

Donata Rossa

Akademia Marynarki Wojennej

MULTILATERALIZM AKWENOWY W POLITYCE UNII EUROPEJSKIEJ

STRESZCZENIE

Charakterystyczną cechą tworzącego się systemu bezpieczeństwa w Europie stał się multilateralizm, który w sferze bezpieczeństwa jest wypadkową wielu, często sprzecznych ze sobą, tendencji. Jest on główną metodą organizowania przez państwa bezpieczeństwa, polegającą na uczestnictwie w sojuszach oraz programach współpracy. Artykuł przedstawia koncepcję współpracy multilateralnej Unii Europejskiej na jej obszarach morskich, akcentując przy tym rolę i zadania tej organizacji na wybranych akwenach.

Słowa kluczowe:

multilateralizm, polityka akwenowa, Unia Europejska.

Europa jest związana z morzem głównie przez swoje położenie geograficzne. Z trzech stron kontynent oblewają morza i oceany, powierzchnia wód terytorialnych państw samej Unii jest większa niż jest obszar lądowy, a długość wybrzeża europejskiego, wzdłuż którego rozsiadanych jest wiele portów przewyższających aż trzykrotnie linię brzegową Afryki. Te imponujące fakty wpływają nierozdzielnie na mieszkańców kontynentu europejskiego, ich życie, stosunki gospodarcze oraz społeczne. Ogromny potencjał kryjący się w takim oto położeniu geograficznym jest wykorzystywany przez wiele krajów. W sektorze morskim, turystyce, nawigacji, rybołówstwie i transporcie morskim jest obecnie zatrudnionych ponad pięć milionów mieszkańców Unii Europejskiej, a gospodarka morska generuje rocznie blisko 5 procent unijnego PKB. Jednak są regiony przybrzeżne, w których stosunek ten wyno-

si aż 40 procent¹. Tak duży sektor gospodarki unijnej do tej pory był koordynowany i nadzorowany przez każde państwo członkowskie osobno. Prowadziły one własne polityki morskie, uwzględniając swój interes i przyczyniając się tym samym do degradacji morskiego środowiska naturalnego. Prowadziło to z czasem do konfliktów interesów, które w połączeniu ze zmianami klimatycznymi wymusiły stworzenie projektu zintegrowanej polityki morskiej dla całej Unii Europejskiej.

Można mnożyć powody, dla których potrzebna jest unijna polityka morska. Europa jest otoczona przez cztery morza, dwa oceany i mnóstwo wysp. Europejska linia brzegowa jest trzy razy dłuższa niż afrykańska, mimo że powierzchnia Europy stanowi tylko jedną trzecią powierzchni Afryki. Co więcej powierzchnia morska Europy jest większa, niż jej powierzchnia lądowa. Obszary morskie mają także duże znaczenie gospodarcze – sektory związane z morzem tworzą około 5 milionów miejsc pracy w UE. W regionach nadmorskich jest wytwarzane 40% PKB Unii Europejskiej. W 2009 roku Parlament UE poparł zintegrowaną politykę morską, która traktuje problematykę mórz i oceanów w sposób całościowy, skupiając się na wykorzystaniu potencjału gospodarki morskiej w ramach zrównoważonego rozwoju.

Mało jest pojęć związanych z morzem, które budziłyby tyle kontrowersji, co polityka morska. Wachlarz poglądów w tym względzie rozciąga się od uznawania koniecznej wszechobecności polityki morskiej w życiu narodu i państwa, aż do negowania w ogóle istnienia jej potrzeby. Drugie takie pojęcie to gospodarka morska. Oba zresztą są silnie ze sobą powiązane. Jeśli bowiem przyjąć układ morfologiczny polityki jako takiej, przedstawiony przed D. Waldzińskiego, widać wyraźnie, że istotą sporów jest przedmiot polityki morskiej. Wskazują na to obecne w literaturze definicje tego pojęcia zaprezentowane przez różnych autorów. Wszystkie one za główny przedmiot polityki morskiej uznają gospodarkę morską. Spór idzie o sam przedmiot i o rolę państwa, a więc podmiot i zasady. D. Waldziński dokonując zestawienia istniejących w tej materii poglądów stwierdza istnienie dwóch punktów widzenia. Według pierwszego z nich, udział rządu jest niezbędny, nawet w warunkach gospodarki rynkowej. Opinia ta w silny i jednoznaczny sposób akcentuje potrzebę świadomej polityki morskiej państwa. Drugi punkt widzenia, traktuje pojęcie polityki morskiej państwa niemalże wyłącznie w kategoriach publicystycznych, chyba, że jest ona utożsamiana z polityką transportową, uwzględniającą gałęziowy podział transportu na, między in-

¹ http://www.europarl.europa.eu/news/public/story_page/062-4267-079-03-12-910-20070314STO04231-2007-20-03-2007/default_pl.htm, 22.03.2007.

nymi transport morski, lub eksponującą jego rolę w międzygałęziowych technologiach transportowych. W tym wypadku, specjaliści z zakresu polityki transportowej w ogóle nie zajmują się np. problematyką przemysłu okrętowego i rybołówstwa morskiego, pozostawiając te dziedziny specjalistom z zakresu polityki przemysłowej i żywnościowej².

Okazuje się też, że transformacja ustrojowa nie stanowi granicznego momentu w sposobach interpretacji zjawiska, aczkolwiek prawie we wszystkich koncepcjach dostrzeżono obecność nowych podmiotów w życiu publicznym i gospodarczym, a mianowicie samorządów terytorialnych. Na gospodarkę morską zaczęto patrzeć również z punktu widzenia społeczności lokalnych oraz potrzeb regionów, chociaż te były utożsamiane z pięcioma nadmorskimi województwami, które w wyniku uwarunkowań instytucjonalnych nie były w stanie kreować znaczącej polityki regionalnej. Wymienione wyżej poglądy na politykę morską generalnie przyjmują, że dotyczyć ona powinna przede wszystkim gospodarki morskiej i ewentualnie wyliczonych enumeratywnie innych aspektów działalności na morzu. Co zatem powinno stanowić przedmiot polityki morskiej, aby stała się ona tym, czym polityka jest ze swej istoty tj. świadomym działaniem określonych podmiotów dla osiągnięcia wyznaczonych celów? Wydaje się, że przedmiotem tym powinny być szanse, jakie stwarza krajowi nadmorskie położenie. Szanse te tkwią w możliwościach podejmowania różnego rodzaju form aktywności ludzkiej stwarzanych przez dostęp do morza. Już sama ich różnorodność sprawia, że polityka morska będzie miała różnorakie cele. Będzie też realizowana przez różne podmioty i przy pomocy bardzo różnych instrumentów. Jej skuteczność zależy natomiast od prawidłowego doboru podmiotu i zestawu instrumentów dla osiągnięcia danego celu.

Identyfikując pojęcie polityki morskiej, jako działania czynników publicznych zmierzających do pełnego wykorzystania szans, jakie stwarza nadmorskie położenie kraju, należy skonstatować, iż szanse te z natury rzeczy odnoszą się do form aktywności ludzi, zespołów ludzkich i społeczeństw związanych z morzem. Można zatem przyjąć, że cele polityki można określić jako optymalne realizowanie każdej z wymienionych form. Dotyczy to zarówno aktywności gospodarczej jak i społeczno-kulturalnej, przy założeniu, że zasadniczym warunkiem skuteczności polityki jest działalność na rzecz obrony interesów kraju na morzu. Najbardziej oczywista możliwość, jaką daje nadmorskie położenie kraju, to możliwość uprawiania transportu mor-

² D. Waldziński, *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*, Gdańsk 1999, s. 51 i następne.

skiego. Jest to podstawowa gałąź transportu obsługująca transport międzynarodowy, a decydująca dla handlu o zasięgu międzykontynentalnym³.

Żegludze morskiej tradycyjnie przypisuje się dwie funkcje:

- instrumentalną;
- pośrednicząco-zarobkową.

Funkcja instrumentalna polega na uprawianiu żeglugi w celu obrony interesów własnego handlu zagranicznego, a historycznie rzecz biorąc na traktowaniu floty handlowej, jako drugiego obok marynarki wojennej narzędzia zamorskiej ekspansji gospodarczej. Takie traktowanie żeglugi wywodzi się z walki o podział świata i dominacji szkoły merkantylnej w myśli ekonomicznej. U jej podstaw leży założenie, że lepsza jest żegluga własna niż zakup usług transportowych na światowym rynku, czyli dążenie do autarkii.

O ile żegluga morska zawsze jest częścią systemu globalnego, to porty morskie, bez względu na swoje niekiedy bardzo duże znaczenie międzynarodowe, zawsze są częścią systemu transportowego i składnikiem infrastruktury transportowej kraju. W praktyce to właśnie posiadanie portu morskiego stanowi o możliwościach wykazania aktywności na morzu w większości dziedzin. Stąd też stymulowanie rozwoju portów jest jednym z najbardziej istotnych zadań polityki morskiej państwa. Współdziałanie z samorządami jest też niezbędne dla aktywizacji portów o znaczeniu lokalnym.

O ile jednak wymianę towarową drogą morską prowadzić może każdy kraj niezależnie od posiadania dostępu do morza oraz posiadania odpowiednich tradycji i związanych z tym odpowiednio przygotowanych kadr i wykształconych instytucji (np. towarzystwa ubezpieczeń morskich), to uprawianie pozostałych rodzajów działalności w szeroko rozumianym handlu morskim jest domeną państw posiadających dostęp do morza. Zróżnicowanie możliwości sprawia, że handel morski zajmuje różne miejsca w gospodarce kraju w zależności od tego, w jakim zakresie może być uprawiany. Wynik prowadzenia wymiany towarowej drogą morską znajduje odzwierciedlenie w bilansie handlowym razem z rezultatami całego handlu zagranicznego. Pozostałe rodzaje działalności związanej z uprawianiem handlu morskiego ujmowane są w bilansie usług i poprzez saldo tego bilansu wywierają wpływ na kształt bilansu płatniczego kraju. Znaczenie gospodarcze handlu morskiego określają następujące główne czynniki: droga morska jest najbardziej do-

³ O globalizacji gospodarki i transportu morskiego patrz m.in.: D. Waldziński, *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*, Gdańsk 1999; S. Szwankowski, *Węzłowe problemy rozwoju portów morskich*, Gdańsk 2000.

stępnym szlakiem transportowym na kuli ziemskiej; 71% powierzchni Ziemi pokrywają morza, drogi wodne zawsze były i są nadal najbardziej dogodnie dla wykonywania przewozów szczególnie wielkich mas ładunków i na dalekie odległości. Wynika to z faktu, iż pokonywanie przestrzeni w środowisku wodnym jest znacznie łatwiejsze niż lądem czy w powietrzu ze względu na niski relatywnie opór tego środowiska. Stąd też moc napędu potrzebna dla przewiezienia jednej tony ładunku drogą wodną jest najniższa. Z tych cech dróg wodnych wynika ich podstawowe znaczenie dla międzynarodowej wymiany towarowej⁴.

W dobie dzisiejszej obserwuje się tendencję do gruntownych zmian w technice tego handlu, który coraz częściej staje się częścią procesu logistycznego, tj. optymalizacji dystrybucji dóbr od etapu produkcji do końcowego użytkownika. W tym stanie rzeczy sam akt wymiany drogą morską staje się częścią większego procesu uzależnionego od wymogów innych jego ogniw. Wyraża się to w stopniowym przekształcaniu się portów morskich w centra dystrybucyjno-rozdzielcze (logistyczne). Stymulowanie tych przemian w portach polskich należy ocenić jako główne zadanie polityki morskiej w dziedzinie handlu morskiego na nadchodzące lata.

Obok transportu morskiego i przemysłu okrętowego najbardziej „morskim” z sektorów gospodarki związanych z morzem jest rybołówstwo a także eksploatacja nieożywionych zasobów morza czy ratownictwo mienia na morzu. Ratownictwo mienia prowadzone jest przez specjalistyczne przedsiębiorstwa, a także tabor portowy. Akcje tego rodzaju może podejmować każda jednostka pod banderą handlową, jeśli nie zagraża to jej bezpieczeństwu. Okręty wojenne udzielają pomocy nieodpłatnie. Współcześnie przedsiębiorstwa ratowania mienia bardzo często poszerzają swój zakres usług o asekurację i zaopatrywanie platform wiertniczych⁵.

Najważniejszym czynnikiem aktywizacji gospodarczej wybrzeża jest turystyka i rekreacja. Pożądanym rozwojem turystyki morskiej wymaga dostosowania wszystkich składników infrastruktury na wybrzeżu, a więc: instalacji niezbędnych dla ochrony środowiska, dróg dojazdowych i lotnisk, instalacji telekomunikacyjnych, portów morskich, zabezpieczeń plaż przed erozją. Turystyka i rekreacja morska to jednocześnie najbardziej masowy kontakt społeczeństwa z morzem. Jego atrakcyjność nie jest, zatem obojętna dla świadomości morskiej narodu. Z takich kontaktów wynika, bowiem postawa

⁴ Por. K. Luks, *Morze oknem na świat*, Warszawa 1978.

⁵ Szerzej na ten temat patrz m.in.: A. Mironiuk, K. Kubiak, *Zagrożenie portów morskich niekonwencjonalnymi działaniami terrorystycznymi*, „Przegląd Morski”, 1999, nr 2.

społeczeństwa wobec spraw morskich oraz jego podatności na inne formy promowania morza jak np. działalność popularyzatorska. Turystyka to również kontakt społeczności ośrodków nadmorskich ze społecznościami innych regionów i krajów, co sprzyja samoidentyfikacji i integracji tych społeczności wokół własnego ośrodka.

Potrzeba ciągłości tak rozumianej polityki morskiej sprawia, że duże znaczenie dla osiągnięcia jej sukcesu ma przestrzeganie kilku stałych zasad. Po pierwsze doktryna, czyli metody i narzędzia tej polityki muszą być zgodne z odpowiednimi składnikami ogólnej polityki społeczno-gospodarczej państwa, czyli jego zasad ustrojowych. Ponadto doświadczenie wskazuje, że skuteczna polityka powinna być:

- kompleksowa;
- spójna;
- oszczędna.

Postulat kompleksowości oznacza w tym przypadku, że z orbity zainteresowań podmiotów polityki morskiej nie powinna wypaść żadna z szans tworzonych przez nadmorskie położenie kraju oraz żaden z czynników, tak zewnętrznych jak wewnętrznych, wywierających wpływ na ich wykorzystanie. Realizacja tego postulatu nie powinna być jednak traktowana jak konieczność interwencji czynników publicznych na rzecz utrzymania lub rozwoju wszystkich sektorów gospodarki, czy życia społecznego związanych z morzem. Postulat kompleksowości należy rozumieć, jako imperatyw „widzenia” przez podmioty polityki morskiej nie tyle wszystkich sektorów czy branż związanych z morzem, co wszystkich szans, jakie stwarza dostęp do morza.

Spójność polityki morskiej odnosi się do sposobu wykorzystania poszczególnych szans będących jej przedmiotem tak, aby zapobiegać lub minimalizować ewentualne konflikty między nimi.

Klasycznym przykładem takich konfliktów są konflikty ekologiczne, których rozwiązywanie staje się coraz bardziej istotne. Inny rodzaj konfliktów, z którymi musi się liczyć podmiot polityki morskiej, to konflikt między potrzebami obrony, a możliwościami działań gospodarczych. Wreszcie codzienne w życiu demokratycznych państw i społeczeństw konflikty między interesami prywatnymi czy grupowymi a interesami społecznymi. Mnogość ewentualnych konfliktów stanowi o trudnościach, jakie stwarza postulat spójności polityki morskiej, zresztą każdej polityki. Niemniej nie ma skutecznej polityki bez jego uwzględnienia.

Specyficzną cechą współczesności jest stale rosnące powiązanie działań państwa w zakresie stanowienia norm prawnych, w tym zasad sterowania

przepływami środków publicznych z rozwiązaniami przyjmowanymi przez społeczność międzynarodową. Dotyczy to już nawet wymagań, co do kwalifikacji kadr i kształtowania struktur służb państwowych.

Podsumowując można stwierdzić, że skuteczna polityka morska powinna być:

- zgodna z charakterem państwa;
- uwzględniająca fakt globalizacji spraw morskich i wymogi stawiane przez społeczność międzynarodową;
- kompleksowa;
- spójna;
- oszczędna zarówno w wydatkowaniu środków materialnych, jak i stosownych instrumentów.

Podmiotem polityki morskiej są zawsze organy władzy państwowej, tj. parlament, ogólnopaństwowe organy władzy wykonawczej, sądy i władze samorządowe. Kluczowe znaczenie dla polityki morskiej mają rada ministrów i władze samorządu terytorialnego.

Warunkiem wstępnym skuteczności każdej polityki jest zapewnienie obrony. W przypadku polityki morskiej, rozumianej jak to wyżej przedstawiono, pojęcie obrony jest szczególnie złożone. Nie można, bowiem ograniczać treści tego pojęcia wyłącznie do aspektu czysto militarnego, który obejmuje: obronę morskiej granicy państwa, ochronę żeglugi i interesów gospodarczych na polskich obszarach morskich oraz obronę wybrzeża. Ujmując rzecz kompleksowo obronność na morzu, powinna obejmować:

- obronę działań ludzkich przed morzem;
- obronę morza przed działaniami ludzkimi, aby zachować jego walory dla przyszłych pokoleń;
- uniemożliwienie wykorzystywania morza dla działań przestępczych;
- obronność w znaczeniu militarnym.

Przy bliższym przyjrzeniu się problemowi łatwo dojść do wniosku, że pierwsze trzy z wymienionych aspektów obronności mają istotne i wszechstronne związki z czwartym. Innymi słowy obrona interesów kraju na morzu w sensie militarnym jest bardzo trudna, jeśli nie niemożliwa bez stałego i kompleksowego działania poza militarnego. Szczególną rolę pod tym względem należy przypisać centralnym organom państwa, które zresztą odpowiadają za całokształt zagadnień obronności.

Obrona przed działaniem morza jest koniecznością oczywistą tak w czasie pokoju, jak i w czasie działań wojennych. Zapewnia się ją przez:

- rozpoznanie cech danego akwenu, a więc obserwację i badania hydrograficzne i meteorologiczne;
- właściwy system obserwacji akwenu oraz oznakowanie nawigacyjne;
- sprawny system ratownictwa życia na morzu;
- dostosowaną do warunków i uwzględniającą czynnik ekonomiczny ochronę brzegu morskiego.

Eliminacja zagrożeń dla środowiska morskiego płynących z lądu stanowi fragment ogółu działań na rzecz ochrony środowiska kraju. Dokonuje się, zatem tymi samymi metodami, tj. przez budowę wszelkiego rodzaju zakładów oczyszczania i utylizacji oraz przez stosowanie niezbędnych zabezpieczeń dla czystości procesów technologicznych.

Zwalczanie przestępczości na morzu to przede wszystkim ochrona granicy morskiej przed przemytem dóbr i ludzi, zwalczanie kłusownictwa oraz nielegalnej penetracji dna morskiego i wraków, są zadaniami o charakterze policyjnym, choć na niektórych akwenach występują zagrożenia wymagające wręcz działań militarnych – piractwo, terroryzm. Zwłaszcza to ostatnie zagrożenie staje się we współczesnym świecie coraz poważniejsze, szczególnie w rejonach napięć i kryzysów politycznych. Przedstawiona wyżej lista zadań podmiotu polityki morskiej, związanych z poza militarnymi aspektami obronności na morzu, wskazuje wyraźnie na ściśle ich powiązanie z problemem obrony w aspekcie militarnym⁶. W wymiarze rzeczowym powiązania te można wyrazić, jako konieczność posiadania:

- systemu badania morza;
- systemu obserwacji i nadzoru obszarów morskich będących strefą odpowiedzialności państw, czyli obszarów morskich państwa;
- właściwego zestawu sił i środków dla reagowania na pojawienie się zagrożenia,

a zwłaszcza:

- środków ratowania życia na morzu;
- środków zwalczania skażeń środowiska morskiego;
- środków obrony przed przestępczością.

Wszystkie wymienione systemy i zespoły środków są niezbędne zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie wojny. Dotyczy to zwłaszcza akwenów przybrzeżnych i wód zamkniętych takich jak Bałtyk. Zapewnienie obronności na morzu jest, jak wspomniano, warunkiem skuteczności polityki morskiej. Jest też jednym z ważnych składników tej polityki. Tym samym do

⁶ P. Mickiewicz, *Rola Marynarki Wojennej w realizacji polityki bezpieczeństwa państwa*, „Przegląd Morski”, 2002, nr 12, s. 31-39.

zadania tego odnoszą się wszystkie instrumenty tej polityki oraz sformułowane wobec niej postulaty.

Polityka morska to ogół zadań władz publicznych mających na celu wykorzystanie wszystkich szans, jakie stwarza nadmorskie położenie kraju. Centralnym podmiotem polityki morskiej jest rząd. Rosnącego znaczenia nabierają również organy samorządu terytorialnego, zwłaszcza szczebla gminnego. W swych działaniach podmioty te winny kierować się zasadami: kompleksowości, spójności i oszczędności. Wykorzystywany w kreowaniu polityki morskiej zestaw instrumentów obejmuje instrumenty prawne, organizacyjne i ekonomiczno-finansowe.

Zakres ich stosowania oraz formy w coraz większym stopniu określają konwencje międzynarodowe oraz struktury Unii Europejskiej i NATO⁷. To właśnie organizacje międzynarodowe niezależnie od tego, czy są postrzegane jako podmioty polityczno-prawne (rządowe i pozarządowe) czy polityczne (transnarodowe), a nawet apolityczne, są ważnym elementem współczesnego środowiska międzynarodowego, wielokierunkowo oddziaływującym na państwa ich politykę zewnętrzną i wewnętrzną. To właśnie w systemie międzynarodowym możemy zaobserwować jedną z największych zmian z jaką mieliśmy do czynienia we współczesnych stosunkach międzynarodowych nazwaną multilateralizmem. Termin ten odnosi się zarówno do liczby uczestników stosunków międzynarodowych (wielostronność) jak i wyraża skalę, zasięg, charakter oraz dynamikę powiązań międzynarodowych. Multilateralizm określany bywa jako formalny mechanizm współpracy i koordynacji stosunków między trzema lub większą liczbą państw przy poszanowaniu ogólnie akceptowanych zasad. W związku z tym multilateralizm symbolizuje współpracę między trzema lub większą ilością aktorów, która może obejmować szerokie spectrum problemów albo ich bardzo ograniczony wymiar. Owa współpraca może być rozwijana w strukturach międzynarodowych (o różnym stopniu ich zorganizowania). Multilateralizm występuje między podmiotami stosunków międzynarodowych akceptującymi określone normy, zasady lub wspólne mechanizmy procedur decyzyjnych. Tak postrzegany jest przejawem kooperatywnych zachowań uczestników stosunków międzynarodowych w poliarchicznym i policentrycznym środowisku międzynarodowym.

Multilateralizm rozumiany jest jako instytucje i obszary w sferze porządku międzynarodowego, regionalnego i subregionalnego, w których

⁷ P. Storeńczak, *Parlament Europejski a kwestie morskie. Bezpieczeństwo w pakiecie*, „Nasze Morze”, 2007, nr 5, s. 35-37.

współdziałają liczne państwa i inni aktorzy stosunków międzynarodowych, prowadząc dialog polityczny, uzgadniając dążenia, współpracując i artykułując wspólne stanowisko w odniesieniu do wspólnych problemów⁸. Wiemy, że państwa znajdujące się nad określonymi akwenami współpracują ze sobą naturalnie, spontanicznie. Współpraca akwenowa stała się bowiem paradygmatem współczesnej cywilizacji dla państw nazwijmy je brzegowych. Możemy więc mówić nawet o czymś co nazwano determinizmem akwenowym dla państw. Oczywiście pojęcie akwen, akwenowy jest nieprecyzyjne, ponieważ nazbyt szeroko i ogólnie określa swój desygnat i nie wskazuje na prawdziwy charakter działań podmiotów na danym terenie. Należy więc postawić pytanie: dlaczego akweny powodują wzrost integryzmu regionalnego, co czyni je takimi szczególnymi na arenie międzynarodowej.

Podstawowe zadanie rządu polega na właściwym rozpoznaniu i uwzględnieniu uwarunkowań realizacji polityki morskiej, czyli szeroko rozumianej kwestii obrony interesów państwa na morzu⁹. W dziedzinie wymiany idei, integracji społecznej oraz działalności popularyzatorskiej państwo spełnia rolę pomocniczą, a główne zadania winny być realizowane przez podmioty pozarządowe. W dziedzinie aktywności gospodarczej na morzu i wybrzeżu należy dążyć, w miarę możliwości do wykorzystania narzędzi pomocy publicznej przewidzianej przez struktury Unii Europejskiej¹⁰.

Region Morza Śródziemnego jest regionem specyficznym pod względem zróżnicowania ognisk zapalnych. Na tym obszarze występuje cała gama potencjalnych konfliktów zbrojnych o zróżnicowanym podłożu. Ogniska zapalne jakie tu się pojawiają mają swój rodowód w postaci konfliktów na tle narodowościowym i religijnym, ekonomicznym, demograficznym i są w ścisłym związku z przeróżnymi postaciami terroryzmu. Integracja państw w ramach Wspólnot Europejskich wprowadziła oprócz intensyfikacji działań na polu ekonomicznym także znaczące postępy na polu współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa. W rejonie Morza Śródziemnego ta kwestia miała szczególne znaczenie z uwagi na fakt, że jest to główne miejsce poten-

⁸ Podobny punkt widzenia został zaprezentowany w pracy pod redakcją Francisco Rojasa Araveny, *Multilateralismo. Perspectivas latinoamericanas*, Nueva Sociedad, FLACSO-Chile, Caracas 2000; oraz w pracy pod redakcją Francisco Rojasa Araveny i Paz. V. Mileta, *Diplomacia de cumbres: el multilateralismo emergente del siglo XXI*, FLACSO, Chile 1998.

⁹ Zob. również: Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów nt. *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, Bruksela dnia 10.10.2007. KOM(2007)575, s. 2-16.

¹⁰ Cz. Romanowski, *Morze według Unii*, „Nasze Morze”, 2007, nr 3, s. 22.

cialnego zagrożenia dla bezpieczeństwa Unii Europejskiej. To właśnie dzięki Unii Europejskiej współpraca w ramach Partnerstwa Eurośródziemnomorskiego oraz Unii Dla Morza Śródziemnego pozwala na efektywne realizowanie zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w regionie.

Należy zauważyć, że obecnie problem konfliktów zbrojnych i ognisk zapalnych wpływających na poziom bezpieczeństwa Europy nie zawęża się do problemów stricte militarnych, ale również, a może nawet przede wszystkim dotyczą one zabezpieczenia granic unijnych oraz szerokiej platformy współpracy w regionach narażonych na szczególne zagrożenie terroryzmem.

Partnerstwo Eurośródziemnomorskie (*Euro-Mediterranean Partnership*) zwane również procesem barcelońskim zostało zapoczątkowane w dniach 27-28 listopada 1995 w Barcelonie.

W spotkaniu tym wzięło udział 15 państw Unii Europejskiej (Austria, Belgia, Dania, Niemcy, Hiszpania, Finlandia, Grecja, Szwecja, Francja, Irlandia, Holandia, Luksemburg, Włochy, Portugalia, i Wielka Brytania) oraz 12 państw z Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu (Egipt, Izrael, Syria, Jordania, Liban, Maroko, Tunezja, Algieria, Turcja, Malta, Cypr, oraz Autonomia Palestyńska)¹¹. Zakres działania tej organizacji podzielono na trzy koszyki: partnerstwo polityczne i w zakresie bezpieczeństwa, ekonomiczne i finansowe oraz społeczne, kulturalne i humanitarne.

Po dwukrotnym, od momentu powstania tego procesu, rozszerzeniu Unii Europejskiej liczba uczestników wzrosła do 37. Cypr i Malta nie wpływają na zmianę liczebności członków, gdyż od początku brały udział we współpracy eurośródziemnomorskiej, a od 2004 stały się pełnoprawnymi uczestnikami Unii Europejskiej. Obecnie na proces barceloński składa się 27 państw europejskich i 10 południowośródziemnomorskich.

Na szczycie w Paryżu w dniach 13-14 lipca 2008 roku ustanowiono Unię dla Morza Śródziemnego (UMŚ) – wielostronne forum współpracy regionalnej, które ma wzmocnić Proces Barceloński przez realizację konkretnych projektów. Niejasności co do instytucjonalnego umocowania i finansowania oraz konflikty regionalne będą utrudniały osiągnięcie stawianych przed nią celów. Mimo to wskazane jest wykorzystanie przez Polskę możliwości stwarzanych przez UMŚ dla prowadzenia polityki wobec państw arabskich. Powstanie tego forum umacnia też tendencję do rozwoju współpracy w formatach regionalnych, a to zwiększa szansę na realizację Wschodniego Partnerstwa.

¹¹ Barcelona Declaration, http://europa.eu.int/comm/external_relations/euromed/bd.htm, 21.03.2008.

W dniu 13 lipca w Paryżu odbyło się spotkanie głów państw i szefów rządów krajów Unii Europejskiej oraz basenu śródziemnomorskiego, na którym przyjęto deklarację ustanawiającą nowe forum współpracy regionalnej „Proces Barceloński: Unia dla Morza Śródziemnego”. Paryski szczyt kończy starania Nicolasa Sarkozy’ego, który jeszcze jako kandydat na prezydenta Francji zaproponował 6 maja 2007 r. utworzenie „Unii Śródziemnomorskiej”. Pierwotne założenia przewidywały utworzenie struktury luźno związanej z UE, z odrębnymi instytucjami i mechanizmem spotkań wzorowanym na G8. Obejmować miała ona wyłącznie państwa śródziemnomorskie UE oraz pozostałe kraje regionu i służyć rozwiązywaniu problemów dotyczących migracji, energii, ochrony środowiska, nauki i polityki audiowizualnej. Ostatecznie projekt został wpisany w Proces Barceloński, a biorą w nim udział wszystkie państwa członkowskie UE.

UMŚ jest skierowana do wszystkich uczestników i obserwatorów Partnerstwa Eurośródziemnomorskiego oraz Bośni i Hercegowiny, Chorwacji, Czarnogóry i Monako. Jej celem jest ożywienie Procesu Barcelońskiego. Dotychczasowy dorobek współpracy eurośródziemnomorskiej ma być wzbogacony o realizację konkretnych projektów, przyczyniających się do większej integracji regionu. W trakcie spotkania w Paryżu przyjęto sześć pierwszych, które dotyczą: oczyszczania Morza Śródziemnego, wykorzystania energii słonecznej, poprawy infrastruktury transportowej, ochrony ludności cywilnej przed katastrofami naturalnymi, utworzenia Uniwersytetu Eurośródziemnomorskiego oraz rozbudowy mechanizmów kredytowania dla małych i średnich przedsiębiorstw.

Uczestnicy zdecydowali również, że w ramach UMŚ nastąpi rozbudowa instytucji. Co dwa lata będą odbywały się spotkania na szczeblu głów państw i szefów rządów. Wprowadzono instytucję wspólnej prezydencji, sprawowanej jednocześnie przez państwo odpowiedzialne za przewodniczenie Radzie UE oraz – ze strony partnerów śródziemnomorskich – przez kraj wybrany w drodze konsensu na okres dwóch lat (obecnie Egipt). Podjęto także decyzję o utworzeniu dwóch instytucji pomocniczych: sekretariatu zajmującego się przygotowaniem propozycji projektów oraz stałego komitetu wspólnego, odpowiedzialnego za wspieranie wspólnej prezydencji w przygotowywaniu spotkań na najwyższym szczeblu.

Jako „projekt projektów” UMŚ konkretyzuje i instytucjonalizuje współpracę w regionie. Może to mieć duże znaczenie gospodarcze i polityczne pod warunkiem, że projekty przyczynią się do rozwoju gospodarczego regionu i staną się rzeczywistą podstawą wspólnych działań. Jest to szczególnie ważne z punktu widzenia państw spoza UE, które poprzez udział

w pracach instytucji oraz w projektach powinny zająć pozycję równorzędnych partnerów współtworzących wszystkie przedsięwzięcia.

Podstawowym problemem jest instytucjonalna relacja między UMŚ a Partnerstwem Eurośródziemnomorskim. Adresatami pierwszej inicjatywy są bowiem także państwa nie będące członkami Partnerstwa. W związku z powstaniem Unii, określenia Proces Barceloński i Partnerstwo Eurośródziemnomorskie nie mogą być już dłużej traktowane jako synonimy. W czasie paryskiego spotkania nie udało się do końca wyjaśnić tej kwestii, a jej rozwiązanie odsunięto do spotkania ministrów spraw zagranicznych w listopadzie 2008 r. UMŚ stanie się prawdopodobnie „parasolem” umożliwiającym skupienie różnych inicjatyw w regionie oraz porządkującym istniejącą strukturę.

Region Morza Bałtyckiego jest regionem, gdzie historia wzajemnej współpracy jest równie długa jak historia sąsiedzkich podbojów. Region ten leży na skrzyżowaniu szlaków wiodących z dalekiej północy na południe i ze wschodu na zachód, tworząc chłonny rynek i stanowiąc duży potencjał i stanowi odzwierciedlenie obecnej Unii pod względem wielkości państw, ich kondycji ekonomicznej, wzajemnych relacji jak i stosunków z sąsiadami. Ponadto poprzez rozszerzenie w 2004 roku ciężar Unii został przeniesiony bardziej na północny-wschód, w stronę Bałtyku, co dodatkowo podniosło jego znaczenie. Region ten stanowi obecnie jedną trzecią Unii – pod względem ilości reprezentantów w ciałach unijnych czy też PKB. Przez wiele osób uważany jest on za region modelowy pod wieloma względami – wypracowania form pokojowej współpracy, wysiłków na rzecz ochrony środowiska czy wspólnych przedsięwzięć¹².

Współpraca w regionie Morza Bałtyckiego wzmocniła się po I wojnie światowej, co wiązało się z kryzysem ekonomicznym w latach 30-tych oraz wyzwoleniem się Finlandii, Litwy, Łotwy, Estonii i polskich ziem zaboru rosyjskiego spod niewoli carskiej Rosji. Niemcy straciły część Pomorza Gdańskiego a Litwie przydzielono obwód Kłajpedy.

Po II wojnie światowej rozwijająca się współpraca regionalna stała się rzeczą naturalną¹³.

Obserwowane na obszarze Europy procesy integracyjne w coraz większym stopniu przebiegają w sposób wielopłaszczyznowy. Procesy te toczą się obecnie na szczeblu ponadpaństwowym, międzyrządowym, ale

¹² W. Toczyski, *Przestrzeń bałtycka i region gdański*, „Przegląd Polityczny”, 1998, nr 37/38, s. 102.

¹³ D. Rossa-Kilian, *Region Morza Bałtyckiego obszarem rozwoju i współpracy, w świetle dokumentów*, Toruń 2006, s. 7-11.

również regionalnym i lokalnym. Szczególną rolę przypisuje się regionom przygranicznym i podejmowanej na ich obszarach współpracy transgranicznej. Stosunki transgraniczne postrzegane są jako istotny element ogólnoeuropejskich procesów integracyjnych. We władzach Unii, jak i wśród władz poszczególnych państw członkowskich umacnia się świadomość włączenia interesów oraz podmiotów regionalnych i lokalnych do procesów europejskiej współpracy, wymiany i integracji.

Od roku 1989 Morze Bałtyckie stało się tzw. wewnętrznym morzem europejskim. Obecnie do Unii Europejskiej należy osiem państw położonych nad jego brzegiem. Pozostałe kraje związane są z Unią Europejską poprzez Europejski Obszar Gospodarczy, porozumienia europejskie oraz porozumienia partnerskie. Unia Europejska uważa współpracę bałtycką za ważny element w procesie budowania bezpieczeństwa i stabilności w Europie.

W czasie szczytu Unii w Wiedniu, w grudniu 1998 roku, inicjatywa „wymiaru północnego” została włączona do oficjalnego programu Unii Europejskiej. W maju 1999 r. zatwierdzone zostały zasady i wytyczne do realizacji inicjatywy (Konkluzje z 31 maja 1999 r.), przy czym współpracą objęto kolejne dziedziny: zdrowie, administrację publiczną, edukację, badania, szkolenia i rozwój zasobów ludzkich, handel, inwestycje i inne¹⁴.

Program obejmował wiele kwestii, które wcześniej poruszała Inicjatywa Bałtycka oraz poszerzał ich zakres: znalazły się tu współpraca policyjna, rozwój biznesu, energetyka, bezpieczeństwo nuklearne czy zrównoważony rozwój obejmujący takie dziedziny jak przemysł, edukacja, turystyka, rolnictwo, itd.

Wymiar Północny powstał z myślą o tym regionie i jego problemach, takich jak: kwestie klimatyczne, długie dystanse, duże dysproporcje ekonomiczne, ochrona środowiska, a w szczególności ochrona wód i składowanie odpadów radioaktywnych, transport. W swoich założeniach WP miał promować bezpieczeństwo i stabilność regionalną, pomagać w budowaniu bezpiecznego, czystego i dostępnego otoczenia oraz miał zapobiegać budowaniu nowych podziałów (etnicznych, ekonomicznych). Wraz z rozszerzeniem Unii w 2004 roku rola tego programu wzrosła, gdyż zmieniły się granice Unii i uzyskała ona większy kontakt z Rosją. Kwestie większych interakcji z Rosją zakładał drugi Plan Działania WP opracowany na lata 2004-2006. Wdrażaniem jak i opracowywaniem planu WP zajęła się RPMB.

Unia Europejska uznała, iż taka forma współpracy regionalnej jest bardzo efektywna, przynosi konkretne rezultaty i ma szczególne znaczenie

¹⁴ http://www.eu.int/comm/external_relations/north_dim/index.htm, 21.03.2008.

dla budowania wzajemnych dobrosąsiedzkich relacji w regionie¹⁵. Toczy się dyskusja nad przyszłością WP, a ostatnie spotkanie na temat kontynuacji WP po 2006 roku miało miejsce w Brukseli, pod koniec 2005 roku. W spotkaniu wzięli udział Ministrowie Spraw Zagranicznych UE, Federacji Rosyjskiej, Norwegii, Islandii oraz przedstawiciele Dyrektoriatu Generalnego ds. Stosunków Zewnętrznych (RPMB uczestniczyła jako obserwator). Już po raz drugi dostrzeżono wysiłki i wkład podmiotów regionalnych w budowanie i realizację WP oraz poproszono RPMB o przygotowanie, w oparciu o konsultacje z partnerami strategicznymi, specjalnymi przedstawicielami i grupami roboczymi, uwag do przyszłego planu działania, dotyczącego perspektywy po 2006 roku.

Wymiar Północny jest wspólnym przedsięwzięciem Komisji i państw członkowskich, jest unijną inicjatywą, której sukces w dużej mierze zależy od zaangażowanych aktorów regionalnych na wszystkich szczeblach i we wszystkich sektorach. WP zapewnia ramy działania i synergii działań podejmowanych przez wszystkich uczestników procesu. Jak dotąd najważniejszymi organizacjami biorącymi udział w przygotowaniach WP były RPMB (CBSS), Euro-Arktyczna Rada regionu Barentsa (BEAC), Rada Arktyczna (AC) oraz Nordycka Rada Ministrów (NCM). Uznaje się, że również Euroregiony odgrywają ważną rolę w tym procesie. Instytucjami finansującymi program są UE (programy Interreg IIIB oraz Tacis), Europejski Bank Rozbudowy i Rozwoju (EBRD), Europejski Bank Inwestycyjny (EIB), Nordycki Bank Inwestycyjny (NIB), Nordycka Środowiskowa Korporacja Finansowa (NEFCO) oraz Nordycki Fundusz Projektowy (NOPEF).

Ostatnie lata pokazały, że region Morza Kaspijskiego oraz Azji Centralnej odgrywa coraz większą rolę nie tylko ze względu na swoje bogactwa naturalne, ale również dlatego, że jest ono centrum handlu narkotykami oraz źródłem ekstremizmu i terroryzmu religijnego. Większość opracowań poświęconych państwowi postsowieckim w Azji Centralnej skupia się na roli takich potęg jak Stany Zjednoczone, Rosja oraz Chiny. W konsekwencji poświęca się w nich stosunkowo mało uwagi państwom europejskim. Europejscy eksperci w latach 90. ubiegłego wieku argumentowali, że państwa regionu Morza Kaspijskiego i Azji Centralnej powinny być umieszczone w obrębie zainteresowań państw natowskich – jako strefa umożliwiająca realizację celów *Traktatu Północnoatlantyckiego*¹⁶ i założeń *Koncepcji Nowej*

¹⁵ Wstęp do Second Northern Dimension Action Plan, http://www.europa.eu.int/comm/external_relations/north_dim/doc/index.htm, 21.03.2008.

¹⁶ <http://www.nato.int/docu/other/pl/treaty-pl.htm>, 21.03.2008.

*Strategii NATO*¹⁷ z 1991 roku. Te dwa dokumenty traktują państwa regionu jako strefę konfliktu południowych krańców bloku natowskiego. Z perspektywy strategicznej państwa te są istotne dla bezpieczeństwa sojuszu, co wyraźnie widać w dokumentach i dyrektywach NATO. Region Morza Kaspijskiego ciągle potrzebuje aktywnej współpracy z Unią Europejską, jednakże niesie to wysoki poziom ryzyka, że UE zaangażuje się w regionalne konflikty. Należy sobie uświadomić, że jeśli region ten zostanie uznany jako obszar znajdujący się w granicach zainteresowania UE, to nuklearne państwa Indie i Pakistan staną się geostrategicznymi sąsiadami UE. To z kolei rodzi nowe pytanie: jak UE określi swoją politykę względem programów nuklearnych tych państw – programów, które zostały wcześniej potępione?

Najbliższa przyszłość ma przynieść pytanie związane ze stworzeniem wspólnego rynku UE i regionu Morza Śródziemnomorskiego. Jednocześnie Europa musi się przygotować do bardziej aktywnej obecności w Afryce, która jako część regionu Morza Śródziemnomorskiego staje się południową ścianą UE. Europa musi zaproponować światu islamskiemu perspektywę współpracy, która będzie sprzyjać spokojnej i zrównoważonej współpracy kultur europejskiej i muzułmańskiej. Wraz z rozszerzaniem się politycznej ekspansji UE, Europa musi rozwiązać kwestie związane z jej kontaktami z regionalnymi organizacjami, takimi jak: *Organizacja Jedności Afrykańskiej* (OJA), *Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej* (ASEAN) oraz państwami regionu Pacyfiku. Wspólnie powinni oni opracować zasady globalnej współpracy. Punktem wyjścia dotyczącego współpracy w regionie była decyzja Komisji Europejskiej o rozpoczęciu prac nad europejską polityką bezpieczeństwa energetycznego. Decyzja ta miała istotne znaczenie dla polityki w regionie Morza Kaspijskiego.

W celu realizacji strategii UE, Komisja Europejska przedstawiła do rozpatrzenia kilka kwestii¹⁸:

- poparcie niezależności i jedności terytorialnej państw regionu;
- współpraca z demokratycznymi instytucjami i wzmocnienie polityki praw człowieka, jako podstawy dla rozwoju bezpieczeństwa i pokoju;
- zmniejszenie zagrożenia potencjalnego konfliktu poprzez pomoc w politycznych i ekonomicznych reform oraz poprzez wywieranie wpływu na zagranicznych inwestorów i partnerów ekonomicznych;

¹⁷ <http://www.nato.int/docu/basicxt/b911108a.htm>, 21.03.2008.

¹⁸ M. Laumulin, *Central Asia and the European Union*, [w:] B. Rumer (red.) *Central Asia: A gathering storm?*, M. E. Sharp, New York 2002, s. 208-213.

- poparcie dla procesów ekonomicznych w regionie, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska;
- aktywna współpraca w kwestiach związanych z przygotowaniem inwestycji w zakresie sektora energetycznego, wydobywczego i budownictwa rurociągów;
- wzmocnienie własnej obecności w regionie poprzez zwiększenie politycznego dialogu.

Jednak propozycje te nie uzyskały poparcia ze strony Rady UE w takiej formie, jaka była rekomendowana przez Komisję. Planowała ona bowiem wzmocnienie obecności w regionie poprzez wykorzystanie inwestycji głównie w sektorze energetycznym, który jest najbardziej istotnym czynnikiem w opracowywaniu szlaków przyszłych rurociągów. Decyzje te opierały się głównie na korzyściach ekonomicznych.

Począwszy od grudnia 1991 roku, głównym instrumentem we wprowadzaniu europejskiej strategii w regionie było *Porozumienie o Partnerstwie i Współpracy*, które UE podpisała ze wszystkimi republikami byłego Związku Radzieckiego. Porozumienia te nie ułatwiły jednak w takim stopniu, jak oczekiwano, nawiązania współpracy z państwami WNP. Jednym z głównych problemów było łamanie praw człowieka¹⁹.

Innymi istotnymi elementami europejskiej polityki w regionie były program TACIS (*Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States*)²⁰ oraz inicjatywa TRACECA (*Transport – Corridor – Europe – Caucasus – Central Asia*)²¹ oraz pozostałe programy europejskie, związane z transportem i rozwojem komunikacji na Ukrainie, Mołdowie, Kaukazie i w Azji Centralnej. Wszystkie te projekty w swojej perspektywie zakładają sieci komunikacyjnej i transportowej w regionie.

Jednak główną przyczyną europejskich niepowodzeń był brak konsekwentnej strategii politycznej. Poza tym różne aspekty strategicznej obecności w regionie Morza Kaspijskiego były odkładane z kilku powodów. Przede wszystkim Komisja Europejska nie posiadała określonego punktu widzenia, dotyczącego przyszłości dostaw energetycznych i ich powiązań z problemami bezpieczeństwa i ekologii. Po drugie, narodowe interesy poszczególnych państw ciągle górowały nad interesami Europy, podczas gdy kwestie związane z przemysłem naftowym i gazowym powinny dominować nad potrzebami

¹⁹ http://ec.europa.eu/external_relations/russia/russia_docs/protocol_0404.htm, 20.03.2008.

²⁰ http://ec.europa.eu/external_relations/ceeca/tacis/, 19.03.2008.

²¹ <http://www.traceca-org.org/default.php>, 19.03.2008.

poszczególnych państw. Po trzecie, UE skupiała się głównie na logice relacji rynkowych oraz korzyściach ekonomicznych. Jednakże, takie podejście było niezwykle problematyczne, nie dało bowiem rzeczywistej oceny poziomu rezerw surowców w basenie Morza Kaspijskiego, wysokich kosztów inwestycji, wolnego tempa przeprowadzania transformacji w państwach regionu, dużego niebezpieczeństwa wybuchu konfliktów i poziomu przyszłego zapotrzebowania na surowce w Europie²².

Z politycznej perspektywy, UE powinna była kłaść nacisk na uniknięcie stworzenia jakiegokolwiek antyrosyjskiej koalicji w regionie. W rzeczywistości powinna była rozpatrywać swoją obecność w regionie przy bliskiej współpracy z Federacją Rosyjską. Zgodnie z przewidywaniami ekspertów, interesy Unii Europejskiej nie ograniczały się tylko do regionów Mórz Kaspijskiego, czy też Czarnego, lecz obejmowały cały Wschód. Tylko bowiem w ten sposób Europa będzie mogła oddziaływać na konflikty na Kaukazie i Azji Centralnej²³.

Polityka morska Unii Europejskiej opiera się na realizacji pięciu podstawowych celów są to: maksymalizacja zrównoważonego wykorzystania mórz i oceanów, tworzenie bazy wiedzy i innowacji dla polityki morskiej, zapewnienie najwyższej jakości życia w regionach przybrzeżnych, promowanie wiodącej roli Europy w zakresie międzynarodowej gospodarki morskiej oraz popularyzacja morskiego charakteru Europy. Unia Europejska posiada wszystkie dostępne środki, aby te politykę mądrze i sprawnie prowadzić, jednak dopiero czas okaże, czy uda się wykorzystać potencjał drzemący w morzach i oceanach Europy.

Podstawowe założenia oraz plany rozwoju polityki morskiej dla Europy są niezwykle ambitne i dobrze opracowane. Największym jednak wyzwaniem stojącym przed krajami Unii jest wypracowanie skutecznych i efektywnych instrumentów do ich osiągnięcia. Zarówno zrównoważony rozwój, jak wsparcie dla badań naukowych i projektom promującym regiony nadmorskie Unii są bardzo ważne, jednak tak jak w przypadku każdej innej unijnej polityki potrzebna jest jednomyślność oraz poparcie udzielane wdrażanym programów przez instytucje Wspólnotowe. Pomysły Komisji na utworzenie europejskiego transportu morskiego bez barier oraz w zwiększeniu

²² T. W. Simons jr, *The United States, Asian security and Central Asia before and after September 11*, [w:] E. Van Wie Davis, R. Azizian (red.) *Islam, oil and geopolitics. Central Asia after September 11*, Rowman & Littlefield Publishers, London 2007, s. 271-286.

²³ D. Kolbaja, *Geopolityka i geostrategia Rosji wobec republik poradzieckich. Kaukaz i Azja Środkowa*, [w:] A. Stepień-Kuczyńska, J. Adamowski (red.), *Szkice o Rosji*, Instytut Dziennikarstwa Uniwersytetu Warszawskiego, Łódź-Warszawa 2000, s. 63-70.

bezpieczeństwa ruchu morskiego, jeśli zostaną sukcesywnie wprowadzane w życie i udoskonalane dzięki współpracy zainteresowanych podmiotów, mogą sprawić, że Unia Europejska w przyszłości będzie dysponować jednym z najlepiej prosperujących systemów morskich na świecie.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Aravena F. R., *Multilateralismo. Perspectivas latinoamericanas*, Nueva Sociedad, FLACSO-Chile, Caracas 2000.
- [2] Aravena F. R., Paz. V. Mileta, *Diplomacia de cumbres: el multilateralismo emergente del siglo XXI*, FLACSO, Chile 1998.
- [3] http://www.europarl.europa.eu/news/public/story_page/062-4267-079-03-12-910-20070314STO04231-2007-20-03-2007/default_pl.htm
- [4] http://www.eu.int/comm/external_relations/north_dim/index.htm
- [5] http://www.europa.eu.int/comm/external_relations/north_dim/doc/index.htm
- [6] <http://www.nato.int/docu/other/pl/treaty-pl.htm>.
- [7] <http://www.nato.int/docu/basic/b911108a.htm>
- [8] http://ec.europa.eu/external_relations/russia/russia_docs/protocol_0404.htm
- [9] http://ec.europa.eu/external_relations/ceeca/tacis/
- [10] <http://www.traceca-org.org/default.php>
- [11] http://europa.eu.int/comm/external_relations/euromed/bd.htm
- [12] Kolbaja D., *Geopolityka i geostrategia Rosji wobec republik poradczych. Kaukaz i Azja Środkowa*, [w:] A. Stepień-Kuczyńska, J. Adamowski (red.), *Szkice o Rosji*, Instytut Dziennikarstwa Uniwersytetu Warszawskiego, Łódź-Warszawa 2000.
- [13] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów nt. *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, Bruksela dnia 10.10.2007. KOM(2007)575.
- [14] Laumulin M., *Central Asia and the European Union*, [w:] B. Rumer (red.) *Central Asia: A gathering storm?*, M. E. Sharp, New York 2002.
- [15] Luks K., *Morze oknem na świat*, Warszawa 1978.

- [16] Mickiewicz P., *Rola Marynarki Wojennej w realizacji polityki bezpieczeństwa państwa*, „Przegląd Morski”, 2002, nr 12.
- [17] Mironiuk A., Kubiak K., *Zagrożenie portów morskich niekonwencjonalnymi działaniami terrorystycznymi*, „Przegląd Morski”, 1999, nr 2.
- [18] Romanowski Cz., *Morze według Unii*, „Nasze Morze”, 2007, nr 3.
- [19] Rossa-Kilian D., *Region Morza Bałtyckiego Obszarem Rozwoju i Współpracy, w świetle dokumentów*, Toruń 2006.
- [20] Simons T. W. jr, *The United States, Asian security and Central Asia before and after September 11*, [w:] E. Van Wie Davis, R. Azizian (red.), *Islam, oil and geopolitics. Central Asia after September 11*, Rowman & Littlefield Publishers, London 2007.
- [21] Szwanowski S., *Węzłowe problemy rozwoju portów morskich*, Gdańsk 2000.
- [22] Storeńczak P., *Parlament Europejski a kwestie morskie. Bezpieczeństwo w pakiecie*, „Nasze Morze”, 2007, nr 5.
- [23] Toczyński W., *Przestrzeń bałtycka i region gdański*, „Przegląd Polityczny”, 1998, nr 37/38.
- [24] Waldziński D., *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*, Gdańsk 1999.

AQUANAL MULTILATERALISM IN EUROPEAN UNION POLICY

ABSTRACT

A characteristic feature of the emerging system of security in Europe became multilateralism, which in the security sphere is the resultant of many, often contradictory, trends. It is the main method of organizing by the safety, consisting of participation in alliances and cooperation programmes. The article presents the concept of multilateral cooperation of the European Union on its marine areas, stressing the role and tasks of this Organization on selected sea zones.

Key words:

aquanal policy, multilateralism, European Union.