innych towarów bądź nieprawidłowości ze względu na specyficzny obraz stwierdzonej anomalii.

Za zasadnością utworzenia tego rodzaju komórki przemawiała również zwiększająca się liczba urządzeń RTG wykorzystywanych na polskich przejściach granicznych, gdzie za jedną z kluczowych korzyści wypływających z realizacji projektu Krajowego Centrum RTG należało uznać optymalizację procesów zarządzania urządzeniami skanującymi, pozostającymi w dyspozycji Służby Celnej oraz kontroli z wykorzystaniem tych urządzeń w skali ogólnokrajowej.

W dniu 8 października 2011 r. nastąpiła inauguracja Wydziału Krajowego Centrum RTG, na którego siedzibę wybrano Gdański Park Naukowo-Technologiczny. Funkcjonowanie nowo powstałego wydziału zostało

uregulowane Zarządzeniem nr 8 Ministra Finansów z dnia 9 lutego 2012 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania statutów izbom celnym i urzędom celnym (Zarządzenie, 2012) wskazującym, iż w skład IC w Gdyni wchodzi komórka organizacyjna realizująca zadania z zakresu koordynacji i nadzoru nad wykonywaniem kontroli z wykorzystaniem urządzeń skanujących, podlegająca zastępcy dyrektora IC w Gdyni ds. kontroli.

Aktualnie Dział Centrum RTG tworzą cztery moduły funkcjonalne: Centralne Repozytorium Obrazów (CRO) – gromadzi obrazy RTG wraz z danymi towarzyszącymi, na których bazie tworzone są specjalistyczne biblioteki materiałów porównawczych, jak również przeprowadzane specjalistyczne analizy tematyczne; Centrum Analizy Obrazów (CAO) – zapewnia profesjonalne wsparcie funkcjonariuszom celnym obsługującym urządzenia RTG w procesie decyzyjnym związanym z analizą obrazu, jak również w zakresie analizy zebranych w repozytorium obrazów RTG poprzez dostępne oprogramowanie inspekcyjne do urządzeń Rapiscan, Nuctech oraz Smiths & Heimann pod kątem szkoleniowo-dydaktycznym; Centrum Monitorowania Wykorzystania (CMW) – odpowiada za optymalizację wykorzystania urządzeń skanujących i procesów zarządczych zasobami Służby Celnej oraz kontrolami z wykorzystaniem urządzeń skanujących w skali ogólnokrajowej. Wspólnie z Centrum Analizy Obrazu zapewnia wsparcie analityczne jednostek organizacyjnych KAS; Centrum Doskonalenia Zawodowego (CDZ) – jest swoistą platformą szkoleniową zapewniającą w ramach jednolitego systemu szkoleń właściwe przygotowanie krajowych i zagranicznych funkcjonariuszy celnych w zakresie obsługi urządzeń RTG i interpretacji obrazu (Raport, 2020).

Dział Centrum RTG jest również twórcą internetowej platformy informacyjnej o nazwie Portal Centrum RTG, której zadaniem jest m.in. samokształcenie i doskonalenie umiejętności z zakresu interpretacji obrazów, udostępnianie publikacji i artykułów poświęconych tematyce RTG, wymiany doświadczeń oraz wzajemnej pomocy i współpracy z zakresu wykorzystywanych w służbie Celno-Skarbowej urządzeń RTG. Platforma ta przeznaczona jest dla funkcjonariuszy SCS jak również dla pracowników cywilnych, którzy na co dzień wykorzystują urządzenia RTG do kontroli lub nadzorują ich pracę. Witryna ta zawiera informację na temat krajowych, jak i międzynarodowych przemytów wykrytych przy wykorzystaniu wielkogabarytowych urządzeń rentgenowskich. Znajdziemy tam również szereg informacji związanych ze skanowaniem przesyłek skonteneryzowanych lub

innych środków przewozowych, aktualnie realizowanych inwestycjach związanych z modernizacją urządzeń RTG lub też trwającymi zamówieniami na rzecz zakupu nowego sprzętu do nieinwazyjnej kontroli.

Podobną rolę jak wspomniana wcześniej platforma internetowa spełnia wydawany w okresie dwumiesięcznym przez Centrum RTG biuletyn informacyjny o nazwie *Newsletter RTG*. Tematyka tego biuletynu koncentruje się na zagadnieniach związanych z wykorzystaniem urządzeń RTG, zaś jego odbiorcami są osoby, które na co dzień zajmują się kontrolą z wykorzystaniem tego typu urządzeń, pracownicy Ministerstwa Finansów i Izby Administracji Skarbowej oraz funkcjonariusze SCS zainteresowani tematyką RTG.

Funkcjonariusze Działu Centrum RTG poza wymienionymi wcześniej zadaniami umacniają wizerunek KAS i Służby Celno-Skarbowej na forum międzynarodowym jako służby wiodącej w zakresie skutecznego wykorzystania skanerów RTG poprzez aktywne uczestnictwo w spotkaniach o charakterze międzynarodowym m.in. RALFH i ODYSSUD (European Commission, 2021) czy też ASEM (ASEM, b.d.) oraz przeprowadzają szkolenia dla operatorów RTG innych państw w ramach m.in. programu CELBET (Celbet, b.d.).

Dział Centrum RTG jest jedną z pierwszych tego typu jednostek organizacyjnych, jakie powstały w państwach Unii Europejskiej, mających w swym zakresie nadzór i koordynację kontroli prowadzonej z wykorzystaniem urządzeń RTG w skali całego kraju. Utworzenie tego działu przyczyniło się do wielu pozytywnych zmian w zakresie wykorzystania urządzeń RTG na terytorium RP. Zmiany te są widoczne chociażby z perspektywy zadań realizowanych przez Dział Morski Zwalczenia Przystępczości – z PUCS w Gdyni. Funkcjonowanie CZRM-1 oraz DC RTG w ramach jednej Izby Administracji Skarbowej, co pozwoliło na szerszą współpracę obydwu komórek w zakresie przeprowadzanych szkoleń (interpretacja obrazów, obsługa urządzeń skanujących), czy też dzielenia się wiedzą i wymianą doświadczeń z zakresu interpretacji uzyskanych w trakcie skanowania obrazów. Warto podkreślić, że część funkcjonariuszy pełniących służbę w DC RTG to też osoby, które wcześniej pełniły służbę w komórkach granicznych zwalczania przestępczości, dzięki czemu dużo łatwiej jest im skutecznie reagować na potrzeby funkcjonariuszy pełniących służbę na granicy morskiej.

Szkolenia przeprowadzone przez funkcjonariuszy DC RTG i ujednoczenie procedur niewątpliwie wpłynęły na wzrost liczby ujawnień dokonywanych przy pomocy urządzeń RTG, a tym samym pozwoliły w skuteczniejszy sposób zwalczać

przestępczość transgraniczną na morskich, lądowych oraz lotniczych przejściach granicznych.

Podsumowanie

Polskie porty morskie są niezwykle istotnym elementem gospodarki narodowej, spełniającym rolę narzędzia w obrocie towarowym, które – wykorzystując transport morski – umożliwiają dostęp do oddalonych źródeł zaopatrzenia i rynków zbytu w obszarze jednego kontynentu lub całego świata, dzięki czemu państwo polskie odnosi korzyści ekonomiczne. Rozwój międzynarodowego transportu morskiego stanowiącego ponad 90% międzykontynentalnych przewozów ładunku oraz rozwój konteneryzacji spowodowały, że żegluga morska jest obecnie najczęściej wykorzystywaną przez środowiska przestępcze oraz organizacje terrorystyczne metodą transportu nielegalnych towarów mogących stanowić potencjalne zagrożenie dla zdrowia i życia obywateli oraz godzących w interesy ekonomiczne państw UE.

Aby skutecznie zwalczać przestępczość transgraniczną drogą morską, polskie służby graniczne mają dostęp do szerokiego wachlarza rozwiązań i urządzeń wykorzystywanych do zwalczania przemytu. Porty morskie RP są punktami tranzytowymi dla nielegalnie wprowadzanych towarów, których właściwi odbiorcy – organizatorzy procederu – znajdują się w pozostałych państwach UE. Wśród tych najważniejszych rozwiązań wykorzystywanych w codziennej służbie warto wymienić: zaawansowane systemy informatyczne wykorzystywane na potrzeby analizy ryzyka, dostęp do ogólnopolskich oraz międzynarodowych baz danych, specjalistyczny sprzęt do przeprowadzania fizycznych kontroli, przeszkolone psy służbowe oraz niezwykle ważna z punktu widzenia podejmowania dalszych czynności kontrolnych wymiana informacji między europejskimi organami ścigania.

Praktyka pokazuje jednak, że technologia RTG wykorzystywana w portach morskich przede wszystkim przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej jest obecnie jednym z najbardziej efektywnych i skutecznych sposobów kontroli, jakie powinno wykorzystywać się w portach morskich, ponieważ pozwala reagować na potrzeby i wyzwania otoczenia. Urządzenia skanujące gwarantują nieinwazyjną weryfikację przewożonego ładunku, zapewniając przy tym ich nienaruszalność, bezpieczeństwo, oszczędność czasu oraz obniżenie kosztów obsługi.

Wydział Morski Zwalczania Przestępczości z Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni, jest jedyną jednostką organizacyjną KAS w Polsce, której

funkcjonariusze wykonują zadania związane ze zwalczaniem przestępczości transgranicznej o tak szerokim charakterze. Niewątpliwym atutem wydziału jest znajdujący się na jego stanie sprzęt do kontroli. Narzędzia takie jak urządzenia RTG, łodzie patrolowe, specjalistyczne systemy informatyczne pełnią bardzo ważną rolę w procesie zwalczania nielegalnego wprowadzania towarów na obszar UE przez porty morskie RP. Codzienna służba wymaga od funkcjonariuszy CZRM odpowiedniej wiedzy, wykształcenia, sprawności fizycznej oraz pełnej dyspozycyjności.

Funkcjonariusze Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości, zwalczając przestępstwa godzące w interes państwa i bezpieczeństwo obywateli, nie tylko wypełniają misję Służby Celno-Skarbowej na morzu, ale również wpisują się trwale w poprawę bezpieczeństwa w regionie Morza Bałtyckiego.

Bibliografia

- Asia-Europe Meeting [ASEM]. (b.d.). *ASEM Info Board – Events*. Dostęp: <https://www.aseminfoboard.org/events> [28.06.2022].
- Bartosiewicz, A. (2020). *Transport morski kontenerów: rola i znaczenie intermodalnych terminali przeładunkowych*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Buerger, Ch. i Edmunds, T. (2020). Blue crime: Conceptualising transnational organised crime at sea. *Marine Policy*, 119, 104067. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104067>
- Celbet. (b.r.). *Acitivites*. Dostęp: <https://www.celbet.eu/activities/site-visits/> [28.06.2022].
- European Commission. (2020). *2014–2020 Customs programme*. Taxation and Customs Union. Dostęp: https://taxation-customs.ec.europa.eu/eu-funding-customs-and-tax/customs-2020_en [27.09.2022].
- European Commission. (2021). *European Land Frontier, Ports and Airports contact groups*. Taxation and Customs Union. Dostęp: https://taxation-customs.ec.europa.eu/business/customs-controls/port-airport-and-landfrontier-contact-groups_en [28.06.2022].
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA]. (2019). *European Drug Report 2019: Trends and Developments*. Dostęp: https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/11364/20191724_TDAT19001PLN_PDF.pdf [27.09.2022].
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA]. (2021). *European Drug Report 2021: Trends and Developments*. Dostęp: https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/13838/2021.2256_PL_03.pdf [27.09.2022].
- GospodarkaMorska.pl. (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> [27.07.2022].
- Izba Administracji Skarbowej w Gdańsku [IAS]. (2020) *Raport z działalności Centrum Kompetencyjnego RTG w roku 2020*. [materiał niepublikowany].

- Izba Administracji Skarbowej w Gdańsku [IAS]. (2021). Zarządzenie dyrektora IAS w Gdańsku nr 105/2021 r. z dnia 30 sierpnia 2021 r. w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Izbie Administracji Skarbowej w Gdańsku. Dostęp: <https://www.pomorskie.kas.gov.pl/documents/3555563/10468193/Zarz%C4%85dzenie+nr+105+2021+z+30.08.2021+r.+2> [25.07.2022].
- Komisja Europejska. (2017). *Sprawozdanie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego. Sprawozdanie z postępu prac w zakresie wdrażania komunikatu Komisji „Intensyfikacja walki z przemytem papierosów i innymi formami nielegalnego handlu wyrobami tytoniowymi – Kompleksowa strategia UE (Com (2013) 324 final z 6.6.2013)”. Dostęp: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0235&from=SK> [27.09.2022].*
- Krajowa Administracja Skarbowa [KAS]. (2018, grudzień). *Regulamin organizacyjny Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni*. Dostęp: <https://www.pomorskie.kas.gov.pl/documents/3555563/6832070/Regulamin+organizacyjny+70+2018+z+dnia+29.11.2018r.> [27.07.2022].
- Mądrzejowski, W. (2015). *Przestępczość zorganizowana: system zwalczania*. Wydawnictwo Akademickie i Literackie.
- Port Gdańsk. (2021a). *Fakty i liczby*. Dostęp: <https://www.portgdansk.pl/biznes/informacje-ogolne/facts-and-figures> [28.07.2022].
- Port Gdańsk. (2021b). *Statystyki*. Dostęp: <https://www.portgdansk.pl/statystyki> [28.09.2022].
- Port Gdańsk. (2021c, 16 kwietnia). *Port Gdańsk awansuje na I miejsce na Bałtyku*. Dostęp: <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/port-gdansk-awansuje-na-i-miejsce-na-baltyku/> [27.06.2022].
- Rozporządzenie. (2001). Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2001 r. w sprawie ustalenia morskich i stałych lotniczych przejść granicznych oraz rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia. Dz. U. 2001, nr 62, poz. 632 ze zm. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20010620632>
- Rozporządzenie. (2005). Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie obowiązków wojewody w zakresie finansowania i utrzymywania przejść granicznych, przejść turystycznych, miejsc przekraczania granicy na szlakach turystycznych oraz punktów nocnego postoju na rzekach granicznych, ich wyposażenia w sprzęt, a także organów właściwych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych. Dz. U. 2005, nr 256, poz. 2145 ze zm. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20052562145>
- Rozporządzenie. (2017). Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 lutego 2017 r. w sprawie terytorialnego zasięgu działania oraz siedzib dyrektorów izb administracji skarbowej, naczelników urzędów skarbowych i naczelników urzędów celno-skarbowych oraz siedziby dyrektora Krajowej Informacji Skarbowej. Dz. U. 2017, poz. 393 ze zm. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20170000393>
- Rozporządzenie Komisji. (2019). Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/2199 z dnia 17 października 2019 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 428/2009 ustanawiające wspólnotowy system kontroli wywozu, transferu, pośrednictwa i tranzytu w odniesieniu do produktów podwójnego zastosowania. Dz. Urz. UE L 338/1. http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/2199/oj
- United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. (UNCTAD/RMT/2020). Dostęp: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf [27.09.2021].
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC]. (b.r.). *UNODC-WCO Global Container Control Programme*. Dostęp: <https://www.unodc.org/ropan/en/BorderControl/container-control/ccp.html> [25.07.2022].

- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC]. (2019, 2 luty). *Remarks at the Security Council debate on Transnational Organized Crime at Sea as a Threat to International Peace and Security*. Dostęp: <https://usun.usmission.gov/remarks-at-a-un-security-council-open-debate-on-transnational-organized-crime-at-sea-as-a-threat-to-international-peace-and-security/> [27.06.2022].
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC]. (2021). *CCP Glossary of Terms*. Dostęp: <https://www.unodc.org/ropan/en/BorderControl/container-control/ccp-glossary-of-terms.html> [27.06.2022].
- Ustawa. (1990). Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej. Dz. U. 1990, nr 78, poz. 461 ze zm. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19900780461>
- Ustawa. (2005). Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii. Dz. U. 2005, nr 179, poz. 1485 ze zm. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20051791485>
- Ustawa. (2016). Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej. Dz. U. 2016, poz. 1947 ze zm. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20160001947>
- Zarządzenie. (2012). Zarządzenie nr 8 Ministra Finansów z dnia 9 lutego 2012 r. zmieniające zarządzenie w sprawie nadania statutów izbom celnym i urzędom celnym. Dz. Urz. MF 2017, poz. 6. Dostęp: <https://www.mf.gov.pl/documents/764034/1095334/Dz.+Urz.+Min.+Fin.+z+dnia+14+lutego+2012+r.+poz.+6+> [26.09.2022].
- Zarządzenie. (2019). Zarządzenie Ministra Finansów z dnia 5 lutego 2019 r. w sprawie organizacji Krajowej Informacji Skarbowej, izby administracji skarbowej, urzędu skarbowego, urzędu celno-skarbowego i Krajowej Szkoły Skarbowości oraz nadania im statutów. Dz. Urz. MFFiPR 2020, poz. 16. Dostęp: <https://www.mf.gov.pl/documents/764034/6907974/Dz.+Urz.+Min.+FFiPR.+z+dnia+19+listopada+2020+r.+poz.+16+> [26.09.2022].
- Zarządzenie. (2020). Zarządzenie Ministra Finansów z dnia 24 lipca 2020 r. zmieniające zarządzenie w sprawie organizacji Krajowej Informacji Skarbowej, izby administracji skarbowej, urzędu skarbowego, urzędu celno-skarbowego i Krajowej Szkoły Skarbowości oraz nadania im statutów. Dz. Urz. MF 2020, poz. 92. Dostęp: <https://www.mf.gov.pl/documents/764034/6831363/Dz.+Urz.+Min.+Fin.+z+dnia+28+lipca+2020+r.+poz.+92+> [27.09.2022].