WIADOMOŚCI CELNE
Nr 3-4/2010
MINISTERSTWO FINANSÓW – SŁUŻBA CELNA • WARSZAWA 2010 • ISSN 1230 9067



Polscy celnicy na granicy Unii Europejskiej

WIADOMOŚCI
CELNE

REDAKCJA
Redaktor naczelny: Witold Lisicki
Sekretarz redakcji: Beata Zuba
Marcin Woźniczko

PROJEKT GRAFICZNY
Aleksandra Laska

Wykonawca: PROFESJA-DRUK
www.profesjadruk.pl

WYDAWCA
Ministerstwo Finansów – Służba Celna
Warszawa, ul.Świętokrzyska 12
www.clo.gov.pl
beata.zuba@mofnet.gov.pl
marcin.wozniczko@mofnet.gov.pl
tel.: (022) 694 46 30
tel./fax: (022) 694 35 02

nakład: 1800 egz.

3 Granica wschodnia (Rosja, Białoruś, Ukraina)

21 Granica morska

31 Lotniska

Polsce celnicy na granicy Unii Europejskiej

Począwszy od dnia 1 maja 2004 r. tj. od dnia akcesji Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej staliśmy się częścią obszaru celnego UE. Nastąpiło zniesienie granicy celnej pomiędzy Polską, a Niemcami, Czechami, Słowacją i Litwą.

Zewnętrzną granicą Unii Europejskiej w Polsce są obecnie granice z Rosją, Białorusią i Ukrainą, granica morska oraz graniczne urzędy celne w portach lotniczych.

Na lądowej zewnętrznej granicy Unii Europejskiej pracują obecnie funkcjonariusze izb celnych:
Izby Celnej w Przemyślu – granica z Ukrainą,
Izby Celnej w Białej Podlaskiej – granica z Ukrainą i Białorusią,
Izby Celnej w Białymstoku – granica z Białorusią,
Izby Celnej w Olsztynie – granica z Rosją
Na granicy morskiej :
Izby Celnej w Gdyni i Szczecinie
Lotniska:

W strukturach organizacyjnych Izb Celnych w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Toruniu, Kielcach, Poznaniu, Wrocławiu, Gdyni, Szczecinie, Łodzi i Przemyślu znajdują się Urzędy Celne mające status urzędu celnego granicznego.

GRANICA WSCHODNIA

Granica polsko-rosyjska

Izba Celna w Olsztynie przez dłuższy czas była najmłodszą izbą w kraju. Jako warmińsko-mazurska struktura regionalna o nazwie Urząd Celny w Olsztynie powstała w październiku 1997 roku. Zasięgiem swego działania urząd objął województwo, a także niezwykle istotny i „wrażliwy" odcinek granicy Polski z Rosją.

Na 210 kilometrach granicy polsko-rosyjskiej umiejscowiono trzy drogowe przejścia do Obwodu Kaliningradzkiego: w Gołdapi, Bezledach i Gronowie, oraz dwa przejścia kolejowe: w Braniewie i Skandawie (przejście obsługiwane przez Oddział Celny w Korszach). Początkowo w regionie pracowało około 300 funkcjonariuszy, jednak ich liczba systematycznie rosła. Przed wejściem do Unii Europejskiej na Warmii i Mazurach służbę pełniło ok. 400 funkcjonariuszy, dziś jest nas już prawie tysiąc.

Znacząco zmienił się też stan drogowych przejść granicznych. Każde z nich przeszło gruntowną modernizację.

W Bezledach Służba Celna otrzymała całkowicie nowy budynek biurowy, wraz ze stanowiskami odpraw w ruchu towarowym. Powstał również nowy budynek kontroli szczegółowych. W Gołdapi infrastruktura przejścia „urosła" dwukrotnie, zmodernizowaliśmy pasy odpraw. Najintensywniejszy etap rozbudowy czeka jednak to przejście w najbliższych miesiącach. Ruszyła bowiem budowa części przeznaczonej do odpraw w ruchu towarowym, co diametralnie zmieni charakter i rolę tego przejścia. Także w Gronowie powstał nowy budynek dla Służby Celnej, zaś wyremontowane kioski kontrolerskie radykalnie poprawiły warunki pracy funkcjonariuszy. Na każdym przejściu zamontowano nowoczesny monitoring, zainstalowane zostały również wspomagające systemy teletechniczne, między innymi System Kierowania Ruchem, system TF-OCR oraz SWOC.

Wsparcie informatyczne okazało się nieocenione. Jako, że absolutna większość osób wracających z Rosji stara się wwozić do naszego kraju niedozwolone ilości towarów – głównie papierosów i paliwa – ich rejestracja znacząco ułatwia analizę ich przejazdów i typowanie kontroli szczegółowych. Zaostrzono też kary i obecnie najniższy mandat to 200 zł, a można go zapłacić nawet za przemyt jednej paczki papierosów. Każdy pojazd z przemytem jest dokładnie oglądany i jeśli stwierdzamy, że został on przysposobiony do przestępstwa, auto trafia na nasz parking. W 2009 roku swoje pojazdy straciło 217 przemytników. W efekcie skrupulatnych kontroli udało się znacząco zmniejszyć liczbę osób zajmujących się nielegalnym handlem. Dla porównania w roku 2005 granicę przejechało prawie 4 mln osób, w roku 2009 1,2 mln. Jeszcze 2 lata temu ujawnienie przemytu tysiąca paczek było traktowane jako codzienność. Dziś, tych ukrywających 300 i więcej paczek spotykamy sporadycznie. Efekt – na przygranicznych bazarach coraz trudniej kupić rosyjskie papierosy, a ich cena wyraźnie wzrosła. O dziwo, na terenie Warmii i Mazur zaczęto oferować też papierosy z białoruską i ukraińską akcyzą.

Do ciekawszych ujawnień w 2009 roku można natomiast zaliczyć ujawnione przez gołdapskich celników, w kwietniu 2 pociski 12 mm ukryte w bagażniku. W Bezledach zatrzymaliśmy 6 par butów wykonanych ze skóry pytona siatkowanego. Największy jak dotąd okaz CITES czyli 10 kilogramowy koral próbowano wwieźć przez gronowskie przejście drogowe. Celnicy z tego samego oddziału ujawnili również 2 kły kaszalota i kieł morsa.

Rutynowe kontrole grup mobilnych nie zawsze jednak kończyły się rutynowo. Na posesjach, które przeszukiwali ujawniali przeróżne rzeczy, od niemieckich kradzionych motocykli, przez krzaki konopi indyjskich, do mini fabryki alkoholu. U jednego z mieszkańców Bisztynka wykryli zabytkową broń palną, a w Białej Piskiej 112 naboi.

Od wielu lat Izba Celna w Olsztynie przykłada dużą wagę do prawidłowej współpracy ze stroną rosyjską. Współdziałanie jest prowadzone zgodnie z umowami międzynarodowymi w sprawach celnych pomiędzy rządami Rzeczpospolitej Polski i Federacji Rosyjskiej. Na tej podstawie podpisane zostały plany współdziałania pomiędzy Izbą Celną w Olsztynie a Urzędem Celnym w Kaliningradzie, oraz



Przejście graniczne w Bezledach



Przejście graniczne w Bezledach

Operacyjnym Urzędem Celnym w Kaliningradzie.

Współpraca Izby Celnej w Olsztynie i Urzędu Celnego w Kaliningradzie nawiązana została 11 lat temu i w zakresie wspólnych działań służących zwalczaniu przestępczości granicznej prowadzona jest dwutorowo. Z jednej strony dotyczy ona kontaktów z Kaliningradzkim Obwodowym Urzędem Celnym, z drugiej z Operacyjnym Urzędem Celnym w Kaliningradzie.

Na mocy planów współdziałania, przekazujemy sobie, za pośrednictwem centrali, wybrane informacje z ewidencji granicznych do porównania, przekazywane są też dane dotyczące zatrzymanego przemytu oraz innych przypadków naruszenia prawa celnego. Dotyczy to przede wszystkim prób oszustw z wykorzystaniem podwójnych dokumentów. Organizujemy spotkania z przedsiębiorcami z obu stron granicy, informując o obowiązujących polskich i rosyjskich przepisach celnych.

Jak się spodziewamy, rozpoczęty właśnie rok będzie przebiegał pod znakiem Grzechotek. To największe i najnowocześniejsze przejście graniczne na granicy z Rosją, które po naszej stronie zostało wybudowane w 2006 roku. Niestety Rosjanie swoją część budują nadal, lecz jak sami twierdzą, w tym roku przejście zostanie oddane do użytku. W ramach przygotowań do otwarcia zatrudniliśmy już 100 nowych funkcjonariuszy. Zakupiono też sprzęt, który aktualnie jest instalowany. Oczekujemy na realizację zamówienie na urządzenie rentgenowskie typu Brama, które zostanie zainstalowane na przejściu. To potężny skaner, w którym prześwietlenia dokonuje aparat rentgenowski poruszający się po torach, co pozwala na prześwietlenie całego pojazdu, włącznie z kabiną.

Otwarcie Grzechotek zamknie proces największych inwestycji granicznych i spowoduje, że nasze przejścia na granicy z Rosją będzie można śmiało uznać za prawdziwie „unijne".

Monika Czyżewska
Biuro Prasowe
Izby Celnej w Olsztynie



Przejście graniczne w Grzechotkach

Sąsiedzi w działaniu

Unia Europejska

Izba Celna w Olsztynie – pozyska sprzęt i zorganizuje szkolenia z unijnych funduszy

Izba Celna w Olsztynie jako Leader polsko-litewskiego Projektu „Bezpieczna Unia Europejska – wzmocnienie współpracy transgranicznej służb celnych Polski i Litwy" w połowie ubiegłego roku rozpoczęła pierwsze działania projektowe.

Celem przedsięwzięcia jest wzmocnienie potencjału funkcjonariuszy zatrudnionych po stronie polskiej w granicznych Izbach Celnych w Olsztynie i Białymstoku oraz po stronie litewskiej w Terytorialnym Urzędzie Celnym w Kownie, stojących na straży szczelności ważnego odcinka północnowschodniej granicy Unii Europejskiej. Zakładamy, że cel zostanie osiągnięty poprzez poniższe działania:

- Doposażenie mobilnych grup kontrolnych w specjalistyczny sprzęt do kontroli celnej: specjalistyczne samochody nieoznakowane, samochody dla przewodników psów służbowych, samochody terenowe, sprzęt łącznościowy;
- Cykl wspólnych warsztatów i działań operacyjnych w terenie z udziałem polskiej i litewskiej służby celnej, których intencją jest wzmocnienie współpracy w zakresie wymiany doświadczeń i dobrych praktyk.

Pierwszym zaplanowanym w projekcie działaniem jest zakup wyżej wymienionego specjalistycznego sprzętu do kontroli celnej dla mobilnych grup kontrolnych, które walczą z przestępczością transgraniczną. Doposażenie funkcjonariuszy usprawni wykonywanie ich ustawowych obowiązków tj. wykrywanie przestępstw związanych z przemieszczaniem i obrotem wyrobami akcyzowymi, bronią oraz narkotykami.

Postępowania przetargowe na dostawę sprzętu polscy Partnerzy Projektu ogłosili w sierpniu ubiegłego roku. Wszystkie umowy z wykonawcami specjalistycznych samochodów zostały już podpisane i lada dzień spodziewamy się dostaw. Izba Celna w Olsztynie wzbogaci się o 9 specjalistycznych samochodów, w tym: 4 samochody nieoznakowane typu combi; 3 samochody dla przewodników psów służbowych oraz 2 samochody terenowe.

Zakupiony specjalistyczny sprzęt do dokonywania kontroli doprowadzi do zwiększenia skuteczności działań funkcjonariuszy mobilnych grup kontrolnych w walce z przemytem, a zwłaszcza przemytem zlokalizowanym na szlaku przemytniczym: Obwód Kaliningradzki – Litwa – Polska – Europa Zachodnia.

Po dostawie sprzętu kolejnym działaniem Projektu „Bezpieczna Unia Europejska – wzmocnienie współpracy transgranicznej służb celnych Polski i Litwy" będzie zorganizowanie cyklu pięciodniowych polsko-litewskich warsztatów i działań operacyjnych w terenie. Szkolenia odbędą się po polskiej i litewskiej stronie granicy, na terenie właściwości miejscowej każdego z trzech Partnerów Projektu. Celem spotkań będzie zintensyfikowanie wzajemnej, trójstronnej współpracy, wypracowanie procedur wymiany informacji i doświadczeń oraz podniesienie poziomu umiejętności zawodowych polskich i litewskich funkcjonariuszy celnych.

Projekt przyczyni się do podniesienia potencjału administracji państwowej, lepiej spełniającej oczekiwania społeczeństwa.

Efekt przeprowadzonych w projekcie działań będzie miał odzwierciedlenie po obu stronach granicy. Po stronie polskiej w podregionach: Olsztyńskim, Ełckim, Białostocko-Suwalskim i Łomżyńskim, a po stronie litewskiej w obwodach: Mariampolskim, Olickim i Koweńskim.

Projekt jest wdrażany w ramach Celu 3: Europejska Współpraca Terytorialna Program Współpracy Transgranicznej „Litwa-Polska 2007-2013", który ma na celu wspieranie zrównoważonego rozwoju obszaru przygranicznego Litwy i Polski, poprzez podniesienie ekonomicznej, społecznej i terytorialnej spójności.

Całkowity koszt Projektu wynosi 753 536,56 euro, z czego wszystkie działania przewidziane w Projekcie dofinansuje do 85% wartości Unia Europejska z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Patrycja Żylińska
Koordynator ds. programów pomocowych
Izba Celna w Olsztynie

Granica polsko - białoruska

Inwestycje na podlaskich przejściach granicznych

Po zakończonej kilka lat temu modernizacji dwóch największych przejść granicznych położonych we właściwości miejscowej Izby Celnej w Białymstoku (DPG w Kuźnicy Białostockiej i DPG w Bobrownikach) przyszła pora na inwestycje na kolejnych przejściach granicznych – dwóch kolejowych: w Kuźnicy i Siemianówce oraz drogowym w Połowcach.

Głównym inwestorem modernizacji ww. przejść granicznych jest Podlaski Urząd Wojewódzki, jednakże niezwykle ważną rolę w stworzeniu koncepcji ich rozbudowy miały uzgodnienia, zapotrzebowanie i uwagi Izby Celnej w Białymstoku.

We wtorek 23 lutego br. Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku – Mirosław Sienkiewicz wziął udział w uroczystym przekazaniu placu budowy wykonawcom, którzy wygrali przetarg na realizację inwestycji prowadzonej przez Podlaski Urząd Wojewódzki o nazwie „Dostosowanie kolejowego przejścia granicznego w Kuźnicy Białostockiej do wymogów porozumienia z Schengen Etap I – Infrastruktura".

Projekt finansowany z Norweskiego Mechanizmu Finansowego to kontynuacja realizacji zadania finansowanego z Funduszu Schengen, które zakończone zostało w IV kwartale 2007 roku na kwotę 52.493.564 zł. Wykonane zostało wówczas m.in:

- budowa peronu nr 1 przeznaczonego dla krajowego ruchu pasażerskiego;
- budowa peronu wyspowego nr 2 dla ruchu międzynarodowego pociągów dalekobieżnych i dla ruchu przygranicznego na trasie Kuźnica Białostocka – Grodno;



Uroczyste przecięcie wstęgi rozpoczynające kolejny etap modernizacji kolejowego przejścia granicznego w Kuźnicy Białostockiej. Od lewej: Zastępca Komendanta Podlaskiego Oddziału SG Zdzisław Łukowicz, Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku Mirosław Sienkiewicz, Wojewoda Podlaski Maciej Żywno

- budowa przejścia podziemnego umożliwiającego podróżnym nie tylko bezpieczne dojście na odpowiednie perony, ale również rozdzielenie ruchu pasażerskiego krajowego od międzynarodowego;
- budowa stanowiska do kontroli granicznej podróżnych na peronie nr 2;
- budowa dróg technologicznych i pożarowych oraz dróg inspekcyjnych dla potrzeb służb granicznych, wraz z ogrodzeniem wzdłuż torów szlakowych po obu ich stronach na odcinku ok. 4 km od granicy państwa do stacji Kuźnica Białostocka, zapobiegającym tzw. wyrzutom przez pasażerów przemycanych towarów w czasie biegu pociągów;
- przebudowa układu torowego stacji związana z budową tunelu i peronów;
- budowa kładki nad torami umożliwiającej służbom granicznym obserwację składów pociągowych z góry.

Właśnie rozpoczęty kolejny etap modernizacji przejścia polegać będzie głównie na budowie systemu monitoringu dla obszarów wymagających specjalnego nadzoru, budowie kontenerowego zaplecza dla służb granicznych oraz przeniesieniu bramki do wykrywania skażeń radioaktywnych.

Modernizacja, która zakończy się w lutym 2011r. poprawi bezpieczeństwo podróżnych, bezpieczeństwo funkcjonariuszy Służby Celnej i Straży Granicznej pracujących na przejściu oraz bezpieczeństwo wszystkich mieszkańców Woj. Podlaskiego, gdyż inwestycja ta również uszczelni granicę i utrudni przemyt materiałów niebezpiecznych na teren naszego województwa.

Kolejowe przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej położone jest na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej. Jego sprawne i prawidłowe funkcjonowanie ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa obywateli krajów Unii. Z uwagi na usytuowanie, przez obszar ten przebiega ważny szlak komunikacyjny o znaczeniu międzynarodowym. Niezwykle ważną funkcję kolejowe przejście graniczne zacznie pełnić również od momentu wejścia w życie polsko-białoruskiej umowy o małym ruchu granicznym.

Warto zaznaczyć, że tylko w minionym roku przez kolejowe przejście w Kuźnicy Białostockiej granicę przekroczyło łącznie blisko 100 tys. podróżnych, a celnicy z tamtejszego oddziału celnego przyjęli 11 tysięcy zgłoszeń eksportowych i importowych.

Kolejowe przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej to nie jedyne przejście dla ruchu kolejowego w Województwie Podlaskim, które zostanie w najbliższej przyszłości zmodernizowane. Intensywne prace trwają bowiem nad rozbudową międzynarodowego przejścia granicznego w Siemianówce.

Inwestycja w Siemianówce zakłada przede wszystkim budowę budynków Służby Celnej, Straży Granicznej i Zarządu



Kolejowe Przejście Graniczne w Kuźnicy Białostockiej

Przejść Granicznych Województwa Podlaskiego wraz z zapleczem technicznym, montaż zadaszenia nad rampą odprawową oraz wyrównanie i utwardzenie terenu. Plan modernizacji obejmuje również usytuowanie na terenie kolejowego przejścia urządzenia do prześwietlania wagonów, lądowiska dla helikopterów oraz budowę kładki obserwacyjnej.

Rozbudowa kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce oprócz korzyści wynikających z polepszenia standardów odpraw celnych i granicznych oraz poprawy warunków służby funkcjonariuszy, będzie miała na celu również odciążenie istniejącego przejścia granicznego w Kuźnicy Białostockiej, zwiększenie zatrudnienia w rejonie przejścia (dodatkowe stanowiska pracy na terenie przejścia), a także poprawę międzynarodowej komunikacji w relacji Polska – Białoruś, Polska – Rosja.

Zakończenie inwestycji, której koszt wyniesie ok. 27 mln złotych, planowane jest na grudzień 2012 roku.

W 2009 roku celnicy z Oddziału Celnego w Siemianówce zarejestrowali łącznie blisko 3700 zgłoszeń celnych w imporcie oraz eksporcie. Głównymi towarami odprawianymi w OC Siemianówka są przede wszystkim gazy, oleje napędowe, węgiel, cement oraz nawozy sztuczne.



Przejście graniczne w Połowcach, przed przebudową

Ważną inwestycją z perspektywy podlaskiej Służby Celnej jest również przebudowa polsko-białoruskiego drogowego przejścia granicznego w Połowcach. Aktualnie odprawy celne i paszportowe odbywają się w oparciu o infrastrukturę umiejscowioną jedynie wzdłuż drogi dojazdowej do granicy państwa. Zgodnie z planem nowe przejście graniczne będzie miało powierzchnię 9 ha i będzie dostosowane do aktualnych standardów europejskich.

Oprócz dróg dojazdowych oraz placów odpraw w obrębie przejścia granicznego znajdować się będzie m.in. budynek główny, budynki kontroli szczegółowej samochodów ciężarowych, osobowych i autobusów, budynki kontroli celno-paszportowej samochodów osobowych, autobusów i sam. ciężarowych, budynek przewodników psów służbowych wraz z kojcami i wybiegami dla psów, a także rampy, bramki radiometryczne, 45. metrowa wieża antenowa oraz garaże.

Budowa nowego drogowego przejścia granicznego w Połowcach będzie odbywać się w 3 etapach. W pierwszym etapie przewiduje się pozostawienie istniejących obecnie obiektów, co zapewni ciągłość odpraw. Równolegle rozpocznie się realizacja budynku głównego wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną oraz obiektami zaplecza technicznego.

Drugi etap to budowa obydwu platform przeznaczonych dla odpraw samochodów ciężarowych wraz z centralnym fragmentem, obejmującym swym zakresem place odpraw samochodów osobowych i autobusów z pawilonami celno-paszportowymi i wiatami.

W ostatnim, trzecim etapie zlikwidowane będą istniejące obiekty dotychczasowego przejścia granicznego.

Projektowana rozbudowa drogowego przejścia granicznego w Połowcach zakłada, że dobowa przepustowość przejścia wynosić będzie ok. 200 samochodów ciężarowych do 7,5t oraz ok. 2000 samochodów osobowych i 50 autobusów w obu kierunkach.

Koszt całej inwestycji wynosić będzie blisko 180 mln złotych, z czego 8 mln euro to dotacja z programu „Polska-Białoruś-Ukraina 2007 – 2013". Przez zmodernizowane przejście w Połowcach, podróżni będą mogli przekraczać polsko-białoruską granicę już w 2012 roku.

W roku 2009 polsko-białoruską granicę w Połowcach przekroczyło łącznie 240 tys. osób. Niestety nie wszyscy podróżni przyjeżdżali do Polski tylko w celach turystycznych i biznesowych. W ubiegłym roku celnicy z Połowiec zatrzymali na przemycie blisko 300 osób, zajmując ponad pół miliona sztuk nielegalnych papierosów.

Maciej Czarnecki
Rzecznik Prasowy
Izby Celnej w Białymstoku

Rok 2009 z perspektywy podlaskiej Służby Celnej

Miniony rok był ważnym i udanym rokiem dla podlaskiej Służby Celnej. Za pośrednictwem Izby Celnej w Białymstoku do budżetu Państwa w 2009 roku trafiło łącznie ponad 4 mld zł (w 2008 roku była to kwota wynosząca ok. 3,6 mld złotych).

W 2009 roku wpływy z cła wynosiły 25 mln zł, wpływy z tytułu podatku VAT ponad 427 mln zł, a wpływy z tytułu podatku akcyzowego ponad 3,5 mld zł.

Główni płatnicy podatku akcyzowego to podlascy przedsiębiorcy związani z produkcją wyrobów tytoniowych, alkoholu i wyrobów alkoholowych oraz z gazem i energią elektryczną.

Administracja celna nieodłącznie, oprócz poboru należności celnych i podatkowych, kojarzona jest z granicami i międzynarodową wymianą towarową. Obecnie na naszej wschodniej granicy możemy zaoferować naszym klientom komfortowe warunki podczas jej przekraczania.

Drogowe przejścia graniczne w Kuźnicy oraz w Bobrownikach należą do najnowocześniejszych w Europie. Przejścia te na bieżąco są doposażone w sprzęt do kontroli, aby bardziej uprzykrzyć życie przemytnikom, ułatwiając jednocześnie legalny obrót towarowy.

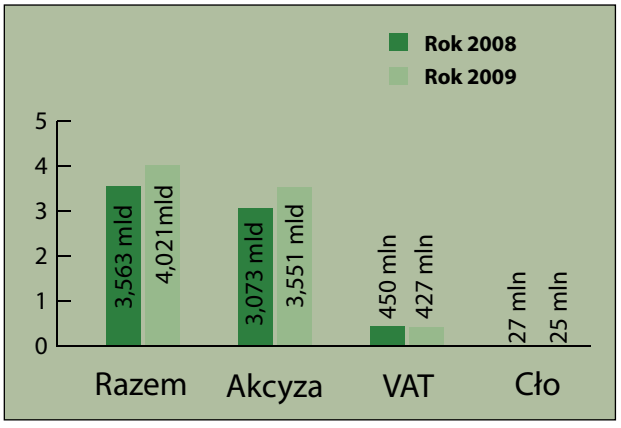
W 2009 r. na ww. przejściach granicznych nasi funkcjonariusze odprawili blisko 380 tys. samochodów ciężarowych (w roku 2008 – 371 tys.), a zewnętrzną granicę Unii Europejskiej w naszym województwie przekroczyło blisko 3,2 mln osób (ponad 20% więcej niż w roku 2008).

W minionym roku we wszystkich naszych oddziałach celnych zarejestrowaliśmy w ruchu towarowym ponad 53 tys. zgłoszeń celnych eksportowych i importowych.

Rok 2009 okazał się rekordowym dla podlaskiej Służby Celnej pod względem zatrzymań nielegalnych papierosów oraz towarów podrabianych i pirackich. W minionym roku do magazynów Izby Celnej w Białymstoku trafiło łącznie 104 miliony sztuk nielegalnych papierosów oraz blisko 130 tysięcy sztuk podrabianej odzieży, obuwia, kosmetyków, art. elektronicznych oraz pirackie płyty DVD wraz z poligrafią.

W Izbie Celnej w Białymstoku na bieżąco prowadzimy procedury związane z likwidacją, sprzedażą oraz nieodpłatnym przekazaniem zajętych towarów.

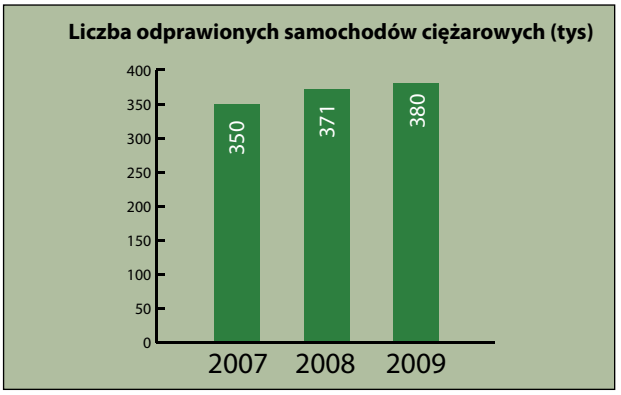
W wyniku sprzedaży towarów, które wcześniej próbowano nielegalnie wprowadzić na obszar Wspólnoty uzyska-



Dochody budżetowe Izby Celnej w Białymstoku



Białostoccy celnicy w Domu Dziecka





Ruch towarowy i osobowy na polsko – białoruskich przejściach granicznych będących we właściwości miejscowej IC w Białymstoku



W Izbie Celnej w Białymstoku została również wdrożona w ramach projektu „Poprawa zdolności zarządczych w urzędach administracji rządowej" Wspólna Metoda Oceny CAF – narzędzie kompleksowego zarządzania jakością

no w minionym roku niebagatelną kwotę ponad 1 mln zł. Przedmiotem sprzedaży oprócz samochodów (200 szt.) był również brykiet, wyroby z kryształu, wyroby skórzane, a nawet haczyki wędkarskie.

W 2009 roku zniszczono łącznie ponad 4,5 mln paczek papierosów z przemytu, 2,5 tys. litrów alkoholu, a także zajęte farmaceutyki i podrabiane kosmetyki.

Podlascy celnicy, kojarzeni najczęściej z kontrolami na granicy oraz poborem należności celnych i podatkowych, czynnie włączają się w działania charytatywne i pomoc najbardziej potrzebującym.

W ubiegłym roku Izba Celna w Białymstoku, nieodpłatnie przekazała na rzecz różnych jednostek charytatywnych ponad 5,1 tys. szt. odzieży, obuwia, zabawek, przyborów szkolnych o łącznej wartości prawie 70 tys. zł. Ponadto tradycyjnie na Dzień Dziecka i w okresie Bożego Narodzenia dzięki zaangażowaniu i hojności naszych pracowników przekazaliśmy prezenty wychowankom Domu Dziecka w Białowieży.

Staramy się cały czas podnosić poziom usług świadczonych naszym przedsiębiorcom. Rozbudowujemy i modernizujemy swoje jednostki, jak również opracowujemy i wdrażamy procedury obsługi klienta.

Wprowadziliśmy we wszystkich urzędach celnych podległych Izbie Celnej w Białymstoku system zarządzania jakością zgodny z normą PN-EN ISO 9001:2001. Urząd i Oddział Celny w Białymstoku otrzymał ww. certyfikat w 2006 roku, Urząd i Oddział Celny w Suwałkach oraz Oddział Celny w Augustowie w 2007 roku, natomiast Urząd Celny w Łomży w roku 2008.

Dbamy o podwyższanie kwalifikacji swoich pracowników oraz ustawiczną rozbudowę infrastruktury w celu jak najlepszej obsługi przedsiębiorców oraz wzmocnienia bezpieczeństwa naszych obywateli.

Mając powyższe na uwadze przystąpiliśmy do trzech projektów dofinansowywanych z funduszy pomocowych:

- „Bezpieczna Unia Europejska – wzmocnienie współpracy transgranicznej służb celnych Polski i Litwy" (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego),
- „Kształcenie bez granic – podniesienie wiedzy i umiejętności pracowników administracji publicznej w celu wzmocnienia społeczeństwa obywatelskiego " (Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego),
- „Razem bezpieczniej – rozbudowa infrastruktury służb publicznych w celu wzmocnienia bezpieczeństwa narodowego i ochrony terytorium Wspólnoty" (Norweski Mechanizm Finansowy).

Z przyznanych środków pomocowych realizowany jest zakup samochodów służbowych, urządzenia skanującego, sprzętu komputerowego oraz unowocześnienie łączności. Aktualnie, w ramach rozwoju zasobów ludzkich służb mundurowych nasi funkcjonariusze i pracownicy uczestniczą w szkoleniach językowych oraz szkoleniach z zakresu komunikacji interpersonalnej.

Maciej Czarnecki
Rzecznik Prasowy
Izby Celnej
w Białymstoku

Podlascy celnicy w walce z przemytem papierosów

Miniony rok okazał się rekordowy pod względem zatrzymań nielegalnych papierosów przez podlaskich celników. Funkcjonariusze Izby Celnej w Białymstoku ujawnili łącznie 104 miliony sztuk papierosów (5,2 mln paczek) o szacunkowej wartości rynkowej około 40 milionów złotych. To blisko dwa razy więcej niż w roku 2008.

Największe transporty przemycanych papierosów ujawniali podlascy celnicy pełniący służbę w pobliżu granicy polsko-litewskiej, głównie w Budzisku (ok. 70% wszystkich zabezpieczonych papierosów).

W ubiegłym roku właśnie celnicy z Budziska zatrzymali 14 wielkich transportów (powyżej 1 miliona sztuk) tytoniowej kontrabandy. W zdecydowanej większości tych przypadków Polska miała być jedynie krajem tranzytowym, a papierosy pochodziły spoza Unii Europejskiej – głównie z Rosji.

Rekordowe ujawnienie papierosów w 2009 roku miało miejsce w Budzisku na początku lipca. W ciężarówce, w której znajdować się miał ładunek kartonu falistego, celnicy znaleźli blisko 9 milionów sztuk papierosów.

Natomiast na odcinku polsko-białoruskim od kilku lat obserwujemy tzw. drobny przemyt. W minionym roku na naszych przejściach granicznych z Republiką Białorusi (Kuźnica, Bobrowniki, Połowce) zatrzymywaliśmy codziennie średnio 30 osób na nielegalnym przywozie najpopularniejszego towaru wśród przemytników – papierosów, w ilości najczęściej kilkunastu, kilkudziesięciu kartonów.



Kuźnica. Dach samochodu osobowego – często spotykane miejsce ukrycia tytoniowej kontrabandy

Na polsko-białoruskich przejściach granicznych najczęściej celnicy znajdują wyroby tytoniowe ukryte w skrytkach samochodów osobowych. Praktycznie w każdym elemencie samochodu może znajdować się kontrabanda. Z reguły jednak przemytnicy wykorzystują do tego podwozie, nadwozie, przerobione zbiorniki paliwa, opony, ścianki boczne oraz podszybia.

Duże transporty papierosów mogą być ukryte praktycznie w każdym przewożonym towarze. W tym roku podlascy celnicy wykrywali tytoniową kontrabandę schowaną m.in. w:

- ładunku mrożonego chleba,
- ładunku wody mineralnej i pomiędzy puszkami z colą,
- ładunku brykietu grillowego,
- ładunku wafli do lodów,
- ładunku zupek w proszku.

Dowodem na pomysłowość przemytników mogą być przypadki ujawnienia przez naszych celników przemytu papierosów w beczkach z solonymi jelitami (!), w ambulansie, czy w fabrycznie zamkniętych puszkach z kawą.

W minionym roku nasi celnicy (głównie z polsko-białoruskich przejść granicznych) wystawili przemytnikom ponad 12 tysięcy mandatów karnych na kwotę blisko 4,5 miliona złotych. Wszczęto również ponad 3 tysiące spraw karnych skarbowych.

Osoby próbujące przemycić tytoniową kontrabandę muszą liczyć się nie tylko z karą finansową i przepadkiem nielegalnego towaru. W 2009 roku podlascy celnicy zajęli do wszczętych spraw karnych skarbowych blisko 400 samochodów, przyczep i naczep wykorzystywanych do przemytu papierosów.



Papierosy zamiast kawy w fabrycznie zamkniętych puszkach

Na przemyt głównie niewielkich ilości papierosów decydują się osoby, których zdaniem status majątkowy zmusza do takiego zachowania. Należy jednak mieć świadomość, że sfera przestępstw transgranicznych w zdecydowanej większości przypadków kontrolowana jest przez zorganizowane grupy. Nielegalne przesyłki są przygotowywane bardzo profesjonalnie z dużą dbałością o szczegóły. Sposób pakowania ładunków niejednokrotnie jest bardzo pracochłonny, wymagający zaangażowania dużej liczby osób i sprzętu technicznego.

Warto także zauważyć, że przez 2 miesiące roku 2010 podlascy celnicy zatrzymali już ponad 25 milionów sztuk nielegalnych papierosów, a w dniu 14 lutego na polsko-białoruskim przejściu granicznym w Bobrownikach funkcjonariusze celni udaremnili jeden z największych przemytów w historii polskiej Służby Celnej – 13 milionów sztuk papierosów ukrytych w ciężarówce na rosyjskich numerach rejestracyjnych.

Futbolówki pompowane papierosami

Wydawałoby się, że celników z polsko-białoruskiego przejścia granicznego w Kuźnicy żaden sposób ukrycia tytoniowej kontrabandy nie może zadziwić. A jednak…

Jeden z najciekawszych przypadków wykrycia papierosów w 2009 roku miał miejsce podczas kontroli celnej autokaru, którym podróżowała na mecz do Polski młodzieżowa drużyna piłkarska z Grodna. W trakcje rewizji pojazdu funkcjonariusze celni znaleźli papierosy bez polskich znaków akcyzy ukryte w futbolówkach.

Podejrzenia kontrolujących wzbudził wielki worek z piłkami treningowymi. Podczas jego rewizji celnicy zauważyli, że niektóre piłki oklejone są taśmą bezbarwną. Okazało się, że wśród kilkunastu piłek znajdujących się w worku, w 10 zamiast powietrza są paczki papierosów. Kontrabanda była ukryta również w jednej z toreb sportowych w luku bagażowym. Łącznie w autokarze celnicy znaleźli pół tysiąca paczek nielegalnych papierosów.

Do przemytu przyznał się 39-letni trener młodych piłkarzy. Celnicy zajęli nielegalny towar, a przemytnika, któremu widać obca jest piłkarska zasada fair play, ukarali mandatem karnym.

Maciej Czarnecki
Rzecznik Prasowy
Izby Celnej w Białymstoku



Papierosy w piłkach

Analiza efektów wdrożenia tzw. „zielonego korytarza" w Oddziale Celnym w Korczowej

W dniu 30 października 2009 r. na przejściu granicznym w Korczowej został uruchomiony tzw. „zielony korytarz„ nowe rozwiązanie w zakresie organizacji odpraw samochodów osobowych na kierunku przywozowym z Ukrainy. Jest to trwale wydzielony pas ruchu pojazdów biegnący przez dwa przejścia graniczne (ukraińskie i polskie), przeznaczony dla osób nie posiadających nic do zgłoszenia. Założona koncepcja miała charakter eksperymentalny i jednocześnie obarczona było znacznym ryzykiem. Po blisko 4 miesiącach funkcjonowania zebrane doświadczenia pozwalają na zweryfikowanie projektu i ocenę efektów.

Analiza zagrożeń

Na drogowych przejściach granicznych z Ukrainą, będących w jurysdykcji Izby Celnej w Przemyślu występuje szereg specyficznych uwarunkowań (generalnie charakterystycznych dla całej granicy wschodniej):

- wśród podróżnych w ruchu osobowym około 80 % stanowią osoby, dla których tzw. „granica" stanowi istotne źródło utrzymania. Są to z reguły mieszkańcy terenów przygranicznych, przekraczający granicę systematycznie, utrzymujący się z handlu wykorzystującego różnicę cen (istotą tego zjawiska jest niepłacenie ceł i podatków w obydwu państwach); lub też z drobnego przemytu towarów akcyzowych w postaci papierosów (często te zjawiska występują łącznie). Czyli jest to tak zwana „szara strefa graniczna", zwykle występująca na styku państw. Jest to zjawisko często spotykane, natomiast szczególnie wysoka jest jego lokalna skala i natężenie. Bezrobocie, kryzys ekonomiczny i ubóstwo regionów wywołują jeszcze nasilenie się tych czynników,
- w świadomości części mieszkańców terenów przygranicznych przemyt papierosów nie stanowi przestępstwa i nie ma charakteru czynu zabronionego. Stanowi wyraz zaradności i jest często ważnym źródłem utrzymania. Stąd też masowość tego zjawiska i występujące przypadki wykrywania przemytu również u osób z wyższych warstw społecznych,
- różnica w cenach papierosów,łatwość w ich zbyciu i niska dolegliwość kar (szczególnie w postępowaniach sądowych) powodują stałe zwiększanie się ilości osób trudniących się tym procederem,
- dotychczasowe doświadczenia pokazują, że przede wszystkim nieuchronność kontroli celnej i surowe, rygorystyczne egzekwowanie przepisów powoduje ograniczenie ilości



Na zielonym korytarzu kolejki z reguły nie występują

osób przekraczających granicę, zmniejszenie kolejek i ukrócenie patologicznych zjawisk.

Praktycznie stwierdzono,że nacisk na zwiększenie ilości odprawianych samochodów nie powoduje rozładowania kolejek w ruchu osobowym. Najbardziej efektywnie na zmniejszenie ilości osób stale przekraczających granicę, oddziaływuje dokładna, skuteczna kontrola celna; realna walka z paserstwem (na terenie kraju) i surowe kary za przemyt,

- od lat na większości przejść granicznych funkcjonują tzw. „zielone pasy" .Można z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że mają znaczenie czysto teoretyczne, ponieważ w zasadzie nigdzie nie sprawdziły się w praktyce. Selektywna kontrola celna, która stanowi istotę organizacji tego typu odpraw, powoduje zwykle większą skalę przemytu (z reguły drobnego), a tym samym prowadzi do zwiększenia ilości pojazdów i osób przekraczających granicę. Zjawisko to powoduje znaczne utrudnienia w prawidłowym funkcjonowaniu „zielonych pasów" szczególnie w realiach wyżej opisanych.

Cele , założenia koncepcji

Projekt „zielonego korytarza" przewidywał szerokie zastosowanie zasady selektywności,w tym praktycznie całkowite ograniczenie kontroli na pasie odpraw, stąd też ryzyko niepowodzenia było bardzo wysokie. W związku z powyższym skuteczne wprowadzenie rozwiązania wymagało znacznego nakładu pracy, koordynacji i dopięcia wszystkich szczegółów. Podstawą było właściwe zdiagnozowanie zagrożeń, określenie priorytetów oraz znalezienie skutecznych recept i rozwiązań. Faza wstępna rozpoczęła się w końcu września 2009 i przez cały miesiąc trwały intensywne prace przygotowawcze na szczeblu oddziału.

Miały one charakter wielotorowy:

a) wypracowano zasady współpracy z Referatem Zwalczania Przestępczości – celem określenia podziału zadań i zaangażowania funkcjonariuszy GRZP (szczególnie w fazie początkowej projektu),

b) nawiązano ścisłą współpracę ze Strażą Graniczną na szczeblu lokalnym polegającą na realizacji przyjętych ustaleń tj.:

- dokonywania przez funkcjonariusza SG przy okazji kontroli paszportowej wstępnej kontroli wzrokowej wnętrza pojazdu i bagażu,
- uruchomieniu bezpośredniej łączności telefonicznej pomiędzy pomieszczeniami kontrolerskimi obu służb, celem szybkiego obiegu informacji o zagrożeniach, odformalizowano sposób dokumentowania przekazywanej informacji - przygotowano wzór notatki urzędowej,
- określono dodatkową rolę funkcjonariusza SG pełniącego służbę na tzw. „czerwonej linii", jako osoby zapobiegającej ewentualnym próbom zmiany pasów odpraw przez pojazdy przekraczające granicę.

c) odbyto szereg spotkań z Kierownikiem Oddziału Celnego w Krakowcu (UA), czego wynikiem było wypracowanie rozwiązań w postaci:

- trwałego wydzielenia „zielonego korytarza" po stronie UA,
- koordynacji toku odpraw samochodów osobowych po obu stronach granicy,
- ustaleniu miejsca i określeniu treści tablic informacyjnych umieszczonych na terenie obu przejść.

d) w sferze logistycznej, w związku ze zbyt małą przepustowością BKS, wytyczono i zorganizowano buforowe miejsce kontroli szczegółowej I stopnia pod wiatą kontrolną – w postaci wydzielenia na ten cel jednego z pasów odpraw. Wymusiło to zmianę organizacji ruchu na przejściu i zamianę pomieszczeń kontrolnych UC (rozwiązanie to ma charakter tymczasowy). Sporządzono i rozmieszczono nowe tablice informacyjne oraz ławki bagażowe do celów kontrolnych.

e) radykalnie zwiększono wysokość kwot wymierzanych mandatów na tzw. „zielonym pasie", zaostrzając jednocześnie politykę karną,

f) wyodrębniono i zorganizowano stanowisko ds. oceny ryzyka, które monitoruje na bieżąco sytuację, zapobiegając ewentualnym nieprawidłowościom (wykorzystując m/in. możliwości analityczne systemu SWOC). Została wyselekcjonowana i określona kategoria podróżnych, którzy znaleźli się w grupie zwiększonego ryzyka.

g) wypracowano metody i sposób reagowania w przypadku wystąpienia zagrożeń (dotyczy utrzymania płynności odpraw i zagrożenia przemytem towarów akcyzowych), przeszkolono funkcjonariuszy i kierowników zmian,

Z założenia „zielony korytarz" powinien służyć sprawnej odprawie granicznej turystów, legalnych przedsiębiorców, przedstawicieli świata nauki i kultury, władz samorządowych, studentów i innych osób przekraczających granicę np. w celach rodzinnych. Ta grupa podróżnych stanowi zdecydowaną mniejszość w ogólnej masie podróżnych i jednocześnie najbardziej dotkliwie odczuwała niedogodności związane z utrudnieniami w sprawnym przekraczaniu granicy.

Wnioski:

Czas oczekiwania na przekroczenie granicy „zielonym korytarzem" w omawianym okresie wynosił przeciętnie ok. 30 minut (to realny czas mierzony od chwili wjazdu na teren przejścia granicznego po stronie UA do zakończenia polskiej



Zielony korytarz na przejściu granicznym w Korczowej

kontroli celnej). Czas ten jest na bieżąco monitorowany i jest czasem rzeczywistym.

Zauważalna jest tendencja przepływu określonej kategorii podróżnych z innych przejść granicznych na przejście graniczne w Korczowej. Są to podróżni, którzy kosztem wydłużenia drogi dojazdowej (nawet o 100 kilometrów), decydują się na przekroczenie granicy w Korczowej, unikając w ten sposób kolejek.

Dlatego pożądane byłoby wdrożenie takiego rozwiązania na innych przejściach granicznych. Oczywiście każde przejście posiada swoją specyfikę i koncepcja powinna być dostosowana i odpowiednio zmodyfikowana do lokalnych potrzeb. Rozwiązanie wypracowane w OC Korczowa, również w ostatecznej wersji różni się od przyjętych założeń teoretycznych.

Realizacja projektu tzw. „ zielonego korytarza" odniosła realny sukces, główne efekty przedstawiają się następująco:

- znacząco polepszyła się kultura i jakość przeprowadzanych odpraw celnych, zaniechano rewizji na pasie kontrolnym, podróżny generalnie nie opuszcza pojazdu, rzeczywisty czas odprawy celnej wynosi 2-3 minuty,
- radykalnemu skróceniu uległ czas przekraczania granicy w ruchu turystycznym, jest to jedno z nielicznych przejść na granicy wschodniej, gdzie odprawy celne dla tej kategorii osób prowadzone są praktycznie na bieżąco. Umożliwia to normalny przepływ osób i organizacyjnie zbliża się do rozwiązań zachodnioeuropejskich.
- radykalnie zmniejszyła się ilość skarg na rzekomą opieszałość służb celnych, stały się one z założenia bezprzedmiotowe,
- to istotny element w cyklu przygotowań do EURO 2012, przetestowano i wprowadzono rozwiązanie organizacyjne pozwalające na kilkukrotne zwiększenie ilości odprawianych osób (w razie konieczności), z jednoczesnym zabezpieczeniem potrzeb podstawowej kontroli celnej.
- zauważalne jest zjawisko zmniejszenia skali przemytu wyrobów akcyzowych na tzw. „zielonym pasie". Przeważającą cześć podróżnych przejeżdżających tym pasem stanowią osoby nie figurujące w grupach zwiększonego ryzyka (zupełnie inna kategoria podróżnych),

Koncepcja tzw. „zielonego korytarza" została wdrożona z powodzeniem i należy ją ocenić jednoznacznie pozytywnie. Nie byłoby to możliwe bez osobistego zaangażowania i pracy osób bezpośrednio uczestniczących w realizacji projektu. W tym miejscu należy podkreślić rolę wsparcia udzielonego ze strony kierownictwa Izby Celnej i Urzędu Celnego w Przemyślu. Bez określenia celu działania, przygotowania założeń teoretycznych, a następnie w fazie realizacyjnej zespołowych, skoordynowanych działań, skuteczna realizacja nie byłaby możliwa. Kluczowym elementem było właściwe zdiagnozowanie zagrożeń i konsekwentne realizowanie wypracowanej koncepcji. Gdyż jak głosi coraz popularniejsza ostatnio w kręgach celnych dewiza „ … do sukcesu nie sposób dojechać windą, trzeba wspiąć się schodami…"

Janusz Walczyk
Oddział Celny w Korczowej

Struktura organizacyjna Izby Celnej w Białej Podlaskiej

Izba Celna w Białej Podlaskiej obejmuje swą właściwością obszar Województwa Lubelskiego, które jest trzecim pod względem obszaru województwem w Polsce (25,1 tys. km). Tym samym obsługujemy najdłuższy polski fragment granicy Unii Europejskiej i obszaru Schengen, tj. 467 km.

Zewnętrzną strukturę organizacyjną Izby Celnej w Białej Podlaskiej tworzą 3 urzędy celne:

- graniczny w Białej Podlaskiej (obsługuje odcinek granicy z Białorusią),
- graniczny w Zamościu (obsługuje odcinek granicy z Ukrainą),
- wewnętrzny w Lublinie

oraz 18 oddziałów celnych, w tym 11 granicznych.

Wśród wymienionych przejść granicznych trzy to przejścia drogowe obsługujące ruch towarowy:

Dorohusk - jest jednym z największych przejść drogowych na granicy polsko - ukraińskiej. Przejście graniczne zostało otwarte w 1990 r. W 1998 r. rozpoczęto jego rozbudowę i modernizację, które zakończono w 2005 r . Średnio w ciągu doby przejście przekracza 650 samochodów ciężarowych. Przejście obsługuje również ruch osobowy - średnio w ciągu doby granicę przekracza tu około 2.200 samochodów osobowych. Odprawy w Dorohusku odbywają się na 23 pasach.



Przejście graniczne Dorohusk – Jagodzin

Hrebenne - przejście graniczne funkcjonuje od 1990 r. Na początku 2007 r. oddano do użytku przejście po przeprowadzonej rozbudowie, osiągając tym samym docelową infrastrukturę przejścia. Średnio w ciągu doby przejście przekracza 250 ciężarówek. Przejście obsługuje również ruch osobowy - średnio w ciągu doby granicę przekracza tu około 2.500 samochodów osobowych. Przejście ma 17 pasów odpraw.



Przejście graniczne Hrebenne-Rawa Ruska

Kukuryki – przejście w Kukurykach funkcjonuje od 1984 r. W 1999 roku rozszerzony został zasięg terytorialny drogowego przejścia granicznego w Kukurykach o nowoczesny terminal samochodowy w Koroszczynie. Terminal połączony jest z granicą 5-kilometrową drogą celną. Średnio na dobę odprawianych jest tu 870 pojazdów ciężarowych.

Pod koniec 2008 r., w związku ze światowym kryzysem ekonomicznym, odnotowano znaczący spadek ruchu towarowego. Zmniejszony ruch towarowy na granicy wschodniej utrzymywał się również w roku 2009 (w 2009 r. odprawiono o 13,4 % mniej ciężarówek niż w roku 2008).

Wyposażenie i sprzęt do kontroli

Jeśli chodzi o kwestię dotyczącą szczelności granicy wschodniej to nie mamy się czego wstydzić. Eksperci unijni wielokrotnie potwierdzali, że polska Służba Celna jest dobrze przygotowana do strzeżenia granic i rynku Unii Europejskiej. Jesteśmy też coraz lepiej wyposażeni. Dysponujemy wysokiej klasy sprzętem do prześwietlania ładunków – rentgenami stacjonarnymi i przewoźnymi, specjalistycznym sprzętem kontrolnym, jak chociażby wideoendoskopy, detektory do wykrywania narkotyków, detektory promieniowania gamma, kamery termowizyjne. Na wyposażeniu komórek zwalczania przestępczości są nowoczesne pojazdy służbowe, które oprócz standardowego wyposażenia posiadają również sprzęt potrzebny do pracy w warunkach terenowych - radiostacje samochodowe, radiotelefony, reflektory typu szperacz. Niektóre z nich to „biura na kółkach" – oprócz miejsca do pracy biurowej i potrzebnego do tego sprzętu, samochody wyposażone zostały m.in. we własne agregaty prądotwórcze, wykrywacze metalu, sondy do wykrywania ciał stałych w materiałach sypkich, precyzyjną wagę elektroniczną czy też np. kompletny zestaw narzędziowy do otwierania skrytek.

W planach przyszłościowych jest wyposażenie podległych bialskiej izbie jednostek granicznych w specjalistyczny sprzęt do skanowania pociągów towarowych.

Izba Celna w Białej Podlaskiej zatrudnia ponad 1730 osób. W mieście Biała Podlaska jest jednym z największych pracodawców.

Funkcjonariusze bialskiej izby celnej mają powody do dumy. W 2009 roku za naszym pośrednictwem do budżetu państwa wpłynęło ponad 4 mld zł. To o 500 mln więcej niż w roku 2008. Najwięcej dochodów, bo 2,9 mld zł pochodziło z podatku akcyzowego. Wpływy z podatku akcyzowego pobranego na terenie Lubelszczyzny były w roku 2009 o blisko 40% wyższe niż w roku poprzednim. 1,1 mld zł to pobrany przez funkcjonariuszy celnych podatek VAT od towarów sprowadzanych do naszego kraju. Pozostałą część kwoty odprowadzonej do budżetu państwa stanowiły inne dochody budżetowe, w tym między innymi wpływy z cła (blisko 46 mln zł), mandatów karnych czy też dochody uzyskane ze sprzedaży towarów zajętych przez bialskich celników np. przy próbach przemytu.



Terminal celny w Koroszczynie



Nowoczesny sprzęt ułatwia przeprowadzanie kontroli

Polscy celnicy na granicy Unii Europejskiej

Coraz skuteczniej walczymy z przestępczością

Z roku na rok wzrasta w naszej izbie wykrywalność przestępstw i skuteczność w ich zwalczaniu. Towarem „numer jeden" na granicy wschodniej niezmiennie od wielu lat są papierosy. W roku 2009 funkcjonariusze celni bialskiej izby zatrzymali ich ponad 13,1 mln paczek (to o blisko 35% więcej niż w roku 2008) . Szacunkowa wartość rynkowa odebranych przemytnikom papierosów to 100 mln zł. Ten papierosowy wynik dał nam – kolejny rok z rzędu - pierwsze miejsce w kraju wśród izb celnych. Kolejny rok z rzędu pobiliśmy też nasz własny rekord zatrzymań „nielegalnego dymku".

Wśród największych udaremnionych prób przemytu papierosów w roku 2009 wymienić można przemyt udaremniony przez funkcjonariuszy z przejścia w Hrubieszowie. 262 300 paczek papierosów, o szacunkowej wartości rynkowej 2 096 000 zł celnicy ujawnili w ładunku glinki przewożonej z Ukrainy dla jednej z firm pod Kielcami (czerwiec 2009 r.).

W listopadzie 2009 r. na drogowym przejściu granicznym w Dorohusku ujawniono z kolei 99.650 paczek papierosów, o szacunkowej wartości rynkowej 800.000 zł. Papierosy ukryte były w oponach do ciągników i kombajnów rolniczych, przewożonych z Ukrainy do Niemiec.

Ale jesteśmy skuteczni nie tylko w zatrzymywaniu nielegalnych papierosów. Skutecznie odcinamy też kanały przerzutowe. Na przełomie sierpnia i września 2009 roku bialscy celnicy zlikwidowali duży kanał przerzutowy papierosów do Unii Europejskiej - wdrażając procedurę wyłączania wagonów pociągu relacji Kijów-Warszawa, w przypadku stwierdzenia masowego przemytu w skrytkach konstrukcyjnych. Podjęte działania skutecznie ograniczyły próby przemytu papierosów tym pociągiem. Regularnie prowadzona kontrola pociągu, potwierdza skuteczność podjętych przez Służbę Celną działań.

Rosnąca liczba zatrzymywanych papierosów wymusza oczywiście działania związane z ich niszczeniem. W 2009 r. do pieca trafiło prawie 17 mln paczek papierosów pochodzących z przemytu.



Funkcjonariusze celni z Hrubieszowa wydobywają papierosy z glinki

Inne popularne w ostatnich latach towary, które zatrzymujemy przy próbach nielegalnego przewozu przez granicę to m.in. leki i anaboliki, zabytki, towary pirackie i podrabiane, okazy CITES. Coraz mniej jest natomiast pirackich nagrań – co może wynikać z dostępności plików w sieci i możliwości łatwego ich ściągania.

Tylko w 2009 r. bialscy celnicy zatrzymali m.in. blisko 70 tys. sztuk towarów w związku podejrzeniem naruszenia praw własności intelektualnej i przemysłowej (głównie odzież, kosmetyki i akcesoria elektroniczne), ponad 5 tys. opakowań leków, blisko 4 kg narkotyków. W roku 2009 funkcjonariusze celni wystawili też ponad 31 tys. mandatów na łączną kwotę 16,5 mln zł i wszczęli 10 tys. spraw karnych skarbowych. Uśredniając oznacza to, że codziennie celnicy z Lubelszczyzny stwierdzali około 112 naruszeń prawa.

Poza typowymi towarami w ostatnich latach na granicy zdarzały się też „perełki", albo na tyle nietypowe sposoby przemytu, że pozostały w pamięci funkcjonariuszy.

W roku 2005 bialscy celnicy trzykrotnie zatrzymali na granicy meteoryty. Część z nich (tzw. brachiny) wyceniana jest nawet po 50 zł/gram. Największa kosmiczna „przesyłka" ukryta była w ciężarówce rosyjskiego przewoźnika, wiozącej rzekomo ładunek kwarcytu do Czech. Celnicy znaleźli tam 530 kg meteorytów (część z nich to meteoryty żelazne), a dodatkowo skamieniałości szczątków zwierzęcych - m.in. skamieniałe czaszki, odciski wymarłych zwierząt z rodzaju Eurypterus oraz muszle wymarłych głowonogów jurajskich. Dwa z ujawnionych meteorytów były naprawdę imponujące – jeden ważył 150 kg, drugi – 176 kg. Przejęte meteoryty i skamieliny przekazaliśmy siedmiu instytucjom muzealnym i naukowym. Teraz służą w celach naukowo-badawczych i wystawienniczych.

Z innych ciekawych przedmiotów zajętych na granicy należy wymienić również przedmioty o charakterze zabytkowym, jak chociażby zawieszkę toporkową z brązu, której okres wykonania datowany jest na XI-XII w., grot scytyjski z brązu wykonany ok. III-IV w. p.n.e., pierścień pieczątny z brązu - Rzym, ok. II-III w., monety z czasów cesarstwa rzymskiego, czy egzemplarz Biblii z 1666 roku.

Swego czasu na granicy zatrzymaliśmy też aligatory i kajmana – przewożone przez trupę cyrkową. Wśród 12 dorosłych aligatorów (zgłoszonych przy odprawie, ale jak się później okazało nie posiadających odpowiednich dokumentów wywozowych) schowany był w wodzie w specjalnej skrzyni kajman, którego próbowano w ten sposób przemycić bez żadnych dokumentów. Ciekawostką jest to, że najstarszy z tych aligatorów występował przed Hitlerem i Goebelsem; inne występowały przed papieżem Janem Pawłem II; a część z nich brała udział w filmie „Asterix i Obelix misja Kleopatra".

Do dzisiaj w zbiorach izby mamy też spreparowanego niedźwiedzia brunatnego, którego pewien Rosjanin prze-



Izba Celna w Białej Podlaskiej przekazała Bibliotece Narodowej zapis nutowy „Falstaff" Giuseppe Verdiego z 1893 roku

woził przez granicę z Białorusią - miś beztrosko siedział sobie w kabinie kierowcy, na miejscu pasażera.

Niewątpliwym sukcesem bialskich celników było też zatrzymanie w 2007 r. olbrzymiego transportu narkotyków – na przejściu granicznym w Hrebennem w ręce funkcjonariuszy wpadło blisko 120 kg heroiny o rynkowej wartości około 24 mln zł. To jak do tej pory największa udaremniona próba przemytu narkotyków na polsko-ukraińskim odcinku granicy obsługiwanym przez Izbę Celną w Białej Podlaskiej.

Psy na granicy wschodniej – nieoceniona pomoc

Oryginalną wizytówką Służby Celnej i nieodzownymi pomocnikami w codziennej pracy funkcjonariuszy izby granicznej są psy służbowe. Izba Celna w Białej Podlaskiej ma ich 11 – z tego 7 w „czynnej" służbie - Angel, Carbo, Bor, Alma, Lima, Sara i Maja, 3 – Koka, Zora i Sonia - przechodzą właśnie szkolenie w Kamionie, a Wiwi – owczarek belgijski, najmłodszy z ferajny na szkolenie zostanie skierowany jak jeszcze trochę podrośnie. Nasze psy to doskonali tropiciele nielegalnych papierosów i narkotyków. Są postrachem dla przemytników, ale dla swych opiekunów - przyjaciółmi na całe życie. Bez ich umiejętności dzisiaj nie sposób już wyobrazić sobie pracy na granicy.



Niedźwiedź z kabiny kierowcy



Znalazłem i nie oddam… chyba że swojemu opiekunowi

Inwestujemy w rozwój:

Ważnym aspektem działania Izby Celnej w Białej Podlaskiej jest wdrożenie programu podwyższania umiejętności i wiedzy. Program „Dobrze wykształcony funkcjonariusz celny - nowa jakość polskiej administracji publicznej" jest dobrą formą budowania profesjonalnej służby. Izba Celna w Białej Podlaskiej jest jedną z trzech izb celnych w Polsce, która pozyskała fundusze na projekt z Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego - w ramach priorytetu: „Rozwój zasobów ludzkich, poprzez m.in. promowanie wykształcenia i szkoleń…" Pierwsze szkolenia rozpoczęły się w II połowie sierpnia 2009 r. Realizacja projektu zaplanowana jest na lata 2009 – 2010.

Przedmiotem projektu są : studia podyplomowe dla blisko 80 funkcjonariuszy celnych, realizowane na 13 kierunkach, m.in. z zakresu ekonomii i finansów, zwalczania przestępczości, prawa, informatyki, nowoczesnego zarządzania; kursy języka angielskiego dla ponad 100 uczestników oraz specjalistyczne szkolenia i kursy, z których może skorzystać największa grupa funkcjonariuszy, a dotyczą m.in. tematyki nowoczesnego zarządzania, coachingu i mentoringu, kształtowania wizerunku służby celnej, laboratorium celnego czy informatyki.

Izba Celna w Białej Podlaskiej realizuje również olbrzymi projekt inwestycyjny pn. „Budowa Urzędu Celnego oraz Oddziału Celnego wraz z infrastrukturą techniczną i wyposażeniem oraz rozbudowa budynku Izby Celnej w Białej Podlaskiej". Projekt realizowany jest dzięki środkom pozyskanym z Norweskiego Mechanizmu Finansowego w ramach priorytetu „Wdrażanie przepisów z Schengen, wspieranie Narodowych Planów Działania z Schengen, jak również wzmacnianie sądownictwa".

Prace budowlane rozpoczęto na początku marca 2009 r.; mają zostać zakończone do końca października 2010 r. Zakończenie całości inwestycji (łącznie z zakupem wyposażenia do budynków i rozliczeniem inwestycji) planowane jest w roku 2011.

Pod koniec lutego br. gościliśmy eksperta oceniającego nasz projekt pod kątem zgłoszonych przez izbę możliwości



Rozbudowa budynku Izby Celnej w Białej Podlaskiej w ramach projektu PL0342 finansowanego ze środków Norweskiego Mechanizmu Finansowego

zmian projektu, budżetu i harmonogramu działań. Izba Celna w Białej Podlaskiej zamierza rozszerzyć działania określone w pierwotnym wniosku aplikacyjnym m.in. o powiększenie parkingów dla samochodów ciężarowych i osobowych (w związku z pozyskaniem działki od Urzędu Miasta), remont dachu i odnowienie elewacji obecnej siedziby izby celnej oraz częściowe sfinansowanie nowoczesnego wyposażenia informatycznego w głównym centrum komputerowym (serwerownia), działającym na potrzeby izby celnej i podległych jednostek. Plany te możliwe są do zrealizowania dzięki powstałym oszczędnościom, niemniej - jak każda zmiana w projekcie - wymagają zgody darczyńcy, czyli Funduszu Norweskiego.

W planach na najbliższą przyszłość mamy jeszcze inwestycję w Tomaszowie Lubelskim, tj. budowę zespołu obiektów dla Oddziału Celnego w Tomaszowie Lubelskim oraz inwestycję w Zamościu, gdzie mają powstać nowe siedziby urzędu celnego i oddziału celnego, wraz z odpowiednio przystosowaną m.in. do odpraw celnych infrastrukturą.

Współpraca transgraniczna - na przykładzie służb celnych Polski i Ukrainy

Charakter granicy polsko-ukraińskiej, a także jej rola w budowaniu właściwych relacji dobrosąsiedzkich, opartych w dużej mierze o walor ekonomiczny wymaga od administracji celnych obydwu państw szczególnej troski.

Przykładowo jeszcze kilka lat temu granicę w Dorohusku opuszczało około 400 pojazdów ciężarowych na dobę dzisiaj to około 650 ciężarówek. Przykład ten pokazuje, jakie wyzwania niesie ze sobą rozwijająca się gospodarka światowa, a biorąc pod uwagę położenie Polski i Województwa Lubelskiego przede wszystkim wyzwania jakie niesie rozwój gospodarczy naszej części Europy.

Biorąc pod uwagę rolę administracji odpowiedzialnych za właściwy przepływ towarów przez granicę polsko-ukraińską, w tym przede wszystkim ułatwianie legalnej działalności gospodarczej, Służba Celna Rzeczypospolitej Polskiej zintensyfikowała działania zmierzające do poprawy warunków przekraczania granicy polsko-ukraińskiej. Jednym z podstawowych warunków, aby zadanie to mogło być zrealizowane, jest właściwy poziom relacji pomiędzy głównym uczestnikami tego procesu, w tym przede wszystkim służbami wykonującymi swoje podstawowe obowiązki na granicy państwa.

Już w niedalekiej perspektywie jednym z najważniejszych sprawdzianów dla administracji obydwu krajów będzie wspólna organizacja mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012. Dlatego już teraz przedstawiciele administracji Polski i Ukrainy spotykają się, aby omawiać na bieżąco stan przygotowań do tej niezmiernie ważnej, a jednocześnie trudnej z logistycznego punktu widzenia imprezy.

Wśród realizowanych w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy przedsięwzięć angażujących służby celne Polski i Ukrainy znalazły się dwa ważne projekty mające znaczenie dla sprawnego funkcjonowania przejść granicznych na granicy polsko-ukraińskiej. Decyzję o ich realizacji podjęto w czasie spotkania szefów służb celnych Polski i Ukrainy. Wspomniane projekty to „Analiza porównawcza funkcjonowania polsko-ukraińskich przejść granicznych" i "Badanie pomiaru czasu przekraczania granicy polsko-ukraińskiej". Ideą przewodnią obu inicjatyw było uzyskanie informacji dla podjęcia konkretnych działań, zmierzających do tworzenia jak najlepszych warunków dla przekraczania granicy polsko-ukraińskiej.

Celem projektu „Analiza porównawcza funkcjonowania polsko-ukraińskich przejść granicznych" było porównanie i ocena funkcjonowania służb granicznych obu państw w wybranych przejściach granicznych pod kątem:

- identyfikacji mocnych i słabych stron pracy służb celnych obu krajów,
- ustalenia możliwości zredukowania czasu przekraczania granicy poprzez uproszczenie i przyspieszenie procedur celnych,
- poprawy współpracy służb celnych obu krajów,
- poprawy współpracy służb na granicy.

W toku realizacji projektu przeprowadzono analizę podobieństw i różnic dotyczącą: infrastruktury przejść granicznych, obsady kadrowej, czynności za zakresu transportu drogowego, realizowanych procedur celnych i innych kwestii mających wpływ na przepustowość ocenianych przejść granicznych. Badaniu poddano wszystkie drogowe przejścia graniczne na granicy polsko-ukraińskiej. Wśród przejść znajdujących się we właściwości Izby Celnej w Białej Podlaskiej analizie poddano trzy drogowe przejścia graniczne - w Dorohusku, Hrebennem i Zosinie.

W wyniku analizy dla każdego przejścia zostały sformułowane rekomendacje oraz uwagi.

Realizacja części rekomendacji wymaga rozbudowy istniejącej infrastruktury przejść granicznych oraz dróg dojazdowych do przejść. W tym miejscu warto wskazać na istotną różnicę między naszymi państwami, jeśli chodzi o kompetencje dotyczące zarządzania przejściami granicznymi. W Polsce

przejściami zarządza wojewoda, a na Ukrainie organ celny. Ma to wpływ na kwestie związane z budową i rozbudową infrastruktury przejść, a także ich wyposażeniem.

Podobnej analizie w roku 2008 poddane zostały drogowe przejścia graniczne na granicy polsko-białoruskiej.

Drugim, istotnym z punktu widzenia funkcjonowania wspólnej granicy polsko-ukraińskiej, projektem realizowanym wspólnie przez administracje celne obydwu krajów był projekt "Badanie pomiaru czasu przekraczania granicy polsko-ukraińskiej". Badanie przeprowadzono dwukrotnie. Po raz pierwszy w marcu 2009 r. Badanie powtórzono w czerwcu 2009 r. Projekt objął następujące przejścia na granicy z Ukrainą: Medyka-Szegini, Korczowa-Krakowiec, Hrebenne-Rawa Ruska i Dorohusk-Jagodzin. Pomiaru dokonano na podstawie wypełnianych przez przewoźników ankiet. Ankiety zawierały informacje na temat:

- czasu oczekiwania przed wjazdem na teren przejścia granicznego,
- czasu wjazdu na teren przejścia,
- poszczególnych etapów kontroli celnej,
- kontroli wykonywanej przez inne służby (straż graniczna, fitosanitarna, weterynaryjna, ekologiczna, organizacje przewoźników),
- innych przyczyn oczekiwania na terenie przejścia,
- ostatecznego wyjazdu z terenu przejścia.

Z analizy zebranych ankiet wynika, że czas przejazdu samochodów ciężarowych przez drogowe przejścia graniczne jest w przybliżeniu jednakowy dla wszystkich badanych jednostek i wynosił 4 godz. Eksperci wspólnej polsko-ukraińskiej grupy roboczej zgodzili się, że w obecnych warunkach jest to czas optymalny. W styczniu 2008 roku kierowcy samochodów ciężarowych za czas optymalny całego przejazdu przez przejście graniczne na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej wskazywali 5 godzin.

Jak pokazało badanie na przedłużenie przebywania pojazdu na przejściu granicznym mają wpływ takie czynniki jak: ujawnienie przemytu, konieczność powtórzenia ważenia, w tym ze względu na błędy podczas przejazdu, wyjaśnianie błędów w dokumentach, weekendowe spiętrzenia ruchu, zakłócenia w pracy systemów informatycznych, konieczność przeprowadzenia dodatkowych kontroli w tym weterynaryjnej, fitosanitarnej i sanitarnej. Eksperci zgodnie wskazują na konieczność przeprowadzania badań sprawdzających, pozwalających na identyfikację innych niż wskazane przyczyn utrudnień w funkcjonowaniu przejść granicznych. Postuluje się, by badania tego typu były w przyszłości przeprowadzane przez profesjonalne ośrodki.

Marzena Siemieniuk
Marcin Czajka Izba Celna w Białej Podlaskiej

Granica polsko-ukraińska

Granica wschodnia od zawsze kojarzy się z kolejkami i wielogodzinnym oczekiwaniem na przekroczenie granicy, oczekiwaniem, co należy podkreślić, w warunkach dalece odbiegających od europejskich standardów. Na taki stan rzeczy składa się wiele przyczyn, jednak pierwszą i podstawową, zwłaszcza jeżeli chodzi o ruch podróżnych jest oczywiście przyczyna ekonomiczna. Różnice cen po obu stronach granicy są najlepszą zachętą do jej przekraczania, a nielegalny handel towarami akcyzowymi przywiezionymi od naszych sąsiadów jest jednym z podstawowych źródeł utrzymania całkiem sporej grupy ludzi, zamieszkujących strefę nadgraniczną. To oni ustawiając codziennie swoje samochody w kolejce do przejścia granicznego tak naprawdę tę kolejkę tworzyli, sprawiając, że czas oczekiwania na granicach sięgał nierzadko kilkunastu godzin, co powodowało, że jej przekraczanie stawało się ekstremalnym przeżyciem zwłaszcza dla zabłąkanych w tym „świecie interesu" przypadkowych turystów.

Cały problem z „granicznym handlarzem" polegał na tym, że przekraczał on granicę stosując się ściśle do obowiązujących norm i przepisów – prawo łamał dopiero handlując paliwem czy też papierosami już w głębi kraju. Walka z tym procederem na przygranicznych targowiskach, czy też prywatnych posesjach wymagała takich nakładów sił i środków, że z góry skazana była na niepowodzenie. Dlatego też powstał pomysł, żeby problem ten rozwiązać na granicy – tam, gdzie Służba Celna dysponuje może niewystarczającymi, ale jednak znacznymi siłami i środkami. Do jego realizacji potrzebne było jednak narzędzie, dzięki któremu możliwe stałoby się ograniczenie „gospodarczego" wykorzystywania instytucji wspólnotowego systemu zwolnień celnych przewidzianego dla ruchu podróżnych.

Takim narzędziem w rękach funkcjonariuszy celnych stało się egzekwowanie warunku okazjonalności przy udzielaniu zwolnień z należności celnych i podatkowych dla towarów wprowadzanych na obszar celny UE. W celu praktycznego stosowania przepisów dotyczących przywozu towarów o charakterze niehandlowym za przywóz okazjonalny uznano przywóz towaru, który odbywa się nie częściej niż raz w ciągu 24 godzin.

W Izbie Celnej w Przemyślu rozpoczęto egzekwowanie warunku okazjonalności w marcu 2009 r. w oparciu o program Granica, aby we wrześniu tego roku przesiąść się na system SWOC, w którym po dzień dzisiejszy ewidencjonowane są zgłoszenia towarowe w ruchu podróżnych. Bezpośrednim skutkiem wprowadzenie nowych rozwiązań



Przejście graniczne w Krościenku

było ostateczne rozwiązanie problemu pieszego przejścia w Medyce, który to proces rozpoczął się już w grudniu 2008 po wprowadzeniu niższych norm na przywóz wyrobów tytoniowych. Na pozostałych przejściach drogowych IC Przemyśl ruch znacząco zmalał, nadal jednak obserwowano zjawisko kilkukrotnego w ciągu doby przekraczania granicy przez podróżnych. Okazało się, że nawet bez papierosów i alkoholu przywóz pełnego zbiornika paliwa jest wystarczająco opłacalny, aby kolejny raz ustawiać się w kolejce. Praktyka ta dotyczyła przede wszystkim Oddziału Celnego w Krościenku, jako przejścia granicznego obsługującego przede wszystkim ruch podróżnych. To właśnie tutaj najwyraźniej uwidaczniały się proceder kilkukrotnego w ciągu doby przekraczania granicy przez te same osoby. W szczytowym okresie przypadki te stanowiły do 10% ogółu podróżnych przekraczających granicę przez przejście Krościenko-Smolnica.

Rozwiązaniem tego problemu byłoby rozszerzenie egzekwowania okazjonalności również na przywóz paliw. Wprowadzenie tej zasady rodziło jednak znacznie więcej problemów niż w przypadku tytoniu i alkoholu, problemów zarówno merytorycznych jak i też czysto technicznych. Szczególnie uciążliwą przeszkodą był brak odpowiednich urządzeń do przepompowywania paliwa. Okazało się, że na terenie Polski zakup spełniających wszystkie wymogi urządzeń, pociąga za sobą olbrzymie koszty, a w zamian otrzymujemy duże gabarytowo urządzenia, których wykorzystanie w warunkach przejścia granicznego wiąże się z dużymi trudnościami. Rozwiązanie przyniósł kontakt z niemiecką służbą celną, zrealizowany za pomocą Polsko-Niemieckiego Centrum Współpracy Służb Granicznych, Policyjnych i Celnych w Świecku, dzięki któremu uzyskano kontakt z producentem urządzeń wykorzystywanych przez naszych kolegów z Niemiec.

Wcześniejsze doświadczenia z wprowadzaniem ograniczeń dotyczących przywozu towarów w ruchu podróżnych sprawiły, ze wprowadzenie okazjonalności paliwowej poprzedzono szeroką akcją informacyjną w mediach, zarówno na poziomie regionalnym jak i lokalnym. Na wszystkich przejściach drogowych Izby Celnej w Przemyślu wywieszono odpowiednie informacje, a w Oddziale Celnym w Krościenku, gdzie spodziewano się najwięcej trudności, z miesięcznym wyprzedzeniem wprowadzono obowiązek ewidencjonowania ilości przywożonego przez podróżnych paliwa. Dodatkowo też przez pierwsze dni po wprowadzeniu nowych zasad funkcjonariusze informowali o tym fakcie podróżnych wyjeżdżających na Ukrainę. Dzięki tym wszystkim zabiegom samo wprowadzenie okazjonalności paliwowej w dniu 18.01.2010 r. odbyło się w zasadzie bezboleśnie. Dzisiaj, półtora miesiąca po wdrożeniu nowych zasad można zaryzykować stwierdzenie, że cała operacja zakończyła się sukcesem. Zniknęły przypadki wielokrotnego przekraczania granicy w ciągu doby, co przełożyło się też bezpośrednio na długość kolejek przed przejściem.

W nawiązaniu do powyższego podkreślić należy tzw. „społeczny odbiór" wprowadzenia nowych zasad. Po pierwszych niechętnych komentarzach typowych dla wszystkich działań wprowadzających ograniczenia wraz z upływem czasu zmienił się ich ton. Zarówno na forach internetowych, w komentarzach prasowych czy w końcu w rozmowach z podróżnymi pojawiła się refleksja, że działania te tak naprawdę służą zwykłemu Kowalskiemu, który w tej chwili po prostu szybciej przekracza granicę, a traci na tym wyłącznie wąska grupa „najbardziej zaradnych".

Oczywiście egzekwowanie okazjonalności według zasady raz na 24 godziny nie jest cudownym lekiem, który zlikwiduje kolejki na wszystkich przejściach granicznych, jest zaledwie pierwszym krokiem w odpowiednim kierunku, w kierunku normalności, gdzie podróżny przekracza granicę przede wszystkim w celach turystycznych, a samo przekraczanie granicy nie wiąże się z udręką wielogodzinnego oczekiwania.

Małgorzata Eisenberger
Rzecznik Prasowy
Izby Celnej
w Przemyślu

GRANICA MORSKA

Granica morska – Gdynia

Izba Celna w Gdyni swoją właściwością miejscową obejmuje obszar Województwa Pomorskiego. W jej strukturze znajdują się trzy urzędy celne: w Gdyni, Gdańsku i Słupsku.

Z dniem 1.05.2004 r., kiedy Polska przystąpiła do Unii Europejskiej, nastąpiło zniesienie celnej granicy lądowej pomiędzy Polską a Niemcami, Czechami, Słowacją, Litwą. Porty Trójmiasta stały się zewnętrzną morską granicą Unii Europejskiej.

Urząd Celny w Gdyni swoim zasięgiem obejmuje miasta Gdynię, Sopot oraz powiaty wejherowski, pucki, kościerski i kartuski. W jego strukturze wyodrębnionych zostało pięć oddziałów celnych stanowiących morskie przejścia graniczne. Poza Oddziałem Celnym we Władysławowie pozostałe cztery jednostki tj. Oddziały Celne „Basen V", „Dworzec Morski", „Baza Kontenerowa" i „ Nabrzeże Bułgarskie" usytuowane są na terenie gdyńskiego portu.

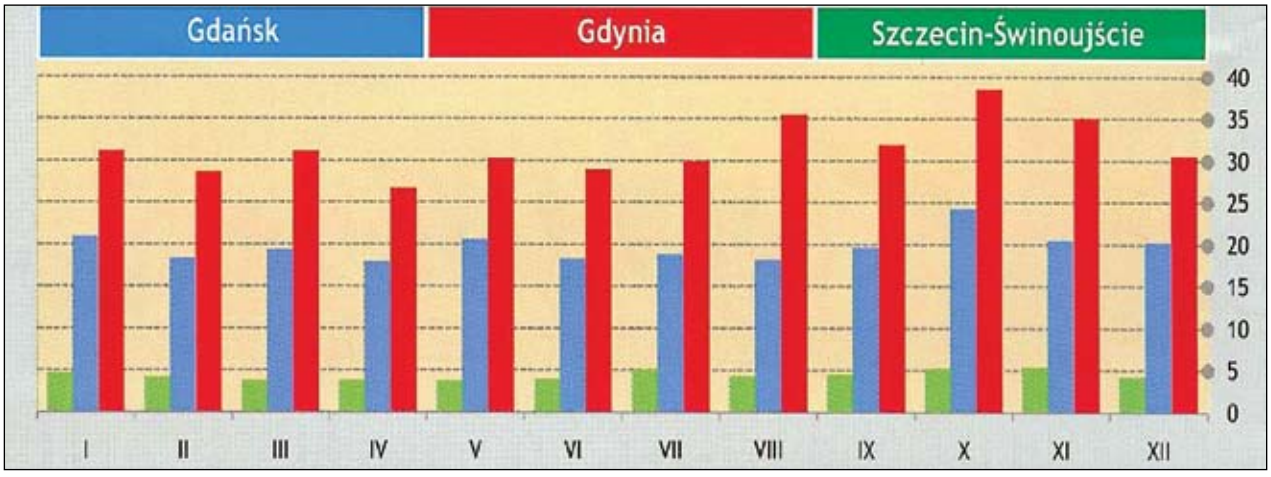
Na terenie gdyńskiego portu funkcjonują dwa terminale kontenerowe zarządzane przez Bałtycki i Gdyński Terminal Kontenerowy, we właściwości których usytuowane zostały dwa największe Odziały Celne „Baza Kontenerowa" i Nabrzeże Bułgarskie". Na ich terenie znajdują się dwie główne lokalizacje składowania kontenerów w Gdyńskim Porcie.

W momencie przystąpienia Polski do Uni Europejskiej została wprowadzona wspólna taryfa celna, jak również obowiązujące we wszystkich jej krajach przepisy celne. Przystąpieniu towarzyszyła również obawa, iż może nastąpić znaczny spadek odpraw celnych w podległych oddziałach celnych, gdyż około 70% z nich stanowiły odprawy celne do i z krajów Unii Europejskiej. Obawy te nie potwierdziły się, a Oddział Celny „Baza Kontenerowa" w tym okresie zarówno w wywozie, jak i dopuszczeniu do obrotu odnotował blisko 40% wzrost. Dodatkowo należy dodać, iż ponad ¼ wszystkich odpraw w procedurze dopuszczenia do obrotu, a także blisko 2/5 wszystkich tranzytów nadawczych do oddziałów wewnętrznych w Polsce, przechodziło właśnie przez w/w oddział celny.

Przystąpienie do Unii Europejskiej zmieniło również w znaczny sposób sytuację Polskiej Administracji Celnej. Dotyczy to szczególnie pojawienia się elementu konkurencyjności organów celnych. Sytuacja przed akcesją była bardzo komfortowa. Krajowi importerzy i eksporterzy korzystali z obsługi wyłącznie właściwych miejscowo rodzimych urzędów celnych nie mając w tym zakresie żadnego wyboru. Po akcesji nastąpiła dość radykalna dla nas zmiana, bowiem polscy przedsiębiorcy mogą dokonywać odpraw celnych w innych państwach członkowskich. Kwestia ta dotyczy również importerów i eksporterów unijnych korzystających z obsługi



Port w Gdyni



Przeładunki kontenerów w portach polskich w 2009r. z podziałem na miesiące (tys. TEU*)
***TEU (twenty-feet equivalent unit) - jednostka określające standartowy wymiar kontenera o długości 20 stóp. Służy do określania pojemności kontenenerowej portów i statków oraz przeładunku w portach. Nazwa jednostki miary pochodzi od standartowego kontenera o wymiarach 20×8×8,5 stopy (6,10×2,44×2,59 metra). Jest też jednostka FEU (forty-feet equivalent unit) od dużego kontenera o długości 40 stóp (1 FEU=2 TEU)**

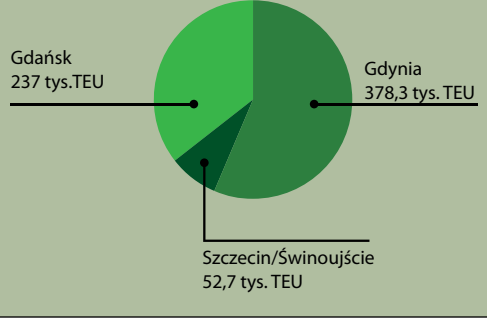
granicznych organów celnych innych krajów członkowskich. Jako że gdyńskie terminale kontenerowe mają tzw. charakter dowozowy (feeder ports, do których towary np. z Dalekiego Wschodu lub z Ameryki Płn. docierają za pośrednictwem wielkich oceanicznych portów Zachodniej Europy), kontenery z ładunkami z krajów trzecich mogą zostać również odprawione w Hamburgu lub Rotterdamie, jak w Gdyni czy Gdańsku. Do tego funkcjonujące np. w Niemczech rozwiązania zawieszenia podatku VAT, jakkolwiek wymagające pewnych zabiegów formalnych, ułatwiają to rozwiązanie. Polski importer może więc odprawić kontener w Hamburgu i stamtąd przewieźć go drogą lądową lub morską do kraju, jak i korzystając z takich samych możliwości transportowych (zależnych głównie od czasu i kosztów frachtu lądowego i morskiego) odprawić go w Gdyni lub Warszawie. Taki stan rzeczy skłonił Urząd Celny w Gdyni do podjęcia szeroko zakrojonych działań mających na celu zachęcenie importerów i skłonienie ich do dokonywania odpraw celnych właśnie w oddziałach celnych Urzędu Celnego w Gdyni.

Szerokim spektrum działania w tym zakresie wykazał się między innymi Oddział Celny „Baza Kontenerowa", największy w ramach struktury Izby Celnej w Gdyni, o najbardziej zróżnicowanej specyfice i przynoszący największe wpływy z poboru należności celno- podatkowych. Dzięki oddanemu do użytku ostatniemu odcinkowi Estakady Kwiatkowskiego w 2008r. transport drogowy towarów do oddziału celnego przebiega bez żadnych zakłóceń. Oddział ten dokonuje kontroli obrotu towarowego we wszystkich dopuszczalnych procedurach, głównie towarów skonteneryzowanych. Podstawą obrotu są różnorodne towary drobnicowe (przemysłowe, rolno-spożywcze, itp.) w relacji z/do krajów Dalekiego Wschodu, przemieszczane w kontenerach oraz nowe i używane pojazdy samochodowe. Asortyment odprawianych towarów jest bardzo urozmaicony, praktyczne dotyczy on każdej dziedziny gospodarki. Podkreślić należy, iż towary odprawiane w oddziale celnym w przeważającej większości wprowadzane są na teren Wspólnoty poprzez porty zachodniej Europy natomiast udział przesyłek z Unii Europejskiej w ogólnym obrocie kształtuje się na poziomie kilku procent. W OC „Baza Kontenerowa" ruch osobowy praktycznie nie występuje. Obsługuje on nabrzeża: Helskie I (Terminal Kontenerowy BCT), Helskie II (Terminal Promowy), część Oksywskiego i Północne (port Marynarki Wojennej), Południowe I, Południowe II oraz Zachodnie I (Stocznia Marynarki Wojennej). Oddział celny obsługuje również lotnisko w Babich Dołach, którego rozbudowa jest planowana w najbliższym czasie między innymi w związku z organizacją przez Polskę EURO 212. Na terenie podległym oddziałowi celnemu znajduje się między innymi Graniczny Inspektorat Weterynarii. Służba w oddziale celnym pełniona jest całodobowo z zapewnieniem dozoru portowego. W jego właściwości znajduje się jeden skład celny i 5 magazynów czasowego składowania. W chwili obecnej pełni w nim służbę 91 funkcjonariuszy celnych. Zmiany organizacyjne w oddziale celnym zapoczątkowano w 2006r. od wyodrębnienia w jego strukturze dwóch referatów: Przeznaczeń celnych i Kontroli zgłoszeń celnych procedury uproszczonej i kontroli osób. Zmiana ta pozwoliła na usprawnienie i bardziej efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów ludzkich. Kolejnym etapem reorganizacji było przeprowadzenie niezbędnego remontu Oddziału Celnego „Baza Kontenerowa", który ostatecznie zakończył się na początku 2009r. Była to pierwsza tak poważna inwestycja od 1994r. Zmiany polegały między innymi na wyodrębnieniu oszklonych pomieszczeń oraz zastąpieniu wysłużonego i mało funkcjonalnego wyposażenia

nowoczesnym sprzętem biurowym. W chwili obecnej w wyremontowanej części oddziału celnego pełni służbę 45 funkcjonariuszy celnych w systemie zmianowym. Wyodrębnione zostały również dodatkowe stanowiska, w których agenci celni i osoby fizyczne mogą korzystać z pomocy funkcjonariuszy celnych oraz na bieżąco przygotowywać lub uzupełniać dokumenty. Odprawy celne realizowane są w płynny sposób polegający na przekazywaniu dokumentów od stanowiska przyjmującego do stanowiska kasowego w ramach jednego pomieszczenia, co ma wpływ na maksymalne skrócenie czasu obsługi zgłoszenia celnego. Średni czas jego obsługi bez weryfikacji w dopuszczeniu do obrotu i tranzycie trwa do 30 minut. Weryfikacja zgłoszenia celnego polegająca na badaniu dokumentów przeprowadzana jest w przeciągu 1,5 godz., natomiast rewizję celną bądź kontrolę przy wykorzystaniu urządzenia skanującego wykonuje się w przeciągu 2 dni.

Natomiast najistotniejszą i najszybciej docenioną przez spedytorów zmianą stało się odstąpienie od dotychczasowego sposobu przyjmowania przez organ celny deklaracji skróconej. Od 1 lutego 2006r. w charakterze deklaracji skróconej przyjmowane są elektroniczne wydruki kart kontenera, które generowane są automatycznie przez portowy system informatyczny. Ta procedura dokumentowania przedstawienia towaru pozwoliła na znaczne (średnio z 9 do 5 dni) skrócenie czasu składowania kontenerów na terminalu. Z punktu widzenia przedsiębiorcy i spedytora oznaczało to bardzo istotny postęp. Posunięcie to zostało bardzo pozytywnie odebrane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki, jako działanie wychodzące naprzeciw ich oczekiwaniom. Kolejnym ważnym posunięciem wprowadzonym od czerwca 2006r. była możliwość automatycznego zwalniania przez spedytorów, w portowym systemie informatycznym bez ingerencji funkcjonariuszy celnych, towarów wspólnotowych przywożonych i wywożonych drogą morską np. z/do Wielkiej Brytanii. Dotychczas wyładunek ze statku kontenera z towarem wspólnotowym oraz jego załadunek na statek wymagały każdorazowej zgody funkcjonariuszy celnych. Jako że towary wspólnotowe stanowią nieco ponad 20% ogółu przeładowywanych w terminalu, pozwoliło to znacznie skrócić procesy przewozowe. Kolejną istotną innowacją na gruncie uproszczeń stało się wprowadzenie w OC „Baza Kontenerowa", możliwości stosowania przez agencje celne działające w przedstawicielstwie pośrednim, procedury uproszczonej. Pozwala ona na objęcie towaru procedurą dopuszczenia do obrotu maksymalnie w ciągu 2 godzin od złożenia stosownego powiadomienia. Co ważne, przedsiębiorca może też skorzystać z odroczenia terminu płatności należności celnych , a także z przesunięcia terminu płatności podatku VAT. Z powyższych uprawnień korzystają agencje celne oraz reprezentowani przez nie przedsiębiorcy. W efekcie Oddział ten stał się pierwszym w 2006r. urzędem granicznym (poza terminalami lotniczymi), w którym stosowano procedurę uproszczoną. Od kilku lat podmioty gospodarcze z tego ułatwienia korzystają również w pozostałych oddziałach celnych. W Urzędzie Celnym w Gdyni widoczny jest wzrost procentowy zgłoszeń celnych przyjętych w procedurach uproszczonych w stosunku do wszystkich zgłoszeń celnych i tak w 2008r. z procedury uproszczone w dopuszczeniu do obrotu, wywozie, składzie celnym stanowiły ponad 12% natomiast w roku 2009r. już około 25% w stosunku do wszystkich przyjętych zgłoszeń celnych. Wpływ na to mają korzyści będące konsekwencją korzystania z procedury uproszczonej, między innymi braku konieczności przedstawiania towarów do kontroli celnej, możliwość zwalniania towarów do procedur po godzinach pracy urzędu celnego, zmniejszenie kosztów spedycyjnych i logistycznych (koszt transportu towaru, składowania i obsługi), szybszy dostęp do towarów i ich dystrybucji oraz możliwość składania niekompletnych zgłoszeń celnych bądź tylko dokumentów handlowych. Podmioty gospodarcze coraz częściej występują również o wydanie świadectwa upoważnionego przedsiębiorcy AEO dzięki czemu traktowane są w sposób uprzywilejowany poprzez rzadsze ich typowanie do kontroli fizycznych i dokumentowych, natomiast w przypadku kontroli jest ona prowadzona w sposób priorytetowy. Przedmiotowa kontrola może również być przeprowadzana w miejscu innym niż urząd celny. Zauważalnym niemal od razu efektem wprowadzonych zmian był przyrost liczby odpraw dokonywanych w Urzędzie Celnym w Gdyni. W porównaniu do roku 2005 pod koniec roku 2006 przyrost liczby zgłoszeń celnych łącznie w procedurze wywozu, dopuszczenia do obrotu i w tranzycie nadawczym wyniósł ogółem 12,4 %. Ponadto w dalszej kolejności podejmowane były działania mające na celu uproszczenie stosowanych do tej pory procedur poprzez informowanie podmiotów o możliwości składania manifestów w formie elektronicznej, zmianę miejsca odpraw statków cumujących przy Nabrzeżu Helskim, ujednolicenie zasady korekty masy towarowej wpisanej w karcie kontenera w przypadkach stwierdzenia ich niezgodności oraz odformalizowanie procedury związanej z napełnianiem oraz opróżnianiem kontenerów/naczep na terenie magazynu czasowego składowania BCT. Na lata 2007-2008 przypadł największy wzrost w ilości przeładowanych kontenerów w gdyńskim porcie. Natomiast rok 2009 w związku z ogólnoświatowym kryzysem przyniósł również odczuwalne

Przeładunki kontenerów w portach polskich w 2009 r.



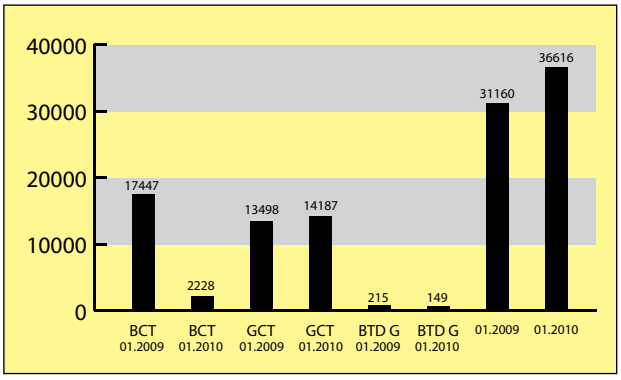
spowolnienie w Oddziałach Celnych Urzędu Celnego w Gdyni, na co wpływ miało również odejście jednego z większych armatorów MAERSK.

Ze względu na swoje położenie Odział Celny „Baza Kontenerowa" jest bardzo często wizytowany zarówno przez delegacje zagraniczne, jak i krajowe mające na celu wymianę doświadczeń. Wśród gości była przedstawicielka ambasady Japonii, przedstawiciele administracji Wielkiej Brytanii, Holandii, Danii i Stanów Zjednoczonych.

Zróżnicowany asortyment ma wpływ na ilość zatrzymywanych towarów np. ze względu na naruszenie praw własności intelektualnej tylko w 2009 r. w/w oddziale celnym zatrzymano 249.183 sztuk/par różnych towarów o wartości 55.586.918 zł, natomiast w O.C Nabrzeże Bułgarskie w tym samym okresie zatrzymano 19.411 sztuk/par różnych towarów o wartości 4.626.253 zł. Urząd Celny w Gdyni brał też udział w programie CSI będącym odpowiedzią na wzrost zagrożeń terrorystycznych. Uczestnictwo w programie związane było między innymi z kontrolą towarów, głównie konteneryzowanych, eksportowanych do USA. Brały w nim udział porty z obszaru Unii Europejskiej.

Drugim co do wielkości oddziałem celnym w strukturze Urzędu Celnego w Gdyni jest Oddział Celny „Nabrzeże Bułgarskie" , który powstał w 17.06.2006r.

Obejmuje swoją właściwością teren Nabrzeża Bułgarskiego. Nabrzeże kontenerowe o długości 366 m i głębokości 11m zapewnia sprawny załadunek i rozładunek kontenerów oraz składowanie ponad 6500 kontenerów. Dzięki oddanemu do użytku ostatniemu odcinkowi Estakady Kwiatkowskiego transport drogowy do i z oddziału przebiega bez żadnych zakłóceń, ma również dogodne połączenie z krajową siecią drogową, w tym częścią oddanej do użytku autostrady A1. Na jego terenie umiejscowione są dwa magazyny czasowego składowania. Do kontroli zarówno w OC „Nabrzeże Bułgarskie" jak OC „Baza Kontenerowa" wykorzystywany jest mobilny skaner Eagle Mobile Rapiscan MX 3040. Urządzenie to jest jednym z najnowocześniejszych tego typu skanerów na świecie. Oddział Celny dokonuje kontroli obrotu towarowego we wszystkich dopuszczalnych procedurach głównie towarów skonteneryzowanych. Podstawą obrotu są różnorodne towary drobnicowe (przemysłowe, rolno-spożywcze, itp.) w relacji z/do krajów Dalekiego Wschodu przemieszczane w kontenerach. W jego właściwości prowadzona jest również kontrola sanitarna i fitosanitarna (produktów roślinnych). Służba w oddziale celnym pełniona jest całodobowo z zapewnieniem dozoru portowego. W chwili obecnej pełni w nim służbę 37 funkcjonariuszy celnych. Asortyment odprawianych towarów jest różnorodny, w eksporcie: meble, art. spożywcze, obudowy górnicze, papierosy i alkohol, uzbrojenie, odzież używana, w imporcie: drewno i art. wyposażenia wnętrz, wyroby tekstylne, części samochodowe, kawa, herbata, ryby, art. sanitarne, wyroby stalowe, zabawki, AGD oraz narzędzia głównie przywożone z Chin, Indii i Indonezji. W oddziale celnym tylko



Przeładunki kontenerów w gdyńskim porcie w terminalach BCT* i GCT* w styczniu 2009/2010 (tys. TEU)
***BCT (Baltic Container Terminal Sp. z o.o.) - Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni**
***GCT (Gdynia Container Terminal S.A.) - Gdyński Terminal Kontenerowy**
***BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o.**

kilka procent stanowią ładunki z UE, przeważająca natomiast ich większość pochodzi spoza UE. OC „Nabrzeże Bułgarskie" zasadniczo nie zajmuje się ruchem podróżnych.

Podobnie jak w OC „Baza Kontenerowa" stosowane są identyczne rozwiązania w zakresie elektronicznych deklaracji skróconych oraz zwalniania przez spedytorów towarów wspólnotowych w obsługiwanym przez ten oddział celny portowym systemie „eXpress". Zmiany te szybko zostały dostrzeżone przez środowiska gospodarcze. W OC „Nabrzeże Bułgarskie" wyodrębniono podobnie jak na terminalu kontenerowym pomieszczenie, w którym odbywa się przyjmowanie zgłoszeń celnych i jego kompleksowa obsługa. Pod koniec roku 2009 miała miejsce w oddziale celnym wyjątkowa odprawa celna nowej kontenerowej suwnicy nabrzeżowej. Konstrukcja ma wysokość 54 metry, waży 1280 ton z oprzyrządowaniem, a jej udźwig wynosi 43,5 tony. Była to największa, oczywiście jeżeli chodzi o gabaryty przedmiotu, odprawa dokonana przez funkcjonariuszy celnych z w/w oddziału celnego. Suwnica została już uruchomiona i znacząco przyczynia się do zwiększenia zdolności przeładunkowych zarówno samego terminala, jak i całego gdyńskiego portu.

Kolejnym oddziałem celnym wyodrębnionym w strukturze U.C w Gdyni jest OC „Basen V" w którego właściwości zlokalizowanych jest 17 magazynów czasowego składowania, oraz 3 składy celne. Oddział ten dokonuje kontroli obrotu towarowego we wszystkich dopuszczalnych procedurach. Obsługuje nabrzeża: Indyjskie, Norweskie, Stanów Zjednoczonych, Czeskie, Węgierskie, Rumuńskie, Słowackie, Rotterdamskie, Polskie, Fińskie, Pilotowe, Francuskie, Belgijskie, Bułgarskie w części nie należącej do GCT, Greckie oraz obszar byłej Stoczni Gdynia. Należy do niego głównie obsługa towarów masowych w Terminalu Zbożowym z wykorzystaniem specjalistycznych miejsc ich składowania tj. silos zbożowy, które pozwalają na sprawną i rzetelną

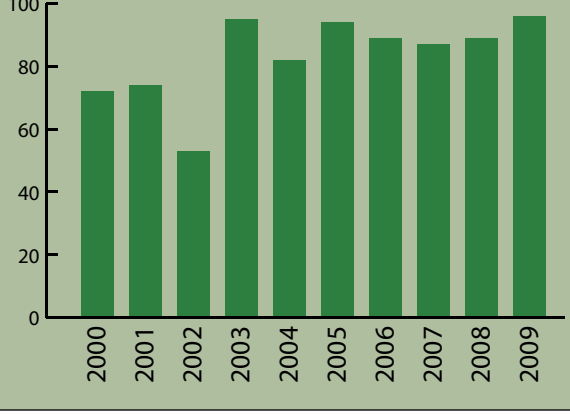


Teren Portu w Gdyni

kontrolę celną, jak również zbiorników paliwowych do odpraw celnych paliw. Obsługuje ładunki morskie jak i te dostarczane do portu pojazdami samochodowymi, z których następuje bezpośredni ich załadunek rozładunek na statki i odwrotnie. Dzięki swojemu położeniu w środkowej części gdyńskiego portu oddział celny przystosowany jest również do odpraw celnych przesyłek skonteneryzowanych, stanowiąc zaplecze dla pozostałych dwóch terminali tj. O.C „Baza Kontenerowa" i OC „Nabrzeże Bułgarskie". Przystosowany jest również do odpraw towarów objętych Wspólną Polityką Rolną. Na terenie morskiego przejścia granicznego funkcjonuje system monitoringu bezpieczeństwa portu, którego OC „Basen V" jest współużytkownikiem razem z Morskim Oddziałem Straży Granicznej w Gdyni. System ten przy użyciu kilkudziesięciu kamer umożliwia na terenie 240 hektarów obserwację bram wjazdowych do portu, wszystkich nabrzeży portowych oraz miejsc przeładunkowych. Służba w oddziale celnym pełniona jest całodobowo z zapewnieniem dozoru portowego. W chwili obecnej pełni w nim służbę 16 funkcjonariuszy celnych. Najczęściej odprawianymi towarami są melasa, olej opałowy, oleje ropy naftowej, wyroby walcowane, półprodukty z żeliwa, pręty, naturalne borany i ich koncentraty, pszenica, ryż, kawa, ścier drzewny. Wartość statystyczna pojedynczego zgłoszenia celnego w przypadku towarów masowych w wywozie wynosi w granicach od 1,5 mln do 6 mln zł. Proporcje między ładunkami podlegającymi kontroli na granicy Unii Europejskiej w OC „Basen V", a ładunkami wspólnotowymi wynoszą szacunkowo: 40% - ładunki spoza Unii, pozostałe 60% stanowią ładunki unijne. Kontrole osób dokonywane są wyrywkowo w stosunku do przyjezdnych spoza strefy Schengen. Obejmują one podróżnych takich jak: kierowcy samochodów ciężarowych (TIR), załogę statków, jak i przyjezdnych w ruchu turystycznym. Kontrola podróżujących, poruszających się w obszarze strefy Schengen ogranicza się do kontroli listy pasażerów dołączonej do dokumentów statkowych. W 2009r. funkcjonariusze celni z OC „Basen V" mieli przyjemność obsługiwać znaną piosenkarkę Panią Irenę Jarocką, która w związku z powrotem do kraju po długiej nieobecności załatwiała formalności związane z tzw. mieniem przesiedlenia.

Ostatnim z oddziałów celnych mających swoją siedzibę na terenie gdyńskiego Portu jest „Dworzec Morski", w którego właściwości zlokalizowanych jest 12 magazynów czasowego składowania oraz 8 składów celnych. Dokonuje kontroli obrotu towarowego we wszystkich dopuszczalnych procedurach. W jego właściwości prowadzona jest również kontrola sanitarna, fitosanitarna i weterynaryjna (punkt Inspekcyjny Granicznego Inspektoratu w Gdyni). Obsługuje nabrzeża: Mł. Żeglarzy, Beniowskiego, Wilsona, Pirs nr 1, Pomorskiego, Prezydenta, Kutrowe, Islandzkie, Angielskie, Kaszubskie, Rybne, Śląskie, Wendy, Szwedzkie, Duńskie, Holenderskie, obszar Gdyńskiej Stoczni Remontowej „Nauta", morską przystań „Żegluga Gdańska", falochron wejścia południowego do wejścia głównego, redę portu i przyległe tereny Portu Gdynia, teren „Dalmoru" oraz Basen Żeglarski. Jest to również oddział celny wyznaczony do obsługi całej redy gdyńskiego portu, co sprawia, iż pełni on rolę reprezentacyjną w zakresie obsługi jednostek pływających. Na początku lipca 2009r. kolejny już raz w/w oddział celny obsługiwał prestiżową imprezę „The Tall Ships Race", w której udział brały 104 jachty, w tym 20 dużych najpiękniejszych żaglowców świata. Za udzielone wsparcie i zaangażowanie Oddział Celny „Dworzec Morski" otrzymał podziękowania od Prezydenta Miasta Gdyni Pana Wojciecha Szczurka. Obsługuje ładunki morskie, jak i te dostarczane do portu pojazdami samochodowymi, z których następuje bezpośredni ich załadunek / rozładunek na statki i odwrotnie. Dokonuje odpraw celnych towarów objętych Wspólną Polityką Rolną oraz towarów masowych, takich jak kruszywo skalne, węgiel, siarczany, drewno, śruta sojowa, makuchy, nawozy naturalne i sztuczne, kruszywo, skaleń, złom, żeliwa i stal, cukier, produkty GMO, a także paliwo. Służba w oddziale celnym pełniona jest całodobowo z zapewnieniem dozoru portowego. W chwili obecnej pełni w nim służbę 19 funkcjonariuszy celnych. W Oddziale Celnym „Dworzec Morski" oko-

Wycieczkowce w Porcie Gdynia w latach 2000-2009 (liczba zawinięć)



ło 55,5 % stanowią towary przywożone i wywożone drogą morską pomiędzy krajami UE. Natomiast około 44,5 % to ładunki podlegające kontroli na granicy UE (z krajów trzecich). Przyjezdni przybywający spoza strefy Schengen stanowią ok. 31,6 % ogółu odprawianych. Podróżujący w obszarze strefy Schengen stanowią ok. 68,4 %. Jednocześnie należy nadmienić, iż w strukturze Urzędu Celnego w Gdyni nie znajduje się typowe przejście graniczne obsługujące ruch pasażerski z krajami trzecimi.

Przy tej okazji należy wspomnieć również o morskim przejściu granicznym, które obsługuje OC we Władysławowie, położony około 35 km od siedziby Urzędu Celnego w Gdyni i obejmujący swoją właściwością teren powiatu puckiego. Zajmuje się głównie kontrolą ruchu statków, ich załóg i podróżnych w portach Hel, Jastarnia, Puck i Władysławowo oraz w pełnym zakresie dokonuje odpraw towarów, głównie pochodzących z połowów przewożonych przez kutry z krajów UE. Wystawia oraz rozlicza upoważnienia do pobierania paliwa, do zbiorników innych, niż trwale zamontowanych w jednostkach pływających, wydawanych podmiotom wykorzystującym je do celów żeglugowych, przyjmuje również deklaracje uproszczone nabycia wewnątrzwspólnotowego pojazdów samochodowych oraz wystawia zaświadczenia potwierdzające dokonanie zapłaty podatku akcyzowego z tego tytułu. Dokonuje również potwierdzeń świadectw pochodzenia oraz wystawia i rozlicza karnety T2 M poświadczające pochodzenie produktów uzyskanych z połowów.

Urząd Celny w Gdyni czynnie angażuje się we wszystkie przedsięwzięcia znajdujące się w kręgu jego zainteresowania przy realizacji, których współpracuje między innymi z: Dowództwem Marynarki Wojennej, Zarządem Morskiego Portu w Gdyni SA, Strażą Graniczną, Policją, Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Inspekcją Transportu Drogowego, Inspekcją Weterynaryjną, Inspekcją Jakości Handlowej Art. Rolno – Spożywczych, Inspekcją Handlową, Inspekcją Sanitarną, Inspekcją Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Agencją Rynku Rolnego, Inspekcją Rybołówstwa Morskiego. Jednym z przejawów tej współpracy była pomoc udzielona przez kierownictwo Urzędu i między innymi Oddział Celny we Władysławowie w maju 2007r. Dowództwu Marynarki Wojennej w związku operacją Noble Marines 07 związaną z wykonywaniem zadań w ramach wsparcia ze strony państwa – gospodarza (HNS) dla sił NATO i PdP biorących udział w przedmiotowych ćwiczeniach.

Planowane inwestycje, które będą miały również wpływa na Służbę Celną

Z informacji zamieszczonej przez Zarząd Morskiego Portu, wynika iż jedną z priorytetowych inwestycji kontynuowanych w najbliższych latach będzie przebudowa kanału portowego, na którą obecnie już wydano 15,9 mln zł (całkowity koszt to 78 mln zł). Inwestycja ta, pozornie niewidoczna, najbardziej przekłada się na wyniki oraz możliwości eksploatacyjne portu. Jej celem jest pogłębienie kanału portowego do głębokości 13,5 metra co wpłynie na zwiększenie możliwości przeładunkowych, między innymi terminali masowych i kontenerowych. Dzięki temu przyciągnie do portu nowe statki i ładunki.

Aleksandra Dzięgel
Kierownik Referatu Ogólnego
Urzędu Celnego w Gdyni

Oddział Celny „Nabrzeże Wiślane" w Gdańsku

Oddział Celny „Nabrzeże Wiślane" w Gdańsku (322020) jest zewnętrzną komórką organizacyjną Urzędu Celnego w Gdańsku, upoważnioną do obejmowania towarów wszystkimi procedurami celnymi, działającą na granicy morskiej UE z jednoczesnym brakiem ograniczenia dokonywania odpraw wyłącznie do towarów transportowanych drogą morską, jak i posiadającą w pełnym zakresie uprawnienia do dokonywania odpraw towarów objętych WPR. Na podstawie stosownych wewnętrznych regulacji właściwość miejscowa OC obejmuje nabrzeża w porcie gdańskim: Zbożowe, Wiślane, Szczecińskie z przyległymi magazynami i placami portowymi, tereny Stoczni Gdańskiej, Stoczni Północnej S.A., Gdańskiej Stoczni Remontowej. Większość działań komórki koncentruje się na obsłudze Gdańskiego Terminala Kontenerowego zlokalizowanego przy Nabrzeżu Szczecińskim. Oddział obsługuje również składy celne, sporadycznie zajmuje się obsługą towarów transportowanych drogą lądową.

W oddziale celnym dokonuje się średnio miesięcznie ok. 2.500 operacji związanych z otwarciem i zakończeniem przeznaczeń celnych (1.500 przyjmowanych zgłoszeń i do 1000 zamknięć procedur wywozu i tranzytu). W ujęciu rocznym zauważyć należy przyrost liczby dokonywanych operacji rzędu 10%. Podkreślić należy relatywnie krótki czas trwania odpraw w OC we wszystkich procedurach i sprawną obsługę celną ładunków konteneryzowanych, ostatnio poprawioną poprzez wdrożenie informatycznego zwalniania towarów i zastąpienie rejestracji deklaracji skróconych w systemie CELINA kartami kontenera generowanymi przez portowy system informatyczny.

Ładunki odprawiane w terminalu to w głównej mierze w przywozie konteneryzowana drobnica z krajów Dalekiego Wschodu (materiały budowlane, bakalie, wyroby stalowe) oraz części do remontu statków głównie z Norwegii, w wywozie zaś materiały budowlane i artykuły rolno – spożywcze.



To jest ładowność!

Ważnym składnikiem pracy oddziału jest dokonywanie odpraw statków (ok. 70-80 wejść w miesiącu).

Charakterystycznym elementem OC jest znaczna liczba (średnio 100 miesięcznie) odpraw w procedurze uszlachetniania czynnego – ponad 20% w skali całej Izby Celnej w Gdyni, co związane jest z obsługą licznych przedsiębiorstw stoczniowych operujących w tej części portu. Jednocześnie OC wydaje pozwolenia na korzystanie z procedur gospodarczych. W 2009 roku wydano ich ok. 100 (oraz liczne pozwolenia uzupełniające). Kontrola celna sprawowana w OC skutkuje najczęściej ujawnianiem nieprawidłowości w postaci błędnej klasyfikacji taryfowej towarów (np. tkaniny impregnowane, zawartość cukru w owocach kandyzowanych). Zdarzają się także przypadki zatrzymań towarów podlegających ochronie praw własności intelektualnej (odzież, artykuły audio-video). Sporadycznie mają też miejsce zatrzymania przemytu znacznych ilości wyrobów akcyzowych. Bieżąca kontrola przy obejmowaniu towarów procedurami celnymi sprawowana jest w oparciu o taktyczny plan kontroli IC. Analiza ryzyka dokonywana przez przyjmujących zgłoszenia kwalifikuje, poza wskazaniami systemowymi, do weryfikacji głównie zgłoszenia, które budzą wątpliwości pod względem klasyfikacji taryfowej lub ochrony polityki handlowej, czy w wypadku pojazdów osobowych pod względem wartości celnej lub kwalifikacji jako odpady.

Obecnie ok. 20% odpraw w procedurze dopuszczenia do obrotu dokonywanych jest w trybie zgłoszenia uproszczonego w miejscu. Odsetek ten stale rośnie.

Oddział Celny Basen im. Władysława IV.

Oddział Celny „Basen im. Władysława IV" w Gdańsku, będąc oddziałem granicznym, sprawuje nadzór celny na bardzo rozległym terenie portu gdańskiego. Zakres właściwości miejscowej komórki obejmuje: nabrzeża: WOC I, WOC II, Oliwskie, Ziółkowskiego, Pięciu Gwizdków – z przyległymi magazynami i placami portowymi i nabrzeża Motławy, teren Wolnego Obszaru Celnego w Gdańsku oraz teren Bazy Promowej PŻB. Do Oddziału należy również obsługa nabrzeża Obrońców Westerplatte oraz obsługa redy portowej.

Specyfika pracy oddziału jest bardzo zróżnicowana, co wynika z różnorodności odprawianych towarów, występowania różnych dróg ich przemieszczania (transport morski, drogowy, kolejowy). W Oddziale Celnym występują tu praktycznie wszystkie rodzaje przeznaczeń i procedur celnych. Podkreślić należy, że na terenie kraju funkcjonuje zaledwie kilka wolnych obszarów celnych, z tego tylko dwa działające w specyfice portowej. Nadzorowanie Wolnego Obszaru Celnego wymaga od Oddziału Celnego „Basen im. Władysława IV" stosowania specyficznych procedur.

Na terenie WOC działają spedytorzy, agencje celne, firmy kontrolne oraz wielu importerów i eksporterów. Istotną korzyścią dla podmiotów prowadzących działalność na terenie WOC jest możliwość składowania przez czas nieograniczony towarów niewspólnotowych bez konieczności składania gwarancji celnych zabezpieczających należności celne i podatkowe, możliwość dokonywania odpraw celnych i wyprowadzania ładunków towarowych partiami, a także możliwość prowadzenia działalności produkcyjnej, montażowej i uszlachetniającej.

Podstawowym zadaniem OC „Basen im. Władysława IV" w Gdańsku jest dokonywanie odpraw celnych samochodów osobowych. W ciągu ostatnich kilku lat gdański port stał się największym w tym rejonie centrum przeładunkowo/tranzytowym tej grupy towarów dla rynków wschodnich. Korzystają z niego tak znane marki jak: Nissan, Toyota, Chevrolet, Opel, Suzuki, Audi, Volkswagen, Skoda, a także w mniejszych ilościach mniej znane marki producentów chińskich i koreańskich. Należy zaznaczyć, że samochody przywożone są do portu gdańskiego zarówno bezpośrednio z krajów trzecich, jak też z krajów Wspólnoty, jako objęte procedurą wywozu lub składu celnego.

Liczba / lata	2005	2006	2007	2008	2009
Liczba przeładowanych samochodów [szt.]	10,7 tys.	78,8 tys.	152,3 tys.	185,8 tys.	28,5 tys.
Liczba otwartych procedur tranzytowych [szt.]	2 tys.	7 tys.	14,9 tys.	17,6 tys.	4,6 tys.

Na terenie WOC znajduje się także specjalistyczna infrastruktura do przeładunku i przechowywania owoców. Stanowią one drugą co do wielkości odpraw grupę towarów zgłaszanych w Oddziale Celnym „Basen im. Władysława IV". Oddział ten jest jedynym oddziałem w UC Gdańsk wyspecjalizowanym w odprawach tej grupy towarów, które ze względu na ich rodzaj, niezależnie od zaostrzonych procedur Wspólnej Polityki Rolnej, muszą być dokonywane szybko i sprawnie.

Procedurami celnymi obejmowane są również wyroby i konstrukcje stalowe, maszyny i urządzenia, środki spożywcze (miód, cukier, mleko w proszku, bakalie), a także tekstylia i obuwie. Oddział Celny „Basen im. Władysława IV" odprawia także towary tytoniowe i alkoholowe w ramach zaopatrzenia

większości statków w porcie gdańskim i gdyńskim. Wachlarz odprawianych towarów oraz procedur jest bardzo szeroki, tym bardziej, że oddział nadzoruje również działalność składów celnych oraz procedury gospodarcze.

Odział nadzoruje ponadto obrót towarowo/pasażerski jedynego połączenia promowego w porcie gdańskim na trasie Gdańsk-Nynashamn, obsługiwanego na terenie Bazy Promowej PŻB znajdującej się w sąsiedztwie oddziału. Ze względu na umiejscowienie oddziału bezpośrednio przy wejściu do portu do zadań tej komórki należy również nadzorowanie oraz obsługa jednostek morskich na redzie portowej oraz małych jednostek pływających (jachty, łodzie motorowe) wchodzących i wychodzących z portu.

W ramach obsługi ruchu pasażerskiego „Basen im. Władysława IV" obsługuje wszystkie statki wycieczkowe zawijające do portu w Gdańsku. Obowiązki wynikające z ich obsługi nasilają się z roku na rok. I tak:

Liczba/lata	2006	2007	2008	2009
Liczba statków wycieczkowych	10	–	36	40
Liczba pasażerów	–	–	ponad 13.000	ponad 17.000

Oddział Celny „Terminal Kontenerowy"

Oddział Celny „Terminal Kontenerowy" w Gdańsku /322080/ zlokalizowany przy ul. Kontenerowej 7 rozpoczął funkcjonowanie z dniem 01 września 2007r. W oddziale mogą być zgłaszane do wszystkich procedur celnych towary przywożone i wywożone drogą morską. Zadania związane są z obsługą nowego, głębokowodnego terminala kontenerowego DCT GDAŃSK /Deepwater Container Terminal/ oraz części portu gdańskiego leżącej po stronie Westerplatte (co wiąże się ze zniesieniem z dniem 31.10.2009r. Oddziału Celnego „Port Północny").

Rozwiązania przyjęte w trosce o dobro interesantów, mające na celu sprawną obsługę zgłaszanych towarów, a z drugiej strony także zapewnienie przestrzegania przepisów prawa celnego, opierają się na szerokim zastosowaniu systemów informatycznych, awizacji przesyłek kontenerowych oraz spodziewanego ruchu statków. Pozwala to na odpowiednio wczesne przeprowadzenie analizy ryzyka i zwrócenie uwagi na potencjalne zagrożenia. Skutkuje to tym, że ruch towarowy przez przejście graniczne przebiega płynnie i bez zakłóceń. Praca terminala kontenerowego DCT organizowana jest w oparciu o system informatyczny JADE, który umożliwia awizowanie ładunków morskich w formie elektronicznej. Do dyspozycji oddziału udostępniono również program CUSCAR pozwalający na dokładny przegląd przesyłek kontenerowych przewożonych przez Maersk Line, w tym szczegółowych danych dotyczących nadawcy, odbiorcy, ilości i rodzaju przewożonego towaru, założonych zamknięć itp.

Zgodnie z decyzją Naczelnika Urzędu Celnego w Gdańsku cały teren terminala głębokowodnego stanowi magazyn czasowego składowania prowadzony przez spółkę DCT Gdańsk S.A. Ponosi ona odpowiedzialność za złożone w magazynie towary i ciążące na nich należności celne, podatki, opłaty i inne należności pobierane zgodnie ze odpowiednimi regulacjami. Ewidencja towarów przyjmowanych do magazynu prowadzona jest przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych – służy do tego system informatyczny obsługujący i ewidencjonujący wszystkie zdarzenia związane z pracą całego terminala. W systemie znajdują się szczegółowe informacje na temat każdego ładunku obsługiwanego przez Terminal, w tym również dane dotyczące towarów awi-



Kontenerowiec Oceaniczny w Głebokowodnym Terminalu Kontenerowym (źródło: DCT Gdańsk S.A.)

zowanych (jeszcze nie dostarczonych do terminala, będących „w drodze") jak i tych, które już zostały z niego wywiezione. W oparciu o system możliwe jest generowanie różnego rodzaju raportów, zestawień, list załadunkowych i wyładunkowych, dotyczących konkretnych statków przywożących, bądź wywożących towary. Osoby współpracujące z terminalem, za pośrednictwem systemu mogą śledzić drogę, jaką odbywa ich towar i poszczególne etapy jego obsługi oraz np. odczytywać adnotacje nanoszone przez pracowników terminala i funkcjonariuszy celnych.

Od momentu powstania oddziału, a nawet jeszcze w fazie poprzedzającej jego powstanie, odbywało się wiele spotkań z podmiotami zainteresowanymi współpracą z terminalem, w tym z szeregiem firm spedytorskich. Celem tych spotkań było zapoznanie rozmówców z pracą oddziału i wymaganiami stawianymi przez administrację celną, a także poznanie ich oczekiwań wobec oddziału. Spodziewanym efektem konsultacji było takie ułożenie wzajemnej współpracy, aby przebiegała ona bezkonfliktowo i w sposób dogodny dla podmiotów, bez uszczerbku dla dozoru i kontroli celnej. Oprócz tego, na bieżąco organizowane są spotkania z kierownictwem „DCT Gdańsk" S.A, w celu omówienia aktualnych spraw związanych z obsługą terminala. Owocem przeprowadzonych rozmów i konsultacji jest harmonijna współpraca i brak zastrzeżeń do pracy Oddziału zarówno ze strony kierownictwa DCT, jak i firm współpracujących z terminalem. Należy zaznaczyć, że coraz większa część zgłoszeń celnych dokonywana jest z zastosowaniem procedur uproszczonych. Dyrektor Izby Celnej w Gdyni wydał już 35 pozwoleń na stosowanie uproszczeń, w których jako miejsce stosowania procedury wskazano Terminal Kontenerowy DCT Gdańsk S.A. Beneficjentami pozwoleń są głównie agencje celne, co znacznie poszerza krąg podmiotów, których zgłoszenia obsługiwane są w tym trybie.

Stosowanie uproszczeń i odformalizowanie procedur nie wpływa negatywnie na możliwości sprawowania przez oddział kontroli celnej. Konsekwencją skutecznej weryfikacji zgłoszeń celnych są stwierdzone w II półroczu przypadki nieprawidłowej klasyfikacji towarów: kamizelek odblaskowych, tkanin i słodyczy.

Od stycznia 2010 r. światowy operator kontenerowy Maersk Line przedłużył swój dalekowschodni serwis AE10 do terminala DCT Gdańsk, gdzie regularnie, co tydzień zaczęły zawijać statki oceaniczne o pojemności 8000 TEU. DCT Gdańsk oferuje idealne warunki do obsługi statków wszystkich rodzajów i wielkości, posiada najdłuższą bocznicę kolejową wśród polskich terminali, oferuje doskonałe połączenia kolejowe z zapleczem. Ponad 200 ha terenów w pobliżu terminala jest obecnie przedmiotem przetargu z przeznaczeniem pod budowę parku logistycznego. Zarówno terminal jak i infrastruktura kolejowa mają znaczny potencjał do dalszego rozwoju, który pozwoli konkurować DCT Gdańsk z portami niemieckimi, czy państw Beneluksu, stając się największym terminalem kontenerowym w Polsce.

Rzecznik Prasowy Izby Celnej w Gdyni
Marcin Daczko

W szczecińskim porcie

Liczne ujawnienia towarów, które próbowano wprowadzić na polski obszar celny z naruszeniem przepisów, jak również współpraca z portowymi oddziałami celnymi innych państw w ramach RALFH oraz udział w programie CSI, a także wzorowa obsługa jednostek podczas zlotu żaglowców w Szczecie The Tall Ships Races i udział w filmie z okazji 40-lecia Unii Celnej, a także aktywna współpraca z lokalnym środowiskiem gospodarczym - to tylko niektóre spośród licznych inicjatyw podejmowanych przez funkcjonariuszy celnych z portowego Oddziału Celnego Nabrzeże Łasztownia UC Szczecin.

W 2006 r. Oddział Celny Nabrzeże Łasztownia jako jeden z 11 portów w Europie starał się o udział w programie pilotażowym CSI w ramach portów feederowych (dowozowych). Udało się i oddział został wybrany do programu, w którym swój udział zakończył sukcesem, bowiem zgodnie z planami UE i USA, standardy wypracowane w szczecińskim porcie miały być wdrożone w pozostałych portach Europy. Ponadto w dowód uznania oficer łącznikowy – funkcjonariusz celny Oddziału Celnego Nabrzeże Łasztownia został zaproszony



W 2006 r. w szczecińskim porcie realizowany był program pilotażowy CSI (Container Security Initiative - Inicjatywa Bezpieczeństwa Kontenerowego, to amerykański system, oznaczający iż kontenery odprawione w portach należących do CSI - jako bezpieczne nie będą już kontrolowane w USA)



Finał regat The Tall Ships Races w roku 2007

na konferencję w Tangerze, poświęconą bezpieczeństwu w portach morskich. Przedstawione wówczas i wypracowane w Szczecinie metody kontroli i rozwiązania organizacyjne, uznano za wzorcowe, czemu dał wyraz w swoim stanowisku, także Departament Stanu USA.

Z kolei w 2007 r., kiedy w Szczecinie odbywał się finał regat The Tall Ships Races szczecińscy celnicy w porcie wspólnie z funkcjonariuszami Straży Granicznej zasłynęli sprawną obsługą żaglowców i uczestników regat oraz towarzyszących im jednostek. Za te działania Prezydent Miasta Szczecina wyróżnił Izbę Celną w Szczecinie specjalną nagrodą.

Natomiast w 2008 r. w ramach obchodów 40-lecia Unii Celnej Oddział Celny Nabrzeże Łasztownia wytypowano do udziału w filmie pokazującym pracę wybranych oddziałów celnych Europy. Szczecińscy celnicy opowiadali jak chronią zdrowie obywateli UE przed napływem towarów, nie spełniających norm bezpieczeństwa.

Celnicy w szczecińskim porcie korzystając ze wskazań analizy ryzyka udaremnili wiele prób nielegalnego wprowadzenia do Polski niebezpiecznych towarów, w tym m.in. odpadów w postaci złomów samochodowych, odpadów AGD i stłuczki szklanej, a także tych, które naruszały zapisy prawa własności intelektualnej czy bezpieczeństwa produktów.

Odprawiali także wojskowe kontyngenty do Iraku czy Afganistanu.

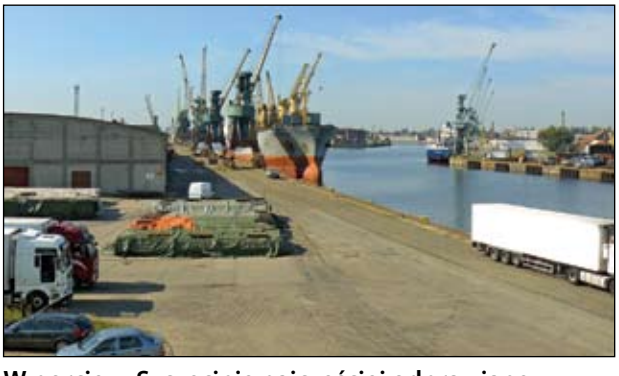
Obecnie Oddział Celny Nabrzeże Łasztownia aktywnie współpracuje ze swoimi partnerami w szczecińskim porcie. Celem tej współpracy jest usuwanie barier w transporcie morskim, co realizowane jest m.in. w oparciu o unijny „Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier". Wszystkie te działania mają na celu zwiększenie atrakcyjności szczecińskiego portu dla klientów i inwestorów.

W 2010 r. funkcjonariuszy celnych w szczecińskim porcie czeka także przeprowadzka do nowej siedziby – historycznego budynku wybudowanego na początku XIX w., którego wnętrza zdobią piękne freski oraz rząd zabytkowych kolumn.

Oddział Celny Nabrzeże Łasztownia powstał po zakończeniu II wojny światowej w 1946 r. Obecnie pełni w nim służbę ponad 60 funkcjonariuszy celnych.

Oprócz Oddziału Celnego „Nabrzeże Łasztownia" w Szczecinie granicę morską obsługują w Województwie Zachodniopomorskim Oddział Celny w Świnoujściu i Kołobrzegu.

Monika Woźniak-Lewandowska
Robert A. Florczyk Izba Celna w Szczecinie



W porcie w Szczecinie najczęściej odprawiane towary to: ryby i granity oraz stal, rudy metali i paliwo jądrowe, a także węgiel, aluminium i ładunki skonteneryzowane

LOTNISKA

Port Lotniczy Warszawa im. Fryderyka Chopina

Urząd Celny III „Port Lotniczy" w Warszawie

Urząd Celny III „Port Lotniczy" w Warszawie jest jedynym urzędem na terenie Województwa Mazowieckiego posiadającym status urzędu granicznego. Lokalizacja urzędu jest ściśle związana z obsługą celną ruchu osobowego i towarowego realizowanego za pośrednictwem transportu lotniczego. Obsada kadrowa Urzędu Celnego III „ Port Lotniczy" w Warszawie na dzień 23.10.2010 r. wynosi: 255 osób, w tym: 251 funkcjonariuszy celnych, 3 pracowników cywilnych, 1 pracownik obsługi.

Położenie portu

Port Lotniczy Warszawa im. Fryderyka Chopina jest największym i najnowocześniejszym w Polsce portem lotniczym. Warszawskie lotnisko jest położone w odległości około 8 km na południowy zachód od centrum Warszawy w dzielnicy Włochy (osiedle Okęcie). Warszawskie lotnisko obsługuje około 50% całości ruchu pasażerskiego w Polsce. Obecnie posiada 113 połączeń rejsowych z portami w kraju i na świecie oraz stale rosnącą liczbę połączeń czarterowych.

Dane techniczne lotniska:

Przepustowość terminali (pas/rok)

Terminal 1 – 3,5 mln,

Terminal 2 – 6,5 mln.

Drogi startowe - operacje lotnicze wykonywane są z dwóch asfaltobetonowych pasów o następujących parametrach (dł/szer)

DS. 15-33 – 3690x60m,

DS. 11-29 – 2800x50m.

Ilość operacji lotniczych, które mogą być wykonane w ciągu 1 godziny - 36

Historia Portu Lotniczego Warszawa im. Fryderyka Chopina

- 1934 rok – Otwarcie lotniska,
- 1939 – 1945 – Okupacja lotniska przez wojska niemieckie, zniszczenia wojenne,
- 1959 – Decyzja o budowie Międzynarodowego Dworca Lotniczego (MDL),
- 1969 – Otwarcie Międzynarodowego Dworca Lotniczego,
- 1971 – Pierwszy milion pasażerów w ciągu roku,
- 1975 – Uruchomienie Krajowego Dworca Lotniczego przy ul. 17 Stycznia,
- 1975 – Oddanie do użytku terminala przylotowego tzw. „Hali Fińskiej",
- 1989 – Rozpoczęcie budowy Terminala 1,
- 1992 – Przekazanie do użytku Terminala 1,
- 2001 – Nadanie portowi lotniczemu im. „Fryderyka Chopina",
- 2002 – Rozpoczęcie budowy Terminala 2,
- 2004 – Oddanie do użytku Terminala ETIUDA – dedykowanego tanim przewoźnikom,
- 2005 – Oddanie do użytku Terminala VIP Aviation – dedykowanego lotom prywatny, AIR TAXI itp.,
- 2006 – Oddanie do użytku strefy przylotów w Terminalu 2,
- 2008 – Otwarcie hali odlotów w Terminalu 2 oraz wprowadzenie odprawy granicznej zgodnej z przepisami Układu z Schengen.

Przyszłość Portu Lotniczego w Warszawie im. Fryderyka Chopina.

- 2010 – 2012 – Zakończenie remontu płyt postojowych dla samolotów; budowa Pirsu Centralnego; połączenie z Pirsem Południowym; oddanie do użytku całego Kompleksu Terminala Międzynarodowego,
- 2012 - ? – Modernizacja Terminalu 1

Oddział Celny Osobowy w Warszawie

Skład Oddziału Celnego Osobowego w Warszawie to 61



Wejście do Portu Lotniczego we Warszawie im.Fryderyka Chopina



Autor artykułu podczas codziennych zajęć

funkcjonariuszy. Oddział wykonuje ustawowe zadania w systemie ciągłym, zapewniając nieprzerwaną odprawę osób i towarów przemieszczanych przez przejście graniczne. Główny obszar wykonywania zadań to strefy Terminali 1 i 2 składające się na kompleks terminal międzynarodowy. Pozostałe obszary wykonywania czynności z zakresu dozoru i kontroli celnej to Terminal VIP Aviation (służący odprawie pasażerów korzystających z prywatnych lub korporacyjnych samolotów lotnictwa ogólnego), Terminal Wojskowy (obsługujący lotniczy transport wojskowy oraz obsługę najwyższych władz państwowych i zagranicznych delegacji rządowych), Terminal Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (obsługa chorych, poszkodowanych w wypadkach) Strefa wewnętrzna lotniska (w której odbywa się kontrola samolotów, towarów czy przesyłek pocztowych). Poza obsługą ruchu osobowego oddział celny nadzoruje działalność Wolnego Obszaru Celnego zlokalizowanego na terenie tut. portu (obszar WOC-u to 37000 m2) nadając towarom przeznaczonym do działalności wolnocłowej stosowne przeznaczenia celne oraz dozorując wyznaczone miejsca wejścia/wyjścia i granice tego obszaru.

Struktura Oddziału

W ramach oddziału wyodrębnione zostały dwie sekcje. Pierwsza z nich to Sekcja Przeznaczeń Celnych i Ogólna w składzie 2 funkcjonariuszy. Druga komórka to Sekcja Kontroli Osób i Zgłoszeń Celnych, w której składzie pełni służbę 58 funkcjonariuszy. Sekcja ta poprzez czterozmianowy system pracy zapewnia całodobową obsługę celną osób i towarów realizowaną w miejscach wymienionych w pkt. 1.3

Statystyka

Rok 2009 był ciężki dla całej branży lotniczej. Zahamowaniu uległa kilkuletnia tendencja wzrostowa w przewozach lotniczych. W ogólnym podsumowaniu w ubiegłym roku w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie obsłużonych zostało prawie 8 321 tysięcy pasażerów oraz ponad 115 tysięcy pasażerskich operacji lotniczych. Z ogólnej liczby ponad 8 mln pasażerów niecałe 3 mln stanowili podróżni wykonujący loty Non-Schengen.

Mając na uwadze powyższe liczby istotne z punktu widzenia realizacji zadań postawionych przed oddziałem, funkcjonariusze wykazali się niżej wykazaną skutecznością:

Postępowania o wykroczenia i przestępstwa karne i karno-skarbowe – 342 w tym:

- Wyroby tytoniowe 132 ujawnienia – ok. 1100000 szt. papierosów,
- Alkohole 93 ujawnienia – 520 l
- Wyroby farmaceutyczne 4 ujawnienia – ok. 31000 szt. tab.
- Okazy CITES 32 ujawnienia - 70 szt. (w tym żywy okaz żółwia ukryty w futerale aparatu fotograficznego),
- Broń 1 ujawnienie – urządzenie do produkcji amunicji,
- Pozostałe – elektronika, odzież, biżuteria, zegarki , itp.

Ponadto w ramach ochrony terenu WE przed przywozem z krajów trzecich produktów odzwierzęcych zatrzymano do zniszczenia 471 kg wyrobów mięsnych i mlecznych.

W zakresie działań wykonywanych w związku z ochroną praw własności intelektualnej w 2009r. dokonano 47 zatrzymań towarów opatrzonych bezprawnie chronionymi znakami towarowymi w tym:

- Ok. 1000 szt. odzieży,
- Ok. 500 szt. elektroniki w postaci MP3, MP4, pamięci USB,
- Ok. 80 szt. toreb damskich.

Najczęściej naruszane prawa do oznaczania towarów chronionymi znakami towarowymi dotyczyły następujących właścicieli praw: Versace, Armanii, Prada, Gucci, Dolce&Gabbana, Chanel, DIOR, Patek, Burberry, Apple, Kingston.



Przylot reprezentacji Polski w piłce ręcznej

Istotne osiągnięcia z zakresu CITES:

- 15.06.2009r. u myśliwego powracającego z polowania z RPA ujawniono ząb hipopotama,
- 18.06.2009r. u podróżnej powracającej z wakacji w Tunezji ujawniono żywego żółwia śródziemnomorskiego, który był ukryty w etui po aparacie fotograficznym,

Wyroby medyczne, farmaceutyki:

- 31.07.2009r. u podróżnego przylatującego z Izraela ujawniono 500 szt. implantów o wart. 31 000 USD,
- 09.04.2008r. u podróżnego przylatującego z Mongolii ujawniono igły do akupunktury w ilości 3100,

Broń:

- 30.05.2009 r. u podróżnego przylatującego z USA ujawniono kuszę wraz z bełtami o nazwie MORTON HDI 150,
- 04.10.2009r. u podróżnego Przylatującego z Kanady ujawniono przyrząd – stanowisko do produkcji amunicji – Lyman Crusher II,

Inne:

- 14.03.2008r. u podróżnego Przylatującego z Wietnamu ujawniono zegarek marki Rolex o wart. 21 000 PLN,
- 18.09.2009r. u podróżnego przylatującego z USA ujawniono sprzęt teleoptyczny w postaci 25 obiektywów „Canon", aparaty fotograficzne Canon – 2szt. i kamera Sony 1szt. o łącznej wart. 22 000 USD,

Ważne wydarzenia:

- Niepodważalną zaletą pełnienia służby w oddziale obsługującym ruch osobowy jest możliwość brania udziału w bezpośredniej obsłudze celnej przylotów bardzo znanych osób np. głów państw, sportowców, aktorów itd.

Rozwj Portu Lotniczego

W okresie najbliższych dwóch lat zostanie wybudowany Pirs Centralny co pozwoli na połączenie już wybudowanego Pirsu Południowego z centralną częścią stref Terminala 1 i 2. W efekcie pozwoli to na wykorzystanie pełnych możliwości przepustowości portu tj. umożliwi obsługę 12,5 mln pasażerów rocznie. Dzięki dokończeniu tej inwestycji pasażerowie oczekujący na wejście do samolotu będą mieli do dyspozycji jednolitą, przestronną i ciekawie zagospodarowaną przestrzeń o długości dochodzącej do 750 m.

W niedalekiej przyszłości (tj. w latach 2010 – 2011) Port Lotniczy im F. Chopina ma zostać odciążony przez nowo powstający Port Lotniczy Warszawa – Modlin. Port w Modlinie ma przejąć część operacji lotniczych wykonywanych przez tzw. „tanie linie lotnicze" oraz przewoźników czarterowych.

Zarówno jedna, jak i druga w/w inwestycja powoduje dla urzędu duże zmiany i wyzwania. W pierwszym przypadku (włączenia Pirsu Południowego do kompleksu terminalowego) siedziba urzędu wraz z komórkami wsparcia oraz orzecznictwem otrzyma długo oczekiwane pomieszczenia dedykowane dla urzędu już na etapie przygotowywania planów rozbudowy portu lotniczego.

W przypadku zrealizowania drugiej inwestycji (wybudowania Portu Lotniczego Warszawa – Modlin) urząd otrzyma



Jak wyłowić z tłumu przemytnika?

zadanie przygotowania organizacji przejścia granicznego w tym obiekcie wraz z przygotowaniem odpowiednio wykwalifikowanej kadry funkcjonariuszy. Na dzień dzisiejszy z przedstawicielami Portu w Modlinie uzgodnione zostały plany uwzględniające wymagania służb granicznych niezbędne dla uruchomienia odpraw celno - granicznych.

Technologia odpraw

Obsługa celna pasażerów w kompleksie terminala międzynarodowego odbywa się w szczególności na dwóch głównych poziomach.

Na poziomie odlotów do dyspozycji podróżnych znajdują się dwa stanowiska odpraw celnych, gdzie można dokonać zgłoszenia towarów wywożonych poza teren WE. W przypadku wywozu towarów nie wymagających zgłoszenia podróżny wybiera linię zieloną „nic do zgłoszenia". Linie te znajdują się przy każdym stanowisku odprawy biletowo – bagażowej. W przypadkach nakładających obowiązek dokonania zgłoszenia celnego podróżny dokonuje tych formalności na stanowisku czerwonej linii zlokalizowanej w po stronie miejskiej Terminala 2 (dotyczy zgłoszenia towarów wywożonych w bagażu zasadniczym – rejestrowanym) lub na stanowisku czerwonej linii zlokalizowanym na granicy stref Schengen – Non Schengen w Pirsie Północnym (dotyczy zgłoszenia towarów wywożonych w bagażu podręcznym).

Na kierunku przylotowym do dyspozycji podróżnych znajdują się 3 zielone linie- kanały oznakowane napisami „Nic do zgłoszenia" (dwa kanały znajdują w T2 i 1 w T1) oraz cztery wejścia do stref odpraw celnych tzw. czerwone linie oznaczone napisami „Towary do zgłoszenia" (po dwie na każdym terminalu).

Podróżny przylatujący, dla którego portem przeznaczenia jest Port Lotniczy w Warszawie po dotarciu do terminala ze stanowisk oddalonych lub stanowisk bezpośredniego dokowania oczekuje w strefie celnej przylotów na dostarczenie bagażu, a następnie dokonuje wyboru linii zielonej lub czerwonej i odpowiednio przechodzi do części miejskiej lotniska lub dokonuje zgłoszenia przywiezionych towarów. Strefa czerwona tzw. komora celna służy do wykonywania kontroli celnej osób i towarów. Kontrola poprzedzona jest zawsze

analizą ryzyka połączoną z obserwacją przylatujących i typowaniem do kontroli. Kontrola wykonywana jest poprzez wykonywanie rewizji towarów lub przeszukiwanie osób. Przy wykonywaniu działań kontrolnych funkcjonariusze wykorzystują szereg urządzeń technicznych wspierających i ułatwiających realizację tych czynności. W chwili obecnej oddział dysponuje niżej wymienionym sprzętem do kontroli:

- Urządzenia typu Smith Heiman do prześwietlania bagażu – 4szt.
- Urządzenia EntryScan do szybkiego i nieinwazyjnego wykrywania narkotyków i materiałów wybuchowych – 2 szt.
- Urządzenie do wykrywania śladowych ilości narkotyków i materiałów wybuchowych – ITEMISER – 1 szt.

EURO 2012 – przygotowania, zadania

Przedstawiciele tut. urzędu w ramach przygotowania Służby Celnej do obsługi Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 uczestniczą w pracach dwóch zespołów zadaniowych tj.:

- Zespołu powołanego w ramach Służby Celnej zwanego „Zespołem Lotniczych i Morskich Przejść Granicznych" utworzonym w celu jak najlepszego przygotowania lotniczych i morskich przejść granicznych do organizacji EURO 2012. W ramach prac zespołu w 2010 r. zostały ustalone zadania związane z realizacją potrzeb kadrowych, sprzętowych, szkoleniowych (w tym szkoleń specjalistycznych i językowych) oraz indentyfikacją źródeł finansowania w/w przedsięwzięć.
- Portowym Zespołem ds. EURO 2012, w spotkaniach którego uczestniczą przedstawiciele Portu Lotniczego, agentów handlingowych, Spółki EURO 2012, oraz służb państwowych tj. Policji, Straży Granicznej i Służby Celnej. W ramach prac zespołu omawiane są rozwiązania o zasięgu lokalnym dot. zwiększenia przepustowości portu, organizacji odpraw, modyfikacji technologii, spraw kadrowych. Wszystkie te sprawy związane są z przygotowaniem portu i wszystkich służb oraz instytucji do obsługi Mistrzostw Europy 2012. W miesiącu lutym w związku z obsługą delegatów i gości przylatujących do Polski na losowania grup eliminacyjnych do UEFA EURO 2012 (około 900 osób) wszystkie służby i instytucje mogły wziąć udział w teście obsługi zwiększonego ruchu pasażerskiego. Kolejny taki sprawdzian przewidziany jest na wrzesień 2010r. w związku z organizacją w Polsce paraolimpiady, na którą przybędzie około 6000 osób.

Kierownik Oddziału Celnego
Osobowego w Warszawie
nadkomisarz celny Piotr Jarosiński

Oddział Celny Towarowy I w Warszawie

OCT I w Warszawie (kod jednostki 443020) jest największym w Polsce oddziałem granicznym usytuowanym na lotniczym przejściu granicznym obsługującym ruch towarowy. Oddział zlokalizowany jest w kompleksie budynków Terminala Cargo oraz Centrum Spedycji Lotniczej będących częścią infrastruktury Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie. Obecny kształt organizacyjny jednostki jest wynikiem wielu zmian strukturalnych, które w sposób dynamiczny następowały w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia oraz w obecnej dekadzie.

Jeszcze na początku lat dziewięćdziesiątych Oddział Towarowy miał siedzibę w budynku wchodzącym w skład dawnego terminala pasażerskiego. Następujący wskutek przemian gospodarczych i ustrojowych wzrost handlu międzynarodowego sprawił, iż skromne pomieszczenia służbowe oraz niewielka powierzchnia magazynowa nie wystarczały dla zapewnienia właściwych warunków dla kontroli celnej oraz nie zapewniały prawidłowych warunków obsługi dla rozwijających się dynamicznie nowych firm. Stąd siedzibą oddziału stały się pomieszczenia przy Al. Krakowskiej w Warszawie na terenie sąsiadującym z terenem Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Wszyscy jednak z niecierpliwością oczekiwali na oddanie do użytku budynku Terminala Cargo przy ul. Wirażowej w Warszawie. Nastąpiło to w roku 1992. Wtedy ponownie Oddział Celny Towarowy zmienił lokalizację.

Nowy budynek okazał się jednak szybko zbyt mały. Wokół obszaru lotniska w innych budynkach prowadzono obsługę zgłoszeń celnych, (szczególnie dla firm kurierskich), które następnie stały się Posterunkami Celnymi organizacyjnie podległymi Oddziałowi Celnemu Towarowemu.

W roku 1997 oddany został budynek Centrum Spedycji Lotniczej, który stał się siedzibą nowej jednostki organizacyjnej jakim był Oddział Celny Towarowy II. Powołanie tej jednostki było realizacją oczekiwań podmiotów, agencji celnych działających przy tutejszym urzędzie. Dotychczasowy Oddział Celny Towarowy stał się Oddziałem Celnym Towarowym I.

W roku 2004 z chwilą wejścia Polski do UE Oddział Celny Towarowy II uległ likwidacji. Został przekształcony w Referat Zgłoszeń i Procedur Uproszczonych, który następnie wszedł w skład Oddziału Celnego Towarowego I.

We wrześniu 2009 r. na skutek przekształceń strukturalnych w jednostach organizacyjnych Służby Celnej zmiany organizacyjne nastąpiły również w Oddziale Celnym Towarowym I. Obecnie w oddziale pełni służbę łącznie 81 funkcjonariuszy.

Aktualnie w Oddziale Celnym Towarowym I wyodrębniono dwie sekcje, którymi kierują wyznaczeni doświadczeni

funkcjonariusze – Sekcja Przeznaczeń Celnych i Ogólna oraz Sekcja Kontroli Zgłoszeń Celnych .

Do zadań Sekcji Przeznaczeń Celnych i Ogólnej należy :

- prowadzenie postępowania celnego i wydawanie rozstrzygnięć w sprawach wszczętych po zwolnieniu towaru.
- wydawanie, zmiana i cofanie pozwoleń na stosowanie gospodarczych procedur celnych,
- wykonywanie czynności związanych ze stosowaniem ograniczeń pozataryfowych oraz innych ograniczeń w obrocie towarowym z zagranicą wynikających z przepisów odrębnych,
- prowadzenie postępowań celnych i podatkowych w zakresie procedury odzyskiwania należności w procedurze tranzytu,
- obsługa ewidencyjno-kancelaryjna.

W latach 2005-2009 rozpatrzono około 20 000 spraw.

W ramach Sekcji Kontroli Zgłoszeń Celnych służbę pełnią funkcjonariusze podzieleni na cztery zmiany. Zmianami kierują kierownicy zmian. W Oddziale Celnym Towarowym I funkcjonariusze pełnią służbę w systemie całodobowym zapewniając obsługę zgłoszeń celnych do wszystkich procedur celnych. Na terenie właściwości Oddziału Celnego Towarowego I znajduje się kilkanaście magazynów czasowego składowania prowadzonych przez firmy handlingowe, spedycyjne i agencje celne.

Priorytetem oddziału jest utrzymanie płynności odpraw. Mając na względzie charakter przesyłek lotniczych, których istotą jest przede wszystkim szybkie dotarcie do odbiorcy, funkcjonariusze wykonując obowiązki służbowe w sposób praworządny, muszą zwracać szczególną uwagę na obsługę zgłoszeń celnych w sposób bezzwłoczny. W Oddziale Celnym Towarowym I w Warszawie dokonuje zgłoszeń kilkadziesiąt agencji celnych. Obsługiwane są tu również podmioty posiadające świadectwa AEO oraz posiadające pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej .

Ponadto zgłoszenia celne składają setki podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na terenie całego kraju. Coraz więcej zgłoszeń składanych jest przez podmioty z innych państw unijnych. Znaczna część zgłoszeń dotyczy tzw. przesyłek kurierskich. W tutejszym oddziale obsługiwane są m.in. zgłoszenia dokonywane przez jeden z podmiotów, który w branży kurierskiej należy do światowych potentatów, firmę Federal Express . Biorąc pod uwagę fakt, że lotnicze przejście graniczne w ruchu towarowym charakteryzuje się przepływem towarów niemal ze wszystkich grup towarowych , w szczególności nowości na rynku , funkcjonariusze celni muszą sprawnie poruszać się w materii przepisów prawa, które swoją rozciągłością obejmują ograniczenia, zakazy i wymogi dotyczące poszczególnych towarów. Dla zobrazowania różnorodności towarów, które przewożone są transportem lotniczym warto przywołać takie towary jak jednodniowe kurczęta, konie (w trakcie transportu do Polski mieliśmy przypadek ożrebienia się klaczy) , zboża, wędliny, izotopy, leki, substancje fartaceutyczne, wielkie zbiory historyczne itd.



Nasz kolega Artur Zamkowski odprawia szympansa. Jak widać rewizja jest szczegółowa i w przyjacielskiej atmosferze

Służba w Oddziale Celnym Towarowym I niesie za sobą konieczność ciężkiej i trudnej pracy, ale jednocześnie daje możliwość poznania szerokiej gamy zagadnień i problemów prawnych związanych z zadaniami realizowanymi przez Służbę Celną.

O ogromie zadań realizowanych w Oddziale Celnym Towarowym I niech zaświadczą następujące dane:

w latach 2005-2009 przedstawiono 104 074 156 kg towarów przywiezionych z obszarów pozaunijnych. W tym okresie obsłużono 358 680 zgłoszeń do procedury dopuszczenia do obrotu, 111 256 zgłoszeń do procedury wywozu , wykonano 107 543 operacji w procedurze tranzytu. Zarejestrowane w latach 2005-2009 należności obejmujące cła, podatki oraz inne opłaty pobierane przez Służbę Celną wyniosły 2 567 369 611,00 PLN, wydano ponad 1,5 tysiąca decyzji dotyczących zgłoszeń celnych.

Od kilku lat, na skutek zmiany struktury przewozów przez przewoźników lotniczych na trasach europejskich, coraz częściej transport lotniczy zastępowany jest na pewnych odcinkach trasy transportem drogowym. Stąd do Oddziału Celnego Towarowego I coraz częściej dostarczane są towary dostarczane samochodami ciężarowymi , którym towarzyszą lotnicze dokumenty przewozowe. Z perspektywy czasu widać, iż wcześniejsze przewidywania dotyczące drastycznego



Zgłoszone substancje zapachowe do kominków i palenisk okazały się w rzeczywistości tytoniem do fajek wodnych; uszczuplenie ceł i podatków wyniosło ponad 900 000 zł

spadku obrotu towarowego za pośrednictwem Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie po akcesji Polski do Unii Europejskiej były nieuzasadnione.

Funkcjonariusze Służby Celnej pełniący służbę w Oddziale Celnym Towarowym I mogą poszczycić się wieloma osiągnięciami w zakresie wykrywania naruszania przepisów prawa w obrocie towarowym z krajami trzecimi. Należą do nich m.in. wykrycia prób nielegalnych wywozów towarów strategicznych, przypadki ujawnień nielegalnego wywozu towarów podlegających ochronie z mocy przepisów o ochronie zabytków, liczne przypadki zatrzymań towarów naruszających prawa własności intelektualnej oraz okazów CITES, niedopuszczenia do obrotu towarów, które nie spełniają wymogów bezpieczeństwa, przypadki wykryć przestępstw celnych, w których uszczuplone były znaczne kwoty ceł i podatków.

To tylko niektóre z osiągnięć, którymi możemy się pochwalić. Są też osiągnięcia, które są niewymierne. Tworzą się one w trudzie i poświęceniu codziennej służby. Z perspektywy czasu wspominamy te przedsiewzięcia i zdarzenia, które bez zaangażowania i poświęcenia funkcjoariuszy nie zakończyłyby się sukcesami. Pełniąc służbę na granicy Unii Europejskiej i Rzeczypospolitej Polskiej mamy świdomość szczególnej odpowiedzialności. Mamy też świadomość, iż rzetelność realizacji zadań ustawowych musi współistnieć ze sprawną obsługą interesantów. Ogromne zaangażowanie i determinacja doprowadziła do płynnego wdrożenia wszystkich systemów informatycznych związanych z obsługą zgłoszeń celnych, zaczynając od systemu SEKI i KASA w latach dziewięćdziesiątych poprzez ZEFIR, CELINĘ, NCTS, ECS, a kończąc na EORI. Może nie wszyscy wiedzą, że w nocy z 30 kwietnia na 1 maja 2004 r., a więc, gdy cała Polska świętowała wejście Polski do Unii Europejskiej funcjonariusze z Oddziału Celnego Towarowego I wykonywali czynności umożliwiające sprawne i prawidłowe przejście do nowej rzeczywistości prawnej.

OCT I w Warszawie bierze udział w wielu projektach pilotażowych zainicjowanych przez Komisję Europejską w ra-


JOH. SEB. BACH

KLAVIERWERKE

BAND I

KRITISCHE AUSGABE

DR. HANS BISCHOFF

STEINGRÄBER VERLAG, LEIPZIG

Obywatel USA usiłował wyslać starodruki bez zezwoleń, mimo, iż ukyla je w przesyłce wśród używanych rzeczy osobistych, próba przemytu zostala udaremniona

mach czynności wykonywanych przez Służbę Celną – MIKE, MEDIFAKE, w Akcji WCO dot. kontroli celnej farmaceutyków w przesyłkach pocztowych kurierskich. Oddział również działa w programie Tracker, uczestniczy czynnie w pracach MF dot. wdrożenia ICS .

Mamy świadomość, iż perspektywy rozwoju naszego oddziału nie zależą jedynie od nas. Nie jesteśmy właścicielami budynków i pomieszczeń, w których pelnimy służbę. Dostrzegamy konieczność zmian w infrastrukturze i potrzebę unowocześniania obiektów. Staramy się, w miarę możliwości , ale konsekwentnie, wskazywać właścicielowi obiektów nasze oczekiwania i wymagania, które z jednj strony mają odpowiadać wymogom nowoczesnej kontroli celnej, a z drugiej strony muszą zapewniać rozwiązania przyjazne dla obsługi interesantów. Rokujemy nadzieję, iż inspiracją dla modernizacji granicznego przejścia lotniczego w ruchu towarowym Warszawa – Okęcie będą zbliżające się piłkarskie mistrzostwa Europy w roku 2012. Mamy świadomość, iż znaczna część wyposażenia infrastruktury technicznej związanej z EURO 2012 będzie przywożona z państw pozaunijnych transportem lotniczym przez przejście graniczne, na którym pełnimy służbę. Jeteśmy gotowi, jak zawsze, na kolejne wyzwania....

Kierownik Oddziału Celnego Towarowego I w Warszawie
nadkomisarz celny Barbara Matysiak
Kierownik Zmiany Oddziału Celnego Towarowego I w Warszawie
podkomisarz celny Zdzisław Urbański

Oddział Celny Towarowy II w Warszawie

Oddział Celny Towarowy II w Warszawie, w obecnej formie, funkcjonuje od 2003 r. Do tego czasu funkcjonowały Posterunki Celne DHL i TNT, które rozpoczęły działalność od 1997 r. Wcześniej do wykonywania czynności służbowych byli delegowani funkcjonariusze celni. Obecnie OCT II w Warszawie obsługuje trzy firmy: DHL Express Poland Sp. z o.o., TNT Express Worldwide Poland Sp. z o.o. oraz RGW Express Sp. z o.o. Każda z tych firm posiada magazyn czasowego składowania.

W Oddziale pracuje 30 funkcjonariuszy celnych. Oddział jest podzielony na dwie sekcje: Sekcję Przeznaczeń Celnych i Ogólną i Sekcję Kontroli Zgłoszeń Celnych. Sekcja Kontroli Zgłoszeń Celnych jest podzielona na dwie zmiany, na czele każdej z nich stoi kierownik zmiany. Na czele sekcji stoją kierujący sekcjami. Kierownik Oddziału nadzoruje i koordynuje pracę w całym oddziale.

Statystyka, ze względu na brak dostępu do statystyki z okresu przed przystąpieniem Polski do Wspólnoty Europejskiej, przedstawiam dane, dot. dokonywanych odpraw celnych w OCT II, we wszystkich procedurach celnych, za poszczególne lata:

- 2005 r. – dokonano 37385 odpraw celnych;
- 2006 r. – dokonano 42031 odpraw celnych;
- 2007 r. – dokonano 44310 odpraw celnych;
- 2008 r. – dokonano 45264 odpraw celnych;
- 2009 r. – dokonano 41491 odpraw celnych.

Zmniejszenie ilości odpraw, w roku 2009, było spowodowane ogólnym kryzysem światowym, który jest widoczny we wszystkich dziedzinach gospodarki. Spadek o 8,34%, w porównaniu lat 2008 i 2009, jest niewielki, jeżeli weźmiemy pod uwagę znaczący zastój gospodarczy, kryzys w budownictwie i branży finansowej, stały wzrost bezrobocia, spowodowany likwidacją zakładów pracy.

Ze względu na charakter odpraw celnych, które w większości dotyczą przesyłek kurierskich, stwierdzone nieprawidłowości są związane z naruszeniem ochrony praw własności intelektualnej, przywozem niedozwolonych substancji medycznych, zastosowaną klasyfikacją towarową oraz zaniżeniem wartości celnej towarów.

Ilość dokonywanych w oddziale odpraw celnych jest wypadkową: obecnej sytuacji gospodarczej, operatywności i elastyczności firm: DHL Express Poland Sp. z o.o., TNT Express Worldwide Poland Sp. z o.o., RGW Express Sp. z o.o. oraz jakości i terminowości odpraw celnych. Jedynie na ten ostatni element mamy wpływ. Istnieje możliwość, że w przypadku lepszego połączenia komunikacyjnego, globalna ilość odpraw celnych, w Urzędzie Celnym III „Port Lotniczy" w Warszawie, wzrośnie.

Wykonujący czynności służbowe funkcjonariusze, w Oddziale Celnym Towarowym II w Warszawie, stają się coraz bardziej uniwersalni, przechodzą szkolenia zawodowe, posiadają umiejętność obsługi wszystkich obowiązujących systemów informatycznych. Jako przykład możemy podać obsługę systemu ZEFIR, który może być obsługiwany przez 5 funkcjonariuszy. Dzięki dużemu doświadczeniu, wiedzy funkcjonariusze dokonują odpraw zarówno w procedurach wywozowych, jak i procedurach przywozowych.

W Oddziale, ze względu na posiadanie specjalistycznej sali wykładowej, odbywają się szkolenia dla wszystkich funkcjonariuszy Urzędu Celnego III „Port Lotniczy" w Warszawie, odbywają się spotkania z przedstawicielami służb, pracujących w Porcie Lotniczym oraz bardzo często przyjeżdżają przedstawiciele innych państw członkowskich celem porównania i zapoznania się z sukcesami odnoszonymi przez funkcjonariuszy.

Oddział Celny Towarowy II w Warszawie wyróżnia się sukcesami w ochronie znaków towarowych, ochronie patentów przemysłowych, zatrzymaniach niebezpiecznych substancji.

Kierownik OCT II w Warszawie
nadkomisarz celny Małgorzata Kołodziejczyk
Oddział Celny Towarowy II w Warszawie



Budynek Oddziału Celnego Towarowego II w Warszawie

Oddział Celny Towarowy III w Warszawie

Oddział Celny Towarowy III w Warszawie jest jednym z czterech oddziałów celnych Urzędu Celnego III „Port Lotniczy" w Warszawie. Siedziba oddziału mieści się przy ul. 17 Stycznia 47 ; 02-146 Warszawa.

Obecny Oddział Celny Towarowy III w Warszawie (kod identyfikacyjny oddziału – 443040) powstał :

- w 1997 roku jako Oddział Celny Towarowy II - Miejsce Odpraw Celnych PPS POLKURIER – (kod identyfikacyjny 150331),
- w 2002 roku oddział zmienił nazwę na Oddział Towarowy V (kod identyfikacyjny - 150330),
- w 2004 roku oddział zmienił nazwę na Oddział celny Towarowy III w Warszawie (kod identyfikacyjny – 443040),
- wówczas w skład oddziału OCT III wszedł Oddział Celny Składy Celne oraz powstałe miejsce odpraw VIP AVIATION.

Kadrę Oddziału celnego Towarowego III w Warszawie stanowią 32 funkcjonariuszy.

W skład oddziału wchodzą:

- Kierownik;
- Sekcja Postępowania Celnego i Ogólna,
- Sekcja Kontroli Zgłoszeń Celnych i Kontroli Osób, pod nadzór której podlegają:

Wydzielone Jednoosobowe Stanowisko Kontroli Osób VIP AVIATION oraz

Wydzielone Stanowisko Kontroli Składów Celnych.

W Oddziale Celnym Towarowym III dokonywana jest bardzo duża ilość zgłoszeń celnych .

- 2005r.- 25636 ilość odpraw w imporcie i eksporcie,
- 2006r.- 31897,
- 2007r.- 37362.
- 2008r.- 47846,
- 2009r.- 47459.



Budynek Oddziału Celnego Towarowego III w Warszawie

Jak wynika z powyższych danych, widoczny jest stały wzrost ilości składanych zgłoszeń.

Specyfika pracy związana z rodzajem transportu lotniczego wymaga dużego zaangażowania zarówno kadry kierowniczej, jak również funkcjonariuszy. Występuje tu cały przekrój pozycji Taryfy Celnej. W pierwszej kolejności do tut. oddziału trafiają różne nowości i nowinki techniczne ,towary o szczególnie zaawansowanych technologiach, leki ,substancje farmaceutyczne, które wymagają szczególnej wiedzy w zakresie taryfikacji, przepisów , również ograniczeń pozataryfowych. Główne cele –to sprawna i płynna obsługa zgłoszeń celnych, prawidłowy pobór należności celnych podatkowych, dokonywanie odpraw zgodnie z obowiązującymi przepisami, również z obowiązującymi ograniczeniami pozaekonomicznymi.

Do odpraw celnych dokonywanych w tutejszym oddziale zgłoszeń dokonują agencje celne: UPS POLSKA Sp. z o.o. i UPS (SCS) POLSKA- są to firmy kurierskie. Większość przesyłek odprawianych jest w ramach zgłoszeń zbiorczych poczty kurierskiej. Pozostałe przesyłki, które nie podlegają zwolnieniu od cła w ramach poczty kurierskiej wprowadzane są do magazynu celnego Agencji Celnej UPS POLSKA Sp. z o.o. a następnie zgłaszane do odprawy indywidualnej.

Oddział Celny Towarowy III sprawuje nadzór celny nad prowadzonym przez Firmę LOT Catering Sp. z o.o. składem celnym towarów przeznaczonych na zaopatrzenie pokładowe dla podróżnych odbywających rejsy w ruchu międzynarodowym do krajów trzecich i UE. Na podstawie Umowy Składu w prowadzonym i nadzorowanym przez OCT III składzie celnym LOT Catering korzysta i składuje swoje towary firma PLL LOT S.A.

Oddział posiada upoważnienie do dokonywania odpraw celnych we wszystkich procedurach celnych.

Oddział Celny Towarowy III odnotowuje duże ilości zatrzymań towarów podlegających ochronie praw własności intelektualnej. Łączna ilość zatrzymań pod kątem IPR w latach 2008-2009 to 79 .

W latach 2008-2009 dokonano również rekordowej ilości zatrzymań pod kątem bezpieczeństwa produktów- 41 przypadków. W tym samym okresie wydano 150 decyzji przed zwolnieniem towaru.

Oddział Celny Towarowy III może poszczycić się najwyższą skutecznością typowania przez dyspozytorów do kontroli zgłoszeń celnych – w 2008r. był to wynik 29,40%.

Kierownik OCT III w Warszawie
podkomisarz celny Mariola Kokora

WZP na Okęciu

Poza funkcjonującym na warszawskim Okęciu, Urzędem Celnym III „Port Lotniczy" w Warszawie, działa tam również Graniczny Referat Zwalczania Przestępczości w Porcie Lotniczym, wchodzący w struktury Wydziału Zwalczania Przestępczości Izby Celnej w Warszawie.

W Referacie służy 23 funkcjonariuszy. Ponadto służy tam 7 psów służbowych wyszkolonych pod kątem wykrywania substancji narkotycznych. Celnicy tego Referatu prowadzą czynności kontrolne na terenie całego lotniska i znajdujących się tam czterech oddziałów celnych oraz w Oddziale Celnym I Pocztowym w Warszawie.

W kręgu zainteresowania Referatu jest każda dziedzina mogąca generować patologię w postaci przemytu. Jednakże na pierwszym miejscu są wykrycia związane z przemytem narkotyków, gdzie wśród 55 kilogramów narkotyków, zatrzymanych w ubiegłym roku przez mazowieckich celników, lwia ich część to zatrzymania na Okęciu.

A oto kilka ciekawszych wydarzeń z obszaru Referatu Zwalczania Przestępczości na Okęciu w ostatnim czasie;

- Kokaina u „połykaczy" – dwóch podróżnych przylatujących z Boliwii, miało razem w przewodach pokarmowych w specjalnych kapsułkach 1392 gramy kokainy.
- Fałszywe czeki – w przesyłkach kurierskich z Nigerii na kwotę ponad 200 000 USD i z Chin 170 tzw. czeków kasowych in blanco na nieokreśloną kwotę.
- Kokaina u „wpychacza" – tym razem wykrycie 364 gramów kokainy u podróżnego przylatującego z Madrytu. W odróżnieniu od połykaczy, narkotyki w przewodzie zostały wprowadzone z odwrotnej strony.
- Hit ostatniego sezonu – wykrycie w przesyłkach kurierskich z Chin substancji narkotycznej (ponad 1 kg) o nazwie JHW 018, syntetycznego kanabolidu w postaci szarego proszku. Substancja nie do wykrycia przy użyciu klasycznych narkotestów, jedynie laboratoryjnie.



Kokaina w spodniach – dwóch podróżnych przylatujących z Argentyny, próbowało przemycić w nogawkach spodni ponad 10,5 kg kokainy

Piotr Tałałaj
Rzecznik Prasowy
Izby Celnej w Warszawie



Kokaina w eksporcie – w przesyłkach kurierskich z Polski do Irlandii wykryto próby przemytu 0,7 kg kokainy, w spreparowanych książkach



Wykrycie przemytu starych monet ze Szwajcarii – samo uszczuplenie podatku VAT to ponad 18000 PLN

Niezwykły zawód

Wywiad z Naczelnikiem Urzędu Celnego III „Port Lotniczy" w Warszawie, inspektorem celnym Marianem Zaronem

Piotr Tałałaj: Ile to już lat jest Pan celnikiem?
Marian Zaron: Od 7 czerwca 1976 roku, to prawie 34 lata, z czego 4 lata oddelegowany byłem do służby dyplomatycznej w Konsulacie Generalnym w Lille we Francji.

PT: Jak to się zaczęło?
MZ: Moja poprzednia praca nie była perspektywiczna. Byłem wtedy młodym mężczyzną, miałem 25 lat, założyłem rodzinę i chciałem mieć stabilną pracę, dającą możliwości rozwoju w całym tego sława znaczeniu. W sumie był to przypadek. Pewnego dnia, przeglądając jakąś gazetę z ogłoszeniami natrafiłem na ogłoszenie Urzędu Celnego Port Lotniczy w Warszawie. Postanowiłem przyjechać do Urzędu gdzie spotkałem się z Dyrektorem Kulakiem, który przyjął mnie do pracy. Trafiłem wtedy pod skrzydła kierownika zmiany Oddziału Osobowego, nieżyjącego już Janka Baranowskiego, a moim pierwszym opiekunem był Andrzej Nowiński.

PT: Jak wyglądał Pana pierwszy dzień w Urzędzie?
MZ: Pamiętam jak dzisiaj, po tym co zobaczyłem doznałem pewnego szoku. Na miejsce pracy w budynku odlotów zaprowadziła mnie kadrowa Urzędu. Od momentu wejścia do hali odlotów do pokoju kierownika zmiany całą drogę pokonywaliśmy po leżących na podłodze bagażach, które nie mieściły się na ladach rewizyjnych. Wtedy uderzył mnie fakt, że o godzinie odlotu samolotu decydował kierownik zmiany oddziału osobowego. W chwili obecnej jest to nie do pomyślenia.

PT: Jakie były warunki pracy 34 lata temu?
MZ: Były nieporównywalne do obecnych. Począwszy od warunków socjalnych, skończywszy na przyborach biurowych. Ze względu na to, że dokumenty wypisywane były ręcznie w wielu kopiach wszędzie były porozrzucane kalki, a celnika można było poznać po niebieskich palcach. Jedynym pozytywnym faktem było to, że każdy celnik miał niehandlową taryfę celną w głowie.

PT: Jaka sytuacja utkwiła najbardziej w Pana pamięci?
MZ: To było na samym początku służby. Jeden z pasażerów przylatujących po długim pobycie w USA, w kolejce do odprawy, zauważył za bramkami czekającego na niego brata. Zaczęli do siebie machać rękoma. W pewnym momencie podróżny przewrócił się. Później okazało się, że zmarł na zawał. Bardzo to przeżyłem i będę pamiętał do końca życia.



Naczelnik Urzędu Celnego III „Port Lotniczy" w Warszawie, inspektor celny Marian Zaron

PT: Kiedy zaproponowano Panu stanowisko kierownicze i jak potoczyła się kariera?
MZ: W 1985 roku Dyrektor Urzędu Pan Wacław Skwarek zaproponował mi kierowanie jedną ze zmian w Oddziale Osobowym i tak zostałem kierownikiem zmiany. W 1994 roku Dyrektor Pan Bogdan Jakubiak powierzył mi kierowanie całym Oddziałem Osobowym już jako Naczelnikowi Oddziału. W 2002 roku, gdy powstała Izba Celna Port Lotniczy w Warszawie zostałem Naczelnikiem Urzędu Celnego III w Warszawie. Natomiast od października 2003 roku po restrukturyzacji izb warszawskich zajmuję stanowisko Naczelnika Urzędu Celnego III „Port Lotniczy" w Warszawie.

PT: Jaki okres służby wspomina Pan najmilej?
MZ: Najcieplej wspominanym okresem jest czas pełnienia służby na stanowisku kontrolerskim. Wtedy kiedy miałem bezpośrednią styczność z podróżnymi i towarem tzw. solą naszego zawodu.

PT: Jaka była najbardziej stresująca sytuacja w Pana służbie?
MZ: Stres jest wpisany w zawód celnika, a zwłaszcza dotyczy on stanowisk kierowniczych. Stres towarzyszy mi najbardziej od czasu objęcia stanowiska kierowniczego. Oczywiście staram się go ukrywać przed podwładnymi. Lotnisko jak każde przejście graniczne stwarza różne sytuacje, niejednokrotnie niekorzystne dla podróżnych, w każdej chwili wszystko może się zdarzyć... To jest stres. Natomiast wszystkie stresujące sy-

tuacje są do opanowania a w finale są dla nas doświadczeniem i nauką.

PT: Jak ocenia Pan swoją załogę?
MZ: Mógłbym odpowiedzieć jednym zdaniem, ale powiem tak, gdybym nie znał swojej załogi, a spędziłem z nią wspólnie wiele lat, co pozwoliło mi to poznać każdą moją koleżankę i każdego kolegę, nie zgodziłbym się kierować urzędem. Po prostu zaufałem im i wiem doskonale, że swoją pracą i właściwym wykonywaniem obowiązków będą mnie wspomagali w kierowaniu tak specyficznym przejściem granicznym. Nie pomyliłem się, to wspaniała i oddana załoga począwszy od młodszych kontrolerów skończywszy na kadrze kierowniczej, która w 80% została w niezmienionym składzie.
Zawsze podkreślam w czasie wizytacji komórek Urzędu, że urząd celny to celnicy, a nie naczelnik, to oni kształtują wizerunek Służby Celnej.
Nigdy nie zamieniłbym się na inną załogę.

PT: Czy rozmawia Pan z wnukami o pracy celnika?
MZ: Mateusz, tak ma na imię mój najstarszy 9. letni wnuk. Imię wybrał mu dziadek. Gdy córka była w ciąży, poprosiłem ją, że jak będzie miała syna, żeby dała mu imię Mateusz – patrona celników. Jest naturalnym, że opowiadam mu o swojej pracy. Kilka razy był na lotnisku i pokazywałem mu pracę wykonywaną przez moich kolegów. Zawsze fascynowała go gablota z okazami CITES, tu miał najwięcej pytań do mnie. Wnuk wie o co chodzi.

PT: Czy z perspektywy czasu zamieniłby Pan zawód celnika na inny?
MZ: Nie zamieniłbym nigdy. Dowodem może być fakt, że po powrocie z trwającej cztery lata placówki dyplomatycznej we Francji dostałem wiele ciekawych ofert pracy. Bez namysłu zdecydowałem, że dalej będę celnikiem i nie żałuję tego. To niezwykły zawód.

Rozmawiał: Piotr Tałałaj
Rzecznik Prasowy
Izby Celnej w Warszawie

Wspomnienia czasów pięknych wyników

W latach 70. i 80. ubiegłego stulecia praca funkcjonariusza celnego wyglądała zupełnie inaczej jak obecnie. Nostalgiczne wspomnienia są czasami trudne, czasami miłe i śmieszne. W tych latach nie było u nas urządzeń do prześwietlania bagażu, nie było bramek, które wskazywały posiadanie przy sobie wyrobów z metalu czy narkotyków. Praca, intuicja i pewna wiedza psychologiczna, to był kiedyś główny oręż celnika. Duże znaczenie miało doświadczenie w pracy i pomoc starszych stażem pracy koleżanek i kolegów. Przepisy celne w tamtych czasach były bardzo rygorystyczne w porównaniu z dniem dzisiejszym. Duża część społeczeństwa Polskiego starała się dorobić na przemycie towarów. Podróżni - przemytnicy starali się przechytrzyć celnika. Fantazja i pomysłowość podróżnika, była bardzo duża. Celnicy mieli pewną przewagę, przez lata pracy poznawali różne sposoby i „sztuczki".

Pamiętam podróżnego, który próbował przemycić do Turcji skóry z lisa. Ukrył je w butli turystycznej na gaz. Jak ujawniliśmy próbę przemytu? Butla bez gazu ma na tablicy znamionowej wagę, butla kontrolowana ważyła dużo więcej. Innym sposobem przemytu skór z lisów była skrytka lisa w kartonie – sztandze po papierosach. Zwinięte skóry miały większą wartość cenową niż papierosy. Turyści przemytem próbowali w drastyczny sposób zniechęcić nas do kontroli bagażu. Na przykład rozrzucali w walizce żyletki bez osłonki, reakcja celnika - rewizja do bólu. W każdym takim przypadku znajdowaliśmy przemyt.

Sposoby kontrabandy były nie do uwierzenia. Podróżna z kraju przyjaznego została skierowana na przeszukanie osobiste. W intymnej części kobiecego ciała ujawniono 36 zegarków męskich, wartość bez znaczenia, ale jaki sposób. Jak nasza koleżanka celniczka wiedziała że coś jest nie tak?

Wywóz dewiz z kraju podlegał przepisom bankowym. Podróżni próbowali przepisy ominąć. Wyobraźmy sobie w lecie podróżnego w jesionce, pot na czole, czerwone policzki, coś jest nie tak. Po przyjęciu standartowego zgłoszenia przeszukanie osobiste. Jesionka okazała się bardzo droga, między podszewką a materiałem pięknie ułożone 64 000 USD.

Były to czasy pięknych wyników, chyba najlepszych w mojej 33. letniej karierze zawodowej celnika.



Janusz Szymonik Urząd Celny III „Port Lotniczy" w Warszawie, Oddział Celny Osobowy

Port lotniczy Kraków-Balice

Kraków Airport im. Jana Pawła II, (nazwa skrócona to Kraków Airport kod IATA - KRK, kod ICAO - EPKK) to międzynarodowy port lotniczy położony 11 km na zachód od centrum Krakowa.

Port lotniczy jest zlokalizowany obok wojskowej bazy lotniczej w Balicach i współużytkuje z nią betonowy pas startowy o wymiarach 2550x60m. Ogólna powierzchnia lotniska wynosi 426 ha. Jest to port klasy 4D z podejściem precyzyjnym klasy I dodatkowo wyposażonym w światła osi drogi startowej. Obecnie jest to drugi polski port lotniczy po warszawskim Okęciu pod względem ilości odprawionych pasażerów jak i operacji lotniczych.

W 1995 roku lotnisko otrzymało imię Jana Pawła II, on sam w trakcie swojego pontyfikatu gościł wielokrotnie w Balicach podczas swoich pielgrzymek do Polski.

Port ze względu na swoje położenie przy ważnych szlakach komunikacyjnych Europy, a także dużą gęstość zaludnienia w promieniu 100 km (8 mln) ma bardzo duże perspektywy rozwoju.

W ciągu najbliższych 20 lat planowana jest dalsza rozbudowa portu. Do niedawna zakładano, że w 2015 port powinien przyjąć 3,5 mln pasażerów, a w 10 lat później – 6,5 mln. Obecnie wiadomo, że te plany są niewystarczające, ponieważ ruch pasażerski w Balicach wzrasta w znacznie szybszym tempie: w 2004r obsłużył 0,8 mln, a w 2008 r już 2,9 mln (ok. 35 tys. operacji lotniczych).

Na lotnisku regularne operacje wykonuje 18 przewoźników; port współpracuje także z kilkunastoma liniami czarterowymi.

W planach inwestycyjnych najważniejszymi przedsięwzięciami będzie budowa nowego terminalu pasażerskiego o przepustowości około 8 mln pasażerów rocznie oraz dobudowanie drugiego pasa startowego. Planowane jest też przeniesienie terminalu cargo.

Oddział Celny Port Lotniczy Kraków – Balice wchodzi w skład Urzędu Celnego w Krakowie. Struktura Oddziału Celnego:

- Kierownik Oddziału
- Sekcja Ogólna: 1
- Sekcja Kontroli Zgłoszeń Celnych i Procedur Uproszczonych: 14
- Jednoosobowe Stanowisko Przeznaczeń Celnych : 1
- Sekcja Kontroli Osób : 20

Zatrzymania w ruchu osobowym:

- czaszka i skóra z niedźwiedzia czarnego przywiezione z Kanady,
- kilkakrotne przypadki zatrzymań muszli i koralowców w rejsach charterowych z Sharm-el Sheikh i Hurgady, z Bodrum, z Dubaju, z Singapuru,
- wyroby ze skóry węża i jaszczurki z Libii,
- wielokrotne zatrzymania nie zgłoszonego towaru w postaci odzieży, biżuterii, akcesoriów odzieżowych, kosmetyków na rejsach z USA , Turcji, Chin,
- zabytkowy kord w wywozie do USA;

Zatrzymania w ruchu towarowym:

- zatrzymania towarów naruszających ustawę o własności intelektualnej; telefony komórkowe, dyktafony, odzież,
- zatrzymanie towarów ze względu na bezpieczeństwo produktów: lampy ostrzegawcze, tkaniny syntetyczna, silniki elektryczne, zabawki.

starszy aspirant celny
Monika Zimnoch Oddział Celny Balice



Port Lotniczy w Krakowie im. Jana Pawła II

Graniczny Referat Zwalczania Przestępczości w Balicach

Graniczny Referat Zwalczania Przestępczości w Balicach to jedna z dwóch komórek Izby Celnej w Krakowie, która sprawuje pieczę na przejściu granicznym – na lotnisku w Krakowie Balicach. Referat został powołany do życia z dniem 01.04.2006, czyli równo cztery lata temu. Tworzą go funkcjonariusze z wieloletnim stażem w Służbie Celnej, doświadczeniem i zamiłowaniem, wspierani przez dwa psy służbowe – labradory Oskara i Sarę (specjalistów od wykrywania środków odurzających i substancji psychotropowych). Właściwie to możemy się w tym miejscu pochwalić, że od paru dni mamy już trzeciego pieska – dwumiesięcznego Porto, przed którym jeszcze jednak długa droga zanim zacznie „wspierać" swoim węchem nasze działania.

Praca na lotnisku (które jak to często się mówi jest oknem na świat) ma szczególny charakter. Spotykamy się tu z podróżnymi z całego świata tj. różnymi narodowościami, kulturami, zwyczajami no i przede wszystkim z różnymi rodzajami towarów przywożonymi czy wywożonymi przez tych podróżnych.

Listę otwierają okazy CITES przywożone najczęściej przez polskich turystów powracających do kraju z zagranicznych, dalekich wojaży, począwszy od muszli i koralowców, przez skóry węży, krokodyli czy wyroby z nich, na chińskich i wietnamskich medykamentach wytworzonych ze zwierząt objętych Konwencją Waszyngtońską skończywszy. W ubiegłym roku zdarzyły się też dwa żywe lwiątka w transporcie lotniczym z Brukseli, które posiadały mało przekonywujące dokumenty świadczące o ich hodowlanym pochodzeniu – jak twierdził odbiorca przesyłki, a oprócz tego nieodpowiednie, niezgodne z przepisami warunki przewozu dzikich zwierząt. O podejrzeniu popełnienia przestępstwa została powiadomiona Policja.



Porto po raz pierwszy w akcji

Następna grupa towarów z jaką mamy często na naszym lotnisku do czynienia to towary przywożone w bagażach podróżnych z pominięciem zgłoszenia i odprawy celnej z Chin i Turcji. Oprócz klasycznego przemytu w większości przypadków ma miejsce naruszenie praw własności intelektualnej. Te towary to głównie odzież z podrabianymi znakami markowych, światowych firm, galanteria skórzana, zegarki, biżuteria, kosmetyki, a zwłaszcza perfumy, wody toaletowe, których oryginalne ceny w sklepach kształtują się w granicach 200-300 zł, a te przywożone np. z Istambułu nie przekraczają 3 USD. Jako ciekawostkę możemy przytoczyć tu przykład mieszkanki Krakowa, która jak do tej pory pobiła u nas rekord w ilości przywiezionych wód perfumowanych i toaletowych – 1641 sztuk w dwóch bagażach nadanych w Antalaya - Turcja, było to w październiku 2006 roku. Oprócz odzieży i kosmetyków coraz częściej trafiają się telefony i elektronika posiadająca zastrzeżone znaki.

Mieliśmy też w tym czteroletnim okresie dwa „złote strzały". Nie o przenośnię tu chodzi, lecz o przemyt biżuterii złotej z Turcji. W obu przypadkach podróżni przylecieli do Krakowa rejsami łączonymi, via Wiedeń i Monachium, nie spodziewając się nawet, że przylatując do Polski już po kierunku europejskim może ich czekać jeszcze jakaś niemiła niespodzianka - ale czekała. Pierwsza osoba – mieszkanka Krakowa i właścicielka stoiska jubilerskiego, w trakcie rewizji wyjęła z bielizny około 1,7 kg biżuterii tłumacząc, że przecież ona przyleciała z Wiednia, a jest „Unia Europejska". Drugi podróżny tym razem mieszkaniec Śląska, właściciel firmy jubilerskiej chciał nam wmówić, że odprawę celną swojego złota 1856g dokonał w Monachium, niestety nie posiadał na to żadnych dowodów w postaci dokumentów odpraw czy uiszczenia należności celnych. W obu sprawach toczyły się postępowania karno skarbowe i zakończyły się wyrokami skazującymi w sądzie.

Inny rodzaj spraw jakie trafiają się nam często w ostatnim okresie to wywóz papierosów bez polskich znaków akcyzy, ale za to, ze znakami ukraińskimi. Nie są to oczywiście ilości jakimi moglibyśmy zaimponować kolegom ze wschodniej granicy, ale transport lotniczy rządzi się swoimi prawami i ograniczeniami w wielkości bagażu, toteż nasze sukcesy na tym polu to waliza pełna papierosów – przeważnie 60 kartonów. Papierosy wywożone są z Polski do Wielkiej Brytanii

i Irlandii, gdzie co jest znakiem dzisiejszych czasów, przebywa wielu naszych rodaków.

Najwięcej naszego zaangażowania pochłania jednak inna dziedzina związana ze zwalczaniem przestępczości, a mianowicie zwalczanie przestępczości narkotykowej. Jest to ściśle związane z faktem posiadania psów służbowych wyszkolonych właśnie w tym kierunku. Chcąc zobrazować cztery lata pracy referatu pod kątem ujawnień narkotykowych można sięgnąć do statystyk. Około 300 ujawnień z udziałem psów służbowych. Są to głównie ujawnienia małych ilości na tzw. własne potrzeby najczęściej u osób młodych, przylatujących z kierunków brytyjskich, ale także z Holandii, Hiszpanii i innych państw europejskich. W ostatnim okresie coraz więcej jest przypadków wywożenia środków odurzających przez Polaków i tu znowu pierwsze miejsce zajmują kierunki brytyjskie. Bardzo często mamy do czynienia z posiadaniem środków odurzających przez osoby odprowadzające swoich bliskich na samolot lub osoby przebywające na terenie portu lotniczego i przylegających do niego parkingów. Zawsze oburzają nas np. kierowcy prywatnych samochodów oferujących przewozy, którzy w wyniku zaznaczenia psa przyznają się do palenia marihuany „wczoraj na imprezie" i posiadania przy sobie jeszcze pozostałości po takiej imprezie. Jedną z ciekawszych naszych spraw narkotykowych jaką można przytoczyć na poparcie tezy, że Polacy coraz częściej wywożą z Polski środki odurzające, co jest związane najprawdopodobniej z ich stosunkowo niską ceną w naszym kraju - był wywóz około 1kg marihuany do Dublina przez mieszkańca Małopolski. Ciekawy był sposób ukrycia suszu roślinnego w bagażu nadanym. Mianowicie marihuana była owinięta szarą taśmą i ukryta w klockach lego, a z części uformowane były gołąbki i ukryte w słoiku „gołąbki w sosie pomidorowym".

Innym ciekawym przykładem był wywóz, a właściwie udaremniony wywóz - do Londynu około 200g amfetaminy oraz w wyniku dalszych czynności już z udziałem funkcjonariuszy Wydziału Kryminalnego policji, ujawnienie w miejscu zamieszkania kolejnych 200g narkotyku.

Nie sposób w tym miejscu więcej uwagi nie poświęcić naszym pieskom służbowym i ich przewodnikom, ponieważ to ich praca i pasja wpływa na charakter naszej działalności. Adam uznany przez nas za weterana wśród przewodników właśnie podjął się opieki nad kolejnym pieskiem, kilkutygodniowym Porto. To już trzecie pokolenie labradorów znajdzie się pod fachową ręką Adama. Wcześniejsi podopieczni to: Portos nasz champion i medalista, pod koniec 2008 roku „odszedł na zasłużoną emeryturę", następnie Sara nazywana przez nas Siara – bardzo zdolna suczka, posiadająca na swoim koncie sporo sukcesów zawodowych. Porto będzie jej godnym (wszystko na to wskazuje) następcą.

Drugi z przewodników to Grzegorz, Jego pies Oskar jest „postrachem" turystów korzystających z krakowskiego lotniska, oczywiście tych, którzy lubią pobudzać swoje doznania przy pomocy narkotyków. Oskar ma najwięcej ujawnień spośród psów IC Kraków. Jest wicemistrzem Polski z 2005r. Grzegorz i jego pies został doceniony w sierpniu ubiegłego roku, kiedy to jako jedyny przedstawiciel naszego kraju uczestniczył w warsztatach dla przewodników psów pracujących na lotniskach, które odbyły się na lotnisku we Wiedniu.

Kończąc już tę krótką opowieść o naszej pracy warto jeszcze wspomnieć, że od stycznia 2009 cieszymy się z pięknych, odnowionych i umeblowanych oraz wyposażonych we wszelkie sprzęty pomieszczeń. To gest dobrej woli Wojewody Małopolskiego, który realizując swoje zadnia w zakresie finansowania i utrzymania przejść granicznych – docenił trud naszej codziennej pracy i widoczne efekty jej obecności.

podkomisarz celny Joanna Wilczyńska-Sadza
Kierownik Granicznego Referatu Zwalczania Przestępczości w Balicach



Gołąbki nafaszerowane marihuaną

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ "Solidarność"

Lotnicze przejście graniczne w Goleniowie

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów utworzono w 1967 roku. Obecny nowoczesny terminal pasażerski oddano do eksploatacji w lutym 2001 r. Jest to obiekt o kubaturze 6.100 m^2, wyposażony w system kontroli dostępu oraz telewizję przemysłową. Układ funkcjonalny terminala w całości podporządkowano obsłudze pasażerskiego ruchu lotniczego.

Obsługa ruchu lotniczego odbywa się niemal we wszystkich kierunkach świata, m.in. Dublin, Londyn, Dusseldorf, czy też znane kurorty Egiptu, Tunezji i Turcji.

Długość pasa startowego wynosi 2500 m o szerokości 60 m. Na terenie portu znajduje się największa i najnowocześniejsza w kraju baza samolotów gaśniczych (40 samolotów) oraz baza pogotowia ratunkowego.

Na terenie goleniowskiego terminala swoją siedzibę ma Oddział Celny Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, w którym służbę pełni 19 funkcjonariuszy celnych, którzy współpracują z Placówką SG i służbami portowymi. Służba pełniona jest od godziny 7^{00}-22^{00} przez siedem dni w tygodniu.

Oprócz obsługi ruchu pasażerskiego celnicy na lotnisku w Goleniowie biorą czynny udział w obsłudze operacji wojskowych, w tym przemieszczania wojsk 12. Szczecińskiej Dywizji Zmechanizowanej i Korpusu Północ wojsk NATO do Iraku, Afganistanu i Kosowa. W ramach misji w Iraku celnicy odprawili blisko 100 samolotów pasażerskich, które przewiozły łącznie prawie 6.800 żołnierzy. Obecnie celnicy w Goleniowie uczestniczą w operacji przemieszczenia wojsk do Afganistanu. W ramach operacji wojskowych dokonują również odpraw sprzętu wojskowego.

Na goleniowskim lotnisku odbywa się także, oprócz ruchu pasażerskiego, ruch towarowy, w tym celu, w tzw. starej części Portu znajdują się dwa magazyny czasowego składowania oraz miejsce uznane prowadzone przez spedytora lotniczego. Do Portu Lotniczego drogą kołową dostarczane są przesyłki lotnicze z lotnisk w Berlinie, Hamburgu i Kopenhadze. Dalej, z Goleniowa odbywa się ich dystrybucja w głąb kraju.



Nowoczesny terminal pasażerski oddano do eksploatacji w lutym 2001 r.

W czynnościach kontrolnych goleniowskich celników wspomagają funkcjonariusze z Kontrolnej Grupy Mobilnej Szczecin Grupę wraz z psem służbowym.

Poniżej tabela obrazująca dane statystyczne z OC Port Lotniczy Szczecin-Goleniów:

ODPRAWY	2007	2008	2009
Liczba zgłoszeń celnych	2970	2899	2718
Liczba pasażerów	137,7 tys.	218,2 tys.	197,3 tys.
Liczba statków powietrznych	2,8 tys.	3,4 tys.	2,6 tys.

Monika Woźniak-Lewandowska
Rzecznik Prasowy
Izby Celnej w Szczecinie



W razie wątpliwości przy wypełnianiu dokumentów celnych można liczyć na pomoc ze strony uprzejmego celnika



Funkcjonariusze Służby Celnej z OC w Goleniowie dysponują czterema urządzeniami RTG, z których trzy służą do prześwietlania bagaży, natomiast jedno do prześwietlania przesyłek cargo

Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta

Łódzkie lotnisko wczoraj, dziś i jutro

Historia lotniska w Łodzi sięga okresu międzywojnia – dokładnie bowiem w dniu 13.09.1925 r. uroczyście otwarto lotnisko o nazwie Lublinek.

W czasie drugiej wojny światowej, Lublinek rozbudowano dla celów wojskowych, wydłużając pas startowy do 1.200 m.

Po wojnie, łódzkie lotnisko staje się ważnym węzłem komunikacji lotniczej, utrzymywane są m.in. regularne loty do Wrocławia, Warszawy, Krakowa i Gdańska. W łódzkim porcie realizowane jest ponad 20 % (!) wszystkich przewozów krajowych.

Dobra passa portu kończy się jednak na przełomie lat 50. i 60. Wówczas likwidowane są stopniowo wszystkie regularne połączenia pasażerskie. Trudno dziś jednoznacznie wskazać motywy podjętych wówczas decyzji, być może uznano, że port lotniczy nie pasował do robotniczego wizerunku miasta, a być może, w ocenie ówczesnych władz, wystarczającym do obsługi ruchu lotniczego w regionie było warszawskie Okęcie? Tak czy inaczej, z początkiem lat 60., łódzkie lotnisko nabiera charakteru sportowo-usługowego. Na pasie startowym częściej spotkać można hobbystów i zapaleńców (szybownictwa i modelarstwa), niż prawdziwe samoloty. W 1987 r., w czasie III podróży apostolskiej do Polski, na płycie lotniska, papież Jan Paweł II odprawia tu Mszę Świętą.

Ruch pasażerski powraca na Lublinek dopiero w 1994 r. – wówczas rozpoczyna się modernizacja portu – budowa terminala, przebudowa pasa startowego, drogi kołowania i płyty postojowej.

W 1996 r. lotnisko uzyskuje status międzynarodowego portu lotniczego, na pierwsze regularne połączenia trzeba jednak czekać aż do 2004 r., kiedy to uruchomione zostają loty do Monachium.



Bogusław Kędzia - kierownik Oddziału Celnego Port Lotniczy Łódź Lublinek

W dniu 01.01.2005 r. łódzkie lotnisko uzyskuje miano stałego lotniczego przejścia granicznego. Od tej chwili prace związane z rozbudową Portu nabierają tempa! W rekordowym tempie - 70 dni - powstaje nowy terminal, następuje dalsza rozbudowa płyty postojowej i pasa startowego.

Z dniem 30.10.2005 r. uruchomione zostaje pierwsze regularne połączenie tzw. tanich linii – loty do Irlandii realizuje Ryanair. W niedzielny poranek, przylot Boeinga 737 tłumnie witają zgromadzeni w porcie lotniczym łodzianie.

W 2006 r. łódzkie lotnisko zmienia nazwę – z dotychczasowego Lublinka na Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta.

Rozwój łódzkiego lotniska oraz stale zwiększający się ruch pasażerski w ostatnich latach, wymusiły niejako konieczność zmiany systemu obsługi celnej portu.

Do 2006 r., odprawy celne realizowane były przez delegowanych do poszczególnych lotów funkcjonariuszy Urzędu Celnego I w Łodzi i Urzędu Celnego II w Łodzi. Z dniem 15.03.2006 r. w Oddziale Celnym II w Łodzi powstaje specjalna sekcja ds. obsługi Portu Lotniczego Łódź Lublinek. Od tej chwili, odprawy celne są w porcie zabezpieczane całodobowo.

W 2006 r. następuje też dalsze wydłużenie pasa startowego (do 2 500 m.), w związku z wejściem Polski do strefy Shengen, rozbudowuje się także drugi terminal.

Rok 2008 rozpoczyna nowy etap rozwoju łódzkiego portu – uruchomiony zostaje pierwszy w Łodzi teminal cargo. Dokładnie 16.09.2008 r., z łódzkiego lotniska odlatuje pierwszy transport towarowy. Zawartość premierowej przesyłki stanowią tekstylia wysyłane przez jedną z firm do Indii. Odprawa pierwszego ładunku, towarzyszy uroczystości otwarcia terminalu odpraw towarowych. Dla potrzeb odpraw towarowych przystosowany zostaje dawny hangar Aeroklubu Łódzkiego, o powierzchni 750 m^2. Szacunkowa przepustowość terminala wynosi 10 tys. ton.

Datą przełomową dla funkcjonariuszy pełniących służbę na łódzkim lotnisku był 31.10.2009 r. Mocą rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 23.10.2009 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie urzędów celnych, w których są dokonywane czynności przewidziane przepisami prawa celnego w zależności od rodzaju towarów lub procedur celnych, którymi mogą być obejmowane towary, z dniem 31.10.2009 r. powołano w Łodzi nową jednostkę Oddział Celny – Port Lotniczy Lublinek. Oddział powstał na bazie dotychczasowej sekcji ds. obsługi lotniska, działającej w ramach Oddziału Celnego II w Łodzi. Kierownikiem jednostki został dotychczasowy kierujący sekcją, pan Bogusław Kędzia. W Oddziale dokonywane są zarówno odprawy celne w ruchu pasażerskim, jak i odprawy towarowe.

Obecnie łódzkie lotnisko obsługuje około 300.000 pasażerów rocznie (dla przykładu w 2000 r. były to zaledwie



Otwarcie Cargo

794 osoby). W 2009 r. lotnisko oferowało 12 stałych połączeń, m.in. do Austrii, Wielkiej Brytanii, Irlandii i Niemiec oraz 14 połączeń czarterowych, m.in. Turcji, Egiptu, Tunezji i Izraela.

Pod koniec 2009 r. rozpoczęła się budowa trzeciego terminala. W uroczystości wmurowaniu aktu erekcyjnego udział wzięli przedstawiciele władz wojewódzkich i samorządowych, przedstawiciele służb mundurowych, lokalni politycy i dziennikarze. Izbę Celną w Łodzi reprezentowali pani Iwona Giersztof - Czajka – Z-ca Dyrektora Izby oraz pan Bogusław Kędzia – Kierownik Oddziału Celnego – Port Lotniczy - Lublinek.

Nowy terminal będzie mógł obsłużyć około 2 000 000 pasażerów rocznie, pozwoli na równoczesną odprawę pasażerów 4 samolotów Boeing 737. W trzykondygnacyjnym budynku, obok przestrzeni dla pasażerów, znajdą się pomieszczenia centralnej sortowni bagażu, hale odpraw, pomieszczenia techniczne, garaże dla służb lotniska, pomieszczenia socjalne, biura z zapleczem oraz centrum monitoringu.

Anna Ludkowska
Rzecznik Prasowy
Izby Celnej w Łodzi

W opracowaniu materiału wykorzystano informacje zamieszczone na stronie internetowej Wikipedii oraz stronie Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta.

Przemyt na łódzkim lotnisku

Madonna zostanie w Polsce

Gipsowy odlew Madonny, pochodzący najprawdopodobniej z początku XX wieku, znaleziono w bagażu obywatelki Szwecji odlatującej ostatnio z łódzkiego lotniska im. Wł. Reymonta do Sztokholmu.

70. centymetrowy przedmiot ujrzeli na monitorze urządzenia rtg funkcjonariusze Straży Granicznej podczas wstępnej kontroli bezpieczeństwa rejestrowanego bagażu pechowej pasażerki. Celnicy, kontrolując szczegółowo torbę kobiety, stwierdzili, że próbowała ona bez odpowiednich dokumentów wywieźć z Polski gipsową figurę Matki Boskiej.

Na nic zdały się tłumaczenia pasażerki, że rzeźba to rodzinna pamiątka, gdyż trzeba pamiętać, iż zgodnie z przepisami Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wszystkie przedmioty starsze niż 55 lat nie mogą zostać wywiezione z Polski na stałe bez pozwolenia Ministra Kultury, bądź zaświadczenia konserwatora zabytków.

W myśl tych samych przepisów za wywóz z Polski bez pozwolenia przedmiotów mających znaczenie dla dziedzictwa kulturowego może grozić kara pozbawienia wolności od trzech miesięcydo lat pięciu oraz konfiskata zabytku.

Kobieta odleciała do Sztokholmu, a rzeźba została zatrzymana do dalszego postępowania. Obecnie trwa ustalanie wartości historycznej i zabytkowej figury, a policjanci z KWP sprawdzają, czy pochodzi ona z legalnego źródła.



Gipsowa figurka Madonny

Polscy celnicy na granicy Unii Europejskiej

Do Irlandii leciała z ... papierosami

Blisko 120 paczek papierosów zabezpieczyli na łódzkim lotnisku funkcjonariusze Izby Celnej w Łodzi oraz Straży Granicznej. I nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie oryginalne miejsce gdzie zostały znalezione...

W czasie kontroli bezpieczeństwa pasażerów odlatujących do Shannon, funkcjonariusze zauważyli u jednej z kobiet papierosy bez polskich znaków akcyzy. Kobieta wytypowana została do rewizji szczegółowej. Jak się okazało słusznie – kobieta ta była bowiem pooklejana paczkami z papierosami. Przy niej, a właściwie – na niej – znaleziono łącznie 117 paczek misternie przymocowanych taśmą klejącą do nóg oraz brzucha.

Papierosy zarekwirowano, a wobec 30-letniej łodzianki wszczęto postępowanie karno-skarbowe.

Rzecznik Prasowy
Izby Celnej w Łodzi
Anna Ludkowska





Pomysłowość przemytników nie zna granic

Gwiezdne wojny na Lublinku

W sierpniu 2009 r., hala przylotów łódzkiego portu lotniczego, na kilka godzin zyskała kosmiczną scenerię, rodem z „Gwiezdnych wojen".

A wszystko za sprawę przylotu do Polski aktorów odgrywających role głównych postaci kultowej sagi George'a Lucasa.

Przylot aktorów wywołał wielkie poruszenie wśród zapaleńców tego gatunku – LeParmentier to przecież słynny admirał Conan Antonio Motti z czwartej części sagi, Bulloch to legendarny Boba Fett w „Imperium kontratakuje" oraz w kolejnej części - „Powrocie Jedi".

Nic więc dziwnego, że na aktorów czekali ich fani. Część z nich, specjalnie na tę okazję, przebrała się za postaci z filmu.

Aktorzy wydawali się bardzo poruszeni polską gościnnością, chętnie pozowali do fotografii i rozdawali autografy.

Wspólne zdjęcia z bohaterami, z bardziej lub mniej zamierzchłej przeszłości, będą miłą pamiątką spotkania także dla funkcjonariuszy służb lotniskowych.

Rzecznik Prasowy Izby Celnej w Łodzi
Anna Ludkowska



Richard LeParmentier i Jeremy Bulloch przybyli do Łodzi, by obecnością swą uświetnić 24. festiwal miłośników fantasy „Polcon"

Port Lotniczy Kielce – Masłów

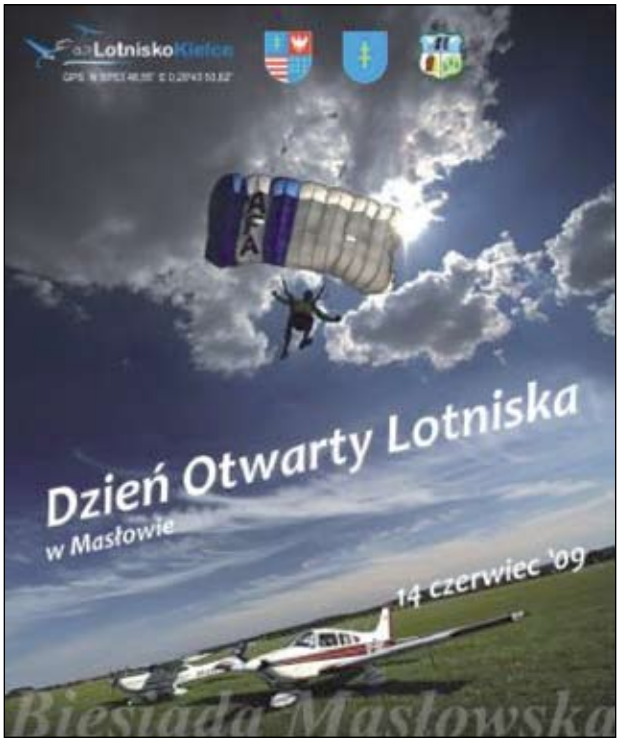
Dni Otwarte Lotniska w Masłowie.

Wiesława Dróżdż
b.Rzecznik Prasowy
Izby Celnej w Kielcach

Świętokrzyska Służba Celna wzięła udział w Dniach Otwartych Lotniska w Masłowie koło Kielc. Goście imprezy oprócz wielu atrakcji przygotowanych przez organizatorów mieli okazję obejrzeć pokaz pracy celniczego psa oraz przedmioty wykonane z zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt.

Mieszkańcy Kielc i Okolic, podobnie jak w 1937 roku, podczas uroczystego otwarcia lotniska zjechali do Masłowa, aby uczcić tym razem kolejną rocznicę jego powstania. Pokazy spadochroniarzy, loty widokowe nad pięknymi i najstarszymi w Europie Górami Świętokrzyskimi, konkursy dla małych i dużych…

Również nasze stoisko z przedmiotami wykonanymi z zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt cieszyło się niezmiennym powodzeniem wśród mieszkańców i władz powiatu kieleckiego. O szczegóły dotyczące Cites dopytywał wicemarszałek Województwa Świętokrzyskiego Pan Zdzisław Wrzałka, który marzy o podróżach po Ameryce Łacińskiej i jeśli tylko tam dotrze na pewno nie kupi pamiątki wykonanej z zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt. Podobnie zadeklarował Prezes Lotniska Masłów Pan Janusz Marszycki Obecność i prezentacje świętokrzyskiej Służby Celnej cieszą się szerokim zainteresowaniem uczestników imprez plenerowych, a my mamy nadzieję, że w ten miły sposób przybliżamy mieszkańcom naszego regionu, współczesne celnicze zadania i kształtujemy pozytywny wizerunek naszej służby.





Funkcjonariusze celni, policjanci i funkcjonariusze Straży Granicznej zaprezentowali swoje psy i sprzęt do dokonywania kontroli

Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice Airport w Pyrzowicach

Niejednokrotnie w Porcie Lotniczym w Pyrzowicach widujemy grupy pasażerów w mundurach. Wyróżniają się zdyscyplinowaniem, cierpliwością i zorganizowaniem. Polscy żołnierze – chłopcy służący w kontyngentach zagranicznych, mogą być dla innych podróżnych w tym zakresie wzorcem. Przyznać należy, że wszystkie służby portu starają się odwdzięczyć im w toku sprawowanych zadań tym samym. Specyfika odpraw jednostek wojskowych wymusiła konieczność ścisłego współdziałania Straży Granicznej, Służby Celnej i żandarmerii. W celu usprawnienia obsługi ludzi, sprzętu, wyposażenia indywidualnego, służby kontrolne lotniska opracowały wspólną procedurę skoordynowanej współpracy w tym zakresie. Instrukcja daje każdej ze służb możliwość wykonywania statutowych zadań w sposób profesjonalny, szybki i dyskretny. Inną Inicjatywą realizowaną przez funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz Służby Celnej jest przeprowadzanie szkoleń wśród uczestników przyszłych kontyngentów, dotyczące obowiązków celnych i kontroli granicznej. Nasze podejście do tej tematyki niejednokrotnie były wysoko oceniane przez samych żołnierzy. Adresatami podziękowań ze strony żołnierzy są wszyscy funkcjonariusze Oddziału Celnego zaangażowani w odprawę. Oznaki sympatii, które otrzymujemy od tych którzy służą narażając swe życie, mają dla nas wagę szczególną Nie dziwi też fakt, że Pyrzowice coraz częściej są wybierane przez dowództwo do załadunków i wyładunków ludzi i sprzętu wojskowego. Funkcjonariusze Oddziału Celnego w Pyrzowicach są ostatnimi, którzy żegnają ich, życząc powodzenia i powrotu oraz pierwszymi, którzy witają ich na rodzimej ziemi...

Sławomir Musiał
Kierownik Oddziału Celnego w Pyrzowicach



Port lotniczy w Katowicach

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy

Praca celników w porcie Lotniczym w Bydgoszczy

Na terenie właściwości Izby Celnej w Toruniu znajduje się Port Lotniczy. Nowoczesny terminal pasażerski oddany do użytku 1 maja 2004 roku znajduje się w Bydgoszczy przy ul. Jana Pawła II. W budynku terminala siedzibę mają obok innych służb, funkcjonariusze Wydziału Zwalczania Przestępczości Izby Celnej w Toruniu - Referatu Grupa Mobilna w Bydgoszczy. W ramach Referatu Grupa Mobilna w Bydgoszczy został wyodrębniony Zespół zajmujący się kontrolą ruchu pasażerskiego oraz bagażowego w Porcie Lotniczym, w skład którego wchodzi między innymi przewodnik wraz z psem służbowym przeszkolonym do wykrywania środków odurzających i psychotropowych. Funkcjonariusze wyposażeni są również w wysokiej klasy sprzęt do kontroli, w tym w mobilne urządzenie do prześwietlania bagażu.

Obecnie Port Lotniczy w Bydgoszczy ma stałe połączenie głównie z krajami UE takimi jak: Wielka Brytania, Niemcy oraz Irlandia, a w okresie letnim połączenia czarterowe do Egiptu, Tunezji oraz Turcji a także ruch krajowy.

Do zadań funkcjonariuszy należy między innymi przeprowadzanie rewizji osobistych oraz dokonywanie manualnych kontroli bagażu podręcznego oraz rejestrowanego. Prowadząc czynności kontrolne naszym funkcjonariuszom udało się m.in.: zapobiec wywiezienia z kraju dóbr kultury, w tym monet, sprzętu fotograficznego, zestawu srebrnych łyżek. Podczas kontroli osobistych oraz manualnych bagażu u pasażerów odlatujących do Wielkiej Brytanii ujawniono narkotyki oraz duże ilości sterydów anabolicznych. Najczęściej w wywozie spotykane są papierosy bez polskich znaków skarbowych. W przypadku lotów czarterowych najczęściej funkcjonariusze ujawniają towary znajdujące się na liście Konwencji Waszyngtońskiej (CITES) o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem.

W porcie lotniczym odpraw pasażerów dokonują funkcjonariusze II Oddziału Celnego w Bydgoszczy. Wielu z nich spotkało się z bardziej lub mniej miłymi zdarzeniami podczas służby. Starają się jednak pamiętać tylko te sympatyczne spotkania z pasażerami.

Mariusz Rogalski, w lutym 2009 r., miał przyjemność odprawiać przylatujące do Bydgoszczy na meeting lekkoatletyczny Pedro's Cup, gwiazdy światowego formatu w lekkiej atletyce, m.in. Jelenę Isinbajewą i Siergieja Bubkę. Kontakt z nimi wspomina jako bardzo sympatyczny i przyjazny, zarówno w trakcie odprawy, jak i po niej, kiedy bez żadnych problemów zgodzili się na wspólne zdjęcia.

Port Lotniczy w Bydgoszczy cały czas znajduje się w fazie rozwoju i zdobywania nowych połączeń, biorąc więc ten fakt pod uwagę można stwierdzić że naszym funkcjonariuszom nie zabraknie możliwości do kontroli i kolejnych sukcesów.

Joanna Dąbrowska
Wydział Zwalczania Przestępczości
Izby Celnej w Toruniu
Grupa Mobilna w Bydgoszczy



Mariusz Rogalski ze słynnym tyczkarzem Siergiejem Bubką



Na płycie portu lotniczego w Bydgoszczy miał swój przystanek sterowiec Allegro. Maszyna o długości 60 m i ważąca 6,5 tony

Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Pomimo, iż kryzys gospodarczy w znacznym stopniu oddziaływał na wyniki osiągane przez przewoźników lotniczych, a tym samym na kondycje portów lotniczych, gdańskie lotnisko ma powody do satysfakcji. W porównaniu do stycznia 2009 r. w obecnym roku odnotowano wzrost o 11,8 % obsłużonych podróżnych. Rok 2009 zakończono podobnie jak rekordowy rok 2008 ilością blisko 2 000 000 pasażerów. Należy się spodziewać, że obecna dynamika wzrostu pozostanie utrzymana uwzględniając inaugurację nowych połączeń lotniczych na przełomie roku i zapowiadanych na najbliższe miesiące.

Historia i infrastruktura

Historia lotnictwa cywilnego w Gdańsku sięga już 100 lat , od początku istnienia do lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku Port Lotniczy umiejscowiony był w dzielnicy Wrzeszcz. W obecnej lokalizacji zbudowany jako pierwszy w Polsce od podstaw z przeznaczeniem cywilnym, oddany został do użytku 2 maja 1974 roku. W roku 1997 zbudowano nowy, obecny terminal pasażerski, a w roku 2004 portowi nadano imię pierwszego przywódcy Solidarności. Port Lotniczy w Gdańsku posiada dwa odrębne terminale: pasażerski oraz cargo. W sierpniu 2008 roku otwarto pierwszy w Polsce Terminal Miasto, służący wcześniejszej i wygodniejszej odprawie i obsłudze podróżnego w centrum miasta.

Zarówno w kontekście Euro 2012, ale przede wszystkim w długofalowej perspektywie, dającej możliwość obsługi na wysokich standardach siedmiu milionów pasażerów rocznie podjęto decyzje dot. realizacji procesu inwestycyjnego. Aktualnie wdrażane są prace budowlane nowego terminala pasażerskiego T2, dodatkowej płyty postojowej i drogi kołowania, planowana jest dobudowa biurowca administracyjnego m.in. z przeznaczeniem dla Służby Celnej.

Ruch osobowy i towarowy

Port Lotniczy Gdańsk posiada pas startowy asfaltobetonowy o długości 2800 m. Jest lotniskiem zapasowym dla warszawskiego Okęcia. Pierwszy milion pasażerów odprawionych w ciągu roku gdańskie lotnisko odnotowało w roku



Port lotniczy w 2012 roku – wizualizacja



Kolejna "nielegalna" pamiątka z wakacji



Wśród gości - Dalajlama XIV

2006. W roku 2009, odnotowano obsługę 1 910 670 podróżnych, 4017 ton przesyłek cargo oraz blisko 30 000 operacji lotniczych.

Port lotniczy w Gdańsku obsługuje rejsy przewoźników:

a) tradycyjnych:

- LOT: do Frankfurtu, Monachium i Warszawy (w tym połączenia tranzytowe),
- SAS: do Kopenhagi i Oslo,
- Lufthansa: do Monachium, Frankfurtu, Duesseldorfu;

b) przewoźników niskokosztowych:

- Wizzair: do Cork, Sztokholmu, Dortmundu, Goeteborga, Glasgow, Coventry, Oslo, Londynu, Kolonii / Bonn, Rzymu, Malmoe, Liverpool, Lubeki, Mediolanu / Bergamo, Eindhoven,
- Ryanair: do Londynu , Dublina, Birmingham, Frankfurtu, Alicante, Hamburga, Duesseldorfu, Glasgow i Liverpool,
- Jetair: do Krakowa i Poznania oraz Airberlin do Berlina;

c) loty czarterowe do Egiptu, Grecji, Tunezji, Turcji, Bułgarii oraz Izraela;

d) loty General Aviation.

Służba Celna

W strukturze Oddziału Celnego Port Lotniczy Gdańsk Rębiechowo znajdują się Referat Zgłoszeń Celnych, Sekcja kontroli osób oraz Sekcja przeznaczeń celnych. Funkcjonariusze w aktualnym stanie trzydziestu siedmiu osób realizują statutowe zadania Służby Celnej z uwzględnieniem specyfiki ruchu lotniczego, zarówno w zakresie obsługi przesyłek towarowych cargo jak też odprawy podróżnych.

Charakterystyczną cechą sprawowanej kontroli tego rodzaju ruchu osób i towarów są szeroko rozumiane zagadnienia z zakresu ograniczeń pozataryfowych.

Na tej płaszczyźnie funkcjonariusze dokonują ujawnień naruszenia przepisów praw własności intelektualnej – 18 w roku 2009, Konwencji Waszyngtońskiej CITES i ustawy o ochronie przyrody - 49 w roku 2009, ustawy prawo farmaceutyczne – 10 w roku 2009, wszczynają postępowania mandatowe – 24 w roku 2009 oraz dokonują zatrzymań zakazanych do obrotu produktów pochodzenia zwierzęcego – 46 w 2009 roku. W zakresie obsługi zgłoszeń celnych w roku 2009 przyjęto łącznie 24237 zgłoszeń.

Specyfika lokalna

Ze względów na położenie geograficzne oraz uwarunkowania polityczno społeczne i kulturalne lotnisko w Gdańsku często gości podróżnych – VIP-ów z różnych dziedzin szeroko rozumianego życia publicznego, począwszy od swojego patrona, poprzez najważniejszych polityków światowego formatu, po gwiazdy filmu, muzyki i estrady.

W dniu 1 września 2009 r. gdański Port Lotniczy przeżył prawdziwy „najazd" polityków z pierwszych stron gazet. Związane to było z odbywającymi się na Westerplatte obchodami 70 rocznicy wybuchu II Wojny Światowej.

Opracowali: Ryszard Mnichowski
Marek Wojciechowski
Grzegorz Radtke
Oddział Celny Port Lotniczy
Gdańsk-Rębiechowo

Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika

Wrocławski Port Lotniczy wczoraj, dziś i jutro

Wrocławski Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika położony jest w południowo – zachodniej części Wrocławia w Strachowicach oddalonych od centrum miasta o 12 kilometrów. Pierwsze wzmianki historyczne o tej miejscowości datuje się na rok 1305. Z najstarszych zapisów wiadomo także, że w 1305 roku był tu dwór i folwark. W 1345 roku kroniki wymieniają Zygfryda z Żarowa jako właściciela części wsi. Jednak początki lotnictwa cywilnego w przedwojennym Wrocławiu są związane zupełnie z innym miejscem. Jest to oddalone od Strachowic o 6 kilometrów osiedle Gądów Mały, na którym już 1910 r. znajdowało się lotnisko trawiaste, i które w takiej formie przetrwało do 1978 r. Obecnie stoją tu bloki, a Osiedle Kosmonautów jest noclegownią dla 40 tysięcy wrocławian. Przedwojenny Wrocław miał 14 połączeń międzynarodowych, a do dziś zachował się z tamtych lat jedynie budynek ówczesnego portu. Strachowice zaczęto kojarzyć z lotnictwem dopiero od roku 1938, kiedy powstało tu lotnisko wojskowe. Stąd startowały m.in. samoloty Luftwaffe, które atakowały Polskę. W historię powojenną wpisuje się stacjonujący tu 11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego im. B. Orlińskiego. W roku 1951 wybudowano na jego potrzeby betonowy pas o długości 2500 metrów, który był sporadycznie udostępniany na potrzeby lotnictwa cywilnego.

Współczesne lata dziewięćdziesiąte to ożywienie gospodarcze i otwarcie naszego regionu na świat. I tak w roku 1992 pojawiają się na wrocławskim lotnisku pierwsze zagraniczne samoloty. Jeżeli dwa baraki można nazwać portem lotniczym, to od tego momentu możemy śmiało mówić o zalążkach Oddziału Celnego. Do odpraw podróżnych odlatujących i przylatujących z zagranicy początkowo na czas lądowania i startów, funkcjonariuszy celnych delegował naczelnik ówczesnego Oddziału Celnego I przy ulicy Kamiennej we Wrocławiu.

W styczniu 1993 roku ku wielkiej radości wrocławian i mieszkańców Dolnego Śląska następuje uruchomienie pierwszego połączenia międzynarodowego Wrocław – Frankfurt nad Menem. W ślad za tym w styczniu 1993 roku ówczesny Dyrektor Urzędu Celnego Romuald Brykman podejmuje historyczną decyzję o powołaniu Oddziału Celnego Port Lotniczy Wrocław-Strachowice. Naczelnikiem nowej jednostki zostaje Jerzy Jaroszewski, który stanowisko to piastuje do dnia dzisiejszego. Stan osobowy nowoutworzonej komórki wynosił wtedy 12 osób, które wykonywały zadania związane zarówno z kontrolą celną ruchu osobowego, jak i towarowego. W początkowej fazie funkcjonowania biuro Oddziału Celnego Port Lotniczy znajdowało się we wspomnianych barakach. I tak obok celników pod jednym dachem pracowała obsługa naziemna i władze lotniska. Ale dzięki temu panująca



Lotnisko w przedwojennym Wrocławiu



rodzinna atmosfera i przyjaźnie zawarte wówczas procentują dobrą współpracą po dziś dzień. Do dziś dobrze pamiętamy jak do odpraw celnych podróżnych na czas kontroli celnej pasażerów lub ładowania międzynarodowych statków powietrznych, celnicy przemierzali płytę lotniska czerwonym Fiatem 126p. Stan obsady kadrowej Oddziału z czasem zmieniał się i osiągnął wówczas 25 osób. Ponieważ Dolny Śląsk jest jednym z najszybciej rozwijających się w Polsce regionów, a w rejonie Portu Lotniczego przecinają się ważne trasy przelotowe, m.in. autostrada A-4 oraz drogi krajowe łączące je z dużymi portami lotniczymi we Frankfurcie, Monachium, Lipsku, Wiedniu czy Pradze, już w styczniu 1997 na skutek odnotowywania intensyfikacji ruchu międzynarodowego uruchomione zostaje kolejne połączenie Wrocław – Düsseldorf, a maju tego roku następuje otwarcie nowej Hali Odlotów Międzynarodowych.

Niewątpliwie wrocławskie lotnisko jest wizytówką Wrocławia i całego regionu. Walory Dolnego Śląska doceniają nie tylko turyści, ale inwestujące u nas liczne zagraniczne firmy. Stolica Dolnego Śląska to również jedno z największych centrów akademickich i kulturalnych. **Dzień 31 maja 1997 roku to historyczna data, która na zawsze pozostanie w pamięci wrocławian. W tym dniu Ojciec Święty Jan Paweł II wylądował na wrocławskim lotnisku i z tego miejsca rozpoczął V pielgrzymkę do Polski i 46 Światowy Kongres Eucharystyczny.** Odwiedzający dziś Port Lotniczy mogą w kaplicy zobaczyć uświetniającą to wydarzenie tablice pamiątkową i historyczne zdjęcia.

W maju 1999 oddany zostaje do użytku długo oczekiwany terminal Cargo, co niesie za sobą poprawę warunków



Ważni goście na lotnisku im. Mikołaja Kopernika – Jan Paweł II, kanclerz Schroeder, minister Fischer

lokalowych pracujących na lotnisku funkcjonariuszy. W listopadzie następuje otwarcie nowego połączenia Wrocław – Monachium oraz zmodernizowanie Hali Przylotów Międzynarodowych. W lutym 2001 kroniki lotniska notują otwarcie nowej wieży kontroli lotów oraz ku uciesze podróżnych otwarcie strefy wolnocłowej w hali odlotów międzynarodowych.

W maju roku 2003 oczy całej Unii Europejskiej i świata zwracają się w stronę Wrocławia, dokąd przylatują prezydenci: Polski – Aleksander Kwaśniewski, Francji – Jacques Chirac oraz Niemiec – Gerhard Schröder, na szczyt Trójkąta Weimarskiego.

Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej następuje zniesienie granic celnych wewnętrznych. Funkcjonariusze Oddział Celny Port Lotniczy Wrocław-Strachowice od 1 maja 2004 r. strzegą interesów fiskalnych Unii Europejskiej oraz bezpieczeństwa jej obywateli. Dlatego swoją siedzibę od 2005 roku ma na terenie Portu Lotniczego również Graniczny Referat Zwalczania Przestępczości podlegający pod Wydział Zwalczania Przestępczości Izby Celnej we Wrocławiu. Jako lotnicze przejście graniczne RP strukturalnie Oddział Celny zostaje podzielony na dwa referaty: Referat Kontroli Osób i Referat Zgłoszeń Celnych i Procedur Uproszczonych, a jego obsada kadrowa wynosi 43 – 53 funkcjonariuszy. Tak wprowadzona struktura wewnętrzna przetrwała do dnia 30 listopada 2009 roku, czyli do dnia wprowadzenia nowej ustawy o Służbie Celnej. Obecnie trwają przygotowywania do podziału na dwie niezależne jednostki do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego.

W kolejnych latach wrocławski Port Lotniczy staje się bazą logistyczną dla misji pokojowych Polskich Sił Zbrojnych. Położenie lotniska w sąsiedztwie dróg dojazdowych oraz zaplecze techniczne powodują, że to stąd wyruszają samoloty z polskimi żołnierzami. Ponadto lotnisko staje się portem przeładunkowym dla koncernów o renomie światowej, które obrały Wrocław i okoliczne powiaty jako siedziby swoich fabryk [LG, Toyota, Volkswagen].

W grudniu 2006 wrocławski Port Lotniczy we Wrocławiu otrzymuje nazwę Mikołaj Kopernika i zostaje rozstrzygnięty konkurs na nowe logo. Rok 2006 to również czas, gdy następuje gwałtowny wzrost obsłużonych podróżnych sięgający pułapu większego o 100% względem roku 2005. Zostaje też przekroczona magiczna liczba 1 mln odprawionych pasażerów.

W związku z wejściem Polski do strefy Schengen i zniesieniem kontroli granicznej od 30 kwietnia 2008 roku wrocławski Port Lotniczy jako jedyny w kraju uruchamia wybudowany od podstaw terminal Non-Schengen. Dla celników oznacza to konieczność obsadzenia stanowisk na nowych ciągach odprawowych. Pisząc na temat oddziału celnego na wrocławskim lotnisku i rozbudowie lotniska nie można nie wspomnieć o budowie nowego terminala w kontekście przygotowań do EURO 2012. Służba Celna RP, mając przed sobą tak prestiżowe wyzwanie, przygotowuje się na obsługę tak wielkiej imprezy już od dwóch lat. Już w roku 2008 powołany został przy Ministerstwie Finansów Zespół ds. EURO 2012, na czele którego stanął Pełnomocnik Szefa SC ds. Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Pan Tadeusz Senda. Od tego czasu odbyło się już szereg spotkań roboczych wspomnianego Zespołu, mających na celu jak najlepsze przygotowanie administracji celnej do obsługi tak prestiżowego wydarzenia. Ostatnie z nich, pod przewodnictwem Szefa Zespołu odbyło się we Wrocławiu. Tematem spotkania było omówienie stanu dzisiejszego przygotowań Zespołu oraz określenie zadań na najbliższe tygodnie. W trakcie spotkania wymieniono doświadczenia z kolegami niemieckiej administracji celnej z Berlina, którzy w roku 2006 obsługiwali Mistrzostwa Świata w Piłce Nożnej a obecnie planują organizację pracy i technologię odpraw w budowanym porcie Berlin-Brandenburg-International. Wiosną 2010 nastąpi



Kolejny kontyngent polskich żołnierzy odlatuje na misję



Podkomisarz Celny Dariusz Kołodziej – Kierownik Zmiany Sekcji Kontroli Osób UC Port Lotniczy we Wrocławiu

zakończenie budowy wrocławskiego i berlińskiego portu. Będzie to kolejna okazja do porównania wdrożonych rozwiązań.

Oprócz prac w ramach Zespołu ds. Organizacji przez Służbę Celną EURO 2012, Kierownik OC bierze również udział w pracach zespołów powołanych przez Wojewodę Dolnośląskiego oraz przez Prezesa Portu Lotniczego. Ponadto mocą polecenia Kierownika OC Port Lotniczy Jerzego Jaroszewskiego utworzono w oddziale wewnętrzny Zespół, który zajmuje się wdrażaniem rozwiązań wypracowanych przez poszczególne Zespoły na niwie oddziału.

Obecny terminal liczy 8861 m^2 powierzchni, a roczna przepustowość zamyka się liczbą 1,5 mln pasażerów, którzy są odprawiani na 16 stanowiskach check-in w 6 gate-ach, co innymi słowy umożliwia odprawę 1260 pasażerów na godzinę w przylocie oraz 840 pasażerów na godzinę w odlocie.

Mając na uwadze ciągły wzrost liczby odprawianych pasażerów, władze portu dostrzegły silną potrzebę rozbudowy Portu Lotniczego Wrocław – Strachowice i poprawy jego infrastruktury. Pierwsze istotne prace wstępne zostały zaawizowane w maju roku 2005. Wówczas to poszczególne podmioty działające dotychczas w porcie lotniczym zostały poproszone o wypowiedzenie się w kwestii własnych potrzeb i standardów przewidzianych dla obsługi pasażerów, szacowanych we wstępnej fazie na liczbę ok. 2 mln. W ślad za tym rozpoczęła się żmudna praca projektowa, wyjazdy rekonesansowe i opisy, w czym brali aktywny udział m.in. i przedstawiciele Służby Celnej RP. Władze portu zorganizowały wyjazdy do Dusseldorfu, Cork i Wiednia, celem dokonania analizy istniejącej tam infrastruktury i wykorzystania tamtejszych doświadczeń na potrzeby inwestycji wrocławskiej. Po wytężonych przygotowaniach i określeniu wszystkich potrzeb, w roku 2006 rozstrzygnięto koncepcję architektoniczną nowego terminala, którą przedstawiła firma JSK Architekci Sp. Z o.o. Przedstawiony projekt swoim zamysłem i funkcjonalnością przypominał rozwiązania zastosowane w porcie lotniczym w Dusseldorfie, a jego podstawowe cechy charakteryzowały go jako przeszkloną bryłę z dużymi powierzchniami, utworzonymi przez następujące po sobie segmenty. Przejrzysta, a jednocześnie dynamiczna bryła obiektu przykryta lekkim, falującym dachem podkreśla lekkość formy i symbolizuje ruch ptaków w locie. Taka koncepcja umożliwia dalszy rozwój terminala, w każdym momencie, poprzez dostawienie kolejnych modułów. Początkowo terminal przewidziany był na przepustowość obliczoną na 2 mln, co bardzo szybko zdezaktualizowało się i wymusiło konieczność budowy terminala w I etapie umożliwiającego obsługę 3,5 mln pasażerów rocznie, z maksymalną możliwością dobudowy kolejnych modułów sięgającą ilości 8 mln pasażerów.

Po określeniu głównych założeń i potrzeb nowego terminala rozpoczął się ciężki etap wielostronnych uzgodnień w zakresie powierzchni biurowych, socjalnych, magazynowych oraz infrastruktury teleinformatycznej. Ten czas to również etap dla Służby Celnej, w którym należało określić technologię odpraw dopasowaną do głównej koncepcji portu i ciągów odprawowych, miejsca odpraw i kontroli celnej oraz potrzeby etatowe. Po wielomiesięcznych ustaleniach i trudnych rozmowach z inwestorem, opracowana w marcu technologia odpraw została zaakceptowana przez Ministerstwo Finansów i dopuszczona pod względem celnym do realizacji. Zgodnie z zatwierdzonymi projektami obsada kadrowa w nowym terminalu ma wzrosnąć do 111 osób. Podana liczba nie uwzględnia działających paralelnie w porcie struktur zwalczania przestępczości celnej. W trakcie finalnych ustaleń, w dniu 12 marca 2009r. tut. OC wizytował Szef Służby Celnej, Minister Jacek Kapica, któremu pokrótce zostały przedstawione założenia projektu oraz stan przygotowań i ustaleń. Przedłożone dokumenty oraz koncepcja funkcjonowania OC w nowych ramach organizacyjnych spotkała się z pełną akceptacją Szefa Służby Celnej.

Całkowity koszt inwestycji to kwota ponad 298 mln PLN. Dzięki nowemu terminalowi całkowita przepustowość Portu Lotniczego we Wrocławiu wynosić będzie 2700 pax/h w przylocie oraz 2940 pax/h w odlocie. Jeżeli przyjąć, że wymogi UEFA zakładają przepustowość 1950 pax/h, to można z czystym sumieniem stwierdzić, że Wrocławski Port Lotniczy będzie dobrze przygotowany do obsługi imprezy Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Nowy terminal będzie liczył 38.666,48 m^2 a jego kubatura wynosić będzie 330.000 m^3. Będzie on oddany do użytku 30 marca 2011 roku. Dodajmy, że wraz z budową terminala prowadzone są inne inwestycje. Poszerzana jest droga kołowania, zwiększa się powierzchnię płyt postojowych oraz drogi szybkiego zjazdu, poszerza się drogi dojazdowe do lotniska, oraz buduje się we Wrocławiu obwodnicę i stadion. Pierwszy pasażer w nowym terminalu ma zostać odprawiony w dniu 1 stycznia 2012 roku.

Aleksandra Pokora
Rzecznik Prasowy Izby Celnej we Wrocławiu
Dariusz Kołodziej
OC Port Lotniczy we Wrocławiu



Budowa nowego lotniczego terminalu

Port Lotniczy Poznań-Ławica im. Henryka Wieniawskiego

Lotnisko „Ławica" – wczoraj i dziś

Port Lotniczy Poznań-Ławica to najstarsze z obecnie funkcjonujących lotnisk w Polsce. Zbudowali je niemieccy zaborcy w 1913 roku. Nie nacieszyli się nim zbyt długo, gdyż 6 stycznia 1919 roku w wyniku brawurowej akcji Powstańców Wielkopolskich, lotnisko trafiło w polskie ręce. Zdobyte na lotnisku samoloty dały początek polskim siłom lotniczym. Jedną z pierwszych akcji powstańczego lotnictwa był odwetowy nalot na lotnisko we Frankfurcie nad Odrą.

W 65 rocznicę tamtych wydarzeń na skwerze przed lotniskiem odsłonięto obelisk poświęcony bohaterom 6 stycznia 1919 roku, przypominający też osiągnięcia poznańskiego lotnictwa z okresu międzywojennego i po drugiej wojnie światowej.

Pierwsze loty pasażerskie miały miejsce w dniu 10 maja 1921. Z lotniska wystartowały wówczas samoloty do Warszawy i Gdańska.

Po II Wojnie Światowej Ławica straciła na znaczeniu. Obsługiwała ona wówczas wyłącznie loty krajowe oraz pełniła rolę lotniska zapasowego dla Okęcia.

Dobre czasy nastały w latach dziewięćdziesiątych. W dniu 28 marca 1993 r. uruchomiono pierwsze połączenie zagraniczne – z Dusseldorfem. Od tego momentu nastąpił dynamiczny rozwój lotniska, uruchomiono szereg połączeń międzynarodowych i krajowych, a także otwarto nowy terminal (4 listopada 2001 r.) umożliwiający obsługę ponad miliona (w 2008 r. – 1.274.679 pasażerów) osób rocznie. Od 29 października 2006 r. port ma patrona - Henryka Wieniawskiego.

Obecnie Ławica obsługuje rejsowe loty krajowe do Warszawy, Krakowa i Gdańska oraz połączenia międzynarodowe do Frankfurtu nad Menem, Monachium, Alicante, Girony, Reus, Londynu, Bristolu, Edynburga, Dublina, Liverpoolu, Mediolanu, Kopenhagi, Burgas, Cork, Doncaster, Dortmundu, Rzymu, Paryża, Oslo i Sztokholmu. Ogromne znaczenie dla lotniska ma obsługa lotów charterowych (Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Egipt, Grecja, Hiszpania, Maroko, Portugalia, Tunezja, Turcja i Włochy).

Ekspansywny rozwój portu nie pozostał bez wpływu na funkcjonowanie administracji celnej na Ławicy. Do października 1991 r. funkcjonariusze Urzędu Celnego w Poznaniu nie mieli stałej siedziby na lotnisku, gdyż ich obecność, z przyczyn wyżej opisanych, była konieczna jedynie w sporadycznych przypadkach. Zarządzeniem Prezesa Głównego Urzędu Ceł z dnia 31 października 1991 r. powołano Posterunek Celny Poznań-Ławica, który następnie przekształcono w Oddział Celny (26 maja 1995 r.)

Początki były skromne, załoga posterunku kierowanego przez Andrzeja Majchrzaka liczyła cztery osoby. W kolejnych latach obsada kadrowa była systematycznie zwiększana – dzisiaj



Stary terminal. Widok od strony płyty postojowej 1991 r. „Na podniebnych szlakach. Port lotniczy Poznań-Ławica. Tradycja i współczesność", A.Zarzycki, Wydawnictwo UNI-DRUK, Poznań 2001



Nowy terminal pasażerski (archiwum Portu Lotniczego Poznań-Ławica)



Pierwsza obsada posterunku, od prawej: kierownik Andrzej Majchrzak, Katarzyna Mischke, Sławomir Klawitter, 1993 r.



Terminal Cargo

w oddziale jest zatrudnionych 29 osób. Wielokrotnie wzrosła też powierzchnia pomieszczeń oddanych do dyspozycji funkcjonariuszy celnych. W 1991 r. zajmowaliśmy 15,4 m^2, w latach 1993-1996 - 32,5 m^2, od 1997 do 2001 r. - 286,0 m^2. Obecnie, po przeprowadzce do nowego Termiala Pasażerskiego (4 listopada 2001 r.) pomieszczenia Oddziału, łącznie z cargo zajmują 959,6 m^2 .

Po Andrzeju Majchrzaku placówką kierowali kolejno: Jarosław Danieluk, Andrzej Ciemniecki, Jarosław Karski, Janusz Siwek, Marek Molski, Dariusz Kucharski, a obecnie, od lutego 2007 r. - Tomasz Zając.

Strukturę Oddziału określono w Regulaminie Organizacyjnym Urzędu Celnego w Poznaniu . W jej ramach funkcjonują: Jednoosobowe Stanowisko Pracy ds Ogólnych, Sekcja Kontroli Zgłoszeń Celnych, Sekcja Kontroli Osób oraz Sekcja Przeznaczeń Celnych.

Sekcja Kontroli Zgłoszeń Celnych, w której jest zatrudnionych 7 funkcjonariuszy ma za zadanie nadzór nad obrotem towarowym z zagranicą w ruchu lotniczym Cargo oraz nad przesyłkami przewożonych transportem kombinowanym w ramach transportu lotniczego.

Sekcja Kontroli Osób ma za zadanie obsługę ruchu pasażerskiego. Jest w niej zatrudnionych 18 funkcjonariuszy a praca odbywa się w systemie zmianowym/24h. Bezpośredni nadzór nad pełnieniem służby w Sekcji kontroli osób sprawuje czterech kierowników zmian.

Ze względu na specyfikę portu lotniczego, która polega głównie na obsłudze ruchu osobowego (charterowego/turystycznego), charakterystycznymi wykryciami dla tutejszego oddziału są pamiątki przywożone z zagranicznych wojaży. Najliczniejsze ujawnienia dotyczą prób nielegalnego wprowadzenia na obszar Wspólnoty okazów CITES (najczęściej są to fragmenty rafy koralowej) towarów naruszających prawa własności intelektualnej i handlowej oraz anabolików.

Z uwagi na fakt, iż Poznań znalazł się wśród miast gospodarzy EURO 2012, port jest nieustannie przygotowywany do obsługi tej największej w dziejach miasta imprezy i obsługi pasażerów w ilości około 3-3,5 miliona rocznie. Obecna deklarowana przepustowość to maksymalnie 1 400pax/1h. (w przylocie 900/h + odlot 500).

W marcu zeszłego roku, w ramach przystosowania portu do wymogów Układu Schengen, została oddana do użytkowania nowa, rozbudowana część terminala pasażerskiego natomiast w najbliższym czasie ma być rozbudowana płyta postojowa, wyremontowany i jednocześnie wydłużony pas startowy oraz zbudowana droga kołowania równoległa do pasa startowego.

W przypadku zrealizowania wszystkich zaplanowanych inwestycji deklarowana maksymalna przepustowość to 25 000 pax/10h (przy przepustowości wymaganej przez UEFA – 20 000 pax/10h). Jednocześnie przepustowość godzinowa w 2012r. będzie wynosić 3 000 pax/h (w przylocie 1 900/h + odlot 1 100).

Cezary Kosman
Rzecznik Prasowy Izby Celnej
w Poznaniu



Tomasz Zając, kierownik OC Ławica



Terminal pasażerski, zielona linia



W 2008r. zatrzymano pasażera przylatującego z Florydy. W jego bagażu znaleziono 14 spreparowanych głów aligatorów



W 2009 r. w bagażach pasażerów korzystających głównie z lotów czarterowych wykryto m.in. 11 muszli skrzydelnika olbrzymiego oraz 30 kg koralowców

Na Ławicy piętnaście lat minęło jak jeden dzień

Dossier: Tomasz Szyburski
W administracji celnej: od 1991 r.
W tym w Oddziale Celnym PL Poznań-Ławica: od 1995 r.
Stanowisko: kierownik zmiany

Nazywam się Tomasz Szyburski i od 15 lat jestem kierownikiem zmiany w Oddziale Celnym na lotnisku Ławica w Poznaniu. Z obecnego składu „załogi" oddziału tylko jedna osoba ma dłuższy staż na lotnisku ode mnie, można więc powiedzieć, że jestem viceseniorem.

Dzień, w którym rozpocząłem służbę na lotnisku (wcześniej przez 4 lata pracowałem w „operacyjnym") pamiętam jakby było to wczoraj. Obsada oddziału liczyła wówczas 8 osób (dziś 29 etatów), a ruch osobowy (w szczególności) i towarowy był znikomy w porównaniu z dniem dzisiejszym. Zresztą nic dziwnego biorąc pod uwagę, że funkcjonowało wtedy zaledwie kilka stałych międzynarodowych połączeń, głównie z Niemcami, a loty charterowe były w powijakach. Były to też pierwsze lata działalności cargo, gdzie mieściła się wówczas nasza siedziba. Nie było stałej obsady na ruchu pasażerskim – do odprawy chodziliśmy „na telefon".

Terminal pasażerski był w tych czasach tak mały, że często kolejka za biletami lotniczymi (wyjaśnienie dla niezorientowanych: tak właśnie kupowało się przed laty bilety lotnicze, nie w internecie a w kasie) kończyła się na zewnątrz budynku.

Pracowaliśmy wówczas w systemie ośmiogodzinnym, z tym, że jedna osoba zostawała na 24h. W kolejnych latach stopniowo zwiększano obsadę kadrową i wprowadzono zmianowy system pracy.

Już w pierwszym roku pracy na lotnisku przeżyłem swoją największą „przygodę". W bagażu obywatela Niemiec lecącego do Dusseldorfu, ujawniłem 655 tysięcy marek niemieckich – oczywiście podróżny nie posiadał zezwolenia dewizowego. Kilku funkcjonariuszy spisywało potem numery seryjne banknotów przez całą noc.

Później wielokrotnie ujawniałem próby nielegalnego przywozu różnych towarów, przede wszystkim podróbki, anaboliki i citesy, jednak były to już zdarzenia mniejszego kalibru.

Od samego początku mojej obecności na lotnisku jestem kierownikiem zmiany, z czego jestem bardzo dumny.

Spotkało mnie to szczęście, że mam okazję robić w życiu to co lubię. Oprócz interesującej, pozbawionej monotonii pracy mam okazję spotykać wiele osobistości ze świata, polityki, rozrywki czy sportu.

Sport, poza pracą, to moja życiowa pasja. Moje ulubione dyscypliny to piłka nożna i hokej na trawie, który uprawiałem wyczynowo grając w pierwszej lidze w Grunwaldzie i Pocztowcu Poznań oraz w drużynie Old Boys. Z tą ostatnią ekipą zdobyłem m.in. tytuł Mistrza Europy zespołów Old Boys (Hamburg 2001 r.) oraz tytuły Mistrza i V-ce Mistrza Polski.

Wspomnienia Tomka Szyburskiego
wysłuchał i przelał na papier
Rzecznik Prasowy Izby Celnej w Poznani
Cezary Kosman



Tomasz Szyburski



Z byłym Leo Beenhakkerem



Z selekcjonerem reprezentacji Polski Frankiem Smudą



Medale za osiągnięcia sportowe

Historia Oddziału Celnego w Jasionce (lata 1997-2009)

Historia Oddziału Celnego w Jasionce jest ściśle związana z rozwojem rzeszowskiego lotniska . Trzeba zaznaczyć, że Port Lotniczy powstał w 1991 r., ale w maju 1996r. wylądował ostatni samolot kursowy Rzeszów-Warszawa. W 1997r. na lotnisku pojawił się ATR-42, który miał zapoczątkować regularne loty z Rzeszowa do Warszawy. Pasażerowie musieli mieć zapewnioną odprawę celną bagażu rejestrowanego (70 % to podróżni udający się do Kanady i USA) , w związku z czym stała obecność funkcjonariuszy celnych była konieczna.

Tak więc 01. 07. 1997 czterech funkcjonariuszy z OC Rzeszów zostało oddelegowanych do pracy na Posterunku Celnym w Jasionce. Byli to : inspektor M. Kachaniak, kc M. Uberman, skc J. Piekarz i skc L. Pinkowski. Kierownictwo Posterunku objął M. Kachaniak. Należy podkreślić że w owych czasach Jasionka nie była atrakcyjnym miejscem pracy. Sam Port Lotniczy w zasadzie bardziej przypominał dworzec autobusowy PKS w Rzeszowie, a nie terminal pasażerski. Był to mało atrakcyjny kloc o ponurym szaro-burym wnętrzu położony w szczerym polu. Tak więc służba na PC w Jasionce nie cieszyła się zbyt wielkim zainteresowaniem wśród funkcjonariuszy celnych. Jego siedziba znajdowała się w budynku na terenie Aeroklubu Rzeszowskiego oddalonego od tzw. terminala o 2 km. Celnicy zajmowali 3 pomieszczenia: salę odpraw i 2 pokoje biurowe. Reszta pomieszczeń należała do Lotniskowej Straży Granicznej, z którą koledzy dzielili pomieszczenie socjalne. Na terenie Posterunku działała Agencja Celna „Servisco", która prowadziła magazyn celny. Po długich zabiegach Dyrekcji Portów Lotniczych udało się uzyskać połączenia czarterowe głównie ze Wschodem. Były to czartery towarowe z Azerbejdżanu, Gruzji, i innych krajów Dalekiego Wschodu. W tym czasie lotnisko ożyło. Posterunek odprawiał w eksporcie głównie artykuły spożywcze, art. gospodarstwa domowego oraz tekstylia. W związku z pojawieniem się pasażerskiego TU-154 przywożącego turystów ze Wschodu oraz transportowych IŁ-76 nastąpił wzrost przywozu dewiz (24. 568.000 USD) i ruchu towarowego. Przed przystąpieniem RP do NATO dokonywane były odprawy dużych samolotów transportowych typu Herkules z wyposażeniem wojskowym i żołnierzami. Lotnisko było w tym czasie główną bazą eksportu dla firm: CENZIN, DEZAMET, ŁUCZNIK ora KOPEX. Firmy te wysyłały głównie do krajów arabskich towary strategiczne. Biorąc pod uwagę znaczny wzrost ruchu małych samolotów pasażerskich z kierunków zachodnich, jak i oznaki natężenia ruchu pasażerskiego kierownictwo Posterunku wystąpiło o uzupełnienie obsady. Do pomocy wysyłano funkcjonariuszy z OC Rzeszów. Takie wsparcie było niezbędne gdy z całego świata przybywali do Jasionki chasydzi. Nie mogę nie wspomnieć o sukcesie naszych kolegów, którzy udaremnili wywóz drogą powietrzną do Azerbejdżanu luksusowego BMW i zamiast w Baku wylądował na parkingi rzeszowskiej Policji. Posterunek Celny



Nadzorujemy załadunek

zabezpieczał odprawy celne całodobowo 7 dni w tygodniu przy 4-osobowej obsadzie i sporadycznym wsparciu (głównie w soboty i niedziele) funkcjonariuszy OC Rzeszów.

Rok 2001 to wielkie zmiany w Porcie Lotniczym i w Posterunku Celnym. Kierownictwo po Panu Marku Kachaniaku przejmuje długoletni Naczelnik OC Rzeszów Tadeusz Milanowski. W tym czasie zostaje oddany nowy budynek administracyjny, w którym siedzibę mają: Dyrekcja Portu Lotniczego, Posterunek Celny, Straż Graniczna, Policja i SOL. Warunki pracy stają się niemal komfortowe. Celnicy mają do dyspozycji dużą klimatyzowaną salę odpraw, sekretariat, salę konferencyjną, pokój kierownika, pomieszczenie kasowe i magazynowe oraz pokój socjalny i szatnię z toaletą i prysznicem. Pomieszczenia wyposażał Port Lotniczy (nowoczesne meble biurowe, wykładziny, telefony, komputery itp.) dlatego warunki w jakich zaczęli pracować nasi koledzy były do pozazdroszczenia.

W 2002r. zaczyna się pierwszy etap modernizacji płyty postojowej i drogi kołowania. Kogoś może to dziwić, że dużo piszę o rozbudowie samego Portu, ale chcąc opisać rozwój PC nie mogę inaczej gdyż jego istnienie jest ściśle związane z rozwojem lotniska. Ponieważ przez lata nie było nadziei, że ktoś się w końcu zainteresuje podkarpackim oknem na świat, każde połączenie poza Warszawą dawało nadzieję, że idzie lepsze. I tak się stało. W 2002r. Rzeszów zbliżył się do Europy. Regularne połączenie Menchengladbach było światełkiem w tunelu- jak się później okazało nie na długo. W tym czasie na Posterunku Celnym zachodzą ogromne zmiany. Były Kierownik Pan Marek Kachaniak zostaje Dyrektorem Izby Celnej. Do Jasionki zostaje oddelegowana z OC Rzeszów pisząca tę historię skc Marzena Wojtaś. Miało być na chwilę, a zostało do dzisiaj. W późniejszym czasie dołączają kierownicy zmiany z OC Rzeszów Edward Ciupak i Jacek Łyszczarz. Było nas już 7 osób. Wtedy też Posterunek Celny zostaje przekształcony w Oddział Celny.

Jest rok 2003-zmiany w Porcie Lotniczym też napawały optymizmem. Remontowany i wydłużany jest pas startowy. Dzięki temu niemożliwe staje się możliwe. W Jasionce mogą lądować największe samoloty. Wcześniej Jasionka też przyjmowała jedne z największych transportowców jak np. ANTONOW 124, który przywiózł turbinę parową do Elektrociepłowni w Załężu, albo JUMBO JET, który po 20 godzinnym postoju odleciał do Londynu. Od momentu wydłużenia pasa startowego problemem był nadal ciasny i byle jaki terminal. Dyrekcja Portu ostro wzięła się za jego rozbudowę i jednocześnie prowadziła rozmowy z przewoźnikami z całego świata. Trzeba sobie zdać sprawę z tego, że zmniejszenie ruchu na lotnisku dla nas jako funkcjonariuszy tu pracujących było bardzo niekorzystne. Wiązało się nawet z likwidacją Oddziału. Tak więc widząc zaangażowanie Dyrektora Portu w prace przy terminalu i możliwości nowych połączeń bardzo nas cieszyły. Rozbudowa lotniska wiązała się ze znacznym utrudnieniem pracy wszystkich służb. Bagaże odprawialiśmy pod plandeką na rozłożonych stołach. Pasażerowie wysiadający z samolotów kierowani byli nie do budynku tylko pod ustawiony namiot. Warunki były koszmarne. Pasażerowie wciąż narzekali ale my wiedzieliśmy, że trzeba to znieść po to, by Jasionka w końcu przestała być obiektem kpin. Terminal mimo że wyglądał dość ładnie, nadal był ciasny, a na budowę nowego nie było pieniędzy.

2004 r. wiąże się z ogromną nadzieją na pomoc ze strony Unii Europejskiej, do której przystąpiła wtedy Polska. Dla Oddziału i Portu to okres ogromnych przemian. Po tamtym lotnisku zwanym przez złośliwych „kartofliskiem" nie ma śladu. Zaczynają obowiązywać unijne przepisy. Służby tu stacjonujące muszą się do nich ściśle stosować. Ruszają prace wokół Portu. Budowane są drogi dojazdowe a obok powstają nowe zakłady produkcyjne. Z myślą o mającym powstać nowym terminalu wybudowano ogromne parkingi i nową płytę postojową dla samolotów.



Nawet mysz się nie prześlizgnie

Polscy celnicy na granicy Unii Europejskiej

Rok 2005 był przełomowym rokiem dla rzeszowskiego lotniska. Wtedy właśnie zostało zapoczątkowane tzw. „tanie latanie". Przeprowadzone w Jasionce inwestycje spowodowały duże zainteresowanie znaczących w świecie międzynarodowych przewoźników lotniczych. Na dobre weszły irlandzkie linie Ryanair. Rozpoczęły działalność agencje celne, które na podstawie zleconych im pełnomocnictw przez duże podmioty gospodarcze przewidywały znaczny wzrost przewozów lotniczych cargo poza obszar celny UE. Nowe zadania oraz wykonywanie dotychczasowych spowodowały, że do pracy w tutejszym Oddziale dołączyły młode funkcjonariuszki tj mkc Sylwia Okoniewska i mkc Agata Łowicka. Niedługo po nich zawitali ekspert Stanisław Loryś, ekspert Andrzej Cisek, ekspert Janusz Bącal i inspektor Danuta Stróżik. Przez krótki czas mieliśmy przewodnika psa służbowego mkc Wojtka Uchmana z psem Giną i mamy wielką nadzieję że przyjdzie nam jeszcze razem pracować, tym bardziej że połączenia z Londynem i Dublinem spowodowały, że nasi rodacy zaczęli korzystać z okazji na szybkie przeszmuglowanie towarów akcyzowych, a pojawianie się narkotyków to tylko kwestia czasu. Tak więc roboty przybywało. Wraz ze wzrostem liczby połączeń wzrastała liczba przechwyconych ukraińskich papierosów. Chcę tu podkreślić, że procedura karna-skarbowa tj. cały zestaw dokumentów, jaki musi być dołączony do mandatu wcale nam pracy nie ułatwiała. Głównym problemem był i nadal jest brak czasu. O ile na przejściu drogowym podróżny może czekać ile trzeba, o tyle na lotnisku wiąże się to z tym, że jego podróż może zakończyć się w Jasionce. Ci którzy „mają coś na sumieniu" przychodzą do kontroli zwykle ostatni.

Jak to w życiu bywa jedni przychodzą inni odchodzą. U nas nastąpił ten moment w 2008r. kiedy na emeryturę odszedł nasz były Kierownik Tadeusz Milanowski. Jego miejsce zajął kolega Jerzy Piekarz zżyty bardzo z lotniskiem (jest pilotem i instruktorem).

Ponieważ od 2008r. rozpoczęły się regularne rejsy do USA w okresie wakacji (od czerwca do końca września) oraz czartery do Turcji, Tunezji i Egiptu należało się spodziewać zatrzymań CITES oraz ujawnień nielegalnego wywozy zabytków i dewiz. I tak też się stało. W trakcie rutynowej kontroli pasażerów przylatujących z Egiptu nasza koleżanka ujawniła próbę przemytu koralowców. Z kolei na rejsie do Stanów Zjednoczonych najczęściej zdarza nam się przechwycić nielegalny wywóz zabytków. Do tej pory udaremniliśmy wywóz lampy naftowej, aparatu fotograficznego, hełmu wojskowego z II Wojny Światowej, 29 książek z XVIII i XIX wieku pisanych w języku hebrajskim i dużą ilość monet z przełomu XVIII i XIX wieku. Bezpośrednie połączenia z Nowym Jorkiem, Newarkiem i Frankfurtem spowodowały zwiększoną liczbę odpraw broni i amunicji oraz innych towarów nadawanych na cargo. Znacznie też wzrosła ilość zgłoszeń mienia przesiedlenia.

Przejście lotnicze to niewątpliwie bardzo interesujące miejsce pracy ponieważ można spotkać tu wiele osób z pierwszych stron gazet np. aktorów, polityków, sportowców. Bardzo widowiskowe są wizyty dostojników państwowych tj. prezydentów, premierów. Mamy też okazje pooglądać ciekawe modele samolotów należących do bardzo zamożnych pasażerów. Ale służba tu to nie tylko przyjemności. Zdarza się, że trzeba pracować do bardzo późnych godzin nocnych lub wyjeżdżać z domu przed świtem. Wymagana jest pełna dyspozycyjność i mobilność funkcjonariuszy oraz znajomość norm i ograniczeń pozataryfowych, jak również funkcjonowanie wszystkich celnych systemów elektronicznych z wyjątkiem TCS. Ponieważ pracujemy w składzie 11-osobowym braki kadrowe są odczuwalne. Służbę pełnimy w systemie dwuzmianowym 7 dni w tygodniu. Mamy nadzieję, że niedługo obsada w naszym Oddziale znacznie się zwiększy zważywszy na kolejną rozbudowę terminala odlotowego W tym przewidzianych jest więcej stanowisk odprawowych ze względu na podział na strefy Schengen i No Schengen. Kolejny raz musimy znieść utrudnienia związane z przebudową, ale w naszym przypadku można powiedzieć że przyzwyczailiśmy się do obecności ekip budowlanych.

Naszym marzeniem jest praca w nowoczesnym Porcie, czyli takim jaki zasługuje na miano Międzynarodowego Portu Lotniczego i mam nadzieję, że w następnych artykułach będę mogła Was poinformować o pracach trwających nad jego budową.

Na zakończenie chcę podkreślić, że byłoby mi bardzo trudno opisać dokładnie historię tego Oddziału gdyby nie materiały skrupulatnie zbierane i przechowywane przez naszego kolegę Macieja Ubermana.

Inspektor celny Marzena Wojtaś
Oddział Celny Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka



Piękny widok – co tym razem przywieźli?





Sportowcy zgłosili do odprawy niezwykle cenny towar – medale olimpijskie