WIADOMOŚCI CELNE
Nr 4/5/2013
MINISTERSTWO FINANSÓW – SŁUŻBA CELNA • WARSZAWA 2013 • ISSN 1230-9087







Służba Celna








SŁUŻBA CELNA NA GRANICY MORSKIEJ

WIADOMOŚCI
CELNE

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

PROJEKT GRAFICZNY
Aleksandra Laska

Wykonawca:
Towarzystwo Opieki nad Ociemniałymi,
Laski, ul. Brzozowa 75, 05-080 Izabelin

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.

Projekt graficzny okładki – Filip Niełaczny
Projekt mapy – Mirosław Wojtowicz

3 Służba Celna na granicy morskiej

Szanowni Czytelnicy!

Ten numer „Wiadomości Celnych" poświęcony jest funkcjonowaniu Służby Celnej na granicy morskiej. Na 440 km odcinku, który jest także zewnętrzną granicą Unii Europejskiej, pełnią obecnie służbę funkcjonariusze celni z izb celnych w Szczecinie, Gdyni i Olsztynie. Obsługują oni rosnący z roku na rok obrót towarowy w polskich portach, który przyczynia się do wzrostu konkurencyjności polskich terminali. Tylko w ubiegłym roku w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie przeładowano ponad 1,6 mln TEU kontenerów. Przekłada się to na miliony ton towarów. Wzrost liczby? przeładunków oznacza także nowe wyzwania dla Służby Celnej. Głównym zadaniem stojącym przed nami, jako nowoczesną formacją jest ułatwianie obrotu towarowego. Dlatego już dziś ponad 110 firm operujących w środowisku gospodarki morskiej na Pomorzu posiada status AEO. Większość z nich ma również wydane pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej. Trwają także prace nad ustawą deregulacyjną, z którą wiąże się koncepcja 24-godzinnej obsługi zgłoszeń celnych. Warto również wspomnieć o innych rozwiązaniach mających skrócić czas niezbędny do załatwienia formalności celnych i podatkowych: One Stop Shop i Single Window. Wszystkim tym wspólnym przedsięwzięciom inicjowanym i podejmowanym przez Służbę Celną i jej partnerów biznesowych przyświeca jeden cel, prężnie rozwijające się porty, stanowiące dla armatorów morskich atrakcyjną alternatywę, zwłaszcza wobec sąsiednich portów niemieckich. A to oznacza bardziej dynamiczny obrót towarowy i pozytywny bodziec dla gospodarki.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie
Marcin Daczko
Izba Celna w Gdyni

Realizacja polityki morskiej Służby Celnej

W ramach realizacji zadań wynikających z Ustawy o Służbie Celnej, Polska Służba Celna w 2012 roku uczestniczyła w pracach wielu międzynarodowych instytucji, wdrożeniu międzynarodowych projektów oraz podejmowała szereg działań, zmierzających do implementacji ułatwień w funkcjonowaniu obrotu towarowego w polskich portach, systematycznej poprawy obsługi celnej oraz wzrostu standardów w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa i ochrony.

Działania te powiązane były z realizacją poszczególnych założeń polityki morskiej RP, a w szczególności odnosiły się do priorytetowych kierunków polityki morskiej zawartych w załączniku nr 1 do dokumentu „Założenia polityki morskiej RP do roku 2020", tj.:

- redukcji barier dla rozwoju przedsiębiorczości morskiej,
- Kształtowania warunków dla utworzenia w RP bałtyckiego centrum logistyczno- transportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej;
- ochrony żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi.

Zaangażowanie Polskiej Służby Celnej realizowane było poprzez poniżej wymienione działania:

I. Ułatwienia dla transportu morskiego

1. Wdrożenie systemu RSS – (ang. Regular Shipping Service).

W 2012 r. wdrożono elektroniczny system do obsługi regularnej linii żeglugowej RSS. System został zbudowany w 2012 r. przez Komisję Europejską dla potrzeb wprowadzania wniosków o utworzenie RSS, prowadzenia konsultacji dot. tych wniosków, zarejestrowania informacji o utworzeniu RSS. System pozwala na poziomie międzynarodowym na obsługę regularnej linii żeglugowej w sposób całkowicie elektroniczny, tj. bez stosowania dokumentów papierowych. Instytucja RSS oznacza możliwość transportowania towarów o statusie unijnym statkiem przez morze, bez dodatkowego potwierdzania tego statusu. Stosowanie RSS uwarunkowane jest uzyskaniem pozwolenia celnego, po wcześniejszym sprawdzeniu spełniania przez wnioskodawcę (przedsiębiorca żeglugowy) odpowiednich kryteriów. Budowa systemu związana jest ze zmianą RWKC rozporządzeniem Komisji nr 177/2010 (nastąpiła zmiana art. 313a i 313b oraz dodanie art. 313c-313f). System RSS zbudowany został w technologii „thin client" w ramach ogólnego systemu EOS (Economic Operator System).

W Polsce w 2012 r. w Izbach Celnych w Gdyni i Szczecinie zostały przeprowadzone niezbędne czynności organizacyjne związane z uruchomieniem systemu (m. in. ustanowienie użytkowników systemu i ich przeszkolenie). Na etapie testów systemu Polska zgłosiła do Komisji błędy blokujące w jego pracy. Aktualnie Komisja Europejska pracuje nad poprawieniem systemu, co produkcyjnie nastąpi w II kwartale 2013 r. Do tego czasu funkcjonować będzie okres przejściowy polegający na stosowaniu w dalszym ciągu dokumentów papierowych dla potrzeb RSS.

2. Budowa i wdrożenie System Pojedynczego Okienka w obrocie towarowym z zagranicą

W kontekście realizacji polityki morskiej, w szczególności w aspekcie obsługi ruchu transgranicznego w portach, należy wskazać na działania podejmowane przez Służbę Celną w zakresie zaimplementowania rozwiązań opartych na idei „SINGLE WINDOW" – Platforma Współpracy, zainicjowana w porcie w Szczecinie.

Port w Szczecinie razem z portem w Świnoujściu tworzy zespół portów, na obszarze, którego w roku 2011 przeładowano blisko 22 milionów ton towarów dostarczonych na pokładach ponad 3700 jednostek.

We współpracy ze służbami obecnymi w porcie, tj. Służbą Celną, Inspekcją Weterynaryjną, Państwową Inspekcją Sanitarną, Inspekcją Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych i Państwową Inspekcją Ochrony Roślin i Nasiennictwa, w oparciu o system portowy AUTOSTORE wypracowano rozwiązania organizacyjne, pozwalające na:

- zwiększenie wykorzystania informatycznych środków komunikacji, przekazywania informacji i danych,
- stałą współpracę na styku służb kontrolnych w celu racjonalizacji przepływu dokumentów wymaganych na podstawie różnych aktów prawnych,
- poprawę obsługi przedsiębiorców, wspieranie legalnej działalności gospodarczej,
- usprawnienie kontroli i nadzoru na towarami przemieszczającymi się przez port w Szczecinie.

Wypracowane rozwiązania pozwalają na sprawną obsługę transportu, choćby poprzez bezpapierową wymianę informacji pomiędzy właściwymi służbami kontrolnymi, co zwalnia przewoźnika z konieczności dostarczania papierowej dokumentacji z jednego końca portu na drugi, pozwala na zorganizowanie kontroli tak, aby odbyły się one w jednym miejscu i czasie, co wyraźnie usprawnia proces odprawy transportu, poprzez połączenie z systemem bezpieczeństwa – zwiększa stopień nadzoru nad przemieszczaniem kontenerów na terenie portu.

Drugą kwestią wyraźnie określającą kierunek, w jakim podąża Służba Celna jest rozpoczęcie realizacji idei Single Window w całej Polsce, która przyniesie szereg korzyści dotyczących formalności dokonywanych również w portach morskich.

Dla potrzeb Single Window sformułowanych zostało kilka definicji określających istotę, zakres i podstawowe elementy koncepcji. Ich wspólnym założeniem jest umożliwienie podmiotom dokonującym obrotu towarowego z zagranicą oraz organom administracji zaangażowanym w ten obrót, przeka-

zywania wszelkich danych (dokumentów, informacji) elektronicznie.

Zauważyć należy, że Służba Celna jest przygotowana na całkowicie elektroniczną obsługę klientów. Zgłoszenia celne w wywozie oraz w tranzycie już dzisiaj w 100% obsługiwane są elektronicznie, zaś w przywozie w około 80%. W przypadku obrotu z państwami trzecimi oprócz dokumentów celnych, przedsiębiorca zobowiązany jest do przedstawienia wraz ze zgłoszeniem celnym różnego rodzaju pozwoleń/zezwoleń/certyfikatów, które nie mają formy elektronicznej, a co za tym idzie, przedsiębiorca musi się z takim dokumentem pojawić w urzędzie celnym. Ideą Single Window jest, aby doprowadzić do sytuacji, w której nie tylko zgłoszenia celne, ale również dokumenty wymagane na podstawie przepisów odrębnych (takie jak dokumenty weterynaryjne, fitosanitarne czy sanitarne, ale i wszelkiego rodzaju pozwolenia) były składane elektronicznie, zaś funkcjonariusz celny miał dostęp do nich poprzez odpowiednie funkcjonalności systemu informatycznego. Pozwoli to na dokonanie weryfikacji zgłoszenia celnego automatycznie, zaś kontrole fizyczne przeprowadzane będą wówczas, gdy będzie to uzasadnione, np. poprzez wyniki analizy ryzyka. Tego rodzaju działanie wpisuje się w ideę uproszczenia działalności gospodarczej w obrocie towarowym z zagranicą i z pewnością ułatwi przedsiębiorcom działalność międzynarodową.

W dniu 25 lipca 2012 r. Komitet Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji przyjął uchwałę powołującą Międzyinstytucjonalny Zespół Wykonawczy do spraw wdrożenia w Polsce Single Window w obrocie gospodarczym z zagranicą, powierzając Szefowi Służby Celnej przewodniczenie ww. Zespołowi.

Inicjatywa Single Window w obrocie towarowym z zagranicą jest narzędziem, które w ramach tworzenia nowoczesnej e-administracji pozwala na zwiększenie efektywności działania Służby Celnej oraz innych organów administracji publicznej zaangażowanych w obrót towarowy z zagranicą. Poprzez to, że pozwala na elektroniczną wymianę informacji/danych/dokumentów pomiędzy Służbą Celną a różnymi jednostkami administracji publicznej oraz przedsiębiorcami daje realne szanse na optymalizację i skrócenie czasu czynności urzędowych, sprawną analizę ryzyka i kontrolę ukierunkowaną na zwalczanie nadużyć i nieprawidłowości.

Wdrożenie Single Window w zakresie obrotu towarowego z zagranicą przyniesie szereg korzyści zarówno po stronie przedsiębiorców dokonujących obrotu towarowego z krajami trzecimi jak i Służby Celnej oraz organów administracji publicznej zaangażowanych w ten obrót. Wskazać tutaj można na zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw poprzez polepszenie warunków prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowego obrotu towarowego, w tym zwiększenie konkurencyjności polskich portów; przyspieszenie przepływu towarów poprzez skrócenie czasu dopełniania formalności związanych z międzynarodowym obrotem handlowym, wyeliminowanie dokumentów papierowych w obsłudze obrotu towarowego z krajami trzecimi oraz gromadzenie w sposób systematyczny danych/informacji, nieograniczone godzinami pracy urzędów składanie dokumentów oraz przesyłanie informacji za pomocą Single Window.

Współpracę w ramach budowy Single Window zadeklarowało wiele instytucji istotnych dla obrotu towarowego z zagranicą, co daje realne szanse, iż projekt realnie ułatwi życie tak przedsiębiorcom, jak i organom administracji zaangażowanym w obsługę obrotu towarowego z zagranicą. Efektem wdrożenia inicjowanych przez Służbę Celną zmian będzie zatem usprawnienie obrotu towarowego z zagranicą również w portach morskich.

3. Dalsze ułatwienia dla posiadaczy świadectwa AEO (Upoważniony Przedsiębiorca)

Należy zaznaczyć, iż status AEO przyznany w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej jest uznawany w całej Wspólnocie. Przedsiębiorcy posiadający status AEO oraz pozwolenie na stosowanie procedur uproszczonych stają się wiarygodnym partnerem dla administracji celnej.

Status AEO uprawnia do korzystania z ułatwień odnoszących się do kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony i/lub z uproszczeń przewidzianych w ramach przepisów celnych. W zakresie kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony przedsiębiorca może korzystać z następujących ułatwień:

- podlega mniejszej niż inni przedsiębiorcy liczbie kontroli fizycznej i kontroli dokumentów,
- w przypadku wytypowania go do kontroli przeprowadzana jest ona w sposób priorytetowy,
- uprawnienia do wcześniejszego powiadomienia o wytypowaniu przesyłki do kontroli,
- uprawnienia do składania przywozowej deklaracji skróconej z ograniczonym zakresem danych bezpieczeństwa,
- możliwości wnioskowania o przeprowadzenie kontroli w innym miejscu niż urząd celny.

4 maja 2012 r. Stany Zjednoczone (USA) i Unia Europejska (UE) podpisały Decyzję o Wzajemnym Uznawaniu programu Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) i programu Upoważniony Przedsiębiorca (Authorised Economic Operator (AEO)).

Unia Europejska zawarła również porozumienia o wzajemnym uznawaniu programów upoważnionego przedsiębiorcy (AEO) z innymi państwami trzecimi będącymi partnerami handlowymi UE tj. m.in. ze Szwajcarią i Japonią.

Wzajemne uznawanie programów AEO między UE i państwami trzecimi ma zapewnić korzyści upoważnionym przedsiębiorcom, którzy zainwestowali w zabezpieczenie swoich międzynarodowych łańcuchów dostaw (AEO – bezpieczeństwo i ochrona oraz AEO – uproszczenia celne/bezpieczeństwo i ochrona). Uzyskany status stanowi atut przy ocenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa. W rezultacie ograniczeniu ulegnie liczba kontroli również ze strony administracji celnych państw trzecich, z którymi UE zawarła porozumienia o wzajemnym uznawaniu.

Dalsze ułatwienia wynikające z posiadania świadectwa AEO lub korzystania z procedur uproszczonych, to:

- zminimalizowana kontrola fizyczna towarów,
- bezpośrednie informacje, audyt, szkolenia dla AEO,
- priorytetowa obsługa i szybsza realizacja formalności celnych,
- ograniczenie wymagań (np. mniejsza liczba danych, załączników),
- odprawa towaru w miejscu dogodnym dla przedsiębiorcy.

Należy zaznaczyć, iż Polska zajmuje 5 miejsce w UE pod względem ilości firm posiadających status AEO – tj. wydaliśmy 610 świadectw AEO.

4. Uczestnictwo w pracach międzynarodowych grup roboczych i międzynarodowych projektach unijnych:

a) uczestnictwo w unijnym projekcie „SSTL"

Celem projektu SSTL („Smart and Secure Trade Lanes") jest przede wszystkim stworzenie standardów kontroli celnej ułatwiających wymianę handlową w transporcie morskim pomiędzy Unią Europejską i Chinami. Koordynacja działań po stronie unijnej prowadzona jest przez Komisję Europejską, a projekt realizowany jest w ramach programu Komisji Europejskiej Customs 2013. Ideą przewodnią programu jest sprawdzenie łańcucha dostaw pomiędzy Chinami a krajami Unii Europejskiej, biorącymi udział w projekcie. W ramach projektu prowadzone są działania mające za zadanie sprawdzenie cyklu dostaw od punktu załadunku do docelowego punktu rozładunku oraz zapewnienie funkcjonowania wspólnie uzgodnionego systemu profili ryzyka - pod kątem, po stronie unijnej, w szczególności ochrony praw własności i wartości celnej, natomiast po stronie chińskiej - pod kątem przemieszczania odpadów.

Projekt realizowany jest od września 2006r.

Polska Służba Celna dostrzega konieczność większej promocji portu w Gdańsku przede wszystkim w krajach dalekiego wschodu. Ma to istotne znaczenie w szczególności w przypadku towarów kierowanych do Rosji, gdyż skorzystanie z portu w Gdańsku, a następnie towarowych połączeń kolejowych z Rosją czyni polski port bardzo konkurencyjnym w stosunku do portów w Hamburgu czy Rotterdamie.

b) uczestnictwo w pracach RALFH

Polska Służba Celna od 2001 roku uczestniczy w pracach Grupy Kontaktowej RALFH, funkcjonującej w ramach programu Komisji Europejskiej Customs 2013 i zrzeszającej przedstawicieli organów celnych państw UE obsługujących ruch towarowy w niektórych portach morskich UE: Rotterdam, Antwerpia, Le Havre, Felixstowe, Hamburg, Szczecin, Leixoes i Bilbao. Prace grupy prowadzone są w kierunku wypracowanie zintegrowanego podejścia do kontroli ładunków w portach w celu uniformizacji i skoordynowania działań wszystkich służb kontrolnych (Służba Celna, Straż Graniczna, Inspektorat Weterynaryjny i Fitosanitarny, Zarząd Portu itp.). Na forum Grupy RALFH zrodziły się dwie bardzo cenne inicjatywy, umożliwiające podnoszenie kwalifikacji funkcjonariuszy celnych w polskich portach morskich w zakresie bardziej efektywnej i szybciej realizowanej kontroli celnej. Są to:

- projekt *„RALFH Rummage"*, służący wymianie doświadczeń oraz doskonaleniu umiejętności funkcjonariuszy celnych zaangażowanych w portach morskich RALFH w rewizje i przeszukania jednostek pływających
- projekt *„RALFH Scan Group Meeting"* służący wymianie doświadczeń oraz doskonaleniu umiejętności funkcjonariuszy celnych, odpowiedzialnych za obsługę skanerów działających w portach RALFH i ODYSSUD (zrzeszającej wybrane południowe porty UE) oraz osób odpowiedzialnych za koordynację ich pracy .

c) udział w projekcie „Transhipment Pilot", BLUE BELT

Udział w projekcie pilotażowym *„Transhipment Pilot"* dotyczącym wymiany wyprzedzających informacji o ryzyku pomiędzy portami typu *„hub"* a portami typu *„feeder"* (dowozowymi). W projekcie, zainicjowanym w 2011 roku i trwającym przez cały 2012 rok, uczestniczą przedstawiciele administracji celnych z wybranych portów morskich UE, tj.: Rotterdamu, Hamburga, Antwerpii, Le Havre, Felixstowe, Dublina, Gdyni oraz Szczecina. Biorąc pod uwagę specyfikę obrotu drobnicą skonteneryzowaną w polskich portach morskich (w Szczecinie i Świnoujściu, ale i Gdyni czy częściowo w Gdańsku), dokonywanego w przeważającej mierze w ramach tzw. *transhipment* (tj. przywóz kontenerów na statkach dowozowych typu *„feeder"*) poprzez porty głównie niemieckie (Hamburg, Bremerhaven) i holenderskie (Rotterdam), należy zwrócić uwagę na problem braku pełnej informacji wyprzedzającej w manifestach załadunkowych, dostępnych w portach typu *„feeder"*, która umożliwiłaby prowadzenie efektywnej wyprzedzającej analizy ryzyka. Z kolei efektywna wyprzedzająca analiza ryzyka, w oparciu o którą możliwe jest odpowiednio wczesne wytypowanie do dalszej kontroli celnej przesyłek stwarzających wysokie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości, jest kluczowym elementem redukcji barier, w szczególności uciążliwości związanych z importowymi procedurami kontrolnymi towarów w polskich portach morskich.

Działania w ramach *„Transhipment Pilot"* bazują na wymianie pomiędzy zaangażowanymi portami wyprzedzających informacji z manifestów statkowych o potencjalnym ryzyku, które umożliwiają Służbie Celnej w polskich portach morskich na skoncentrowanie wysiłków kontrolnych na przesyłkach obarczonych wysokim ryzykiem, przy jednoczesnym ułatwieniu obrotu dla tzw. legalnego handlu. Od momentu zainicjowania projektu *„Transhipment Pilot"* (tj. od dnia 01.04.2011r. do dnia 31.12.2012r.), na podstawie przekazanych funkcjonującemu w Izbie Celnej w Szczecinie SPOC (Samodzielny Punkt Kontaktowy dla Portów Morskich) przez cło z portów w Rotterdamie i Hamburgu informacji o charakterze wyprzedzającym, dokonano w Polsce łącznie 8 przypadków zatrzymań towarów, naruszających przepisy w zakresie bezpieczeństwa produktu bądź ochrony praw własności intelektualnej.

d) udział w projekcie CONTRAFFIC

Polska Służba Celna od 2009 roku uczestniczy w projekcie CONTRAFFIC („*Analiza zgłoszeń celnych w oparciu o dane CONTRAFFIC*"), realizowanym przez Dyrekcję Generalną Komisji Europejskiej JRC (*Joint Research Centre*) razem z Europejskim Biurem ds. Zwalczania Oszustw OLAF z wybranymi administracjami celnymi państw członkowskich UE (11 krajów). W ramach CONTRAFFIC administracje celne przekazują do JRC/ CONTRAFFIC wybrane informacje zawarte w zgłoszeniach celnych, które następnie zostają poddane automatycznej analizie ryzyka pod względem występowania ewentualnych nieprawidłowości w odniesieniu do powiązań w relacji *dane kontenerów – daty – kraje pochodzenia – towary* – itp. Rezultatem działań jest wyodrębnienie przypadków wskazujących na możliwość fałszowania rzeczywistego pochodzenia towarów, celem ominięcia zapłaty ceł antydumpingowych, co z kolei umożliwi służbom celnym wszczęcie odpowiednich postępowań mających na celu odzyskanie zaległych opłat celnych i podatkowych. Warto nadmienić, iż przedmiotowe przedsięwzięcie będzie dalej rozwijane w 2013 roku przez KE we współpracy ze służbami celnymi krajów członkowskich, posiadających granicę morską w ramach projektu **Container Status Messages (CSM),** w kierunku poprawy dostępności dla administracji celnej dobrej jakości danych (w relacji „kto przesyła co i dla kogo oraz skąd"), niezbędnych do dokonywania wyprzedzającej analizy ryzyka w obszarze bezpieczeństwa i ochrony.

e) uczestnictwo w pracach specjalnej podgrupy ds. celnych, powołanej w ramach Grupy Ekspertów do Spraw Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS)

Grupa eMS została utworzona przez Komisję Europejską w celu harmonizacji i koordynacji implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. *w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich*. Uczestnictwo w ww. przedsięwzięciu ma związek z uczestnictwem w pilotażu dot. *quasi „Single Window"*. W pracach ww. podgrupy uczestniczą przedstawiciele administracji i służb morskich oraz celnych z: UK, NL, IE, IT, MT, FR, FI, BE, NO, SE, DK i PL.

f) prowadzenie działań zmierzających do wdrożenia ułatwień w funkcjonowaniu obrotu towarowego, przemieszczaniu osób w porcie szczecińskim, systematycznej poprawy obsługi celnej oraz wzrostu standardów

- wdrożenie tzw. „inteligentnego" zarządzania kolejnością zgłoszeń celnych w celu jak najlepszej obsługi interesantów, w sytuacji gdy różne towary są podejmowane przez zgłaszających, spedytorów i przedsiębiorców w różnym czasie. Badając i rozpoznając ryzyko co do zgłaszanych towarów, zarządza się kontrolą i obsługą interesantów, tak aby w sytuacji spiętrzeń odpraw żaden towar nie oczekiwał na odprawę i wyprowadzenie z portu. Czynności te oparte są o zasadę *first out - first cleared*',
- opracowanie w ramach ścisłej współpracy ze Strażą Graniczną modelu wspólnych kontroli opartych o profile kontroli wynikające z założeń analizy ryzyka, dotyczących szeregu zagrożeń, jak np. transgranicznego przemieszczania odpadów, towarów niebezpiecznych, broni i amunicji bez odpowiednich zezwoleń, materiałów radioaktywnych. Przyczynia się to do wzmocnienia kontroli o charakterze prewencyjnym wzmacniającym bezpieczeństwo, co przekłada się na poprawę obsługi przedsiębiorców w porcie w Szczecinie,
- prowadzenie działań zmierzających do rozbudowy systemu w kierunku stworzenia elektronicznego środowiska obsługi statków w polskich portach przez Służbę Celną, Straż Graniczną czy Państwową Inspekcję Sanitarną. Inicjatywa ta była wynikiem zawartego Porozumienia z dnia 30 października 2009 r. pomiędzy Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie i Dyrektorem Izby Celnej w Szczecinie dotyczącego korzystania przez funkcjonariuszy celnych z informacji umieszczonych w Systemie Kontrolno-Informacyjnym dla Portów Polskich (PHICS). W dniu 4 lipca 2012 r. ogłoszone zostało rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie formularza ewidencyjnego oraz formularzy sprawozdawczych dla statków morskich (Dz. U z 2012r., poz. 761), w którym (§ 4 ust. 7) wskazano, że formularze, o których mowa w § 2 pkt 2 (formularze IMO FAL), składa się przy pomocy systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) wchodzącego w skład Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji,
- wypracowanie we współpracy z przedstawicielami Urzędów Morskich wspólnego stanowiska w sprawie stosowania elektronicznych formularzy IMO FAL przy odprawach statków z wykorzystaniem systemu PHICS., wskazującego m. in. na zasadność odstąpienia od papierowej formy „zgłoszenia wejścia/wyjścia" statku na rzecz elektronicznego zgłoszenia składającego się z formularzy IMO FAL dostępnego w systemie PHICS (lista ta jest odpowiednikiem formularzy IMO FAL 3 i 4).
- wypracowanie modelu kontroli opartego na idei One Stop Shop, czyli podejmowaniu kontroli towaru w jednym czasie i w jednym miejscu. Wpływa to na oszczędność czasu poświęcanego na załatwienie formalności dotyczących kontroli przez poszczególne służby, jak i oszczędność kosztów leżących po stronie podmiotów, poprzez uniknięcie ponownego przedstawiania tego samego towaru do kontroli wielu służbom.

g) uczestnictwo w pracach z innymi organami rządowymi zaangażowanymi w rozbudowę i usprawnienie istniejącej infrastruktury portowej i transportu morskiego

Polska Służba Celna uczestniczy w działaniach prowadzonych w ramach projektu „BGLC" („Bothnian Green Logistics Corridor" – „Obserwatorium Gospodarcze w Ekologicznym Korytarzu Bałtyk – Adriatyk") realizowanym w oparciu o „Program Regionu Morza

Bałtyckiego 2007 – 2013" będący pod auspicjami Urzędu Miasta w Gdyni. Celem programu jest przygotowanie koncepcji stworzenia autostrady morskiej pomiędzy portami Zatoki Botnickiej i Zatoki Gdańskiej.

h) uczestnictwo w działaniach prowadzonych przez środowiska naukowe zaangażowane w rozbudowę i usprawnienie istniejącej infrastruktury portowej

Polska Służba Celna współpracuje z Zachodniopomorskim Uniwersytetem Technologicznym w zakresie „Opracowania genetycznego systemu identyfikacji produktów żywnościowych pochodzących z rybołówstwa i akwakultury wprowadzanych na obszar celny Unii Europejskiej". W roku 2012 r. kontynuowano rozszerzenie użytkowników mapy genetycznej o kolejne środowiska, w tym przetwórców ryb, importerów ryb i Inspekcję Handlową i Weterynaryjną oraz organy na poziomie UE odpowiadające za politykę kontrolną i obszar rybołówstwa. Materiał genetyczny zostanie zebrany przez naukowców bezpośrednio z produktów akwakultury wyłowionych na wytypowanych, kluczowych dla projektu rejonów łowisk na całym świecie. Projekt nosi nazwę ***CELFISH.*** Na podstawie charakterystycznych fragmentów genomu ryb opracowana zostanie przez zespół badawczy ZUT ogólnodostępna baza danych pozwalająca na weryfikację deklarowanych gatunków ryb wprowadzanych na obszar celny UE. Dane te pozyskane w postaci sekwencji DNA przypisanych do poszczególnych prób pozwolą na stworzenie bazy referencyjnej sekwencji. Poprzez wykorzystanie programu funkcjonującego w bloku analizy (*Beckman Coulter*) dane zostaną skatalogowane i uporządkowane pod kątem poszczególnych krajów. W taki sposób powstanie baza sekwencji źródłowych, będąca punktem odniesienia i umożliwiająca przyrównanie i liniowanie sekwencji towaru wwożonego na obszar celny UE. Pozwoli to potwierdzić bądź wykluczyć prawdziwość zgłoszonego gatunku (lub łowiska) zadeklarowanego w zgłoszeniu celnym. Uzyskana w ten sposób mapa genetyczna będzie użytkowana zarówno przez administrację celną jak i inne agendy zajmujące się kontrolą połowów jak np. Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa w zakresie przeciwdziałania nielegalnymi, nieraportowanymi i nieuregulowanymi połowami.

II. Ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi. Objęcie portów morski programami CSI i Mega-Port)

1. Uczestnictwo w pracach międzynarodowych grup roboczych i międzynarodowych projektach unijnych.

a) udział w pracach Komitetu Kodeksu Celnego – Sekcji Kontroli Celnych i Zarządzania Ryzykiem (CCC-CRM), w których uczestniczą przedstawiciele 27 państw członkowskich oraz dodatkowo Szwajcarii i Norwegii. Na tym forum omawiane są wszystkie kluczowe kwestie związane ze wspólnotowym zarządzaniem ryzykiem, w tym z inicjatywami i przedsięwzięciami podejmowanymi przez kraje UE pod auspicjami Komisji Europejskiej w obszarze wyprzedzającej analizy ryzyka w kontekście bezpieczeństwa i ochrony, prowadzonej z wykorzystaniem wspólnych norm i kryteriów ryzyka CRC (Common Risk Criteria). Na przedmiotowych spotkaniach zapadają decyzje, umożliwiające zharmonizowane podejście do analizy ryzyka we wszystkich krajach UE oraz jednolite jej stosowanie w celu ułatwienia zgodnego z prawem obrotu i skoncentrowania wysiłków kontrolnych jedynie w obszarach obarczonych ryzykiem.

b) uczestnictwo w pracach Grupy Projektowej *„Security Risk Rules"* funkcjonującej w ramach programu Komisji Europejskiej Customs 2013, zrzeszającej ekspertów w zakresie zarządzania ryzykiem z państw UE. Przedmiotowa grupa zajmuje się opracowaniem i rozwijaniem wspólnych kryteriów ryzyka, umożliwiających dokonywanie w sposób jednolity w ramach całej UE wyprzedzającej analizy ryzyka w obszarze bezpieczeństwa i ochrony w stosunku do towarów wprowadzonych do UE z krajów trzecich, oraz wyprowadzanych z UE.

c) współpraca ze Służbą Celną i Ochrony Granic Stanów Zjednoczonych w ramach programu CSI (Inicjatywa Bezpieczeństwa Kontenerowego) realizowanego pomiędzy Unią Europejską a USA, którego głównym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa w skonteneryzowanym transporcie morskim ze względu na ewentualne zagrożenie materiałami niebezpiecznymi, które mogą być przesyłane w kontenerach.

Szczecin został włączony do projektu pilotażowego dla portów dowozowych w 2006 roku (faktyczna realizacja projekt miała miejsce w 2007r. i trwała 3 miesiące).

Obecnie polska Służba Celna kontynuuje współpracę z USA poza oficjalnym programem na zasadach wypracowanych dla potrzeb programu CSI FP.

Kontynuacja programu w Szczecinie oraz rozszerzenie jego na porty w Gdyni i Gdańsku były tematami wielokrotnie poruszanymi na forum unijnym (w imieniu krajów członkowskich UE negocjacje prowadzi Komisja Europejska) oraz podczas bilateralnych rozmów PL-USA, w tym np. podczas dialogu gospodarczego pomiędzy PL i USA (koordynowanego przez Ministerstwo Gospodarki).

Materiały zebrała
Małgorzata Przysucha
Ministerstwo Fiansów

HISTORIA I DZIEŃ DZISIEJSZY

Historia portów Pomorza Zachodniego Szczecin-Świnoujście

Port w Szczecinie ma wielowiekową historię. We wczesnym średniowieczu port zlokalizowany był na lewym brzegu Odry, w zatoczce położonej opodal podgrodzia, w pobliżu siedziby książęcej. Głębokość wody sięgała w tym miejscu ok. 1,5 metra i była wystarczająca dla ówczesnych statków, których ładowność oscylowała najczęściej w granicach od 2 do 5 ton. Przez port przechodziły takie towary jak zboże, mięso, śledzie, skóry, sól, miód, wosk, wyroby żelazne i kamienne oraz drewno. Dzięki korzystnemu położeniu u ujścia Odry oraz przemyślanym inwestycjom, a także uzyskaniu prawa składu na wszystkie towary spławiane w dół i w górę rzeki – Szczecin już w średniowieczu urósł do miana największych portów bałtyckich.

Wkrótce okazało się, że głębokość portu, a także jego wielkość są niewystarczające. W rezultacie w XIII wieku port przeniesiono bliżej głównego nurtu Odry i zlokalizowano wzdłuż lewego brzegu Odry, poniżej murów miasta. Od południa ograniczono go przez Most Długi, a od północy przez Most Kłodny, w którym specjalne urządzenie, tzw. kłoda, zamykała drogę statkom zamierzającym wpływać lub wypływać z portu. Od końca XIII wieku statki przybijały także do leżącej na prawym brzegu Odry, naprzeciw miasta, wyspy Łasztowni. Położenie portu między dwoma mostami, uregulowane zostało prawnie i utrzymane dosyć długo – bo aż do połowy wieku XVIII. Na zewnątrz portu funkcjonowały, mniejsze przystanie służące miejscowej ludności trudniącej się rybołówstwem.

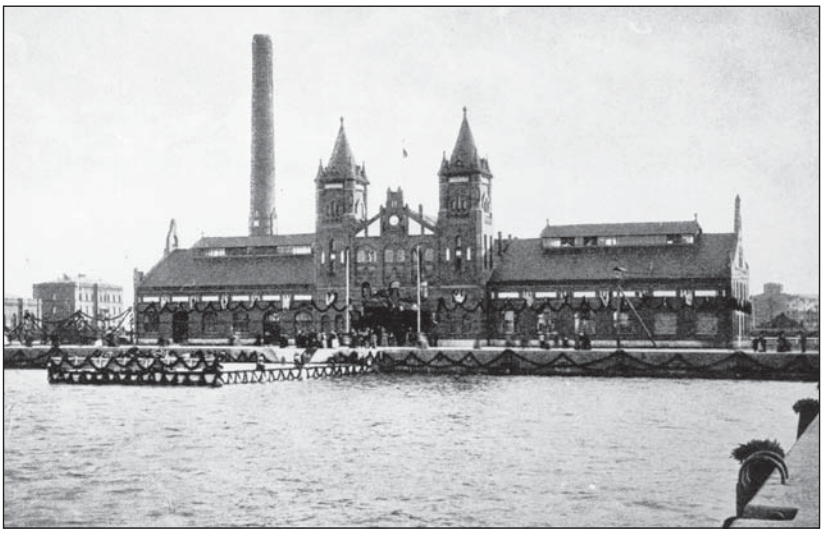
Infrastruktura techniczna portu była stale rozbudowywana, istniały m.nin. pomosty wybiegające w głąb rzeki i umożliwiające wyładunek bez pośrednictwa mniejszych łodzi.

W połowie XVI wieku lewy brzeg Odry umocniony został szerokim na ok. 20 metrów nabrzeżem, dzięki któremu wyładunek i załadunek na statki odbywać się mógł z wykorzystaniem transportu konnego. Nabrzeże służyło też do czasowego składowania towarów przeznaczonych do dalszego transportu, a także jako miejsce handlu przywiezionym towarem. Jednak nie wszystkie towary mogły być składowane na wolnym powietrzu, dlatego też powstawać zaczęły specjalne domy handlowe, w których nie tylko magazynowano towar, ale i dokonywano transakcji kupieckich. Pierwszy taki dom założony został już w połowie XIII wieku i miał ogólne przeznaczenie. W kolejnych wiekach następowała specjalizacja domów handlowych służących do przechowywania zboża, śledzi, mąki, miedzi, czy wina. Na Łasztowni przy Moście Długim zlokalizowany był żuraw do przeładunku cięższych towarów np. kamieni młyńskich. Drobnica jak również towary masowe rozładowywane były przez przeszkolonych robotników zrzeszonych w bractwach. Z biegiem czasu tragarze ci wyspecjalizowali się w przeładowywaniu określonych rodzajów towarów i stali się też kontrolerami ich jakości oraz ilości.

Zarząd szczecińskiego portu należał od średniowiecza do rady miejskiej, która stopniowo przejmowała uprawnienia leżące niegdyś poza jej kompetencjami. W połowie XIV wieku miasto wykupiło od księcia prawo pobierania ceł, a w ciągu wieku XVII podporządkowało sobie bractwa robotników portowych. Książęta zachowali przez długi czas prawo pobierania opłat za zamykanie i otwieranie kłody dla przepływających statków.

W średniowieczu Szczecin należał do związku miast hanzeatyckich i utrzymywał kontakty głównie z portami bałtyckimi oraz swoim zapleczem lądowym w dorzeczu Odry i Warty. Od XVI wieku wzrasta zainteresowanie rynkami Europy zachodniej, głównie angielskimi, niderlandzkimi i francuskimi. W tym czasie, rocznie na Morze Północne przepływa do 100 statków armatorów szczecińskich. Eksportowano głównie zboże, skóry zwierzęce i drewno, przywożono śledzie, sól i wino.

Po wygaśnięciu dynastii książąt pomorskich rejon ujścia Odry wraz ze Szczecinem opanowała Szwecja. Przyniosło to wzrost obrotów handlowych z portami szwedzkimi lecz – ze względów politycznych – zahamowało wymianę z zapleczem polskim i brandenburskim. Stosunki ze Szwecją były na tyle skomplikowane, że elektorzy brandenburscy doprowadzili nawet do wybudowania kanału Odra – Sprewa w celu skierowa-



Widok na zabytkową Łasztownię w szczecińskim porcie



Stara rycina – cesarska kantyna portowa w obecnej siedzibie Oddziału Celnego Nabrzeże Łasztownia



Oddział po remoncie

nia handlu odrzańskiego do Hamburga. W czasie panowania szwedzkiego miasto wraz z portem stało się silnie umocnioną twierdzą natomiast port zlokalizowany był nadal pomiędzy Mostem Długim a Mostem Kłodnym. Stan taki utrzymał się też przez większą część panowania pruskiego w wiekach XVIII i XIX. W okresie tym prowadzone były jednak liczne remonty i rozbudowy nabrzeży, magazynów i innych urządzeń portowych. Port zrastał się ze swoim zapleczem lądowym, które po rozbiorach Polski znalazło się pod jednym - pruskim berłem. W końcu wieku XVIII wybudowano nawet Kanał Bydgoski pozwalający przejmować Szczecinowi część handlu wiślanego. Wśród towarów przechodzących w tych czasach przez port szczeciński pojawiają się kawa, ryż, cukier, owoce południowe i przyprawy korzenne, wywożony jest spirytus, makuchy i płótno.

Istotnym problemem portu była zawsze żeglowność szlaku wodnego ze Szczecina na otwarte morze. Szczególnej wagi nabrał ten problem w wieku XVIII i na początku wieku XIX – wówczas, gdy zachodnie ujście Odry (Piana) znajdowało się pod kontrolą Szwedów nakładających wysokie opłaty celne na statki pływające do Szczecina. Z pomocą finansową rządu pruskiego władze Szczecina podjęły prace przy pogłębianiu środkowego ujścia Odry (Świny) oraz przy budowie portu odładunkowego w Świnoujściu. Odtąd statki o większym zanurzeniu były rozładowywane w Świnoujściu, a część towaru przewożona do Szczecina płaskodennymi lichtugami. W roku 1880 oddano do użytku kanał (Kanał Piastowski) skracający drogę wodną ze Szczecina do Świnoujścia. W dziesięć lat później głębokość toru wodnego przez Zalew Szczeciński osiągnęła siedem metrów.

Wiek XIX przyniósł też rozbudowę połączeń komunikacyjnych z lądowym zapleczem. Szczecin uzyskał m.in. połączenia drogami bitymi z innymi ośrodkami miejskimi Pomorza, a w połowie wieku XIX połączenia kolejowe z Berlinem, Poznaniem i Wrocławiem. Te przedsięwzięcia, w połączeniu z rosnącymi zdolnościami transportowymi taboru pływającego, spowodowały znaczny wzrost obrotów portu. W 1823 roku, kiedy do Szczecina wpłynął pierwszy parowiec, obroty sięgały niespełna 50 tysięcy ton, w 1880 roku było to już około 1,2 miliona ton.

Wzrost ilości przeładunków wymusił rozbudowę terenów portowych. Na przełomie XIX i XX wieku, zaczęły powstawać nabrzeża wzdłuż zachodniego brzegu Odry (Wały Chrobrego), a na Łasztowni wybudowano dwa baseny portowe (Basen Wschodni i Zachodni) wraz z urządzeniami przeładunkowymi i zapleczem magazynowym. Baseny te weszły w skład utworzonej strefy wolnocłowej i służyły głównie do przeładunków drobnicy. W celu usprawnienia obsługi towarów masowych rozpoczęto budowę kanałów i basenów w pobliżu wschodniej odnogi Odry - Regalicy. Zaopatrzone w bocznice kolejowe, urządzenia przeładunkowe i składy magazynowe ukończone zostały w roku 1919 (Basen Górniczy). W okresie dwudziestolecia międzywojennego, po ułożeniu stosunków z Anglią i Francją, zaniechano dalszej rozbudowy i wycofano udziały państwa w inwestycjach. Rozwój portu stymulowany był głownie prawami rynkowymi, szczególny nacisk położono w tym czasie na rozbudowę zaplecza technicznego: elewatorów zbożowych, chłodni, wyspecjalizowanych magazynów, modernizację bocznic kolejowych i urządzeń przeładunkowych.

W czasie I wojny światowej Szczecin zyskał status pierwszego portu niemieckiego. W okresie międzywojennym w porcie nastąpiła stagnacja. Dalej w okresie II wojny światowej port i gospodarkę Szczecina wykorzystywano w celach militarnych. Pod koniec wojny - ze względu na rozbudowany przemysł zbrojeniowy - Szczecin stał się celem alianckich nalotów dywanowych. Naloty spowodowały znaczne szkody, szczególnie w urządzeniach portowych. Dalszych dewastacji dokonały wycofujące się wojska niemieckie. Zniszczono np. wszystkie dźwigi portowe oraz wiele magazynów.

Zniszczenia były na tyle poważne, że pierwsze statki, które przybywały do Szczecina po wojnie wyładowywano i załadowy-

wano ręcznie – dotyczyło to nawet towarów masowych takich jak węgiel. Normalne funkcjonowanie portu utrudniały liczne, zatopione wraki, zamulenia i zaminowanie akwenów. Część portu zajmowały poza tym wojska rosyjskie. W porcie szczecińskim niektóre nabrzeża przekazano administracji polskiej dopiero w roku 1954, a w Świnoujściu nawet w 1992. Zarządzanie terenami portowymi w pierwszych latach powojennych znajdowało się w gestii kilku instytucji, które odpowiadały za różne odcinki działalności portu. Wiele prac wykonywały firmy prywatne lub spółdzielnie. Mniej więcej do roku 1950 prywatne inicjatywy zostały zlikwidowane lub włączone w struktury przedsiębiorstw państwowych, zaś samo zarządzanie portem uległo centralizacji.

Dzisiaj jest to prężnie działający zespół portów, którego przeładunki towarów przekraczają 20 mln ton rocznie.

Kołobrzeg

Mniej więcej w IX wieku powstał gród kołobrzeski – znaczący ośrodek rzemieślniczo – handlowy o cechach wczesnego miasta w tym regionie. Najprawdopodobniej pełnił dwie podstawowe funkcje – handlową i rybacką. W kolejnym wieku Kołobrzeg stał się głównym portem państwa pierwszych Piastów, ważnym szczególnie do kontaktów ze Skandynawią. Gall Anonim w opisie wyprawy Bolesława Krzywoustego na Kołobrzeg zamieścił pierwszą w naszej literaturze piosenkę o morzu i rybach. Zapewne chodzi tu o śledzie, gdyż te ryby na wybrzeżu pomorskim wówczas były najpopularniejsze i najbardziej cenione, co potwierdzają inne źródła pisane z epoki oraz materiały archeologiczne, np. w Kołobrzegu 94,4% ości rybich znalezionych przez archeologów to właśnie ości śledzi.

Z kolei kronikarz Herbord tak pisał o przybyciu biskupa Ottona do Kołobrzegu: „Dotarliśmy do Kołobrzegu (...). Ponieważ jednak niemal wszyscy jego obywatele obyczajem kupców wypłynęli w sprawach handlowych do dalekich wysp, ci, których zastaliśmy w domu oświadczyli, że nie podejmą żadnych nowych decyzji w nieobecności współziomków."

Kołobrzeg był członkiem Hanzy od początki XIV wieku. Późne średniowiecze, aż do wieku XVI, to okres największej potęgi morskiej Kołobrzegu.

W czasie wojny 30-letniej Kołobrzeg został poważnie zniszczony i wyludniony. W latach 1631–1653 był szwedzką bazą wojskową i twierdzą. Po wojnie, w wyniku rozbioru Pomorza, Kołobrzeg znalazł się w granicach Brandenburgii. Przez ponad 200 lat był twierdzą brandenburską, później pruską. Zanikło zupełnie rybołówstwo morskie. Działalność handlowa portu w ograniczonym zakresie była prowadzona.

W roku 1837 cały port został przejęty przez państwo pruskie. Odtąd tor wodny był regularnie bagrowany i rozpoczęły się inwestycje. Zbudowano nabrzeża, falochrony wejścia do portu (1853-1885) i kolejno urządzenia nawigacyjne: maszt z lampą Fresnela (1866), pierwszą i drugą latarnię morską (1899 i 1909) oraz na prawym falochronie wejścia do portu tzw. winkbake (1896), służącą do wprowadzania obcego statku w przypadku, gdy tego nie może zrobić pilot.

Likwidacja twierdzy w roku 1872 i przyjęcie przez miasto statusu uzdrowiska spowodowała rozwój żeglugi pasażerskiej. W sezonie letnim statki pasażerskie odbywały regularne rejsy z Kołobrzegu do Kopenhagi, Röne i ważniejszych portów pomorskich.

W roku 1882 nastąpiło odrodzenie rybołówstwa morskiego.

W czasie II wojny światowej do garnizonu kołobrzeskiego przybyła Kriegsmarine. Tu powstała szkoła torpedystów morskich (Torpedoschule III). W czasie walk o miasto w marcu 1945 r. dla niemieckiej załogi Kołobrzegu port pełnił rolę drogi dowozu i ewakuacji. Po zdobyciu miasta przez Wojsko Polskie 18 marca 1945 r. w porcie, na tarasie i stoku fortu Ujście, odbyła się główna uroczystość zaślubin z morzem I i II Armii WP.



Przedwojenna siedziba Urzędu Celnego w Kołobrzegu

Aktywizacja portu po wojnie, już w polskim, ale bardzo zniszczonym Kołobrzegu, przebiegała w niezwykle trudnych warunkach. Władze polskie dążyły do szybkiego uruchomienia rybołówstwa, aby zaspokoić zapotrzebowanie na żywność. W końcu 1946 r. zarejestrowanych było w Kołobrzegu już 48 czynnych rybaków, 2 kutry, 6 łodzi motorowych i 11 łodzi wiosłowych. W maju 1960 r. po 8-letniej przerwie kołobrzeski port wznowił działalność handlową.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie
(źródło: www.zpm.portkolobrzeg.pl, www.zpm.portkolobrzeg.pl)

Portowe ciekawostki architektury

Elewator Ewa

Elewator *Ewa* to obiekt charakterystyczny dla panoramy Szczecina. W momencie swego powstania w 1934 r. był największym spichlerzem Europy. To miano ma praktycznie do dzisiejszego dnia. Można w nim zmagazynować 50 tysięcy ton zbóż.

Miejsce na jego budowę nie było przypadkowe – naprzeciw Wałów Chrobrego – wizytówki i dumy miasta. W czasie swojej budowy był symbolem nowoczesności, przedstawianym na pocztówkach, fotografiach, plakatach czy malarskich pejzażach. Jest przykładem architektury żelbetonu. Także dziś jest częścią panoramy szczecińskiego portu.

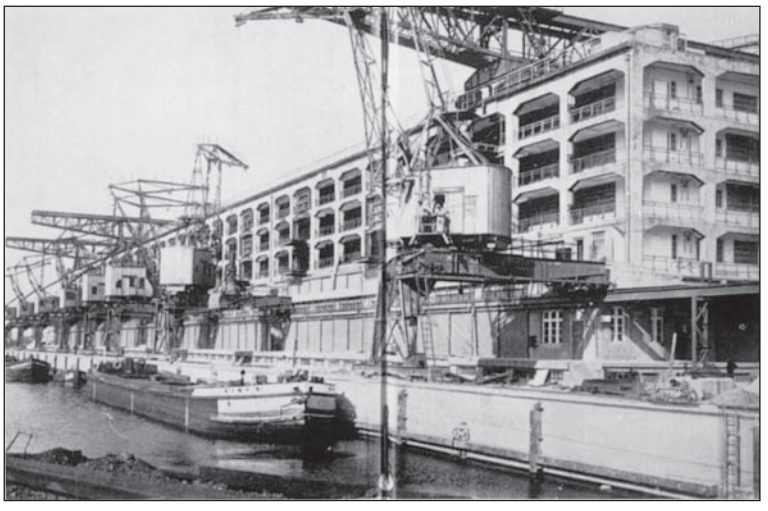
Lokalizacja elewatora na półwyspie umożliwia przeładunek zarówno bezpośrednio ze statków, jak i wagonów kolejowych. Jednak jego posadowienie z uwagi na bagnisto-torfowe podłoże było nie lada wyzwaniem dla budowniczych. Stąd budynek postawiony jest na palach głęboko osadzonych w podłożu.



Elewator Ewa z początku XX wieku

W obiekcie, przez spichlerze biegł system taśmociągów i dmuchaw. Pozwalało to na przyjęcie i zmagazynowanie w ciągu godziny 750 ton zboża i w tym samym czasie załadowanie 400 ton na statki. Urządzenia elewatora były w stanie również obsłużyć naraz 34 wagony, ustawione na torach kolejowych zbudowanych wzdłuż nabrzeża. Maszynami sterowano ze specjalnej konsoli. Energię elektryczną do elewatora dostarczano z okolic stoczni, poprzez kabel ułożony na dnie Odry.

Obecnie elewator mimo sędziwego wieku nadal pracuje. Z jego dachu rozciąga się piękna panorama portu i miasta.


Magazyny wolnego obszaru celnego dawniej


... i dzisiaj

Budynek wolnego obszaru celnego

Budynek – magazyny wolnego obszaru celnego – to także przykład architektury żelbetonu również z początku XX wieku. Obejmuje kompleks biurowo-magazynowy, w których mogą być składowane towary różnego typu. Posadowiony jest na terenie szczecińskiego portu.

Zarówno budynek elewatora *Ewa,* jak również WOC są obiektami zainteresowania miłośników architektury, wyszukujących różne ciekawostki budowlane.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie

Zachodniopomorskie porty

Pomorze Zachodnie posiada dwa porty o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki, są to porty w Szczecinie i Świnoujściu. Z kolei Pomorze Środkowe to zbiór małych portów, głównie o charakterze turystycznym, z dość dobrze rozwiniętą siecią marin, choć i funkcje portu handlowego są tam również realizowane – jednym z takich portów jest port w Kołobrzegu.



Port w Kołobrzegu łączy funkcje handlową i rekreacyjną. Ma dobrze rozwiniętą sieć marin, które latem tętnią życiem

Port w Kołobrzegu – to port morski położony nad Bałtykiem u ujścia rzeki Parsęty, długość nabrzeża portu handlowego wynosi 786 metrów. Ma charakter handlowo-rybacki, posiada również marinę jachtową oraz pełni funkcję pasażerską. W Kołobrzegu znajduje także się port wojenny. Na terenie portu znajduje się Oddział Celny. W Kołobrzegu funkcjonuje morskie przejście graniczne. Statki wchodzące do portu nie mogą przekraczać 85 m długości, szerokości do 12 m i zanurzenia do 4,70 m. W skład portu wchodzą dźwigi do przeładunków, elewator zbożowy oraz duże powierzchnie placów, w tym powierzchnie kryte.

Kołobrzeski port ma wielofunkcyjną strukturę gospodarczo-przestrzenną:

- obsługa rybołówstwa bałtyckiego, w tym przeładunek, magazynowanie i przetwórstwo ryb, obsługa kutrów i łodzi rybackich cumujących w porcie,
- turystyczno-rekreacyjna, czyli obsługa pasażerskiego ruchu międzynarodowego oraz statków pasażerskich, jachtów jak również form uprawiania sportów wodnych i rekreacji,
- transportowa - związana z obrotem towarowym i wykonywaniem przeładunków oraz magazynowaniem i składowaniem towarów. W porcie w Kołobrzegu odprawiane są takie towary jak drewniane bale i palety, zboża, kruszywo budowlane oraz sól potasowa.,
- przemysłowa – wiążąca się z wykonywaniem na terenach portowych działalności przemysłowej.



Siedziba Oddziału Celnego w Kołobrzegu. Tamtejsi funkcjonariusze odprawiają głównie takie towary jak drewniane bale i palety, zboża, kruszywo budowlane oraz sól potasową

Porty w Szczecinie i Świnoujściu tworzą jeden z największych w regionie Bałtyku zespół portów, którego przeładunki towarów przekraczają 20 mln ton rocznie. W 2012 r. porty osiągnęły wynik 21 mln 267 tys. ton. Na ten wynik złożyły się przeładunki takich towarów jak węgiel, ruda, zboża, czy biomasa. Przeładunek drobnicy to rezultat 9,5 mln ton. Z kolei obrót kontenerowy w 2012 r. dał wynik 52.178,5 TEU.

Port w Szczecinie ma **charakter uniwersalny** i obsługuje zarówno towary drobnicowe, jak i masowe. Specjalizacją portu jest przeładunek i składowanie kontenerów, wyrobów hutniczych, ładunków ponadgabarytowych, a także papieru i celulo-



Budynek Oddziału Celnego Nabrzeże Łasztownia w Szczecinie

zy. Port w Szczecinie jest największym w Polsce centrum przeładunkowym bloków granitowych. Obsługiwane są tu także ładunki masowe suche – takie jak węgiel, koks, kruszywa, zboże, nawozy oraz ładunki płynne, także te wymagające specjalnych warunków składowania i przeładunku, jak np. smoła. W porcie funkcjonuje Oddział Celny Nabrzeże Łasztownia. Port oddalony jest od morza o 68 km. Przejście torem wodnym z redy w Świnoujściu do Szczecina trwa ok. 4 godzin. Port może przyjmować statki o **zanurzeniu do 9,15 m i długości 215 m.**

W kwietniu 2012 r. w porcie otwarto nowy terminal kontenerowy. W uroczystości obok władz miasta i województwa uczestniczyli także przedstawiciele zachodniopomorskiej Służby Celnej. Nowy terminal budowano trzy lata. Inwestycja pochłonęła kwotę ponad 90 mln złotych, z czego 75 proc. stanowiły środki unijne. Nowy terminal może przeładować ponad 100 tys. kontenerów rocznie. Z kolei plac kontenerowy nowego terminalu to obszar 35 tys. metrów kwadratowych, na których można pomieścić ponad 3 tys. kontenerów. Mieści się on na nowym Nabrzeżu Fińskim w porcie w Szczecinie, które wyposażone jest m.in. w nowoczesne suwnice. Służba Celna współpracowała przy opracowywaniu założeń projektowych dotyczących budowy tej nowej Bazy Kontenerowej, jak i przy projektowaniu funkcjonalności programu AUTOSTORE obsługującego bazę kontenerową i będącego jednocześnie ewidencją towarów składowanych w magazynie czasowego składowania.



Port w Szczecinie jest największym w Polsce centrum przeładunkowym bloków granitowych



W skład szczecińskiego portu wchodzi 48 nabrzeży zajmujących powierzchnię łącznie blisko 39 km



Nowy terminal kontenerowy

Port w Świnoujściu dzięki lokalizacji bezpośrednio nad samym morzem, może przyjmować statki o długości do 270 m i maksymalnym zanurzeniu 13,2 m, czyli ok. 100 tys. DWT.

Jednym z głównych elementów tego portu jest największy w Polsce terminal obsługujący suche **ładunki masowe**, przede wszystkim węgiel – zarówno w eksporcie jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla hut polskich, czeskich i słowackich.

W październiku 2012 r. do portu w Świnoujściu wpłynął m/v UBC Onsan – największa jednostka, która dotychczas zawitała do Świnoujścia. Jej nośność to 118 590 DWT, długość 263 m oraz szerokość 42 m.

M/v UBC Onsan przypłynął z amerykańskiego portu Norfolk z ładunkiem węgla koksującego. Jednorazowo przywiezionych zostało ponad 98 tys. ton tego ładunku, którego wyładunek trwał cztery dni.

Kolejnym elementem oferty portu w Świnoujściu jest **terminal promowy** wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych na trasie do i ze Szwecji. Terminal jest największym w Polsce i jednym z najnowocześniejszych na Bałtyku. Pełni wiodącą rolę w obsłudze morskich połączeń promowych z Polski do Skandynawii. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. podpisał

umowę o współpracy z niemieckim operatorem promowym TT-Line. W ramach współpracy z ZMPSiŚ SA operator promowy planuje uruchomienie nowej linii promowej pomiędzy portami w Świnoujściu i Trelleborgu. TT-Line oferować będzie przewozy dla pasażerów zmotoryzowanych, jak również pieszych oraz przewozy towarowe dla samochodów ciężarowych. Pierwsze zawinięcie promu do Świnoujścia planowane jest najpóźniej w okresie wakacyjnym 2013 r.

Z roku na rok Terminal Promowy w Świnoujściu notuje wzrosty w przeładunkach drobnicy promowej, jak i pasażerów W 2012 roku łącznie przeładowano tam 6,4 mln ton ładunku i obsłużono ponad pół miliona pasażerów.

Dzięki odpowiedniemu układowi torów, placów manewrowo-składowych terminal może być przystosowany do przeładunku jednostek transportu intermodalnego. Jest to jedyny w Polsce terminal promowy obsługującym przewozy kolejowe ładunków w relacjach do i ze Szwecji.

W Świnoujściu powstał także nowy terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno-spożywczych, wyposażony w magazyny płaskiego składowania o łącznej pojemności 50 tys. ton.



Terminal promowy w Świnoujściu jest największym w Polsce i jednym z najnowocześniejszych na Bałtyku. Obsługuje ruch towarowo-osobowy ze Skandynawią



M/v UBC Onsan przypłynął do Świnoujścia z ładunkiem 98 tys. ton węgla koksującego



Na terenie portu w Świnoujściu jest największy w Polsce terminal obsługujący suche ładunki masowe, takie jak węgiel i ruda



Port w Świnoujściu może przyjmować statki o długości do 270 m i maksymalnym zanurzeniu 13,2 m, czyli ok. 100 tys. DWT

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie

To już ponad 80 lat – funkcjonariusze celni w Gdyni

Z początkiem 1920r. do odradzającej się Rzeczpospolitej powróciło polskie Pomorze. Bez Gdańska – ustanowionego Wolnym Miastem pod kontrolą Ligi Narodów – długość linii brzegowej polskiego wybrzeża wynosiła ledwie 147 km. Polska rychło przystąpiła do budowy na tym terenie struktur niepodległego państwa, w tym także administracji celnej. Pierwszym jej elementem było podporządkowanie części oddziałów wojskowych Ministerstwu Skarbu RP i przemianowanie ich na Baony Celne, wkrótce przekształcone w Straż Celną. Równolegle tworzono cywilne urzędy celne. Funkcjonowały one w Żarnowcu, Zamostnem i Wejherowie i następnie w Strzebielinie Morskim.



Pierwsza siedziba UC w Gdyni

Napięte stosunki z Gdańskiem, mimo jego włączenia do polskiego obszaru celnego, spowodowały konieczność budowy własnego portu morskiego. Uchwałą Sejmu RP z dnia 23 września 1922 r. zdecydowano o budowie portu w Gdyni, dotychczas wiosce rybackiej i letniskowej. Już w sierpniu następnego roku do gdyńskiego portu zawinął pierwszy handlowy statek pełnomorski, pływający pod bandera francuską – m/s Kentucky. Przywiózł sprzęt wojskowy, a zabrał emigrantów zarobkowych. Wkrótce też rozpoczął się eksport węgla przez gdyński port.

Rozwój handlu morskiego i II etap rozbudowy portu zdecydował o konieczności utworzenia w Gdyni placówki celnej. Nastąpiło to prawdopodobnie w dniu 24 sierpnia 1924 r. Była nią Ekspozytura Celna w Gdyni, która podlegała Urzędowi Celnemu w Strzebielnie. Nie była to jeszcze placówka stała. Pierwszy gdyński celnik – Sylwester Kreja przyjeżdżał do Gdyni kilka razy w miesiącu. Sporadycznie delegowano do pomocy dodatkowych funkcjonariuszy. Natomiast stałą pomocą służyli strażnicy celni z nieprzerwanie istniejącej w Gdyni Straży Celnej. Służbę tę następnie wyłączono z podległości urzędów celnych. Stała się ona podstawą utworzonej następnie Straży Granicznej.

Dyrekcja Ceł w Poznaniu, której organizacyjnie podlegało Pomorze, dostrzegając potrzebę stworzenia stałej placówki celnej w rozwijającym skrzydła porcie, z dniem **1 maja 1925 r**. powołała do życia **samodzielny Urząd Celny w Gdyni I klasy**. Od tego czasu jest on trwale obecny w dziejach Miasta i służb publicznych polskiego Pomorza. Początkowo zatrudniał on 4 pracowników. Pierwszym naczelnikiem był Stanisław Lewandowski. Siedzibą Urzędu stał się oddany w 1926 r. budynek przy ul. Chrzanowskiego.

Trwale postępowały prace w zakresie budowy portu pod kierunkiem Tadeusza Wendy. Doprowadziły one do powstania dwóch części portu: zewnętrznego i wewnętrznego stale rozbudowywanego w górę rzeki Chylonki. Szybko wzrastała ilość przeładowywanych towarów i w ślad za tym liczba celników. W 1928r. było ich 16, w 1929r. już 42, jednak stan osobowy był stale zbyt mały aby podołać odprawom zwiększającej się masy towarowej. Na przełomie lat 20-tych i 30-tych postanowiono o kompleksowym rozwoju gdyńskiego Urzędu Celnego. W maju 1929r. dotychczasowego naczelnika zastąpił Kazimierz Antonowicz. Wraz ze wzrostem liczby zatrudnionych spadała liczba ładunku przypadającego na jednego funkcjonariusza (w 1928r. 122 tys. ton przy 16 zatrudnionych, w 1931r. 47 tys. ton przy 112 zatrudnionych).

W tym czasie Gdynia stała się główną bramą polskiego handlu zagranicznego. Przykładowo w 1937r. przechodziło przez gdyński port prawie 50% handlu zagranicznego Polski. Urząd Celny w Gdyni uzyskiwał najwięcej z pobieranych przez całą administrację celną wpływów. Ten gwałtowny wzrost obrotów powodował równoległy wzrost stanu osobowego administracji celnej i zarazem konieczność ciągłego dostosowywania jej struktur do istniejących okoliczności. Szczególnym tego przykładem było utworzenie rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11 marca 1933 r. w obrębie Basenu V im. Ministra Kwiatkowskiego pierwszego w Polsce Wolnego Obszaru Celnego. W WOC skupił się polski, a następnie bałtycki handel bawełną, skórami, kawą i herbatą. Wolna strefa, wzorem takich miejsc w portach zachodniej Europy, wpłynęła na efektywność portu, ale i postawiła przed administracją celną nowe zadania.

Z dniem 18 lipca 1933 r. naczelnikiem Urzędu został, nie mający jeszcze 30 lat, Wiktor Fałatowicz. Absolwent Wydziału Prawa Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie pełnił tę funkcję do wybuchu II wojny światowej. Pracę w administracji celnej rozpoczął już w 1922 r. we lwowskim Urzędzie Celnym.

Można powiedzieć, że początek lat 30-tych stał się okresem stworzenia struktur Urzędu Celnego w Gdyni, których podstawowe elementy funkcjonują do dziś. Wobec znaczenia Urzędu i w celu poprawy konkurencyjności z portem gdańskim, Minister Skarbu rozporządzeniem z 27 października 1934 r. nadał Urzę-

dowi Celnemu w Gdyni niektóre uprawnienia władz celnych II instancji. Późniejsze rozporządzenie ustaliło podział organizacyjny Urzędu:

Komórki wewnętrzne:

- Dział I - Ogólny (sprawy osobowe, gospodarcze i kancelaryjne)
- Dział II - Postępowania Celnego (m.in. uprawnienia organu celnego II instancji)
- Dział III - Rachunkowo - Kasowy
- Dział IV - Karny
- Dział V - Kontroli (tzw. superrewizje, kontrole składów celnych, firm spedytorskich, komisja taryfowa, laboratorium, muzeum towaroznawstwa)

Komórki zewnętrzne (Oddziały)

- Oddział „Molo Rybackie" - baseny: jachtowy, prezydenta, rybacki (dziś OC „Port Rybacki")
- Oddział „Molo Węglowe - Basen II" - basen Węglowy, kanał wejściowy i przedporcie (dziś nie istnieje)
- Oddział „Molo Pasażerskie - Basen III" - basen III i część basenu IV (dziś OC „Dworzec Morski")
- Oddział „Basen im. Marszałka Piłsudskiego" - basen IV, składy celne w obrębie portu i miasta (dziś OC „Basen IV")
- Oddział „Wolny Obszar Celny" teren wokół Basen V im. Ministra Kwiatkowskiego" (dziś OC „Basen V")
- Oddział „Port Drzewny" teren portu drzewnego f-my PAGED (dziś w na tym terenie działa OC „Baza Kontenerowa")
- Oddział Pocztowo-Celny (dziś OC Pocztowy)
- Oddział „Lotnisko Rumia Zagórze" - obsługa ruchu lotniczego (dziś nie istnieje).

W 1934 r. Urząd zatrudniał już 265 funkcjonariuszy, w 1936 r. – 281, w 1938 r. – 417. Przed samą wojną ich liczba sięgnęła ok.450.

Wzrost obsady osobowej i znaczenia Urzędu skutkował rozpoczęciem budowy nowej siedziby. Okazały gmach wybudowano przy ul. Rotterdamskiej, który został oddany do użytku w lutym 1936r. Dziś mieści się w nim siedziba Zarządu Morskiego Portu Gdynia **(zdjęcie nr 2)**



Druga siedziba UC w Gdyni

W gmachu znajdowały się mieszkania służbowe kierownictwa UC. Dla urzędników celnych i ich rodzin wybudowane zostały przy ul. Denhoffa dwa duże, bliźniacze, kilkupiętrowe domy. Pracownicy dzielili się na dwie grupy zawodowe: urzędników państwowych (posiadających stopnie służbowe: rewident celny, podkomisarz skarbowy, komisarz skarbowy i inspektor celny), od których wymagano wykształcenia wyższego lub średniego oraz dozorcy celni stanowiący 75% stanu osobowego, zaliczani do grupy pracowników fizycznych. Urzędnik państwowy zarabiał od ok. 210 do 260 zł. Pracownicy zrzeszeni byli w związkach zawodowych, które inicjowały działalność kulturowo-sportową m.in. ćwiczenia strzeleckie, zespół muzyczny mandolinistów, kółko turystyczne. Organizowany był corocznie bal sylwestrowy z doborową orkiestrą w obowiązkowym stroju balowym. W przedwojennej Gdyni praca w administracji celnej była powodem niewątpliwego prestiżu społecznego i satysfakcji materialnej.

Jednym z ostatnich etapów zmian organizacyjnych było utworzenie stanowiska zastępcy naczelnika Urzędu. Funkcje tę pełnił od 1935 r. Jan Piasecki.

Niemiecki najazd na Polskę w dniu 1 września 1939 r. spowodował mobilizację wielu pracowników Urzędu. Wielu z nich trafiło następnie do obozów jenieckich. Pracownicy dostali 3-miesięczne uposażenie, większość czasu spędzając na służbie do wykorzystania przez Dowództwo Obrony Wybrzeża. Urząd Celny w Gdyni pracował do 13 września. W dniu następnym do Gdyni weszły oddziały niemieckie. Wielu spośród pracowników UC aresztowano. Część z nich (m.in. naczelnik Wiktor Fałatowicz, kierownik działu PC Kazimierz Downarowicz) została zamordowana wraz z tysiącami innych mieszkańców Wybrzeża w Piaśnicy w listopadzie 1939 r., kiedy likwidowano zakładników gdyńskich.

1 września zamordowano także na stacji w Szymankowie polskich kolejarzy i inspektorów celnych z formacji, która nadzorowała pracę organów celnych Wolnego Miasta Gdańska. W dniu 31 sierpnia 2004 r. w Malborku-Kałdowie (jednym z miejsc, gdzie pełnili oni służbę) uczczono wojenną ofiarę pomorskich celników odsłaniając odnowiony pomnik poświęcony ich pamięci.

Wielu innych gdyńskich celników więziono w obozach koncentracyjnych. Wielu też brało udział w działalności konspiracyjnej. Liczni byli żołnierzami niemal wszystkich polskich armii II wojny światowej. W budynku przy ul. Rotterdamskiej mieścił się niemiecki szpital wojskowy. Władze niemieckie utrzymywały w Gdyni swoją administrację celną, jedną z jej siedzib był budynek przy ul. Chrzanowskiego.

Gdynia została wyzwolona 28 marca 1945 r., po trwającej blisko 5,5 roku niemieckiej okupacji. Działania wojenne dokonały w mieście ogromnych zniszczeń, szczególnie ucierpiały port i urządzenia portowe. Jednymi z pierwszych, którzy przystąpili do zabezpieczania dawnego mienia oraz porządkowania ocalałych budynków byli przedwojenni pracownicy Urzędu Celnego w tym min. Wacław Kołodziej i Kazimierz Szczurek, którzy już pod koniec kwietnia 1945 r. dokonali pierwszej po woj-

nie odprawy celnej statku bandery szwedzkiej. Oficjalnego otwarcia Urzędu Celnego w Gdyni dokonano pod koniec czerwca 1945r a pierwszym Naczelnikiem Urzędu został mianowany Stanisław Machura, który pełnił tę funkcję do 1949r. Pod koniec 1945r gdyński Urząd Celny zatrudniał blisko 90 osób i posiadał 3 oddziały terenowe: Molo Pasażerskie, Basen Marszałka J. Piłsudskiego i Pocztowo-Celny. Do października 1946r struktura Urzędu Celnego rozrosła się o trzy kolejne oddziały: „Port Drzewny", „Molo Rybackie" oraz „Wolny Obszar Celny" natomiast stan osobowy wzrósł do 320 osób.

Lata 50-te przyniosły szereg dalszych zmian natury organizacyjnej. Powstało kilka nowych oddziałów terenowych, w tym także jeden zamiejscowy we Władysławowie. Część zmieniła swoje dotychczasowe nazwy a część przestała istnieć. Oddział Pocztowo-Celny został w 1950 r. samodzielnym Urzędem Celnym Pocztowym w Gdyni. W powyższym okresie czasu pracą gdyńskiego Urzędu Celnego kierowali Naczelnicy: Dyonizy Duszyński (1949-1950), Tadeusz Cichoń (1950-1956) oraz Tadeusz Wilczek (1956-1959). W sierpniu 1959 r. Naczelnikiem Urzędu Celnego w Gdyni został Stanisław Miśkiewicz, który kierował jego pracą (od 1975 już jako Dyrektor) przez ponad 30 lat aż do momentu przejścia na emeryturę w grudniu 1990 r.

W 1956 r. Urząd został pozbawiony swojej dotychczasowej głównej siedziby przy ul. Rotterdamskiej 9, gmach przejął Morski Port Handlowy w Gdyni. Od tego czasu siedziba Urzędu mieściła się do lutego 2005 r. przy ul. Polskiej 8 w budynku nie najlepiej nadającym się do tego celu, z biegiem czasu coraz ciaśniejszym wskutek zwiększania się stanu osobowego.



Odprawa na Batorym



Gdyńscy celnicy na służbie – lata 30-te

Okres lat 60-tych i 70-tych to czas kolejnych przemian nie tylko w zakresie struktury organizacyjnej samego Urzędu. Zmianie uległo całe ustawodawstwo celne, które po swojej dwukrotnej transformacji w 1962 r. i w 1975 r. zostało dostosowane do istniejącego w tym czasie „realnego socjalizmu". Ukazało się wówczas wiele różnego rodzaju przepisów wykonawczych normujących zasady obrotu towarowego z zagranicą. Na bazie nowego prawa celnego wydano dodatkowo szereg zupełnie nowych aktów prawnych regulujących tryb kontroli i postępowania celnego oraz szczegółowe przepisy instrukcyjne nie zmieniane od 1933 r. Pod koniec lat 70-tych strukturę Urzędu Celnego w Gdyni tworzyło: 6 działów (Kadr i Szkolenia, Finansowy, Gospodarczy, Postępowania Celnego, Operacyjny i Karno-Skarbowy), 2 referaty (ogólny i magazynu centralnego GUC), 7 oddziałów („Odpraw Zleconych", „Port Rybacki", „Dworzec Morski", „Basen IV", „Basen V" i dwa zamiejscowe: w Słupsku i Władysławowie) oraz 3 posterunki zamiejscowe: w Darłowie, Ustce i w Helu. Stan osobowy kształtował się w tamtym okresie czasu na poziomie 300-350 osób.

Pod koniec lat 70-tych port gdyński stał się jednym z najnowocześniejszych i najbardziej uniwersalnych portów basenu Morza Bałtyckiego. Błyskawiczny rozwój i ogromne możliwości międzynarodowych przewozów kontenerowych postawiły przed portem wymóg niezbędnego przygotowania odpowiedniego potencjału przeładunkowo-składowego co też doprowadziło w konsekwencji do uruchomienia na przełomie 1979/1980 r. nowoczesnego Terminalu Kontenerowego. Wraz z rozpoczęciem jego eksploatacji utworzony został także nowy Oddział Celny „Baza Kontenerowa", który z biegiem lat stał się najliczniejszą osobowo i najważniejszą jednostką strukturalną gdyńskiego Urzędu Celnego.

Rok 1980, rok nadziei Polaków, doprowadził także wśród pracowników gdyńskiej administracji celnej do ożywczego fermentu. Mimo znacznego „upartyjnienia" szczególnie kadry kierowniczej w Urzędzie powstał NSZZ „Solidarność". Działał także niezależny, branżowy związek celników. Wraz z wprowadzeniem stanu wojennego Urząd zmilitaryzowano, członków „S" zmuszano do podpisywania deklaracji lojalności, opornych zwalniano. Część z nich powróciła do pracy po 1989 r.

Polska przełomu lat 80-tych i 90-tych to okres olbrzymich przemian politycznych, społecznych i gospodarczych. Wszystkie te aspekty wiązały się z procesami likwidacji zmonopolizowanej gospodarki planowania centralnego i przechodzeniem do gospodarki rynkowej. Dla realizacji tych działań przyjęto cały szereg ustaw gospodarczych, wśród których do najważniejszych należało niewątpliwie nowe prawo celne, które weszło w życie z dn. 01.01.1990 r. Nowe zadania postawione przed administracją celną na początku lat 90-tych zmusiły także i gdyński Urząd Celny do przeprowadzenia kolejnych zmian



Gdyńscy Celnicy na Nabrzeżu Pilotowym – lata 30-te

organizacyjnych w swojej strukturze. Powołano wiele zupełnie nowych komórek, zarówno wewnętrznych jak i terenowych. Omawiając przemiany zachodzące w Gdyńskim Urzędzie Celnym w latach 90-tych, nie sposób nie wspomnieć w tym miejscu o osobie Dyrektora - Edmunda Grabana, który piastował to stanowisko w latach 1990-2000. Lata 90-te to przede wszystkim okres dostosowywania polskich przepisów celnych do wymogów Unii Europejskiej efektem czego było m.in. wejście w życie z dniem 01.01.1998 r. ustawy - Kodeks Celny oraz szeregu przepisów wykonawczych.

W 1995r. zlikwidowany został Urząd Celny Pocztowy w Gdyni i poniekąd wchłonięty przez UC w Gdyni.

Pod koniec lat 90-tych pojawiła się idea połączenia Urzędów Celnych w Gdyni i Gdańsku. Gdański Urząd do 1997r. - do momentu powstania UC w Olsztynie - był jednym z największych terytorialnie w kraju. Obsługiwał m.in. nowoczesny, głównie masowy port, lotnisko oraz dynamiczne gospodarczo Miasto.

W lutym 2000r, pełną parą ruszyły przygotowania do połączenia obydwu jednostek. Siedzibą połączonego organizmu wybrano Gdynię, ze względu na dysponowanie budynkiem przy ul. Północnej 9A. Wymagał on jednak długotrwałych prac adaptacyjnych. Z dniem 1 kwietnia 2001r. doszło do faktycznego połączenia urzędów. Odtąd gdyński urząd obejmował swoją właściwością całe województwo pomorskie (łącznie z powiatem chojnickim, który przeszedł z właściwości UC w Toruniu) oraz miasto Elbląg i powiat elbląski z obszaru województwa warmińsko - mazurskiego. W momencie połączenia liczył 1011 etatów.

Wkrótce też pojawiła się koncepcja zasadniczej reorganizacji Służby Celnej polegającej na przeniesieniu na szczebel regionalny uprawnień organu celnego II instancji, które od początku lat 50 zcentralizowane zostały w Centralnym Zarządzie Ceł (następnie Głównym Urzędzie Ceł). Pierwszym krokiem do takich zmian było utworzenie przy trzech urzędach (m.in. w Gdyni od października 2001r.) tzw. zamiejscowych ośrodków GUC prowadzących sprawy odwoławcze. Reforma weszła w życie z dniem 1 maja 2002r. Utworzono wówczas izby celne, w ramach których działało po kilka urzędów celnych. W ramach Izby Celnej w Gdyni działały Urzędy Celne: w Gdyni, Słupsku oraz Gdańsk-Miasto i Gdańsk-Port (połączone ostatecznie z dniem 1 listopada 2003r. w Urząd Celny w Gdańsku). Jednocześnie dokonano korekt właściwości miejscowej nowych celnych struktur. Elbląg i powiat elbląski przeszły do właściwości Izby Celnej w Olsztynie.

Kolejnym etapem zmian było przejęcie przez Służbę Celną uprawnień w zakresie podatku akcyzowego w obrocie krajowym, co nastąpiło z dniem 1 września 2003r. Wówczas to stan osobowy gdyńskiej izby zasiliło ponad 80 pracowników z Urzędu Kontroli Skarbowej w Gdańsku.

Wraz z akcesją Polski do Unii Europejskiej z dniem 1 maja 2004r. Izba Celna w Gdyni stała się jednostką obsługującą zewnętrzną granicę UE. Zlikwidowano część oddziałów celnych dotąd obsługujących głównie obrót wewnątrzwspólnotowy. Blisko rok później, 21 marca 2005r., Izba Celna w Gdyni przeprowadziła się do odnowionego budynku przy ul. Północnej 9A. Jeszcze w lutym 2005 r. w obiekcie rozpoczął funkcjonowanie gdyński Urząd Celny.



Izba Celna Gdynia współcześnie

Dziś w Pomorskiej Służbie Celnej zatrudnionych jest 1087 funkcjonariuszy i pracowników. Dyrektorem Izby Celnej w Gdyni jest podinspektor celny Wiesław Struk. W skład Izby wchodzą 3 Urzędy Celne w Gdańsku, Gdyni i Słupsku.

Służba Celna stoi na straży przestrzegania prawa oraz swobody handlu i uczciwej konkurencji. Warto przypomnieć, że co trzecia złotówka w budżecie Państwa to wpływy przekazywane przez polską administrację celną. Ponad 20% z tej puli odprowadza do budżetu Izba Celna w Gdyni. Wpływy przekazywane z Pomorza do budżetu rosną z roku na rok. W ubiegłym roku

była to kwota ponad 20 miliardów złotych. Warto podkreślić, że co pół godziny Izba Celna w Gdyni przekazuje do budżetu Państwa ponad milion złotych!

Tak duże wpływy są możliwe dzięki wzrastającym obrotom towarowym w polskich portach morskich. W ubiegłym roku przeładunki kontenerów w portach Trójmiasta wyniosły ponad 1,6 mln TEU.

Skalę sprawności działania pomorskiej Służby Celnej ilustrują również tegoroczne dane dotyczące uproszczeń, z których korzystają pomorscy przedsiębiorcy.

- e-Administracja – dominujący udział zgłoszeń elektronicznych w obsłudze ruchu towarowego. W I kwartale 2013 r. Izba Celna w Gdyni obsłużyła łącznie 63 119 zgłoszeń celnych. W 2012 r. było to 361 565 zgłoszeń celnych. Prawie 93% zgłoszeń na Pomorzu składanych jest w formie elektronicznej. Obrazuje to skalę ułatwień dla przedsiębiorców przy rosnącym obrocie kontenerowym w portach Trójmiasta. W 2012 r. przeładowano w nich 1 600 999 TEU w porównaniu do 1 286 756 TEU przeładowanych w 2011r.
- świadectwo AEO – do końca I kwartału 2013 roku Izba Celna w Gdyni przyznała łącznie 66 świadectw upoważnionego przedsiębiorcy AEO. Na Pomorzu status taki posiada w sumie 68 firm. Świadectwo AEO uprawnia do korzystania z ułatwień odnoszących się do kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony oraz uproszczeń przewidzianych w ramach przepisów prawa celnego. Około 90% pomorskich firm posiadających świadectwo AEO ma również wydane pozwolenia na stosowanie procedury uproszczonej.
- procedura uproszczona – do końca I kw. 2013 r. Izba Celna w Gdyni wydała 116 pozwoleń na stosowanie procedury uproszczonej w miejscu, co daje przedsiębiorcom realne korzyści przy odprawie towarów

Jednak rola pomorskiej Służby Celnej jest duża nie tylko w wymiarze fiskalnym. Do naszych zadań należy także ochrona życia i zdrowia obywateli Pomorza, Polski i całej Wspólnoty Europejskiej. Zatrzymujemy towary toksyczne, podrabiane farmaceutyki, zwalczamy przemyt narkotyków i papierosów, kontrolujemy przestrzeganie przepisów o ochronie praw własności intelektualnej, a także umów międzynarodowych.

Realizując zadania nałożone na nas przez Parlament Rzeczpospolitej wykonujemy czynności kontroli gier i hazardu. Zatrzymujemy także towary naruszające przepisy bezpieczeństwa produktu. Zazwyczaj są to zabawki i artykuły przeznaczone dla dzieci. W ten sposób dbamy o zdrowie i życie najmłodszych.

Marcin Daczko
Izby Celnej w Gdyni
na podstawie materiałów historycznych

Port w Gdańsku

Porty morskie odgrywają bardzo ważną rolę w gospodarkach państw mających dostęp do morza. Dzięki ich działalności miasta leżące nad akwenami morskimi mają duże możliwości rozwoju swojej infrastruktury. Transformacja polskiej gospodarki oraz jej otoczenia, szczególnie w krajach Europy Środkowo–Wschodniej, spowodowała daleko idące zmiany w gospodarce narodowej, handlu zagranicznym oraz powiązaniach gospodarki z zapleczem międzynarodowym.

Port morski to skomplikowane w swej strukturze techniczno-organizacyjnej ciało, realizujące wiele różnorodnych zadań gospodarczych. Panuje powszechne przekonanie, że duży port równy jest w swojej złożoności największym instytucjom gospodarczym świata. W sensie przestrzennym port obejmuje zwykle setki, a nawet tysiące hektarów powierzchni o nieregularnej na ogół konfiguracji i różnych proporcjach oraz wielkościach obszaru lądowego i wodnego.

Gdański port jest położony w centralnej części południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego, w jednym z najszybciej rozwijających się rejonów Europy. Dzięki temu stanowi on ważny międzynarodowy węzeł komunikacyjny. Zgodnie z obowiązującą w Unii Europejskiej strategią Port Gdańsk odgrywa znaczącą rolę jako ogniwo Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI łączącego kraje skandynawskie z południowo-wschodnią Europą.

Port w Gdańsku położony jest na 54°25'N szerokości geograficznej i 18°39'E długości geograficznej. Powierzchnia terenów portu to 652 ha, zaś powierzchnia jego akwenów 412,56 ha. Z kolei całkowita długość nabrzeży portowych wynosi 23,7 km, powierzchnia magazynowa 107.022 m^2, a powierzchnia składowa 549.525 m^2.

Na terenie gdańskiego portu zostały wyodrębnione dwa obszary o zróżnicowanych w sposób naturalny parametrach eksploatacyjnych. Są to:

- port wewnętrzny usytuowany wzdłuż Martwej Wisły i kanału portowego;
- port zewnętrzny z bezpośrednim dostępem do Zatoki Gdańskiej.

Maksymalne zanurzenie w porcie w Gdańsku wynosi odpowiednio:

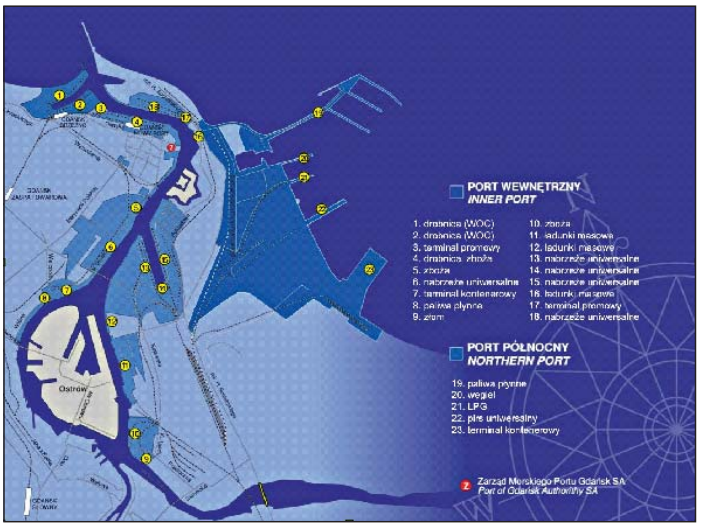
- Port wewnętrzny 10,2 metrów;
- Port zewnętrzny 15,0 metrów.

Z kolei zdolność przeładunkowa to:

- Port wewnętrzny 11,5 mln ton;
- Port zewnętrzny 48,5 mln ton.

HISTORIA I DZIEŃ DZISIEJSZY

Poniższa ilustracja przedstawia mapę portu w Gdańsku z podziałem na poszczególne jego części.



Źródło: materiały informacyjne ZMPG S.A.

Ważnym rodzajem towaru przeładowywanym w gdańskim porcie jest węgiel. Jest on przeładowywany (w relacji eksportowej) przez specjalistyczny Terminal Węglowy zlokalizowany w porcie zewnętrznym. W dowolnej relacji jego przeładunek może odbywać się na nabrzeżach Basenu Górniczego w porcie zewnętrznym.

Zgodnie z danymi przedstawianymi przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., całkowicie zmechanizowany Terminal Węglowy pozwala na przeładunek węgla bezpośrednio z wagonów na statek lub w relacji pośredniej z wykorzystaniem placów składowych. W skład wyposażenia terminalu wchodzą zwałowarko-ładowarki, zasobnie węglowe, system taśmociągów, rozbudowana bocznica kolejowa oraz wywrotnice wagonowe z tunelami do rozmrażania wagonów, co umożliwia pracę terminalu przez cały rok.

W porcie zewnętrznym znajdują się także dwa nowoczesne terminale, w których odbywa się przeładunek paliw płynnych oraz gazu płynnego. Ponadto olej opałowy i bazowy jest przeładowywany na Nabrzeżu Obrońców Poczty Polskiej w porcie wewnętrznym.

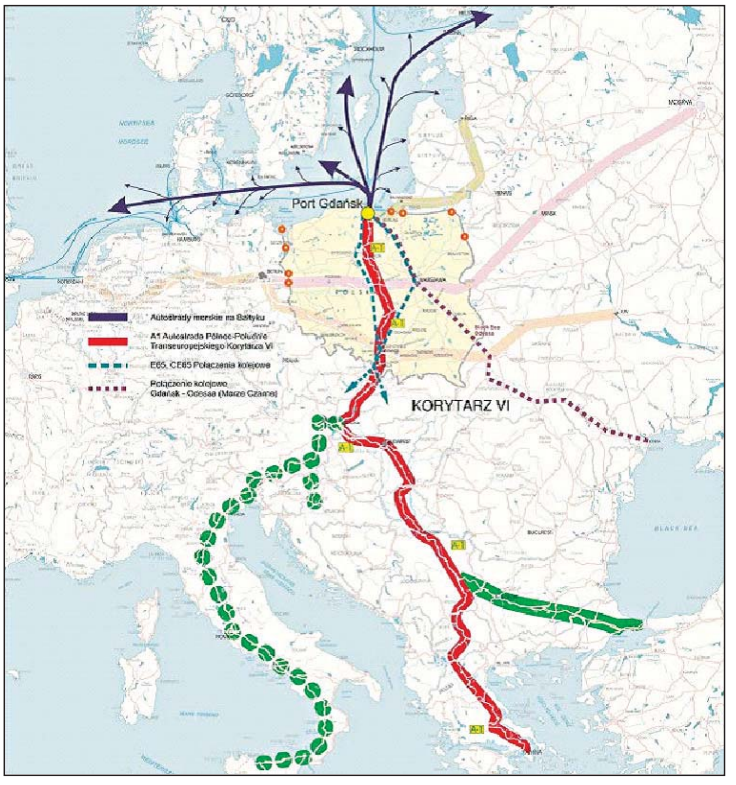
W pełni zautomatyzowana Baza Przeładunku Paliw Płynnych, oferuje obsługę największych statków, które mogą wpłynąć na Bałtyk i dysponuje czterema stanowiskami roboczymi. Poszczególne stanowiska, przystosowane do przeładunku ropy i produktów ropopochodnych oraz olejów opałowych i napędowych, znajdują się w zamkniętych basenach wyposażonych w zapory przeciwrozlewowe i specjalistyczną instalację przeciwpożarową. Operacje przeładunkowe realizowane są w systemie zamkniętym, bezpiecznym dla środowiska. Przesyłanie paliw w obu relacjach, w tym do rafinerii i zakładów w kraju oraz na obszarze wschodnich landów Niemiec, odbywa się poprzez sieć rurociągów i baz manipulacyjnych PERN oraz rafinerii Grupy LOTOS SA.

Kolejny terminal - Terminal Przeładunku Gazu Płynnego - jest przeznaczony do przyjmowania, przechowywania, częściowego mieszania i rozsyłania przy pomocy cystern kolejowych i samochodowych skroplonego gazu propan-butan. Jest wyposażony m.in. w zakopcowane zbiorniki, pompy wspomagające wyładunek, system podgrzewania i transportu gazu do zbiorników magazynowych, pompy transportujące gaz ze zbiorników do stanowisk załadowczych, system mieszania gazu.

Port w Gdańsku oferuje także szeroką gamę możliwości obsługi ładunków wymagających specjalistycznych technologii przeładunku i składowania. Przykładem może tu być baza przeładunku fosforytów zlokalizowana na Nabrzeżu Chemików. Wraz z sąsiednim Nabrzeżem Przemysłowym jest to miejsce obsługi takich ładunków jak: nawozy, płynne produkty chemiczne, minerały i melasa. Baza jest wyposażona w suwnice bramowe oraz bezpośrednie połączenia rurociągami i taśmociągami.

Z kolei na Nabrzeżu Obrońców Poczty Polskiej znajduje się terminal przystosowany do obsługi siarki. Poza tym realizowane są przeładunki innych towarów masowych, w tym melasy i kruszyw.

W porcie funkcjonują także elewatory zbożowe położone wzdłuż Kanału Portowego przy nabrzeżach: Wiślanym, Zbo-



Źródło: materiały informacyjne ZMPG S.A.



Źródło: materiały informacyjne DCT

Panorama terminala w trakcie rozwoju (3 suwnice przeładunkowe na nabrzeżu). Widać na niej także parking dla samochodów ciężarowych przed terminalem oraz magazyn czasowego składowania na terenie terminalu

żowym i Oliwskim, gdzie przeładowywane są m.in. śruta, żyto, pszenica oraz jęczmień. Natomiast na Nabrzeżu Bytomskim, na którym zlokalizowana jest przetwórnia słodu, dokonuje się przeładunku jęczmienia i słodu. Na tym nabrzeżu obsługiwane są również gazy medyczne i techniczne.

Nabrzeża usytuowane na Basenie Górniczym (Nabrzeża: Rudowe, Węglowe, Administracyjne) charakteryzują się szczególną uniwersalnością. Oprócz węgla i drobnicy przeładowuje się na nich m.in. zboża, kruszywa, rudę żelaza, nawozy. Znajduje się tam również baza obsługi złomu.

Port w Gdańsku jest dobrze zaopatrzony w sieć połączeń transportowych. Ma on swoje miejsce w opracowanym przez Unię europejską Transeuropejskim Korytarzu Transportowym nr VI.

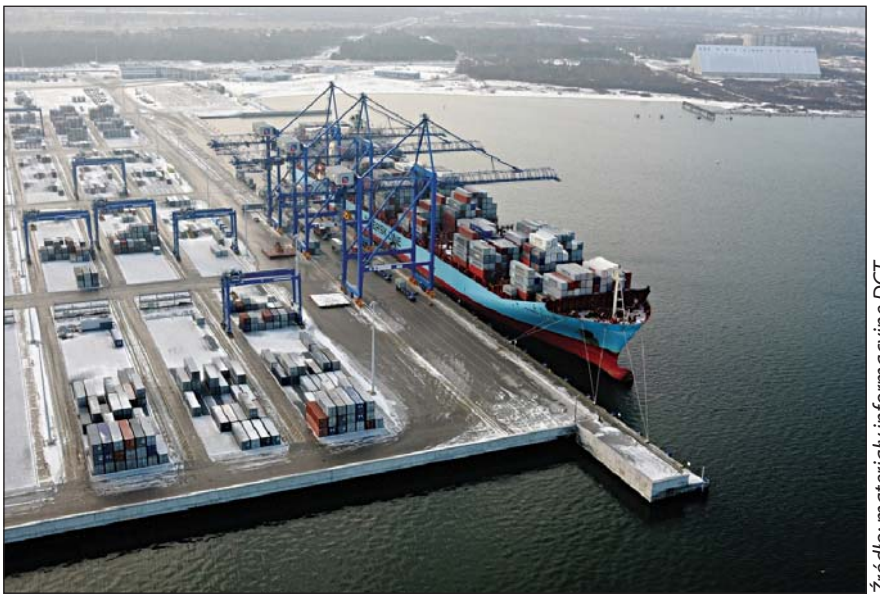
Strategia, jaka obowiązuje w Unii Europejskiej, wynika z założeń Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA). Zakłada ona, że Port Gdańsk będzie jednym z kluczowych ogniw Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI. Poniższa ilustracja przedstawia poszczególne elementy tego korytarza.

Trasa tego korytarza, w dużym stopniu pokrywająca się z przebiegiem dawnego Bursztynowego Szlaku, jest z jednej strony potwierdzeniem dotychczasowej historycznej roli gdańskiego portu w systemie transportowym Europy, a z drugiej konsekwencją aktualnych prognoz dotyczących rozwoju transportu w przyszłości.

Geograficzne i rynkowe usytuowanie Portu Gdańsk predysponuje go do pełnienia roli centrum dystrybucyjnego ukierunkowanego na region Morza Bałtyckiego oraz kraje Europy Środkowo-Wschodniej. Jednocześnie port w Gdańsku stanowi ważne ogniwo łańcucha transportowego łączącego kraje skandynawskie z krajami Europy Południowej, w szczególności w rejonie Adriatyku i Morza Czarnego.

Terminal kontenerowy posiada 650 metrów długości nabrzeża oraz możliwość 16,5m głębokości zanurzenia przy nabrzeżu. Ponadto na DCT znajduje się 40 metrowej szerokości rampa ro-ro, a place umożliwiają składowanie do 22.000 TEU, z czego 336 to podłączenia chłodnicze. Na terminalu znajduje się obecnie 7.200 m^2 powierzchni magazynowej (CFS) oraz przestrzeń parkingowa dla ponad 100 ciężarówek. DCT dysponuje także bocznicą kolejową o długości 2 x 1 000m, plus dodatkowy tor.

W obecnej chwili plany rozwojowe DCT przewidują zwiększenie ilości odprawianych kontenerów, a celem jest m.in. konkurencyjność w stosunku do innych dużych portów europejskich, czyli Hamburga, Bremy i Rotterdamu. Przeprowadzone w październiku 2012 roku badania pokazały, że Gdańsk jest portem położonym konkurencyjnie w stosunku do 3 wymienionych,



Źródło: materiały informacyjne DCT

Przeładunek jednego z największych statków jakie pływają na świecie. Flota ta należy do linii Maersk, która dostarcza do Gdańska kontenery m.in. z Dalekiego Wschodu (np. Chiny)

dzięki czemu ma lepsze możliwości transportowe do większości krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

Jednocześnie prognozy przewidują, że z każdym rokiem będzie wzrastało zapotrzebowanie ze strony poszczególnych państw Europy Środkowej i Wschodniej na morski transport kontenerowy.

Obecne możliwości przeładunkowe DCT to nie wszystko. Firma ma daleko sięgające plany rozwojowe, z budową potężnego centrum przeładunkowego włącznie. W pobliżu terminalu ma powstać duże centrum magazynowo-dystrybucyjne. Ma ono obejmować dużą powierzchnię, dzięki której jeszcze bardziej zwiększą się możliwości przeładunkowe Terminalu.

Marcin Daczko
Izba Celna w Gdyni

Porty nad Zalewem Wiślanym

Port w Elblągu

Elbląski port to nowoczesna jednostka przygotowana do obsługi ruchu towarowego i osobowego. Otwarty został 24 czerwca 2006 roku, przy okazji obchodów Dnia Morza.

Licząc na rozwój żeglugi po Zalewie Wiślanym podjęte zostały starania o odpowiednią infrastrukturę, która byłaby w stanie sprostać nowym potrzebom. Już w fazie projektowania tak terminala osobowego jak i towarowego Służba Celna miała możliwość zgłaszania swoich oczekiwań. Dzięki temu np. na terenie budynku służącego odprawom osób powstały odpowiednie warunki do prowadzenia kontroli celnej. Zapewniono też bardzo dobre warunki pracy dla tak dla naszej Służby jak i Straży Granicznej.

Dzięki inwestycji armatorzy mają teraz do dyspozycji dwustanowiskowe nabrzeże, umożliwiające przyjmowanie największych statków, jakie mogą pływać po Zalewie Wiślanym, czyli o długości do 90 metrów, szerokości do 14 metrów i zanurzeniu do 3,2 m. Całość zajmuje powierzchnię ok. 3,5 ha, na której powstały punkty przeładunku i składowania dowolnych ładunków masowych suchych i drobnicy, magazyny, wiaty zadaszone, parkingi, drogi wewnętrzne i drogi dojazdowe. Terminal towarowy jest w stanie przyjąć ponad 600 tys. ton ładunków masowych i 150 tys. ton tzw. drobnicy rocznie.



Terminal pasażerski w Morskim Przejściu Granicznym w Elblągu

Równolegle z częścią towarową oddano do użytku także obiekty terminalu pasażersko-promowego, gdzie jednorazowo może być odprawianych ok. 200 pasażerów i 36 samochodów. Służy on głównie obsłudze turystów pływających do i z Obwodu Kaliningradzkiego. Terminal jest nowocześnie wyposażony - służba celna wyposażona została m.in. w urządzenie rentgenowskie (Heimann). Mamy też do dyspozycji budynek kontroli szczegółowych, w którym można odprawiać i dokonywać rewizji samochodów.

Ryszard Chudy
Izba Celna w Olsztynie

Port we Fromborku

W morskim przejściu granicznym we Fromborku ruch jednostek pływających odbywa się w okresie od maja do późnej jesieni – wynika to z ograniczeń takich jak np. kilkumiesięczne pełne oblodzenia Zalewu. Wielkość ruchu oraz jego czas trwania zależą w głównej mierze od warunków pogodowych. Do portu zawijają głównie sportowe jednostki pływające. Od 2012 roku dokonywana jest również odprawa statku Johannes Brahms, w ramach 3-dniowej wycieczki do Kaliningradu. Jego pasażerowie to przede wszystkim Szwajcarzy i Niemcy.

Przypływający Rosjanie zawijają zazwyczaj do portu w celu dokonania odprawy przywozowej a następnie udają się na wypoczynek do innych nadmorskich miejscowości, takich

jak choćby Krynica Morska. Ponadto w podanym przedziale czasu odbywają się corocznie Regaty w ramach Zlotów Żeglarskich na Zalewie Wiślanym i Kaliningradzkim o puchar Trzech Marszałków i Trzech Gubernatorów czy też Formborksa Jesień. W roku 2013 odbędą się kolejne 9-me regaty z tego cyklu Port czynny jest 24 godziny na dobę. Odprawy zaczynają się od wczesnych godzin porannych. W odprawach uczestniczy również Morski Oddział SG z Elbląga.

Oddział Celny w Braniewie dokonuje odpraw podróżnych w ramach zorganizowanych międzynarodowych rejsów podróżnych jak również odpraw indywidualnych jednostek sportowych. Odprawa celna przeprowadzana jest na falochronie zachodnim, przy którym od strony zachodniej odbywa się ruch krajowy natomiast od wschodniej - międzynarodowy. W trakcie odprawy Straż Graniczna zabezpiecza dostęp do podróżnych wysiadających z jednostek pływających i udających się do kontroli poprzez postawienie metalowego ogrodzenia wzdłuż falochronu.



Terminal pasażerski we Fromborku

Kontrola celna przeprowadzana jest w pomieszczeniu. terminala odpraw. W pomieszczeniu dokonywana jest kontrola ruchu obustronnie, w kierunku przywozowym, jak i wywozowym. Wydzielone są w bezpośredniej odległości stanowiska kontroli celnej i granicznej. Po jednej stronie znajduje się pomieszczenie przeszukań osobistych oraz pomieszczenie, w którym znajduje się kopiarka i szatnia dla funkcjonariuszy.

W 2005 roku w celu usprawnienia wybudowano po każdej ze stron terminala wiatrochrony.

Funkcjonariusze obsługujący Morskie Przejście Graniczne we Fromborku w celu wykonywania czynności kontrolnych dojeżdżają 10 km .Na wyposażeniu braniewskiego oddziału celnego znajduje się specjalistyczny sprzęt do szczegółowych kontroli.

W planach jest również rozbudowa Morskiego Przejścia Granicznego we Fromborku. Powiększony zostanie port jachtowy a pirs zostanie przystosowany do odprawy większej liczby jednostek sportowych jak również większej liczby turystów..

Ryszard Chudy
Joanna Krakowiak
Izba Celna w Olsztynie

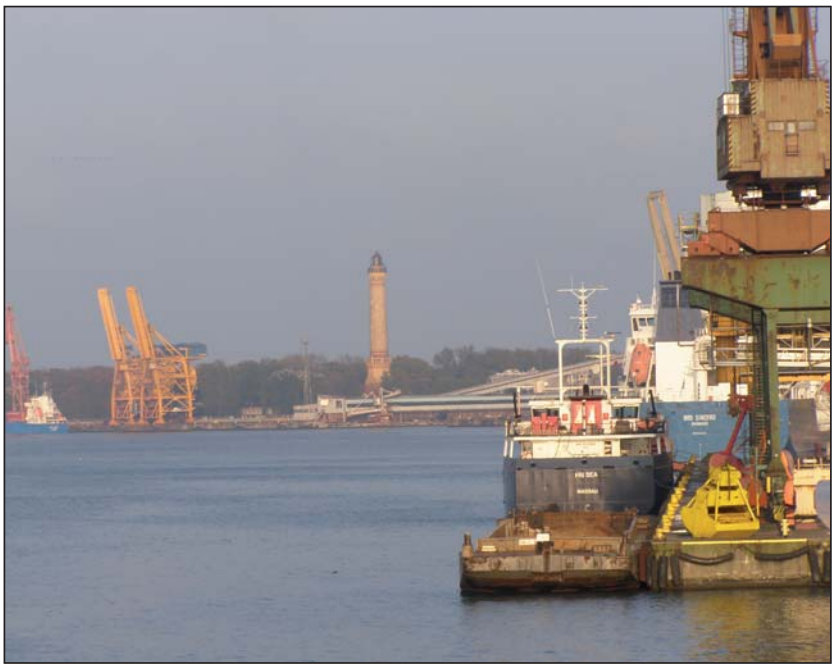
ORGANIZACJA SŁUŻBY CELNEJ NA GRANICY MORSKIEJ
Pomorze Zachodnie

Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r. porty w Szczecinie i w Świnoujściu należą do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W tych dwóch portach na granicy morskiej umiejscowione są dwa Oddziały Celne podległe Naczelnikowi Urzędu Celnego w Szczecinie: Oddział Celny w Świnoujściu i Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia" w Szczecinie.

Oddział Celny w Świnoujściu
Terminal LNG w Świnoujściu

Oddział Celny w Świnoujściu zapewnia sprawną obsługę celną na potrzeby budowy Terminalu LNG, co obejmuje odprawy materiałów i urządzeń niezbędnych do prowadzenia tej strategicznej inwestycji - z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Na obszarze Terminalu Promowego wdrożony został system Automatycznego Rozpoznawania Tablic Rejestracyjnych (ARTR), który pozwolił na zwiększenie efektywności oraz zmniejszenie uciążliwości prowadzonych kontroli. Przez cały 2012 rok były prowadzone działania mające na celu coraz szersze rozpowszechnienie korzystania z procedur uproszczonych przez firmy, co wiąże się bezpośrednio z przyspieszeniem obsługi podmiotów w porcie oraz możliwością skorzystania z ułatwień w rozliczaniu podatku VAT (art.33a), a w konsekwencji poprawą płynności ruchu towarowego w ramach morskiego przejścia granicznego i zwiększeniem konkurencyjności portu w Świnoujściu. Ponadto Oddział Celny w Świnoujściu włączył się w inicjatywę związaną z wprowadzeniem elektronicznego obiegu dokumentów i komunikatów w transporcie morskim. Realizując

ORGANIZACJA SŁUŻBY CELNEJ NA GRANICY MORSKIEJ



Terminal promowy w Świnoujściu

wytyczne w tym zakresie, w swojej pracy wykorzystuje system PHICS administrowany przez Urząd Morski w Szczecinie, dzięki któremu w sprawny sposób obsługiwane są statki wchodzące i wychodzące do i z portu Świnoujście.

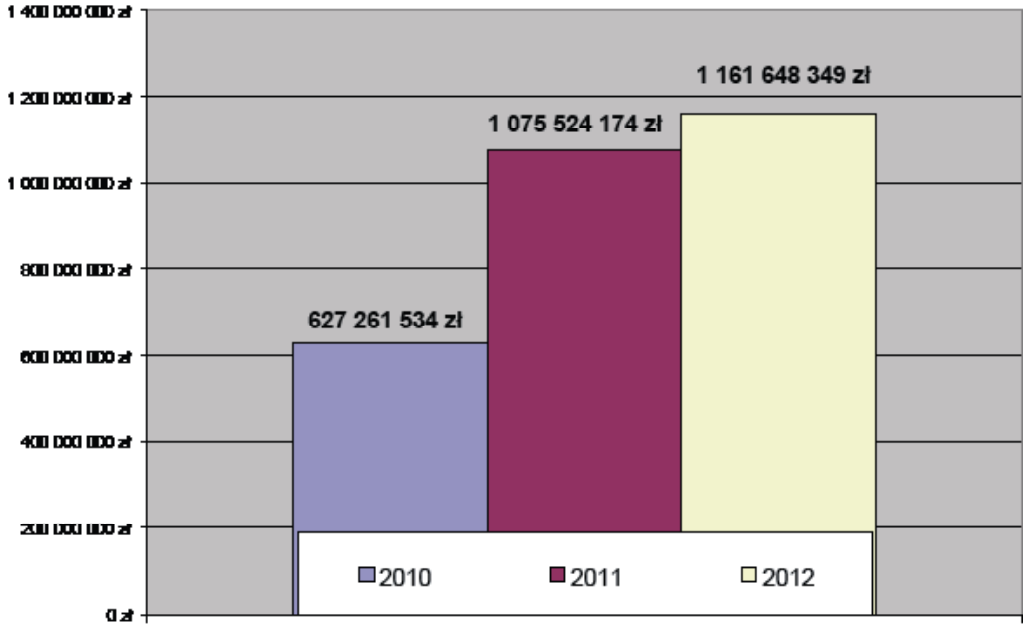
Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia" w Szczecinie

Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia" w zakresie ułatwiania legalnej działalności gospodarczej i usuwania przeszkód biurokratycznych w porcie w Szczecinie podjął działania wspierające realizację polskiej polityki morskiej. Funkcjonujące obecnie w obrocie portowo-morskim bariery administracyjne mogą utrudniać sprawną obsługę i powodować odpływ towarów z portów morskich Wspólnoty. W celu zapobieżenia temu zjawisku Izba Celna w Szczecinie prowadzi działania zmierzające do minimalizacji lub usunięcia przeszkód w tym zakresie.

Dzięki rozwiązaniom organizacyjnym i usprawnieniom dla przedsiębiorców i operatorów portowych od 3 lat Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia" w Szczecinie pobiera coraz więcej należności budżetowych, co wynika ze wzrostu przeładunków i zwiększenia atrakcyjności portu w zakresie obsługi dla importerów i eksporterów.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie

Należności danego roku w OC Łasztownia – wszystkie zgszenia



źródło - opracowanie statystyczne Oddział Celny "Nabrzeże Łasztownia"

Port w Gdańsku

Służba Celna na terenie Portu w Gdańsku funkcjonuje w następujący sposób:

- Wolny Obszar Celny;
- Baza Promowa PŻB;
- Nabrzeże Oliwskie;

obsługiwane przez Oddział Celny Basen im. Władysława IV w Gdańsku

- Nabrzeże Zbożowe;
- Nabrzeże Wiślane;
- Nabrzeże Szczecińskie;

obsługiwane przez Oddział Celny Nabrzeże Wiślane w Gdańsku

- Nabrzeże Bytomskie;
- Nabrzeże Przemysłowe;
- Nabrzeże Chemików;
- Basen Górniczy;
- Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej;
- Terminal Promowy Westerplatte;
- Baza Paliw Płynnych;
- Terminal Węglowy;
- Terminal Przeładunku Gazu Płynnego (LPG);
- Terminal kontenerowy DCT Gdańsk.

obsługiwane przez Oddział Celny Basen Terminal Kontenerowy w Gdańsku



Wejście do portu wewnętrznego w Gdańsku. Po lewej stronie widoczny jest port zewnętrzny z pirsami, bazami przeładunkowymi oraz terminalem DCT

W porcie wewnętrznym znajdują się: terminal kontenerowy, baza i terminal dla promów pasażerskich oraz statków ro-ro, bazy przeładunku samochodów osobowych i owoców cytrusowych, baza do obsługi siarki oraz innych ładunków masowych, baza przeładunku fosforytów. Pozostałe nabrzeża z uwagi na zainstalowane w nich urządzenia i infrastrukturę mają uniwersalny charakter, dzięki czemu możliwy jest przeładunek drobnicy konwencjonalnej i towarów masowych, np.: wyrobów hutniczych, sztuk ciężkich i ponadgabarytowych, zbóż, nawozów sztucznych, rudy oraz węgla.

Zewnętrzna część portu funkcjonuje w oparciu o pirsy, nabrzeża i pomosty przeładunkowe zlokalizowane bezpośrednio w akwenach wodnych Zatoki Gdańskiej. W tej części portu znajdują się specjalistyczne bazy przeładunku surowców energetycznych: paliw płynnych, węgla oraz gazu płynnego. W porcie zewnętrznym zlokalizowany jest również nowoczesny terminal kontenerowy DCT.

Ładunki drobnicowe są obsługiwane zarówno w porcie wewnętrznym, jak i zewnętrznym (DCT). W pierwszym przypadku drobnica przeładowywana jest przy nabrzeżach: Oliwskim, Wiślanym, Szczecińskim, Przemysłowym, Rudowym, Węglowym, Obrońców Westerplatte oraz na nabrzeżach Wolnego Obszaru Celnego. W tym miejscu znajduje się także nowoczesna baza przeładunku owoców cytrusowych. Na uniwersalnych nabrzeżach Portu Gdańsk obsługiwane są towary drobnicowe, m.in. na paletach, w workach i big-bagach, jak również sztuki ciężkie, ponadgabarytowe, wyroby hutnicze i ładunki niebezpieczne.

W gdańskim porcie możliwa jest ponadto weterynaryjna kontrola graniczna produktów pochodzenia zwierzęcego, zgodnie ze standardami Unii Europejskiej. Ośrodki Inspekcyjne Granicznego Inspektoratu Weterynarii są zlokalizowane w porcie zewnętrznym przy terminalu kontenerowym DCT oraz w porcie wewnętrznym w pobliżu Gdańskiego Terminalu Kontenerowego.

Obsługa kontenerów w gdańskim porcie odbywa się na Nabrzeżu Szczecińskim portu wewnętrznego, gdzie funkcjonuje Gdański Terminal Kontenerowy (GTK, właściwość miejscowa Oddziału Celnego „Nabrzeże Wiślane") oraz na terminalu kontenerowym DCT zlokalizowanym w porcie zewnętrznym (właściwość miejscowa Oddziału Celnego „Terminal Kontenerowy").

Terminale w wewnętrznej części portu gdańskiego obsługują przede wszystkim linie feederowe oraz bliskiego zasięgu. Z kolei głębokowodny terminal DCT przystosowany jest do obsługi największych jednostek wpływających na Morze Bałtyckie - statków typu Postpanamax.

Obydwa terminale kontenerowe w gdańskim porcie oferują zintegrowane usługi terminalowe i depot holenderskie: wszelkie przeładunki i manipulacje kontenerów, ich formowanie i rozformowywanie, naprawy i mycie, a także stanowiska dla kontenerów chłodniczych.

Port w Gdańsku obsługuje jednostki typu ro-ro na terenie Wolnego Obszaru Celnego. Taką możliwość oferuje nowoczesny Terminal Promowy Westerplatte. Rampa ro-ro znajduje się rów-

nież w Bazie Promowej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA (PŻB), oferującej stałe połączenia promowe ze Szwecją, oraz na terminalu kontenerowym DCT.

Na terenie gdańskiego portu znajduje się także Wolny Obszar Celny będący pod dozorem Oddziału Celnego „Basen im. Władysława IV". Jest on zlokalizowany blisko wejścia do portu wewnętrznego (fot. 1). Na jego terenie przeładowywane są samochody od producentów z krajów Dalekiego Wschodu oraz Europy. Importowane towary mogą być składowane na WOC bez gwarancji celnych, kontyngentów, cła oraz podatku przez nieograniczony okres. Możliwe jest także wyprowadzanie i odprawa celna ładunku partiami. Ewidencja towarów wprowadzanych i wyprowadzanych z Wolnego Obszaru Celnego odbywa się przy zastosowaniu systemu informatycznego. Na terenie Wolnego Obszaru Celnego pod koniec 2011 roku rozpoczęły się prace dotyczące realizacji inwestycji w postaci chłodni przeładunkowo-składowej dla produktów rybołówstwa. Prace te są realizowane przez Północnoatlantycką Organizację Producentów sp. z o.o. W chwili obecnej inwestycja ta znajduje na bardzo zawansowanym etapie realizacji. Termin zakończenia budowy planowany jest na koniec 2013 r. Z uwagi na skalę projektu inwestycja ta powinna znacznie zwiększyć obrót towarowy Wolnego Obszaru Celnego, a tym samym gdańskiego portu.

Znajdujący się na wschodniej stronie Kanału Portowego Terminal Promowy Westerplatte posiada stanowiska statkowe wyposażone w rampy ro-ro oraz przestrzenne place składowe i manewrowe.

Żegluga promowa w porcie w Gdańsku jest obsługiwana przez Bazę Promową PŻB. Możliwość taką oferuje również Terminal Promowy Westerplatte. Terminal jest połączony z krajową i międzynarodową siecią dróg. Posiada wspomniane już stanowiska statkowe wyposażone w rampy ro-ro, dworzec pasażerski wraz z zapleczem administracyjno-biurowym oraz stanowiskami odpraw celno-paszportowych, galerię komunikacyjną dla pasażerów pieszych oraz 6 stanowisk do obsługi celnej i granicznej dla pojazdów samochodowych. Westerplatte jest jednym z miejsc, przy którym cumują statki wycieczkowe. Są one również obsługiwane na reprezentacyjnym nabrzeżu spacerowym kpt. Ziółkowskiego.

1 września 2007 roku rozpoczął funkcjonowanie Oddział Celny „Terminal Kontenerowy" w Gdańsku (kod Oddziału Celnego PL322080), zlokalizowany przy ul. Majora Henryka Sucharskiego 7 (obecnie ul. Kontenerowa 7). Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 14 sierpnia 2007 r. (Dz. U. Nr 150 z 2007r. poz.1064) w Oddziale tym mogą być zgłaszane do wszystkich procedur celnych towary przywożone i wywożone drogą morską. Zadania stojące przed nowoutworzoną komórką organizacyjną Urzędu Celnego w Gdańsku związane są z obsługą nowego, głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk. Terminal dysponował na początku 3 suwnicami typu STS (ship to strore) oraz 5 suwnicami na kołach, które wraz z odpowiednim zapleczem placowym, magazynowym i dodatkowym sprzętem operującym zapewniały roczną zdolność przeładunkową na poziomie 500.000 TEU. Drugi etap budowy terminala miał obejmować jego rozbudowę o kolejne stanowiska, a celem, który zamierzano osiągnąć była wydajności 1 mln TEU. Terminal przewidywał obsługę połączeń dowozowych (feeder) i ro – ro o zanurzeniu statków do 12 m (obecnie 15m). Do najważniejszych zalet Terminalu należy brak zalodzenia, dzięki czemu statki mogą być obsługiwane przez cały rok. Terminal jest czynny przez 24 godziny na dobę.

W październiku 2011 roku osiągnięto planowaną zdolność przeładunkową do 1.000.000 TEU rocznie dzięki zamontowaniu 2 dodatkowych suwnic przeładunkowych (przy 3 już pracujących)

większanie się stale rosnącej liczby statków wpływających na DCT skutkowało także zwiększaniem się ilości odpraw, jaka dokonywana była na Oddziale Celnym „Terminal Kontenerowy" w Gdańsku. Poniższa tabela przedstawia, jak kształtowała się ogólna liczba odpraw od początku istnienia Oddziału.

Rok	Ilość odpraw
2008	6.979
2009	27.043
2010	42.065
2011	74.934
2012	77.981

Źródło: dane statystyczne OC Terminal Kontenerowy w Gdańsku

Jak widać w każdym roku ilość odpraw zwiększała się, z początkowych 6.979 w 2008 roku wzrost był ponad 10-krotny, by w już 4 lata później osiągnąć 77.981 odpraw. W tym miejscu dodać należy, że dane te są nie tylko odzwierciedleniem ilości kontenerów, jakie były odprawiane na Oddziale, ale także faktu połączenia 2 jednostek celnych, czyli Oddziału Celnego „Port Północny" oraz Oddziału Celnego „Terminal Kontenerowy".

Po tym połączeniu zmienił się charakter towarów odprawianych w ramach OC „Terminal Kontenerowy". Początkowo były to głównie kontenery, natomiast po połączeniu placówek szacuje się, że specyfika odprawianych statków kształtuje się następująco:

- Tankowce – 20%;
- Masowce – 40%;
- Kontenerowce – 30%;
- Jachty i statki pasażerskie – 5%;
- Zaopatrzenie innych jednostek pływających i platform – 5%.

W obecnej chwili plany rozwojowe DCT przewidują zwiększenie ilości odprawianych kontenerów, a celem jest m.in. konkurencyjność w stosunku do innych dużych portów europejskich, czyli Hamburga, Bremy i Rotterdamu. Przeprowadzone w październiku 2012 roku badania pokazały, że Gdańsk jest portem położonym konkurencyjnie w stosunku do 3 wymienionych, dzięki czemu ma lepsze możliwości transportowe do większości krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

Marcin Daczko
Izba Celna w Gdyni

Port w Gdyni

Izba Celna w Gdyni swoją właściwością miejscową obejmuje obszar województwa pomorskiego. W jej strukturze wyodrębnione zostały trzy Urzędy Celne: w Gdyni, Gdańsku i Słupsku. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej nastąpiło zniesienie celnej granicy lądowej pomiędzy Polską, a Niemcami, Czechami, Słowacją i Litwą. Porty Trójmiasta stały się zewnętrzną morską granicą Unii Europejskiej.



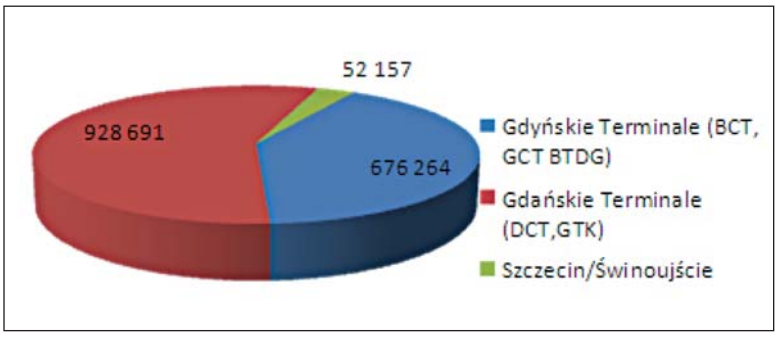
Urząd Celny w Gdyni swoim zasięgiem obejmuje miasta Gdynię, Sopot oraz powiaty wejherowski, pucki, kościerski i kartuski. W Pionie Oddziałów Celnych wyodrębnione zostały cztery jednostki stanowiące morskie przejścia graniczne i jeden oddział celny wewnętrzny „Basen IV". Poza Oddziałami Celnymi: Basen IV i we Władysławowie pozostałe trzy jednostki tj. Oddziały Celne: „Basen V", „Baza Kontenerowa" i „Nabrzeże Bułgarskie" usytuowane zostały na terenie gdyńskiego portu obsługiwanego przez Bałtycki i Gdyński Terminal Kontenerowy oraz Bałtycki Terminal Drobnicowy w Gdyni. Na terenie Bałtyckiego i Gdyńskiego Terminala Kontenerowego znajdują się dwie główne lokalizacje składowania kontenerów w gdyńskim porcie.

Bałtyckim Terminalem Kontenerowym zarządza Międzynarodowy Operator Terminali Kontenerowych (ICTSI), który założony został w grudniu 1987 na Filipinach, a w 2003r uzyskał koncesję przyznaną przez władze portu w Gdyni, zezwalającą na rozwój, działanie i zarządzanie terminalem kontenerowym w Gdyni. Drugim, co do wielkości jest Gdyński Terminal Kontenerowy zarządzany od 2005 roku przez Hutchison Port Holdings (HPH) . Terminal jest usytuowany przy Nabrzeżu Bułgarskim w basenie kontenerowym, obsługuje połączenia feederowe, które łączą Polskę z portami bazowymi zachodniej Europy. GCT ma dogodne połączenie z krajową siecią drogową poprzez Estakadę Kwiatkowskiego i Obwodnicę Trójmiasta z częściowo oddaną do użytku autostradą A-1. GCT posiada własną bocznicę kolejową oraz dogodne połączenia z krajową siecią kolejową. Dwa największe terminale w Porcie w Gdyni zarządzane przez niezależnych operatorów, posiadają również odrębne systemy portowe „TOS" i eXpress oraz niezbędne wyposażenie w postaci różnego rodzaju suwnic nabrzeżowych, placowych, kolejowych, dźwigów samojezdnych, stanowisk dla kontenerów chłodniczych itp.

Lokalizacje Oddziałów Celnych jak również nowoczesne wyremontowane siedziby (np.: OC „Nabrzeże Bułgarskie", OC „Basen V", OC „Baza Kontenerowa") adekwatne są do potrzeb i tworzą dobre warunki do obsługi interesariuszy. Zasoby etatowe Urzędu Celnego w Gdyni dostosowywane są do zakresu realizowanych zadań i diagnozowanych potrzeb. Na dzień 31.12.2012 r. w Oddziałach Celnych pełniło służbę – 170 funkcjonariuszy celnych, z czego kobiety stanowiły 44% (74), natomiast mężczyźni stanowili 56% (96).

Obsługa obrotu towarowego w podległych Urzędowi Celnemu w Gdyni Oddziałach Celnych realizowana jest na bieżąco przy jednoczesnym stałym wzroście ilości przyjętych zgłoszeń celnych i przeładowywanych w porcie w Gdyni kontenerów, co obrazuje poniższe zestawienie.

Przeładunki kontenerów w portach polskich w 2012 r. w TEU



Port Gdynia

Bezpośredni wpływ na rozwój Oddziałów Celnych w gdyńskim porcie mają również poniżej wskazane czynniki:

1) dogodny dojazd dzięki oddanemu do użytku ostatniemu odcinkowi Estakady Kwiatkowskiego oraz obwodnicy i części autostrady A1;
2) duża ilość firm transportowych, spedycyjnych oraz agencji celnych;
3) infrastruktura portowa przystosowana do obsługi towarów skonteneryzowanych jak i przywożonych pojazdami samochodowymi (specjalistyczne miejsca do ich obsługi np: silosy zbożowe, zbiorniki paliwowe, zbiorniki gazowe, place, magazyny);
4) lokalizacja oddziałów celnych adekwatna do potrzeb;

5) dobra współpraca z zarządem Portu w Gdyni zarządcami terminali BCT i GCT oraz z przedstawicielami Polskiej Izby Spedycji i Logistyki - organizowanie cyklicznych spotkań.
6) pozyskanie środków przez Zarząd Morskiego Portu w Gdyni na inwestycje w porcie przewidziane na najbliższe lata 2015-2025, to między innymi pogłębienie toru wodnego do głębokości 15,5 metra, budowa nowego Terminala Promowego, Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego, oraz zagospodarowanie Nabrzeża Bułgarskiego;
7) dobre warunki do obsługi interesariuszy – oddziały celne wyremontowane i posiadające nowoczesne siedziby ;
8) nowe środki transportu pozwalające na swobodną realizację zadań w terenie,
9) nowoczesne skanery mobilne oraz sprzęt do dokumentowania audiowizualnego oraz fotograficznego prowadzonych czynności;

Charakterystyka Oddziałów Celnych Urzędu Celnego w Gdyni:

- **Oddział Celny „Basen V":** zlokalizowany jest w Gdyni przy ul. Dokerów 7 na terenie Bałtyckiego Terminala Drobnicowego. Funkcjonuje od 1933 roku, w pierwszym okresie, jako Wolny Obszar Celny. Zdolność przeładunkowa Bałtyckiego Terminala Drobnicowego w Gdyni wynosi 25 000 TEU. W 2012 r. na terenie Bałtyckiego Terminala Drobnicowego w Gdyni przeładowano łącznie 3956 TEU. Obsługuje teren Portu Gdynia, wraz z nabrzeżami, który określony został w Zarządzeniu nr 7 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 22.04.1994 r. *w sprawie określenia zasięgu terytorialnego morskich przejść granicznych.* Dokonuje kontroli obrotu towarowego we wszystkich dopuszczalnych procedurach. W Oddziale Celnym może być dokonywany eksport, import i tranzyt towarów o znaczeniu strategicznym, przywóz i wywóz produktów GMO oraz towarów w ramach Wspólnej Polityki Rolnej. Właściwym jest również w sprawach międzynarodowego przemieszczania odpadów. W jego właściwości prowadzona jest również kontrola sanitarna i fitosanitarna (produktów roślinnych) oraz zlokalizowanych jest 27 magazynów czasowego składowania i 13 składów celnych. Należy do niego obsługa głównie towarów masowych w Terminalu Zbożowym z wykorzystaniem specjalistycznych miejsc ich składowania tj. silosów zbożowych, które pozwalają na sprawną i rzetelną 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. Obsługuje również jednostki typu ro-ro i promy do Finlandii Finnlines Dzięki swojemu położeniu w środkowej części gdyńskiego portu Oddział Celny przystosowany jest również do odpraw celnych przesyłek skonteneryzowanych, stanowiąc zaplecze dla pozostałych dwóch terminali. Na terenie morskiego przejścia granicznego funkcjonuje system monitoringu bezpieczeństwa portu. 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. 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. Jest to również Oddział Celny wyznaczony do obsługi całej redy gdyńskiego portu, co sprawia, iż pełni on rolę reprezentacyjną w zakresie obsługi jednostek pływających. Od 15.02.2012r. wyznaczony został do przejęcia podmiotów i nabrzeży obsługiwanych przez zlikwidowany O.C „Dworzec Morski". Przejął również obsługę podróżnych do Bałtyjska statkiem „Żeglugi Gdańskiej". Rejsy odbywają się dwa razy w tygodniu głównie w sezonie letnim. Oddziały Celne: „Basen V" i „Basen IV" wyznaczone zostały również zgodnie z dokumentem: *„Krajowa strategia kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców"* do kontroli czasu pracy kierowców. W 2012r. w/w oddziały celne skontrolowały łącznie 2.859 dni czasu pracy kierowców.
- **Oddział Celny „Baza Kontenerowa":** zlokalizowany jest w Gdyni przy ul. Kwiatkowskiego 60 – uruchomiony został na przełomie 1979/1980 roku. Zdolność przeładunkowa Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni wynosi 750 000 TEU. W 2012r. na terenie Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni przeładowano łącznie 408 722 TEU kontenerów, co stanowi wzrost o 13 % do roku 2011. Odnotowany został również 13% wzrost ilości przyjętych zgłoszeń celnych. O. C obsługuje teren portu Gdynia, i nabrzeża, który określony zostały w Zarządzeniu nr 7 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 22.04.1994 r. *w sprawie określenia zasięgu terytorialnego morskich przejść granicznych.* Dokonuje kontroli obrotu towarowego we wszystkich dopuszczalnych procedurach. W Oddziale Celnym może być dokonywany eksport, import i tranzyt towarów o znaczeniu strategicznym, przywóz i wywóz produktów GMO oraz towarów podlegających Wspólnej Polityki Rolnej, właściwym jest również w sprawach międzynarodowego przemieszczania odpadów. Dokonuje kontroli towarów przywożonych i wywożonych w transporcie morskim. W jego właściwości znajduje się jeden skład celny i 3 magazyny czasowego składowania. W związku z likwidacją w 2004 roku Terminala Promowego w Gdyni Oddział Celny „Baza Kontenerowa" przejął obsługę połączeń promowych ze Szwecją prowadzonych przez firmę „Stena Line". Oddział Celny „Baza Kontenerowa" postrzegany jest, jako jednostka, która dokonuje wyłącznie odpraw celnych towarów skonteneryzowanych. Natomiast w chwili obecnej znaczny odsetek stanowią odprawy nowych pojazdów samochodowych czy turbin wiatrowych:

	2011	2012	Razem
Ilość przyjętych zgłoszeń celnych pojazdów samochodowych	1 522	1032	2 554
Ilość pozycji w przyjętych zgłoszeń celnych pojazdów samochodowych	10455	6499	16 954

ORGANIZACJA SŁUŻBY CELNEJ NA GRANICY MORSKIEJ

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, praktycznie dotyczy on każdej dziedziny gospodarki. Podkreślić należy, iż towary odprawiane w Oddziale Celnym w przeważającej większości wprowadzane są na teren Wspólnoty Europejskiej poprzez porty Europy Zachodniej, natomiast udział przesyłek z Unii Europejskiej w ogólnym obrocie kształtuje się na poziomie kilku procent. Na terenie podległym Oddziałowi Celnemu znajduje się między innymi Graniczny Inspektorat Weterynarii.

W pobliżu Oddziału Celnego zlokalizowany jest także Graniczny Inspektorat Sanitarny. Służba pełniona jest całodobowo z zapewnieniem dozoru portowego. Zmiany organizacyjne w Oddziale Celnym zapoczątkowano w 2006r. od wyodrębnienia w jego strukturze dwóch komórek organizacyjnych: Referatu Przeznaczeń Celnych i Referatu Kontroli zgłoszeń celnych, procedury uproszczonej i kontroli osób. Zmiana ta pozwoliła na usprawnienie i bardziej efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów etatowych. Kolejnym etapem reorganizacji było przeprowadzenie niezbędnego remontu, 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. 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. Zmiany warunków pracy na lepsze to wyraz dbałości zarówno o pełniących tam służbę funkcjonariuszy celnych, jak i poziom obsługi celnej podmiotów.



Port w Gdyni

- **Oddział Celny „Nabrzeże Bułgarskie":** zlokalizowany jest w Gdyni przy ul. Energetyków 5 i jest drugim, co do wielkości oddziałem celnym w strukturze Urzędu Celnego w Gdyni, który powołany został do życia w dniu 17.06.2006 r. Obejmuje swoją właściwością teren Nabrzeża Bułgarskiego. Zdolność przeładunkowa Gdyńskiego Terminala Kontenerowego wynosi 275 000 TEU. W 2012 r. przeładunki wynosiły 263 586 TEU, co stanowi wzrost o 7% do roku 2011. Odnotowany został również 5,4 % wzrost ilości przyjętych zgłoszeń celnych. Dokonuje kontroli obrotu towarowego we wszystkich dopuszczalnych procedurach. W Oddziale Celnym może być dokonywany eksport, import i tranzyt towarów o znaczeniu strategicznym, przywóz i wywóz produktów GMO oraz towarów Wspólnej Polityki Rolnej, właściwym jest również w sprawach międzynarodowego przemieszczania odpadów. Dokonuje kontroli towarów przywożonych i wywożonych w transporcie morskim. Na jego terenie umiejscowione są dwa magazyny czasowego składowania. 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. Asortyment odprawianych towarów jest różnorodny w eksporcie: meble, artykuły spożywcze, obudowy górnicze, papierosy i alkohol, uzbrojenie, odzież używana, w imporcie: drewno i artykuły wyposażenia wnętrz, wyroby tekstylne, części samochodowe, kawa, herbata, ryby, artykuły sanitarne, wyroby stalowe, zabawki, artykuły gospodarstwa domowego oraz narzędzia głównie przywożone z Chin, Indii i Indonezji. W Oddziale Celnym tylko kilka procent stanowią ładunki z Unii Europejskiej. W

Oddział Celny we Władysławowie – zostanie zlikwidowany 30.06.2013 r.

Perspektywy na przyszłość - priorytetowe inwestycje Zarządu Morskiego Portu w Gdyni:

Zarząd Morskiego Portu od kilku lat pozyskuje środki z funduszy Unii Europejskiej i finalizuje inwestycje w gdyńskim porcie, które mają bezpośredni wpływ na zwiększenie jego konkurencyjności, łatwiejsze pozyskiwanie nowych kontrahentów handlowych, a w konsekwencji również na wpływy pobierane przez Służbę Celną z ceł i podatków. Do głównych inicjatyw Zarządu Morskiego Portu w Gdyni należy między innymi:

- przebudowa kanału portowego inwestycja ta pozornie niewidoczna najbardziej przekłada się na wyniki oraz możliwości eksploatacyjne portu. Jej celem jest pogłębienie kanału portowego do głębokości 15,5 metra, co wpłynie na zwiększenie możliwości przeładunkowych między innymi terminali masowych i kontenerowych. Dzięki temu przedsięwzięciu przyciągnięte zostaną do portu nowe statki i ładunki. Ponadto celem projektu jest poprawa warunków nawigacyjnych w gdyńskim porcie.
- kolejna inwestycja przewidziana przez Zarząd Morskiego Portu w Gdyni to zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego. Celem projektu jest stworzenie korzystnych warunków do rozwoju i zwiększenia przeładunków drobnicy zjednostkowanej. Inwestycja obejmować będzie budowę brakujących odcinków Nabrzeża Bułgarskiego oraz dróg

i placów manewrowych wraz z infrastrukturą nadziemną i podziemną
- rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w porcie Gdynia.
- powstanie nowego magazynu, przy ul. Janka Wiśniewskiego w Gdyni. Koszt inwestycji to ok 32 mln zł**.** Jest to kolejny etap budowy Centrum Logistycznego w porcie. Magazyn ma być oddany do użytku do końca marca 2014 roku. Magazyn będzie położony w bezpośrednim sąsiedztwie dwóch terminali kontenerowych: BCT (Bałtyckiego Terminala Kontenerowego) i GCT (Gdyńskiego Terminala Kontenerowego; ma mieć prawie 19 tys. m^2 powierzchni i przystosowany będzie do prowadzenia usług logistycznych związanych m.in. z przyjęciem, składowaniem oraz dystrybucją towarów drobnicowych wysoko przetworzonych w opakowaniach. W obiekcie nie będą mogły być przechowywane ładunki niebezpieczne. Pod jego zabudowę oraz place manewrowe i drogi dojazdowe przeznaczono 1,7 ha.

Plany na przyszłość Urzędu Celnego w Gdyni związane są z otwarciem lotniska w Gdyni – Kosakowie, które planowane jest na II połowę 2013r. Urząd Celny w Gdyni w pierwszym okresie funkcjonowania lotniska nie przewiduje wydzielenia w strukturze organizacyjnej odrębnej komórki organizacyjnej, która wykonywałaby tylko zadania w tym zakresie z uwagi, iż lotnisko obsługiwać będzie wyłącznie ruch ogólny, a nie regularny, czy czarterowy w ograniczonym czasie. Do zabezpieczenia obsługi ruchu pasażerskiego / towarowego w powstającym porcie lotniczym wyznaczeni zostaną funkcjonariusze celni z jednego z funkcjonujących Oddziałów Celnych. W przyszłości w sytuacji dynamicznego rozwoju portu lotniczego między innymi przez obsługę pasażerską ruchu „Non Schengen" na liniach regularnych i czarterowych Urząd Celny w Gdyni dostosuje strukturę organizacyjną do potrzeb rozwijającego się przejścia granicznego poprzez wystąpienie z wnioskiem o powołanie nowej jednostki organizacyjnej. Wystąpienie z przedmiotowym wnioskiem oparte zostanie o szczegółową analizę odnoszącą się do poszczególnych aspektów: obciążenia pracą, kosztów z tym związanych zasobów etatowych i lokalowych.

Marcin Daczko
Izba Celna w Gdyni

Porty na Zalewie Wiślanym

Przewóz towarów – z Elbląga do Kaliningradu lub dalej w świat, ruch łodzi turystycznych do i z Fromborka – to ciągle trudne do spełnienia oczekiwania przedsiębiorców, samorządowców, ale i także Służby Celnej z Warmii i Mazur.

Wymienione wyżej porty obsługiwane są przez funkcjonariuszy Izby Celnej w Olsztynie. Główną barierą dla żeglugi są utrudnienia w przekraczaniu Cieśniny Pilawskiej. A jest to jedyna droga łącząca zalew z pełnym morzem.

Wszystko zaczęło się od podziału Zalewu Wiślanego decyzjami Konferencji Poczdamskiej po zakończeniu II wojny światowej. Jedna część akwenu przypadła Związkowi Radzieckiemu, druga Polsce. Jako, że Obwód Kaliningradzki stanowił w ramach ZSRR strefę zmilitaryzowaną, także korzystanie z cieśniny potraktowano strategicznie, zamykając ją w zasadzie dla jednostek inne niż radzieckie.

Do rozmów polsko-rosyjskich na temat otwarcia Zalewu Wiślanego powrócono w roku 1991, ale dopiero 1 września 2009 r. zawarto międzyrządową umowę w tej sprawie. Na jej mocy dopuszczono żeglugę przez cieśninę, ale ograniczono ją wyłącznie do statków bandery polskiej i rosyjskiej.

W konsekwencji elbląski port posiadający nowoczesną infrastrukturę nadal nie jest w pełni wykorzystany. W ciągu całego 2012 roku w Oddziale Celnym w Elblągu zarejestrowano 500 odpraw statków - w tym 12 statków osobowych i 488 statków towarowych.


Uroczyste otwarcie Terminalu w Elblągu

Głównym towarem przywożonym tą drogą z Federacji Rosyjskiej jest węgiel. W 2012 roku na barkach do Elbląga sprowadzono ok. 950 ton tego surowca. W eksporcie dominują materiały budowlane – do Rosji wypłynęło ich 115 tys. ton (zaprawy murarskie, kleje, płyty gipsowe, płytki ceramiczne, profile stalowe, bloczki cementowe itp.), a także 1,9 tys. ton cukru.

Z kolei morskie przejście graniczne we Fromborku odprawiło w 2012 roku 267 jednostek pływających (głównie jachtów) z 1470 pasażerami.

Ryszard Chudy
Izba Celna w Olsztynie

Ułatwienia dla przedsiębiorców w portach Pomorza Zachodniego

Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia" w zakresie ułatwiania legalnej działalności gospodarczej i usuwania przeszkód biurokratycznych w porcie w Szczecinie podjął działania wspierające realizację polskiej polityki morskiej. Funkcjonujące obecnie w obrocie portowo - morskim bariery administracyjne mogą utrudniać sprawną obsługę i powodować odpływ towarów z portów morskich Wspólnoty. W celu zapobieżenia temu zjawisku Izba Celna w Szczecinie prowadzi działania zmierzające do minimalizacji lub usunięcia przeszkód w tym zakresie.

Dzięki rozwiązaniom organizacyjnym i usprawnieniom dla przedsiębiorców i operatorów portowych od 3 lat Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia" w Szczecinie pobiera coraz więcej należności budżetowych, co wynika ze wzrostu przeładunków i zwiększenia atrakcyjności portu w zakresie obsługi dla importerów i eksporterów.

W 2012 roku Oddział w sposób istotny zwiększył udział należności uzyskiwanych w trybie procedur uproszczonych i korzystania z art.33a ustawy o VAT, gdzie przedsiębiorca ma możliwość poprawy płynności finansowej poprzez odstąpienie od formy gotówkowej rozliczeń podatkowych na rzecz deklaracji VAT-7 gdzie bilansuje swoje podatki i przedstawia je odpowiedniemu naczelnikowi urzędu skarbowego. W rezultacie w porcie w Szczecinie operuje 31 przedsiębiorców ze statusem AEO, 23 przedsiębiorców stosujących procedury uproszczone oraz 105 przedsiębiorców korzystających z deklaracji VAT-7.

W porcie w Szczecinie wdrożono model kontroli oparty na analizie ryzyka, zarządzaniu wiedzą o zagrożeniach, ryzykach towarzyszących towarom w portach oraz wykorzystywaniu informacji o towarach na zasadzie analizy pre-arrival. Stosując metody analizy ryzyka w typowaniu towarów i kontenerów do kontroli - utrzymuje się wykonywanie kontroli na odpowiednio niskim poziomie - poniżej 5%. Zatem nie rodzi to nadmiernych kosztów po stronie przedsiębiorców i nie utrudnia przepływu towarów. Dąży się do tego, aby legalna działalność gospodarcza, która nie rodzi ryzyka powstania strat budżetowych, naruszenia procedur celnych i akcyzowych oraz nie zagraża w inny sposób społeczeństwu, odbywała się przy minimalnej i niezbędnej ingerencji Służby Celnej, która zwiększa swoją skuteczność w realizacji zadań poprzez praktyczne i realne szacowanie ryzyka, koncentrując się na tych obszarach, które stwarzają lub mogą stwarzać wysokie ryzyko, starając się jednocześnie nie utrudniać prowadzenia legalnej działalności gospodarczej przez przedsiębiorców.

One Stop Shop

W porcie wypracowano model kontroli oparty na idei One Stop Shop, czyli podejmowanie kontroli towaru w jednym czasie i w jednym miejscu. Wpływa to na oszczędność czasu poświęcanego na załatwienie formalności dotyczących kontroli przez poszczególne służby, jak i oszczędność kosztów leżących po stronie podmiotów, poprzez uniknięcie ponownego przedstawiania tego samego towaru do kontroli wielu służbom.

W celu usprawnienia obsługi kontenerów przemieszczanych przez port w Szczecinie, Izba Celna w Szczecinie współpracowała przy opracowywaniu założeń projektowych dotyczących funkcjonalności programu AUTOSTORE obsługującego Terminal Kontenerowy w porcie w Szczecinie, będącego jednocześnie ewidencją towarów składowanych w magazynie czasowego składowania.

Quasi Single Window

Wdrożono program quasi Single Window, którego idea zasadza się na zasadzie, że odpowiednie służby kontrolne takie jak Służba Celna, Graniczny Lekarz Weterynarii, Inspekcja Sanitarna i Fitosanitarna mogą zamieszczać informacje o przeprowadzonych przez siebie kontrolach. Funkcjonalność tego systemu pozwala na uzyskanie informacji o kontroli towaru w danym





Spotkania ze środowiskiem biznesowym.

kontenerze, o zakończeniu procedury kontroli z wynikiem pozytywnym i sprawdzeniu odpowiednich dokumentów. Prace nad funkcjonalnością quasi Single Window są prowadzone przy udziale pozostałych służb kontrolnych, jak i właściciela programu AUTOSTORE firmy DB Port Szczecin. Jedną z zalet tego systemu jest zmniejszenie liczby petentów w oddziale - według szacunków operatora portowego w 2012 r. około 60.000 interesantów nie musiało korzystać z usług oddziału. Jednocześnie skrócono czas koniecznego pobytu kontenera w porcie do 1-2 dni.

Zwrócono się z wnioskiem do operatorów portowych, Rady Interesantów Portu w Szczecinie oraz Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, aby pozostali obsługujący magazyny czasowego składowania, składy celne oraz Wolny Obszar Celny wdrożyli elektroniczny obieg dokumentów. Dodatkowo ewidencje te byłyby zintegrowane z systemem BRAMA wdrażanym przez Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście SA, który ewidencjonuje i reguluje ruch poprzez bramy (GATE) portu w Szczecinie. Podczas spotkania w lipcu 2012 r. zebrani przedsiębiorcy podjęli decyzję, że rozpoczynają pracę nad stworzeniem jednolitego systemu ewidencyjnego dla różnych operatorów portowych zintegrowanego z systemem BRAMA, co pozwoli uzyskać pełną elektronizację obsługi dokumentów na towary składowane i przemieszczane w porcie łącznie z pojazdami, którymi są przewożone. Prace są kontynuowane w roku 2013 przy aktywnym udziale funkcjonariuszy celnych Izby Celnej w Szczecinie.

Zarządzanie kolejnością zgłoszeń celnych

W zakresie obsługi zgłoszeń celnych wdrożono tzw. „inteligentne" zarządzanie kolejnością zgłoszeń celnych w celu jak najlepszej obsługi interesantów, w sytuacji, gdy różne towary są podejmowane przez zgłaszających, spedytorów i przedsiębiorców w różnym czasie. Badając i rozpoznając ryzyko, co do zgłaszanych towarów, zarządza się kontrolą i obsługą interesantów, tak aby w sytuacji spiętrzeń odpraw żaden towar nie oczekiwał na odprawę i wyprowadzenie z portu. Czynności te oparte są o zasadę first out - first cleared.

Wspólne kontrole

W ramach ścisłej współpracy ze Strażą Graniczną, Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia" opracował model wspólnych kontroli opartych o profile kontroli wynikające z założeń analizy ryzyka, dotyczących szeregu zagrożeń, jak np. transgranicznego przemieszczania odpadów, towarów niebezpiecznych, broni i amunicji bez odpowiednich zezwoleń, materiałów radioaktywnych. Przyczynia się to zarówno do wzmocnienia kontroli o charakterze prewencyjnym wzmacniającym bezpieczeństwo, co przekłada się na poprawę obsługi przedsiębiorców w porcie w Szczecinie.

Inne działania

Na wniosek Izby Celnej w Szczecinie, w oparciu o Porozumienie z dnia 30 października 2009 r. pomiędzy Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie a Dyrektorem Izby Celnej w Szczecinie dotyczącym korzystania przez funkcjonariuszy celnych z informacji umieszczonych w Systemie Kontrolno-Informacyjnym dla Portów Polskich (PHICS), złożono w Urzędzie Morskim w Szczecinie propozycję rozbudowy systemu w kierunku stworzenia elektronicznego środowiska obsługi statków w polskich portach przez Służbę Celną, Straż Graniczną czy Państwową Inspekcję Sanitarną.

W rezultacie tego 4 lipca 2012 roku ogłoszone zostało Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie formularza ewidencyjnego oraz formularzy sprawozdawczych dla statków morskich, w którym (§ 4 ust. 7) wskazano, że formularze, o których mowa w § 2 pkt 2 (formularze IMO FAL), składa się przy pomocy systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) wchodzącego w skład Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji.

W lipcu 2012 r w siedzibie Oddziału Celnego Nabrzeże Łasztownia odbyło się spotkanie, w którym wzięli udział przedstawiciele Urzędu Morskiego w Szczecinie, reprezentujący również Urząd Morski w Gdyni i Słupsku, Izby Celnej w Gdyni w Olsztynie, przedstawiciel Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz przedstawiciele Izby Celnej w Szczecinie. Wypracowano wspólne stanowisko, zgodnie z którym:

- uznano, iż kwestia stosowania elektronicznych formularzy IMO FAL przy odprawach statków z wykorzystaniem systemu PHICS jest dla organów celnych wiążąca,
- wskazano zasadność odstąpienia od papierowej formy „zgłoszenia wejścia/wyjścia" statku na rzecz elektronicznego zgłoszenia składającego się z formularzy IMO FAL dostępnego w systemie PHICS (lista ta jest odpowiednikiem formularzy IMO FAL 3 i 4),
- wskazano konieczność umieszczania informacji o posiadaniu/braku broni, amunicji, narkotykach, żywych zwierzętach w polu 16 zgłoszenia ogólnego IMO FAL 1 oraz dodatkowo w polu uwagi szczegółów zgłoszenia wstępnego pre-arrival (z uwagi na możliwość opóźnienia wprowadzenia do systemu przez agenta statku przed odprawą wejściową danych w zakresie formularza IMO FAL 1, które to dane udostępnia się niezwłocznie po wejściu statku do portu),
- wskazano konieczność określenia roli jaką przy odprawach statków mają spełniać formularze IMO FAL oraz rolę funkcjonującej od zamierzchłych czasów tzw. „Listy Celnej" w formie papierowej stosowanej przy odprawach celnych wejściowych/wyjściowych statków.

Na spotkaniu poruszono także kierunki rozwoju administracji celnych wytyczonych Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 70/2008/WE z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie eliminowania papierowej formy dokumentów w sektorach ceł i handlu oraz idei jednego okienka wprowadzoną tą decyzją w zakresie formalności dotyczących towarów, a także komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów (52009DC0010) przedstawiający plan działania utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier w zakresie odpraw statków oraz procedury jakie funkcjonują obecnie w Izbie Celnej w Szczecinie w trakcie odpraw statków i zmiany jakie zajdą w związku z wejściem w życie wspomnianego rozporządzenia.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie

Ułatwienia dla przedsiębiorców w portach Gdyni i Gdańska

Port w Gdyni

Priorytetem Urzędu Celnego w Gdyni, jak również całej Służby Celnej jest zapewnienie płynności obsługi poprzez wykorzystywanie tam, gdzie jest to możliwe w obsłudze klienta narzędzi elektronicznych, odformalizowanie procedur i zminimalizowanie formalności. Bezpośredni wpływ na realizację tego zadania ma progres ilości dokumentów składanych, jak również obsługiwanych w formie elektronicznej i wzrastająca ilość zgłoszeń celnych składanych przez podmioty w procedurze uproszczonej. Podkreślić należy również, że podmiot gospodarczy między innymi może skorzystać z odroczenia terminu płatności należności celnych, a także z przesunięcia terminu płatności podatku VAT. Natomiast możliwość składania zgłoszeń celnych w formie elektronicznej nie wymaga obecności Strony, bądź jej przedstawiciela w określonej jednostce organizacyjnej. Udział dokumentów obsługiwanych elektronicznie (zgłoszeń przywozowych i wywozowych deklaracji celnych, deklaracji podatkowych, oraz deklaracji skróconych do czasowego składowania) wyniósł w 2012r. - 159.458 w stosunku do 164.175 tj. wszystkich złożonych dokumentów, co stanowi 97,13%.

W Urzędzie Celnym w Gdyni w przypadku zgłoszeń celnych przyjętych elektronicznie czas obsługi to kilkanaście minut. Natomiast czas obsługi zgłoszenia celnego składanego w formie papierowej wynosi około godziny. Czas obsługi zgłoszenia celnego ulega wydłużeniu w przypadku konieczności przeprowadzenia rewizji celnej i nie jest on zależny wyłącznie od działań podejmowanych przez Służbę Celną. W morskich oddziałach celnych uzależniony jest on od czynności podejmowanych przez operatorów portowych, którzy odpowiedzialni są w terminalach kontenerowych za przygotowanie towaru do rewizji między innymi poprzez wystawienie kontenera i zabezpieczenie pracowników portowych niezbędnych do jej właściwego przebiegu. Ponadto na czas obsługi zgłoszenia celnego wpływ mają również działania podejmowane przez inne służby, między innymi Służbę Weterynaryjną, Sanitarną itp.

W Oddziałach Celnych Urzędu Celnego w Gdyni prowadzona jest również akcja promowania przez funkcjonariuszy celnych ułatwień w obrocie towarowym, co wpisuje się w koncepcję całej Służby Celnej. Organizowane są cykliczne spotkania zarówno z przedstawicielami terminali, współpracującymi służbami kontrolnymi, Polską Izbą Spedycji i Logistyki, Agencjami Celnymi i Spedytorami Morskimi. W Urzędzie Celnym w Gdyni między innymi wprowadzone zostały poniżej wskazane uproszczenia i ułatwienia, z których korzystać mogą podmioty gospodarcze:

1. rozliczanie VAT z tytułu importu z odroczonym terminem płatności;
2. rezygnacja z poboru zabezpieczenia na poczet podatku VAT z tytułu importu, który ma być rozliczony w deklaracji podatkowej (art. 33a);
3. ułatwienia dla podmiotów uznanych za szczególnie wiarygodne (AEO);
4. stosowanie procedury uproszczonej;
5. ułatwienia w zakresie zgłoszeń celnych:
   - przywozowe zgłoszenia celne w formie elektronicznej – system CELINA,
   - wywozowe zgłoszenia celne – system ECS,
6. korzystanie z klucza do bezpiecznej transmisji danych;
7. ułatwienia dla agencji celnych w dostępie do uprawnień przysługującym przedstawicielom podatkowym;
8. możliwość zgłaszania w systemach elektronicznych pod jednym kodem niektórych towarów zwolnionych z należności;
9. w gospodarczych procedurach celnych zrezygnowano z obowiązku przedkładania dodatkowego dokumentu składanego dotychczas w formie papierowej w przypadkach, gdy zgłoszenie celne było jednocześnie wnioskiem o wydanie pozwolenia na stosowanie procedury gospodarczej;
10. zaimplementowanie po stronie systemu ECS interfejsu z Systemem EMCS umożliwiającego automatyczną wymianę informacji pomiędzy tymi systemami, oraz nowej funkcjonalności w zakresie wydruku dokumentów EAD.

W chwili obecnej przedsiębiorcy informowani są, iż od dnia 1.05.2013r. wprowadzone zostaną zmiany polegające na pozostawieniu wyłącznie dwóch form zgłoszenia importowego: elektronicznej podpisywanej kluczem do bezpiecznej transmisji danych oraz papierowej. Prowadzona z wyprzedzeniem akcja informacyjna przez Służbę Celną pozwoli na podjęcie przedsiębiorcom działań, które zapewnią możliwość skorzystania ze zautomatyzowanej i bezpapierowej obsługi zgłoszeń celnych przywozowych w systemie Celina.

Najistotniejszą i najszybciej docenioną przez spedytorów zmianą stało się odstąpienie od dotychczasowego sposobu przyjmowania przez organ celny deklaracji skróconej. Od 2006 r. w charakterze deklaracji skróconej przyjmowane są elektroniczne wydruki kart kontenera, które generowane są automatycznie przez portowy system informatyczny „TOS". Ta procedura dokumentowania, przedstawienia towaru pozwoliła na znaczne skrócenie czasu składowania kontenerów na terenie terminala. 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 funkcjonującym od 2006 r. jest możliwość automatycznego zwalniania przez spedytorów w portowym systemie informatycznym „TOS" bez ingerencji funkcjonariuszy celnych towarów wspólnotowych przywożonych i wywożonych drogą morską. Analogicznie jak w całej Administracji Celnej przedsiębiorcy mogą korzystać z procedury uproszczonej, która 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**.** Podmioty gospodarcze występują również o wydanie świadectwa upoważnionego przedsiębiorcy AEO, dzięki czemu traktowani 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.

W poszczególnych Oddziałach Celnych wyodrębnione zostały oznaczone okienka do obsługi przedsiębiorców posiadających certyfikat AEO. Przydział funkcjonariuszy celnych do realizacji poszczególnych czynności losowany jest każdego dnia przed rozpoczęciem służby przy wykorzystaniu jednego z modułów Elektronicznej Książki Służby. Działania te wpisują się w akcję prowadzoną przez Służbę Celną mającą na celu promowanie zachowań etycznych skierowanych przeciwko korupcji. 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, 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. 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 między innymi była przedstawicielka ambasady Japonii, przedstawiciele Administracji Wielkiej Brytanii, Holandii, Danii i Stanów Zjednoczonych, Ukrainy, Chorwacji, Gruzji.

Również w Oddziale Celnym „Nabrzeże Bułgarskie" stosowane są analogiczne uproszczenia w zakresie elektronicznej deklaracji skróconej oraz możliwości zwalniania przez spedytorów towarów wspólnotowych w portowym systemie „eXpress" jak w Oddziale Celnym „ Baza Kontenerowa".

Port Gdański

Od wielu lat w Porcie Gdańskim wprowadzane są wszelkiego rodzaju udogodnienia, których zadaniem jest wspomaganie przedsiębiorców podczas procedur związanych z handlem zagranicznym. Programem wspomagającym osiąganie wyznaczonych zadań jest m.in. program CUSTOMS 2013. Jednym z jego celów jest „zmniejszenie obciążenia administracyjnego i kosztów przestrzegania przepisów dla podmiotów gospodarczych poprzez lepszą standaryzację i uproszczenie systemów celnych i narzędzi kontrolnych oraz utrzymywanie otwartej i przejrzystej współpracy z podmiotami handlowymi". Ponadto program ten miał na celu zapewnić „aby działalność w dziedzinie ceł spełniała potrzeby rynku wewnętrznego, w tym bezpieczeństwo łańcucha dostaw i ułatwienia handlu, a także aby wspierała strategię na rzecz wzrostu i zatrudnienia". Założenia tego programu zostały wprowadzone w 2008 roku i są nadal kontynuowane.

Ułatwienia dla przedsiębiorców zajmujących się wymianą towarową z zagranicą kontynuowane są także w ramach programu e-cło, który jest dedykowany wszystkim podmiotom gospodarczym działającym na obszarze unii celnej oraz administracjom celnym – krajowej i państw członkowskich UE. Dzięki usługom elektronicznym przedsiębiorcy mogą załatwiać formalności związane z obrotem międzynarodowym szybciej i za pośrednictwem internetu z dowolnego miejsca w Unii Europejskiej. W 2008 roku, w momencie wprowadzenia tego rodzaju ułatwień dla przedsiębiorców, drogą elektroniczną zostało złożonych 36% ogółu zgłoszeń, a w 2012 roku odsetek ten wyniósł już ok. 85% ogółu zgłoszeń obsługiwanych przez administrację celną. W samym Oddziale Celnym „Terminal Kontenerowy" w Gdańsku w roku 2012 odsetek zgłoszeń dokonywanych drogą elektroniczną wynosi blisko 98% ogółu. Program e-cło na gruncie krajowym pozwolił przede wszystkim wyeliminować dokumenty papierowe w obrocie w ramach unii celnej, co zwiększyło konkurencyjność przedsiębiorców korzystających z tego udogodnienia, uprościło formalności, a w rezultacie przyspieszyło przepływ towarów. W tej chwili agencja celna zgłaszająca towar np. w Gdańsku może mieć swoją siedzibę np. w Hamburgu, a jej zgłoszenia są przyjmowane i obsługiwane w ten sam sposób, jak podmiotów znajdujących się w sąsiedztwie urzędu.

Służba celna udostępniła do tej pory w ramach omawianego programu następujące usługi elektroniczne:

- Rejestracja podmiotów gospodarczych dokonujących obrotu towarowego na obszarze UE;
- Nadawanie podmiotom i utrzymywanie unikalnego numeru indentyfikacyjnego EORI (wspólnotowy System Rejestracji i Identyfikacji Podmiotów Gospodarczych)
- Udostępnianie na potrzeby operacyjnych systemów celnych danych o każdym podmiocie gospodarczym dokonującym obrotu towarowego na obszarze UE posiadającym numer EORI;
- Obsługę deklaracji przywozowej i wywozowej w procedurze uproszczonej;
- Obsługę zgłoszenia wywozowego;
- Dostarczanie (w formacie XML) aktualnej taryfy celnej dla przedsiębiorców;
- Informacje o aktualnej taryfie celnej;
- Obsługę Administracyjnego Dokumentu Towarzyszącego w przemieszczaniu wyrobów akcyzowych z procedurze zawieszonego poboru akcyzy.

Kolejnym sposobem na ułatwienie współpracy pomiędzy przedsiębiorcami dokonującymi obrotu towarowego z zagranicą a administracją celną, także w porcie w Gdańsku, jest nadawanie statusu AEO, czyli „uprzywilejowanego przedsiębiorcy". Przepisy regulujące ten aspekt zostały ustanowione w celu zrów-

nowaženia nowych zasad kontroli bezpieczeństwa do środków ułatwiających handel z wiarygodnymi przedsiębiorcami. Status AEO może mieć każdy uczestnik łańcucha dostaw towarów pozawspólnotowych, który spełnił określone warunki (szereg kryteriów weryfikowane przez Służbę Celną przed przyznaniem tytułu AEO). Firma starająca się o ten status musi spełniać kryteria odnoszące się do:

- Systemu Zarządzania Jakością (ISO 9001);
- Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji (ISO 27001);
- Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Łańcucha Dostaw (ISO 28000).

Dzięki posiadaniu certyfikatu AEO firma, w zależności od statusu, korzysta z następujących ułatwień:

- mniejsza niż w przypadku innych przedsiębiorców liczba kontroli fizycznej i kontroli dokumentów;
- kontrola, w przypadku wytypowania do niej, przeprowadzana jest w sposób priorytetowy;
- firma posiada uprawnienia do wcześniejszego powiadomienia o wytypowaniu przesyłki do kontroli;
- firma posiada uprawnienia do składania przywozowej deklaracji skróconej z ograniczonym zakresem danych bezpieczeństwa;
- istnieje możliwość wnioskowania o przeprowadzenie kontroli w innym miejscu niż urząd celny.

W przypadku firm dokonujących odpraw na terenie portu w Gdańsku firmy wystąpiły z wnioskami o przyznanie omawianego statusu, a jedną z nich, która taki status otrzymała, jest terminal kontenerowy DCT.

Kolejną inicjatywą, która została wprowadzona przez administrację celną, a która ma na celu ułatwienie działalności przedsiębiorcom, także na terenie portu w Gdańsku, jest inicjatywa 3i. mottem tej inicjatywy jest „Służba Celna, która innowacyjnie wykorzystuje wiedzę do świadczenia lepszych usług w erze cyfrowego stylu życia". Inicjatywa ta opiera się na 3 filarach:

- internet, w ramach którego Służba Celna wdraża np. wspomniany już program e-cło, polegający na wykorzystaniu w obsłudze klienta narzędzi elektronicznych oraz szeroko rozumiana obecność w środowisku cyfrowym;
- inteligencja, czyli inteligentne wykorzystanie oraz zarządzanie wiedzą i informacją dostępną w zasobach Służby Celnej dla świadczenia lepszych usług;
- innowacja, czyli wartość, która przyświeca innowacyjnym zmianom w Służbie Celnej, służącym przede wszystkim klientowi.

Wprowadzanie rozwiązań przewidzianych inicjatywą 3i już się rozpoczęło. Zdecydowana większość zgłoszeń dokonywana jest drogą elektroniczną. Ma to miejsce także w sprawach dotyczących np. ruchu statków w porcie w Gdańsku. Jednocześnie firmy dokonujące odpraw zachęcane są do korzystania z możliwości dokonywania odpraw w procedurze uproszczonej.

Marcin Daczko
Izba Celna w Gdyni

„Znaczenie nadzoru i kontroli nad ruchem osobowym i towarowym w portach morskich rejonu Zatoki Gdańskiej w aspekcie ochrony zewnętrznej granicy Unii Europejskiej"

Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 roku o Służbie Celnej reguluje zadania i organizację Służby Celnej – jednolitej umundurowanej formacji, utworzonej w celu zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa obszaru celnego Wspólnoty Europejskiej, w tym zgodności z prawem przywozu towarów na ten obszar oraz wywozu towarów z tego obszaru… (art.1 Ustawy)

Jednym z elementów administracji celnej Rzeczypospolitej jest Izba Celna w Gdyni, w której właściwości znajdują się dwa duże porty morskie w Gdyni i Gdańsku. Oba stanowią potężne centra dystrybucyjno – logistyczne o zasięgu międzynarodowym, gdzie koncentruje się działalność związana z handlem zagranicznym. Oba spełniają także rolę narzędzi obrotu towarowego, umożliwiających bezpośrednie wykorzystanie transportu morskiego jako środka dostępu do oddalonych źródeł zaopatrzenia i rynków zbytu w Europie i na świecie. Wymiana handlowa, która przechodzi przez porty w Gdańsku i Gdyni, a która szacowana jest na 1 600 000 TEU rocznie (dane za 2012 r.), przynosi gospodarce narodowej realne korzyści ekonomiczne. Trójmiejskie terminale obsługują linie łączące porty w Hamburgu, Bremie, Rotterdamie, Antwerpii, Felixstowe oraz linię bezpośrednio z Azji, na której pływają największe kontenerowce świata. Zawijają one do Głębokowodnego Terminala Kontenerowego (DCT) w Gdańsku.

Coraz swobodniejszy przepływ osób i towarów niesie jednak za sobą zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi oraz dla interesów ekonomicznych kraju i Unii Europejskiej. Także wzrastające z roku na rok przeładunki towarów w portach Gdyni i Gdańska niosą za sobą wzrost zagrożenia napływem nielegalnych towarów.

W tym właśnie miejscu wchodzi Służba Celna ze swoimi uprawnieniami pozwalającymi skuteczną realizację poli-

tyki Państwa w zakresie określonym w Ustawie o Służbie Celnej.

Izba Celna w Gdyni realizuje politykę państwa w zakresie ochrony granicy, nie tylko Rzeczypospolitej, ale i całej Unii Europejskiej. Realizacją ochrony morskiej granicy zajmują się Urząd Celny w Gdańsku i Urząd Celny w Gdyni oraz komórka wewnętrzna Izby Celnej, jaką jest Wydział Zwalczania Przestępczości. W jego skład wchodzą między innymi Graniczne Referaty Zwalczania Przestępczości: w Gdyni i w Gdańsku. Funkcjonariusze pełniący w nich służbę zajmują się głównie kontrolą ładunków kontenerowych przemieszczanych przez cztery nowoczesne terminale w Gdyni i Gdańsku:

- BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy
- GCT - Gdyński Terminal Kontenerowy
- DCT – Głębokowodny Terminal Kontenerowy
- GTK - Gdański Terminal Kontenerowy

Możliwość przeprowadzenia skutecznej i szybkiej kontroli, a także zwiększenie jej efektywności, gwarantuje funkcjonariuszom nowoczesny sprzęt techniczny. Służba Celna użytkuje w portach w Gdyni i Gdańsku Służba cztery urządzenia do prześwietlania kontenerów. Są to: stacjonarny skaner Rapiscan G 60 w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni oraz trzy mobilne urządzenia (Rapiscan, Nuctech). Dzielnymi towarzyszami służby są także psy wyszkolone do wykrywania wyrobów tytoniowych i substancji odurzających.

Nałożone obowiązki i zadania wymagają od funkcjonariuszy celnych ciągłego pogłębiania wiedzy zawodowej i nieustającej czujności, aby ustrzec rynek przed niekontrolowanym napływem nielegalnych, a często i niebezpiecznych towarów, które narażają na straty skarb państwa.

Nie jest to łatwe zadanie, aby wśród tysięcy kontenerów znaleźć właśnie ten jeden w którym ukryty jest przemyt. Dostępne systemy portowe pozwalają na wyszukanie w takiej masie towarowej kontenerów, które zawierają towary stanowiące



Kokaina w puszce

zagrożenie w przypadku gdyby znalazły się na terenie Polski czy Unii Europejskiej. W tym także miejscu należy dodać, że doświadczenie funkcjonariuszy często pozwala bez wykorzystania innych środków wytypowanie i skontrolowanie właśnie tych „trefnych" kontenerów. Wymaga to jednak mozolnej, wytężonej pracy wielu osób, a czasami także współpracy z innymi służbami. Efekt końcowy, czyli pozytywny kontroli rekompensuje jednak wszystkie trudy.

Najbardziej spektakularne sukcesy, które w latach 2010-2012 odnieśli funkcjonariusze Wydziału Zwalczania Przestępczości Izby Celnej w Gdyni:

- 86 kg kokainy ukrytej w puszkach mleka kokosowego, które przypłynęły z Gujany,
- 33 kg kokainy ukrytej w silnikach które przypłynęły z Urugwaju,
- 6 kg amfetaminy ukrytej w progach auta osobowego, która miała trafić do Rosji
- 100 milionów szt. papierosów bez polskich znaków akcyzy,



Widok na DCT z mostka kapitańskiego największego kontenerowca świata

Skuteczna ochrona granic i konsumentów przed napływem niebezpiecznych towarów, to jednak nie tylko spektakularne sukcesy, ale również codzienna praca przynosząca drobne efekty. Najczęściej próby wprowadzenia na obszar Unii Europejskiej nielegalnych towarów są dokonywane transportami z krajów azjatyckich i Ameryki Południowej..

Stały nadzór i kontrola obrotu towarowego powodują jednak, że przestępcy poszukują innych dróg transportu gdzie ryzyko wpadki i utraty towaru jest dla nich mniejsze.

Sprawne działania funkcjonariuszy w zakresie analizy ryzyka, typowanie kontenerów do kontroli oraz wykorzystanie wszystkich wspomnianych wcześniej środków technicznych, pozwalają na zminimalizowanie uciążliwości kontroli towarów dla przedsiębiorców.



33 kg kokainy w silniku

Żegluga przybrzeżna zajmuje również ważne miejsce w obsłudze morskich przewozów turystycznych, między innymi w połączeniach międzynarodowych z portami Obwodu Kaliningradzkiego oraz ze szwedzkimi: Karlskroną i Nyneshamn. Do portów w Szwecji ruch odbywa się promami, które oprócz ruchu pasażerskiego obsługują również ruch towarowy. Także tutaj jest miejsce dla zadań wykonywanych przez Służbę Celną. Wprawdzie ewentualne ujawnienia na jednostkach pasażerskich są mniej znaczące niż w obrocie kontenerowym, pozwalają jednak uchronić społeczeństwo przed niebezpieczeństwem. Analizując realia w jakich znajduje się Polska można przypuszczać, że w niektórych przypadkach jesteśmy traktowani jako„kraj tranzytowy"dla prób przerzutu nielegalnych towarów do Wspólnoty.

Grzegorz Stefaniak
Wydział Zwalczania Przestępczości
Izba Celna w Gdyni

(korzystano z materiałów: Zarządu Portu w Gdyni, Strategii rozwoju portów morskich do 2015r., artykułu Andrzeja Bursztyńskiego, opracowania Deloitte, spraw IZPW oraz własnej wiedzy)

Próby przemytu – wyniki zatrzymań w Izbie Celnej w Gdyni w latach 2009 – 2013

3.1 Towary akcyzowe, narkotyki, sterydy anaboliczne i farmaceutyki

Rok	Wyroby tytoniowe		Narkotyki, sterydy anaboliczne, leki	
	papierosy	tytoń luzem	narkotyki	sterydy anaboliczne i leki
	sztuki (szt.)	kilogramy (kg)	kilogramy (kg)	sztuki (szt.)
2009	21, 2 mln szt.	4,5 kg	94 kg	23, 7 tys. szt.
2010	54 ,9 mln szt.	421,5 kg	96,5 kg	10,3 tys. szt.
2011	30,2 mln szt.	1 500 kg	46,5 kg	39,4 tys. szt.
2012	15 mln szt.	6 600 kg	34 kg	25,6 tys. szt.
I kw. 2013	10,2 mln szt.	544 kg	5,5 kg	4,1 tys szt.

w latach 2009 – I kw. 2013 zatrzymano ponad 131 mln sztuk papierosów oraz ponad ćwierć tony narkotyków (głównie kokainy). Wzrasta liczba zatrzymań tytoniu luzem, w 2012 r. było to czterokrotnie więcej niż w 2011 r.



Przemyt papierosów

3.2 Ochrona praw własności intelektualnej (IPR) i bezpieczeństwo produktu

Rok	ochrona praw własności intelektualnej	bezpieczeństwo produktu
	sztuki/ wartość	Ilość zatrzymań/sztuki
2009	5 4,7 mln szt. / 60,3 mln zł	191 / 3 mln szt.
2010	201,5 tys szt. / 19,9 mln zł	178 / 1,9 mln szt.
2011	37,8 tys. szt. / 52,7 mln zł	283 / 1 mln szt.
2012	366,6 tys. szt. / 16,3 zł*	208 / 2,4 mln szt.
I kw. 2013	46,3 tys. szt. / 1,3 mln zł	74 / 209 tys. szt.

* dane z Wydziału Zwalczania Przestępczości

najczęściej zatrzymywane towary na podstawie przepisów dot. bezpieczeństwa produktów: maszyny budowlane i sprzęt elektryczny (ok. 40%), zabawki (ok. 30%), środki ochrony indywidualnej (ok. 10%)



Worki pełne podróbek

Jedyny w kraju – specyfika zadań Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości

W lutym br. pierwsze urodziny obchodził Wydział Morski Zwalczania Przestępczości. Jest to komórka organizacyjna Izby Celnej w Gdyni. Główne zadania funkcjonariuszy tego wydziału dotyczą wykonywania kontroli morskich o znaczeniu ponadregionalnym, czyli po prostu na całym obszarze terytorialnych wód morskich Rzeczypospolitej. Rok funkcjonowania pozwolił na stworzenie podwalin pod prężną komórkę, której funkcjonariusze, bez względu na pogodę czy porę dnia, będą w stanie podjąć działania kontrolne na morzu od terenów Świnoujścia i granicy wód terytorialnych Niemiec, aż po Krynicę Morską i Nową Pasłękę, gdzie rozpoczynają się wody terytorialne Rosji. Na przestrzeni ubiegłego roku udało się także doprowadzić do centralizacji dysponowania jednostkami pływającymi Służby Celnej, które wcześniej były na wyposażeniu trzech Izb Celnych: w Gdyni, Szczecinie i Olsztynie. W chwili obecnej, elementem wyposażenia Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości, którego siedziba mieści się w Gdańsku na Westerplatte, są wszystkie łodzie Służby Celnej. Skupienie jednostek w ramach jednej komórki pozwoliło na rozpoczęcie procesu ich modernizacji. Jej efektem ma być osiągnięcie jednolitości wyposażenia oraz spójności dokumentacji umożliwiającej żeglugę, a także utrzymanie stanu technicznego niezbędnego do bezpiecznego wykonywania zadań. Jest to o tyle istotne, że jednostki zakupione przy udziale środków unijnych pływają po morskich wodach Rzeczypospolitej już niemal 8 lat. Jednak przy właściwej opiece i stałym nadzorze technicznym mogą jeszcze świetnie funkcjonować przez kilka następnych lat. Równolegle z tymi działaniami opracowywane są projekty, które w efekcie finalnym pozwolą na wyposażenie wydziału w bardziej zróżnicowane środki transportu morskiego. Dotyczy to także specjalistycznego sprzętu do prowadzenia kontroli poniżej poziomu wody lub w warunkach o ograniczonej widoczności i zawartości tlenu.

Jednak to nie wyposażenie Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości stanowi o jego wartości, lecz wyselekcjonowana kadra funkcjonariuszy, którzy stale podnoszą swoje kwalifikacje i zdobywają nowe uprawnienia. Pozwala im to na wykonywanie zadań służbowych w niezbyt przyjaznym człowiekowi środowisku, jak choćby sztormowy listopadowy wieczór. W ciągu roku zasoby kadrowe Wydziału wzrosły niemal o 100%. Wśród funkcjonariuszy pełniących obecnie służbę w tej komórce, znajdują się zarówno osoby posiadające uprawnienia niezbędne



Ćwiczenia na zalewie

do służby na morzu jak i takie, przed którymi jeszcze długa i trudna droga specjalistycznych szkoleń. Kilku funkcjonariuszy, na wieść o utworzeniu wydziału, podjęło decyzję o migracji wraz z rodziną. Wszystko po to, by móc ubiegać się o przydział do tej jedynej w swoim rodzaju komórki Służby Celnej. Pełnią w niej zatem służbę osoby zamieszkujące teren Trójmiasta, ale również funkcjonariusze, którzy przenieśli się z terenów dość egzotycznych z punktu widzenia służby na morskich jednostkach pływających. Mowa o takich miejscowościach, jak Gronowo, Gołdap czy Kętrzyn.



Gotowi do kontroli

Niejednokrotnie padają stwierdzenia, że wydział, to kolejna grupa mobilna, tyle że pełniąca służbę na morzu. Nie sposób jednak porównać pracy na drodze i kontroli samochodu ciężarowego, z czynnościami na jednostce pływającej przewożącej ładunek o pojemności kilkanaście tysięcy razy większej od ładunku typowego TIRa. Jak porównać przeszukanie posesji mieszkalnej czy powierzchni magazynowej z kontrolą statku, na którym z mostka rozpościera się widok równie nieograniczony jak z apartamentu na ostatnich piętrach wieżowca ? Do szczegółowego przeszukania na statkach jest niekiedy kilkaset pomieszczeń o różnej wielkości, dostępności czy poziomie hałasu. Jak wyobrazić sobie kontrolę graniczną jednostki, której wał napędowy ma długość 130 m lub też konieczność wykonania szeregu zejść poniżej poziomu zanurzenia ? Wszystko to w celu ustalenia, czy pod statkiem nie został podwieszony przemycany towar. Wiele osób nie zdaje sobie sprawy, że czynności wykonywane na granicy lub na drodze w sposób mechaniczny, by nie rzec rutynowy, w nieżyczliwym środowisku wzburzonego morza stają się sztuką najwyższych lotów w pracy kontrolerskiej. By sprostać tego typu wyzwaniom funkcjonariusze Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości przechodzą specjalistyczne szkolenia z tak niecodziennych zakresów, jak kontrola na wysokości z asekuracją alpinistyczną czy też kursy nurkowania w warunkach zimowych. Jednocześnie stawiane są wobec nich wymagania, którym winien sprostać każdy z funkcjonariuszy komórek zwalczania przestępczości, takie jak znajomość przepisów celnych, karnych, administracyjnych i procesowych. Zakres zadań funkcjonariuszy wydziału obejmuje zwalczanie przestępczości narkotykowej, akcyzowej i paliwowej, ochronę własności przemysłowej, aż po ograniczenia wynikające z obrotu bronią i substancjami niebezpiecznymi. Jako funkcjonariusze komórki zwalczania przestępczości, którzy wykonują obowiązki w tak specyficznych warunkach, nasi koledzy muszą legitymować się dobrym zdrowiem, ponadprzeciętną sprawnością fizyczną oraz umiejętnościami z zakresu stosowania środków przymusu bezpośredniego i użycia broni palnej.

Dariusz Kowalczyk
Wydział Morski Zwalczania Przestępczości
Izba Celna w Gdyni

Proces kontroli celnej z zastosowaniem urządzeń rtg w obszarze portowym w Izbie Celnej w Gdyni

Rentgenowskie systemy skanujące od wielu już lat są powszechnym, często niezastąpionym elementem kontroli celnej. Występują one wszędzie tam, gdzie niezbędna jest bezpieczna, nieinwazyjna, a zarazem szybka i rzetelna kontrola kontenerów oraz innych środków przewozowych. W chwili obecnej Służba Celna RP wykorzystuje ponad 30 urządzeń RTG do prześwietlania kontenerów i środków przewozowych, które w 2009 roku zostały przejęte przez komórki zwalczania przestępczości. Obsługiwane są przez funkcjonariuszy celnych posiadających aktualne badania lekarskie, przeszkolenie producenckie oraz uprawnienia do pracy z akceleratorem wysokoenergetycznym nadane przez Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki.

Większość drogowych przejść granicznych w kraju wyposażona jest w wysokoenergetyczne urządzenia RTG. Kontrola celna odbywa się tam na bieżąco, z związku z czym można niekiedy skrócić jej czas np. poprzez prześwietlenie ładunku. Funkcjonariusze analizujący obraz RTG zaraz po prześwietleniu

muszą stwierdzić, czy zachodzi potrzeba przeprowadzenia jeszcze innych form kontroli lub też czy towar może zostać zwolniony.

W obszarze portowym sytuacja wygląda nieco inaczej. W tym przypadku proces kontroli uzależniony jest często od specyfiki danego morskiego przejścia granicznego. Kontrola celna na terenie baz promowych lub doraźne akcje drogowe nie różnią się specjalnie od Tych, które występują na przejściach drogowych. Także w tych przypadkach funkcjonariusz analizujący obraz RTG praktycznie od razu musi podjąć decyzję, co do dalszego postępowania z towarem. Natomiast w przypadku terminali kontenerowych, gdzie funkcjonują Graniczne Referaty Zwalczania Przestępczości, wykorzystujące na co dzień wielkogabarytowe urządzenia RTG, czasu na podjęcie decyzji jest znacznie więcej. Jest to związane z faktem, iż kontenery przemierzają zwykle długą drogę morską zanim ostatecznie dotrą do portu przeznaczenia. Komórki analizy ryzyka w oparciu o informacje zawarte w tzw. manifestach statkowych, jakie docierają do nich z odpowiednim wyprzedzeniem, decydują które pozycje manifestu (kontenery) zostaną poddane kontroli celnej i w jakim zakresie. Elastyczne zaplanowanie procesu kontroli zapewnia także czasowe złożenie kontenerów na placu składowania. Sam proces skanowania na terenie terminala kontenerowego uzależniony jest głównie od organizacji wewnętrznej terminala oraz ustalonych wcześniej zasad współpracy ze służbami kontrolnymi. W niektórych prześwietlanie kontenerów odbywa się na bieżąco, w innych zaś tylko w określonych godzinach itd.



Urządzenie RTG CAB 2000; do 2008 roku używany był na terenie Gdańskiego Terminala Kontenerowego

Na terenie właściwości Izby Celnej w Gdyni funkcjonują cztery terminale kontenerowe:
- Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni (BCT),
- Gdyński Terminal Kontenerowy (GCT),
- Gdański Terminal Kontenerowy (GTK)
- Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Gdańsku (DCT).

W Izbie Celnej w Gdyni kontrola rentgenowska odbywa się w oparciu o decyzję dyrektora izby celnej w sprawie trybu postępowania przy skanowaniu ładunków i pojazdów z wykorzystaniem urządzeń rentgenowskich. Reguluje ona cały proces, od zagadnień związanych ze zlecaniem kontroli, przez komórki analizy ryzyka, po kwestie związane z dokumentowaniem wszystkich czynności towarzyszących ewentualnemu dalszemu procesowi kontroli celnej.

Od 2005 roku Izba Celna w Gdyni wykorzystywała w procesie kontroli celnej 5 urządzeń RTG do prześwietlania kontenerów i środków przewozowych:

- **Smith & Heimann CAB 2000** (2005-2008) – urządzenie przestawne wykorzystywane było przez Referat Analizy i Kontroli Urzędu Celnego w Gdyni na terenie Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni, a następnie na terenie Gdańskiego Terminala Kontenerowego (GTK) w Oddziale Celnym „Nabrzeże Wiślane" w Gdańsku.

Urządzenie wysokoenergetyczne o mocy 2,5 MeV, traktowane było jak stacjonarne i działało na zasadzie bramy (portalu) przez którą przejeżdża prześwietlany pojazd wraz z kierowcą. W związku z bezpieczeństwem kierowców kontrolowanych pojazdów, urządzenie to zaczynało prześwietlanie dopiero za kabiną kierowcy, nie obejmując jej procesem skanowania. Urządzenie ze względu na swą charakterystykę posiadało przepustowość kontroli RTG sięgającą kilkunastu pojazdów na godzinę. Do jego obsługi wystarczało 2 operatorów.

- **Rapiscan Eagle Mobile MXR 3040** (od 2007 roku) – urządzenie mobilne wykorzystywane było przez Referat Analizy i Kontroli Urzędu Celnego w Gdyni a następnie przez Graniczny Referat Zwalczania Przestępczości w Gdyni na terenie gdyńskich i gdańskich nabrzeży kontenerowych oraz baz promowych (obecnie na wyposażeniu Granicznego Referatu Zwalczania Przestępczości w Gdańsku).

Samowystarczalne urządzenie, oparte na technologii skanowania promieniowaniem X wykorzystującym moduł LINAC (liniowy akcelerator elektronów) o mocy 4,5 MeV oraz system wysokiej czułości detektorów, przeznaczone do bezinwazyjnej weryfikacji ładunków pod kątem obecności materiałów zabronionych, takich jak broń, materiały wybuchowe, narkotyki, przemyt. Zakres ładunków podlegających skanowaniu jest bardzo szeroki i obejmuje standardowe kontenery morskie na platformach, samochody ciężarowe, samochody osobowe o maksymalnych wymiarach 2,8 m (szer.) x 4,6 m (wys.). Długość skanowanego obiektu jest raczej nieograniczona. Warto wspomnieć, że za pomocą tego typu urządzeń zabronione jest prześwietlanie istot żywych. System zamontowany na podwoziu samochodu ciężarowego Mercedes Actros, umożliwia jego przemieszczanie się po drogach publicznych.

Przygotowanie (rozłożenie) urządzenia do pracy zajmuje około 15 minut. Sam proces skanowania odbywa się w strefie zabronionej o wymiarach 35 m x 65 m. Polega on na tym, że obiekt prześwietlany pozostaje w bezruchu, natomiast porusza się tylko sam skaner wyposażony w hybrydowy układ mechaniczno-hydrauliczny, który wraz z rozłożonym ramieniem detektorów przejeżdża obok poddawanego kontroli RTG obiektu. W wypadku sprawnie przeprowadzanej operacji podstawiania różnego rodzaju środków przewozowych do skanowania, przepustowość urządzenia pozwala na prześwietlenie kilkunastu obiektów na godzinę. Do bezpiecznej eksploatacji systemu potrzeba minimum 3 operatorów: kierowcy, analityka obrazu (ewentualnie dwóch), koordynatora naziemnego/kierownika ruchu pojazdów w strefie zabronionej (minimum jeden, zalecane dwóch).



Rapiscan M4507 na terenie Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni

- **Nuctech THSCAN MT1213LH** (od 2009 roku) – urządzenie mobilne wykorzystywane jest przez Graniczny Referat Zwalczania Przestępczości w Gdańsku na terenie gdańskich nabrzeży kontenerowych.

Nuctech THSCAN MT1213LH jest mobilnym urządzeniem wysokoenergetycznym do bezinwazyjnej weryfikacji ładunków, opartym na technologii skanowania promieniowaniami X wykorzystującym moduł LINAC (liniowy akcelerator elektronów) o mocy 4 MeV oraz wysokiej czułości detektory, za pomocą którego można wykrywać niedozwolone towary w kontenerach i różnych środkach przewozowych. Zakres ładunków podlegających skanowaniu jest bardzo szeroki i obejmuje standardowe kontenery morskie na platformach, samochody ciężarowe, samochody osobowe o maksymalnych wymiarach 2,7 m (szer.) x 4,6 m (wys.). Zasadniczą cechą odróżniającą to urządzenie mobilne od urządzeń Rapiscan jest fakt, że do jego obsługi wystarczą tylko dwie osoby. Nie potrzebna jest w tym wypadku osoba pełniąca funkcję kierowcy, albowiem podczas skanowania ruch pojazdu odbywa się automatycznie. Powoduje to jednak, że przepustowość urządzenia ogranicza się do kilku kontroli na godzinę, ponieważ jednocześnie można prześwietlić tylko jeden obiekt. System zamontowany jest na podwoziu samochodu ciężarowego Volvo, co umożliwia jego przemieszczanie się pod drogach publicznych. Przygotowanie (rozłożenie) urządzenia do pracy zajmuje około 25 minut.



Rapiscan MXR3040 na terenie Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni



Nuctech THSCAN MT1213LH na terenie terminala DCT w Gdańsku

- **Rapiscan Eagle Mobile M4507** (od 2010 roku), urządzenie mobilne przekazane przez Izbę Celną w Warszawie, wykorzystywane jest przez Graniczny Referat Zwalczania Przestępczości w Gdyni na terenie gdyńskich i gdańskich nabrzeży kontenerowych i baz promowych. Samojezdny skaner rentgenowski M4507 jest udoskonaloną wersją swego poprzednika MXR3040, zatem sposób jego użytkowania jest analogiczny do wspomnianego wyżej modelu MXR3040.

- **Rapiscan Eagle G60** (od 2011 roku) – dwuenergetyczne urządzenie stacjonarne zainstalowane na terenie Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni, wykorzystywane jest przez Graniczny Referat Zwalczania Przestępczości w Gdyni.

Pierwszy w Izbie Celnej w Gdyni klasyczny skaner stacjonarny typu „gantry" (brama) zainstalowany w hali. Samo urządzenie (brama) jest posadowione na szynach i porusza się po nich naprzemiennie w obu kierunkach. Jest to urządzenie o mocy 6 MeV, wyposażone w opcję podwójnej energii promieniowania, co

umożliwia interpretatorowi obrazu RTG znalezienie towarów/materiałów o niskiej gęstości (narkotyki, materiały wybuchowe) wśród towarów o wysokiej gęstości (stal). Do obsługi urządzenia wystarczą 2 osoby. Strefa zabroniona ogranicza się do wnętrza hali, w której znajduje się skaner. Operatorzy oraz kierowcy prześwietlanych pojazdów przebywają w budynku operatorów posadowionym w pobliżu hali skanera. Ze względu na procedury związane z wjeżdżaniem/wyjeżdżaniem skanowanych pojazdów do/z hali, przepustowość tego urządzenia wynosi kilkanaście kontroli na godzinę.

Kontrole w IC w Gdyni w latach 2005-2012 z wykorzystaniem wielkogabarytowych urządzeń rentgenowskich

Lp	*Rodzaj urządzenia*	*Liczba kontroli ogółem*	*Liczba prześwietleń*	*Liczba ujawnień*
1	Smith & Heimann CAB 2000	2005-2008	**8418**	**1**
2	Rapiscan Eagle MXR 3040	2007-2012	**6346**	**12**
3	Rapiscan Eagle M4507	2009-2012	**3666**	**6**
4	Nuctech THSCAN MT1213LH	2009-2012	**5604**	**13**
5	Rapiscan Eagle G60	2012	**3373**	**1**
Skanery w IC Gdynia		2005-2012	**27407**	**33**



Hala skanera Rapiscan G60 (Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni)



Rapiscan G60 – brama wewnątrz hali

Poniżej przykładowe ujawnienia przemytu w portach morskich Gdańska i Gdyni z zastosowaniem urządzeń rentgenowskich:

- W dn. 09.11.2007 r., po prześwietleniu za pomocą urządzenia **Smiths & Heimann CAB 2000** kontenera z zawartością koszy plastikowych ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich dokonano, pierwszego na terenie tutejszej izby celnej ujawnienia 790 tys. sztuk papierosów o wartości rynkowej 240 tys. zł.
- W dn. 25.10.2010 r. i 03.11.2010 r. przy pomocy urządzenia **Rapiscan Eagle MXR3040** udaremniono przemyt 19,5 mln szt. papierosów „Marlboro" o wartości rynkowej 7,7 mln. zł. W dwóch kontenerach z Chin dla odbiorcy krajowego miały znajdować się – kosmetyczki damskie.
- W dn. 06.12.2010 r., w kontenerze z Chin z rzekomą zawartością części rowerowych, po prześwietleniu RTG urządzeniem **Rapiscan Eagle M4507** ujawniono warte 16,5 mln złotych: 2.000 par podrobionego obuwia sportowego firmy „Puma" oraz blisko 42.500 szt. podrabianych wód toaletowych (m.in.: „Dior", „Chanel", „Giorgio Armani", „Calvin Klein", „Hugo Boss", „Paco Rabbane", „Lacoste")
- W dn. 12.12.2011 r., w kontenerze z Chin, w którym miało znajdować się 1057 kartonów z zawartością toreb papierowych, ujawniono po wcześniejszym prześwietleniu urządzeniem **Nuctech THSCAN MT1213LH** 10 mln szt. papierosów „Marlboro" o wartości rynkowej 5 mln zł.
- W dn. 08.02.2012 r., w samochodzie osobowym m-ki „Mercedes-Benz" ujawniono przy pomocy skanera **Rapiscan Eagle G60 –** 6 kg amfetaminy o wartości rynkowej 200 tyś. zł. Narkotyki te miały trafić na rynek rosyjski.

W portach morskich odsetek kontrolowanych ładunków załadowanych w kontenerach jest dużo niższy niż na drogowych przejściach granicznych, głównie z uwagi na wielkość masy towarowej przekraczającej granicę. Co więcej, kontrola na drogowych przejściach granicznych trwa nieprzerwanie przez 24 godziny i funkcjonariusze obsługujący urządzenia RTG pracują na zmiany przez cały ten czas. Z kolei w Granicznych Referatach Zwalczania Przestępczości Gdańska i Gdyni, funkcjonariusze obsługujący skanery pełnią najczęściej służbę 12-godzinną. Co jednak najważniejsze, terminala portowego nie mają prawa opuścić kontenery wytypowane do kontroli celnej, które poprzez informatyczne systemy portowe zostały wcześniej zablokowane przez funkcjonariuszy odpowiedzialnych za analizę ryzyka. Po przeprowadzeniu wszystkich czynności kontrolnych towar zostaje ostatecznie zwolniony i po naniesieniu przez funkcjonariuszy celnych odpowiedniej adnotacji w systemie portowym może opuścić terminal.

Większość terminali kontenerowych planuje dalszy systematyczny rozwój, który ma na celu zwiększanie masy przeładunkowej i wzrost atrakcyjności na dostępnych w ten sposób rynkach światowych. Im więcej kontenerów w porcie, tym również więcej pracy dla urządzeń RTG.

Marek Drzewowski, Wojciech Gęsikowski
Wydział Krajowe Centrum RTG
Izba Celna w Gdyni

Efekty działań kontrolnych Oddziału Celnego w Świnoujściu w 2012 roku



Przemyt pieluch

W 2012 r. w świnoujskim porcie funkcjonariusze Służby Celnej zatrzymali towary o łącznej wartości 590,5 tys. złotych, które usiłowano nielegalnie wprowadzić na obszar Wspólnoty. Wśród nich były odpady (w tym zarobaczone trociny z płyt wiórowych, powypadkowa kabina samochodu ciężarowego), naczepa do przewozu kontenerów, 50 szt. samochodów, 420 szt. opon, komputery, meble, obudowy wanien, a także … 600 kg pieluch dla niemowląt oraz drut miedziany. W zakresie kontroli transportu drogowego stwierdzono 73 nieprawidłowości na kwotę 490,5 tys. złotych. Zarekwirowano również przeszło 21 tys. szt. papierosów oraz nielegalny tytoń. Efektem działań kontrolnych Oddziału Celnego w Świnoujściu było także wystawienie 82 mandatów na kwotę przekraczającą 53 tys. złotych.

Milion w rękach celników

W tym roku funkcjonariusze Służby Celnej, że Świnoujścia podczas kontroli ciężarówki wyjeżdżającej do Skandynawii - pomiędzy nowymi lodówkami - celnicy znaleźli zamaskowane grubą folią i zapakowane w kartony papierosy bez polskiej akcyzy. Jak się okazało w sumie w naczepie przemycanych było ponad milion sztuk papierosów.



Pomiędzy nowymi lodówkami celnicy znaleźli ponad milion sztuk papierosów

39-letni kierowca powiedział funkcjonariuszom, że nic o kontrabandzie nie wiedział. Wartość przejętych papierosów przekracza 560 tys. złotych. Gdyby trafiły one do sprzedaży przemytnicy mogli by zarobić na nich nawet milion złotych.

W ubiegłym roku w województwie zachodniopomorskim funkcjonariusze Służby Celnej zarekwirowali blisko 6 mln sztuk nielegalnych papierosów, których wartość rynkowa sięga prawie 3 mln złotych.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie

Pierwszy raz na Zalewie Wiślanym

Papierosy bez polskich znaków akcyzy wykryli u załogi jednej z barek holowniczych funkcjonariusze Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości. Kontrola pływającej pod polska banderą jednostki miała miejsce w dniu 7 września br. Nielegalny towar, w sumie 1600 sztuk papierosów LM, schowany był w szafce na pokładzie mieszkalnym barki. To pierwsze ujawnienie nielegalnych wyrobów dokonane przez funkcjonariuszy Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości na wodach Zalewu Wiślanego. Barka płynęła z Rosji do Elbląga. W czynnościach uczestniczyli również funkcjonariusze Referatu Grupa Mobilna w Elblągu, którzy ze względu na właściwość miejscową Izby Celnej w Olsztynie prowadzą dalsze czynności w sprawie.

Rzecznik prasowy Izby Celnej w Gdyni
Marcin Daczko



Barka z Rosji

Celnicy na Zalewie Wiślanym
Łódź patrolowa Izby Celnej w Olsztynie

Patrole po Zalewie Wiślanym, udział we wspólnych działaniach z innymi jednostkami Służby Celnej oraz współpraca ze Strażą Graniczną – to podstawowe zdania, jakie pełniła łódź patrolowa będącą na wyposażeniu Izby Celnej w Olsztynie.



Kontrola na pełnym morzu

Łódka na zamówienie Służby Celnej powstała w 2004 roku, na wodzie pojawiła się rok później. Jako sprzęt Izby Celnej w Olsztynie służyła do roku 2012, gdy została przekazana do Izby Celnej w Gdyni. Przez ten czas dowódcą jednostki był Janusz Weidner.

Na intensywność wykorzystania łodzi miał wpływ m.in. ograniczenia w żegludze po Zalewie, wynikające z decyzji strony rosyjskiej. Np. w roku 2011 załoga odbyła 27 służb. Łódź brała też udział w ćwiczeniach – w tym międzynarodowych. 16.06.2011 – przeprowadzone zostały manewry z taktyki i technik interwencji. Ćwiczenia odbyły się na Zatoce Puckiej. W dniach 17-19.05.2011 załoga łodzi brała udział w XI Europejskich Dniach Morza oraz pokazach antyterrorystycznych na Zatoce Gdańskiej. Łódź wykorzystano także na pokazie z okazji ubiegłorocznych centralnych obchodów Święta Służby Celnej w Gdyni.

Ryszard Chudy
Izba Celna w Olsztynie

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA
RALFH i inne działania międzynarodowe w 2013 r.

RALFH
Contact group of customs managers of northern ports EU

Począwszy od 2002 roku Izba Celna w Szczecinie posiada swojego stałego przedstawiciela w Grupie Kontaktowej o nazwie RALFH, której prace nadzorowane są przez Komisję Europejską Dyrekcję Generalną TAXUD (Podatki i Unia Celna). W **skład Grupy RALFH** wchodzą przedstawiciele placówek celnych, obsługujących ruch towarowy w następujących portach morskich UE: **Rotterdam, Antwerpia, Le Havre, Felixstowe, Hamburg, Szczecin, Leixoes i Bilbao.**

Z uwagi na wieloletnie członkowstwo oraz ugruntowane na jego bazie doświadczenie z dniem 9 listopada 2012 r. Grupa RALFH oraz analogiczna grupa, skupiająca przedstawicieli najważniejszych portów Europy Południowej (Marsylia, Trieste, Koper, Barcelona, porty Malty, Cypru i Grecji, Konstanca i Rijeka) podjęła decyzję o wyznaczeniu na nowego Koordynatora dotychczasowego przedstawiciela IC w Szczecinie w RALFH. Funkcję tę pełni Michał Lekszycki.

Grupy RALFH i ODYSSUD spotykają się dwukrotnie w ciągu roku: na wiosnę i jesienią. Spotkania wiosenne są spotkaniami tzw. „pełnymi", w których oprócz stałego przedstawiciela, biorą udział dyrektorzy placówek celnych portów zrzeszonych w obu grupach. Tegoroczne spotkanie pełne grupy RALFH odbędzie się w Szczecinie (Świnoujście) a grupy ODYSSUD w Marsylii. Spotkania robocze, jesienne, odbywają się w Brukseli.

Służba Celna na polskiej granicy w portach morskich jest istotnym elementem systemu ochrony granicy zewnętrznej Unii Europejskiej. Ponadto odgrywa ważną rolę w monitorowaniu i zarządzaniu wymianą towarową oraz w procesie zapewnienia bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Bardzo istotna jest też potrzeba wspierania przez administrację przedsiębiorców w celu ułatwienia im konkurowania na rynku wspólnotowym i krajów trzecich oraz ułatwiania legalnego obrotu towarowego. Osiągnięciu tych standardów sprzyja idea szeroko rozumianej współpracy w skali międzynarodowej rozwijana i realizowana właśnie w ramach Grupy RALFH i ODYSSUD pomiędzy administracjami celnymi Państw Członkowskich a operatorami portowymi. Przedsiębiorcy, popierający ideę współpracy z administracjami celnymi, powodują, że relatywnie wzrasta szybkość

obsługi ze strony organów celnych poprzez zmniejszenie liczby kontroli. Umożliwia to przedsiębiorcom współpracującym z takimi operatorami skuteczne konkurowanie na wspólnym rynku.

Na forum Grup RALFH i ODYSSUD tworzone są różnorodne opracowania, m.in. *„COMPARISON OF PORTS"* służące w szczególności:

- mierzeniu efektów działalności administracji celnych Grupy RALFH i ODYSSUD w celach standaryzacji;
- opracowywaniu zharmonizowanego i przejrzystego podejścia w procesie stosowania procedur celnych;
- wypracowywaniu i wdrażaniu tzw. najlepszych praktyk roboczych (tzw. *best working practices)*;
- polepszeniu współpracy i wymiany informacji ze środowiskiem lokalnego biznesu portowego;
- zapewnieniu *equal level playing field* – tj. identycznego podejścia w stosowaniu procedur celnych oraz metod kontrolnych i rewizyjnych, jak również identycznego traktowania podmiotów gospodarczych (brak możliwości wyboru „łatwiejszego" portu do dokonywania obrotu przez podmioty dokonujące odpraw, czyli przeciwdziałanie negatywnemu zjawisku określanemu jako „port hopping"). To opracowanie podlega stałej, tj. corocznej aktualizacji przez członków obu Grup.

Na forum Grup szeroko dyskutowane są kwestie zintegrowanego podejścia do kontroli ładunków w portach w celu ujednolicenia i skoordynowania działań wszystkich służb kontrolnych (cło, straż graniczna, inspektorat weterynaryjny i fitosanitarny, zarząd portu itp.).

W powyższym kontekście warto wspomnieć, iż na forum Grupy RALFH zrodziły się również dwie bardzo cenne inicjatywy, umożliwiające podnoszenie kwalifikacji funkcjonariuszy celnych w polskich portach morskich w zakresie bardziej efektywnej i szybciej realizowanej kontroli celnej. Są to:

- tzw. projekt *„RALFH Rummage"*, służący wymianie doświadczeń oraz doskonaleniu umiejętności funkcjonariuszy celnych zaangażowanych w portach morskich RALFH w rewizje i przeszukania jednostek pływających (przedstawiciele izb morskich w Szczecinie i Gdyni uczestniczyli w spotkaniu, które odbyło się w Cork w Irlandii w dniach 14-17 maja 2012 r.);
- tzw. projekt *„Scan Group Meeting"* służący wymianie doświadczeń oraz doskonaleniu umiejętności funkcjonariuszy celnych, odpowiedzialnych za obsługę skanerów działających w portach RALFH i ODYSSUD oraz osób odpowiedzialnych za koordynację ich pracy (przedstawiciele izb morskich w Szczecinie i Gdyni uczestniczyli w spotkaniu, które odbyło się w Antwerpii w dniach 18-20 września 2012 r.).

Obok działalności Koordynatora ds. RALFH i ODYSSUD, istotną platformę do realizacji działań stanowi funkcjonujący w Służbie Celnej tzw. dla Transportu Morskiego, który został ustanowiony w Izbie Celnej w Szczecinie – na mocy Zarządzenia Nr 1/



Nowy Koordynator Grup Kontaktowych RALFH i ODYSSUD Michał Lekszycki z Izby Celnej w Szczecinie

SC Ministra Finansów z dnia 04 stycznia 2010r. *w sprawie obiegu w Służbie Celnej informacji o ryzyku z wykorzystaniem systemu CRMS/RIF* – w oparciu o bardzo konkretne przesłanki. Obecnie SPOC funkcjonuje w Izbie Celnej w Szczecinie w oparciu o znowelizowane Zarządzenie Nr 10 Ministra Finansów z dnia 18 lutego 2013 r. *w sprawie informacji o zagrożeniach przekazywanych za pośrednictwem Wspólnotowego Celnego Systemu Zarządzania Ryzykiem.*

Mając na uwadze stricte międzynarodowy charakter zadań realizowanych przez „SPOC", najważniejszą i główną przyczynę stanowiły w tym przypadku posiadane przez Izbę Celną w Szczecinie wieloletnie doświadczenie i wiedza w zakresie specyfiki transportu morskiego oraz szeroko rozumianej analizy ryzyka obrotu towarowego z krajami trzecimi realizowanym drogą morską, będące wprost konsekwencją długoterminowego, czynnego zaangażowania szczecińskiej Izby w cały szereg inicjatyw i przedsięwzięć o charakterze morskim.

Rola organów celnych w łańcuchu dostaw stale się zmienia. Poczynając od roli poborcy podatków do strażnika rynku wewnętrznego i innych obszarów polityki, takich jak zdrowie publiczne, ochrona konsumentów, ochrona środowiska, rolnictwo, rola ta w sposób naturalny rozszerzyła się, po atakach terrorystycznych z 11 września 2001 r., aby stać się ważnym elementem w kwestii bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

Organy celne są w głównej mierze odpowiedzialne za nadzór nad międzynarodową wymianą handlową Wspólnoty, wspierając w ten sposób sprawiedliwy i swobodny handel, wdrażanie zewnętrznych aspektów rynku wewnętrznego, wspólnej polityki handlowej oraz pozostałych wspólnych polityk Wspólnoty w zakresie wymiany handlowej, a także bezpieczeństwo całego łańcucha dostaw.

Jednocześnie jako najbardziej uciążliwe bariery, znacząco wpływające na zmniejszenie konkurencyjności polskich podmiotów gospodarczych działających w przedsiębiorczości morskiej, wymieniono m.in. uciążliwości związane z importowymi procedurami kontrolnymi towarów w polskich portach

morskich. Odnosząc się do tego należy stwierdzić, iż na przykładzie portów obsługiwanych przez Dyrektora Izby Celnej w Szczecinie można wskazać cały szereg działań, podejmowanych od dłuższego czasu, zmierzających do wdrożenia ułatwień w funkcjonowaniu obrotu towarowego w portach w Szczecinie i Świnoujściu, systematycznej poprawy obsługi celnej oraz wzrostu standardów w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa i ochrony.

I tak, na forum Grupy Kontaktowej RALFH po raz pierwszy zrodziła się unijna idea wymiany informacji o ryzyku za pośrednictwem systemu RIF (*Risk Information Form*). System ten stworzono, aby udostępnić funkcjonariuszom celnym w 27 Państwach Członkowskich szybki i łatwy w użyciu mechanizm przy pomocy, którego mogliby bezpośrednio między sobą wymieniać informacje istotne dla kontroli sprawowanej przez organy celne. Ułatwia on natychmiastowe przekazanie informacji o zidentyfikowanym ryzyku do innych punktów Systemu RIF na terenie Wspólnoty, aby przeciwdziałać zagrożeniom na poziomie UE i zwalczać nadużycia.

Ideą Systemu RIF jest zagwarantowanie spójnego poziomu kontroli celnej na zewnętrznych granicach Wspólnoty w odniesieniu do zidentyfikowanych zagrożeń i zapewnienia w ten sposób koniecznego poziomu ochrony obywateli, a także równego traktowania podmiotów gospodarczych na terenie całej Wspólnoty.

Oprócz członkowstwa w Grupie RALFH, jak również koordynacji prac RALFH/ODYSSUD oraz korzyści z tego płynących, wymienić można dodatkowe przedsięwzięcia, w które zaangażowana jest szczecińskiej Izba Celna. Są to:



Spotkanie w maju 2011 r. w szczecińskim porcie



Uczestnicy grupy RALFH w Hamburgu w czerwcu 2012 r.

1) Pełnienie, na poziomie krajowym, roli Samodzielnego Punktu Kontaktowego „SPOC", którego głównym zadaniem jest wsparcie – poprzez realizowaną na poziomie międzynarodowym wymianę informacji – procesu analizy ryzyka w zakresie bezpieczeństwa i ochrony dla pierwszych urzędów wprowadzenia towarów na teren UE. Jednakże Izba Celna w Szczecinie traktuje SPOC w dużo szerszym ujęciu – jako swoistą platformę do współpracy, wymiany informacji, doświadczeń i tzw. „dobrych praktyk" pomiędzy portami morskimi Trójmiasta oraz w całej UE, co w oczywisty sposób wpisuje się w sferę działań ważnych z punktu widzenia realizacji szeroko rozumianej polityki morskiej – tak RP, jak i UE.
2) Udział w projekcie pilotażowym „*Transhipment Pilot*", dotyczącym wymiany wyprzedzających informacji o ryzyku pomiędzy portami typu „*hub*" a portami typu „*feeder*" (dowozowymi). W projekcie, zainicjowanym w 2011 roku i trwającym przez cały 2012 rok, uczestniczą przedstawiciele administracji celnych z następujących portów morskich UE, tj.: Rotterdamu, Hamburga, Antwerpii, Le Havre, Felixstowe, Dublina, Gdyni oraz Szczecina. Biorąc pod uwagę specyfikę obrotu drobnicą skonteneryzowaną w polskich w portach morskich (w Szczecinie i Świnoujściu, ale i Gdyni czy częściowo w Gdańsku), dokonywanego w przeważającej mierze w ramach tzw. *transhipment* (tj. przywóz kontenerów na statkach dowozowych typu „*feeder*") poprzez porty głównie niemieckie (Hamburg, Bremerhaven) i holenderskie (Rotterdam), jako generalny problem wskazać należy brak pełnej informacji wyprzedzającej w manifestach załadunkowych, dostępnych w portach typu „*feeder*", która umożliwiłaby prowadzenie efektywnej wyprzedzającej analizy ryzyka. Z kolei efektywna wyprzedzająca analiza ryzyka w oparciu, o którą możliwe jest odpowiednio wczesne wytypowanie do dalszej kontroli celnej przesyłek stwarzających wysokie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości, jest kluczowym elementem redukcji barier, o których mowa powyżej, w szczególności uciążliwości związanych z importowymi procedurami kontrolnymi towarów w polskich portach morskich. Decyzja Dyrektora Izby Celnej w Szczecinie o udziale szczecińskie-

go portu w inicjatywie „*Transhipment Pilot*" (ale dodatkowo i zaproszenie portu w Gdyni do udziału w działaniach) jest konsekwencją poszukiwania najlepszych sposobów rozwiązania tej kwestii.

Działania w ramach „*Transhipment Pilot*" bazują będą w szczególności na wymianie pomiędzy zaangażowanymi portami wyprzedzających informacji z manifestów statkowych o potencjalnym ryzyku, które umożliwiają Służbie Celnej w polskich portach morskich na skoncentrowanie wysiłków kontrolnych na przesyłkach obarczonych wysokim ryzykiem, przy jednoczesnym ułatwieniu obrotu dla tzw. legalnego handlu. Nadmienić należy, iż od momentu zainicjowania projektu „*Transhipment Pilot*" (tj. od dnia 01.04.2011 r. do dnia 31.12.2012 r.), na podstawie przekazanych funkcjonującemu w Izbie Celnej w Szczecinie SPOC (Samodzielny Punkt Kontaktowy dla Portów Morskich) przez cło z portów w Rotterdamie i Hamburgu informacji o charakterze wyprzedzającym, dokonano w Polsce łącznie 8 przypadków zatrzymań towarów, naruszających przepisy w zakresie bezpieczeństwa produktu, bądź ochrony praw własności intelektualnej.

Projekt CONTRAFFIC *„Analiza zgłoszeń celnych w oparciu o dane CONTRAFFIC"*), realizowany przez DG JRC (*Joint Research Centre*) wespół z Europejskim Biurem ds. Zwalczania Oszustw OLAF z wybranymi administracjami celnymi państw członkowskich UE (11 krajów). Izba Celna w Szczecinie uczestniczy w projekcie od 2009 roku. W ramach CONTRAFFIC administracje celne przekazują do JRC/ CONTRAFFIC wybrane informacje zawarte w zgłoszeniach celnych, które następnie zostają poddane automatycznej analizie ryzyka pod względem występowania ewentualnych nieprawidłowości w odniesieniu do powiązań w relacji *dane kontenerów – daty – kraje pochodzenia – towary* – itp. Rezultatem działań jest wyodrębnienie przypadków wskazujących na możliwość fałszowania rzeczywistego pochodzenia towarów, celem ominięcia zapłaty ceł antydumpingowych, co z kolei umożliwi służbom celnym wszczęcie odpowiednich postępowań mających na celu odzyskanie zaległych opłat celnych i podatkowych.

Warto nadmienić, iż przedmiotowe przedsięwzięcie dot. CONTRAFFIC będzie dalej rozwijane w 2013 roku przez KE we współpracy z cłem krajów członkowskich, posiadających granicę morską w ramach projektu Container Status Messages (CSM), w kierunku poprawy dostępności dla cła dobrej jakości danych (w rodzaju kto przesyła co i dla kogo oraz skąd), niezbędnych do dokonywania wyprzedzającej analizy ryzyka w obszarze bezpieczeństwa i ochrony.

Mając na uwadze całokształt przedsięwzięć i inicjatyw, w większości o charakterze międzynarodowym, w które od szeregu lat zaangażowana jest zachodniopomorska Służba Celna, a także nabytą w trakcie ich realizacji praktyczną wiedzę i doświadczenia, stanowią one wystarczającą bazę w oparciu, o którą będzie rozwijana ścisła współpraca pomiędzy izbami morskimi, w szczególności z Izbą Celną w Gdyni.

W ramach przedmiotowej kooperacji, planuje się w szczególności:

1) Organizację cyklicznych spotkań, o różnym charakterze (informacyjne, wizyty studyjne, stoliki robocze, konferencje, w tym dla podmiotów, etc.) służących w szczególności:
   - przedstawianiu założeń poszczególnych projektów, mających związek z polityką morską, a realizowanych przez obie izby,
   - omawianiu kwestii uchodzących za „problematyczne", tj. wymagających przykładowo doprecyzowania w sferze legislacyjnej czy stosowania określonych procedur),
   - wsparciu podmiotów w realizacji wymaganych prawem procedur w zakresie celnym,

   przy czym organizowane będą spotkania na różnych szczeblach (kierownictwo, poziom ekspercki, funkcjonariusze zaangażowani w bezpośrednią realizację zadań).

2) Wspólne przygotowywane – za obie izby morskie – stanowiska w zakresie tematów, omawianych na spotkaniach RALFH, w szczególności odnoszących się do kwestii stosowania procedur o charakterze celno-administracyjnych, etc., które następnie prezentowane będą jako jednolite stanowisko SC na dwóch corocznych spotkaniach ww. Grupy.
3) Inicjowanie nowych przedsięwzięć oraz formułowanie propozycji wspólnych działań (np. o charakterze kontrolnym, czy pilotażu w ramach testowania nowych regulacji w sferze legislacyjnej, propozycje dalszych ułatwień idące w kierunku polityki pro klienckiej, z zastrzeżeniem zachowania równowagi pomiędzy ułatwieniami a kontrolą, etc.) oraz prezentowanie ich na forum Grup RALFH/ODYSSUD.
4) Rozwijanie dalszej współpracy i wymiany informacji – za pośrednictwem SPOC – w ramach dotychczas realizowanych inicjatyw, tj. w szczególności „*Transhimpment Pilot*", CONTRAFFIC, etc.
5) Dalsze aktywne uczestnictwo funkcjonariuszy obu izb morskich w spotkaniach i szkoleniach w ramach przedsięwzięć „*RALFH Rummage*" oraz „*RALFH Scan Group Meeting*", z następującymi po nim szkoleniami kaskadowymi i dzieleniem się zdobytą wiedzą podczas organizowanych spotkań na poziomie krajowym.
6) Zaangażowanie Izby Celnej w Gdyni w zainicjowany w 2013 roku przez DG TAXUD (we współpracy z JRC, OLAF oraz wybranymi państwami członkowskimi, posiadającymi granicę morską) projekt „CONTRAFFIC – Container Status Message", dotyczący poprawy jakości danych deklarowanych wyprzedzająco przez sektor handlu w transporcie morskim.
7) Współpracy w zakresie wdrażania lokalnych instytucji *One Stop Shop* i *Single Window*.

Monika Woźniak-Lewandowska
Michał Lekszycki
Izba Celna w Szczecinie

Port w Gdańsku w projekcie SSTL

W połowie września 2006r. Unia Europejska i Chiny uzgodniły rozpoczęcie projektu pilotażowego SSTL (Smart and Secure Trade Lanes), który dotyczył bezpiecznych szlaków handlowych, ze szczególnym uwzględnieniem transportu morskiego. Wstępnie objął on porty: Rotterdam (Holandia), Felixstowe (Wielka Brytania) i Shenzhen (Chiny). Realizacja pierwszej fazy projektu pilotażowego zakończyła się pod koniec 2009 r.

Zgodnie z decyzją Komitetu Współpracy Celnej Unia Europejska – Chiny z września 2010 r., projekt pilotażowy został rozszerzony w drugiej fazie o dodatkowe porty: niemiecki Hamburg, francuski Le Havre, włoską Genuę oraz belgijską Antwerpię. Polska rozpoczęła swoje uczestnictwo w SSTL w charakterze obserwatora. Miało to miejsce na piętnastym spotkaniu w Brukseli w listopadzie 2010 r. W trakcie szesnastego spotkania Grupy Roboczej SSTL w chińskim Chongqing, w maju 2011r., zdecydowano, że do projektu, jako port współpracujący, włączony zostanie Gdańsk. Termin wyznaczono na dzień 1 października 2011 r. Na tym spotkaniu polscy delegaci zaprezentowali również szlaki handlowe łączące Szanghaj i Gdańsk. Podczas siedemnastego spotkania Grupy Roboczej SSTL, które odbyło się w belgijskiej Antwerpii we wrześniu 2011 r., strona polska zaproponowała podpisanie aneksu do Wspólnego Porozumienia i pełne włączenie portu w Gdańsku do projektu. Komisja oraz strona chińska zaakceptowały polską propozycję i jeszcze podczas trwania polskiej prezydencji przygotowany został odpowiedni dokument. W dniu 25 czerwca 2012 r. na posiedzeniu Komitetu Współpracy Celnej UE - Chiny w Brukseli, Podsekretarz Stanu, Szef Służby Celnej Jacek Kapica złożył podpis pod dokumentem rozszerzającym porozumienie SSTL (Smart and Security Trade Lanes). Podpisanie aneksu rozszerzającego pilotaż pozwoliło na formalne włączenie Polski (portu w Gdańsku) do projektu. Stworzyło także prawne możliwości wymiany informacji pomiędzy polską i chińską służbą celną. W tym celu port w Gdańsku uzyskał dostęp do aplikacji CenComm administrowanej przez WCO, dzięki której następuje wymiana informacji między poszczególnymi portami w zakresie przeprowadzanych kontroli opartych na wspólnej analizie ryzyka. Wymiana komunikatów pomiędzy administracjami celnymi Wspólnoty Europejskiej i Chin pozwala uniknąć możliwości dublowania kontroli po obu stronach łańcucha dostaw oraz wyeliminować możliwość przewożenia ładunku zawierającego towary niepożądane lub zakazane. Wybór rodzaju towarów i zakresu ryzyka dokonuje się na podstawie wspólnie uzgodnionych kryteriów ryzyka oraz metod współpracy. W celu uzyskania najlepszych efektów wymiany komunikatów bazę aplikacji CenComm poszerza się o elementy analizy ryzyka budowaną na podstawie prowadzonych testów. Polska aktywnie uczestniczyła w drugim teście ćwiczeń wspólnych kryteriów ryzyka. Głównymi jego celami były:

- wymiana informacji pomiędzy uczestniczącymi portami o kontrolach przeprowadzonych na podstawie wspólnych kryteriów ryzyka w celu uniknięcia dublowania kontroli,
- wybór przesyłek podwyższonego ryzyka opartych o uzgodnione towary wrażliwe oraz wspólne metody kontroli.

Ćwiczenia wspólnych kryteriów ryzyka polegają głównie na zintensyfikowanym śledzeniu w kraju eksportu operacji dokonywanych z udziałem towarów o podwyższonych parametrach ryzyka. W II edycji wspólnych ćwiczeń określono następujące, główne kierunki działań:

Eksport Unii Europejskiej do Chin koncentrował się na:

- odpadach elektronicznych, odpadach z tworzyw sztucznych,
- odpadach papierowych oraz złomie.

Eksport Chin do Unii Europejskiej koncentrował się na:

- przemycie podrabianych papierosów i wyrobów tytoniowych,
- podrabianych lekach i częściach samochodowych.

Główne zadania fazy 2 projektu SSTL:

1. przetestowanie w całości łańcucha dostaw z punktu załadunku kontenera do punktu przeznaczenia,
2. rozwój wspólnych kryteriów ryzyka, które będą stosowane przez każdą administrację celną, włączając w to prawo własności intelektualnej i jednolite kryteria ryzyka dla odpadów,
3. koncentracja na analizie ryzyka i zastosowaniu minimalnych standardów kontroli dla odpraw celnych w celu osiągnięcia wzajemnego uznania kontroli,
4. włączenie przedsiębiorstw nie posiadających statusu AEO w celu testowania wspólnych reguł analizy ryzyka i zastosowania minimalnych standardów kontroli w praktyce,
5. testowanie i ocena całości łańcucha dostaw na bardziej skomplikowanych szlakach handlowych stosując konsolidacje ładunków oraz przeładunków,
6. testowanie i ocena sposobu identyfikacji przesyłki (jednolity numer referencyjny przesyłki – UCR) w celu ograniczenia ilości przesyłanych danych,
7. rozważenie testowania metod zbierania danych dla Globalnej Sieci Celnej – GNC lub systemów wymiany informacji z handlem,
8. testowanie technicznych rozwiązań i technologii informatycznych, które zwiększają bezpieczeństwo oraz będą stanowić uproszczenia dla legalnego handlu.

Obecnie Projekt pilotażowy SSTL ewoluuje w kierunku kolejnej fazy. Rozważane są cztery scenariusze możliwości rozwoju Projektu, z których najbardziej prawdopodobne jest przekształcenie w fazę III, której głównymi celami będą:

1. Opracowanie odpowiedniego, niezawodnego i trwałego systemu wymiany danych jako realny warunek wspierania szlaków handlowych;
2. Wypracowanie modelu przekazywania danych opartych ściśle o deklaracje przywozowe/wywozowe przy wykorzystaniu elektronicznych systemów celnych;

3. Dążyć do wypracowania metod automatycznej wymiany danych w zakresie projektu SSTL;
4. Definiowanie procesów wymiany danych biznesowych;
5. Zwiększenie ilości porów uczestniczących w projekcie SSTL;
6. Przyjęcie koncepcji szlaków handlowych definiowanych jako „port - port";
7. Zainteresowanie projektem przedsiębiorstw przy pomocy wspólnej strategii komunikacji;
8. Rozbudowa projektu SSTL o inne rodzaje transportu (kolejowy, lotniczy);
9. Dalszy rozwój i wprowadzanie jednolitych minimalnych standardów kontroli;
10. Dalsza współpraca w zakresie zarządzania ryzykiem;
11. Dalsze doskonalenie i wprowadzanie nowych wspólnych reguł ryzyka w praktyce;
12. Pozyskiwanie i analiza informacji zwrotnych od firm uczestniczących w projekcie

Jacek Mikulski
Zastępca Naczelnika
Urzędu Celnego w Gdyni

„Wyspiarze" na pokładzie



Wspólne ćwiczenia



Zalew bywał wzburzony

Na łódkach patrolowych Służby Celnej przez tydzień wspólnie ćwiczyli polscy i angielscy celnicy.

W kwietniu 2008 roku w Elblągu, na wodach Zalewu Wiślanego odbyła się praktyczna część ćwiczeń w ramach wspólnego projektu Transition Facility. W szkoleniu udział wzięły załogi 3 łodzi patrolowych z Izb Celnych w Olsztynie, Szczecina oraz Gdyni.

W pierwszym dniu szkolenia wszyscy jego uczestnicy zostali zapoznani z warunkami geograficznymi, gospodarczymi i społecznymi regionu Zalewu Wiślanego. Omówiono również zagrożenia związane z granicą przebiegającą przez Zalew Wiślany i działaniach podejmowane przez Grupę Mobilną pracująca na wodach Zalewu.

Brytyjscy eksperci Dicky McCarthy i Dave Robertson, pracujący w cle od ponad 20 lat i mający uprawnienia do prowadzenia wszystkich łódek świata, pokazali w praktyce jak kontrolować jednostki na wodzie. Przedstawili procedury bezpieczeństwa oraz zaprezentowali techniki prowadzenia jednostek pływających będących na wyposażenia Służby Celnej.

Z wstępnych ocen ekspertów brytyjskich wynika, że stan wyszkolenia naszych funkcjonariuszy nie odbiega od standardów europejskich, a dość powiedzieć, iż w niektórych obszarach działania możemy być przykładem dla innych służb pracujących od wieku lat na morzu.

Kilka dni później odbyło się kolejne spotkanie z angielskimi celnikami lecz tym razem na wodach Morza Bałtyckiego.

Anna Hatała-Wanat
Izba Celna w Olsztynie

Wizyta w porcie w Rotterdamie

W dniu 28.05.2013 przedstawiciele Służby Celnej, związani z realizacja Programu e-Cło, przebywali z roboczą wizytą w Porcie w Rotterdamie. Przedstawiciele Holenderskiej Administracji Celnej zaprezentowali uczestnikom spotkania obecnie rozbudowywaną część portu w Rotterdamie (Maasvlakte).

Port w Rotterdamie rozciąga się na długości ponad 40 kilometrów. Zlokalizowany jest zarówno w obrębie miasta Rotterdam, w delcie Renu i Mozy nad Nową Mozą, jak i bezpośrednio nad Morzem Północnym (Maasvlakte II), co wynika ze stałej rozbudowy portu w stronę otwartego morza. Port zajmuje powierzchnię ponad 10 tys. hektarów (bez uwzględnienia Maasvlakte II) i dzieli się na dwie części – wewnętrzną w obrębie delty, gdzie wyładowuje się i przetwarza towary masowe (węgiel, rudy metali, ropę naftową) w rafineriach i innych zakładach przetwórczych oraz zewnętrzną wysuniętą w Morze Północne, gdzie obywa się rozładunek statków oceanicznych.

W latach 1962–2002 port w Rotterdamie był największym portem świata (pod względem ilości przeładunku). Obecnie stracił pozycję lidera początkowo na rzecz Singapuru i Szanghaju, a następnie innych portów azjatyckich. Obecnie port jest na dziesiątym miejscu pośród największych portów na świecie w kategorii ilości przeładowywanych towarów (jako miernik stosuje się jednostkę odpowiadającą kontenerowi o długości dwudziestu stóp - TEU).



Maasvlakte II – wizja architektoniczna

Idea budowy obszaru Maasvlakte II wynika prawdopodobnie z zamiaru wyjścia portu w pełne morze poprzez utworzenie sztucznego półwyspu. Tym samym wyeliminowano konieczność zawijania statków do delty rzeki, co w konsekwencji oznacza znaczne skrócenie czasu rozładunku i załadunku statków oceanicznych.

Maasvlakte II podobnie ja cały port w Rotterdamie jest wspólnym przedsięwzięciem rządu oraz miasta Rotterdam.

Maasvlakte II zajmuje obecnie około 2 tysiące hektarów z czego tysiąc hektarów będzie zajmował port oraz związana z nim infrastruktura. Ukończenie inwestycji jest planowane na koniec 2013 roku.

Powierzchnia usypanego półwyspu jest obecnie utwardzana roślinnością i trwają prace związane z budową infrastruktury portowej. Natomiast zewnętrzna część półwyspu została zaadoptowana jako obszar rekreacyjny z szerokimi, piaszczystymi plażami i infrastrukturą wypoczynkową. Ocenia się, że dzięki budowie zbiornika retencyjno-filtrującego (Sulfter) czystość wody zarówno na zewnątrz półwyspu jak i w samym porcie będzie bardzo wysoka. W obrębie sulfter gromadzone są odpady toksyczne oraz skażone piaski z całego portu. Pojemność sulftera umożliwia wypełnianie go odpadami do 2025 roku.

W obrębie Maasvlakte II zlokalizowany będzie port oraz terminal przeładunkowy APM i RWG oraz ECT (European Container Terminal), spółki która obecnie posiada największy port terminalowy w Rotterdamie. Terminal ECT będzie wyposażony w głęboki dok (20m), własną kolejową stację przeładunkową i będzie w stanie obsługiwać 2,3 miliona kontenerów rocznie.

W porcie w Rotterdamie obecnie odprawia się 11,9 mln TEU, co w przybliżeniu odpowiada 442 mln tonom metrycznym. Jeśli chodzi o rodzaje przywożonych towarów, to dominują surowce mineralne - rudy żelaza, węgiel, ropa naftowa i produkty związane z obróbką ropy naftowej, surowce rolne, samochody, chemiczne produkty ciekłe oraz kontenery. W bazie kontenerowej w 2008 roku wyładowano 6 485 464 kontenerów, i załadowano 3 174 167. W porcie załadowuje się prawie trzykrotnie mniej towarów niż rozładowuje – w 2008 roku wyładowano 312,987 tys. ton, a załadowano 108 111 tys. ton. Surowcem przeładowywanym w największych ilościach jest ropa naftowa – w 2008 r. 100 086 tys. ton. Na terenie samego portu znajdują się liczne rafinerie ropy naftowej, między innymi Shell, BP, Kuwejcka, Katarska, Arabii Saudyjskiej.

Port w Rotterdamie swoją popularność wśród kontrahentów zawdzięcza, poza udogodnieniami związanymi z przeładunkiem, bardzo dobrym skomunikowaniem z krajami Europy Zachodniej, a w szczególności krajami Beneluxu, Niemcami, Francją, Danią oraz krajami Europy Wschodniej. Towary dopuszczone do obrotu w Rotterdamie transportowane są kilkoma kanałami komunikacyjnymi. Do najważniejszych należy żegluga śródlądowa, kolej, transport samochodowy oraz lotniczy (z uwagi na leżące w pobliżu lotnisko Schiphol).

Statki, które mają zostać rozładowane w porcie w Rotterdamie muszą przesłać zgłoszenie wyprzedzające na 24 godziny przed przystąpieniem do rozładunku. Chodzi o manifest morski oraz przywozową deklarację skróconą, które są następnie analizowane przez system analizy ryzyka PRISMA. System nadaje zgłoszeniom trzy wskaźniki biały, pomarańczowy oraz czerwony. Biały wskaźnik oznacza brak wskazania do kontroli i dotyczy to niemal 90% wszystkich zgłaszanych towarów. Czerwony wskaźnik jest wskazaniem towaru do kontroli celnej jako objętego wysokim ryzykiem, funkcjonariusze uzupełniają takie wskazanie o dyrektywy kontrolne (prześwietlenie RTG, psy, de-



Tereny rekreacyjne



Sulfer – zbiornik retencyjno-filtrujący

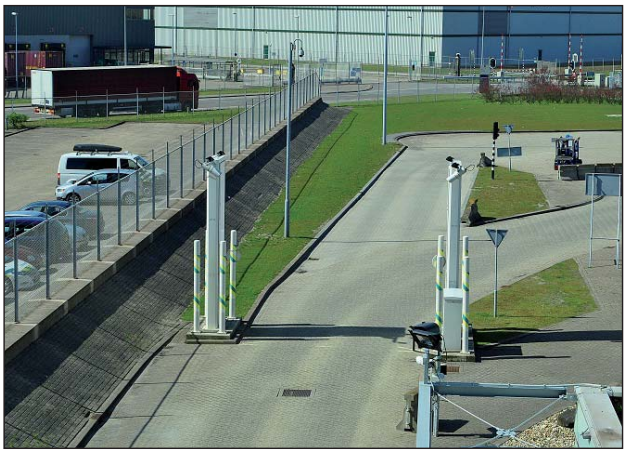
tektory promieniowania, kontrola dna statku przez płetwonurków i inne). Pomarańczowy to stan pośredni pomiędzy białym a czerwonym. Pomimo wskazania przez system automatycznej analizy ryzyka wymaga on decyzji funkcjonariusza, jednoznacznie klasyfikującej przesyłkę jako czerwoną lub białą. Ponieważ automatyczna analiza ryzyka opiera się na zdefiniowanych profilach ryzyka oraz czynniku losowym, funkcjonariusz ma możliwość weryfikacji na podstawie jakich wskaźników przesyłka została oznaczona jako pomarańczowa. Analizuje wskazanie analizy ryzyka i odpowiednio przekwalifikowuje je jako biały lub czerwony. W drugim przypadku umusi uzupełnić je o dyrektywy dotyczące sposobu wykonania samej kontroli. Należy podkreślić, że statki oceaniczne transportujące towary są również poddawane typowaniu przez automatyczną analizę ryzyka. Wynika to z faktu, że większość towarów przeładowywanych i odprawianych w porcie pochodzi spoza Unii Europejskiej (z krajów trzecich). Do najczęstszych kierunków importu należą Chiny, Japonia, Indie, Arabia Saudyjska, Iran, Brazylia oraz USA. Między innymi z uwagi na fakt, iż wiele statków przewożących towary z Kolumbii jest odprawianych w Rotterdamie, ryzyko przemytu narkotyków, w tym kokainy jest bardzo wysokie. Z uwagi na stosowane metody przemytu (np. zbiorniki w kształcie torped montowane pod dnem statków) automatyczna analiza ryzyka wskazuje do kontroli również statki. Specjalistyczne jednostki celne złożone z płetwonurków sprawdzają wówczas dna statków. Dla zapewnienia bezpieczeństwa celników, statki z reguły sprawdzane są bezpośrednio w porcie lub na kotwicowisku. Dodatkowo wszystkie towary opuszczające port w Rotterdamie transportem kolejowym skanowane są automatycznie przy użyciu skanerów usytuowanych wzdłuż torów kolejowych. Skanery umożliwiają zeskanowanie całego pociągu pod warunkiem, że porusza on się nie szybciej niż 60 km/h. Naturalnie, nie wszystkie obrazy ze skanowania analizowane są przez ekspertów celnych. Analizowane są jednie te, które wskaże system automatycznej analizy ryzyka. Ponadto na terenie portu zlokalizowanych jest wiele bramek wykrywających promieniowanie radioaktywne. Przez takie bramki przejeżdżają zarówno ciężarówki jaki i pociągi. Dodatkowo służby celne wykorzystują mobilne urządzania skanujące, w tym radary typu blackscatter skanujące kontenery oraz paczki.

Priorytetem jest szybkość odprawy i czas opuszczenia portu przez towar. Wobec powyższego większość przesyłek jest skanowana, a obrazy analizowane dopiero w terminie późniejszym. Obrazy ze skanowania mogą być również przesyłane do innych administracji celnych – np. do miejsca przeznaczenia towaru. Ogólnie automatyczny system analizy ryzyka typuje 5% zgłoszeń jako czerwonych oraz 9% jako pomarańczowych.

Sukcesy w zwalczaniu przemytu są imponujące. Najczęściej ujawniany jest nielegalny import narkotyków, wyrobów tytoniowych, materiałów radioaktywnych, broni, leków oraz zwierząt. W przypadku eksportu wiele ujawnień dotyczy nielegalnego eksportu odpadów oraz śmieci. W odróżnieniu od przemytu wyrobów tytoniowych, rejestrowanego na wschodniej granicy Polski, w Rotterdamie wykrywane są nie pojedyncze kartony papierosów a całe kontenery.

W 2009 roku służba celna zajęła 209 milionów papierosów 320 kilogramów tytoniu oraz 163 kilogramy tytoniu do fajek wodnych. Podobnie w przypadku narkotyków skala udaremnionego przemytu jest imponująca. Ujawniono jednorazową próbę przemytu z Kolumbii ponad 2,5 tony kokainy. Wykryto również próbę eksportu znacznej ilości amfetaminy i ecstasy.

W porcie w Rotterdamie pracuje około 1350 celników, którzy mają do dyspozycji 150 samochodów, 3 szybkie łodzie,



Bramki wykrywające radioaktywność





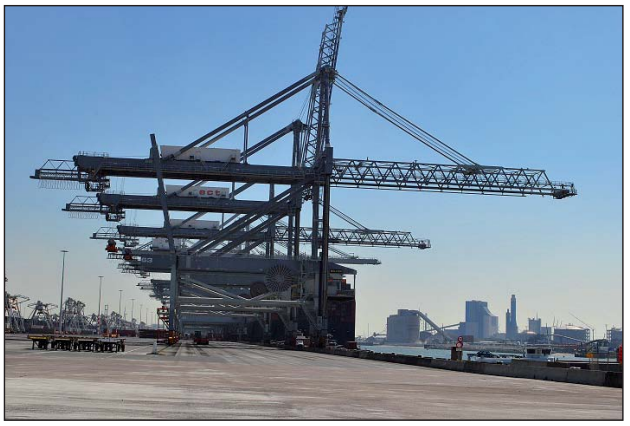
Skanowanie kontenerów na ciężarówkach

zainstalowane w całym porcie 24 bramki wykrywające promieniowanie oraz skanery RTG. Celnicy dysponują również licznymi przeszkolonymi psami głównie owczarkami niemieckimi, ponieważ próby z innymi rasami nie przyniosły zadowalających rezultatów (np. pudle były zbyt agresywne). Psy zostały wytresowane jako reagujące w sposób aktywny lub pasywny. Psy aktywne wykorzystywane są przede wszystkim w porcie – w przypadku wyczucia narkotyków – szczekają i próbują dostać się do przemycanych narkotyków. Natomiast psy pasywne wykorzystywane są na lotniskach – w przypadku wyczucia narkotyków – siadają one obok bagażu i czekają na reakcję opiekuna. Uczestnikom spotkania zaprezentowano komorę skanującą ciężarówki z kontenerami. Kierowca (portowy) opuszcza pojazd, który jest wciągany za przednią oś przez specjalne podnośniki do komory skanującej i po prześwietleniu opuszcza ją z drugiej strony.

Następnie uczestnicy spotkania zostali przewiezieni na teren terminala kontenerowego w Maasvlakte II, gdzie zaprezentowano im proces rozładunku kontenerowca przewożącego około tysiąc kontenerów. W Maasvlakte I rozładunek statków oceanicznych odbywa się półautomatycznie, natomiast w Maasvlakte II proces ten jest w pełni zautomatyzowany. Rozładunkiem i załadunkiem statków zajmują się roboty przemysłowe AGV (Automated Guided Vehicle). Są to roboty w postaci dźwigów, podnośników, platform jeżdżących. Ponieważ ruch w trakcie rozładunku jest duży, a roboty przemieszczają się po określonych trasach, ze względów bezpieczeństwa uczestnicy spotkania mogli przyglądać się ich pracy nie opuszczając auta. Platformy jeżdżące AVG mogą jednorazowo zabrać jeden kontener. Pojazdy te kontrolują stan paliwa i automatycznie tankują się na przystosowanych do tego bezobsługowych stacjach benzynowych. Każdy z dużych spedytorów w porcie w Rotterdamie opracował swój własny system automatycznego rozładunku i załadunku towarów. Innym systemem posługuje się ECT a innym MAERSK. Roboty i platformy nawigują w obrębie terminalu za pomocą magnetycznej siatki zatopionej w asfalcie. Kontener załadowany na AGV jest identyfikowany za pomocą indykatorów podczerwieni i na ich podstawie przemieszczany w obrębie terminalu. Sam terminal z uwagi na



Podnośniki SC (Straddle Carrier)



Baza terminalowa – automatyczne dźwigi



Automated Guided Vehicle w akcji

brak pracowników obsługi zwany jest też terminalem duchów. Dźwigi ASC (Automated Stacking Cranes) zabierają kontenery z AGV i umieszczają je na stertach w odpowiedniej kolejności, skąd są następnie załadowywane na ciężarówki, statki lub platformy kolejowe. Przenoszeniem kontenerów na inne środki przewozowe zajmują się półautomatyczne podnośniki SC (Straddle Carrier), które mogą podnieść ładunek do 60 ton, czyli mieszczący się w dwóch pełnych kontenerach. Poruszają się z prędkością do 40 km/h wraz z kontenerem. Operator siedzi na górze urządzenia i kieruje nim siedząc prostopadle do kierunku jazdy. Straddle Carrier może zbudować stos o wysokości do 4 kontenerów.

Wojciech Bułakowski.
Ministerstwo Finansów

CSI

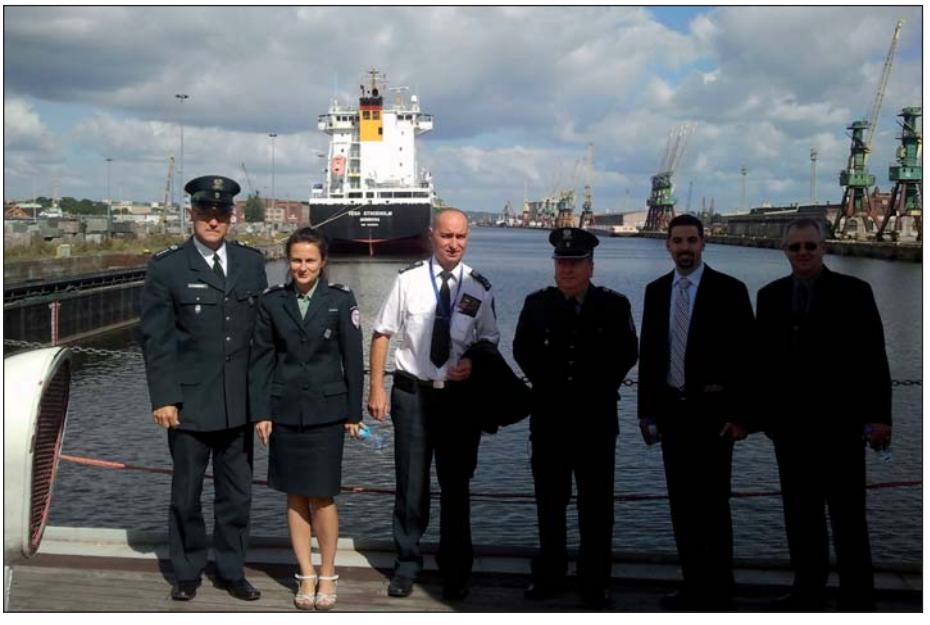
Izba Celna w Szczecinie kontynuuje współpracę ze Służbą Celną USA po projekcie pilotażowym Inicjatywy Bezpieczeństwa Kontenerowego CSI prowadzonym w porcie w Szczecinie. Dzięki tej współpracy w zakresie bezpieczeństwa kontenerowego podczas wizyty w dniu 6 września 2012 r. Izba Celna zwróciła się z wnioskiem o przeprowadzenie wspólnej konferencji szkoleniowej dla polskich przedsiębiorców związane z ratyfikowaniem porozumienia AEO – C-TPAT. Realizacja konferencji planowana jest na 2013 r.

Stany Zjednoczone (USA) i Unia Europejska (UE) 4 maja 2012 r. podpisały Decyzję o Wzajemnym Uznawaniu programu Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) i programu Upoważniony Przedsiębiorca (Authorised Economic Operator AEO), który wszedł w życie z dniem 1 lipca 2012 r.

Tematyka Konferencji szkoleniowej obejmowała następujące obszary:

a) umożliwienie przedsiębiorcom poznanie korzyści jakie daje w wymianie handlowej powyższe porozumienie, zmniejszenie procedur ze strony administracji USA dla polskich eksporterów na rynek amerykański,
b) poznanie wymagań ze strony administracji celnej USA w zakresie rejestracji systemu CBP i korzystania z ułatwień oferowanych w związku ze współpracą CBP z UE i Służbą Celną,
c) zwiększenie konkurencyjności polskiego eksportu do USA poprzez korzystanie z przywilejów przewidzianych dla upoważnionych przedsiębiorców ze statusem AEO, a także rozszerzenie AEO dla tych, którzy posiadają AEOC,
d) zwiększenie liczby przedsiębiorców korzystających z uproszczeń i ułatwień na terenie Izby Celnej w Szczecinie i w Polsce,
e) zwiększenie wolumenu eksportu kierowanego z polskich portów do USA,
f) pogłębienie współpracy pomiędzy Służbą Celną RP i Służbą Celną i Ochrony Granic USA w zakresie procedur kontrolnych i bezpieczeństwa na terenie portów.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie



We wrześniu 2012 r. odbyła się robocza wizyta oficerów łącznikowych amerykańskiej Służby Celnej i Ochrony Granic

Specjalny Laur Bałtyku dla Izby Celnej w Szczecinie

Izba Celna w Szczecinie laureatem tegorocznego Specjalnego Lauru Bałtyku – nagrody przyznawanej przez branżę morską.

Szczecińska Izba Celna została uhonorowana za dokonania dla gospodarki morskiej regionu zachodniopomorskiego i wspierania likwidacji barier w transporcie morskim poprzez działania na terenie portu w Szczecinie.

Nagroda została wręczona podczas dorocznego spotkania branży morskiej w Szczecinie - Baltic Herring Meeting. Impreza odbyła się 17 maja br. w halach Międzynarodowych Targów Szczecińskich. Uczestniczyło w niej ponad 2 tys. osób. To największe branżowe spotkanie w kraju._W gali Herring Szczecin 2013 uczestniczył m.in. minister transportu Sławomir Nowak, który wraz z Prezydentem Szczecina patronował imprezie.

Służbę Celną na uroczystości reprezentowali: Tomasz Michalak Dyrektor Departamentu Polityki Celnej w Ministerstwie Finansów, Lidia Mołodecka Dyrektor Izby Celnej w Szczecinie oraz Robert Hołubasz z-ca Naczelnika Urzędu Celnego w Szczecinie.

Warto podkreślić, że taka nagroda to dodatkowa motywacja do dalszej pracy, by Służba Celna była postrzegana jako partner polskiego biznesu.

Laur Bałtyku przyznawany jest od 2007 roku. Jego organizatorem jest Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu. Skład Komitetu Organizacyjnego obejmuje**:** Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu**,** Krajową Izbę Gospodarki Morskiej — Zachodniopomorski Oddział Regionalny, Polską Izbę Spedycji i Logistyki**,** Polski Związek Maklerów Okrętowych**,** Radę Interesantów Portu Szczecin**,** Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA**,** Związek Armatorów Polskich**,** Związek Polskich Armatorów i Pracodawców Morskich Szczecin oraz Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów.

Herring Szczecin 2013 otworzył cykl prestiżowych imprez organizowanych w tym roku w Szczecinie. Już w czerwcu odbędzie się I Międzynarodowy Kongres Morski, a następnie w sierpniu - finał The Tall Ships' Races.

O tym za, co zachodniopomorska Służba Celna dostała Laur Bałtyku 2013 oraz jakie dalsze wyzwania stawia przed sobą w rozmowie z Robertem Hołubaszem zastępcą Naczelnika Urzędu Celnego w Szczecinie:

1. Panie Naczelniku za co ta nagroda?

Nagroda Specjalny Laur Bałtyku została przyznana dla Izby Celnej w Szczecinie w szczególności za działania funkcjonariuszy tut. Izby, które bezpośrednio przyczyniły się do wdrożenia na terenie portu szczecińskiego rozwiązań ułatwiających przeprowadzenie przez przedsiębiorców procedur administracyjnych. Rozwiązania wdrożone w porcie wpłynęły na zmniejszenie barier biurokratycznych oraz minimalizację kosztów związanych z obsługą towarów w porcie w Szczecinie. W mojej ocenie wielki wpływ na uznanie przez środowisko branży morskiej, miały także działania realizowane przez funkcjonariuszy Izby Celnej w Szczecinie, które doprowadziły, że Służba Celna kierując się oczekiwaniami swoich interesariuszy pokazała, że jest otwarta na nowe wyzwania i aktywnie wspiera działania wzmacniające i inspirujące Wspólnotę Portową w jej rozwoju, m.in. poprzez organizowane konferencje, szkolenia, warsztaty, przygotowywane materiały ujmujące aspekty prawa celnego i podatkowego, czy też indywidualne spotkania z przedsiębiorcami. Poza tymi inicjatywami funkcjonariusze Izby Celnej w Szczecinie swoimi działaniami aktywie wspierali zmiany w przepisach prawa w odniesieniu do zasad rozliczania podatku VAT. Wskazać także należy, iż przyznanie tej zaszczytnej nagrody dowodzi, że jako funkcjonariusze Izby Celnej w Szczecinie, w ramach proaktywnej komunikacji zewnętrznej potrafimy przedstawiać inicjatywy i wdrożone rozwiązania strukturalne, techniczne oraz prawne sprzyjające naszym klientom przy jednoczesnym utrzymywaniu stałego kontaktu ze środowiskiem gospodarczym w celu optymalizacji prowadzonych kontroli i doskonalenia wewnętrznych procesów organizacyjnych.

2. Jakie proprzedsiębiorcze rozwiązania w porcie wdrożyła Służba Celna?

Służba Celna wdrażając rozwiązania zmierzające do usuwania barier dla przedsiębiorczości morskiej oraz usprawnień kontroli ładunków na granicy morskiej, opierała się trzech zasadniczych filarach:

- realizacji **Strategii Służby Celnej na lata 2010-2015,**
- realizacji założeń wynikających z Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *„Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier"* {KOM(2009)11; Bruksela, dnia 21.01.2009},
- inicjatywach własnych Izby Celnej w Szczecinie.

W pierwszej kolejności, aby możliwym było wdrożenie obecnie funkcjonujących rozwiązań koniecznym było uporządkowanie i ujednolicenie struktury administracji celnej w porcie w Szczecinie. Przyjęto założenie, że port powinien obejmować jeden Oddział Celny z odpowiednio przygotowaną kadrą oraz zapleczem logistyczno - analitycznym, pozwalającą na stworzenie skonsolidowanego z czterech ówcześnie funkcjonujących jednostek, jednego zespołu merytorycznego zapewniającego jednolitość interpretacyjną, jednolite zarządzenie kontrolą zgłoszeń celnych, towarów i statków w porcie w Szczecinie.

W tym celu w 2009 roku Oddział Celny Basen Górniczy połączono z Oddziałem „Nabrzeże Łasztownia", a w roku 2010 przy-

jęto założenia do przyłączenia Oddziału Celnego Nabrzeże HUK, co wdrożono od 1 stycznia 2011 r. Od sierpnia 2011 r. przeniesiono odprawy dokonywane w „Chłodni Szczecińskiej" do siedziby głównej Oddziału „Nabrzeże Łasztownia".

W rezultacie przedsiębiorca operujący na terenie portu w celu zapewnienia właściwej obsługi swoich towarów w różnych częściach szczecińskiego portu nie musi się zwracać do czterech różnych jednostek oddalonych od siebie o kilkanaście kilometrów w zależności, przy którym ze 103 nabrzeży zacumowany został statek z towarem, lecz do jednej umieszczonej w strategicznym, centralnym miejscu portu z łatwym dostępem zarówno od strony miasta jak i portu, w tym z wykorzystaniem możliwości przesyłania zgłoszeń celnych w trybie elektronicznym.



Funkcjonariusze Oddziału Celnego Nabrzeże Łasztownia

Równolegle realizowano działania mające na celu wypełnienie dyspozycji Dyrektora Izby Celnej w Szczecinie zawartej w Decyzji nr 13 z 2010 r. w zakresie opracowania „Programu funkcjonalno-przestrzennego dla budynku wraz z infrastrukturą przeznaczonego na wspólny terminal odprawowy na potrzeby Służby Celnej, Straży Granicznej, Inspekcji Weterynaryjnej, Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa oraz Granicznej Stacji Sanitarno – Epidemiologicznej, usytuowanego na terenie portu szczecińskiego. Celem przedmiotowego projektu było przedstawienie przez wszystkie Służby realizujące działania kontrolne na terenie portu w Szczecinie zapotrzebowania na powierzchnie administracyjne, kontrolne oraz magazynowe, a także rozpoznanie potrzeb Służb i możliwości pozwalających na wdrożenie instytucji Single Window i One Stop Shop. Prowadzone w ramach projektu spotkania znacząco przyczyniły się do wzrostu współpracy i komunikacji wszystkich organów kontrolnych.

Realizacja powyższego pozwoliła na wdrożenie kontroli opartych na idei **One Stop Shop**. Kontrole podejmuje się wspólnie wobec wyznaczonego towaru w jednym czasie i w jednym miejscu przez zaangażowane w obrót towaru służby kontrolne. Sprawia to, że oszczędza się zarówno czas przedsiębiorcy - niezbędny do załatwienia formalności dotyczących kontroli u poszczególnych służb - jak i koszty unikając ponownego przedstawiania tego samego towaru do kontroli różnych służb granicznych.

W ramach ścisłej współpracy ze Strażą Graniczną funkcjonariusze Oddziału Celnego Nabrzeże Łasztownia wypracowali nie tylko model ścisłej wymiany informacji, ale także wspólnych kontroli opartych o profile kontroli wynikające z analizy ryzyka obejmujące szereg zagrożeń, takich jak np. transgraniczne przemieszczanie odpadów, towarów niebezpiecznych, broni i amunicji bez odpowiednich zezwoleń, materiałów radioaktywnych etc. W rezultacie potencjalnie rozproszone kontrole dwóch służb czyli Służby Celnej i Straży Granicznej w porcie w Szczecinie przyczyniają się zarówno do wzmocnienia kontroli, w tym kontroli o charakterze prewencyjnym wzmacniającym bezpieczeństwo, jak i **nie dublują** czynności kontrolnych, co przyczynia się do poprawy obsługi przedsiębiorców w porcie w Szczecinie.

W celu usuwania przeszkód biurokratycznych dotyczących obsługi kontenerów przemieszanych przez port w Szczecinie funkcjonariusze Oddziału Celnego aktywnie współpracowali przy projektach dotyczących założeń projektowych dotyczących budowy nowej Bazy Kontenerowej w oparciu o nabrzeże Fińskie jak i przy projektowaniu funkcjonalności programu Autostore obsługującego dotychczasową bazę kontenerową i będący jednocześnie ewidencją towarów składowanych w magazynie czasowego składowania. Dzięki ścisłej współpracy udało się wdrożyć w tym programie założenia odpowiadające idei Single Window, w rezultacie otrzymano **quasi Single Window**, gdzie przewidziano, że odpowiednie służby kontrolne, jak Służba Celna, Graniczny Lekarz Weterynarii, Graniczna Stacja Sanitarno – Epidemiologiczna, Państwowa Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa oraz Wojewódzki Inspektor Jakości Handlowej Artykułów Rolno Spożywczych mogą zamieszczać informacje o przeprowadzonych przez siebie kontrolach. Dzięki tej funkcjonalności w sytuacji, gdy służby te są rozproszone na terenie portu a nawet mieszczą się poza portem, organ celny ma możliwość bezpośredniego otrzymania informacji, co do kontrolowanego towaru w danym kontenerze. Czy zostały zakończone procedury kontrolne z wynikiem pozytywnym i sprawdzić numery odpowiednich dokumentów im towarzyszących. Tym samym pozwoliło to wyeliminować papierową formę dokumentacji po stronie przedsiębiorców. Ponadto dzięki wdrożeniu systemu ww. służby kontrolne mają wyprzedzający dostęp do danych odnoszących się do wprowadzanych towarów. Prace nad funkcjonalnością **quasi Single Window** są prowadzone przy udziale ww. służb kontrolnych oraz właściciela programu Autostore firmy DB Port Szczecin.

Dodatkowo w Oddziale Celnym „Nabrzeże Łasztownia" w zakresie obsługi zgłoszeń celnych wdrożono, tzw. inteligentne za-

rządzanie kolejnością zgłoszeń celnych w celu jak najlepszej obsługi interesantów w sytuacji gdy różne towary są podejmowane przez zgłaszających, spedytorów i przedsiębiorców w różnym czasie, badając i rozpoznając ryzyko co do zgłaszanych towarów, status AEO zarządza się kontrolą i obsługą interesantów w taki sposób, aby żaden towar nie oczekiwał na odprawę i wyprowadzenie z portu odbywało się na zasadzie **first out- first cleared**.

W związku z tym, że port w Szczecinie jest znaczącym miejscem importu ryb i produktów akwakultury funkcjonariusze Izby Celnej w Szczecinie podjęli ścisłą współpracę z Okręgowym Inspektorem Ochrony Rybołówstwa Morskiego oraz ze Stowarzyszeniem Importerów Ryb w zakresie wypracowania wspólnego modelu kontroli świadectw połowowych oraz wdrożenia elektronicznej formy przedstawiania dokumentacji w celu, z jednej strony zagwarantowania ścisłego przestrzegania zapisów Rozporządzeń Komisji (WE) 1005/2008 i 1010/2009 i zapewnienia właściwego nadzoru nad wprowadzanymi produktami i przeciwdziałania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom jak i usunięciu przeszkód biurokratycznych dla przedsiębiorców branży rybnej z terenu województwa zachodniopomorskiego i całej Polski.

Opracowano i wdrożono Plan współpracy Służby Celnej i Zarządu Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu w zakresie likwidacji barier w transporcie morskim.

Zgodnie z Komunikatem Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *„Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier"* {KOM(2009)11; Bruksela, dnia 21.01.2009} w ramach wyznaczonych celów pozwalających na likwidację barier utrudniających rozwój transportu morskiego w Europie Izba Celna w Szczecinie oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA uznały, że wspólne działania w portach w Szczecinie i w Świnoujściu mogą przyczynić się do efektywniejszego działania przedsiębiorców i spedytorów. Uznano, że właściwym jest włączenie do współdziałania także innych podmiotów, które działają na terenie portu z uwzględnieniem różnych przepisów prawnych, takich jak : Urząd Morski, Straż Graniczna, Inspekcja Sanitarna, Graniczny Lekarz Weterynarii, WIJHRS, PIORIN, Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego i Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie. W świetle obowiązujących aktów prawnych, które kształtują wizję przyszłości morskich portów Szczecin i Świnoujście oraz zadania Służby Celnej w kontekście całej Wspólnoty jak i Strategii działania Służby Celnej na lata 2010-2015+ uznano, że właściwa realizacja tych celów jest w dużej mierze możliwa tylko przy ścisłym współdziałaniu obu instytucji.

Wskazać także należy, iż w samym 2012 r. funkcjonariusze Izby Celnej w Szczecinie zorganizowali wiele spotkań, szkoleń czy też warsztatów z przedsiębiorcami**,** w tym spotkań indywidulnych, do których zapraszane były także zaangażowane ze względu na rodzaj towaru określone służby kontrolne.

Ponadto przeprowadzone zostały Konferencje, które przyczyniły się do wzrostu świadomości przedsiębiorców o możliwościach zmniejszenia kosztów obsługi towarów i skrócenia czasu przeprowadzenia operacji administracyjno – kontrolnych i doskonale wpisywały się w realizację Strategii Służby Celnej na lata 2010-2015, która przewiduje ułatwianie legalnej działalności gospodarczej i usuwanie barier biurokratycznych oraz doskonalenie współpracy z przedsiębiorcami.

W dniu 9 stycznia 2012 r. została zorganizowana wspólnie z Zarządem Morskich Portów Szczecin-Świnoujście SA konferencji pt.: *„Doskonalenie procedur związanych z obrotem towarowym w porcie w Szczecinie"*. W toku spotkania przedstawione zostały zagadnienia związane z wdrożeniem idei „Single Window" w porcie w Szczecinie, wprowadzoną w krajach Unii Europejskiej „Polityką Bezpieczeństwa i Ochrony" oraz ułatwieniami dla przedsiębiorców w obrocie towarowym (Instytucja Upoważnionego Przedstawiciela – AEO, dokonywanie zgłoszeń towarów z wykorzystaniem procedury uproszczonej i zgłoszenia elektronicznego, przedstawicielstwo podatkowe, rozliczenie podatku VAT z tytułu importu). Ze strony Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., jako współorganizatora spotkania, przedstawione zostały kwestie związane z planami rozwojowy-



Statuetka – Laur Bałtyku 2013 dla Izby Celnej w Szczecinie

mi ZMPSiŚ S.A. dla podniesienia konkurencji obsługi w portach.

W dniu 5 lipca 2012 r. odbyło się spotkanie zorganizowane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. oraz Izbę Celną w Szczecinie z przedsiębiorcami prowadzącymi magazyny czasowego składowania, składy celne bądź operującymi na terenie Wolnego Obszaru Celnego w porcie w Szczecinie. Celem spotkania było zainicjowanie działań zmierzających do upowszechnienia stosowania elektronicznych ewidencji magazynów czasowego składowania, zgodnie z możliwością przewidzianą w ***§7 rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie magazynów czasowego składowania*** (Dz. U. Nr 226, poz. 1358) i podobnie w składach celnych. Przejście całości przedsiębiorców na elektroniczną formę prowadzenia ewidencji umożliwi wgląd w ruch towarów on - line przez Służbę Celną i innych zainteresowanych, zmniejszenie kosztów obsługi towarów, usprawni i przyspieszy operacje logistyczne jak i pozwoli wesprzeć konkurencyjność obsługi towarowej w porcie w Szczecinie. Ponadto Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście wdraża system „Brama", który elektronicznie będzie rejestrował wjazdy i wyjazdy pojazdów na teren portów w Szczecinie i Świnoujściu i śledził ich ruch na terenie całego portu, a teren samego portu w Szczecinie wynosi ponad 900 hektarów rozmieszczony nierównomiernie wzdłuż rzeki Odry i jej kanałów oraz 103 nabrzeży. Odpowiednie skorelowanie nowej informatycznej ewidencji magazynów czasowego składowania, składów celnych i WOC z tym programem, pozwoli w sposób zdalny – elektroniczny on-line sterować zezwoleniami na wjazd i wyjazd ładunków składowanych w magazynach czasowego składowania i składach celnych oraz zapewnić prawidłowe stosowanie przepisów i nadzór nad tym ruchem przez zainteresowane osoby w tym organy celne. Całkowite wdrożenie elektronicznych ewidencji doprowadzi do tego, że spełnione zostaną standardy przewidziane w Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 70/2008/WE ***w sprawie eliminowania papierowej formy dokumentów w sektorach ceł i handlu,*** co przyczyni się do zmniejszenia obciążeń i kosztów zarówno po stronie administracji celnej w zakresie nadzoru nad towarami wynikającymi z art. 185 ust. RWKC jak i po stronie przedsiębiorców.



Specjalny Lauru Bałtyku 2013 – nagrodę przyznawaną przez branżę morską z rąk Ministra Nowaka odebrała Lidia Mołodecka Dyrektor Izby Celnej w Szczecinie



W gali Herring Szczecin 2013 uczestniczył także Tomasz Michalak Dyrektor Departamentu Polityki Celnej w Ministerstwie Finansów

W dniu 18 października 2012 r. na spotkaniu poświęconym kontynuacji działań związanych z „Opracowaniem genetycznego systemu identyfikacji produktów żywnościowych pochodzących z rybołówstwa i akwakultury wprowadzanych na obszar celny Unii Europejskiej" przedstawiono zaproszonym uczestnikom spotkania, w tym przedstawicielom wszystkich służb kontrolnych ideę funkcjonowania Platformy Współpracy Służb Kontrolnych realizujących działania w porcie w Szczecinie.

Jako cel tworzenia „Platformy Współpracy" wskazano, m.in.: zwiększenie wykorzystania informatycznych środków komunikacji, przekazywania informacji i danych, realizację koncepcji Single Window i One Stop Shop oraz stałą współpracę w zakresie realizacji tych koncepcji na styku służb kontrolnych w celu racjonalizacji przepływu dokumentów wymaganych na podstawie różnych aktów prawnych, poprawę obsługi przedsiębiorców, wspieranie legalnej działalności gospodarczej oraz usprawnienie kontroli i nadzoru nad towarami przemieszczającymi się przez port w Szczecinie.

3. Jakie dalsze wyzwania stawia sobie zachodniopomorska Służba Celna w odniesieniu do gospodarki morskiej?

Inspiracją do realizacji dalszych działań z pewnością będą oczekiwania zgłaszane przez środowisko gospodarcze. Niezależnie od tego, już dzisiaj opracowujemy założenia pozwalające na wdrożenie instytucji prawa celnego, które znacząco wpłyną na obsługę przedsiębiorców, w tym rozwiązań pozwalających na zmniejszenie czasu obsługi oraz pozwalających na szybkie dysponowanie przez przedsiębiorców towarem wprowadzonym do Wspólnoty. Będziemy kontynuować działania

związane z wdrożeniem jednej formy elektronicznych ewidencji magazynów czasowego składowania oraz składów celnych. Z pewnością kontynuować będziemy działania wspierające współpracę wszystkich służb granicznych, która to współpraca winna przyczynić się do zmniejszenia czasu koniecznego do przeprowadzenia przez przedsiębiorców wszystkich formalności administracyjnych wobec towarów wprowadzanych do Wspólnoty, pozyskania przedsiębiorców dotychczas niedokonujących odpraw towarów w portach polskich, zwiększenia ilości przeładunków oraz odpraw celnych ostatecznych dokonywanych w Polsce, w tym w procedurze 42, z realizacji której 25% cła zasili polski budżet.

Funkcjonariusze Izby celnej w Szczecinie realizują współpracę międzynarodową w ramach Grupy Kontaktowej Portów Morskich RALFH. Celem Grupy jest pogłębianie współpracy międzynarodowej w obszarze szeroko rozumianego obrotu towarowego realizowanego transportem morskim, wzajemna pomoc, konsultacje we wdrażaniu przepisów wspólnotowych, polepszenie koordynacji pomiędzy służbami celnymi w portach, tworzenie „równej płaszczyzny funkcjonowania" dla podmiotów w portach UE *(„equal level playing field"),* eliminowanie negatywnego zjawiska tzw. *port hopping,* planowanie i organizacja wspólnych działań i projektów oraz podejmowanie wspólnych inicjatyw. Realizacja powyższego z pewnością znacząco przyczyni się do tego, że przedsiębiorca realizujący odprawy w polskich portach otrzyma produkt oferowany przez Służbę Celną, który znacząco wpłynie na jego obsługę oraz podniesie jego konkurencyjność w Europie.

Udoskonalać będziemy wdrażany model kontroli oparty na analizie ryzyka, zarządzaniu wiedzą o zagrożeniach, ryzykach towarzyszących towarom przedstawianych na granicy. Wykorzystywać będziemy informacje wyprzedzające o towarach na zasadzie analizy pre-arrival, wykorzystując do tego dostępne interoperacyjne systemy informatyczne będące na wyposażeniu Służby Celnej oraz zaplecza gospodarczego np. operatorów terminali.

Stosując metody analizy ryzyka w typowaniu towarów do kontroli, utrzymywać będziemy odpowiednio niski poziom kontroli, nie rodząc nadmiernych kosztów po stronie przedsiębiorców i nie utrudniając przepływu towarów. Dążymy do tego, aby legalna działalność gospodarcza, która nie rodzi ryzyka powstania strat budżetowych, naruszenia procedur celnych i akcyzowych oraz nie zagraża w inny sposób społeczeństwu, odbywała się przy minimalnej i niezbędnej ingerencji Służby Celnej, która zwiększa swoją skuteczność w realizacji zadań poprzez praktyczne i realne szacowanie ryzyka, koncentrując się na tych obszarach, które stwarzają lub mogą stwarzać wysokie ryzyko, starając się jednocześnie nie utrudniać prowadzenia legalnej działalności gospodarczej przez przedsiębiorców.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie

„Współpraca Izby Celnej w Gdyni i Akwarium Gdyńskiego w ochronie gatunków zagrożonych wyginięciem (CITES)"

Izba Celna w Gdyni od wielu już lat zajmuje czołowe miejsca w kraju, jeśli chodzi o zatrzymania okazów CITES. Wynika to zarówno z zaangażowania funkcjonariuszy celnych, jak i specyfiki trójmiejskich przejść granicznych. Izba Celna w Gdyni obsługuje bowiem morskie przejścia portowe w Gdańsku i Gdyni, przejście lotnicze Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku oraz obrót pocztowy, który przez wiele lat odbywał się w Gdyni, a obecnie w Pruszczu Gdańskim. Zatrzymania dokonywane są głównie na przejściu lotniczym, gdzie ujawniane są nielegalnie przywożone przez podróżnych różne pamiątki i rzeczy osobiste stanowiące okazy CITES. Przeważnie są to okazy fauny morskiej. Przed laty dominowały muszle ślimaka morskiego „Strombus Gigas", które przywożone były przeważnie przez marynarzy powracających z dalekich rejsów. W ostatnich latach dominuje jednak przywóz fragmentów rafy koralowej, które stanowią wakacyjne trofea turystów wracających znad ciepłych mórz, np. z Egiptu. Przewożone są także muszle przydaczni.



Muszla ślimaka morskiego „Strombus gigas" – Skrzydelnik olbrzymi

Oczywiście przedmiotem zatrzymań okazów CITES przez funkcjonariuszy Izby Celnej w Gdyni są nie tylko okazy fauny morskiej, ale także wyroby ze skóry chronionych węży i krokodyli, żywe rośliny, medykamenty (TCM), spreparowane żółwie i krokodyle, skóry z niedźwiedzi, kawior i wiele innych okazów z różnych gatunków chronionych zwierząt.

Należy wspomnieć także o portach morskich, które są bardzo ważnym elementom kontroli międzynarodowego obrotu towarowego. W portach nie odnotowujemy takiej ilości zatrzymań okazów CITES, jak na przejściu lotniczym. Występuje tu jednak inna prawidłowość. Każde zatrzymanie dotyczy dużej ilości okazów. Są to zazwyczaj, podobnie jak na lotnisku, okazy fauny morskiej. Dla przykładu w 2002r. w kontrolowanym kontenerze funkcjonariusze wykryli 7552 szt. wyrobów pamiątkarskich wykonanych z muszli mięczaków i części koralowców z rzędu Scleractinia spp. Z kolei w 2004 r zatrzymali 634 sztuk muszli przydaczni Hippopus porcellanus, które zapakowane były pojedynczo w koszyczki z innymi „owocami morza".

Do dużych i ciekawych zatrzymań należy zaliczyć także 699 surowych skór z rysia rudego (Lynx Rufus) i 159 szt (6548 m) wyprawionych skór z pytona siatkowanego (Python Reticulatus), a także 17,6 m3 fryz z drewna tropikalnego Pericopsis elata.

Jednak informacja ta byłaby niepełna, gdyby nie wymienić dokonanego w 2008 r. jednego z największych na świecie zatrzymania aż 20.000.000 tabletek (200 tys. opakowań) preparatu ziołowego GINJAL, który zawierał w swoim składzie pławikoniki z gatunku „Hippocampus kuda". W tym miejscu można jeszcze wymienić wiele innych ciekawych zatrzymań okazów CITES, ale oczywistym wydaje się stwierdzenie, że wiele z tych zatrzymań nie miało by miejsca bez zaangażowania i specjalistycznej wiedzy funkcjonariuszy Izby Celnej w Gdyni oraz bez współpracy z wyspecjalizowanymi instytucjami.

Z uwagi na specyfikę najczęściej zatrzymywanych okazów, naturalnym stała się współpraca z Akwarium Gdyńskim Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Działa ono w Gdyni od 1971 roku. Przez ponad 30 lat nosiło nazwę „Muzeum Oceanograficzne i Akwarium Morskie Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni". Ponieważ nazwa była zbyt długa i powoli stawała się nieadekwatna do funkcji jaką placówka spełniała, decyzją dyrekcji MIR w lipcu 2003 roku zmieniono ją na Akwarium Gdyńskie.



Zatrzymanie preparatu ziołowego „Ginjal"



Budynek akwarium gdyńskiego

Akwarium Gdyńskie to niezwykłe miejsce w centrum miasta. Można tu zobaczyć gatunki ryb, płazów i gadów pochodzących z różnych rejonów świata, np. z Afryki, Ameryki Północnej czy Europy. Ponadto dla osób, które interesują się biologią morza, a przede wszystkim dla młodych odkrywców, Akwarium ma rozbudowaną i prężnie działającą Sekcję Edukacji. Na zajęciach można zdobyć wiedzę poprzez doświadczenia i niekonwencjonalne lekcje prowadzone przez specjalistów z dziedziny oceanografii, biologii i ochrony środowiska.

Jedną z form współpracy Izby Celnej w Gdyni z Akwarium Gdyńskim, jest bardzo szeroka i ofiarna pomoc pracowników Akwarium, którzy poświęcają swój czas i wiedzę w rozpoznaniu i identyfikacji wielu gatunków fauny morskiej. Z pomocy tej korzystają nie tylko funkcjonariusze Izby Celnej w Gdyni, ale także z innych izb celnych.

Współpraca z Akwarium Gdyńskim trwa już kilkanaście lat. Początkowo opierała się ona głównie na osobistych kontaktach Koordynatora ds. CITES oraz innych funkcjonariuszy celnych z kierownictwem i pracownikami dawnego Muzeum Oceanograficznego. Pomimo reorganizacji Akwarium i zmian kadrowych współpraca ta trwa nadal i nie dotyczy ona tylko pomocy w identyfikacji okazów. Bywają bowiem sytuacje, kiedy zatrzymane okazy trzeba dostarczyć bezpośrednio do akwarium, co świadczy dużym stopniu trudności w identyfikacji gatunków fauny morskiej.

Ponieważ liczba wykryć okazów CITES zależy w dużej mierze od wiedzy specjalistycznej funkcjonariuszy celnych z danej tematyki, współpraca z Akwarium Gdyńskim nabrała szerszych wymiarów. Do chwili obecnej w Akwarium Gdyńskim odbyły się 3 ogólnopolskie szkolenia specjalistyczne dla koordynatorów ds. CITES i wybranych funkcjonariuszy z różnych izb celnych. Szkolenia te odbyły się w 2000 r., 2002 r. i w 2008 r.

Celnicy w trakcie wykładów, ćwiczeń i prezentacji poznawali niemal namacalnie skomplikowany i unikatowy świat fauny morskiej (ryby, płazy, gady i bezkręgowce). Trudno bowiem jest wspierać ochronę czegoś, czego się nie zna. Głównym celem szkoleń było poszerzenie wiedzy koordynatorów tak, by mogli oni pomagać w identyfikacji zatrzymanych okazów i

przeprowadzać szkolenia kaskadowe dla innych funkcjonariuszy celnych.

Akwarium Gdyńskie, jak do tej pory jest największym odbiorcą zatrzymywanych przez funkcjonariuszy Izby Celnej w Gdyni okazów CITES. Są to głównie, jak już wspomniano, okazy fauny morskiej. Przekazywane są one tej instytucji w celach edukacyjnych, po orzeczeniu ich przepadku na rzecz Skarbu Państwa.

Jednak rola Akwarium Gdyńskiego nie kończy się tylko na pomocy w identyfikacji okazów i prowadzeniu szkoleń. Z uwagi na odpowiednie warunki techniczne i wyspecjalizowaną kadrę, Akwarium Gdyńskie w ostatnich latach zaangażowało się w ratowanie przemycanych i zatrzymanych przez Służbę Celną zwierząt morskich, w tym rafy koralowej.

W listopadzie 2011 r. funkcjonariusze Izby Celnej w Białej Podlaskiej wykryli przewożone nielegalnie na Ukrainę 750 kg tzw. żywej skały (rafy koralowej). Fragmenty rafy owinięte były mokrymi gazetami, wciśnięte w foliowe worki i tekturowe pudła. W takich warunkach próbowano przewieźć przez granicę w Hrebennem fragmenty rafy koralowej. Znajdujące się na niej żywe organizmy morskie nie miały dostępu do powietrza. Dzięki szybkiej i sprawnej współpracy koordynatorów ds. CITES z Izby Celnej w Białej Podlaskiej i Izby Celnej w Gdyni, zwierzęta już następnego dnia trafiły do Akwarium Gdyńskiego w Gdyni. Po wypakowaniu zostały umieszczone w specjalnym zbiorniku, gdzie przechodzą kwarantannę pod okiem specjalistów od akwarystyki morskiej.



Żywa skała (rafy koralowej)

Drugi przypadek miał miejsce w Grudniu 2012 r. na lotnisku im. Chopina w Warszawie. Niezgodności w dokumentacji dotyczącej transportu zwierząt morskich, który przyleciał z Indonezji przez Amsterdam, zwróciły uwagę funkcjonariuszy Izby Celnej w Warszawie. Przesyłka składała się z 20 kartonów (362 kg), w których w wypełnionych wodą foliowych workach, znajdowały się różne zwierzęta morskie. Przesyłka, jak się okazało, zawierała ginące gatunki i nie miała wszystkich wymaganych pozwoleń CITES. Ponadto ilość i rodzaj towaru nie odpowiadały stanowi faktycznemu. Dodatkowo firma, która była adresatem, zrezygnowała z odbioru towaru. Z uwagi na podejrzenie naruszenia przepisów oraz na dobro zwierząt, cała przesyłka została zatrzymana. Koralowcom groziło bowiem obumarcie.



Na pikniku w Paru Rady Europy w Gdyni

Dzięki zaangażowaniu funkcjonariuszy Izby Celnej w Warszawie i Izby Celnej w Gdyni oraz pracowników warszawskiego ZOO przesyłka została przetransportowana do Akwarium Morskiego w Gdyni.

Dzięki sprawnej akcji udało się szybko dostarczyć zwierzęta do Akwarium Gdyńskiego, gdzie zajęli się nimi specjaliści. Bardzo trudne warunki i czas transportu spowodowały śmierć części koralowców i ryb oraz innych bezkręgowców. Znaczna część okazów bezpośrednio po rozpakowaniu i wypuszczeniu do zbiorników miała złą kondycję zdrowotną. Mimo niezbyt optymistycznych rokowań cała operacja zakończyła się sukcesem. Przeżyło około 80 procent organizmów. Teraz przechodzą one kwarantannę, są natleniane i większość z nich udało się utrzymać przy życiu.

W ramach współpracy Akwarium Gdyńskie, na zaproszenie Izby Celnej w Gdyni, uczestniczyło także w pikniku dla dzieci i młodzieży, który został zorganizowany w Parku Rady Europy przy okazji Centralnych obchodów Dnia Służby Celnej w Gdyni w dniu 15 września 2012 r. Była to świetna okazja, nie tylko dla najmłodszych, aby poznać sprzęt oraz metody pracy celników oraz zapoznać się z problematyką ochrony ginących gatunków. Na wspólnym stoisku Izby Celnej w Gdyni oraz Akwarium Gdyńskiego odwiedzający mieli okazje do poznania zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt. Prezentowane na pikniku okazy, takie jak szkielety koralowców, muszle dużych małży, koniki morskie i skóry zwierząt, przybliżyły dzieciom i dorosłym piękno ginącego świata zwierząt.

Na zakończenie warto też dodać, że Akwarium Gdyńskie chętnie angażuje się w akcje charytatywne organizowane przez Izbę Celną w Gdyni. Tak było w maju 2011r., gdy na zaproszenie funkcjonariuszy gościli nad morzem mali powodzianie z Przedszkola nr 8 w Tarnobrzegu-Wielowsi. Dzieci, które rok wcześniej przeżyły tragiczne dni podczas powodzi, mogły tym razem przeżyć miłe chwile, także dzięki możliwości bezpłatnego zwiedzania Akwarium Gdyńskiego.

Andrzej Świstowski
Koordynator ds. CITES
Izba Celna w Gdyni

Regaty Tall Ship's Races 2013



Ostatnie Regaty odbyły się w Szczecinie w 2007 r. Za profesjonalną obsługę jednostek Izba Celna w Szczecinie otrzymała podziękowanie od władz miasta

Od 24 września 2012 r. Izba Celna w Szczecinie uczestniczy w pracach sztabu przygotowującego finał Regat Tall Ship's Races 2013 w porcie w Szczecinie. W okresie 3-6 sierpnia 2013 r. Służba Celna będzie uczestniczyć w obsłudze jednostek przypływających do portu na zasadzie One Stop Shop wspólnie ze Strażą Graniczną w maksymalny sposób optymalizując procedury. W ramach finału Regat spodziewanych jest 2,5 mln uczestników i widzów na terenie portu. Właściwa profesjonalna obsługa uczestniczących jednostek regatowych i wizytujących sprzyja propagowaniu rozwoju turystyki morskiej i prezentowaniu walorów rekreacyjnych polskiego wybrzeża.

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie

Współpraca ze środowiskiem akademickim – CELFISH

W 2010 r. Izba Celna w Szczecinie podjęła współpracę z naukowcami z Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w zakresie „Opracowania genetycznego systemu identyfikacji produktów żywnościowych pochodzących z rybołówstwa i akwakultury wprowadzanych na obszar celny Unii Europejskiej". Efektem tej współpracy jest udział w latach 2011-2013 w projekcie badawczym CELFISH w ramach unijnego programu operacyjnego, który realizowany jest przez Zakład Akwakultury Pracownię Genetyki Ryb Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego. Celem projektu jest stworzenie genetycznej bazy danych oraz ustalenie założeń do opracowania nowych sprawnych metod identyfikacji produktów rybnych na potrzeby Służby Celnej oraz Państwowej Inspekcji Handlowej. Stąd właśnie udział w przedsięwzięciu szczecińskiej Izby Celnej, bowiem jak pokazują statystyki port Szczecin-Świnoujście jest bardzo dużym ośrodkiem importu ryb z całego świata. Jak wynika z doświadczenia szczecińskich funkcjonariuszy celnych część takich ładunków może być sfałszowana, co skutkuje nadużyciami związanymi z ustalaniem stawek celnych i pochodnych podatków. Ponadto poza stratami budżetu państwa skutki takich oszustw dotykają też ostatecznego konsumenta, który zupełnie nieświadomie kupuje ryby o zawyżonej wartości handlowej i użytkowej.

W okresie trwania projektu planuje się pobór 10 tys. prób ryb z 40 państw różnych stron świata, co ma doprowadzić do ustalenia genotypu ryb.

W ramach projektu odbyły się także różne szkolenia i warsztaty, w których uczestniczyli przedstawiciele polskiej administracji celnej.

Wszystkim działaniom podejmowanym przez Służbę Celną przyświeca jeden zasadniczy cel – świadczenie lepszych usług w erze cyfrowego stylu życia, by polskie porty były przyjazne dla przedsiębiorców, a funkcjonujące w nich administracje państwowe były dla przedsiębiorcy partnerem i wsparciem w prowadzonej działalności gospodarczej.

celfish
ryby na celowniku

W latach 2011-2013 Izba Celna w Szczecinie uczestniczy w programie CELFISH

Monika Woźniak-Lewandowska
Izba Celna w Szczecinie

Ponad 40 lat zarządzał portami



Pożegnanie

Jednostką, którą miała i ma „pod opieką" morskie przejścia graniczne w Elblągu i Fromborku jest Urząd Celny w Elblągu. Jego wieloletnim naczelnikiem był Romuald Adamowicz, który w lutym br. odszedł na emeryturę.

Inspektor celny Romuald Adamowicz służbę w administracji celnej podjął 1 września 1972 roku. Od 1988 r. pełnił obowiązki kierownika Posterunku Celnego w Elblągu, a od 1 stycznia 2001 roku, po przekształceniu posterunku w oddział celny, kierował oddziałem do chwili wejścia w życie ustawy o przekształceniach w administracji celnej. Z dniem 1 maja 2002 roku powołany został na stanowisko naczelnika Urzędu Celnego w Elblągu.

Każdą z tych jednostek Pan Romuald Adamowicz tworzył od podstaw w zakresie organizacyjnym, ze względu na znacznie rozszerzone zadania merytoryczne jak i zwiększający się zasięg terytorialny kierowanych komórek. W dużej mierze dzięki jego osobistemu zaangażowaniu udało się zrealizować w ostatnich latach wszystkie planowane inwestycje, które zapewniają bardzo dobre warunki techniczne do prawidłowej realizacji zadań Urzędu Celnego i Oddziału Celnego w Elblągu. Także odpowiednie przygotowanie infrastruktury portu w Elblągu odbywało się z jego aktywnym udziałem. Skutecznie i profesjonalnie przygotował funkcjonariuszy celnych Urzędu Celnego w Elblągu do obsługi podróżnych w nowym przejściu granicznym Grzechotki-Mamonowo II.

Warto przypomnieć, że Romuald Adamowicz od wielu lat opiekował się miejscami upamiętniającymi męczeństwo polskich funkcjonariuszy celnych i kolejarzy zamordowanych przez wojska niemieckie we wrześniu 1939 roku w Kałdowie i Szymankowie.

Ryszard Chudy
Izba Celna w Olsztynie

Regaty na przełamanie lodów

Około 50 jachtów – polskich i rosyjskich – bierze udział w corocznych regatach o Puchar Marszałków. Są one rozgrywane na Zlewie Wiślanym.

Jako, że zestaw jest międzynarodowy załogi podlegają odprawie celnej. Obywa się ona w porcie we Fromborku. Zawody stanowią dużą atrakcję dla mieszkańców i turystów. Jako, że odbywają się one latem tych drugich nie brakuje. Przyciąga ich Zalew, ale też katedra fromborska, miejsce pochówku Mikołaja Kopernika.



Port jachtowy we Fromborku

Regaty, którym patronują marszałkowie województw warmińsko-mazurskiego i pomorskiego oraz gubernator Kaliningradu, po raz pierwszy odbyły się w roku 2010. Ich celem było ożywienie żeglugi na Zalewie Wiślanym i wykazanie woli polsko-rosyjskiej współpracy w tej sferze. W zawodach wzięło udział ok. 50 jednostek. W ubiegłorocznej edycji regat płynęło ich 39. Na ponad 20 milowej trasie z Bałtijska do Fromborka najszybszy okazał się jacht RIF dowodzony przez kapitana Sergieja Jeżnikowa.

Odprawa celna jednostek, przeprowadzana przez funkcjonariuszy Oddziału Celnego w Braniewie, odbywa się w trybie uproszczonym, i przez samych uczestników regat oceniana jest jako błyskawiczna.

Ryszard Chudy
Izba Celna w Olsztynie

Służba Celna

STRUKTURA ORGANIZACYJNA POLSKIEJ SŁUŻBY CELNEJ NA GRANICY MORSKIEJ



Służba
Celna





















