

Z Ameryki do Europy. Przemyt narkotyków drogą morską

W Unii Europejskiej podaż narkotyków rośnie. Wysoka dostępność wynika zarówno ze zwiększenia światowej produkcji, przede wszystkim



w krajach Ameryki Łacińskiej, jak i z coraz skuteczniejszych sposobów przemytu. Duża część substancji odurzających trafia do Europy drogą morską, ukryta na pokładach statków handlowych i jachtów. O skali tego zjawiska, jego wielowy-

miarowych negatywnych skutkach oraz o sposobach przeciwdziałania mówi **kmdr ppor. rez. Sebastian Kalitowski**, który od lat analizuje zagrożenia w domenie morskiej, w tym sposoby przemytu kokainy i marihuany. W dobie dynamicznych zmian w obszarze bezpieczeństwa morskiego zwraca on uwagę na konieczność przewidywania zagrożeń, zwiększania świadomości nie tylko w środowisku osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, lecz także w społeczeństwie, jak najlepszego wykorzystania potencjału sektorów publicznego i prywatnego oraz współpracy ponadnarodowej, m.in. w ramach struktur UE i NATO.

Daria Olender: Panie Komandorze, w poprzedniej rozmowie, która wzbudziła duże zainteresowanie czytelników naszego czasopisma, skupiliśmy się na wrogich działaniach Federacji Rosyjskiej na Bałtyku realizowanych poniżej progu wojny¹. Na obszarach morskich mamy do czynienia z wieloma innymi zagrożeniami, które rzucają na bezpieczeństwo wewnętrzne. Jednym z nich jest przemysł narkotyków. W naszym kraju szerokim echem odbiły się zdarzenia z udziałem trzech mężczyzn nazwanych „Hiszpanami”, którzy w nocy 15 stycznia 2023 r. nurkowali w Zatoce Gdańskiej, rzekomo w poszukiwaniu bursztynów. Po czasie okazało się, że brali udział w przerzucie narkotyków. Wiem, że analizował Pan to zdarzenie. Co udało się ustalić?

Kmdr ppor. rez. Sebastian Kalitowski: To ciekawy przypadek, tym bardziej że dotyczy polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej². Jest kilka faktów potwierdzających nasze ustalenia, że była to próba podjęcia kokainy. Jednym z nich jest znalezienie przy tych mężczyznach skutera podwodnego. W maju 2025 r. hiszpańska Policja Narodowa rozbiła organizację przestępczą zajmującą się wydobyciem z dna narkotyków wyrzucanych ze statków zacumowanych w hiszpańskich portach Marín i Vigo. Podczas konferencji prasowej, na której hiszpańscy policjanci chwalili się sukcesem, zaprezentowano identyczny skuter jak ten znaleziony w Zatoce Gdańskiej. Był to bodajże pierwszy odkryty w Europie przypadek wykorzystania skuterów podwodnych przez przemytników

¹ Wywiad ukazał się w numerze 32 „Przeglądu Bezpieczeństwa Wewnętrznego”. Zob. *Ochrona polskich obszarów morskich w teorii i praktyce*, <https://ejournals.eu/czasopismo/przeglad-bezpieczenstwa-wewnetrznego/arttykul/ochrona-polskich-obszarow-morskich-w-teorii-i-praktyce>. Wszystkie przypisy pochodzą od redakcji.

² Polska wyłączna strefa ekonomiczna (WSE) jest usytuowana na zewnątrz morza terytorialnego, a jednocześnie przylega do niego, obejmując wody, dno morza oraz znajdujące się pod nim wnętrza Ziemi. Jej północna granica sięga 55°51' N i 18°18' E. W tej strefie obowiązuje polskie prawo dotyczące ochrony środowiska. Prawo do połowu ryb i wydobywania surowców mają wyłącznie polskie statki. Granice WSE zostały określone na podstawie umów międzynarodowych. W przypadku ich braku przebieg granicy może określić, w drodze rozporządzenia, Rada Ministrów. Zgodnie z art. 22 ust. 1 *Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (t.j. DzU z 2024 r. poz. 1125, ze zm.): „Rzeczpospolita Polska ma wyłączne prawo wznoszenia, udzielania pozwoleń na wnoszenie i wykorzystywanie w wyłącznej strefie ekonomicznej sztucznych wysp, wszelkiego rodzaju konstrukcji i urządzeń przeznaczonych do przeprowadzania badań, rozpoznawania lub eksploatacji zasobów, jak również w odniesieniu do innych przedsięwzięć w zakresie gospodarczego badania i eksploatacji wyłącznej strefy ekonomicznej, w szczególności wykorzystania w celach energetycznych wody, prądów morskich i wiatru”.

narkotyków³. Kolejnym faktem było znalezienie w lutym 2025 r. przez funkcjonariuszy Morskiego Oddziału Straży Granicznej 100 kg kokainy na dnie Zatoki Gdańskiej. W związku z tym odkryciem zatrzymano siedem osób z zorganizowanej grupy przestępczej, która zajmowała się przemytem kokainy metodą *drop off*⁴. Zajmując się tą sprawą, przeanalizowałem z moim zespołem ruch statków, które weszły na redę i kotwicowisko Portu Północnego w Gdańsku przed zdarzeniami z nocy 15 stycznia 2023 r. Stwierdziliśmy, że dwie jednostki kilka dni wcześniej przybyły z kolumbijskich portów wysokiego ryzyka. Kokaina trafia do Europy najczęściej z Ameryki Południowej. Produkowana w Kolumbii, Peru i Boliwii wyrusza w podróż na Stary Kontynent przez porty morskie Brazylii, Ekwadoru i Wenezueli. Port Santa Marta, skąd przyплыła jedna z wytypowanych jednostek, od wielu lat znajduje się w pierwszej czwórce latynoamerykańskich portów, w których konfiskuje się najwięcej kokainy przeznaczonej na rynek państw Unii Europejskiej. Potem dotarłem do źródła, które miało kontakt z mężczyznami uratowanymi styczniowej nocy na Bałtyku, gdy ci poszukiwali sprzętu nurkowego do wypożyczenia. Moim zdaniem uznano ich za Hiszpanów, gdyż posługiwali się językiem hiszpańskim i taką legendę udało im się sprzedać policjantom. Natomiast według informatora jeden z mężczyzn wspominał, że są z Kolumbii. „Hiszpanie”, którzy zakupili kilka godzin wcześniej sześciometrową łódkę, ruszyli nią na sztormowe morze. Jest takie stare przysłowie: „morze laika wypluje”. Tak było i tym razem. Nieprzygotowani mężczyźni, łódź wędkarska na jeziora i silny wiatr – to nie mogło się udać. Po uratowaniu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa i spisaniu danych przez Policję mężczyzn wypuszczono. Później funkcjonariusze nie mogli się z nimi skontaktować pod podanym numerem telefonu, gdyż brakowało w nim jednej cyfry. Wygląda na to, że „hiszpańscy” nurkowie wrócili do Kolumbii, a do grupy przegranych w tej sprawie dołączył Urząd Morski w Gdyni, który nałożył na sternika mandat o wartości 3000 zł za prowadzenie łodzi motorowej

³ Wcześniej takich zatrzymań dokonano na Florydzie i w Ameryce Łacińskiej. Zob. *Cae una red que usaba en Galicia 'scooters' submarinos para recuperar cocaína de buques*, Servimedia, 9 V 2025 r., <https://www.servimedia.es/noticias/cae-una-red-usaba-galicia-scooters-submarinos-para-recuperar-cocaina-buques/1411691646> [dostęp: 29 IX 2025].

⁴ G. Armatowski, *100 kilogramów kokainy... na dnie Bałtyku. Siedmiu zatrzymanym grozi 20 lat więzienia*, Radio Gdańsk, 18 II 2025 r., <https://radiogdansk.pl/wiadomosci/region/2025/02/18/100-kilogramow-kokainy-na-dnie-baltyku-siedmiu-zatrzymanym-grozi-20-lat-wiezienia/> [dostęp: 29 IX 2025].

bez uprawnień. W przypadku tego zdarzenia ewidentnie jednak coś nie zagrało, bo nie tak wygląda przemysł narkotyków metodą *drop off*.

Wyjaśnijmy, na czym polega ta metoda.

Określenie *drop off* oznacza wyładunek, zrzut. Narkotyki są transferowane statkami na kilka sposobów. Przed wejściem jednostki do portu przetrzuca się je na mniejsze łodzie lub wyrzuca za burtę do morza. Szczelnie zapakowane w odpowiednich zasobnikach czekają na odbiorców, pływając na powierzchni, w toni bądź spoczywając na dnie. Często są wyposażone w urządzenia umożliwiające ich lokalizację. Zrzuty stanowią jeden z najważniejszych elementów operacji. Aby je wykonać, trzeba zwerbować członka czy członków załogi statku. Podam przykłady. W 2010 r. na kanale La Manche kuter do połowu homarów wykonał serię podejrzanych manewrów wokół kontenerowca MSC Oriane⁵. Śledztwo ujawniło, że przekupieni przez kartel członkowie załogi wykonali w tym czasie 11 zrzutów z 255 kg kokainy o wartości ok. 80 mln dolarów. Ładunek przechwycił wspomniany kuter, który następnie popłynął do zatoki Freshwater Bay. Tam narkotyki zespolono z boją, by ułatwić handlarzom ich odbiór. Na szczęście do akcji wkroczyła policja i udaremniła przemysł. W lipcu 2019 r. na innym statku, MSC Gayane, metodą *drop off* próbowano przemyścić kokainę. W czasie rejsu 1/3 załogi przeładowała rekordową ilość narkotyków na mniejsze łodki. Intrygujące jest to, że zrobiono to w sposób, który nie wzbudził podejrzeń pozostałych, niezaangażowanych w proceder, członków załogi. To był największy sukces Amerykańskiego Urzędu Celnego i Ochrony Granic. Zarekwirowano ponad 18 t narkotyków o łącznej wartości ok. 1,3 mld dolarów.

Wiadomo, że duża część światowego przemysłu narkotyków odbywa się drogą morską. Czy armatorzy wdrażają skuteczne metody przeciwdziałania temu zagrożeniu?

Zanim odpowiem na to pytanie, przypomnę, że w ubiegłym roku w samej tylko Kolumbii produkcja kokainy wzrosła o 1000 t. To dwukrotnie więcej

⁵ Statystyki wskazują, że włoski armator MSC zajmuje wysoką pozycję pod względem liczby przemytów odkrytych na jego jednostkach.

niż tonaż, który kraj ten wyprodukował w 2015 r. Do głównych producentów kokainy – Boliwii i Peru – dołączyły duże plantacje w Ekwadorze, Hondurasie, Gwatemali i Wenezueli. Czy armatorzy wystarczająco efektywnie przeciwdziałają przerzutowi narkotyków drogą morską? Z pewnością nie wszyscy. Na przykład w marcu 2021 r., w czasie przeładunku węgla w meksykańskim porcie Altamira, załoga statku MV UBC Savannah, który przyłynął z Kolumbii, odkryła 240 kg kokainy ukrytej w workach. Kapitan jednostki, Andrzej Lasota, kazał powiadomić służby. Zatrzymano załogę statku. Po kilku dniach załoga wyszła na wolność, kapitan natomiast – mimo że nie udowodniono mu żadnego związku z przemytem – spędził w więzieniu 592 dni. Udało się go uwolnić dzięki staraniom wielu ludzi i organizacji. Statek przetrzymywano znacznie dłużej, co spowodowało duże straty finansowe. Przedstawiciel cypryjskiego operatora statku należącego do amerykańskiej firmy zlecił mojej firmie opracowanie kompleksowego systemu bezpieczeństwa obniżającego podatność jego jednostek na wykorzystanie do przemytu narkotyków. Poznałem trasy, metody i środki przerzutu, od przewoźników klanów galicyjskich rybaków: Los Charlines, Caneos, Fernández, Oubiña, które przerzucały kokainę metodą *go fast*⁶, przez wykorzystywanie elementów podwodnych kadłuba do tzw. przyczepów pasożytniczych, po łodzi niskoprofilowe LPV czy – obecnie – drony. W czerwcu 2022 r. udało się przekazać zleceniodawcy kompletny projekt systemu bezpieczeństwa. Wiele z jego elementów armator wdrożył i na żadnym z jego statków nie znaleziono już potem narkotyków.

Przypadek kpt. Andrzeja Lasoty, który niesłusznie spędził wiele miesięcy w meksykańskim więzieniu, nie jest odosobniony. We wrześniu 2024 r. w tureckim porcie Ereğli w ładunku węgla przewożonym z Kolumbii na MV Phoenician M odkryto worki ze 137 kg kokainy. Kapitan statku Marko Bekavac i pierwszy oficer Ali Albokhari zostali skazani na 30 lat więzienia. Dla sądu nie miało znaczenia, że w porcie w Kolumbii kpt. Bekavac zgłosił brak wystarczającego zabezpieczenia

⁶ Metoda *go fast* polega na tym, że do przerzutu narkotyków wykorzystuje się superszybkie łodzie motorowe, których zadaniem jest pokonanie szlaku wodnego w taki sposób, by nie dać się złapać straży przybrzeżnej, straży granicznej czy policji. To często element transportu kombinowanego, np. przy przerzucie narkotyków z Maroka do Hiszpanii najpierw używa się superszybkich łodzi motorowych, potem kontrabanda jest przewożona głównymi autostradami przy użyciu dwóch lub więcej pojazdów (jedne przewożą towar, drugie wyznaczają trasę, pełniąc funkcję przewodników, a jeszcze inne torują drogę czy ostrzegają przed kontrolą drogową i blokadami). Istnieje również metoda *go slow*, w której narkotyki są przemycane nie głównymi arteriami, lecz bocznymi drogami, co znacznie wydłuża czas ich transportu.

statku podczas załadunku i poprosił o zwiększenie ochrony. Okolicznością łągodzącą nie było również to, że kapitan miał zwrócić się do armatora o dodatkowe przeszkolenie załogi, kamery oraz ochronę podczas postoju w porcie, co zostało zignorowane. Prokurator przekonał sąd, że kapitan i pierwszy oficer nie dopełnili swoich obowiązków. Takie zdarzenia dobitnie pokazują, że armatorzy muszą zrozumieć, jak poważnym zagrożeniem dla statków i załóg jest przemyt narkotyków.

Jak Pana zdaniem z wyzwaniem, jakim jest przeciwdziałanie przetrutowi narkotyków statkami, radzi sobie nasz narodowy armator, Polska Żegluga Morska?

W 2024 r. skontaktowaliśmy się z Polsteam, powiadomiliśmy go o znacznym wzroście ilości narkotyków przemyconych drogą morską i zagrożeniach dla jego statków pływających do portów wysokiego ryzyka w Ameryce Łacińskiej. Przedstawiliśmy ofertę przeszkolenia załóg oraz zalecane procedury minimalizujące ryzyko. Niestety nie spotkało się to z zainteresowaniem armatora. Skutek? 4 października 2024 r. na statku MV Jawor stojącym na redzie portu São Luis w Brazylii policja odkryła 500 kg kokainy umieszczonej w koferdamie⁷. Wcześniej załoga zgłosiła zerwaną plombę na wejściu do pomieszczenia. W środku znaleziono paczki owinięte folią, które ktoś, przypuszczalnie w nocy, tam umieścił. Cztery miesiące później na kolejnym statku polskiego armatora, MV Lebsko, znajdującym się na redzie w porcie Santos w Brazylii odkryto 134 kg kokainy. Statek przyplłynął z innego brazylijskiego portu – Paranaguá. Narkotyki odnalezione przez policyjnych nurków były umieszczone w skrzyniach zaworów tzw. *sea chest*. O ile w przypadku MV Lebsko trudno wyobrazić sobie udział członków załogi w przemyśle narkotyków, które do elementów konstrukcyjnych statku znajdujących się pod linią wodną musiał dostarczyć nurek, o tyle umieszczenie 17 paczek kokainy po ok. 30 kg na pokładzie MV Jawor może budzić podejrzenia co do udziału członków załogi w przemyśle. Po przeprowadzeniu śledztwa przez miejscową policję najpierw statek, a potem załoga zostali jednak zwolnieni. Warto wspomnieć, że na statku MV Lebsko razem z kokainą był ukryty pistolet Glock. Od wielu lat obserwuję przemyty kokainy

⁷ Koferdam – wydzielony, szczelny przedział na statku wodnym. Oddziela np. zbiorniki ładunków płynnych i zapobiega przedostawaniu się gazów do innych pomieszczeń. Zob. Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/koferdam;3923626.html> [dostęp: 3 XI 2025].

i marihuany drogą morską, ale nie spotkałem się z sytuacją, aby narkotykowi towarzyszyła broń. Moje zdziwienie potęguje fakt, że była to tylko jedna sztuka.

Stwierdzenie w ciągu niespełna trzech miesięcy przemytu na kolejnym statku polskiego armatora może wskazywać, że po wielu latach bezpiecznego pływania do portów w Wenezueli, Brazylii, Meksyku, w rejonach zagrożone przemytem, polskie statki zostały rozpoznane pod kątem stosowanych dodatkowych zabezpieczeń i procedur bezpieczeństwa i wytypowane przez przestępców. Prowadzimy dalsze rozmowy z naszym narodowym armatorem i uczulamy, że te statki mogą stać się również obiektem sabotażu ze strony rosyjskich służb. Budowanie świadomości sytuacyjnej i zrozumienia zagrożeń to ciężka praca, zwłaszcza że zamiast angielskiego *lessons learned from previous experience* (wyciągaj wnioski z wcześniejszych doświadczeń – dop. red.) my, Polacy, wolimy „jakoś to będzie” czy „nas to nie dotyczy”. Nie przemawiają nawet argumenty finansowe. Koszty związane z zatrzymaniem statku, wymianą załogi czy jej pobytem w porcie przez ponad miesiąc, wzrostem stawki ubezpieczeniowej, utratą zarobku itd. są bowiem znacznie większe niż kwota za przeszkolenie wszystkich członków załogi. A przeszkolenie i wzmocnienie wachty, jeśli załoga nie współpracowała z przemytnikami, na co wskazuje decyzja brazylijskiej policji o jej uwolnieniu, uchroniłoby armatora i skarb państwa od milionowych strat.

Jest jeszcze jeden wątek związany z przemytem narkotyków pod białoczerwoną. Jachty rejestrowane pod naszą banderą są jednymi z chętniej wybieranych przez przemytników ze względu na liberalne przepisy związane z ich rejestracją. Można to zrobić online, bez konieczności przyjazdu do Polski, a także bardzo tanio.

Jak często jachty pływające pod polską banderą są wykorzystywane do przemytu narkotyków?

W listopadzie 2021 r. w okolicach Kartageny udaremniono przemyt 4760 kg haszyszu na jachcie SY Floriana, a następnie na kolejnych jednostkach żaglowych pływających pod polską banderą. Na pokładzie SY Freya znaleziono 400 kg kokainy, na pokładzie MY La Rosa – ładunek haszyszu, a na pokładzie riba MY SRC 1250 – 400 kg narkotyków. Jeśli nie liczyć udaremnionych przemytów – 84 kg kokainy na jachcie SY Dodo zatrzymanym w 2010 r. w Grecji oraz 400 kg na jachcie

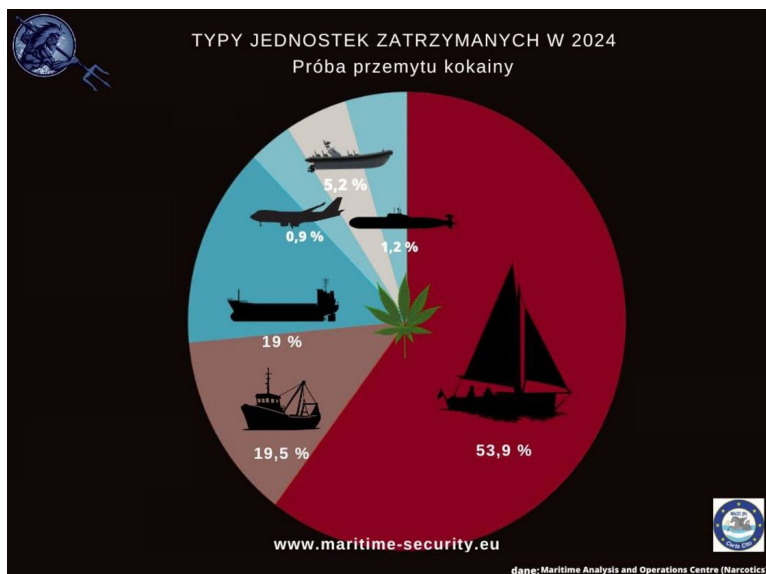
SY Balia zatrzymanym w 2012 r., to w latach 2021–2023 zatrzymano 17 jachtów pływających pod polską banderą, na których przemycono łącznie 28 708 kg narkotyków. Nie sposób nie powiązać intensyfikacji tego procederu z liberalizacją zasad rejestracji jachtów w systemie REJA 24 wprowadzonym w 2020 r.



Rysunek 1. Przemycy narkotyków na jachtach zarejestrowanych pod polską banderą udaremnione od 2021 r.

Źródło: materiały własne S. Kalitowskiego.

Jeżeli spojrzymy na próby przemytu drogą morską na przykład kokainy, to w 2024 r. statki handlowe stanowiły jedynie 19% udaremnionych przemytów. W przypadku żeglugi jachtowej ten procent był znacznie wyższy – wyniósł 53,9%.



Rysunek 2. Procentowy udział jednostek zatrzymanych w 2024 r. przy próbie przemytu kokainy.

Źródło: materiały własne S. Kalitowskiego.

Mimo że zagrożenie przetrzuceniem narkotyków przypisujemy karterom, które do przetrzutu narkotyków szlakiem atlantyckim lub autostradą 10⁸ często wykorzystują jachty rejestrowane pod polską banderą, pamiętajmy, że może ono dotyczyć również żeglarzy podejmujących się sprowadzania jachtów, zwłaszcza z portów wysokiego ryzyka, do Europy. Przemycnicy mogą umieścić narkotyki praktycznie wszędzie: w maszynie, bomie, opakowaniu tratwy ratunkowej, specjalnie przygotowanych skrytkach konstrukcyjnych czy np. w nasączonych kokainą pokrowcach od materacy. Żeglarze powinni wiedzieć, jakie są potencjalne miejsca oraz sposoby przemykania narkotyków na jachtach, być przeszkoleni w zakresie ograniczania ryzyka i wyczuleni na podejrzane symptomy. Czasami jednak można po prostu znaleźć się w złym czasie i w nieodpowiednim miejscu. Tak jak Piotr Pachnia, załogant jachtu SY Baila, na którym w 2012 r. brytyjskie służby przejęły 452 kg kokainy. Polak,

⁸ Autostrada 10 – morski szlak przemytniczy. Jego nazwa nawiązuje do 10 równoleżnika, wzdłuż którego ten szlak przebiega. Szlak prowadzi z wybrzeży Brazylii do Afryki Zachodniej.

najprawdopodobniej nieświadomy tego, co ukryli w jachcie armator i kapitan, trafił do więzienia na 24 lata.

Gdzie Pan Komandor dostrzega największe niedomagania i luki pozwalające na rozkwit przemytu narkotyków drogą morską i rozwój innych zagrożeń?

W dobie dynamicznie zmieniającego się obszaru bezpieczeństwa morskiego oraz globalnego wzrostu produkcji kokainy jest to po pierwsze słaba znajomość zagrożeń asymetrycznych w domenie morskiej wśród przedstawicieli organów administracji morskiej oraz kierownictwa naszego narodowego armatora, jak również niedostrzeganie skutków tych zagrożeń dla krajowej gospodarki morskiej. Gdybyśmy dysponowali skutecznym wywiadem morskim – nie mylić z rozpoznaniem czy rozpoznaniem radioelektrycznym realizowanym przez wyspecjalizowane siły Marynarki Wojennej RP – nie byłoby takich sytuacji jak ta z dwoma rosyjskimi statkami mapującymi dno w okolicach planowanej budowy polskich farm wiatrowych na Bałtyku. W gdyńskim porcie nie mógłby cumować od 2017 r. rosyjski statek MV Khatanga. Nawet jeśli pierwotnie nie odgrywał on roli konia trojańskiego, to nie wierzę, by potem nie został w niego przekształcony. I owszem, słusznie został zatrzymany w naszym porcie za nieprawidłowości, ale zastanawiam się, kto pozwolił na jego obecność – w miejscu kluczowym, z uwagi na znajdujący się tam port wojenny – aż do połowy tego roku. Moim zdaniem jednym z priorytetowych zadań dla wywiadu morskiego w kontekście aktualnych wyzwań i zagrożeń jest identyfikowanie podejrzanych jednostek oraz typowanie, które z nich mogą być wykorzystywane do działań hybrydowych. W celu realizacji tego zadania powinien być dostępny szeroki wachlarz metod i technik, łącznie z metodami agenturalnymi. Potrzebne jest również zbudowanie systemu warstwowej ochrony morskiej i portowej infrastruktury krytycznej.

Po drugie, trzeba zwiększyć świadomość na temat zagrożeń nie tylko w środowisku osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, lecz także w społeczeństwie. Nie chodzi o straszenie obywateli, ale o otwieranie im oczu na zagrożenia. Należy je wskazywać, mówić o nich, zwłaszcza w obecnej sytuacji geopolitycznej. Jest to jedyna sensowna broń przeciwko działaniom o charakterze hybrydowym.

Z Ameryki do Europy. Przemysł narkotyków drogą morską

Po trzecie, konieczne jest rozwijanie działań realizowanych wspólnie z innymi państwami, czy to w ramach porozumień bilateralnych czy przynależności do struktur UE i NATO. Powinniśmy również maksymalnie wykorzystać potencjał sektorów publicznego i prywatnego, gra toczy się bowiem o nasze bezpieczeństwo. Nowe zagrożenia, w szczególności asymetryczne, implikują kładzenie nacisku na predykcję. Potrzebne są systemy, które potrafią wykryć subtelne symptomy ataku, zanim przeciwnik osiągnie założony cel. To samo dotyczy ludzi – takiej ich pracy wywiadowczej, która przyniesie wynik pozwalający na wzmocnienie naszego bezpieczeństwa. Mamy w Polsce zarówno ludzi, jak i firmy, które potrafią to robić. W zakresie dostarczania usług w światowym sektorze bezpieczeństwa, obejmujących również komercyjny wywiad morski, firmy prywatne przełamały monopol państwa już wiele lat temu. Wszystkim zależy na tym samym – aby było bezpiecznie, a Polska mogła się rozwijać. Współpracujmy!

Rozmawiała: Daria Olender

Kmdr ppor. rez. Sebastian Kalitowski

Starszy oficer Marynarki Wojennej. Służył w jednostce Formoza jako dowódca grupy specjalnej pływaczy oraz w wywiadzie wojskowym jako oficer operacyjny specjalizujący się w wywiadzie osobowym HUMINT. Założyciel i prezes Maritime Safety & Security, pierwszej polskiej firmy zajmującej się bezpieczeństwem morskim (szkolenia, analiza zagrożeń, wywiad morski, budowanie kompleksowych struktur bezpieczeństwa oraz ochrona w domenie morskiej).