

Violetta Samborska-Zaręba

Konferencja Morska BALTEXPO

Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 6, 278-279

2011/2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Konferencja Morska BALTEXPO

Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO to cykliczne przedsięwzięcie organizowane przez Zarząd Targów Warszawskich. Impreza ta, chociaż nosi w swej nazwie słowo „targi”, jest *de facto* spotkaniem ludzi morza i związanych z morzem. Od zawsze jest nie tylko miejscem spotkań wystawców, ale także ważkich debat poświęconych „Polsce morskiej”. Tak też stało się w trakcie VI ich edycji, w dniach od 6 do 8 września 2011 r., a tematem czterech debat były kwestie związane z funkcjonowaniem europejskiego przemysłu stoczniowego (*Europejski Przemysł Stoczniowy oraz Przyszłość Infrastruktury Portowej w Polsce*), energetyki odnawialnej (*Morska Energetyka Wiatrowa*) oraz bezpieczeństwie żeglugi (*Bezpieczeństwo Portów i Żegluga na Morzu Bałtyckim*).

Kwestie bezpieczeństwa oczywiście zdominowały debatę poświęconą żegludze, a głównymi kwestiami stały się problemy związane z budową i funkcjonowaniem terminala LPG, możliwości zapewnienia bezpieczeństwa portom w kontekście zagrożeń pozamilitarnych oraz wynikających z konsekwencji wzrastającego ruchu towarowego na Morzu Bałtyckim. Wagę debaty o bezpieczeństwie morskim, zwłaszcza w związku z budową terminala gazu LPG, podkreśla aktywny udział w debacie ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka, wiceministra odpowiedzialnego za gospodarkę morską, kapitała żeglugi wielkiej Anny Wypych-Namietko oraz Komendanta Głównego Straży Granicznej gen. bryg. SG Leszek Elasa. Oprócz nich w wymianie poglądów na temat bezpieczeństwa żeglugi na Morzu Bałtyckim uczestniczyli dyrektorzy Urzędów Morskich, prezesi Portów Gdańsk i Gdynia, Polskiego Rejestru Statków oraz polskich armatorów morskich, przedstawiciele Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Marynarki Wojennej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz reprezentanci ośrodków naukowo-wdrożeniowych. W trakcie kilkugodzinnej dyskusji, którą na zaproszenie organizatorów – *Targów Warszawskich SA* – prowadzili wiceprezes Agencji ALTAIR i wydawca magazynów „Raport” i „Skrzydłata Polska” Wojciech Łuczak oraz dyrektor Instytutu Bezpieczeństwa i Spraw Międzynarodowych prof. DSW dr hab. Piotr Mickiewicz wskazano na zasadnicze problemy i ograniczenia bezpieczeństwa morskiego. Za najważniejsze ograniczenie wskazano usytuowanie organizacyjne służb zajmujących się bezpieczeństwem morskich w strukturach administracji centralnej państwa. Zdaniem dyskutantów prowadzi to wręcz do dezintegracji systemu, nakładania się kompetencji i znacznego ograniczenia skuteczności działań. Za najpoważniejsze wyzwanie uznano natomiast kwestie dostosowania rozwiązań systemowych dotyczących bezpieczeństwa portów. Zdaniem dyskutantów niezbędne jest opracowanie i wdrożenie skutecznych rozwiązań zezwalających nie tylko na wykrycie, ale także skuteczne przeciwdziałanie podjętym próbom działań terrorystycznych czy przestępczych w portach i na akwenach objętych polską jurysdykcją prawną. Osobną kwestią, która stała się tematem debaty, była ochrona gazowców przewożących gaz skroplony do terminalu w Świnoujściu (Portu zewnętrznego Świnoujście z terminalem gazowym). Uczestnikom debaty zaprezentowano

także dwa rozwiązania dotyczące ochrony świnoujskiego terminala, które są efektem pracy zespołów z gdyńskiego Centrum Techniki Morskiej oraz warszawskiej Wojskowej Akademii Technicznej.

Violetta SAMBORSKA