

Leonard Łukaszuk

Regionalizm bałtycki w szerszej perspektywie otoczenia międzynarodowego

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 37-45

2010

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.

LEONARD ŁUKASZUK
Uniwersytet Warszawski

REGIONALIZM BAŁTYCKI W SZERSZEJ PERSPEKTYWIE OTOCZENIA MIĘDZYNARODOWEGO¹

Animatorzy i organizatorzy jubileuszowego XXV Sejmiku Morskiego trafnie określili jego cele, rozpoczynając obrady od dyskusji „nad koncepcją Europy Bałtyckiej w globalnym otoczeniu”. Postrzeganie regionalizmu bałtyckiego i problemów morskich w szerszej międzynarodowej perspektywie może być inspirujące dla rozwoju myśli morskiej i praktyki.

Badania nad wciąż aktualną problematyką regionalizmu bałtyckiego i koncepcją Europy Bałtyckiej zostały zapoczątkowane w następstwie procesów transformacji systemowej w Europie, po 1989 roku. Badania przechodziły różne etapy i fazy, uczestniczyła w nich także „społeczność sejmikowa”, trwają nadal i są poszerzane o nowe obszary problemowe i wątki.

Warto przypomnieć, że pierwszy międzynarodowy europejsko-amerykański projekt badawczy (w którym autor niniejszego artykułu miał zaszczyt uczestniczyć), koordynowany i sponsorowany przez Law of the Sea Institute University of Hawaii i Stiftung Wissenschaft und Politik z Ebenhausen (RFN), zaowocował obszerną publikacją *The Baltic Sea New Developments in National Policies and International Cooperation*

¹ Oryginalny tytuł: *Regionalizm bałtycki – w szerszej perspektywie międzynarodowego otoczenia (nowe kierunki polityki morskiej, zarządzania rybołówstwem, żegluga i środowiskiem – w świetle badań z granicznych ośrodków myśli morskiej)*.

(red. R. Platzöder, Ph. Verlaan, M. Nijhoff Publishers, Haga 1996). Obszar bałtycki – region przechodzący przeobrażenia – został przeanalizowany z historycznej perspektywy, skoncentrowano się na problemach statusu prawnego Bałtyku, jego cieśnin i innych obszarów, a także na delimitacji obszarów morskich – z zaznaczeniem roli wysp i kwestii regulowania sporów morskich – z perspektywy nowej konwencji NZ o prawie morza z 1982 roku. Przedstawiono specyficzne cechy oraz uwarunkowania użytkowania i badania zasobów Morza Bałtyckiego, a także ochrony jego ekosystemów – również w ujęciu szerszym, porównawczym, sięgając do doświadczeń państw leżących nad Morzem Północnym, a nawet australijskich. Przedmiotem analizy były także zagadnienia polityki morskiej głównych państw bałtyckich – z punktu widzenia ich interesów narodowych – politycznych i gospodarczych z perspektywy współpracy międzynarodowej na rzecz „wspólnego bezpieczeństwa w regionie Bałtyku”.

Inne, podejmowane także na gruncie nauki polskiej, badania regionalizmu bałtyckiego poszerzały o nowe zagadnienia obszar badawczy. Prace te są znane społeczności sejmikowej z dość licznych publikacji różnych ośrodków akademickich², a także z „Zeszytów Morskich” wydawanych w Szczecinie. Zachęca to i upoważnia do przybliżenia wybranych zagadnień dotyczących regionu bałtyckiego oraz jego otoczenia.

W europejskiej myśli morskiej powracają między innymi refleksje retrospektywne na temat kwestii bałtyckiej w okresie zimnej wojny i później. Godna uwagi jest zwłaszcza książka, która ukazała się w 2008 roku w Wielkiej Brytanii pod redakcją Johna Hideny i Davida J. Smitha z Bałtyckiej Placówki Badawczej Uniwersytetu w Glasgow oraz Vahura Made'a z Estońskiej Szkoły Dyplomacji³. Tak zwany czynnik bałtycki został przeanalizowany w kontekście polityki zagranicznej b. ZSRR, Wielkiej Brytanii i państw bałtyckich, a także polityki Francji i Niemiec Zachodnich wobec tych państw bałtyckich. Ówczesna polityka opierała się nie tylko na retoryce, ale także miała swój realny wymiar. Dyplomacja zachodnia musiała skalkulować swoje stanowisko wobec dążeń niepodległościowych wschodnich krajów bałtyckich (Litwy, Łotwy, Estonii), uwzględniając emigrantów, dysydentów i organizacje międzynarodowe, których pozycja w ostatniej fazie „zimnej wojny”, była ważka. „Kwestia bałtycka” była także analizowana w kontekście polityki państw bałtyckich na przełomie lat dziewięćdziesiątych XX wieku.

² Zob. np. *Regiony w stosunkach międzynarodowych*, red. I. Topolski, H. Dumala, A. Dumala, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2009; L. Łukaszuk, *Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Wybrane zagadnienia prawa, polityki morskiej i ochrony środowiska*, Difin, Warszawa 2009, s. 87–107.

³ *The Baltic Question during the Cold War*, red. J. Hiden, V. Made, D.J. Smith, Routledge, Abingdon 2008.

Region Bałtycki znajduje się w określonym otoczeniu międzynarodowym, niekiedy bywa porównywany z najbliższym subregionem Morza Północnego, bogatego w zasoby energetyczne takich surowców, jak ropa i gaz. Polityka państw bałtyckich jest ostatnio pod silną presją poszukiwania źródeł zaopatrzenia w te surowce ze względu na bezpieczeństwo energetyczne. Stąd doświadczenia związane z rolą państwa wobec gospodarki morskiej wśród krajów usytuowanych nad Morzem Północnym – także w szerszym kontekście problemowym polityki morskiej – mogą być interesujące dla państw bałtyckich.

Na uniwersytecie w Aberdeen przeprowadzono dość rozległe, także retrospektywne, studia nad kształtowaniem się polityki surowcowej (ropa i gaz) państwa (Wielka Brytania). W publikacji z 2009 roku, autorstwa Aleksa Kempa⁴, podkreśla się, iż dopiero dotarcie do ważnych dokumentów archiwalnych umożliwiło pełne odtworzenie polityki rządu Wielkiej Brytanii, ukazując szerszy kompleks brytyjskiej polityki morskiej. Na tej podstawie ukazano poszczególne etapy tej polityki.

Początkowo wprowadzono ustawodawstwo, które regulowało licencjonowanie wydobywania. Podejmowano problemy regulowania kwestii granic morskich na Morzu Północnym. Zastanawiano się także, jaka powinna być rola państwa w dziedzinie gospodarki surowcami energetycznymi. Zawierane były pierwsze kontrakty na wydobywanie gazu i prowadzono wstępne badania nad wydobywaniem ropy naftowej. Dalsze zainteresowanie wydobywaniem gazu i zawieranie odpowiednich kontraktów wpłynęło na zwiększenie nadzoru państwa i ustalenie „pakietu podatkowego”. Nowym etapem była partycypacja państwa: wprowadzono nową politykę licencyjną, a także regulację wydobywania (ograniczenia), państwo także miało udział w wydobywaniu i podziale zysków. Zmieniające się warunki na światowych rynkach gazu i ropy wpłynęły zarówno na politykę państwa w tej dziedzinie, jak i na politykę podatkową i licencyjną. Ustała interwencja państwa, nastąpiły zmiany w polityce podatkowej. Istotnym czynnikiem w polityce morskiej stały się problemy infrastruktury i gospodarki nadbrzeżnej, a także sprawy ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i środowiska naturalnego.

Spółeczność morską regionów Europy, także Europy Bałtyckiej, cechuje wielokulturowość – również morską, kultywująca różne tradycje regionalne bądź narodowe, krajowe. W regionie Morza Śródziemnego dotyczy to na przykład Grecji, państwa o dużym potencjale morskiej gospodarki żeglugowej. Rada Europy w swych założeniach programowych i podejmowanych działaniach propaguje i wspiera rozwój różnorodności kulturowej, a więc także i tej morskiej⁵.

⁴ A. Kemp, *The Official History of North Sea Oil and Gas*, Routledge, Abingdon 2009.

⁵ Zob. Rada Europy, *800 milionów Europejczyków*, Biuro Informacji Rady Europy, Warszawa 2006.

W Grecji nadal żywą tradycją są rodzinne przedsiębiorstwa żeglugowe. Nowe spojrzenie na Grecję jako lidera w shippingu światowym – z ukazaniem roli greckich firm rodzinnych w międzynarodowym biznesie żeglugowym – prezentują autorzy wywodzący się z dwóch uniwersytetów Grecji: Egejskiego i Jońskiego⁶. Już sama nazwa tych uczelni nawiązuje do morza, co dokumentuje przywiązanie do tradycji i kultury morskiej sięgającej antyku. W publikacji została przedstawiona analiza obejmująca drugą połowę XX wieku. Ukazano podstawowe czynniki dynamizmu przedsiębiorczości morskiej w Grecji w biznesie familijnym, a także organizację, zarządzanie i strategię greckich rodzinnych firm żeglugowych. Są one znacznie rozproszone, cechuje je jednak silne zaplecze ekonomiczne, swoista „filozofia biznesu”, właściwy dobór bander, dobre warunki pracy, innowacyjność i konkurencyjność w strategiach inwestycyjnych, stosowanie odpowiedniej metodyki przedsiębiorczości w organizacji i zarządzaniu firmami żeglugowymi. Tworzone są także Grecko-Brytyjskie firmy shippingowe. W greckiej gospodarce morskiej istotną rolę odgrywa także państwowy kapitał shippingowy. Centrum żeglugowym jest Pireus.

Transport morski w Europie – postrzegany chociażby z greckiej perspektywy shippingu – stał się „greckim paradygmatem”. Badania nad ekonomiką transportu są przedmiotem dużego zainteresowania, o czym świadczy chociażby wielotomowe wydawnictwo dostępne także *on-line*. Morskiemu transportowi Grecji został poświęcony tom 21, wydany w 2007 roku pod redakcją A.A. Pallisa⁷.

Na temat zagadnień prawnych i ekonomicznych współczesnego shippingu morskiego ukazało się w ostatnich latach kilka znaczących pozawczo, a także w aspekcie praktyki prac przeważnie dotyczących shippingu brytyjskiego⁸. W roku 2009 zapowiedziano wydanie kilku monografii z zakresu międzynarodowego handlu morskiego – brytyjskiego oraz norweskiego (jedna pozycja). W publikacjach zajęto się między innymi zagadnieniami frachtu, ubezpieczeń, kolizji i ratownictwa. Ukazały się one, bądź się ukazą, w oficynie wydawniczej Sweet and Maxwell. Profil tematyczny i zakres analizowanych problemów świadczy o skali zaangażowania Wielkiej Brytanii w międzynarodowy obrót handlowy na morzach.

⁶ I. Theotokas, G. Harlaftis, *Leadership in World Shipping. Greek Family Firms in International Business*, Palgrave MacMilan, Hampshire 2009.

⁷ Wydawnictwo to jest sygnowane w katalogach firmowych jako *Elsevier Book Series on Science Direct Program*, red. A.A. Pallis, Maritime Transport, The Greek Paradigm. Volume 21 Elsevier Publisher, Oxford 2007.

⁸ Zob. np. *O'May on marine insurance*, red. J. Hill, Sweet and Maxwell, London 1993; F. Rose, *Kennedy and Rose on the law of salvage*, British shipping laws. 6th edition, Sweet and Maxwell, London 2001; J. Reeder, *Brice on maritime law of salvage*, Sweet and Maxwell, London 2002; *Mardsen – Collisions at sea. British shipping laws*, red. S. Gault, S. Hazlewood, A. Tettenborn, Sweet and Maxwell, London 2003; G.H. Treitel, F.M.B. Reynolds, *Carver on bills of lading. British shipping laws*, Sweet and Maxwell, London 2005.

W polityce morskiej Unii Europejskiej zaznacza się nowy model zarządzania ochroną środowiska⁹. Jego zapowiedzią było powstanie zielonej księgi, o której była mowa na jednym z Sejmików Morskich (Kołobrzeg 2007). Pojawienie się wielu poważnych, także o charakterze globalnych, problemów związanych z zagrożeniem i ochroną środowiska wymagało podjęcia działań o znacznie szerszym zasięgu. Stąd można zaobserwować zmniejszenie się roli państw członkowskich Unii Europejskiej w zarządzaniu ochroną środowiska.

Warto w tym kontekście wskazać prezentowane w najnowszej literaturze światowej zagadnienia dotyczące zachowania i ochrony środowiska biologicznego mórz i oceanów, a także gospodarowania zasobami żywymi. A jest to szczególnie znaczące dla Bałtyku¹⁰.

Już w roku 2006 Rögnovaldor Hannesson w swym studium o „prywatyzacji oceanów”¹¹, w którym zawarł wiele prowokujących tez, dowodził, że rozwój prawa własności w rybołówstwie światowym spowodował ewolucję w tym „przemysłe”, ukazując siły, które ukształtowały instytucje gospodarcze, morskie. Pojawienie się wyłącznych, indywidualnych praw w „przemysle rybołównym” zapoczątkowała rewolucja, jaka miała miejsce w międzynarodowym prawie morza po 1970 roku, kiedy to obszary przybrzeżne kontrolowane przez państwa dla celów rybołówstwa zostały poszerzone z trzech do dwustu mil morskich.

Innym czynnikiem, istotnym dla ochrony środowiska i gospodarki morskiej, jest globalizacja obejmująca głównie żeglugę morską, jako najbardziej globalny przemysł. Ocenia się, że dowolny wybór rejestru (bander) statków bądź rejestrów podwójnych ujemnie wpływa na stan środowiska morskiego, bezpieczeństwo żeglugi i standardy pracy w przemyśle żeglownym. System *open registration*, określane także jako *flags of convenience* (FOC), jest czynnikiem konkurencji i zachęca państwa do tworzenia nieścisłych przepisów, czyniąc bardziej atrakcyjnymi oferty żeglowne. Narusza to, z kolei, międzynarodowe standardy i wymagania ustalone w konwencjach i porozumieniach powszechnie obowiązujących w żegludze¹².

W Instytucie Studiów Ochrony Środowiska Uniwersytetu Południowej Karoliny (USA) powstała monografia dotycząca „adaptacyjnego zarządzania” rybołówstwem

⁹ S. Baker, *Environmental Governance in the European Union*, Routledge, Abingdon 2008.

¹⁰ Zob. *The European Environment. State and Outlook 2005*, European Environment Agency, Copenhagen–Luxembourg 2005, s. 135. Bałtyk został określony jako „w istocie gigantyczny fiord o słonawej wodzie (*brackish*) o długości 1500 kilometrów”.

¹¹ R. Hannesson, *The privatization of the oceans*, The MIT Press, Cambridge MA 2006.

¹² E.R. De Sombre, *Flagging Standards. Globalization and Environment, Safety, and Labour Regulations at Sea*, The MIT Press, Cambridge MA 2006.

morskim uwzględniającego dynamikę rybołówstwa atlantyckiego¹³. Międzynarodowe organizacje starają się zapobiec przełowieniu wielu atlantyckich akwenów przez ograniczenia połowów niektórych gatunków ryb. Autorka monografii ukazuje nowe perspektywy poznawcze, podbudowane teoretycznie, ułatwiając zrozumienie i zinterpretowanie istoty zarówno sukcesu, jak i niepowodzeń w osiąganiu zakładanych celów przez wprowadzenie międzynarodowych reżimów mających służyć ochronie zasobów biologicznych morza¹⁴. Reżimy wiążą się z polityką morską państw, ich motywem są czynniki ekonomiczne, a także uwarunkowania konkurencji. Posługując się danymi zaczerpniętymi z International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT), ujawnia, że w zarządzaniu połowami tuńczyka atlantyckiego zastosowano zróżnicowane środki, przy czym dotyczyły one zarówno różnych gatunków ryb, jak i tego samego gatunku. W ich stosowaniu nie był uwzględniany jednak okres połowów, co może wpłynąć na osłabienie populacji poszczególnych gatunków. Należy stwierdzić, że za mało uwagi poświęca się temu, by reżimy międzynarodowe były zmieniane w odpowiednim czasie. Naciski dotychczas wywierane były powodowane czynnikami ekonomicznymi, konkurencją oraz przełowieniem Atlantyku. Stąd postulowana potrzeba stosowania zasad przystosowanych do sytuacji zarządzania rybołówstwem atlantyckim i poczucia większej odpowiedzialności ze strony państw za dokonywanie zmian w międzynarodowym zarządzaniu rybołówstwem.

W oficynie „Europa Law Publishing” zapowiedziano wydanie w 2009 roku dwóch znaczących monografii dotyczących europejskiej i nie tylko polityki rybołówstwa morskiego w świetle uwarunkowań prawnych. Prace te powstały w Centrum Badawczym Europejskiego Prawa Środowiska Uniwersytetu w Bremie (RFN) – Research Centre for European Environmental Law at the University of Bremen.

Doktor Till Markus w monografii dotyczącej polityki i prawa Wspólnoty Europejskiej w zakresie rybołówstwa morskiego¹⁵ podejmuje próbę objaśnienia założeń wspólnej (wspólnotowej) polityki rybołówstwa (CFP), uwzględniając zbyt wysokie subsydiowanie tego sektora oraz problemy związane z zarządzaniem nim. Ukazał on problemy i niepowodzenia zarówno w dziedzinie subsydiowania, jak i w mechanizmach zarządzania. Starał się ocenić, czy środki polityki CFP są spójne i zgod-

¹³ D.G. Webster, *Adaptive Governance. The Dynamics of Atlantic Fisheries Management*, The MIT Press, Cambridge MA 2008.

¹⁴ Inną godną uwagi monografią ukazującą zarówno istotę, jak i mechanizmy oraz uwarunkowania kształtowania się biologii mórz i oceanów, a także wykorzystywanie produktów organicznych pochodzenia morskiego w postaci farmaceutyków, składników dodatkowych artykułów żywnościowych i kosmetyków, jest dzieło Susan M. Libes, *Introduction to Maritime Biogeochemistry*, Elsevier, Amsterdam 2009.

¹⁵ Till Markus, *European Fisheries Law: from Promotion to Management*, Europa Law Publishing, Groningen (Holandia) 2009.

ne z regulacjami prawnymi wyższej rangi – prawnomiędzynarodowymi, powszechnymi. Zamierzał także ustalić, jak można osiągnąć większą spójność i zgodność między promowaniem i subsydiowaniem a instrumentami zarządzania wspólnotowym sektorem rybołówstwa morskiego. Problemem jest przełowienie zasobów ryb w akwenach należących do Wspólnoty. Z jednej strony próbowano tak zarządzać rybołówstwem, by ustanowić i zastosować w praktyce dość skomplikowany system środków służących zachowaniu zasobów, kontroli i egzekwowaniu wymogów, a z drugiej – jak zakładano – wysoko subsydiowany sektor rybołwoczy miał zapewniać dostawę żywności, wzrost zatrudnienia, utrzymywać odpowiednią konkurencyjność tego sektora i zapewniać dalszy rozwój gospodarczy regionów przybrzeżnych.

Wspólnota Europejska, będąc stroną konwencji NZ o prawie morza z 1982 roku, w pełni podporządkowała się międzynarodowym standardom prawnym i zasadom uprawiania rybołówstwa w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ), uwzględniając zarówno ekonomikę „zrównoważonych połowów”, jak i zachowanie oraz ochronę środowiska morskiego. Wiąże się to z ustalaniem limitów połowowych i rozważnym, przewidującym skutki ewentualnego przełowienia, podejściem do gospodarowania zasobami żywymi mórz. Autor monografii, Marion Markowski, analizuje te zagadnienia także w szerszym kontekście międzynarodowym, oceniając nie tylko politykę Wspólnoty Europejskiej w tym zakresie, ale również pięciu takich państw nadbrzeżnych, jak Kenia, Namibia, Indonezja, Brazylia i Meksyk¹⁶.

W roku 2009 ma być opublikowany zbiór podstawowych dokumentów prawa morza, ujmujący po raz pierwszy w skondensowanej formie akty prawne – włącznie z dokumentami: IMO, regionalnych organizacji rybackich, a także dotyczących bezpieczeństwa morskiego, eksploatacji zasobów morskich i inne wchodzące w skład systemu prawnego ukształtowanego przez konwencję NZ o prawie morza z 1982 roku¹⁷. Zbiór ten powinien być także spolaryzowany w Polsce.

Zarządzanie zasobami morskimi i transportem morskim ułatwia od niedawna stale rozwijany i popularyzowany w publikacjach OECD system wykorzystujący technologie i procedury satelitarne¹⁸. Przegląd już stosowanych systemów obserwacji mórz i oceanów z kosmosu wskazuje na szerokie możliwości ich wykorzystania dla celów

¹⁶ M. Markowski, *The International Law of EEZ Fisheries: Principles and Implementation*, Europa Law Publishing, Groningen 2009.

¹⁷ *The Legal Order of the Oceans. Basic Documents on the Law of the Sea*, red. A.V. Lowe, SAG. Talmon, Hart Publishing, Oxford 2009.

¹⁸ *Space Technologies and Climate Change. Implications for Water Management, Marine Resources and Marine Transport*, OECD, Paris 2008.

gospodarki morskiej, bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego, a także ostrzegania przed katastrofami wywołanymi przez siły przyrody.

Znaczenie praktyczne technik kosmicznych docenia także Komisja Europejska, ukazując – w wydanej w 2008 roku publikacji¹⁹ – wykorzystywanie, zgodnie z międzynarodowym prawem kosmicznym, różnych możliwości ich zastosowania, z europejskiej perspektywy regionalnej. W Polsce, Ministerstwo Gospodarki – wraz z kilku uczelniami i ośrodkami badawczymi, a także innymi zainteresowanymi resortami – podejmuje działania zmierzające do szerszego zastosowania technik satelitarnych. Polska współpracuje głównie z ESA oraz innymi organizacjami europejskimi w dziedzinie badań i wykorzystania tych technik.

Istotnym obszarem działań regionalnych, związanych także z polityką morską, w Europie jest dążenie OECD do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego w relacjach rzeczno-morskich, co jest motywowane zarówno względami gospodarczymi, ochrony środowiska i bezpieczeństwa, jak i politycznymi²⁰. Działania te zostały zapoczątkowane 17 października 1953 roku podpisaniem w Brukseli protokołu powołującego Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT), skupiającą obecnie 42 zrzeszone państwa członkowskie i siedem państw o statusie państw stowarzyszonych (Australia, Kanada, Japonia, Korea, Meksyk, Nowa Zelandia, USA) oraz Maroko (w charakterze obserwatora). Działania te służą zapewnieniu rozwoju europejskiego systemu transportu rzeczno-morskiego o dużym znaczeniu międzynarodowym, „budowaniu mostów” między Unią Europejską a pozostałymi państwami Europy, także na płaszczyźnie politycznej. „Misją” ECMT jest pogłębianie refleksji w wyniku badań długofalowych trendów w sektorze transportowym rzeczno-morskim Europy, a także studiowanie wpływu na ten sektor procesów globalizacji. Zadania takie powierzono nowo utworzonemu połączonemu centrum badawczemu transportu OECD/ECMT.

Centrum dotychczas zajmowało się badaniem współpracy i sytuacji na rynkach Renu, Dunaju, Rosji i Ukrainy; problemami adaptacji i harmonizacji instrumentów prawnych z zakresu żeglugi, dostępem do rynków, umowami transportowymi, odpowiedzialnością i odszkodowaniami, podatkami, sprawami socjalnymi oraz możliwościami uproszczenia i złagodzenia rygorów prawnych. Dotyczyły one także implementowania decyzji podjętych w Rotterdamie na ogólnoeuropejskiej konferencji o śródlądowym transporcie wodnym; harmonizowania warunków socjalnych pracy – na kanwie regulacji z sektora morskiego, według standardów ILO; aspektów ochrony środowiska związanych

¹⁹ *European trajectories in space law*, European Commission 2008.

²⁰ Zob. European Conference of Ministers of Transport (ECMT), *Strengthening Inland Waterway Transport. Pan-European Co-operation for progress*, OECD Publication Service, Paris 2006.

z rozwojem śródlądowego transportu wodnego. Ukazuje to potrzebę uwzględniania w badaniach polityki morskiej, także tej regionalnej, bałtyckiej, również śródlądowych powiązań i uwarunkowań wpływających na różne sektory tej polityki.

Literatura

- De Sombre E.R., *Flagging Standards. Globalization and Environment, Safety, and Labour Regulations and Sea*, The MIT Press, Cambridge MA 2006.
- European Conference of Ministers of Transport (ECMT), *Strengthening Inland Waterway Transport. Pan-European Co-operation for Progress*, OECD Publication Service, Paris 2006.
- Hannesson R., *The Privatisation of the Oceans*, The MIT Press, Cambridge MA 2006.
- Łukaszuk L., *Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Wybrane zagadnienia prawa, polityki morskiej i ochrony środowiska*, Difin, Warszawa 2009.
- Markowski M., *The International Law of EEZ Fisheries: Principle and Implementation*, Europa Law Publishing, Groningen 2009.
- Markus T., *European Fisheries Law: From Promotion to Management* Europa Law Publishing, Groningen 2009.
- Space Technologies and Climate Change. Implications for Water Management*, Marine Resources and Marine Transport, OECD Paris 2008.
- The Baltic Sea New Developments In National Policies and International Cooperation*, red. R. Platzöder, Ph. Verlaan, M. Nijhoff Publishers, Haga 1996.
- Webster D.G., *Adaptive Governance. The Dynamics of Atlantic Fisheries Management*, The MIT Press, Cambridge MA 2008.

THE BALTIC SEA REGIONALISM AND ITS BROAD INTERNATIONAL MILIEU

Summary

In this article the author discusses the above chosen issues in the light of some published new studies. Some implications for water management, marine resources and marine transport causes also space technology as useful in the field of the European Union both space and maritime policy.

Translated by Leonard Łukaszuk