

# Przemyt narkotyków drogą morską jako zagrożenie bezpieczeństwa państwa (na przykładzie Królestwa Hiszpanii)

W artykule omówiono szeroki wachlarz zagrożeń generowanych dla bezpieczeństwa państw nadbrzeżnych przez przemyt niedozwolonych substancji psychotropowych drogą morską. Autor przedstawia czynniki, które powodują, że morskie szlaki przemytnicze są szczególnie atrakcyjne dla zorganizowanych grup przestępczych. Skalę zagrożenia zilustrowano poprzez omówienie problemów ze zwalczaniem przemytu narkotyków, z którymi boryka się Hiszpania. Autor eksponuje przy tym olbrzymią elastyczność gangów przemytniczych, które na zmieniające się warunki reagują znacznie bardziej dynamicznie niż służby państwowe, oraz uwarunkowania społeczno-ekonomiczne skłaniające lokalne społeczności do podejmowania zakrojonej na szeroką skalę współpracy z grupami przestępczymi.

Wraz z zakończeniem zimnej wojny zasadniczemu przeobrażeniu uległo spectrum zjawisk stanowiących istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa państw rozwiniętych. Miejsce nuklearnego Armagedonu, globalnej jądrowej konfrontacji antagonistycznych bloków polityczno-wojskowych, zajęły konflikty o niskiej intensywności oraz tak zwane „zagrożenia pozamilitarne”. Wymienia się wśród nich terroryzm (w tym akty z użyciem broni masowego rażenia, terroryzm ekologiczny, informatyczny) oraz handel narkotykami. Niebezpieczeństwa prokurowane przez ostatni z wymienionych procederów dla normalnego funkcjonowania społeczeństw państw rozwiniętych są na tyle poważne, że przykładowo Stany Zjednoczone nadały zwalczaniu narkobiznesu status „konfliktu zbrojnego o niskiej intensywności” już kilka lat temu<sup>1</sup>.

## 1. Zagrożenia bezpieczeństwa wewnętrznego generowane przez narkobiznes

Doświadczenia będące udziałem państw toczących walkę z narkobiznesem oraz przeprowadzane analizy i porównania wskazują, że proceder ten generuje bardzo rozległe zagrożenia dla bezpieczeństwa państwa, obejmujące praktycznie wszystkie dziedziny aktywności społecznej. W pewnym uproszczeniu podzielić je można na: zagrożenia kryminalne, zagrożenia zdrowotne, zagrożenia ekonomiczne, zagrożenia polityczne, zagrożenia dla świadomości społecznej.

<sup>1</sup> DEA Mission Statement, <http://www.dea.gov/agency/mission.htm>, 23.12.2005 r.

**Zagrożenia kryminalne.** Handlowi narkotykami zawsze i wszędzie towarzyszy wzrost przestępczości. Zjawisko to ma charakter dwojaki. Z jednej strony dochodzi do rywalizacji (na ogół zbrojnej i niezwykle brutalnej) między zorganizowanymi grupami przestępczymi o podział rynku i przejęcie kontroli nad innymi nielegalnymi procederami (nierząd, hazard, handel kradzionymi samochodami, wymuszenia). Ten aspekt sprawy jest zazwyczaj lekceważony przez opinię społeczną, dominuje przy jego ocenie opinia: „Niech się bandyci wzajemnie wybiją”. Ów samouspokajający sposób myślenia nie uwzględnia jednak tego, że w trakcie takich porachunków padają przypadkowe ofiary, a ostentacyjny sposób działania sprawców urąga służbom porządku publicznego, podrywając zaufanie obywateli do wszystkich instytucji państwa. Prócz tego poza silnymi grupami przestępczymi, często dysponującymi powiązaniem międzynarodowymi, o swoje obszary handlowe toczą walkę lokalne gangi i lokalni dealerzy, co w zasadniczy sposób obniża poczucie bezpieczeństwa.

Wraz ze wzrostem spożycia narkotyków skokowo zwiększa się liczba przestępstw popełnianych przez osoby uzależnione, dążące w ten sposób do zdobycia środków na zakup kolejnej porcji substancji odurzającej. Na podstawie statystyk policji francuskiej przyjąć można, że w dzielnicach „dotkniętych narkomanią” liczba kradzieży, włamań i rozbojów jest wyższa o 200–300% niż w miejskach, gdzie zjawisko narkomani występuje sporadycznie<sup>2</sup>.

**Zagrożenia terrorystyczne.** Obecnie nie ma już wątpliwości, że organizacje terrorystyczne oraz zorganizowane grupy przestępcze zajmujące się handlem narkotykami żyją w swoistej koezystencji. Zjawisko to początkowo uznawano za charakterystyczne przede wszystkim dla Ameryki Południowej, gdzie rozmaite ruchy partyzanckie częstokroć chroniły plantacje i transporty narkotyków. Śledztwa przeprowadzone po nieudanym ataku na żeglugę w Cieśninie Gibraltarskiej oraz po zamachach z 11 marca 2004 roku na system komunikacji publicznej w Madrycie wykazały jednak, że tym źródłem finansowania swojej działalności nie gardzą również ekstremiści islamscy. Środki pozyskiwane z handlu narkotykami, bądź też ze wspomaganie tego procederu na rozmaite sposoby, mogą więc być wykorzystane również do prowadzenia działalności terrorystycznej<sup>3</sup>.

**Zagrożenia zdrowotne.** Istnieje bezpośredni związek między korzystaniem z substancji psychotropowych, zwłaszcza aplikowanych „iniekcyjnie”, a poziomem zachorowań na AIDS. Nie jest też przypadkiem to, że zgodnie z danymi statystycznymi Światowej Organizacji Zdrowia ilość nosicieli HIV jest wśród narkomanów o 74% większa niż wśród pozostałej populacji<sup>4</sup>.

**Zagrożenia ekonomiczne.** Narkobiznes generuje poważne zagrożenia dla stabilności ekonomicznej państwa. Problem ten ma dwa wymiary. Po pierwsze, zwalczanie produkcji, przemytu i dystrybucji narkotyków wymaga poważnych wydatków budżetowych. Środki jakimi dysponuje państwo pochłania więc rozbudowa i doposażenie sił policyjnych (niekiedy powołanie wyspecjalizowanych agencji antynarkotykowych lub specjalistycznych pionów funkcjonalnych w ramach istniejących organizacji przestrzegania porządku pub-

<sup>2</sup> Szczegółowe dane dotyczące tak zwanej przestępczości narkotykowej w Polsce zawierają strony internetowe Komendy Głównej Policji. Por. *Przestępczość narkotykowa*, <http://www.kgp.gov.pl/sprawy.html>, 13.12.2005 r.

<sup>3</sup> Szereg kompetentnych materiałów poświęconych powyższemu zagadnieniu znaleźć można na stronie: <http://www.narcoterror.org/resources.htm>.

<sup>4</sup> Problematykę tę wyczerpująco omawia: *Narkotyki i Ty. Choroby towarzyszące uzależnieniu*, <http://narkotyki.esculap.pl/choroby.htm>, 23.12.2005 r.

licznego) i służb ochrony granic, finansowanie rozmaitych, posiadających najczęściej zasięg ogólnokrajowy antynarkotykowych akcji edukacyjnych i innych działań prewencyjnych, uruchomienie rozmaitych kosztownych programów powiązanych z takimi instrumentami prawnymi, jak na przykład świadek koronny. Odrębną pozycję w budżecie (ulożoną zazwyczaj w innym resorcie, a ściśle związaną z narkotykami) zajmują środki przeznaczane przez państwa i organizacje pozarządowe na leczenie i resocjalizację osób uzależnionych. Pieniądze przeznaczone na walkę z narkobiznesem pochodzą więc nie tylko z kiesy ministra spraw wewnętrznych, ale również z zasobów ministra edukacji, ministra zdrowia oraz innych resortów i instytucji centralnych.

Kolejny problem związany z zagrożeniami ekonomicznymi stwarzanymi przez narkobiznes to wielkość środków, które w wymiarze makroekonomicznym przeznaczane są przez społeczeństwo na zakup narkotyków, a w związku z tym „wyciekają” poza legalny obrót gospodarczy. Ocenia się, że w skali globalnej na różnego rodzaju narkotyki wydaje się około 400 mld USD.

Kwoty, które trafiają w ręce organizacji przestępczych animujących narkobiznes są następnie legalizowane („prane”) i stają się fundamentem potęgi „narkotykowych baronów”, których działanie nie ogranicza się – wbrew potocznemu przekonaniu – do obszaru Ameryki Południowej.

**Zagrożenia polityczne.** Środki finansowe znajdujące się w dyspozycji zorganizowanych grup przestępczych umożliwiają im prowadzenie bezpośredniego oddziaływania na państwo, jego struktury, urzędników i funkcjonariuszy, a nawet na przebieg toczących się kampanii politycznych. Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że poddane legalizacji dochody z handlu narkotykami stają się elementem napędzającym korupcję.

W wielu krajach dotkniętych „narkotykową kłutwą” korupcja skutecznie paraliżuje dużą część wysiłków podejmowanych w celu uzdrowienia sytuacji. Na liście płac „baronów narkotykowych” znaleźć można policjantów, urzędników administracji państwowej, sędziów i prokuratorów, dowódców wojskowych.

Podkreślić przy tym należy, że im gorzej – w porównaniu do pewnej średniej dla danego kraju – sytuowany jest przeciętny pracownik instytucji państwowych i funkcjonariusz organów ścigania (termin „sytuowany” dotyczy nie tylko jego poborów, ale również całego kompleksu rozwiązań instytucjonalno-prawnych składających się na stabilność i bezpieczeństwo socjalne pracownika, takich jak regulacje emerytalno-rentowe, poziom zabezpieczeń ubezpieczeniowych, jakość opieki i pomocy prawnej oraz medycznej – w kwestii urazów i obrażeń odniesionych w związku z wykonywaniem obowiązków służbowych – zapewnianej funkcjonariuszowi przez jego organizację itp.), tym większe rozmiary osiąga zjawisko płatnej współpracy ze zorganizowanym światem przestępczym.

Korupcja personalna jest zjawiskiem niebezpiecznym, ale wielokrotnie groźniejsze jest uzyskanie przez zorganizowane organizacje przestępcze wpływu, za pomocą instrumentów finansowych, na politykę państwa. W demokratycznej grze rynkowej o powodzeniu lub klęsce danego ugrupowania decyduje uzyskanie dostępu do możliwie najszerszych rzesz społeczeństwa. Najbardziej efektywnym środkiem oddziaływania są obecnie środki masowej komunikacji, przede wszystkim telewizja. Dostęp do telewizji wymaga zaś pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. Drogą subsydiowania określonych ugrupowań środkami

pochodzącymi z nielegalnego obrotu narkotykami możliwe jest zatem wpływanie na kształt sceny politycznej<sup>5</sup>.

**Zagrożenia dla świadomości społecznej.** Wydaje się, że „narkobiznes” niesie najpoważniejsze zagrożenia właśnie w sferze szeroko rozumianej świadomości społecznej. Porażki ponoszone przez państwa rozwinięte w walce z tą plagą (o ich rozmiarach świadczy dostępność narkotyków na ulicach we wszystkich krajach demokratycznych) nie pozostają niezauważone przez szerokie rzesze społeczeństwa, zwłaszcza przez ludzi młodych. Owa dostępność narkotyków, łatwość ich pozyskania przy stosunkowo niewielkim ryzyku stwarza w oczach młodzieży wrażenie wszechwładzy, a przynajmniej olbrzymiej potęgi ludzi kierujących „narkobiznesem”. W połączeniu ze znacznymi dochodami, które proceder ten przynosi, nie może dziwić łatwość, z jaką pozyskiwani są nowi dealerzy, kurierzy i inni „szeregowcy” narkotykowego interesu. W taki oto sposób erozji ulegają tradycyjne wartości społeczne, a bardzo wielu ludzi ociera się o wejście w świat kryminalnego podziemia.

## 2. Obszary morskie a przemysł narkotyków

Obszary morskie są z punktu widzenia organizatorów i sprawców przemysłu narkotyków wyjątkowo atrakcyjne. Składa się na to kilkanaście grup przyczyn, od prawnych poczynając, a na związanych z zasadami eksploatacji i konstrukcją statków morskich kończąc. Spośród najważniejszych wymienić można:

- status prawny obszarów morskich,
- liberalnych charakter praw i reguł rządzących żeglugą handlową,
- masowość transportu morskiego i wielkość światowych strumieni transportowych,
- niski poziom efektywnej kontroli nad wodami terytorialnymi i wewnętrznymi wielu państw świata,
- konstrukcja statku morskiego, umożliwiająca transport i ukrycie dużej ilości nielegalnego ładunku.

Organizowanie i prowadzenie przemysłu narkotyków na morzu ułatwia status prawny obszarów morskich. Zasada wolności mórz jest jedną z fundamentalnych zasad prawa międzynarodowego. Wynika z niej, że pełna suwerenność państwa nadbrzeżnego ograniczona jest do jego wód wewnętrznych i morza terytorialnego (wód archipelagowych). W obrębie Wyłączonej Strefy Ekonomicznej (*Economic Exclusion Zone* – EEZ) uprawnienia państwa mają charakter funkcjonalny. Godząc się na pewne uproszczenie przyjąć można, iż z punktu widzenia żeglugi EEZ jest morzem pełnym.

Morze pełne nie podlega zaś suwerenności żadnego państwa, a w stosunku do statków obowiązują zasady zwierzchnictwa okrętowego i wyłączności praw państwa bandery. Jedyne wyjątki od tej zasady obejmują: realizację prawa pościgu, zwalczanie piractwa,

<sup>5</sup> Ciekawego materiału porównawczego, dotyczącego zagrożeń ekonomicznych i politycznych oraz związanej z tym korupcji dostarczają publikacje Komendy Głównej Policji. Por. *Zwalczanie przestępczości zorganizowanej i narkotykowej przez CBS KGP w 2002 r.*, [w:] [http://www.kgp.gov.pl/KGP/025\\_cbs\\_2002.htm](http://www.kgp.gov.pl/KGP/025_cbs_2002.htm), 23.12.2005 r.

**zwalczanie handlu niedozwolonymi substancjami psychotropowymi**, zwalczanie handlu niewolnikami, zwalczanie nadawania nielegalnych audycji z morza pełnego, ustalanie przynależności państwowej statku (gdy istnieje podejrzenie, że statek podnosi tę samą banderę co uprawniona do kontroli jednostka w służbie państwowej, ale odmawia jej ujawnienia)<sup>6</sup>. Zatem podejrzenie, że statek trudni się przemytem narkotyków, daje jednostce w służbie państwowej prawo do przeprowadzenia działań inspekcyjnych wynikających z zapisów prawa morza dotyczących prawa wizyty i rewizji. Pamiętać jednak należy, iż jeżeli podejrzenia się nie potwierdzą, a zatrzymana jednostka nie popełniła czynów zabronionych, należy jej wynagrodzić wszystkie wynikające z zatrzymania straty i szkody<sup>7</sup>. Zapis ten w poważnym stopniu ogranicza zakres działań podejmowanych przez służby państwowe w odniesieniu do statków przebywających na morzu pełnym.

Organizatorom przemytu narkotyków sprzyja ponadto charakter praw i reguł rządzących światową żeglugą. Kwestię tę sprowadzić można do dwóch zagadnień: instytucji bandery grzechnościowej, zwanej częściej po prostu „tanią banderą”, oraz łatwości pozyskania tonażu.

Funkcjonowanie instytucji bandery grzechnościowej oznacza, że w przypadku znacznej liczby eksploatowanych obecnie statków handlowych nie istnieje realna więź między nimi a administracją morską państwa, którego banderę podnoszą. Zgodnie zaś z międzynarodowym prawem morza zwierzchnictwo nad statkiem handlowym sprawuje jego państwo bandery. Zatem z formalnego punktu widzenia uprawniony do kontroli statku bandery liberyjskiej (Liberia jest typowym upadłym państwem, ale jego instytucje nadające prawo do podnoszenia bandery działają całkiem sprawnie w USA) jest jedynie okręt sił morskich Liberii lub inna jednostka w liberyjskiej służbie państwowej. Dopuszczalne wyjątki od tej zasady omówione zostały wyżej.

Sytuacja ta stwarza niezwykle dogodne warunki działania dla grup zajmujących się organizacją i realizacją przemytu narkotyków drogą morską. Wykorzystując liberalne prawa państwa bandery grzechnościowej, mogą ze znacznym stopniem swobody legalizować działalność prowadzoną na morzu lub za stosunkowo niewielką cenę pozyskiwać bardzo przydatny kamuflaż dla planowanych działań, właśnie w postaci taniej bandery.

Zauważyć należy, że skala przepływu tonażu pod *tanie bandery* ulega stałemu zwiększaniu. W 1963 roku statki taniej bandery stanowiły 11% floty handlowej świata, w 1976 roku liczba ta wzrosła do 27%, by w 1995 r. osiągnąć wartość 42,7%. Jest to głównie tonaż z państw wysoko rozwiniętych (USA, Kanady, państw zachodnioeuropejskich i skandynawskich).

<sup>6</sup> J. Syminides, *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986, s. 106–108.

<sup>7</sup> *Ibidem*, s. 307.

**Tabela 1.** Wykaz państw prowadzących rejestr grzechnościowy.

Lp.	Państwo	Lp.	Państwo	Lp.	Państwo
1	Antigua i Barbuda	11	Honduras	21	Mongolia
2	Antyle Holenderskie	12	Jamajka	22	Niemcy (drugi rejestr)
3	Barbados	13	Kajmany	23	Panama
4	Belize	14	Kambodża	24	Wyspa Świętego Tomasza i Książęca
5	Bermudy	15	Komory	25	Sri Lanka
6	Birma	16	Liban	26	St Vincent
7	Boliwia	17	Liberia	27	Tonga
8	Cypr	18	Luksemburg	28	Vanuatu
9	Gibraltar	19	Malta	29	Wyspy Bahama
10	Gwinea Równikowa	20	Mauritius	30	Wyspy Marshalla

Opracowanie własne według: *Countries declared FOC by the ITF*,  
[www.fact-index.com/f/fl/flag\\_of\\_convenience.html](http://www.fact-index.com/f/fl/flag_of_convenience.html), 10.09.2004.

Kolejnym elementem ułatwiającym działanie organizacji przemytniczych jest dosyć powszechna praktyka przenoszenia własności statków na tak zwane „spółki papierowe” mające siedzibę w państwach dogodnej bandery. Spowodowało to odchodzenie od traktowania własności jako podstawowego elementu więzi rzeczywistej między statkiem a państwem jego bandery. W związku z tym w praktyce dopuszcza się rejestrowanie statków, a zatem i przyznanie im przynależności, jeżeli na obszarze danego państwa ma domicyl nie właściciel, lecz zarządca statku, którym może być osoba fizyczna lub prawna. Tradycyjny, funkcjonujący od dziesiątków czy setek lat układ, polegający na tym, że ośrodek dyspozycyjny w stosunku do statku i ośrodek kontrolujący ten statek z punktu widzenia przestrzegania przez jednostkę norm prawa publicznego znajdował się w jednym i tym samym państwie, został więc w sposób istotny naruszony.

Tak więc statek kontrolowany przez kapitał brytyjski może być zarejestrowany na Bahamach i nosić banderę tego kraju, a jednocześnie być zarządzany technicznie i w sprawach załogowych przez firmę z Monako<sup>8</sup>. Stopień złożoności relacji własnościowych bez wątpienia może ułatwiać pozyskiwanie tonażu i jego legalizację przez organizacje przemytnicze.

Poza zagadnieniami natury prawnej pamiętać ponadto należy, że statki są stosunkowo łatwe do zdobycia, i to za umiarkowaną cenę. Za kwotę około jednego miliona dolarów można nabyć zdatną do żeglugi jednostkę pływającą, zalegalizować ją i wysłać na morze.

<sup>8</sup> D. Urquhart, *Greed and Corruption Rooted in Flag of Convenience System*, „The Business Times Singapore”, March 9, 2001.

**Tabela 2.** Reprezentatywne przykłady cen używanych statków.

Rodzaj statku	Rok budowy	Nośność [tony]	Długość [m]	Cena
Drobnicowiec	1974	2 619	82,67	500 000 Euro
Drobnicowiec	1979	1 551	65,82	205 000 Euro
Drobnicowiec	1985	4 300	83,4	1 mln USD
Ro-ro	1978	2 401	108,86	700 000 USD
Masowiec	1980	5 207	96,20	850 000 USD
Masowiec	1982	28 102	197,16	2,5 mln USD
Masowiec	1983	5 586	109,56	1,25 mln USD
Zbiornikowiec	1986	6 237	113,0	1,1 mln USD
Rybacki	2002	150	22,5	1,0 mln USD
Rybacki	1983	1 100	55,0	130 mln jenów

Opracowanie własne według: [www.shipbroker.net.list](http://www.shipbroker.net.list), 03.06.2004.

W ten sposób organizacja przestępcza, posiadająca fikcyjną spółkę żeglugową zarejestrowaną w państwie bandery grzechnościowej, może pozyskać jednostkę, bez konieczności prowadzenia dodatkowych prac adaptacyjnych, zdolną do przerzutu nawet kilkunastu ton narkotyków.

Kolejny czynnik ułatwiający planowanie i organizowanie przemytu narkotyków drogą morską to masowość transportu morskiego i wielkość światowych strumieni transportowych. W ten sposób realizowane jest 98% międzykontynentalnej wymiany handlowej (według wolumenu masy), a handel morski obsługuje około 90 000 rozmaitych jednostek pływających o pojemności przekraczającej 100 RT. Liczba mniejszych jednostek, łodzi rybackich, kutrów, jachtów rekreacyjno-sportowych, jednostek zatrudnionych w małym kabotażu nie jest możliwa do dokładnego określenia na podstawie szacunkowych danych można jedynie przyjąć, że jest ich około 600–800 000.

**Tabela 3.** Światowa flota transportowa.

Lata	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Liczba statków powyżej 100 RT</b>	87 546	87 939	89 010	89 899	89 960

<b>Światowa flota handlowa w 2004 r. – 89 960 statków o łącznej pojemności 633 321 100 RT</b>				
Typy statków		W typach %	W całości %	
ZBIORNIKOWCE	Zbiornikowce ropy	65	33	21,45
	Produktowce	12		3,96
	Gazowce LNG	7		2,31
	Gazowce LPG	4		1,32
	Chemikaliowce	12		3,96
MASOWCE	Masowce do ładunków suchych	91	29	26,39
	Ropomasowce	3		0,87
	Masowce samowyladowawcze	2		0,58
	Pozostałe masowce do ładunków suchych	4		1,16
STATKI DO ŁADUNKÓW SUCHYCH I PASAŻERSKIE	Kontenerowce	42	32	13,44
	Chłodniowce	3		0,96
	Drobnicowce	25		8
	Pojazdowce (ro-ro)	15		4,8
	Pojazdowce pasażersko-towarowe	8		2,56
	Wycieczkowce	1		0,32
	Statki pasażerskie	1		0,32
	Pozostałe statki do ładunków suchych	1		0,32
Inne statki			2	2
Statki rybackie			2	2
offschore			2	2

Opracowanie własne według: World Fleet Statistics 2005, Lloyd's Register, London; Cz. Romanowski, *Stoczniowa gorączka*, „Budownictwo okrętowe”, 2005 nr 9, s. 46–47.

Potencjalnie każda jednostka pływająca może zostać użyta do przemytu narkotyków. W zestawieniu z danymi dotyczącymi liczebności światowej floty pozwala to uzmysłowić sobie ogrom problemów związanych z kontrolą żeglugi pod kątem zapobiegania szmuglowi substancji psychotropowych.

Z wielkością ładunków transportowanych morzem wiążą się ściśle przeładunki w portach. Analizy dotyczące tej kwestii danych stosunkowo szybko skłaniają do postawienia hipotezy, że w praktyce nie ma możliwości skutecznego kontrolowania przemieszczania towarów bez paraliżowania pracy portów. Informacje dotyczące globalnych przeładunków portowych zawarte są w tabeli 4.



**Tabela 4.** Światowe przeładunki w portach.

Lata	2000	2001	2002	2003	2004
Ogółem [mln ton]	5 434	5 513	5 595	5 840	6 005
Ropa [mln ton]	2 027	2 017	2 002	2 085	2 138
Masowe suche [mln ton]	1 228	1 331	1 385	1 475	1 547
Inne ładunki [mln ton]	2 119	2 156	2 210	2 280	2 370

Opracowanie własne według: *Word Fleet Statistics 2005*, Lloyd's Register, London.

Ponadto należy pamiętać, że w transporcie morskim, zwłaszcza zaś w przewozach drobnicy, coraz powszechniej stosuje się kontenery<sup>9</sup>, co dodatkowo utrudnia kontrolowanie ładunków. Problem ten narasta z resztą nie tylko w kontekście przemytu narkotyków, ale głównie w aspekcie zagrożenia krajów rozwiniętych atakiem terrorystycznym, na przykład przy użyciu tak zwanej „brudnej bomby”. Kontener uważany jest za potencjalnie idealny środek do wwiezienia niebezpiecznego ładunku na terytorium kraju.

Udział ładunków kontenerowych w ogólnej puli przewozowej zwiększa się średnio o 15% rocznie (przy niezmiennym w zasadzie poziomie przewozu towarów masowych). Według prognoz do 2015 roku przeładunek kontenerów podwoi się. Będzie to dotyczyć szczególnie regionów Azji (północno- i południowo-wschodniej) oraz Europy Wschodniej. Oczekuje się także równie szybkiego wzrostu w żegludzie przybrzeżnej (Short Sea Shipping) między portami europejskimi<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Uważa się, że na konteneryzację podatne jest około 50% ładunków drobnicowych. Znajduje to odzwierciedlenie w różnorodności eksploatowanych obecnie kontenerów. Obecnie rynek oferuje między innymi: uniwersalne kontenery drobnicowe (*general cargo containers*, w grupie tej występują: kontenery z drzwiami umieszczonymi w jednej lub obu ścianach szczytowych jako rodzaj podstawowy, kontenery z drzwiami umieszczonymi w jednej lub obu ścianach szczytowych i częściowo lub całkowicie otwieraną jedną lub dwiema ścianami bocznymi, kontenery z drzwiami w ścianie szczytowej i podnoszonym dachem sztyw- nym, kontenery wentylowane, kontenery do przewozu żywych zwierząt, kontenery o ażurowej konstrukcji, kontenery z dachem pokrytym brezentem, kontenery połówkowe, kontenery połówkowe bez dachu), konte- nery izotermiczne (*thermal containers*, w grupie tej występują: kontenery chłodnicze wyposażone u urzą- dzenia chłodnicze, kontenery chłodnicze niewykorzystujące zewnętrznego zasilania, kontenery chłodzone i ogrzewane lub chłodnicze i ogrzewane wyposażone w urządzenie chłodnicze oraz urządzenie grzewcze, kontenery izolowane bez urządzenia chłodniczego lub/i grzewczego, kontenery ogrzewane, kontenery zbiornikowe (*tank containers for liquid or gases, tankotainer*), w grupie tej występują: kontenery zbiornikowe chłodzone, kontenery zbiornikowe ogrzewane, kontenery zbiornikowe całkowicie lub częściowo izolowane, kontenery zbiornikowe gazoszczelne, kontenery zbiornikowe o konstrukcji przeciwybuchowej), kontenery do ładunków suchych luzem (*non – pressurized containers for dry bulk*, w grupie tej występuje kilkanaście rozwiązań różniących się konstrukcją i umiejscowieniem otworów nasypanych), kontenery płytowe (będące płaską konstrukcją stanowiącą w zasadzie podłogę kontenera uniwersalnego, mające standardowe wymiary, naroża do mocowania i uchwyty, niektóre mają dodatkowe elementy wyposażenia, takie jak kłonicze, gniazda dla nich lub szczytkowe ściany), kontenery składane (najczęściej stosowanym rozwiązaniem jest kontener płytowy ze składanymi ścianami bocznymi).

<sup>10</sup> H. Baum, Fransoo J., Göpfert I., *Die sich verändernde Welt des Gütertransports – Herausforderungen für die Verkehrspolitik*, „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, 2004, nr 1, s. 50–64.

Zakres problemów związanych ze skuteczną kontrolą pojedynczego segmentu żeglugi w portach jednego państwa zostanie przedstawiony na przykładzie rozwijającego się dynamicznie rynku przewozów w Polsce. Odnosząc się do przytoczonych w tabeli 5. danych, można założyć, że nie istnieje skuteczny sposób efektywnego kontrolowania strumieni pojazdów i osób przewijających się przez polskie, wcale nie największe, terminale kontenerowe. Próba implementacji rozwiązań ukierunkowanych na wprowadzenie skutecznej kontroli doprowadziłaby albo do sparaliżowania płynności przeładunków, albo (poprzez konieczność wprowadzenia zaawansowanego technologicznie sprzętu i zatrudnienia dodatkowego personelu) do wzrostu kosztów transportu morskiego. Jak bowiem uczy doświadczenie służby państwowej znajdują zazwyczaj sposoby, by wzmożone wydatki na ochronę przerzucić na armatorów, czyli finalnie na wszystkich korzystających ze statków handlowych jako środka transportu<sup>11</sup>.

**Tabela 5.** Przewozy promowe w polskich portach w 2004 roku.

	<b>Pasażerowie</b>	<b>Samochody osobowe</b>	<b>Samochody ciężarowe</b>
Gdańsk	151 365	20 381	8 204
Gdynia	420 896	61 447	62 159
Świnoujście	363 407	81 959	123 718

Opracowanie własne według: J. Bogucki, *Rynek się rozwija. Więcej przewozów i nowe inwestycje*, „Budownictwo Okrętowe”, 2005 nr 4, s. 42–43.

Zagadnienie kolejne związane jest z możliwościami państw nadbrzeżnych w zakresie efektywnej kontroli swoich obszarów przybrzeżnych. W większości krajów świata doprowadzenie do stanu, w którym służby państwowe monitorują w sposób ciągły żeglugę prowadzoną w pobliżu brzegu, po prostu nie jest możliwe. Koszty takiego przedsięwzięcia przekraczałyby najbardziej optymistycznie oszacowane korzyści. Sytuację tę z całą bezwzględnością wykorzystują organizatorzy przemytu narkotyków. Bardzo często załadunek „towaru” na statek odbywa się nie w porcie, lecz w ustronnym, oddalonym od ciekawskich oczu zakątku wybrzeża lub na wodach przybrzeżnych, z łodzi bądź innej niewielkiej jednostki pływającej. Skalę problemów – w odniesieniu do wybranych krajów – przedstawia tabela 6.

Trzeba przy tym podkreślić, że organizacja spotkania grupy operującej na brzegu z łodzią ze statku bądź jednostki przybrzeżnej ze statkiem morskim nie przysparza obecnie po-

<sup>11</sup> Na przykład w następstwie wprowadzenia przez władze USA wielu przedsięwzięć w ramach tak zwanej Container Security Initiative (CSI) każdy konosament dotyczący kontenerów przewożonych do USA obciążony został dodatkowo kwotą 10 USD. Armatorzy dążą w ten sposób do pokrycia wydatków na sprzęt komputerowy wymagany przez amerykańską administrację celną. Założeniem CSI jest wykrycie potencjalnych zagrożeń możliwie jak najwcześniej. W tym celu wyodrębnia się kontenery o podwyższonym stopniu ryzyka, by następnie sprawdzić ich zawartość przed odprawą za pomocą tak zwanego screeningu. Polega to na stosowaniu nieinwazyjnych metod inspekcji, pozwalających na sprawdzenie zawartości kontenera. Pamiętajć jednak należy, że tego rodzaju inspekcji poddawane jest zaledwie 2% kontenerów. Wczesnemu rozpoznaniu podejrzanego kontenera służy między innymi śledzenie jego trasy na lądzie oraz obowiązek podania amerykańskim służbom celnym przez armatora i spedytora danych dotyczących jego zawartości na 48 godzin przed załadowaniem na statek w porcie wysyłki. US Custom dla transferu tych informacji wprowadziło nowy system informatyczny, do którego implementacji zmuszeni w ten sposób zostali armatorzy kontenerowców.

ważniejszych problemów. Dzieje się tak za sprawą powszechnej dostępności komercyjnych odbiorników systemu nawigacji satelitarnej GPS. Dysponując nawet prostym, naręcznym urządzeniem można bez większych trudności znaleźć się w wyznaczonym punkcie.

**Tabela 6.** Długość linii brzegowej wybranych krajów.

Państwo	Długość linii brzegowej [km]	Państwo	Długość linii brzegowej [km]
Hiszpania	4 964	Kolumbia	3 208
Francja	3 427	Wenezuela	2 800
Włochy	4 996	Brazylia	7 491
Grecja	15 021	Gujana	459
Wielka Brytania	12 429	Maroko	1835
Portugalia	1 793	Senegal	531
Norwegia	2 650	Mauretania	754
Szwecja	3 218	Algieria	998
Polska	491	Nigeria	853

Opracowanie własne.

Na pokładzie większości jednostek pływających umieścić można znacznie więcej nielegalnego ładunku niż w jakimkolwiek środku transportu lądowego. Ponadto na morzach i oceanach pływają statki zbudowane w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat<sup>12</sup>, prezentujące najrozmaitsze rozwiązania konstrukcyjne. W znakomity sposób utrudnia to opracowanie jednej „standardowej” procedury przeszukania jednostki. Statek, który jest skomplikowanym systemem technicznym, dostarcza tysięcy możliwości ukrycia znacznej nawet ilości zabronionego towaru. Funkcjonariusze administracji celnej i policjanci spotykali się między innymi z takimi rozwiązaniami, jak instalowanie w siłowniach fałszywych rur, wykonywanie skrytek i ukryć w zęzach itp. O skali trudności związanych z dokładnym przeszukaniem jednostki pływającej może świadczyć fakt, iż służby brytyjskie potrzebowały kilkunastu dni na odnalezienie 10 ton narkotyków, co do których było pewne, iż znajdują się na pokładzie statku „Salton Sea”. Można nadmienić, że bynajmniej nie była to jednostka wyjątkowo duża i złożona pod względem konstrukcyjnym, lecz zbudowany w 1973 roku w Nowym Orleanie holownik o nośności 190 ton<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Przeciętny wiek światowej floty wynosi 22 lata. Najmłodszymi statkami są kontenerowce (średni wiek 10 lat), zbiornikowce ropy (11 lat), zbiornikowce LNG (13 lat) i chemikaliowce (14 lat). Najstarsze są statki pasażersko-towarowe (33 lata). We flocie światowej pływają łącznie 36 302 statki o pojemności całkowitej 83 646 000 GT w wieku 25 lat i więcej.

<sup>13</sup> Po zajęciu pod zarzutem przemytu narkotyków statek został skonfiskowany i zatopiony przez brytyjską Royal Navy, która adaptowała go na pływający cel. Zob. <http://www.shipphotos.co.uk/pages/saltonsea.htm>, 24.12.2005 r.

### 3. Hiszpania – studium przypadku

Hiszpania od wielu lat boryka się z problemem przemytu narkotyków drogą morską. Z uwagi na położenie geograficzne kraj ten eksponowany jest na przemyt z dwóch obszarów:

- Obszaru andyjskiego, obejmującego Boliwię, Kolumbię i Peru, gdzie produkuje się kokainę. Szacunki mówią, że rocznie w wymienionych trzech krajach zbiera się ponad 194 000 ton liści koki, umożliwiających wytworzenie 650 ton czystej kokainy, niechlubną pozycję lidera w produkcji tego narkotyku niezmiennie utrzymuje Kolumbia, olbrzymia większość produkcji z obszaru andyjskiego trafia na bardzo chłonny rynek północnoamerykański, zarówno drogą morską przez Morze Karaibskie lub przybrzeżne akweny Pacyfiku, jak i lądową przez Amerykę Centralną. Część produkcji ekspediowana jest drogą morską do Afryki Zachodniej i tam konsumowana lub reeksportowana do Europy;
- Obszaru Afryki Zachodniej, obejmującego Mauretanię, Senegal, Gambię, Mali, Gwineę, Gwineę Bissau, Burkina Faso i Liberię. Z obszaru tego pochodzi znacząca większość haszyszu i marihuany trafiającej na rynek europejski.

W zachodniej części Afryki, głównie na terytorium Maroka, dochodziło przy tym do scalenia południowoamerykańskiego i afrykańskiego strumienia przemytu i do Hiszpanii trafiał finalnie zarówno haszysz jak i kokaina. W przeszłości główny strumień przemytu narkotyków biegł przez Cieśninę Gibraltarską<sup>14</sup> i przyległe akweny na Morzu Śródziemnym. Przemytnicy narkotyków stosunkowo niechętnie zapuszczali się na znacznie bardziej niebezpieczne wody otwartego Atlantyku. Tezę powyższą potwierdzają policyjne statystyki. W roku 2002 w prowincjach leżących nad Morzem Śródziemnym i w południowej, atlantyckiej prowincji Huelva przejęto 74% substancji psychotropowych skonfiskowanych przez służby porządku publicznego w całej Hiszpanii. Szczegółowe dane zawiera tabela 7.

Przeciwdziałanie przemytowi narkotyków sprowadzało się wówczas przede wszystkim do pracy operacyjnej w środowisku handlarzy oraz do patrolowania wód przybrzeżnych przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Guardia Civil i służb celnych (Aduanas).

Z nieoficjalnych wypowiedzi hiszpańskich funkcjonariuszy wynika jednak, że wobec dużego natężenia ruchu jednostek turystyczno-rekreacyjnych i rybackich działania patrolowe, niewsparte informacjami pozyskiwanymi metodami operacyjnymi były stosunkowo mało skuteczne. W tym miejscu trzeba zaznaczyć, że najszerszy strumień przemytu kierował się w rejony będące prawdziwym „turystycznym zagłębiem” południowej Hiszpanii (między innymi rejon Costa del Sol w prowincji Malaga, ze snobistyczną miejscowością Marbella), co dodatkowo utrudniało pracę policji.

<sup>14</sup> Cieśnina Gibraltarska to jedyne połączenie między Atlantykiem a Morzem Śródziemnym. Ma ona 31 mil morskich (52 km) szerokości. Na zachodzie za granicę cieśniny uważa się linię łączącą Przylądek Trafalgar w Hiszpanii i Przylądek Spartel w Maroku. Na wschodzie tę samą rolę pełni rubież pomiędzy Gibraltarem (Przylądek Europa) i Port Almina leżącym na wschód od Ceuty. Szerokość cieśniny waha się od 6,7 mili morskiej (12,9 km) na wysokości Point Marroquí do 23,2 mil morskich (43 km) u zachodniego wejścia.

**Tabela 7.** Środki psychotropowe przejęte w południowych prowincjach Hiszpanii w roku 2002.

Prowincja	Ilość zatrzymanych narkotyków [kg]	Prowincja	Ilość zatrzymanych narkotyków [kg]
Huelva	40 240	Almeria	113 162
Cadiz	159 938	Murcia	49 911
Malaga	159 240	Alicante	29 911
Grenada	33 206	Valencia	24 829

Źródło: *Illegal Drug Smugglers Devise New Routes to The European Market*, [http://www.house.gov/international\\_relations/108/ser111804a.pdf](http://www.house.gov/international_relations/108/ser111804a.pdf), 18.12.2005 r.

W przypadku efektywnego wsparcia sił patrolowych przez pionierzy operacyjne osiągnano jednak bardzo dobre rezultaty. W roku 2002 na zatrzymanych jednostkach pływających skonfiskowano 65% całości zajętego haszyszu i 84% całości przejętej kokainy. Za każdym razem były to stosunkowo duże ilości substancji psychotropowych – przejęcie podobnej ilości narkotyków po ich przekazaniu lądowym siatkom dystrybucyjnym byłoby praktycznie niemożliwe. Ocenia się, że uliczna wartość narkotyków przemycanych do Hiszpanii z Maroka najkrótszą trasą przez Morze Śródziemne, wynosiła około 12,5 mld USD rocznie<sup>15</sup>.

Sytuacja zmieniła się w roku 2003 w związku z rozpoczęciem przetrzutu wojsk amerykańskich i brytyjskich w rejon Zatoki Perskiej. Stany Zjednoczone rozpoczęły starania o rozszerzenie realizowanej przez NATO od września 2001 roku operacji „Active Endeavour” na zachodnią część Morza Śródziemnego oraz rozpoczęcie eskortowania wskazanych jednostek (głównie transportowców ze sprzętem wojskowym) w trakcie przechodzenia przez Cieśninę Gibraltarską. Ochranianie szczególnie ważnych jednostek uznano za konieczne wobec wzrostu zagrożenia atakami terrorystycznymi prowadzonymi z terytorium Maroka. Jeszcze bowiem w czerwcu roku 2002 marokańskie siły bezpieczeństwa aresztowały kilkanaście osób ekwipujących szybkie łodzie motorowe do samobójczych ataków na statki przechodzące przez cieśninę. Informacje na ten temat Rabat przekazał zaprzyjaźnionym rządowi. Decyzje Rady Północnoatlantyckiej o rozpoczęciu eskortowania statków na wodach Cieśniny Gibraltarskiej zapadły 4 lutego 2003 roku, a 10 marca 2003 akwen ten pokonała pierwsza jednostka handlowa eskortowana przez okręty Sojuszu. W dniu 16 marca oficjalnie ogłoszono, że obszarem operacji „Active Endeavour” jest całe Morze Śródziemne.

Zadania eskortowe w Cieśninie Gibraltarskiej prowadzone były początkowo przez wydzieloną grupę okrętów. W pierwszym okresie grupą dowodził kontradmirał Manuel Otero Peñuelas (hiszpańska MW) podnoszący swą flagę na fregacie „Victoria”. Prócz tego podlegała mu portugalska fregata „Vasco da Gama” i amerykański okręt tej klasy „Halyburton”. Działania sił okrętowych wspierane były przez bazowe samoloty patrolowe, wydzielone przez siły morskie Portugalii i Stanów Zjednoczonych (maszyny amerykańskie operowały z bazy Rota pod Kadyksem). W późniejszym okresie okręt flagowy (fregatę) i dodatkowe

<sup>15</sup> D. Eade, *Straits drug smuggling funded terror attacks*, [w:] <http://www.andalucia.com/news/cdsn/2004-10-13.htm>, 27.12.2005.

uzbrojone śmigłowce wsparcia rozpoczęła wystawiać Hiszpania. W takiej sytuacji flagowa fregata nie wchodzi w skład żadnego z wymienionych wcześniej stałych zespołów sił morskich sojuszu.

Warunki naturalne rejonu i ograniczenie obszaru działań eskortowych do Cieśniny Gibraltarskiej umożliwiły wprowadzenia do akcji okrętów mniejszych niż fregaty. Siły morskie Danii, Niemiec i Norwegii skierowały na wody hiszpańskie kutry raketowe. Jako pierwsze, 12 stycznia 2003 roku, w rejon prowadzenia działań przybyły trzy niemieckie kutry raketowe wraz z okrętem-bazą<sup>16</sup>. Od 20 kwietnia z Kadyksu operowały cztery norweskie<sup>17</sup> i dwa duńskie kutry raketowe<sup>18</sup> (podzielone na dwie mieszane grupy, w skład każdej wchodziły dwa okręty norweskie i jeden duński). Czas służby ekspedycyjnej pojedynczego okrętu wynosił sześć miesięcy. Wprowadzenie do działań eskortowych kutrów raketowych pozwoliło skierować do realizacji innych zadań większe jednostki, a poza tym znacząco obniżyło koszty całego przedsięwzięcia.

W celu zapewnienia statkom ochrony bezpośredniej (prowadzonej z ich pokładu) na eskortowane jednostki okrętowano na czas przejścia cieśniny wydzielone pododdziały (tak zwane Zaokrętowane Siły Bezpieczeństwa – Embarked Security Force) piechoty morskiej ze składu kontyngentu stacjonującego w bazie Rota.

Podobnie jak w przypadku działań we wschodniej części Morza Śródziemnego aktywność sił okrętowych Sojuszu oraz lotnictwa morskiego w istotny sposób ograniczyły możliwość organizowania i prowadzenia przemytu (oraz nielegalnej imigracji) drogą morską. Rozszerzenia operacji „Active Endeavour” na Cieśninę Gibraltarską oraz wschodnią i zachodnią strefę przycieśninową stanowiło więc wydatne wsparcie dla przeciwdziałających temu procederowi morskich służb Hiszpanii.

Wbrew nadziejom Madrytu przecięcie dotychczasowych szlaków przerzutu substancji psychotropowych do Hiszpanii nie było tożsame z wygaśnięciem tego procederu. O ile marokańscy szmuglerzy usiłują nadal korzystać ze szlaku gibraltarskiego i przetrzącać swój nielegalny ładunek na śródziemnomorskie wybrzeże Hiszpanii, o tyle organizacje południowoamerykańskie zrezygnowały z punktów etapowych w Afryce Zachodniej. Według władz hiszpańskich obszar ich zainteresowania przesunął się na wybrzeże północno-zachodniej prowincji – Galicji.

Organizatorom przemytu sprzyjają przy tym warunki naturalne. Linia wybrzeża Galicji jest wyjątkowo urozmaicona, znajdują się tam liczne zatoczki i grotty. Ponadto ruch turystyczny jest tam znacznie mniejszy niż na południu, co z jednej strony utrudnia zamaskowanie jednostek przemytniczych wśród jachtów i łodzi rekreacyjnych, ale z drugiej zmniejsza prawdopodobieństwo wykrycia przerzutu przez osoby postronne.

Przemytnikom nie jest też trudno pozyskać do współpracy mieszkańców rejonów nadbrzeżnych. Galicja jest jednym z najbiedniejszych regionów Hiszpanii, a różnica w standardzie życia pogłębia się na skutek załamania lokalnego rybołówstwa, spowodowanego

<sup>16</sup> Chodzi o kutry „Albatros”, „Falke” i „Seeadler” typu 143 i okręt-baza „Elbe”. *Operation Active Endeavour: Prävention wirkt*, [www.marine.de/80256B100061BA9B/vwContentByKey/EBDB7EC7C39A9C69C1256EC-5004903DE](http://www.marine.de/80256B100061BA9B/vwContentByKey/EBDB7EC7C39A9C69C1256EC-5004903DE).

<sup>17</sup> „Stegg”, „Ørn”, „Teist” i „Lom” typu Hauk. På oppdrag i Gibraltar, [w:] [www.mil.no/sjo/keskdr/fistsjo/start/arkiv/active\\_endeavour/mtb\\_skvadron/article.jhtml?articleID=43502](http://www.mil.no/sjo/keskdr/fistsjo/start/arkiv/active_endeavour/mtb_skvadron/article.jhtml?articleID=43502).

<sup>18</sup> „Raven” i „Viben” typu Standard Flex 300. *The Navy after 1989: End of the Cold War opened up for New International Tasks* [http://www.navalhistory.dk/English/History/1989\\_2003/TheNavyAfter1989.htm](http://www.navalhistory.dk/English/History/1989_2003/TheNavyAfter1989.htm).

dekoniunkturą na rynku oraz katastrofą zbiornikowca „Prestige” (co doprowadziło do skażenia wód przybrzeżnych). Czynnikiem istotnym jest również funkcjonująca wśród miejscowych rybaków stara tradycja przemytnicza – przez dziesiątki lat szmuglowanie wyrobów tytoniowych było, akceptowanym w zasadzie, sposobem zwiększania skromnych dochodów. Proceder ten odbywał się od początku lat sześćdziesiątych drogą odbierania na morzu dużych ładunków amerykańskich papierosów ze statków handlowych. Galicyjscy rybacy, z których pewna część zajęła się również przemytem narkotyków, żyją ponadto w wielopokoleniowych rodzinach, łączących się w rozgałęzione klany. Lojalność wobec klanu jest z reguły silniejsza niż wobec państwa. W znakomity sposób utrudnia to służbom porządku publicznego przeciwdziałanie opisywanemu procederowi.

Można więc postawić tezę, że w momencie gdy południowoamerykańskie organizacje przestępcze zainteresowały się Galicją, była tam już gotowa infrastruktura (w postaci kuterów, wędzarni, składów i magazynów) oraz doskonale znający wody przybrzeżne ludzie<sup>19</sup>.

Władze hiszpańskie z pewnym opóźnieniem zareagowały na zmianę szlaków przetrzutu narkotyków, ale przebazowanie na wody galicyjskie poważnych sił Guardia Civil przyniosło rezultaty. Obecnie jednostki policyjne patrolują całodobowo wybrzeże, a w roku 2004 przejęto tam około 44 ton kokainy. Zdaniem ekspertów policyjnych stanowiło to jednak tylko 25% całości transportów<sup>20</sup>.

Aby zwiększyć skuteczność akcji antynarkotykowych, władze hiszpańskie zdecydowały się więc na rozbudowanie działań prowadzonych na wodach przybrzeżnych o patrolowanie rozległych akwenów oceanicznych i rozpoczęcie kontroli podejrzanych o przemyt narkotyków jednostek. Celem tego było przejmowanie transportów hurtowych zamiast dotychczasowego poszukiwania statków przybrzeżnych transportujących narkotyki między jednostkami morskimi a wybrzeżem.

Można założyć, że akcja taka wymagała nawiązania szerokiej i ścisłej współpracy międzynarodowej (co najmniej z władzami amerykańskimi i kolumbijskimi, ale z analizy doniesień prasowych wynika, że również z francuskimi) oraz wyczerpanego wysiłku pionu operacyjnego służb policyjnych. Wysiłek ten przyniósł jednak bardzo dobre rezultaty. W okresie od stycznia 2003 do sierpnia 2004 r. przejęto łącznie 13 statków, na pokładach których skonfiskowano ponad 32 tony kokainy. Hiszpanie nie ujawnili jednak, ile przeprowadzono w owym czasie kontroli i w ilu przypadkach armatorzy jednostek na których nie wykryto substancji psychotropowych, wystąpili z roszczeniami odszkodowawczymi. Nie opublikowano też bardziej aktualnych informacji o rezultatach prowadzonych działań. Opinii publicznej udostępniono jedynie dane z których wynika, że na morzu przejęto ponad 70% całości skonfiskowanego haszyszu i ponad 80% kokainy. Jednocześnie narkotyki tych dwóch rodzajów przechwycone przez Hiszpanów stanowią w przypadku haszyszu około 65% całości zatrzymanej przez służby policyjne w całej Unii Europejskiej i około 38% kokainy.

<sup>19</sup> Do zagadnienia tego odnosi się między innymi: C.R. Nestares, *Transnational Organised Crime In Spain: Structural Factors Explaining Its Penetration*, [w:] [http://www.uam.es/personal\\_pdi/economicas/cresa/text9.html](http://www.uam.es/personal_pdi/economicas/cresa/text9.html), 10.12.2005 r.

<sup>20</sup> K. Adler, *Galicja Drug Runners Test Spain*, [w:] <http://News.Bbc.Co.Uk/1/Hi/World/Europe/4743451.Stm>, 27.12.2005 r.

**Tabela 8.** Substancje psychotropowe przejęte przez hiszpańskie morskie służby porządku publicznego na Atlantyku w okresie styczeń 2003 – sierpień 2004.

Lp.	Nazwa	Typ	Bandera	Długość [m]	Ilość kokainy [kg]
1.	Playa de Arbayel	rybacki	Hiszpania	25	2800
2.	Goana	jacht żaglowy	Francja	15,6	610
3.	Cork	jacht motorowy	Honduras	42	3600
4.	South Sea I	frachtowiec	Senegal	55	6460
6.	Biston Ward	jacht żaglowy	Francja	13	714
7.	Caridad C	rybacki	Wenezuela	22	3635
8.	Irene	rybacki	Togo	32	2104
9.	Posejdon I	rybacki	Wenezuela	28	2830
10.	Dona Rosa	rybacki	Wenezuela	16	1360
11.	Alexandra	rybacki	Wenezuela	22	2591
12.	Pescan I	rybacki	Wenezuela	30	2611
13.	Nonga	rybacki	Wenezuela	17,5	3160
RAZEM					32 475

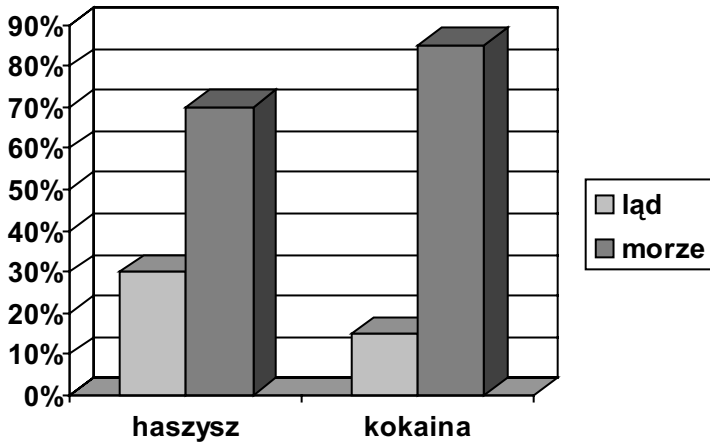
Źródło: *Illegal Drug Smugglers Devise New Routes to The European Market*, [http://www.house.gov/international\\_relations/108/ser111804a.pdf](http://www.house.gov/international_relations/108/ser111804a.pdf), 18.12.2005.

Rejon działań antynarkotykowych hiszpańskich morskich służb porządku publicznego obejmuje w zasadzie cały Środkowy Atlantyk, od północnych wybrzeży Galicji na północy, po Zatokę Gwinejską na południu i od wybrzeży afrykańskich po wody terytorialne państw Ameryki Południowej<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Według doniesień prasowych najnowszy poważny sukces hiszpańskich służb policyjnych nastąpił 12 października 2005 roku. Wtedy to w rejonie Wysp Kanaryjskich zatrzymano 80-metrowych frachtowiec pod banderę Panamy, dowodzony przez kapitana narodowości rosyjskiej, idący z Angoli do portugalskiej Lizbony. W trakcie przeszukania na jego pokładzie znaleziono trzy tony kokainy. Zob. *Russian Captain Held in Spain Over 3-Ton Cocaine Haul*, [w:] <http://www.mosnews.com/news/2005/10/14/cocaineship.shtml>, 27.12.2005.

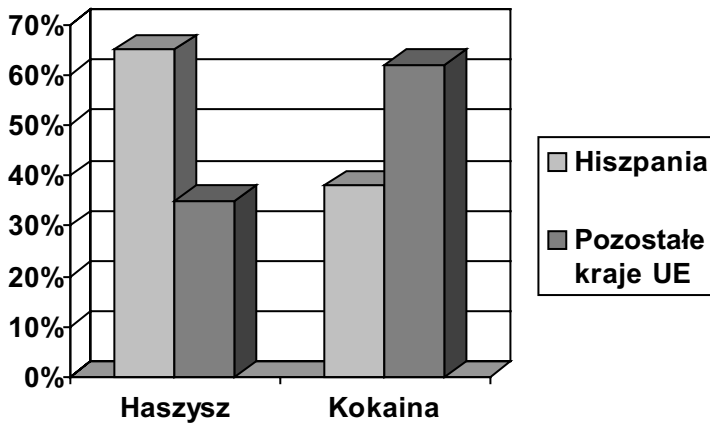


**Wykres 1.** Kokaina i haszysz przejęte przez hiszpańskie służby porządku publicznego w roku 2004.



Źródło: *Illegal Drug Smugglers Devise New Routes to The European Market*, [http://wwwc.house.gov/international\\_relations/108/ser111804a.pdf](http://wwwc.house.gov/international_relations/108/ser111804a.pdf), 18.12.2005.

**Wykres 2.** Porównanie przejęć haszyszu i kokainy przez służby porządku publicznego w Hiszpanii i pozostałych krajach UE.



Źródło: *Illegal Drug Smugglers Devise New Routes to The European Market*, [http://wwwc.house.gov/international\\_relations/108/ser111804a.pdf](http://wwwc.house.gov/international_relations/108/ser111804a.pdf), 18.12.2005.

## Próba podsumowania

Hiszpania jest obecnie największą europejską „bramą wwozową” substancji psychotropowych pochodzących z Ameryki Południowej i obszaru Afryki Zachodniej. Państwo to boryka się ze wszystkimi zagrożeniami generowanymi dla bezpieczeństwa przez narkobiznes, łącznie z tym, że doświadczyło krwawego zamachu terrorystycznego, sfinansowanego w znacznym stopniu ze środków pozyskanych z przemytu i handlu narkotykami. W Galicji z kolei z całą ostrością ujawniają się związane z przemysłem narkotykowym zagrożenia natury kryminalnej i społecznej. Stan taki odnosi się w największym stopniu do nadbrzeżnych prowincji, ale dotyka również interioru, gdzie dostarczony drogą morską towar jest dzielony i przygotowywany do dalszego transportu. W ten sposób zorganizowane grupy przestępcze wciągają w orbitę swego oddziaływania coraz większe grupy hiszpańskich obywateli. Wszystko to odbywa się w kraju nie należącym do największych europejskich konsumentów narkotyków, a odgrywającym jedynie rolę przystanku tranzytowego.

Z powyższych przyczyn, jak również z powodów wynikających z przynależności do Unii Europejskiej, władze Hiszpanii traktują zwalczanie przemytu narkotyków jako zadanie o najwyższym priorytecie. Ponieważ zaś szlaki przemytu wiodą przez obszary morskie, tam właśnie skoncentrowano siły i środki. Hiszpańskie doświadczenia w zwalczaniu przemytu narkotyków drogą morską doprowadziły do tego, iż obecnie przyjęły one formę „systematycznych działań połączonych”. Ich systematyczność polega na tym, iż są one realizowane permanentnie, 24 godziny na dobę i siedem dni w tygodniu, zarówno w obrębie wód terytorialnych, jak i w obszarach wyłącznej strefy ekonomicznej i na pełnym morzu, w znacznym często oddaleniu od ojczystych brzegów. Warto przy tym zwrócić uwagę na przestrzenny aspekt działań – Hiszpania **prowadzi operację o stricte policyjnym charakterze w odległości nawet 2 000–3 000 mil morskich od własnego terytorium lądowego**. W jej realizację zaangażowane są na odległych akwenach okręty Królewskiej Marynarki Wojennej, gdyż Guardia Civil del Mar nie posiada jednostek o wymaganej dzielności morskiej i autonomiczności. Flota, tworzona i częstokroć postrzegana jako instrument militarnego wyłącznie oddziaływania, wzięła więc na siebie znaczący wysiłek w zakresie ochrony kraju przed poważnym zagrożeniem o **pozamilitarnym** jednak charakterze.

Pisząc o zaangażowaniu sił morskich, należy wspomnieć o drugiej charakterystycznej cesze hiszpańskich działań, czyli o ich połączoneści. W wymiarze narodowym jest ona realizowana poprzez zespolenie wysiłku służb i agend podległych różnym resortom: spraw wewnętrznych, sprawiedliwości, obrony narodowej, finansów. Rolę wiodącą pełnią służby porządku publicznego, a zwłaszcza ich pioniry operacyjne, które odpowiedzialne są za pozyskanie informacji o transportach narkotyków umożliwiającym przechwycenie podejrzanych statków na morzu przez okręty lub jednostki Guardia Civil. Jeżeli w klasycznych działaniach bojowych „oczami floty” są dalekosiężne systemy obserwacji technicznej, wykorzystujące między innymi platformy lotnicze i satelitarne, to w wojnie przeciwko przemytnikom narkotyków ich rolę przejęły osobowe źródła informacji (do łask wrócił Human Intelligence).

Połączoneść realizowana jest również poprzez szeroko zakrojoną współpracę ze służbami policyjnymi i morskimi formacjami porządku publicznego Kolumbii, Stanów Zjed-

noczonych, Francji i innych państw. Można założyć, że bez wymiany danych kanałami międzynarodowymi Hiszpanii nie udałoby się osiągnąć stosunkowo dużej skuteczności, zwłaszcza w działaniach na pełnym morzu.

Analizując oświadczenia hiszpańskie, trzeba też podkreślić, że przeciwnika służb państwowych cechuje olbrzymia inwencja, elastyczność i pomysłowość, co sumarycznie składa się na to, że w większości przypadków inicjatywa jest po jego stronie. Organizatorzy przemytu narkotyków umiejętnie wykorzystują ograniczenia nakładane na działania formacji państwowych przez prawo międzynarodowe, wyzyskują niezwykle liberalny charakter praw i reguł rządzących żeglugą światową, ze znaczną skutecznością pozyskują do współpracy rybaków i innych „pracowników morza”. W połączeniu z wielkością środków finansowych, jakimi dysponują kartele, oraz faktem, że w swych działaniach nie muszą one przestrzegać jakichkolwiek reguł, czyni to ze zorganizowanych grup przestępczych trudniących się produkcją i przemytem narkotyków wyjątkowo trudnego przeciwnika.

Doświadczenia hiszpańskie obserwowane z polskiej perspektywy mogą zostać łatwo uznane za egzotyczne i w zasadzie nieprzydatne. Należy jednak pamiętać, że w miarę uszczelniania granic lądowych Unii Europejskiej wzrastać będzie zainteresowanie przemytników narkotyków działaniami na morzu. Jeżeli już obecnie mamy do czynienia ze szmuglem na transatlantyckiej trasie z Kolumbii i Wenezueli do hiszpańskiej Galicji, nie można a priori odrzucić scenariusza, w którym statek idący z Cartageny, Riohacha czy Puerto Bolivar nie podejmie próby wyokrętowania swojego ładunku gdzieś między Kołobrzegiem a Rozewiem. Polskie Środkowe Wybrzeże nie jest może tak urozmaicona jak galicyjskie, ale zarówno tam, jak i w Polsce nietrudno znaleźć wielu ludzi żyjących dotąd z morza, którzy stracili dotychczasowe źródła zarobkowania, a którzy z pracy na lądzie nie chcą bądź nie potrafią się utrzymać...