

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΜΣ «ΝΑΥΤΙΛΙΑ»  
15<sup>ος</sup> ΚΥΚΛΟΣ



***«ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ, ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΚΑΙ  
ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ  
ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΟΜΑΛΥΝΣΗΣ ΣΤΟ  
ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ  
ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ»***

Φοιτητής: Φίλιππος Τριανταφυλλίδης

A.M.: MN15099

Πειραιάς,  
Νοέμβριος 2017

## Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου

## Τριμελής Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Αναπληρωτής Καθηγητής, κ. Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων)

-Καθηγητής, κ. Γεώργιος Βλάχος

-Καθηγητής, κ. Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## Ευχαριστίες-Αφιερώσεις

Θέλω, ξεκινώντας τις ευχαριστίες μου, να ευχαριστήσω από τα βάθη της καρδιάς μου, τους γονείς μου, Διονύσιο και Ευδοκία, και την αδερφή μου, Ιωάννα, για την στήριξή τους, την αγάπη τους και την συνεισφορά τους στο ταξίδι μου ως εδώ. Η εργασία αυτή αφιερώνεται στους τρεις τους. Στον πατέρα μου γιατί ήταν αυτός που με τις ιστορίες του από τα ταξίδια του, με ενέπνευσε να αγαπήσω την ναυτιλία και με στηρίζει σε κάθε βήμα μου. Στην μητέρα μου, γιατί, εκτός του ότι με στηρίζει και με παροτρύνει σε κάθε μου βήμα, μου έδειξε την σημασία της εκπαίδευσης και της μόρφωσης από μικρό. Στην αδερφή μου, γιατί πάντα ήταν ο άνθρωπος στον οποίο ήθελα να μοιάσω μεγαλώνοντας, πετυχαίνοντας αυτά που πετύχαινε.

Η διπλωματική αυτή εργασία, αποτελεί προϊόν 7 χρόνων σπουδών στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, ουσιαστικά, συνδυάζοντας τις προπτυχιακές μου σπουδές (Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών) με τις μεταπτυχιακές σε ιδανικό βαθμό.

Σε αυτό οφείλω να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ.Γεώργιο Σαμιώτη, ο οποίος από τον Νοέμβριο του 2016 που τον προσέγγισα για εκπόνηση διπλωματικής εργασίας υπό την επίβλεψή του, εξηγώντας του την ιδέα μου να ασχοληθώ με ένα θέμα που θα μπορούσε να καλύψει και το διεθνολογικό μου υπόβαθρο, αλλά και την μεταπτυχιακή εξειδίκευση στα ναυτιλιακά, ήταν εξαιρετικά συνεργάσιμος και με καθοδήγησε υποδειγματικά στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Οφείλω να ευχαριστήσω θερμά τους καθηγητές κύριο Γ. Βλάχο και Σωτ. Θεοδωρόπουλο, μέλη της τριμελούς επιτροπής, για την καθοδήγηση και τις διδαχές τους σε όλο τον κύκλο του μεταπτυχιακού προγράμματος, που με οδήγησαν στην καλύτερη γνώση των ναυτιλιακών ζητημάτων και εκπόνηση της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Μεγάλο ευχαριστώ σε όλους μου τους φίλους για την αγάπη τους και την συμπαράστασή τους, και ειδική μνεία στην Άρτεμη, την Ιωάννα-Ευγενία, την Νάντια, τον Γιώργο, τον Σπύρο και τον Άγγελο-Γρηγόριο που είναι πάντα εκεί για εμένα και με στήριξαν σε κάθε σημείο του ταξιδιού.

## Περίληψη

Η διπλωματική εργασία με τίτλο «Διεθνής Ανταγωνισμός, Ναυσιπλοΐα και Διεκδικήσεις στη Νότια Σινική Θάλασσα και οι προοπτικές εξομάλυνσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και της διεθνούς νομολογίας.» στοχεύει στην εκ βάθους ανάλυση του ζητήματος των διεκδικήσεων στη Νότια Σινική Θάλασσα.

Ο λόγος που το θέμα αυτό είναι άξιο να αναλυθεί εκ βάθους, είναι πως η περιοχή αυτή αποτελεί κύριο θέμα συζήτησης τόσο για τις εμπλεκόμενες χώρες όσο και για τη διεθνή κοινότητα. Το ζήτημα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, αλιείας, και των διεκδικήσεων προς τα νησιά της περιοχής, καθώς και οι επιπτώσεις που μπορεί να φέρει η συνέχιση ή και η κορύφωση της διένεξης θα είναι το κύριο θέμα της διπλωματικής.

Επιπλέον, ως στόχος της εργασίας ορίζεται η κωδικοποίηση των αξιώσεων κάθε εμπλεκόμενης χώρας και η ανάλυση, υπό το πρίσμα του Δικαίου της Θάλασσας και της διεθνούς νομολογίας, των προοπτικών εξομάλυνσης του ζητήματος στην περιοχή αυτή.

Περαιτέρω, ειδική μνεία θα γίνει στην σημασία της περιοχής για τις εμπλεκόμενες χώρες, αλλά και διεθνώς, λόγω των ορυκτών πλούτων που βρίσκονται σε αυτή, καθώς και μια πρόβλεψη για την γεωπολιτική επίπτωση του ζητήματος αυτού, τόσο στην περιοχή, όσο και στη διεθνή κοινότητα.

Λέξεις Κλειδιά: Νότια, Σινική, Θάλασσα, Κίνα, Διεκδικήσεις, UNCLOS, Διεθνές Δίκαιο

## **Abstract**

This dissertation, titled “The South China Sea Dispute: International Competition, Seafaring and Claims. The Prospect of Normalization on the Area, Under the Scope of International Maritime Law and International Jurisprudence” is to analyze the issue of the dispute in the South China Sea and the disputes of the claimant countries.

What makes this issue worth of analysis is that this issue has an impact not only to the countries having the territorial disputes, but also to the International Community as a whole. The issue of Safe Seafaring and Fishing in the Area, as well as the claims for the islands in the area, will be the main core of this dissertation.

The aim is to mention all the issues concerning the subject, while mentioning every claim that the countries involved have on the area. Main objective in this analysis is to preview the Law of the Sea and its main points that will assist in resolving the tension.

Furthermore, a special reference to the reasons why this area is valuable to the claimant countries will be made, mainly focusing on the oil and natural gas resources under the South China Sea, the rich fishery area and the geopolitical consequences resolving the issue will have, both in this region and in the International Community.

Keywords: South China Sea, Dispute, UNCLOS, International Law, Law of the Sea

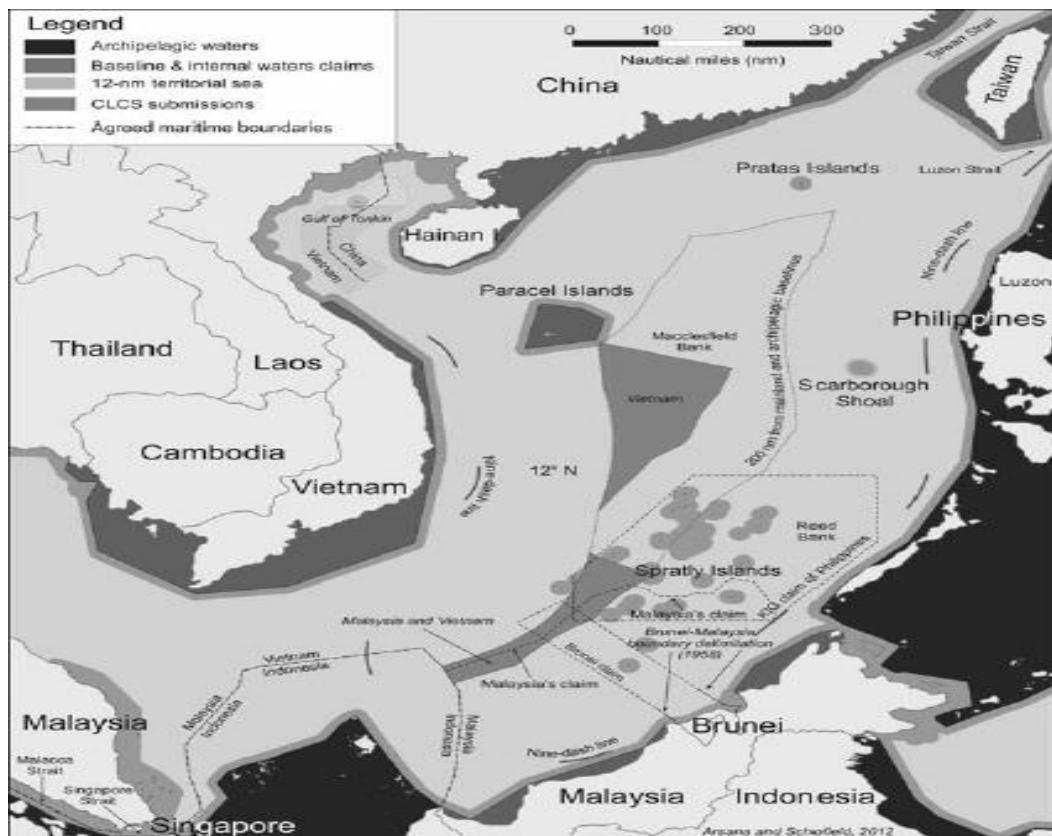
## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:</b>	
<b>Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΣΙΝΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ</b>	<b>1</b>
<b>1.1. ΟΡΙΣΜΟΙ</b>	<b>2</b>
<b>1.2. Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ SPRATLY ΚΑΙ PARACEL</b>	<b>6</b>
<b>1.3. ΣΥΝΟΨΗ</b>	<b>9</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:</b>	
<b>Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>11</b>
<b>2.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ</b>	<b>11</b>
2.1.1. UNCLOS και Νότια Σινική Θάλασσα	12
2.1.2. Ιστορικότητα και UNCLOS	13
2.1.3. Αλιεία στην UNCLOS	14
2.1.4. Διαχείριση Άβιων Πόρων Σύμφωνα με UNCLOS	16
<b>2.2. Ο ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ (ASEAN)</b>	<b>18</b>
<b>2.3. ΣΥΝΟΨΗ</b>	<b>18</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:</b>	
<b>Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΣΙΝΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ</b>	<b>19</b>
<b>3.1. Η ΑΛΙΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>23</b>
<b>3.2. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>25</b>
<b>3.3. ΣΥΝΟΨΗ</b>	<b>28</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:</b>	
<b>ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</b>	<b>29</b>
4.1. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	29
4.2. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΑΪΒΑΝ	32
4.3. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΙΕΤΝΑΜ	33
4.4. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	34
4.5. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΑΛΑΙΣΙΑΣ	34
4.6. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΠΡΟΥΝΕΪ	35
4.7. ΣΥΝΟΨΗ	35
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:</b>	
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΠΑΙΚΤΕΣ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ</b>	<b>37</b>
<b>5.1. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΤΟΥ ΟΗΕ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</b>	<b>37</b>
<b>5.2. Ο ASEAN ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</b>	<b>40</b>
<b>5.3. ΟΙ ΗΠΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</b>	<b>41</b>
<b>5.4. Η ΙΑΠΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</b>	<b>42</b>
<b>5.5. ΣΥΝΟΨΗ</b>	<b>43</b>
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>45</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>48</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ</b>	<b>51</b>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΣΙΝΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Νότια Σινική Θάλασσα είναι μια ημίκλειστη θάλασσα που βρίσκεται νότια της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (από δω και πέρα Κίνα), καθώς και της Δημοκρατίας της Κίνας (από εδώ και πέρα Ταϊβάν), ανατολικά της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ (από εδώ και πέρα Βιετνάμ), δυτικά της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων (από δω και πέρα Φιλιππίνες) και βόρεια του Βασιλείου του Μπρουνέι (απο δω και πέρα Μπρουνέι) και της Μαλαισίας. Υπάρχουν διάφορα νησιά και βραχονησίδες στη θάλασσα αυτή, εκ των οποίων τα πιο σημαντικά, και συνεπώς, τα νησιά τα οποία θα μας απασχολήσουν στο θέμα των διεκδικήσεων, είναι το σύμπλεγμα νησιών Spratly και το σύμπλεγμα νησιών Paracel. (Χάρτης 1.1)



Χάρτης 1-1. Η Νότια Σινική Θάλασσα (1)

Πηγή: Huang, Jin, Billo, Andrew, “Territorial Disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters”



Τα δύο αυτά συμπλέγματα, τα Spratly και τα Paracels, βρίσκονται στη μέση της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Το σύμπλεγμα των νησιών Spratly αποτελείται από 140 νησιά και βραχονησίδες<sup>1</sup>(2). Το μεγαλύτερο νησί του συμπλέγματος Spratly, το Itu Aba, είναι υπό το καθεστώς της Ταϊβάν, το οποίο είναι και το μόνο με δικό του δίκτυο ύδρευσης, αεροδρόμιο και φρουρά. Το Βιετνάμ έχει στην κατοχή του το μεγαλύτερο αριθμό νησιών και βραχονησίδων, οι Φιλιππίνες το δεύτερο, και Κίνα, Μαλαισία και Ταϊβάν έχουν ένα αρκετά μεγάλο αριθμό νησιών και βραχονησίδων, ανάλογα.

Το σύμπλεγμα Paracel αποτελείται από ένα σύμπλεγμα 45 νησιών και βραχονησίδων, παρότι η συνολική έκτασή τους είναι μεγαλύτερη από αυτή των Spratly, με τα νησιά Woody να είναι τα μεγαλύτερα από αυτά. Παρότι διεκδικήσεις για αυτά υπάρχουν από την Κίνα, την Ταϊβάν και το Βιετνάμ, μόνο η Κίνα έχει υπό την κατοχή της τα νησιά μετά τον διωγμό των στρατευμάτων του Νοτίου Βιετνάμ, το 1974.

Τα δύο συμπλέγματα θεωρούνται εξαιρετικής σημασίας τόσο γεωστρατηγικά, όσο και εμπορικά και σε ζητήματα ενέργειας, με τα Spratly να θεωρούνται ελαφρώς σημαντικότερα από τα Paracel<sup>2</sup> (3)

Οι διεκδικήσεις των έξι προαναφερθέντων χωρών για τα συμπλέγματα των νησιών και βραχονησίδων αυτών είναι και ο κύριος λόγος της έντασης στην περιοχή, καθώς πολλές από τις χώρες αυτές είχαν ανά τα χρόνια στην κατοχή τους τα συμπλέγματα αυτά. Οι εντάσεις που έρχονται με τις διεκδικήσεις αυτές έχουν προκαλέσει αρκετές αναταραχές στην περιοχή της ανατολικής Ασίας, μια περιοχή που εδώ και αρκετά χρόνια έχει χάσει την ηρεμία της.

Στόχος της διπλωματικής αυτής είναι, στις σελίδες που θα ακολουθήσουν να αναλυθεί το ζήτημα εκ βάθους, και, κάνοντας μια ιστορική ανασκόπηση της περιοχής αλλά και αναλύοντας τις διεκδικήσεις κάθε χώρας και την διεθνή νομολογία γενικά και όσο αφορά την περιοχή, να κωδικοποιηθεί το θέμα και να γίνει προσπάθεια ανάλυσης για τη σημασία της επίλυσής του, τόσο για τη διεθνή κοινότητα, τη διεθνή ασφάλεια, αλλά και τη διεθνή ναυτιλία.

## 1.1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Προτού προχωρήσουμε, θα ήταν καλό να αναφέρουμε κάποιους ορισμούς από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας,(4) που θα χρειαστούν στη συνέχεια.

Αρχικά, ως **ημίκλειστη θάλασσα**<sup>3</sup> ορίζεται κόλπος, λεκάνη ή θάλασσα που περιβάλλεται από δύο ή περισσότερα κράτη και συνδέεται με μια άλλη θάλασσα ή τον ωκεανό, από ένα στενό άνοιγμα, ή τα χωρικά ύδατα και οι Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες (ΑΟΖ) δύο ή περισσότερων παράκτιων κρατών.

---

<sup>2</sup> Beckman, R. σελ 142-163

<sup>3</sup> UNCLOS, Μέρος 9, Άρθρο 122

Μια που έγινε αναφορά στα χωρικά ύδατα και τις Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες, ας δούμε πώς ορίζονται αυτές μέσω της UNCLOS.

Τα **χωρικά ύδατα**<sup>4</sup>, ορίζονται από κάθε κράτος σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 12 ναυτικά μίλια από την τελευταία γραμμή στεριάς του εκάστοτε κράτους.

Η **υφαλοκρηπίδα**<sup>5</sup>, οφείλει να ορίζεται από κάθε παράκτιο κράτος, περιλαμβάνει τον βυθό και το υπέδαφος των υποθαλάσσιων περιοχών που εκτείνονται πέρα από τα χωρικά του ύδατα, και η απόστασή της μπορεί να φτάσει μέχρι και τα 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης του παράκτιου αυτού κράτους από τις οποίες ορίστηκαν τα χωρικά ύδατα.

Η **Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)**<sup>6</sup> είναι μια περιοχή που πρέπει να οριστεί από το παράκτιο κράτος, όπως και η υφαλοκρηπίδα, εκτείνεται πέρα των χωρικών υδάτων του παράκτιου κράτους μέχρι και τα 200 ναυτικά μίλια, και στην οποία ισχύουν οι νόμοι του παράκτιου κράτους, και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών. Στην ΑΟΖ, το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, είτε έμβιων ή μη, των υδάτων που ευρίσκονται παραπλεύρως του θαλάσσιου πυθμένα και του υδροφόρου ορίζοντα του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους του, καθώς και όσον αφορά άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και την εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από το νερό, τα ρεύματα και τους ανέμους.

Σε περίπτωση που ένα πλοίο θέλει να περάσει από τις θαλάσσιες ζώνες ενός άλλου κράτους, χωρίς να διαταράσσει την ειρήνη και την ασφάλεια του και δεν κάνει τίποτα που να προκαλέσει διαταραχή στο παράκτιο κράτος, κάνει **ασφαλή πλεύση**<sup>7</sup>.

Ως **νησί**<sup>8</sup>, ορίζουμε οποιαδήποτε στεριά που περιβάλλεται εξ'ολοκλήρου από νερό και βρίσκεται πάνω από την στάθμη της θάλασσας κάθε στιγμή. Η διαφορά που ξεχωρίζει το νησί από τη **βραχονησίδα**<sup>9</sup>, είναι ότι σε ένα νησί οφείλουν να μπορούν να ζήσουν άνθρωποι και να έχουν ανεξάρτητη οικονομική ζωή. Επιπλέον, στην περίπτωση της βραχονησίδας, δεν ορίζεται εκ νέου ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση μας αφορά η διαφορά μεταξύ νησιού και βραχονησίδας, όπως θα δούμε παρακάτω.

Όπως στις περισσότερες περιπτώσεις που αφορούν διεκδικήσεις μεταξύ χωρών και την αναζήτηση του «ποιά πλευρά έχει δίκιο;», το ζήτημα δεν είναι τόσο απλό. Αντιθέτως είναι αρκετά πολυδιάστατο και, συνεπώς, περίπλοκο. Το ζήτημα περιπλέκεται τόσο από την ιστορία της αποικιοκρατίας στην περιοχή αλλά και από την πολυπλοκότητα του νομικού καθεστώτος των νησιών σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο.

---

<sup>4</sup> UNCLOS, Μέρος 1, Άρθρο 2

<sup>5</sup> UNCLOS, Μέρος 6, Άρθρο 76

<sup>6</sup> UNCLOS, Μέρος 5, Άρθρο 56

<sup>7</sup> UNCLOS, Section 3, Άρθρο 19

<sup>8</sup> UNCLOS, Μέρος 8, Άρθρο 121

<sup>9</sup> UNCLOS, Μέρος 8, Άρθρο 121, παράγραφος 3

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, ένας βασικός λόγος που η διαμάχη για τα δικαιώματα στην περιοχή είναι έντονη, είναι τόσο η γεωστρατηγική της σημασία, όσο και ο πλούσιος σε κοιτάσματα ορυκτός πλούτος που βρίσκεται ανεκμετάλλευτος σε αυτήν. Οι πολιτικές των χωρών, σε συνδυασμό με την απόλυτη στάση των εμπλεκόμενων χωρών, λειτούργησαν ως «λάδι στη φωτιά» στην κλιμάκωση του ζητήματος.

Προτού ξεκινήσουμε την ανάλυση των διεκδικήσεων κάθε χώρας, ας δούμε πώς φτάσαμε ως εδώ, κάνοντας μια ανασκόπηση των γεγονότων μέχρι και πριν τον 21ο αιώνα. Η ανασκόπηση αυτή θα ξεκινήσει, ορίζοντας την σημασία της Νότιας Σινικής Θάλασσας ως ναυτική οδό τόσο στην περιοχή όσο και παγκοσμίως, από την αρχαιότητα μέχρι και τον 20<sup>ο</sup> αιώνα.

Δεν υπάρχουν αρχαιολογικά ευρήματα που να αποδεικνύουν την παρουσία κινεζικών εμπορικών πλοίων στην Νότια Σινική Θάλασσα μέχρι και τον 10 αιώνα μ.Χ.<sup>10</sup>(5). Αυτό σαν γεγονός, εγείρει πολλά ερωτηματικά για την θέση της Κίνας για την διεκδίκηση των νησιών Spratly, καθώς ανέφεραν σε επίσημη ανακοίνωση του Υπουργείου Εξωτερικών (6) για την διεκδίκηση των νησιών Spratly ή Hansha όπως αναφέρονται στην Κινέζικη ιστορία.

Η Κίνα, παρόλα αυτά, επιμένει πως τα νησιά αυτά καθώς και τα Paracel, ή Xisha, (7) ανακαλύφθηκαν τον 2<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ., κατά τη διάρκεια της δυναστείας των Han, και πως τα νησιά αυτά αναφέρονται, με τις λεπτομέρειές τους, στα βιβλία των Wan Zhen και Kang Tai, ιστορικών που έζησαν την περίοδο των 3 βασιλείων στην Κίνα (220-260 μ.Χ.). (8)

Αυτό που είναι σίγουρο, είναι πως η Νότια Σινική Θάλασσα χρησιμοποιείτο ως θαλάσσιος εμπορικός δρόμος, απλά τα «νησιά» του θαλάσσιου εμπορίου δίνονται στην Κίνα τον 15<sup>ο</sup> αιώνα, αφού ο Zheng He, έπλευσε στην περιοχή για να χαρτογραφήσει το σύμπλεγμα νησιών Spratly και το Paracel, και να βρει μια ασφαλή ρότα για τα πλοία, καθώς η περιοχή, την εποχή εκείνη, θεωρούταν επικίνδυνη για τους θαλασσοπόρους και τα πλοία τους.<sup>11</sup> (8)

Ξαφνικά, όμως, στις αρχές του 15 αιώνα, ο Αυτοκράτορας της Κίνας διατάσσει την παύση της ναυπήγησης νέων πλοίων και την απαγόρευση του θαλάσσιου εμπορίου. Ο αυτοκράτορας, μέλος της Δυναστείας των Ming, αναφέρει πως αυτό θα βοηθήσει στη διατήρηση της εγχώριας ασφάλειας.<sup>12</sup> (1)

Αυτή η απόφαση δίνει την ευκαιρία στις δυτικές δυνάμεις που ήταν σε άνοδο εκείνη την περίοδο και στην διαδικασία του εμπορίου και της αποικιοποίησης να έρθουν και να πάρουν τα «σκήπτρα» στην περιοχή. Οι πρώτες εμφανίσεις των δυτικών δυνάμεων στην Νότια Σινική Θάλασσα γίνονται αντιληπτές τον 16<sup>ο</sup> αιώνα. Συγκεκριμένα, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Ισπανία και η Ολλανδία εμφανίζονται στην περιοχή, με στόχο την εδραίωσή τους σε αυτήν.

---

<sup>10</sup> Hayton B. σελ 11

<sup>11</sup> Tonnesson H. σελ 2

<sup>12</sup> Huang, J, Billo A. σελ 2

Οι Βρετανοί, με τη δημιουργία της Σιγκαπούρης ως πόλη-λιμάνι<sup>13</sup> (7), την απόκτηση του Χονγκ Κονγκ ως αποικία, όπως και την Malaya και τη βόρεια Βόρνεο<sup>14</sup> (1), οι Γάλλοι με την απόκτηση της Ινδοκίνας, οι Ισπανοί των Φιλιππίνων και οι Ολλανδοί των ανατολικών Ινδών, που πήραν από τους Πορτογάλους, πράγματι κατάφεραν την εδραίωσή τους στην ανατολική Ασία και την «μερίδα του λέοντος» στο θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής.

Στην περιοχή, διεκδικώντας μερίδιο των θαλάσσιων εμπορικών δρόμων της Νότιας Σινικής Θάλασσας, εμφανίζονται άλλες δύο μεγάλες δυνάμεις, στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η Ιαπωνία κέρδισε τον Σινο-Ιαπωνικό πόλεμο το 1895, κερδίζοντας στην συνθηκολογία ειρήνης την Ταϊβάν, αποκτώντας δίοδο στην Νότια Σινική Θάλασσα, και, ουσιαστικά, αποτρέποντας την Κίνα από το να διεκδικήσει εκ νέου τη θέση της στο θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής. (8)<sup>15</sup>

Η άλλη δύναμη που εμφανίζεται στην Νότια Σινική Θάλασσα είναι οι Η.Π.Α. το 1898, κερδίζοντας τον Ισπανοαμερικάνικο πόλεμο και λαμβάνοντας τις Φιλιππίνες ως «τρόπαιο» πολέμου. Με τον τρόπο αυτόν λοιπόν, αλλάζει η ισορροπία ισχύος στην περιοχή, με την Ισπανία να χάνει την έξοδο της στην Νότια Σινική Θάλασσα από τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία να μπαίνει γερά στο θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής. Ουσιαστικά λοιπόν, οι δυνάμεις που εκμεταλλεύονται τους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους της Νότιας Σινικής Θάλασσας λίγο πριν τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα στην περιοχή, είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Ιαπωνία, οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ολλανδία.

Η Ιαπωνία πάντως, χαίρει της παρουσίας της στον χώρο μόνο για λίγα χρόνια. Παρά τη ναυτική συμμαχία με το Ηνωμένο Βασίλειο το 1902 και την νίκη της επί του Ρωσικού στόλου το 1905,<sup>16</sup> (8) το 1920 αρχίζει να χάνει την διπλωματική της ισχύ, καθώς στα ναυτικά συνέδρια, οι 4 δυτικές δυνάμεις κρατούν τα ηνία. Όντας η μόνη Ασιατική Δύναμη στην περιοχή, έπεσε «θύμα» των διπλωματικών πιέσεων, που μείωσαν συνεχώς την επιρροή της στον χώρο.

Όλα αυτά βέβαια άλλαξαν κατά τα χρόνια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, καθώς η Ιαπωνία, μετά την συνθηκολόγηση με τη Γαλλία<sup>17</sup> (8) για την από κοινού εκμετάλλευση της Ινδοκίνας το 1941, και με τη χρήση του λιμανιού και του αεροδρομίου της περιοχής, βρήκε το πρόσφορο έδαφος που αναζητούσε, ώστε να εισβάλλει στις αποικίες του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ολλανδίας, αποκτώντας το μονοπώλιο στην εκμετάλλευση της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Αυτό το καθεστώς βέβαια, κράτησε ελάχιστα για την Ιαπωνία.

Η αποδυνάμωση της Ιαπωνίας στην περιοχή έρχεται ουσιαστικά, με την Συνθήκη του Καΐρου στις 26 Νοεμβρίου 1943, ανάμεσα στον Πρωθυπουργό του Ηνωμένου Βασιλείου, - Winston Churchill, τον Πρόεδρο των ΗΠΑ, Franklin Roosevelt και τον Κινέζο στρατηγό Chiang Kai-Shen (8) στην οποία αναφέρεται πως οι τρεις σύμμαχοι προσπαθούν να παλέψουν και να αντιμετωπίσουν την επιθετικότητα της Ιαπωνίας. Επιπλέον, καλούν την

---

<sup>13</sup> Tonnesson H. σελ 5

<sup>14</sup> Huang, J Billo A. σελ 16

<sup>15</sup> Tonnesson H. σελ 4

<sup>16</sup> Tonnesson H. σελ 6

<sup>17</sup> Tonnesson H. σελ 7

Ιαπωνία να παραδώσει στην Κίνα όσα νησιά στον Ειρηνικό ωκεανό απέκτησε με τη βία από αυτή καθώς και την Manchuria, την Formosa(η μετέπειτα Ταϊβάν) και την περιοχή Pescadores.

## **1.2. Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ SPRATLY ΚΑΙ PARACEL**

Εδώ, με αφορμή την Συνθήκη του Καΐρου, θα πρέπει, πριν συνεχίσουμε, να αναφέρουμε ένα αρκετά ενδιαφέρον στοιχείο. Καμία εκ των χωρών που έχουν τον έλεγχο στην περιοχή δεν δηλώνει κυριαρχία στα νησιά Spratly και Paracel. Αντίθετα, σε βρετανικούς χάρτες του 18<sup>ου</sup> αιώνα, τα συμπλέγματα αναφέρονται ως επικίνδυνο πέρασμα για τα πλοία.

Το 1877 έχουμε την πρώτη προσπάθεια διεκδίκησης των νησιών Spratly, από μία εκ των 5 δυνάμεων της περιοχής. Το Ηνωμένο Βασίλειο, μετά από μια αποστολή εξερεύνησης για guano σε δύο από αυτά τα νησιά, το Spratly και το Amboyna Cay, τα διεκδίκησε επίσημα ως μέρος των αποικιών που εμπίπτουν στο Βρετανικό στέμμα. Αυτή είναι και η πρώτη επίσημη, νόμιμη διεκδίκηση οποιουδήποτε κομματιού των συμπλεγμάτων Spratly και Paracel.<sup>18</sup> (8) Τα δύο αυτά νησιά παραμένουν υπό Βρετανική κυριαρχία μέχρι το 1933.

Παρότι το σύμπλεγμα των νησιών Paracel είναι πιο στρατηγικά σημαντικό για τις ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή, καθώς είναι ένας ναυτικός δρόμος που συνδέει την Σιγκαπούρη με το Χόνγκ Κόνγκ, αλλά είναι και πιο μεγάλο από το σύμπλεγμα Spratly, δεν έγιναν προσπάθειες να γίνει αποικία καμιάς από τις μεγάλες δυτικές δυνάμεις που κινούσαν τα νήματα στην περιοχή, πριν τον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Η μόνη συζήτηση για την κυριαρχία στα νησιά, με το χτίσιμο φάρων, έγινε από τη Γαλλία στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η συζήτηση αφορούσε τη διεκδίκηση των νησιών είτε στο όνομα της Γαλλίας, είτε στο όνομα του Άνναμ (μετέπειτα Βιετνάμ), αποικία της Γαλλίας. Οι συζητήσεις αυτές έληξαν άδοξα, καθώς θεωρήθηκε υπερβολικά χρονοβόρο και κοστοβόρο.

Η πρώτη επίσημη προσπάθεια διεκδίκησης των νησιών έγινε το 1909 από τη Δυναστεία των Qing στην Κίνα, που έστειλαν αποστολή να διεκδικήσει τα νησιά Paracel στο όνομά της. Το 1911, με την Κινεζική Επανάσταση<sup>19</sup> (8) να συνταράσσει την ενδοχώρα, και για τις επόμενες 3 δεκαετίες, η Κίνα αδυνατεί να διεκδικήσει με σθένος την παρουσία της στην περιοχή, λόγω των αναταραχών και την αλλαγή καθεστώτος που συμβαίνει στο εσωτερικό της. Η κάθοδος της δύναμης της Κίνας, συμπίπτει με την άνοδο της δύναμης της Ιαπωνίας, η οποία, μετά την εισβολή στην Manchuria, το 1932 γίνεται αρκετά υπολογίσιμη δύναμη στην περιοχή.

Η Γαλλία γίνεται η πρώτη χώρα που διεκδικεί τα συμπλέγματα Spratly και Paracel, με την απόφασή της να υψώσει τη γαλλική σημαία στο ψηλότερο σημείο του νησιού Ile de la

---

<sup>18</sup> Tonnesson H. σελ 8

<sup>19</sup> Tonnesson H. σελ 9

Tempete, από τον Απρίλιο του 1930. Στις 26 Ιουλίου του 1933, το Γαλλικό κράτος κηρύσσει την κυριαρχία του στο Αρχιπέλαγος και ορίζει φυσική παρουσία στην περιοχή.<sup>20</sup> (1)

Ο λόγος που αναφέρθηκε η άνοδος της Ιαπωνίας στην περιοχή το 1932 προηγουμένως, είναι γιατί η Ιαπωνία είναι η μόνη χώρα που αμφισβητεί τις διεκδικήσεις της Γαλλίας για τα νησιά Spratly και Paracel. Το 1933, μετά την επίσημη κήρυξη του Αρχιπελάγους των Spratly και Paracel ως μέρος του Γαλλικού κράτους και του Annam, το Ιαπωνικό κράτος αναφέρει πως εδώ και χρόνια χρησιμοποιεί τα συμπλέγματα για εξόρυξη φωσφορικού καλίου<sup>21</sup> (1)

Και ενώ τα οικονομικά οφέλη της Ιαπωνίας στην περιοχή ήταν γνωστά από το 1920 που ξεκίνησε την εξόρυξη φωσφορικού καλίου στην περιοχή των Spratly, δεν είχε κάνει εδαφικές διεκδικήσεις πριν την επίσημη κήρυξη του Αρχιπελάγους ως μέρος του γαλλικού κράτους και της αποικίας του Αννάμ. Την αντίρρηση της για την κυριαρχία των Γάλλων στα νησιά, την έδειξε η Ιαπωνία το 1939 όπου κατέλαβε με βία τα νησιά Paracel όσο και τα Spratly. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η Ιαπωνία συνέχισε να έχει στην κατοχή της τα συμπλέγματα, δίνοντας την δικαιοδοσία τους στον Στρατηγό της Ταϊβάν.<sup>22</sup> (1)

Το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, φέρνει το τέλος της κυριαρχίας της Ιαπωνίας στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Το 1945, στις 26 Ιουλίου, υπογράφεται η Συνθήκη του Potsdam, η οποία ουσιαστικά προέβλεπε τις συνθήκες παράδοσης της Αυτοκρατορίας της Ιαπωνίας, για τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. (10)

Σε συνέχεια της Συνθήκης του Καΐρου, η Συνθήκη του Potsdam αναφέρει πως η Ιαπωνία οφείλει να τιμήσει τους όρους της προαναφερθείσας Συνθήκης, και να περιορισθεί η κυριαρχία της Ιαπωνίας στα νησιά Honshu, Hokkaido, Kyushu, Shikoku και σε άλλα μικρότερα νησιά. (Συνθήκη του Potsdam, σημείο 8).

Η παράδοση της Ιαπωνίας, συμπίπτει ουσιαστικά και με την αρχή του τέλους των αποικιών στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Επαναστάσεις ξεκινούν σε Φιλιππίνες και Βιετνάμ και οι αποικιοκράτες σιγά σιγά αποχωρούν από την περιοχή.<sup>23</sup> (1)

Στο σημείο αυτό, βλέπουμε μια σημαντική παράβλεψη. Τόσο στην Συνθήκη του Καΐρου όσο και στη Συνθήκη του Potsdam, δεν γίνεται αναφορά στην κυριαρχία των νησιών Spratly και Paracel. Το πρώτο κράτος που θέλει να ασκήσει τα δικαιώματα του στην περιοχή, είναι το ανεξάρτητο κράτος των Φιλιππίνων, το οποίο όμως δεν θα βρει στήριγμα στην κυβέρνηση των ΗΠΑ, καθώς, όπως αναφέρουν, στην συμφωνία με την Ισπανία, το 1898, αναφέρεται ξεκάθαρα πως δεν συμπεριλαμβάνονται τα συμπλέγματα ως μέρος των Φιλιππίνων. Συνεπώς δεν είχαν το ανάλογο «πάτημα» για να κάνουν την διεκδίκηση.

Η Κίνα, εκμεταλλευόμενη το γεγονός αυτό, θεωρεί πως τα συμπλέγματα συμπεριλαμβάνονται στα εδάφη που της ανήκουν σύμφωνα με την Συνθήκη του Καΐρου και του Potsdam, και, το 1947, στέλνει αποστολή στα συμπλέγματα, στήνοντας βάσεις τόσο στο

---

<sup>20</sup> Huang J, Billo A. σελ 17

<sup>21</sup> Huang J, Billo. A. σελ 18

<sup>22</sup> Huang J, Billo. A. σελ 18

<sup>23</sup> Tonnesson H. σελ 10

Itu Aba (μεγαλύτερο νησί των Spratly) όσο και στο Woody Island (μεγαλύτερο νησί των Paracel).<sup>24</sup> (8)

Η Γαλλία, έχοντας κηρύξει την κυριαρχία της στην περιοχή από το 1933 στο όνομα της αποικίας του Annam (μετέπειτα Βιετνάμ), συνέχισε να στέλνει και αυτή αποστολές στα νησιά. Το 1948 είχαμε την παρολίγο σύρραξη Γαλλικών και Κινεζικών στρατευμάτων, καθώς οι Γάλλοι προσπάθησαν να διώξουν την φρουρά από το νησί Woody, ανεπιτυχώς.

Το 1948, η Κυβέρνηση της Ταϊβάν δημοσιεύει έναν χάρτη που περιλαμβάνει, σε σχήμα U,<sup>25</sup> (7) ουσιαστικά όλη την Νότια Σινική Θάλασσα, αποτελώντας προοίμιο της φημισμένης γραμμής των 9 σημείων (9-dash line), (Χάρτης 1-2) επιχείρημα που, λόγω ιστορικότητας στην περιοχή, χρησιμοποιούν και η Ταϊβάν και η Κίνα για τα δικαιώματα στην περιοχή, όπως θα δούμε παρακάτω αναλυτικά.



**Χάρτης 1-2.** Η Γραμμή των 9 Σημείων (11)

Πηγή: <http://www.abc.net.au/radionational/programs/rearvision/south-china-sea.gif/4056030>

Το 1951, με την υπογραφή της Συνθήκης του Σαν Φρανσίσκο, η Ιαπωνία «αρνείται κάθε δικαίωμα κυριαρχίας στα νησιά Spratly και Paracel»<sup>26</sup>,(12) και, ουσιαστικά λήγει τις όποιες διεκδικήσεις έχει στην περιοχή των συμπλεγμάτων.

<sup>24</sup> Tonnesson H. σελ 10

<sup>25</sup> Tonnesson H. σελ 10

Μετά και από αυτήν την Συνθήκη, η κατάσταση στα νησιά Paracel παρέμενε ερωτηματική. Οι Φιλιππίνες αργότερα θα θεωρήσουν την περιοχή ως “**terra nullius**”<sup>27</sup>, ως έδαφος χωρίς ιδιοκτήτη δηλαδή, πάνω στο οποίο βασίζουν τις διεκδικήσεις τους, όπως θα δούμε παρακάτω.

### **1.3. ΣΥΝΟΨΗ**

Η εισαγωγή για την ιστορική ανασκόπηση, μέχρι και λίγο μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου έχει ως στόχο την ανάλυση ενός αρκετά μπερδεμένου ζητήματος. Πολλές χώρες που αυτή την στιγμή διεκδικούν μέρος των νησιών, ή απλά να ορίσουν ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα, μέχρι πριν από 70 χρόνια δεν υπήρχαν καν στον χάρτη. Παρόλα αυτά, λόγω των αποικιών, ή παλαιότερων καταστάσεων και συνθηκών στην περιοχή, έχουν σίγουρα λόγο να υποστηρίζουν τα λεγόμενά τους.

Πριν προχωρήσουμε στις διεκδικήσεις κάθε χώρας, που θα είναι και, συνοπτικά, η συνέχεια της ιστορικής ανασκόπησης της περιοχής, οφείλω να αναφερθώ, στο επόμενο κεφάλαιο, στην σημασία του Διεθνούς Δικαίου και της Διεθνούς Κοινότητας στη διαμάχη.

Στο Κεφάλαιο που ακολουθεί, θα μιλήσουμε για την Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982, καθώς και την συμμετοχή των χωρών που εμπλέκονται σε αυτή τη διαμάχη στην Διεθνή Κοινότητα.

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

- Huang J, Billo A. Territorial disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters. New York: Palgrave Macmillan. 2015
- Fels E, Vu T-M. Power Politics In Asia's Contested Waters: Territorial Disputes in the South China Sea. Switzerland: Springer. 2012
- Beckman R. The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea. American Journal of International Law 2013; 107(1): 142-163
- United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay. 1982
- Hayton B. The South China Sea: The Struggle for Power in Asia. New York: Yale University Press. 2014



- Historical Evidence To Support China's Sovereignty over Nansha Islands [Internet]. Fmprc.gov.cn. 2017 [cited 20 September 2017]. Available from: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/3754\\_666060/t19231.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/3754_666060/t19231.shtml)
- Chinese Ministry of Foreign Affairs. China's Indisputable Sovereignty over the Xisha and Nansha Islands Beijing: Foreign Language Press. 1980
- Tonnesson H. An International History of the Dispute in the South China Sea. East Asian Institute Working Paper Series. 2001
- The Cairo Declaration. Cairo: 1943
- The Potsdam Declaration. 1945: Potsdam
- South China Sea [Internet]. Radio National. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from: <http://www.abc.net.au/radionational/programs/rearvision/south-china-sea.gif/4056030>
- The Treaty of San Fransico. 1951: San Fransisco

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:

### Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

Το μεγαλύτερο γεγονός μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στην ιστορία, ήταν η δημιουργία της Διεθνούς Κοινότητας. Η Κοινωνία των Εθνών (1919-1920, Παρίσι) (και στην συνέχεια Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών), κατάφεραν να ενώσουν τις χώρες μεταξύ τους και να τους ορίσουν ένα κοινό μέτωπο στην αντιμετώπιση των απειλών.

Αρκετά ζητήματα που μέχρι πρότερος ήταν αμφιλεγόμενα, και έπαιρναν διαφορετική μορφή ανάλογα υπό ποιού φάσματος τα όριζαν τα εμπλεκόμενα κράτη, πλέον είχαν έναν γενικό ορισμό που, εφόσον οι χώρες δέχονταν στην Συνθήκη που οριζόταν, υπέγραφαν, όφειλαν να κάνουν άμεσα μέρος της εγχώριας νομοθεσίας τους.

Αυτή η ωφέλεια της ύπαρξης της Διεθνούς Κοινότητας, με την μορφή του Ο.Η.Ε.(1) και του Διεθνούς Δικαίου, βοήθησε ουκ ολίγες φορές στην αποφυγή συγκρούσεων και την ειρηνική επίλυση διαφορών μεταξύ των χωρών. Η Γενική Γραμματεία του ΟΗΕ και το Συμβούλιο Ασφαλείας έκριναν ουκ ολίγες φορές, μέχρι σήμερα την μοίρα διάφορων περιοχών και χωρών, αλλά και ολόκληρου του διεθνούς συστήματος με τις αποφάσεις τους.

Ένα άκρως σημαντικό όργανο διαιτησίας και επίλυσης διαφορών του Ο.Η.Ε. είναι το Διεθνές Δικαστήριο<sup>28</sup>. (1) Το Διεθνές Δικαστήριο βρίσκεται στη Χάγη, και, παρότι δεν είναι υποχρεωτική η έκδοση απόφασής του, σε περίπτωση που του ζητηθεί να γνωμοδοτήσει σε ένα ζήτημα, εφόσον τα κράτη που εμπλέκονται, οφείλουν να δεχτούν και να ακολουθήσουν την απόφαση του Δικαστηρίου. (σ.σ. ένα δεδομένο που θα μας χρειαστεί στην συνέχεια).

Γενικώς, η σημασία του Διεθνούς Δικαίου και του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, από τις 26 Ιουνίου 1945 μέχρι σήμερα, έχει αλλάξει άρδην την κατάσταση στην διεθνή πολιτική. Το ζήτημα της Νότιας Σινικής Θάλασσας δεν θα μπορούσε να μην αποτελεί αντικείμενο ανάλυσης και προβληματισμού από τη Διεθνή Κοινότητα και το Διεθνές Δίκαιο τόσο για τις Διεθνείς Σχέσεις όσο και για την παγκόσμια ναυτιλία.

#### 2.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ

Όσον αφορά την ναυτιλία, τώρα, η δημιουργία ενός ενιαίου νομοθετικού πλαισίου για την επίλυση ζητημάτων και διαφορών έγινε μετά από αρκετές διαπραγματεύσεις και αρκετή προσπάθεια. Ο λόγος ήταν πως υπήρχαν διάφορα ζητήματα, τα οποία, λόγω των εκάστοτε συμφερόντων των χωρών, δεν μπορούσαν να διευθετηθούν.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν ο ορισμός του ορίου των χωρικών υδάτων, καθώς αρκετές χώρες δεν συμφωνούσαν με τον ορισμό των ναυτικών μιλίων. Αρχικά ορίστηκε στα 6 ναυτικά μίλια από το τελευταίο μέρος της στεριάς ενός παράκτιου κράτους, καθώς αυτή ήταν η απόσταση που μπορούσαν τα κανόνια να φτάσουν τα βλήματά τους από

<sup>28</sup> United Nations Charter, Chapter XIV: The International Court of Justice

την στεριά. Στην συνέχεια, με την UNCLOS<sup>29</sup> (2) το 1982, το ανώτατο όριο των χωρικών υδάτων που μπορεί να ορίσει ένα παράκτιο κράτος, ορίζεται πως πρέπει να είναι μέχρι 12 ναυτικά μίλια.

Το συγκεκριμένο αποτελεί ένα μικρό, αλλά άκρως ενδεικτικό δείγμα των τεράστιων αλλαγών που έφερε το Δίκαιο της Θάλασσας στη ναυτιλία, και στη θαλάσσια πολιτική των χωρών. Η οριοθέτηση υφαλοκρηπίδας και ΑΟΖ είναι υποχρεωτική από τις χώρες που θέλουν να εκμεταλλευτούν τους πλούτους των βυθών τους και τυχόν εξόρυξη ορυκτών πλούτων στο υπέδαφος. Μία χώρα χωρίς ορισμένη και οριοθετημένη ΑΟΖ δεν μπορεί να προβεί σε ενέργειες εκμετάλλευσής τους.

Με άλλα λόγια, η αξιοποίηση των πλούτων στο (σχετικά) κοντινό θαλάσσιο περιβάλλον ενός παράκτιου κράτους, δεν είναι δεδομένη. Αντιθέτως, είναι ένα προτέρημα που έρχεται μέσω της διπλωματίας και των ειρηνικών συζητήσεων με τις γείτονες χώρες. Κάτι που σίγουρα δεν ισχύει στην περίπτωση των χωρών της Νότιας Σινικής Θάλασσας.

### **2.1.1. UNCLOS και Νότια Σινική Θάλασσα**

Το ότι δεν ισχύουν οι ειρηνικές συζητήσεις στη Νότια Σινική Θάλασσα, καθώς και ότι το συγκεκριμένο ζήτημα δεν έχει λυθεί από το Διεθνές Δίκαιο δεν είναι λόγω έλλειψης προσπάθειας. Αντιθέτως, η Διεθνής Κοινότητα έχει προσπαθήσει ουκ ολίγες φορές να βοηθήσει στην επίλυση των διαφορών. Η Κίνα όμως, ως η μεγαλύτερη δύναμη της περιοχής, δεν ακολουθεί τις διεθνείς οδηγίες και αποφάσεις. Συνεπώς δημιουργείται ένα χάσμα στην προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος. Ας δούμε όμως, αν εφαρμόζοταν Διεθνές Δίκαιο και δη το Δίκαιο της Θάλασσας στην περιοχή, τί θα μπορούσε να αλλάξει.

Πρώτα και κυριότερο, σύμφωνα με το άρθρο 279 της UNCLOS, τα κράτη οφείλουν να λύνουν οποιοσδήποτε διαφωνίες στην εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης, με ειρηνικά μέσα, σε εναρμόνιση με το Άρθρο 2 παράγραφος 3 της Χάρτας των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.<sup>30</sup> Τα ειρηνικά μέσα, όπως αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Χάρτας, είναι «η διαπραγμάτευση, η αναζήτηση, η διαμεσολάβηση, η συνδιαλλαγή, η διαιτησία, η δικαστική διευθέτηση, η προσφυγή σε περιφερειακούς οργανισμούς ή ρυθμίσεις, ή και άλλα ειρηνικά μέσα της επιλογής τους.»<sup>31</sup>

Αν τα συμβαλλόμενα μέρη της διαμάχης δεν μπορέσουν, με ειρηνικά μέσα, να διευθετήσουν το ζήτημα, σύμφωνα με το άρθρο 286 της UNCLOS, μπορεί οποιοδήποτε κράτος-μέλος της διαμάχης να προσφύγει σε δικαστήριο ή σε διαιτητικά μέσα που έχουν την δικαιοδόσια να βγάλουν απόφαση για την επίλυση του ζητήματος.<sup>32</sup> Στο άρθρο 287, η

<sup>29</sup> UNCLOS, Part 1, Article 8

<sup>30</sup> UN Charter of Human Rights, San Francisco 26/6/1945:

“Article 2 (...)

3.All Members shall settle their international disputes by peaceful means in such a manner that international peace and security, and justice, are not endangered.”

<sup>31</sup> UN Charter of Human Rights, San Francisco 26/6/1945, Chapter 1, Article 33, Part 1

<sup>32</sup> UNCLOS, Part XV, Section 2, Article 286

UNCLOS προτείνει τέσσερις επιλογές προσφυγής στα αντιμαχόμενα μέλη, ώστε να τεθούν αρμόδια για την επίλυση του ζητήματος. Συγκεκριμένα είναι:

1. Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης (International Court of Justice: ICJ)
2. Το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (International Tribunal for the Law Of the Sea: ITLOS)
3. Διαιτητικό Δικαστήριο που συγκροτείται σύμφωνα με το Παράρτημα VII της UNCLOS.
4. Ειδικό Διαιτητικό Δικαστήριο που συγκροτείται σύμφωνα με το Παράρτημα VIII της UNCLOS.

Η αναγκαιότητα που δείχνουν τα προαναφερθέντα άρθρα στην επίλυση των διαφορών, και η προαιρετική προσφυγή σε ανεξάρτητο κριτή είναι άκρως σημαντική για τις χώρες μέλη που υπέγραψαν και ενσωμάτωσαν την UNCLOS στην νομοθεσία τους. Ο λόγος είναι απλός. Σε περίπτωση που η UNCLOS δεν έδινε την εναλλακτική στις χώρες να προσφύγουν σε δικαστήριο για την επίλυση του ζητήματος, η «σχυρότερη» πολιτικά ή οικονομικά χώρα, θα μπορούσε να προβεί σε πιέσεις προς την πιο αδύναμη, και να την αναγκάσει να δεχτεί τις προτάσεις της.

Αυτό δεν γίνεται λοιπόν στην προκειμένη περίπτωση, όχι γιατί η Κίνα δεν το προσπάθησε, απλά γιατί όλες οι εμπλεκόμενες χώρες έχουν υπογράψει και ενσωματώσει την Συνθήκη για το Δίκαιο της Θάλασσας.<sup>33</sup>

Συνεπώς, όλες τους μπορούν να προσφύγουν σε μία από τις τέσσερις επιλογές που δίνει το άρθρο 287 της Συνθήκης. Παρόλα αυτά, η μόνη χώρα που το έχει κάνει μέχρι στιγμής, είναι οι Φιλιππίνες, όπως θα δούμε σε επόμενο κεφάλαιο.

### 2.1.2. Ιστορικότητα στην UNCLOS

Στην UNCLOS III του 1982, δεν θίχτηκε ευθέως το ζήτημα των ιστορικών δικαιωμάτων ή των ιστορικών νερών. Παρόλα αυτά, είχαμε ορισμένες αναφορές της ιστορικότητας στην Συνθήκη, όπως για παράδειγμα στην θαλάσσια οριοθέτηση, το καθεστώς στους κόλπους, καθώς και τα δικαιώματα των αρχιπελαγικών υδάτων και τυχόν περιορισμούς και εξαιρέσεις στην επίλυση διαφορών.

Παραδείγματος χάριν, το άρθρο 10 παράγραφος 6 αναφέρει ότι «(...) οι προηγούμενες διατάξεις (για τους κόλπους) δεν ισχύουν για τους λεγόμενους “ιστορικούς κόλπους”». Η αναφορά που σίγουρα μας αφορά είναι αυτή στο Άρθρο 298, όπου αναφέρεται πως επιτρέπει, μαζί με άλλα,<sup>34</sup> στα αντιμαχόμενα κράτη να εξαιρέσουν την υποχρεωτική διαδικασία που

<sup>33</sup> Από την συγκεκριμένη ενότητα εξαιρείται η Ταϊβάν. Ο λόγος είναι εμφανής, καθώς η Ταϊβάν δεν είναι ανεξάρτητο κράτος αναγνωρισμένο από τον ΟΗΕ, συνεπώς, σε ό,τι αφορά την υπογραφή Συνθηκών και Διεθνών Συμφωνιών, ισχύει για εκείνη, ό,τι ισχύει για τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

<sup>34</sup> UNCLOS, Section 3, Article 298: Optional exceptions to applicability of section 2

1. When signing, ratifying or acceding to this Convention or at any time thereafter, a State may, without prejudice to the obligations arising under section 1, declare in writing that it does not accept any one or more of the procedures provided for in section 2 with respect to one or more of the following categories of disputes: (a) (i) disputes concerning the interpretation or application of articles 15, 74 and 83 relating to sea boundary delimitations, or those involving historic bays or titles, provided that a State having made such a declaration shall, when such a dispute arises subsequent to the entry into force of this Convention and where no agreement

προκύπτει από την Συνθήκη, εφόσον έχουν να κάνουν με διαμάχη που αφορά ιστορικούς κόλπους ή τίτλους. Το 1996, η κυβέρνηση της Κίνας, με επίσημη δήλωσή της, ανέφερε πως δεν δέχεται το σύστημα των υποχρεωτικών διαδικασιών που καταλήγουν σε δεσμευτικές αποφάσεις στο δεύτερο κομμάτι του Τμήματος XV της UNCLOS, για καμία από τις κατηγορίες διαμαχών στο Άρθρο 298 (3) και όχι μόνο για την περίπτωση των ιστορικών κόλπων .

Πάντως η άρνηση της να παραδεχτεί την υποχρεωτική αποδοχή ενός δικαστηρίου ή μιας διαιτησίας έχει λογική, λόγω ότι η ίδια η Κίνα επικαλείται την ιστορικότητα με την Γραμμή των 9 σημείων που αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

### 2.1.3. Αλιεία στην UNCLOS

Η αλιεία ρυθμίζεται σε διαφορετικό βαθμό στη σύμβαση UNCLOS ανάλογα με την εν λόγω θαλάσσια ζώνη. Τα κράτη έχουν πλήρη εξουσία να ρυθμίζουν την αλιεία στα χωρικά τους ύδατα λόγω της απόλυτης κυριαρχίας και ελέγχου τους στη ζώνη αυτή. Η αρχή αυτή ενισχύεται από το άρθρο 19 το οποίο ορίζει ότι οι αλιευτικές δραστηριότητες κατά τη διέλευση ξένου πλοίου μέσα στις θαλάσσιες ζώνες του παράκτιου κράτους, βλάπτουν την ειρήνη, ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους και επομένως δεν αποτελούν ασφαλή πλεύση.

Επιπλέον, το παράκτιο κράτος μπορεί να εγκρίνει νόμους και κανονισμούς σχετικά με την ασφαλή διέλευση για να αποτρέψει την παραβίαση των αλιευτικών του νόμων σύμφωνα με το άρθρο 21 της Συνθήκης.

---

within a reasonable period of time is reached in negotiations between the parties, at the request of any party to the dispute, accept submission of the matter to conciliation under Annex V, section 2; and provided further that any dispute that necessarily involves the concurrent consideration of any unsettled dispute concerning sovereignty or other rights over continental or insular land territory shall be excluded from such submission; (ii) after the conciliation commission has presented its report, which shall state the reasons on which it is based, the parties shall negotiate an agreement on the basis of that report; if these negotiations do not result in an agreement, the parties shall, by mutual consent, submit the question to one of the procedures provided for in section 2, unless the parties otherwise agree; (iii) this subparagraph does not apply to any sea boundary dispute finally settled by an arrangement between the parties, or to any such dispute which is to be settled in accordance with a bilateral or multilateral agreement binding upon those parties; (b) disputes concerning military activities, including military activities by government vessels and aircraft engaged in non-commercial service, and disputes concerning law enforcement activities in regard to the exercise of sovereign rights or jurisdiction excluded from the jurisdiction of a court or tribunal under article 297, paragraph 2 or 3; 137 (c) disputes in respect of which the Security Council of the United Nations is exercising the functions assigned to it by the Charter of the United Nations, unless the Security Council decides to remove the matter from its agenda or calls upon the parties to settle it by the means provided for in this Convention. 2. A State Party which has made a declaration under paragraph 1 may at any time withdraw it, or agree to submit a dispute excluded by such declaration to any procedure specified in this Convention. 3. A State Party which has made a declaration under paragraph 1 shall not be entitled to submit any dispute falling within the excepted category of disputes to any procedure in this Convention as against another State Party, without the consent of that party. 4. If one of the States Parties has made a declaration under paragraph 1(a), any other State Party may submit any dispute falling within an excepted category against the declarant party to the procedure specified in such declaration. 5. A new declaration, or the withdrawal of a declaration, does not in any way affect proceedings pending before a court or tribunal in accordance with this article, unless the parties otherwise agree. 6. Declarations and notices of withdrawal of declarations under this article shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

Η ρύθμιση της αλιείας στο πλαίσιο της UNCLOS γίνεται πιο σύνθετη σε περιοχές που δεν υπόκεινται στην κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Το νέο καθεστώς της ΑΟΖ αναγνώρισε τα δικαιώματα των παράκτιων κρατών όσον αφορά τους έμβιους πόρους στο Δίκαιο της Θάλασσας. Τα ουσιαστικά άρθρα σχετικά με την αλιεία στην ΑΟΖ περιλαμβάνονται στα άρθρα 61 έως 71 του Μέρους V της Σύμβασης.

Η ΑΟΖ ορίζεται ως «τόπος πέραν των παρακτίων χωρικών υδάτων και πλησίον αυτών, υπό την επιφύλαξη του ειδικού νομικού καθεστώτος που καθορίζεται» στο άρθρο 55 της UNCLOS. Η δημιουργία της ΑΟΖ της σύμβασης παρέχει στα παράκτια κράτη κυριαρχικά δικαιώματα επί των φυσικών πόρων σε ζώνη που επεκτείνεται 200 μίλια από τις ακτές ενός κράτους. Τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της Συνθήκης, έχουν κυριαρχικά δικαιώματα για τη διερεύνηση, την εκμετάλλευση, τη διατήρηση και τη διαχείριση των φυσικών πόρων των υδάτων που βρίσκονται παραπλεύρως του θαλάσσιου βυθού και του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους του. Το παράκτιο κράτος είναι υπεύθυνο τόσο για τη διατήρηση όσο και για τη διαχείριση των έμβιων πόρων που βρίσκονται στην ΑΟΖ. (άρθρο 61, UNCLOS)

Θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο, βέβαια, να εφαρμοστεί ολόκληρο το καθεστώς που απαιτείται από κάθε παράκτιο κράτος, ώστε να καθορίσει τα επιτρεπόμενα αλιεύματα με σκοπό τη διατήρηση και την ικανότητά του να συλλέγει τους αλιευτικούς πόρους αλλά και να παρέχει πρόσβαση στο πλεόνασμα των επιτρεπόμενων αλιευμάτων σε άλλα κράτη.

Οι διαφορές στον τομέα της αλιείας μπορούν να διευθετηθούν, αν όχι με διαπραγμάτευση, κατόπιν προσφυγής σε οποιαδήποτε διαδικασία συμφωνήθηκε από τα ενδιαφερόμενα μέρη ή με την υποβολή τους στις διαδικασίες συνδιαλλαγής. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής δεν μπορεί να υποκαταστήσει τη διακριτική της ευχέρεια με αυτή του παράκτιου κράτους, και, εν πάση περιπτώσει, η έκθεση που συντάχθηκε από την Επιτροπή δεν μπορεί να είναι δεσμευτική.

Επιπλέον, η έλλειψη ουσιαστικού δικαίου (όπως αποδεικνύεται από την ασάφεια της έννοιας του πλεονάσματος επιτρεπόμενων αλιευμάτων και της έλλειψης κριτηρίων για το πώς θα παρέχεται σε άλλα κράτη πρόσβαση στο πλεόνασμα) θα εμποδίσει σε μεγάλο βαθμό τη διευθέτηση τέτοιων διαφορών.

Εντούτοις, στο πλαίσιο της UNCLOS, τέτοιες διαφορές εξαιρούνται από τον υποχρεωτικό διακανονισμό από τις τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες δικαστηρίων. Το παράκτιο κράτος δεν υποχρεούται να υποβληθεί σε υποχρεωτικό συμβιβασμό.

Για την ΑΟΖ, ουσιαστικά όλες οι διαφορές εξαιρούνται από τις υποχρεωτικές διαδικασίες που συνεπάγονται δεσμευτικές αποφάσεις, ιδίως εάν αφορούν τη διακριτική ευχέρεια του παράκτιου κράτους. Αν και δεν είναι ένα βέλτιστο σύστημα, ο ρόλος που αναγνωρίζεται στην αναθεώρηση από τρίτους στην UNCLOS αναγνωρίζει το κυρίαρχο ενδιαφέρον των παράκτιων κρατών για τη διατήρηση και τη διαχείριση των έμβιων πόρων στην ΑΟΖ, καθώς και για την πρόβλεψη με κάποιους τρόπους των πολιτικών δυνάμεων που επηρεάζουν τις εθνικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων.

Τα συμφέροντα των παράκτιων κρατών αναγνωρίζονται επίσης στη σύμβαση σε διάφορους βαθμούς όσον αφορά την αλιεία αποθεμάτων ή ειδών που βρίσκονται σε περισσότερες από μία ζώνες ή μεταξύ της ΑΟΖ και της ανοικτής θάλασσας.

Στις περιοχές ανοικτής θάλασσας ο κρατικός έλεγχος είναι περιορισμένος στα εθνικά σκάφη της και η ελευθερία της αλιείας περιορίζεται κυρίως από γενικές υποχρεώσεις

συνεργασίας σε θέματα διατήρησης και διαχείρισης. Η διαθεσιμότητα της υποχρεωτικής διευθέτησης διαφορών επιτρέπει στα δικαστήρια να εκτελούν μια διευκόλυνση για την εφαρμογή αυτών των κανόνων και αυτή η διεθνής διαδικασία μπορεί να εκπληρώσει τον σκοπό της επεξεργασίας του περιεχομένου του κανονικού που διέπει αυτή τη δραστηριότητα.

Εναλλακτικά, τα κράτη μπορούν να συνάψουν συμφωνίες εφαρμογής για να διευρύνουν τις υποχρεώσεις αλιείας ανοικτής θάλασσας στην UNCLOS. Αυτές οι συμφωνίες ενδέχεται να έχουν τις δικές τους ρήτρες επίλυσης διαφορών που υπερισχύουν της υποχρεωτικής δικαιοδοσίας του μέρους XV της Συνθήκης.

#### **2.1.4. Διαχείριση Άβιων Πόρων Σύμφωνα με την UNCLOS**

Το άρθρο 56 παράγραφος 1 της Συνθήκης, ορίζει ότι στην ΑΟΖ το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα για τη διερεύνηση και την εκμετάλλευση, τη διατήρηση και τη διαχείριση των φυσικών πόρων, είτε έμβιων είτε άβιων.

Το άρθρο 77 παρέχει αντίστοιχα, στα παράκτια κράτη κυριαρχικά δικαιώματα στην υφαλοκρηπίδα με σκοπό την εξερεύνησή της και την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της. Οι φυσικοί πόροι αποτελούνται από τα ορυκτά και άλλους μη ζωντανούς πόρους του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους μαζί με τους ζώντες οργανισμούς που ανήκουν στα καθιστικά είδη (sedentary species).

Το άρθρο 137 ορίζει το νομικό καθεστώς της θάλασσας και τους πόρους που βρίσκονται σε αυτή, η δικαιοδοσία της οποίας αποδίδεται στην ανθρωπότητα στο σύνολό της, για λογαριασμό της οποίας η Αρχή (Ο ΟΗΕ δηλαδή) θα ενεργεί,

Αντίθετα με τους έμβιους πόρους, ο μηχανισμός επίλυσης διαφορών της UNCLOS δεν θέτει περιορισμούς ή αποκλεισμούς σχετικά με διαφορές όσον αφορά τους μη έμβιους πόρους, πράγμα που σημαίνει ότι οι διαφορές για τους μη έμβιους πόρους εμπίπτουν στην κατηγορία του τμήματος 2, μέρος XV της UNCLOS.

Όσον αφορά την εξόρυξη στο θαλάσσιο υπέδαφος του κράτους, το Άρθρο 191 στο Τμήμα 5 του Μέρους XI της UNCLOS προβλέπει την επίλυση των διαφορών και των συμβουλευτικών γνωμοδοτήσεων. Το κύριο φόρουμ τέτοιων γνωμοδοτήσεων είναι το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (International Tribunal for the Law of the Sea, ITLOS), αλλά ορισμένα είδη διαφορών ενδέχεται, εναλλακτικά, να υποβληθούν σε ειδικό τμήμα της ITLOS, όπως αναφέρεται στο άρθρο 188, σε ad hoc τμήμα του ITLOS σχετικά με τις διαφωνίες για τον βυθό, (ίδιο άρθρο) ή σε δεσμευτική εμπορική διαιτησία.

## **2.2. Ο ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ (ASEAN)**

Ο Σύνδεσμος των Χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας ιδρύθηκε το 1967 στην Μπανγκόκ, πρωτεύουσα της Ταϊλάνδης από την Ινδονησία, τη Μαλαισία, τις Φιλιππίνες, την Σιγκαπούρη και την Ταϊλάνδη. Στην συνέχεια, ο Σύνδεσμος επεκτείνεται και δέχεται νέα μέλη: Μπρουνέι, Καμπότζη, Λάος, Μιανμάρ και Βιετνάμ εντάσσονται ως μέλη του.

Όπως ορίζεται στη Χάρτα του ASEAN, οι στόχοι και οι σκοποί του ASEAN είναι: (4)

- Να επιταχυνθεί η οικονομική ανάπτυξη, η κοινωνική πρόοδος και η πολιτιστική ανάπτυξη στην περιοχή μέσω κοινών προσπαθειών στο πνεύμα της ισότητας και της εταιρικής σχέσης, προκειμένου να ενισχυθεί η βάση για μια ευημερούσα και ειρηνική κοινότητα των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας.
- Η προώθηση της περιφερειακής ειρήνης και σταθερότητας με την τήρηση του σεβασμού της δικαιοσύνης και του κράτους δικαίου στις σχέσεις μεταξύ των χωρών της περιοχής και την τήρηση των αρχών του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.
- Η προώθηση της ενεργού συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος στον οικονομικό, κοινωνικό, πολιτιστικό, τεχνικό, επιστημονικό και διοικητικό τομέα.
- Η παροχή αμοιβαίας συνδρομής υπό τη μορφή εκπαιδευτικών και ερευνητικών εγκαταστάσεων στον εκπαιδευτικό, επαγγελματικό, τεχνικό και διοικητικό τομέα.
- Η αποτελεσματικότερη συνεργασία για τη μεγαλύτερη αξιοποίηση της γεωργίας και των βιομηχανιών τους, την επέκταση του εμπορίου τους, συμπεριλαμβανομένης της μελέτης των προβλημάτων του διεθνούς εμπορίου βασικών προϊόντων, της βελτίωσης των μέσων μεταφοράς και επικοινωνιών τους και της ανόδου του βιοτικού επιπέδου των λαών τους.
- Η προώθηση των σπουδών στη Νοτιοανατολική Ασία, και
- Η διατήρηση στενής και προσοδοφόρα συνεργασίας με τους υπάρχοντες διεθνείς και περιφερειακούς οργανισμούς με παρόμοιους στόχους και σκοπούς και η διερεύνηση όλων των δυνατοτήτων για ακόμη στενότερη συνεργασία μεταξύ τους.

Ένας βασικός λόγος που δημιουργήθηκε ο ASEAN, παρότι δεν θα δηλωθεί ποτέ στη Χάρτα του, είναι για να εξισορροπήσει την δύναμη της Κίνας στην περιοχή. Παρόλα αυτά, χωρίς την ύπαρξη στρατού, ο ASEAN δεν είχε την ισχύ να πιέσει άλλες χώρες, που έχουν τυχόν διαφορές με τα μέλη του, να ακολουθήσουν την πολιτική του. Συνεπώς, ο ρόλος του είναι κυρίως διπλωματικός και συμβουλευτικός.

Παρά την έλλειψη hard power με έλλειψη στρατιωτικών μέσων, από την ίδρυσή του το 1967, ο Σύνδεσμος των Εθνών της Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN) έχει περάσει αρκετές προκλήσεις περιφερειακής ασφάλειας. Από Ψυχροπολεμικές συγκρούσεις στο Βιετνάμ και την Καμπότζη σε εδαφικές διαμάχες μεταξύ των κρατών μελών του, ο ASEAN βρέθηκε στην μέση μιας πολύ άσχημης «θύελλας».

Τον εικοστό πρώτο αιώνα, οι εδαφικές διαμάχες στο Νότια Σινική Θάλασσα κυριαρχούν, σαν ζήτημα, στην ατζέντα ασφαλείας της ASEAN. Όπως όλες οι περιφερειακές



οργανώσεις σαν την ΕΕ (Ευρωπαϊκή Ένωση) ή το ΝΑΤΟ (Οργανισμός Βορειοατλαντικού Συμφώνου), υποχρεώνονται να βάλουν στην άκρη τα ποικίλα εθνικά συμφέροντα και τις φιλοδοξίες των κρατών-μελών που τους συνθέτουν για να παρουσιάσουν ένα συντονισμένο "περιφερειακό" μέτωπο, έτσι έγινε και στην περίπτωση του ASEAN.

Σε επόμενο κεφάλαιο θα επανέλθουμε για την συμμετοχή του ASEAN στη διαμάχη για την εκμετάλλευση της Νότιας Σινικής Θάλασσας.

### **2.3. ΣΥΝΟΨΗ**

Ο στόχος αυτού του Κεφαλαίου ήταν, μετά την πρώτη απόπειρα εξήγησης της ιστορικής πορείας της περιοχής της Νότιας Σινικής Θάλασσας, να ορισθεί ένα διεθνές πλαίσιο, γύρω από το οποίο κινούνται οι απαιτήσεις των χωρών, καθώς και οι όροι και οι περιορισμοί του Διεθνούς Δικαίου και των Περιφερειακών Οργανισμών, μέλη των οποίων είναι τα εμπλεκόμενα κράτη. Στην συνέχεια, το Πλαίσιο αυτό θα είναι άκρως σημαντικό στην καλύτερη κατανόηση των διεκδικήσεων κάθε χώρας.

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

1. United Nations Charter of Human Rights. San Fransico. 1945.
2. United Nations Convention on Law of the Sea. Montego Bay. 1982.
3. Huang J, Billo A. Territorial disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters. New York: Palgrave Macmillan. 2015
4. The Asean Declaration (Bangkok Declaration) Bangkok, 8 August 1967 - ASEAN | ONE VISION ONE IDENTITY ONE COMMUNITY [Internet]. ASEAN | ONE VISION ONE IDENTITY ONE COMMUNITY. 2017 [cited 20 September 2017]. Available from: <http://asean.org/the-asean-declaration-bangkok-declaration-bangkok-8-august-1967/>

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Πριν προχωρήσουμε στις βασικές διεκδικήσεις των χωρών για την περιοχή, τα νησιά Spratly και τα νησιά Paracel, θα ήταν καλό να αναφέρουμε τον «ελέφαντα στο δωμάτιο». Γιατί, δηλαδή, μας απασχολεί τόσο η συγκεκριμένη περιοχή.

Για να καταλάβουμε την σημασία της περιοχής τόσο για τις εμπλεκόμενες χώρες, όσο και για το διεθνές εμπόριο και την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, οφείλουμε να δούμε τις στατιστικές του 2016, σύμφωνα με τα στοιχεία της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD).

Η UNCTAD εκτιμά ότι περίπου το 80% του συνολικού όγκου φορτίου του παγκοσμίου εμπορίου και το 55% σε αξία, μεταφέρεται μέσω θαλάσσης.<sup>35</sup> (1) Από αυτό, περίπου το 60% περνάει από την Ασία, και συγκεκριμένα, το 1/3 του παγκόσμιου θαλασσιού εμπορίου περνάει από την Νότια Σινική Θάλασσα.

Βασικός λόγος που συμβαίνει αυτό είναι τα στενά της Malacca, που βρίσκονται ανάμεσα στην Ινδονησία και την Μαλαισία. Ο λόγος που τα στενά αυτά θεωρούνται τόσο σημαντικά, είναι γιατί συνδέουν τον Ινδικό Ωκεανό με τον Ειρηνικό, δημιουργώντας έτσι ένα γρήγορο πέρασμα στα πλοία που θέλουν, αφού γεμίσουν τα αμπάρια τους, να κινηθούν προς τον Ειρηνικό Ωκεανό, με κατεύθυνση τις ΗΠΑ.



Χάρτης 3-1: Τα στενά της Malacca (2)

Πηγή: Map of Strait of Malacca (Malaysia, Indonesia) - Map in the Atlas of the World - World Atlas [Internet]. Welt-atlas.de. 2017 [cited 4 November 2017]. Available from: [https://www.welt-atlas.de/map\\_of\\_strait\\_of\\_malacca\\_6-847](https://www.welt-atlas.de/map_of_strait_of_malacca_6-847)

Το χαμηλό εργατικό δυναμικό, άλλωστε, στην ανατολική Ασία, σε συνδυασμό με την χαμηλή φορολογία στις χώρες της περιοχής, έχει ωθήσει πολλές εταιρείες να μεταφέρουν την

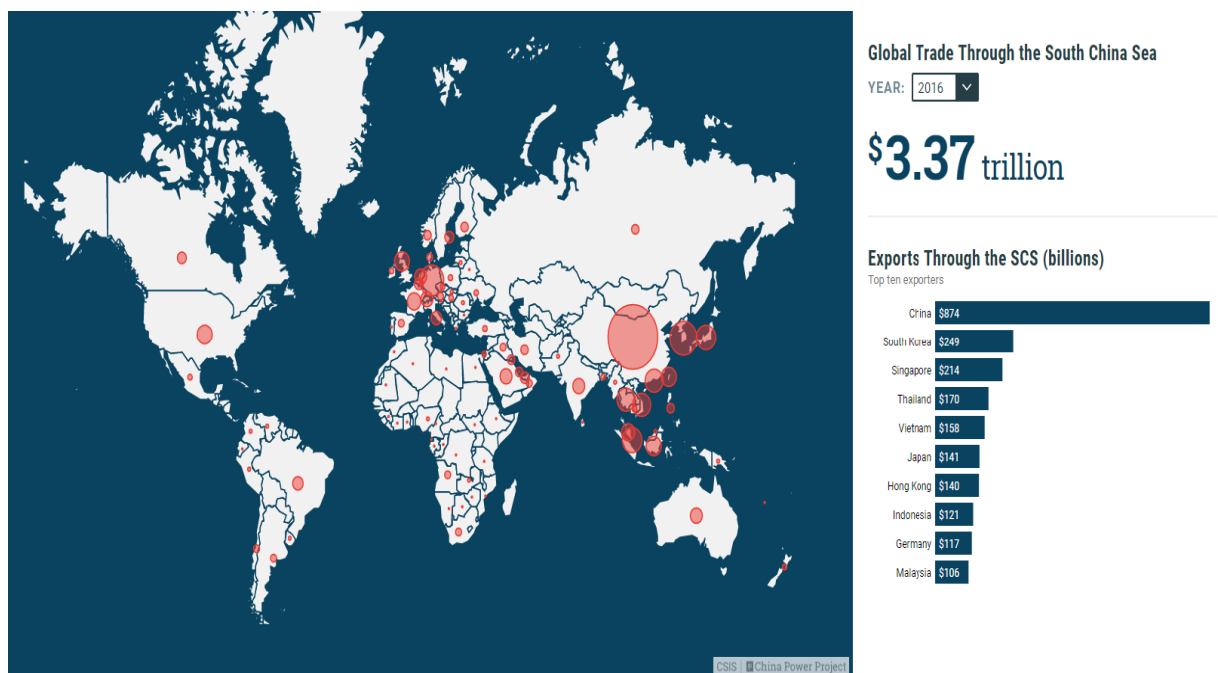
<sup>35</sup> UNCTAD Review of Maritime Transport 2016, σελ 6

παραγωγή των προϊόντων τους προς την ανατολή, δημιουργώντας έτσι τα στενά της Malacca ως ένα από τα πιο πολυσύχναστα περάσματα για τα εμπορικά πλοία.

Η σημασία της, βέβαια, δεν άργησε να φέρει και αρνητικές επιπτώσεις στην περιοχή, καθώς τα κρούσματα πειρατείας<sup>36</sup> κοντά στα στενά της Malacca ολοένα και αυξάνονται, δημιουργώντας ανησυχία τόσο για τους πλοιοκτήτες, όσο και για τη Διεθνή Κοινότητα. Παρόλα αυτά, η σημασία της μείωσης του κόστους ταξιδιού φέρνει τα εμπορικά πλοία να παίρνουν το ρίσκο ολοένα και περισσότερο να περάσουν από την περιοχή.

Σύμφωνα με τον ιστότοπο Power China, στον οποίο συνδυάστηκαν τα στοιχεία που δόθηκαν από την UNCTAD με τα στοιχεία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για τα Στατιστικά Για την Κίνηση του Εμπορίου<sup>37</sup> (DOTS) και τις κυβερνήσεις των χωρών στην περιοχή, 3,37 τρισεκατομμύρια δολάρια είναι η αξία των προϊόντων που περάσανε από την Νότια Σινική Θάλασσα το 2016.

Στους πίνακες που ακολουθούν εμφανίζεται ο χάρτης της μοιρασιάς των αγαθών που περνάνε από την Νότια Σινική Θάλασσα, καθώς και οι 10 χώρες με τα μεγαλύτερα κέρδη σε εξαγωγές<sup>38</sup>, τα μεγαλύτερα έξοδα σε εισαγωγές<sup>39</sup> και το ποσοστό του εμπορίου τους που εξαρτάται από το πέρασμα στη Νότια Σινική Θάλασσα.<sup>40</sup>



**Χάρτης 3-2.** Οι Εξαγωγές Αγαθών που Περνάνε από την Νότια Σινική Θάλασσα

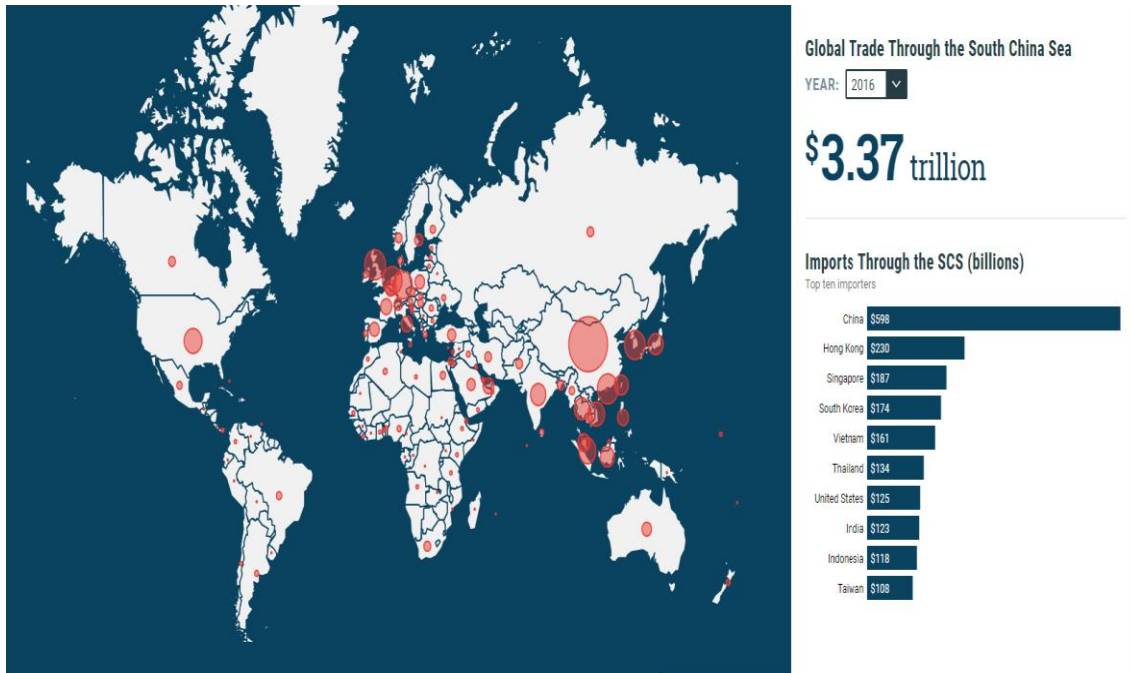
<sup>37</sup> IMF Direction of Trade Statistics <http://www.imf.org/en/Data>

<sup>38</sup> Βλ Πίνακα 3.1.

<sup>39</sup> Βλ Πίνακα 3.2.

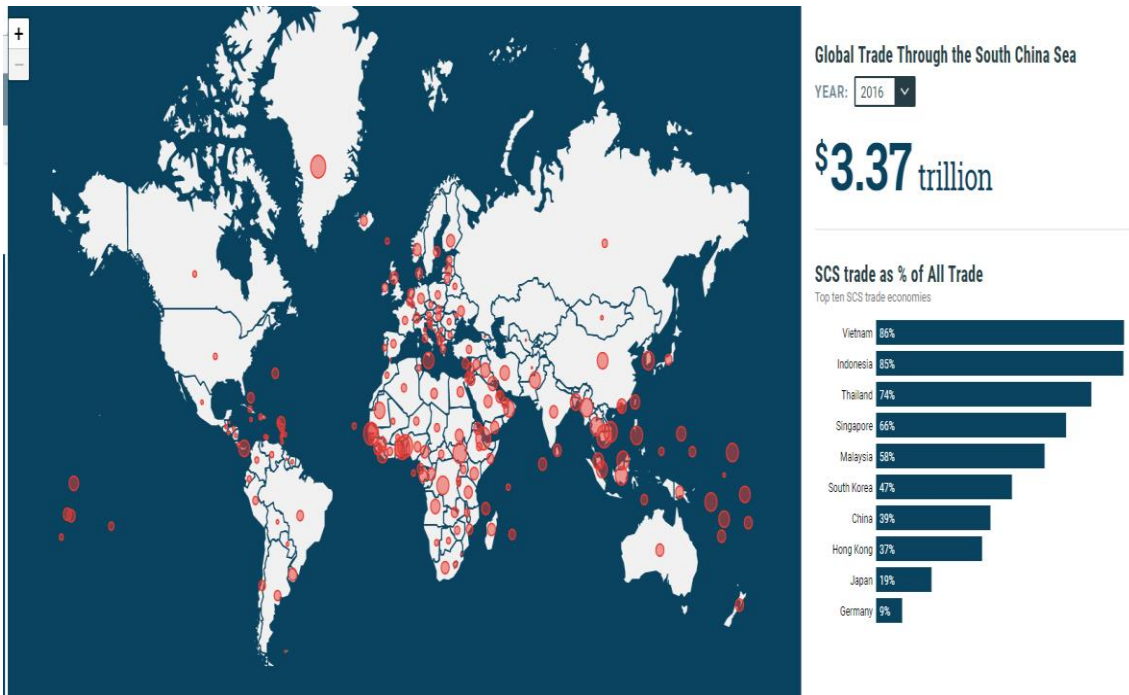
<sup>40</sup> Βλ Πίνακα 3.3.

Πηγή: How much trade transits the South China Sea? | ChinaPower Project [Internet]. ChinaPower Project. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from: <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>



**Χάρτης 3-3.** Οι Εισαγωγές Αγαθών που Περνάνε από την Νότια Σινική Θάλασσα (5)

Πηγή: How much trade transits the South China Sea? | ChinaPower Project [Internet]. ChinaPower Project. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from: <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>



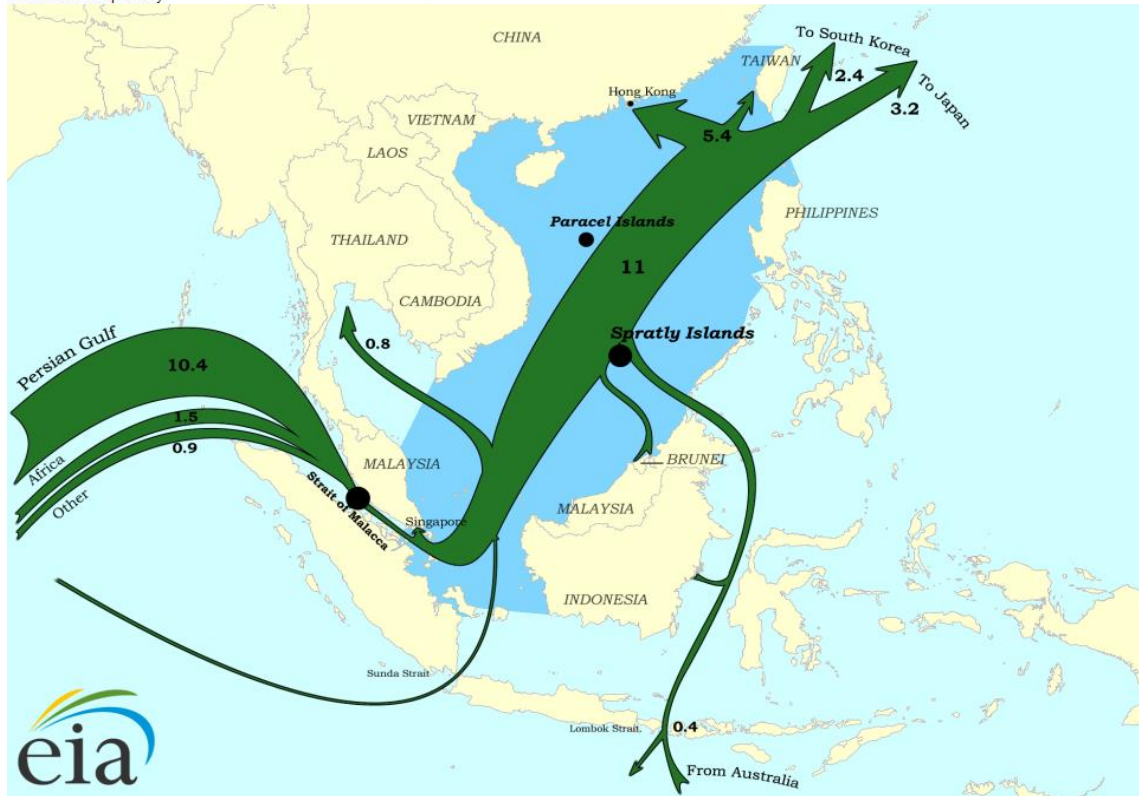
**Χάρτης 3-4.** Το Ποσοστό του Εμπορίου των Χωρών που Περνάει από την Νότια Σινική Θάλασσα (5)

Πηγή: How much trade transits the South China Sea? | ChinaPower Project [Internet]. ChinaPower Project. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from: <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>

Από τους χάρτες αυτούς, μπορούμε να δούμε πόσο σημαντική είναι η Νότια Σινική Θάλασσα για την Κίνα, αλλά και για άλλες χώρες της διαμάχης, όπως η Μαλαισία, το Βιετνάμ, η Ινδονησία, η Ταϊβάν αλλά και η Ιαπωνία, καθώς από την Νότια Σινική Θάλασσα περνάει το 85-90% των εισαγωγών της σε κοιτάσματα πετρελαίου, και το 33% των εισαγωγών της σε φυσικό αέριο LNG.(6)

Βεβαίως, η Ιαπωνία δεν είναι η μόνη χώρα που χαίρει των εισαγωγών αργού πετρελαίου και LNG στο εσωτερικό της, μέσω της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Όπως γίνεται αντιληπτό, στους χάρτες 3-4 και 3-5 που ακολουθούν, οι περισσότερες χώρες της περιοχής, καθώς και η Αυστραλία, έχουν μεγάλη ανάγκη από την ασφαλή πλεύση των πλοίων μέσα από την Νότια Σινική Θάλασσα, καθώς η ενεργειακή τους εξασφάλιση εξαρτάται από αυτό.

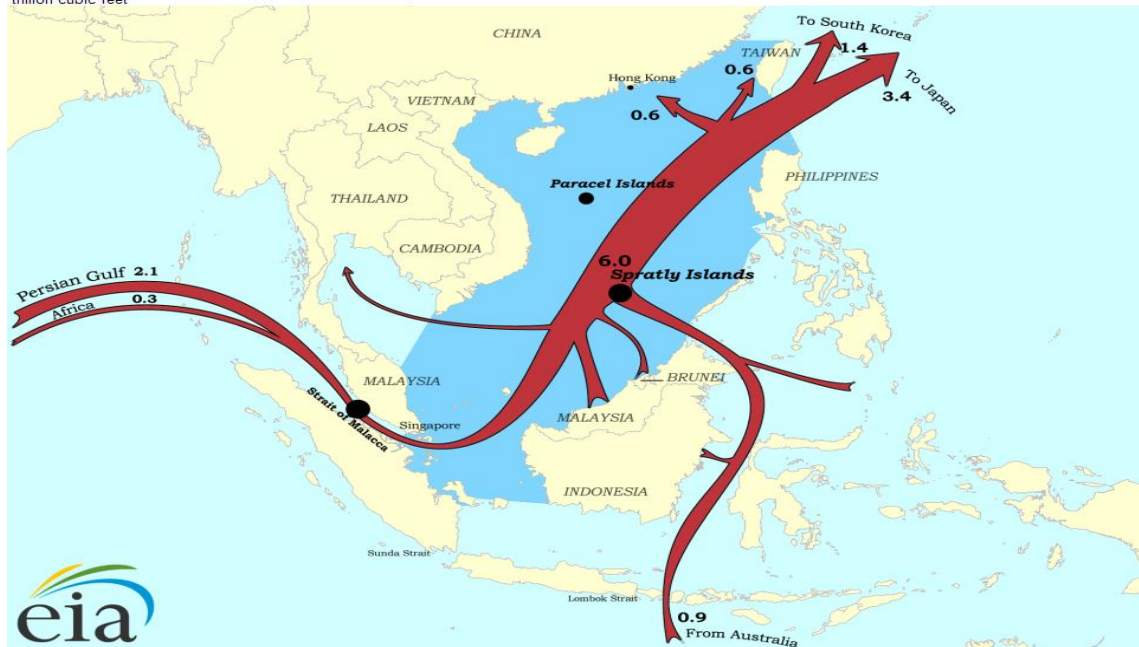
Major crude oil trade flows in the South China Sea (2011)  
million barrels per day



Χάρτης 3-5. Εισαγωγές Αργού Πετρελαίου στη Νότια Σινική Θάλασσα <sup>41</sup>

Πηγή: Υπουργείο Ενέργειας Η.Π.Α. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10671>

Major LNG trade flows in the South China Sea (2011)  
trillion cubic feet



Χάρτης 3-6. Εισαγωγές LNG στη Νότια Σινική Θάλασσα <sup>42</sup>

Πηγή: Υπουργείο Ενέργειας Η.Π.Α. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=33592>

<sup>41</sup> Οι αριθμοί συμβολίζουν τα εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα.

<sup>42</sup> Οι αριθμοί συμβολίζουν τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια

Όπως γίνεται λοιπόν αντιληπτό, μια πιθανή κλιμάκωση των εντάσεων στην περιοχή, θα έφερνε τεράστια ανισορροπία, τόσο στις συμβαλλόμενες χώρες, όσο και στο παγκόσμιο εμπόριο. Κανένας πλοιοκτήτης δεν θα ήθελε το πλοίο του να κινδυνέψει, περνώντας από μια περιοχή γεμάτη εντάσεις και πιθανές εχθροπραξίες, μεταξύ των εμπλεκόμενων χωρών.

Σε περίπτωση που συνέβαινε αυτό, θα άλλαζε άρδην η πορεία των εμπορικών πλοίων, που θα έφερνε μεγαλύτερη καθυστέρηση και, συνεπώς, οικονομική ζημία. Επιπλέον, μία σύρραξη με τις συγκεκριμένες χώρες, και με την συγκεκριμένη κατάσταση στην ευρύτερη περιοχή (βλ Βόρεια Κορέα) θα ελλόχευε κινδύνους για ευρύτερη διατάραξη της διεθνούς ασφάλειας. Θα αναφερθούμε εκτενέστερα σε αυτό σε επόμενο κεφάλαιο.

### **3.1. Η ΑΛΙΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ**

Η Νότια Σινική Θάλασσα είναι μία από τις πλουσιότερες περιοχές αλιείας στον κόσμο, γεγονός που επιβεβαιώνεται από το ότι οι κοραλλιογενείς ύφαλοι που εμπλέκονται στη διαμάχη, αποτελούν ζωτικής σημασίας έδαφος αναπαραγωγής για τα αποθέματα ψαριών. Συνεπώς, λόγω της μεγάλης ποσότητας ψαριών, υπάρχουν μεγάλοι πληθυσμοί ανθρώπων που εξαρτώνται άμεσα και έμμεσα, από την αλιεία, σε μία από τις θαλάσσιες περιοχές με τη μεγαλύτερη βιοποικιλότητα στον κόσμο.

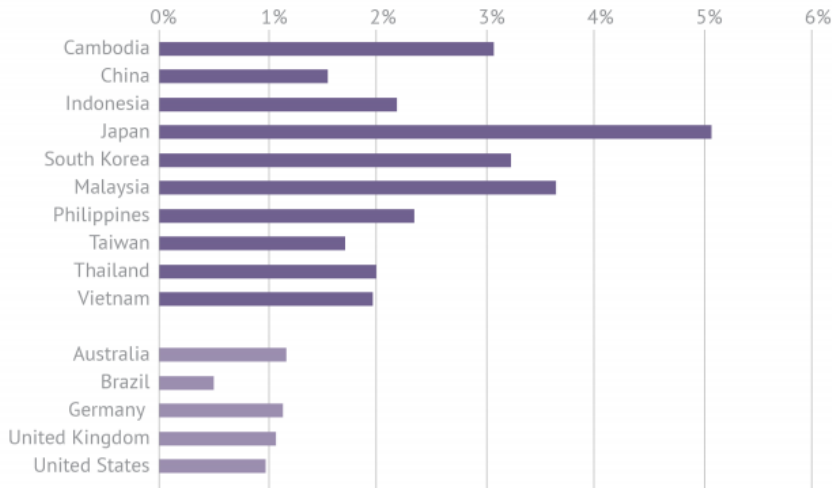
Η υπερεκμετάλλευση της αλιείας της, όμως, τόσο με νόμιμα όσο και με παράνομα μέσα, με οικογενειακά σκάφη και βιομηχανικές μηχανότρατες βαθέων υδάτων, απειλεί τώρα να εξαντλήσει τα αποθέματα ιχθύων στα οποία βασίζονται για τροφή εκατομμύρια ανθρώπων. Στο Γράφημα 3-1-1 που ακολουθεί βλέπουμε στατιστικά από τον Οργανισμό Τροφίμων και Γεωργίας (Food and Agriculture Organization) που δείχνουν το ποσοστό θερμιδών που αποκτήθηκαν με την κατανάλωση ψαριών σε διάφορες χώρες, καθώς και το ποσοστό της πρωτεΐνης που αποκτήθηκε από θαλασσινά ή ψάρια. Εντύπωση κάνουν τα ποσοστά των Ασιατικών χωρών, και δη των χωρών που εμπλέκονται στη διαμάχη (Κίνα, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Ταϊβάν, Βιετνάμ έχουν αρκετά υψηλά ποσοστά) γεγονός που επιβεβαιώνει τα προηγούμενα δεδομένα για την περιοχή.

### Asian vs. Western Fish Consumption

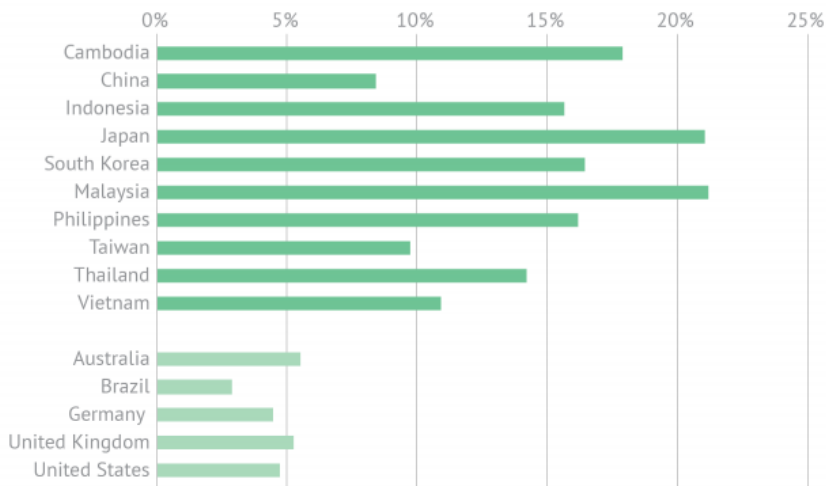
Although they consume less food overall, Asian populations derive a larger share of both calories and protein from maritime sources compared with Western populations.

2011 data

**Food consumed: percentage of calories from fish and seafood**



**Protein intake: percentage from fish and seafood**



Source: UN Food & Agriculture Organization

Copyright Stratfor 2016 www.stratfor.com

### Γράφημα 3-1-1: Στατιστικά Στοιχεία Κατανάλωσης Ψαριών σε διάφορες χώρες (6)

Πηγή: Rodger Baker w. Fish: The Overlooked Destabilizer in the South China Sea - Great British Politics [Internet]. Greatbritishpolitics.co.uk. 2017 [cited 4 November 2017].

Available from: <https://www.greatbritishpolitics.co.uk/asia-middle-east/257-fish-destabilizer-south-china-sea1>

Για τον λόγο αυτόν, υπάρχει επείγουσα ανάγκη για ένα διεθνώς αναγνωρισμένο αλιευτικό καθεστώς, με μια περιφερειακή αρχή που έχει την εξουσία να εφαρμόζει τους κανονισμούς. Με την οριοθέτηση θαλάσσιων ζωνών από όλες τις χώρες, και με την συνεχή εποπτεία στην περιοχή, η Νότια Σινική Θάλασσα μπορεί να παραμείνει ένας θαλάσσιος «Παράδεισος» για τα ψάρια της περιοχής, καθώς και για τους ανθρώπους που τρέφονται από αυτά.



### 3.2. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

Σύμφωνα με δεκαετίες έρευνας, υπάρχουν 13 λεκάνες μεγάλου και μεσαίου ιζήματος στην αμφισβητούμενη περιοχή, συνολικής έκτασης 619,5 χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, εκ των οποίων τα 417 χιλιάδες τετραγωνικά χιλιόμετρα βρίσκονται εντός της γραμμής σχήματος U(γραμμή των 9 σημείων) της Κίνας. Σε αυτό τον τομέα υπολογίζονται 23,5 δισεκατομμύρια τόνοι πετρελαίου και 10.000 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα φυσικό αέριο. Εκτός αυτού, υπάρχει μεγάλη ποσότητα υδρογονανθράκων στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας<sup>43</sup> (8)

Παρότι δεν θεωρείται από τα πιο πλούσια ανεκμετάλλευτα κοιτάσματα στον κόσμο, η προσπάθεια για εκμετάλλευση του από χώρες με σχετικά μικρές οικονομίες του ASEAN ξεκίνησε το 1969, όταν μια διεθνής έκθεση έδωσε την προοπτική εξεύρεσης τεράστιων αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στην Νότια Σινική Θάλασσα. Τόσο ξένες όσο και τοπικές εταιρείες εξόρυξης πετρελαίου βρίσκονται σήμερα στην περιοχή, και συνήθως συνεργάζονται για βέλτιστα αποτελέσματα εξόρυξης των κοιτασμάτων. Και ενώ τόσα χρόνια η εξόρυξη γίνεται, σε περιοχές που δεν είναι εντός των εμπλεκόμενων στη διαμάχη περιοχών, οι έρευνες δείχνουν πως υπάρχει ένα ακόμα μεγαλύτερο κοιτάσμα φυσικού αερίου στο πιο τελευταίο κομμάτι της γραμμής των 9 σημείων που έχει ορίσει και διεκδικεί η Κίνα ώστε να γίνουν μέρος των θαλάσσιων ζωνών της.

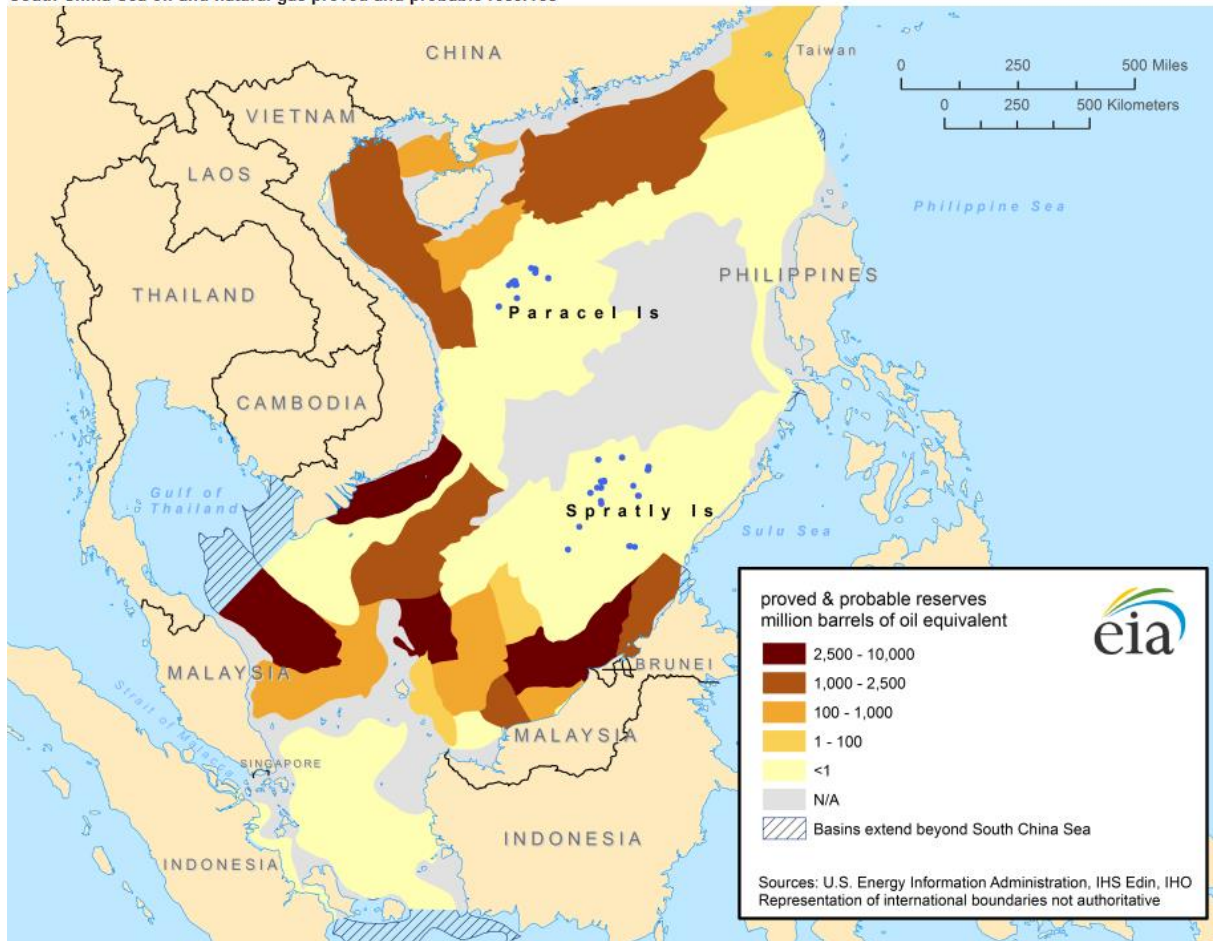
Σε μια εποχή που τα κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου ολοένα και λιγοστεύουν, το ότι υπάρχει ένα κοιτάσμα που έχει μείνει ανεκμετάλλευτο λόγω της διαμάχης στην περιοχή, αποτελεί τεράστια ευκαιρία, σε μια διαδικασία επίλυσης των ζητημάτων, ευρύτερης οικονομικής άνθισης, τόσο στις χώρες που βρίσκονται εντός της διαμάχης, αλλά και παγκοσμίως. Η αξιοποίηση ενός ακόμα κοιτάσματος ορυκτού πλούτου θα φέρει τον ανάλογο ανταγωνισμό στο εμπόριο των ενεργειακών πόρων, ρίχνοντας υποθετικά τις τιμές των ορυκτών, μειώνοντας έτσι τα κόστη σε μεταφορές.

Στον Χάρτη που ακολουθεί (3-2-1) και τα γραφήματα (3-2-1, 3-2-2) το Υπουργείο Ενέργειας των ΗΠΑ κάνει μια στατιστική έρευνα σχετικά με το μέγεθος των κοιτασμάτων που δεν έχουν εξορυχθεί ακόμα, την ποσότητα που προβλέπεται πως θα βγάλουν, και την ποσότητα του κοιτάσματος που είναι σίγουρη προς εξόρυξη.

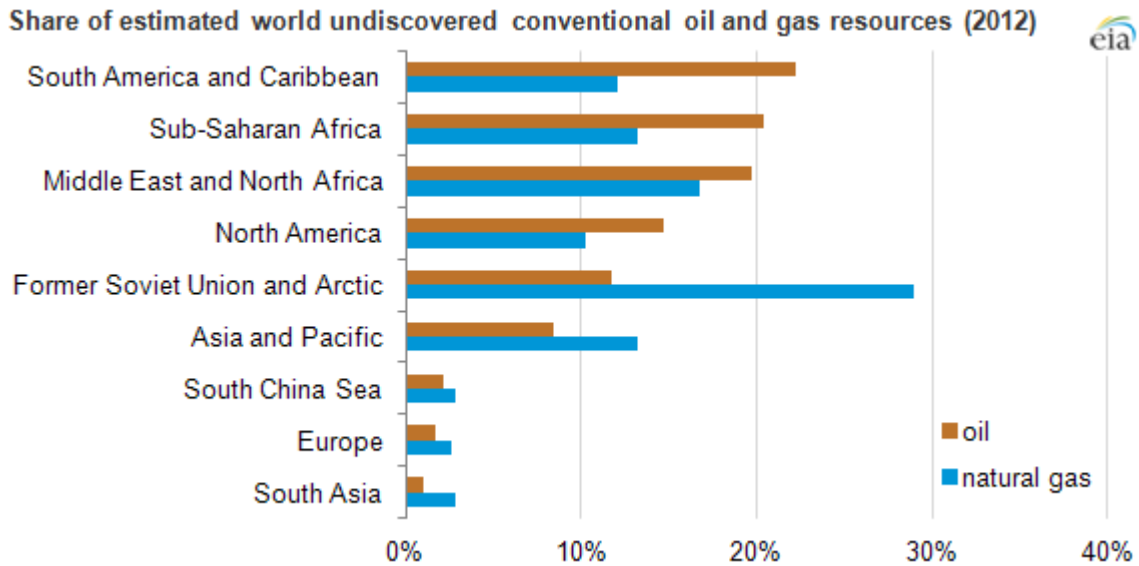
---

<sup>43</sup> Nong, H., σελ 112

South China Sea oil and natural gas proved and probable reserves

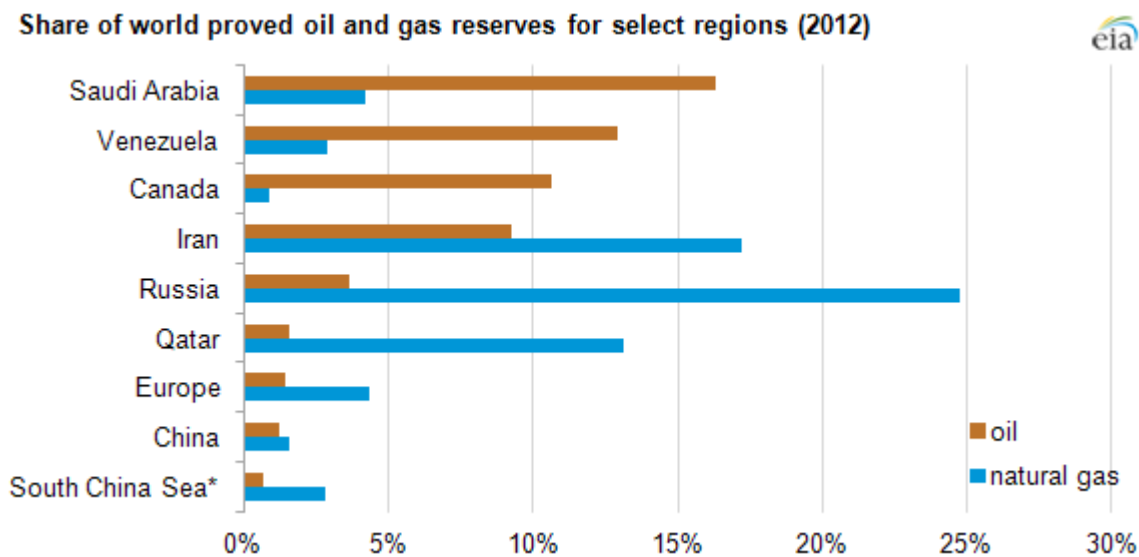


**Χάρτης 3-2-1:** Οι Ποσότητες Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου στη Νότια Σινική Θάλασσα  
Πηγή: Υπουργείο Ενέργειας ΗΠΑ, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>



**Γράφημα 3-2-1:** Προβλεπόμενο Ποσοστό των Ανεκμετάλλευτων Κοιτασμάτων Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου

Πηγή: Υπουργείο Ενέργειας ΗΠΑ, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>



**Γράφημα 3-2-2:** Ποσοστό επιβεβαιωμένων κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως

Πηγή: Υπουργείο Ενέργειας ΗΠΑ, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>

### 3.3. ΣΥΝΟΨΗ

Έχοντας περάσει τον «σκόπελο» της ιστορικής ανασκόπησης και του Διεθνούς Δικαίου που αφορά την περιοχή, μια αναφορά στα βασικά ζητήματα που δημιουργούν την ανάγκη επίλυσης του ζητήματος στη Νότια Σινική Θάλασσα, ή έστω την εκ βάθους ανάλυσή του, και, συνεπώς, τη διπλωματική αυτή, ήταν αναγκαίο για την συνέχεια της ανάλυσης.

Οι πολύπλευρες συνιστώσες που κάνουν την περιοχή σημαντική, μαζί με την εύθραυστη κατάσταση στη διεθνή ασφάλεια, δημιουργούν την ανάγκη, το ζήτημα της Νότιας Σινικής Θάλασσας και του ανταγωνισμού στην περιοχή, να επιλυθεί άμεσα και αποτελεσματικά, ώστε να γίνει καλύτερη εκμετάλλευση των πόρων σε μια περιοχή ασφάλειας και ειρήνης.

Αυτό φυσικά δεν θα γίνει μόνο του. Τόσο η Διεθνής Κοινότητα όσο και οι εμπλεκόμενες χώρες οφείλουν να προσπαθήσουν στην επίλυση των ζητημάτων και στην εύρεση μια μέσης λύσης.

Αυτό βέβαια ίσως ακούγεται πιο εύκολο απ'ό,τι πραγματικά είναι, καθώς η μεγαλύτερη δύναμη εκ των έξι, η Κίνα λειτουργεί με γνώμονα το δικό της συμφέρον και όχι έχοντας το κοινό καλό στο μυαλό. Στο επόμενο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στις διεκδικήσεις των χωρών, χρησιμοποιώντας τα στοιχεία που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια.

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. UNCTAD Review of Maritime Transport 2016
2. Map of Strait of Malacca (Malaysia, Indonesia) - Map in the Atlas of the World - World Atlas [Internet]. Welt-atlas.de. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from: [https://www.welt-atlas.de/map\\_of\\_strait\\_of\\_malacca\\_6-847](https://www.welt-atlas.de/map_of_strait_of_malacca_6-847)
3. Άρθρο από τον Economist <https://www.economist.com/news/asia/21656237-step-aside-somalia-south-east-asia-new-piracy-capital-world-malacca-buccaneers>
4. IMF direction of trade statistics
5. How much trade transits the South China Sea? | ChinaPower Project [Internet]. ChinaPower Project. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from: <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>
6. Drifte R. Japan's policy towards the South China Sea - applying "proactive peace diplomacy"?. Frankfurt am Main: Peace Research Institute Frankfurt (PRIF); 2016.
7. Rodger Baker w. Fish: The Overlooked Destabilizer in the South China Sea - Great British Politics [Internet]. Greatbritishpolitics.co.uk. 2017 [cited 4 November 2017]. Available from: <https://www.greatbritishpolitics.co.uk/asia-middle-east/257-fish-destabilizer-south-china-sea1>
8. Hong N. UNCLOS and ocean dispute settlement. Milton Park, Abingdon, Oxon: Routledge; 2014

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

### ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο Σούν Τσου στην «Τέχνη του Πολέμου» αναφέρει πως «μερικές φορές πρέπει να χάνεις τις μικρές μάχες, ώστε να κερδίσεις τον πόλεμο.». Σοφά λόγια από τον Κινέζο «πατέρα» των διεθνών σχέσεων. Ουσιαστικά, αυτό που λέει η συγκεκριμένη φράση, είναι ότι με κάποιες παραχωρήσεις, μπορεί να βγεις νικητής στο τέλος, καθώς μπορείς να καταφέρεις να πετύχεις τους μεγάλους σου στόχους.

Παρά τα σοφά λόγια, λοιπόν, του Κινέζου στρατηγού, οι εμπλεκόμενες χώρες δεν δέχονται να κάνουν παραχωρήσεις ώστε να βγουν στο τέλος νικητές. Ο κύριος «παίχτης» που δεν υποχωρεί στις θέσεις του βεβαίως, για να ακριβολογούμε, είναι η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, η Κίνα με την γραμμή των 9 σημείων (την γραμμή σε σχήμα U που παρουσιάστηκε στον Χάρτη 1-2), διεκδικεί, λόγω ιστορικότητας, περιοχές που συμπίπτουν στις διεκδικήσεις των υπόλοιπων χωρών στην περιοχή. Η δυναμικότητα της χώρας, σε συνδυασμό με την μικρότερη ισχύ των άλλων χωρών, αλλά και με την άρνηση της Κίνας να δεχτεί λύσεις και διαιτησίες, έχει φέρει την κατάσταση στην Νότια Σινική Θάλασσα σε ένα τέλμα.

Στο σημείο αυτό, θα ήταν καλό να δούμε αναλυτικότερα τις θέσεις των χωρών στην διεκδίκηση της Νότιας Σινικής Θάλασσας, των νησιών Spratly και Paracel καθώς και των επιθυμιών τους για κυριαρχία και εκμετάλλευση στην περιοχή.

#### 4.1. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Ξεκινάμε με την ισχυρότερη δύναμη της περιοχής, και πρωταγωνίστρια της εν λόγω διαμάχης. Η Κίνα, λοιπόν, διεκδικεί τόσο τα νησιά Paracel στα βόρεια όσο και τα νησιά Spratly στο νότιο τμήμα της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Ο ισχυρισμός της προς τα νησιά βασίζεται στην ιστορική χρήση, καθώς, όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο κεφάλαιο, υπάρχουν ιστορικές αναφορές για ταξίδια στην περιοχή πριν από 2000 χρόνια, και πως η Δυναστεία των Χαν(206-220 μ.Χ.) χρησιμοποίησε τη θάλασσα για τις τακτικές της.

Καθώς τα κινεζικά ταξίδια αυξάνονταν σε συχνότητα και κατά τη διάρκεια της δυναστείας των Τανγκ (618-906 μ.Χ.), το ίδιο αυξανόταν και η κινεζική συνείδηση των νησιών Spratlys. Από τον 12ο μέχρι τον 17ο αιώνα, τα κινεζικά αρχεία έκαναν περιστασιακή αναφορά στα νησιά, συμπεριλαμβανομένων των χαρτών που εμφανίζουν την περιοχή με αρκετή λεπτομέρεια. (1) <sup>44</sup> Σύμφωνα με τη θέση της Κίνας, τα νησιά αυτά αποτελούσαν κομμάτι της χώρας, συνεπώς, δεν χρειάστηκε ποτέ να διεκδικήσει τα νησιά από κανέναν.

Η παρουσία της Κίνας στην περιοχή Spratly επιβεβαιώνεται από τον 19ο αιώνα και εξής. Το 1876 έγινε η πρώτη επίσημη πράξη ενός ισχυρισμού κυριαρχίας, όταν ο πρεσβευτής

---

<sup>44</sup> Nong, H., σελ 37

της Κίνας στην Αγγλία διεκδίκησε τα νησιά Paracel ως κινεζική επικράτεια, τα οποία είχαν ονομασθεί ως κομμάτι της Βρετανικής αυτοκρατίας, στο όνομα του στέμματος. Η προσπάθεια έγινε ξανά το 1883, όπου η Κινέζικη διπλωματική αποστολή συνέχισε να ζητάει τα νησιά από το Ηνωμένο Βασίλειο.

Στην συνέχεια, βεβαίως, έχουμε το κενό που αναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο, καθώς το Κινεζικό κράτος από το 1911 ξαναδιεκδικεί εδάφη της Νότιας Σινικής Θάλασσας το 1947. Ουσιαστικά λοιπόν, η Κίνα αναφέρει πως, εφόσον τα νησιά Spratly και Paracel δεν διεκδικήθηκαν από κανέναν άλλον μέχρι την παράνομη (σύμφωνα με την Κινέζικη κυβέρνηση, πάντα) διεκδίκηση τους από τη Γαλλία, ανήκαν πάντα στην Κινέζικη αυτοκρατορία, και, στο Κινεζικό κράτος εν συνεχεία.

Η γραμμή των 9 σημείων, ένα επιχείρημα στο οποίο η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας είναι ανένδοτη, έχει δημιουργήσει ουκ ολίγες φορές προβλήματα στην περιοχή. Ειδικά τη δεκαετία του 1970, αφού οι έρευνες έδειξαν πως στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας υπάρχουν κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, οι υπόλοιπες χώρες, ειδικά το Βιετνάμ και οι Φιλιππίνες, αξίωσαν με μεγαλύτερο ζήλο τις διεκδικήσεις τους στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Οι αξιώσεις των χωρών αυτών έφεραν την αντίδραση της Κίνας, και αποτέλεσμα αυτού ήταν τα θερμά επεισόδια μεταξύ των χωρών. Τα δύο σημαντικότερα είναι:<sup>45</sup>(2) Lo, 1989, σελ 83-113)

I. Η σύρραξη μεταξύ Κίνας και Νοτίου Βιετνάμ το 1974

II. Η σύρραξη μεταξύ Κίνας και του ενωμένου (πλέον) Βιετνάμ ξανά, το 1988<sup>46</sup> (2)

Για να αναφερθούμε όμως σε αυτά τα γεγονότα, καλό θα είναι να γνωρίζουμε τις διεκδικήσεις όλων των χωρών που εμπλέκονται στην διαμάχη, οπότε θα αναφερθούμε στις δύο αυτές συρράξεις σε επόμενη ενότητα.

Η Κίνα λοιπόν, προσπαθεί, τονίζοντας συνεχώς την ιστορική σημασία της στην περιοχή, να διεκδικήσει την περιοχή που ορίζει η γραμμή των 9 σημείων. Όπως είδαμε προηγουμένως, η UNCLOS δεν αναγνωρίζει την ιστορικότητα μιας χώρας σε μια περιοχή, παρά μόνο σε περιπτώσεις κόλπων. Επιπλέον, κύριο αντεπιχείρημα των υπόλοιπων χωρών στο επιχείρημα της Κίνας για την ιστορική της παρουσία στην περιοχή, είναι η απουσία της στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι και το 1947 από οποιοσδήποτε διεκδικήσεις στην περιοχή.

Από το 1988 η Κίνα έχει καταλάβει 7 σημεία στα Νησιά Spratly.<sup>47</sup> (3) Αυτά τα σημεία είναι:

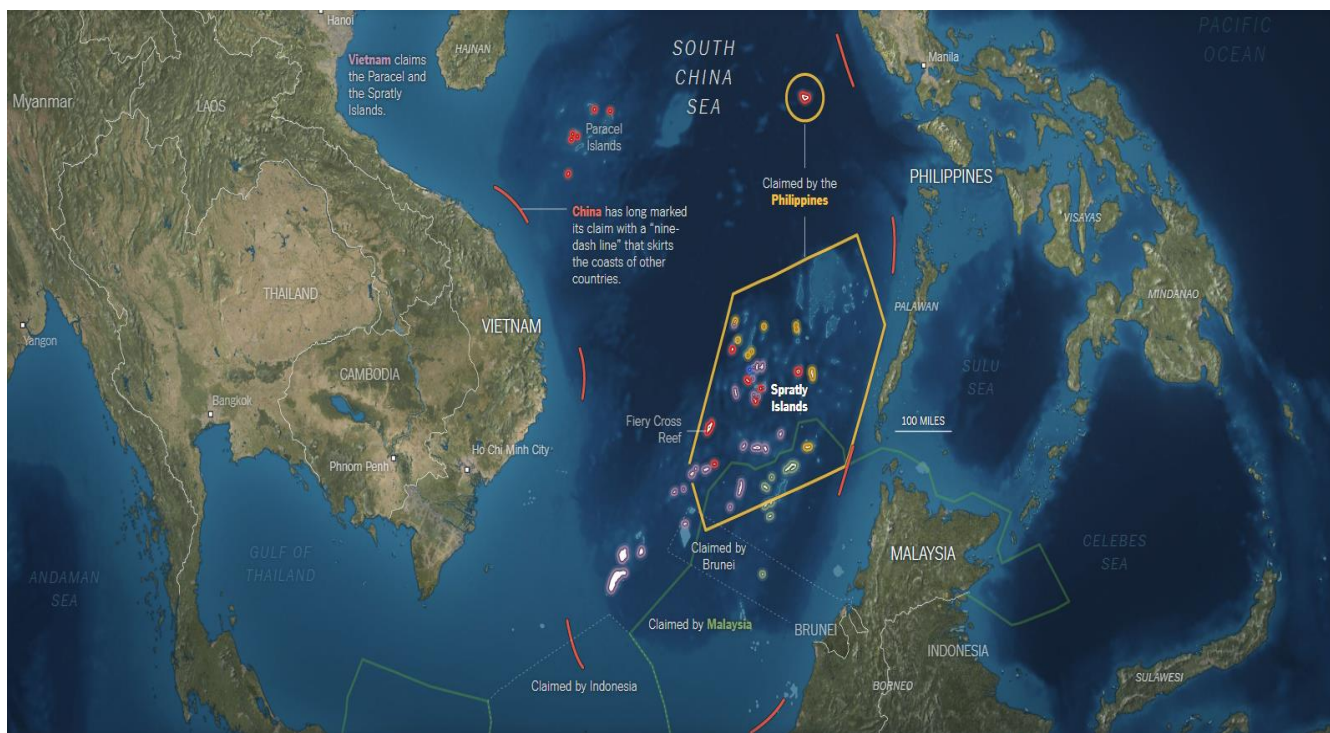
- Ο Ύφαλος Subi
- Ο Ύφαλος Gaven
- Ο Ύφαλος Hughes
- Ο Νότιος Ύφαλος Johnson
- Ο Ύφαλος Fiery Cross

---

<sup>45</sup>, Chi K. σελ 85-133

- Ο Ύφαλος Quarteron
- Μετά την κατάκτησή του, το 1995, ο Ύφαλος Mischief

Σύμφωνα με πηγές, καθώς και με τα λεγόμενα των Φιλιππίνων, και την στροφή τους προς το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, η Κίνα προσπαθεί, με τεχνητά μέσα, να μετατρέψει τους υφάλους σε τεχνητά νησιά.<sup>48</sup> (Χάρτης 4-1-1)



#### Χάρτης 4-1-1: Τα Νησιά Spratly<sup>49</sup> (4)

Πηγή:<https://www.nytimes.com/interactive/2015/07/30/world/asia/what-china-has-been-building-in-the-south-china-sea.html>

Ο λόγος που η Κινεζική κυβέρνηση θέλει να δημιουργήσει τεχνητά νησιά, χτίζοντας πάνω στρατιωτική βάση, αεροδρόμιο και οικισμούς, είναι για να μπορέσει ο ύφαλος να θεωρηθεί νησί, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Όπως ορίστηκε στο Πρώτο Κεφάλαιο, ως νησί ορίζουμε οποιαδήποτε στεριά που κατοικείται, περιβάλλεται εξ'ολοκλήρου από νερό και βρίσκεται πάνω από την στάθμη της θάλασσας κάθε στιγμή. Η διαφορά που ξεχωρίζει το νησί από τη βραχονησίδα, είναι ότι σε ένα νησί οφείλουν να μπορούν να ζήσουν άνθρωποι και να έχουν ανεξάρτητη οικονομική ζωή. Επιπλέον, στην περίπτωση της βραχονησίδας, δεν ορίζεται εκ νέου ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα.

Η διαφορά του υφάλου με τη βραχονησίδα, είναι πως ο ύφαλος βρίσκεται υπό την επιφάνεια της θάλασσας. Κατά τα άλλα, ισχύει το ίδιο με τη βραχονησίδα, δηλαδή, ένας

<sup>48</sup> <https://www.nytimes.com/interactive/2015/07/30/world/asia/what-china-has-been-building-in-the-south-china-sea.html>

<sup>49</sup> Με κόκκινο χρώμα αναπαρίστανται τα νησιά και τα τεχνητά νησιά που έχει στην κατοχή της η Κίνα, ενώ με κίτρινο χρώμα είναι όσα έχουν διεκδικήσει οι Φιλιππίνες

ύφαλος δεν μπορεί να θεωρηθεί μέρος που μπορούν να ζουν και να έχουν ανεξάρτητη οικονομική ζωή οι πολίτες ενός παράκτιου κράτους, συνεπώς δεν ορίζονται εκ νέου ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα. Με την προσπάθεια λοιπόν της Κινεζικής κυβέρνησης να μετατρέψει τους υφάλους σε νησιά, μπορεί εκ νέου να ορίσει θαλάσσιες ζώνες, καλύπτοντας και παίρνοντας την κυριαρχία ουσιαστικά στην γραμμή των 9 σημείων που είχε ορίσει από το 1947, αλλά δεν της αναγνωρίζεται διεθνώς.

Όσον αφορά, τέλος, τα νησιά Paracel, ανήκουν στην Κίνα από το 1976, όταν και τα απέκτησε από το Βιετνάμ.

## 4.2. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΑΪΒΑΝ

Η περίπτωση της Ταϊβάν είναι μια άκρως περίεργη περίπτωση. Αρχικά, οφείλει να αναφερθεί, πως η επίσημη ονομασία της Ταϊβάν, σύμφωνα με την οποία θέλουν να αναγνωριστούν είναι «Δημοκρατία της Κίνας». Ασφαλώς, για τις ανάγκες της εργασίας, θα συνεχίσουμε να την ονομάζουμε ως «Ταϊβάν», βεβαίως, προς αποφυγή περαιτέρω σύγχυσης σε μια ήδη αρκετά μπερδεμένη κατάσταση.

Για την Ταϊβάν και για τις λίγες χώρες που διατηρούν διπλωματικές σχέσεις μαζί της, η Ταϊβάν είναι η αληθινή και νόμιμη «Δημοκρατία της Κίνας» και οφείλει να κυβερνήσει ολόκληρη την Κίνα. Για τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, τώρα, η Ταϊβάν αποτελεί ένα επαναστατημένο κομμάτι της, και οφείλει να επιστρέψει υπό την καθοδήγησή της.

Όταν τα πράγματα είναι τόσο μπερδεμένα στο πολιτικό καθεστώς της Ταϊβάν, η συμμετοχή της στην ήδη περίπλοκη διαμάχη της Νότιας Σινικής Θάλασσας γίνεται ακόμα πιο περίπλοκη.

Η Ταϊβάν δηλώνει πως, όταν το 1949 το Κομμουνιστικό Κόμμα με ηγέτη τον Μάο Τσε Τουνγκ, κέρδιζε την επανάσταση, ο Chiang Kai-shek, ο άνθρωπος που, ως ηγέτης του εθνικιστικού κόμματος, το 1947, δημοσίευσε τον Γραμμή των 11 σημείων (αργότερα έγινε η Γραμμή των 9 σημείων, όπως είναι γνωστή σήμερα), κατέφυγε στην Ταϊβάν, όπου όρισε κυβέρνηση.<sup>50</sup> Η κυβέρνηση αυτή, ήταν η «γέννηση» της κυβέρνησης της Ταϊβάν.

Η Ταϊβάν, λοιπόν, θεωρεί πως είναι η νόμιμη «Δημοκρατία της Κίνας», πως κατέχει τα ίδια δικαιώματα, και τις ίδιες απαιτήσεις που έχει η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, λόγω ιστορικής χρήσης των νησιών Spratly και Paracel. Πάντως οφείλουμε να αναφέρουμε, πως η Ταϊβάν έχει όντως στην κατοχή της το νησί Itu Aba<sup>51</sup>(3), το μεγαλύτερο νησί του συμπλέγματος Spratly, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενες περιπτώσεις.

Η ιστορική χρήση των συμπλεγμάτων είναι το βασικότερο επιχείρημα λοιπόν της Ταϊβάν. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, όμως, που τα πράγματα είναι δύσκολα τόσο για την κήρυξη της ανεξαρτησίας της χώρας, όσο και για την αναγνώριση της από διεθνούς φορείς, η

<sup>50</sup> <https://thedi diplomat.com/2013/08/history-the-weak-link-in-beijings-maritime-claims/4/>

<sup>51</sup> <https://thedi diplomat.com/2016/05/south-china-sea-who-claims-what-in-the-spratlys/>



διαμάχη για τα νησιά και την εκμετάλλευση στην περιοχή οφείλει να είναι το τελευταίο πράγμα που θα απασχολούσε την Ταϊβάν.

### 4.3. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΙΕΤΝΑΜ

Το Βιετνάμ, όπως και η Κίνα, ορίζει πως έχει δικαίωμα στην περιοχή λόγω ιστορικής χρήσης της. Συγκεκριμένα αναφέρει πως τα Spratly και τα Paracel (Nong, 2012, σελ 39) είχαν χαρτογραφηθεί ως μέρος της χώρας, με τα ονόματα Houg Sa και Troung Sa, αντίστοιχα.

Επειδή, όπως γίνεται αντιληπτό, η ιστορική σημασία της περιοχής για το Βιετνάμ δεν είναι και το πιο εύκολο πράγμα να επιβεβαιωθεί, αλλά, ακόμα και αν μπορούσε, όπως είπαμε προηγουμένως, το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας δεν αναγνωρίζει την εκμετάλλευση λόγω ιστορικής χρήσης στην περιοχή, παρά μόνο για περιπτώσεις αλιείας.

Η κυβέρνηση του Βιετνάμ, όμως, έχει και δεύτερο επιχειρήμα, αξιόνοντας τα νησιά στο όνομά της. Το επιχειρήμα της προηγούμενης ιδιοκτησίας. (1) Ουσιαστικά, υποστηρίζει πως πριν την κήρυξη των συμπλεγμάτων Spratly και Paracel στο όνομα της αποικίας Άνναμ (μετέπειτα Βιετνάμ) ως μέρος της Γαλλικής αποικιοκρατίας, το 1933, τα νησιά αυτά ήταν «res nullius», δεν ανήκαν δηλαδή σε κανέναν. Συνεπώς, η κήρυξη τους ως κομμάτι του Άνναμ, που ήταν προτεκτοράτο του Γαλλικού κράτους, έγινε δικαίως, και αποτελούν τους νόμιμους κατόχους των συμπλεγμάτων ως «κληρονόμοι» του προτεκτοράτου. (6)

Οφείλουμε, επίσης, να αναφέρουμε πως το Βιετνάμ έχει ορίσει φρουρές σε 22 νησιά και βραχονησίδες του συμπλέγματος Spratly, κάνοντας μάλλον αυτό το σημαντικότερο επιχειρήμά του ως προς την διεκδίκηση των νησιών.

Το Βιετνάμ ήρθε δύο φορές στα πρόθυρα πολέμου με την Κίνα. (7) Η πρώτη ήταν το 1974, όταν το Βιετνάμ χωριζόταν ακόμα σε Βόρειο και Νότιο. Το Νότιο Βιετνάμ, διεκδικούσε κομμάτια από τα νησιά Paracel, ως συνέχεια της Γαλλικής κατοχής των, στο όνομα της αποικίας Άνναμ, το 1933, ενώ το Βόρειο υποστήριζε την Κινεζική πλευρά στο ζήτημα αυτό. Το Νότιο Βιετνάμ έστειλε στρατιώτες στα νησιά Paracel, ώστε να τα καταλάβει. Τα στρατεύματα αυτά ανακάλυψαν στην περιοχή «ψαράδες» ένοπλους και ένα πολεμικό πλοίο, οπότε ξεκίνησε η σύρραξη. Μόλις η Κίνα έστειλε τις ενισχύσεις της, έτρεψε τους Βιετκόνγκ σε φυγή, καθώς, λόγω ανώτερου εξοπλισμού, η μάχη ήταν άνιση.

Το δεύτερο θερμό επεισόδιο μεταξύ Βιετνάμ και Κίνας γίνεται το 1988, όταν πλέον το Βιετνάμ ήταν ενιαίο. Κίνα και Βιετνάμ, θέλοντας να εδραιώσουν την κυριαρχία τους στα νησιά Spratly, καταλήγουν σε ναυμαχία. Μέσα σε τρεις ώρες, η Κίνα έχει βγει νικήτρια, λόγω και των απώλειων των στρατευμάτων του Βιετνάμ (70 το σύνολο) και λόγω του ότι, εξαιτίας του καιρού, τα πλοία των Βιετκόνγκ δεν μπορούσαν να μείνουν άλλο στην περιοχή.

#### 4.4. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ

Οι Φιλιππίνες, στην προσπάθεια τους να αποκτήσουν δικαίωμα στη περιοχή των νησιών Spratly, αναφέρουν πως το σύμπλεγμα των νησιών αποτελεί φυσική συνέχεια των νησιών των Φιλιππίνων, και ότι τα νησιά αυτά αποτελούσαν μέρος της χώρας πριν από χρόνια, αξιώνοντας το δικαίωμα της ιστορικής χρήσης και αυτή καθώς και επέκτασης της υφαλοκρηπίδας της.

Στην περίπτωση των Φιλιππίνων βέβαια, η Συμφωνία μεταξύ Ισπανίας και ΗΠΑ το 1898, όπως αναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο, δεν βοηθάει στην επιχειρηματολογία της, σχετικά με την «ιστορική χρήση της περιοχής». Βασικός λόγος είναι ότι δεν αναφέρεται πουθενά η μετάβαση και των νήσων Spratly στην διαχείριση των ΗΠΑ. (5) Συνεπώς, λογίζεται πως δεν θεωρούνταν κομμάτι της αποικίας, ώστε να δηλωθεί η μεταβίβαση του.

Ένα ακόμα αξίωμα της κυβέρνησης των Φιλιππίνων στην περιοχή, είναι το ότι τα νησιά Spratly, μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου ήταν «res nullius», και, όταν ο Thomas Cloma, ένας έμπορος και δικηγόρος από τις Φιλιππίνες, «ανακάλυψε» τα νησιά, το 1947, και τα όρισε ως «προτεκτοράτο» με το όνομα “Kalaya’an” ή «Freedomland» το 1956, και όρισε εαυτόν ως των πρόεδρο τους. (1) Το 1971, ο Πρόεδρος των Φιλιππίνων, Ferdinand Marcos, εξέδωσε επίσημο ανακοινωθέν, στο οποίο γίνεται η πρώτη επίσημη διεκδίκηση των Φιλιππίνων στα νησιά Spratly. Το 1974 ο Cloma περνάει τη δικαιοδοσία των νησιών στην κυβέρνηση των Φιλιππίνων. (2)

Η Κυβέρνηση των Φιλιππίνων προχωράει στην κατοχή 8 βράχων και νησιών (5) στην περιοχή, το 1978, για να βοηθήσει περισσότερο την επιχειρηματολογία της στο ζήτημα της «ανακάλυψης» και «κατάκτησης» των νησιών. Επιπλέον, με την εξόρυξη ορυκτών πλούτων στην περιοχή του Reed Bank, το 1978, προχωράει την διεκδίκηση επέκτασης της υφαλοκρηπίδας της. Η υπεράσπισή αυτών των επιχειρημάτων, βέβαια, έχει ορισμένα ζητήματα.

Αρχικά, η άποψη πως τα νησιά αποτελούσαν «res nullius» μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δεν μπορεί να θεωρηθεί αληθής, και αμφισβητείται από τις άλλες χώρες με αξιώσεις στην περιοχή, καθώς Κίνα και Βιετνάμ αξιώνουν εδαφικές κυριότητες στα νησιά Spratly. Επιπλέον, η «ανακάλυψη» των νησιών από έναν πολίτη, ο οποίος τα όρισε προτεκτοράτο των Φιλιππίνων, δεν είναι επίσημη πράξη της χώρας του. Συνεπώς, αμφισβητείται η κυριότητα των νησιών από τις Φιλιππίνες πριν το 1978.

Το 2012 είχαμε ένα θερμό επεισόδιο μεταξύ ενός πολεμικού πλοίου των Φιλιππίνων και Κινεζικού πολεμικού πλοίου.

Τέλος, όσον αφορά τις διεκδικήσεις των Φιλιππίνων, οφείλει να γίνει αναφορά στην επίσημη κίνηση της χώρας να προβεί στο Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, το 2013, όσον αφορά την επιχειρηματολογία της Κίνας για την ιστορικότητα της περιοχής, και τη γραμμή των 9 σημείων.

#### **4.5. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΑΛΑΙΣΙΑΣ**

Η Μαλαισία είναι η μόνη χώρα που δεν ζητάει εκμετάλλευση των νησιών και της περιοχής λόγω «ιστορικής χρήσης». Οι απαιτήσεις της φτάνουν στα 12 νησιά και βραχονησίδες στα νησιά Spratly, 6 από τα οποία ήδη κατέχει. (1) Οι απαιτήσεις της βεβαίως έρχονται σε κόντρα με τις απαιτήσεις των Κίνα, Βιετνάμ, Φιλιππίνες και Ταϊβάν, καθώς ζητάει την κυριαρχία σε νησιά που είτε βρίσκονται ήδη υπό την κυριαρχία άλλου κράτους, ή έχουν τις ίδιες βλέψεις.

Η Μαλαισία στηρίζει την επιχειρηματολογία της στην περίπτωση «επέκτασης θαλάσσιων ζωνών» και της «ανακάλυψης». Υποστηρίζει δηλαδή, πως οι ύφαλοι και οι βραχονησίδες που έχει στην κατοχή της, μπορούν να κατοικηθούν και να θεωρηθούν νησί, συνεπώς μπορούν να έχουν θαλάσσιες ζώνες. Επιπλέον, εγείρει το ζήτημα του «res nullius» και αυτή για τα νησιά που έχει ήδη στην κατοχή της.

#### **4.6. ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΠΡΟΥΝΕΪ**

Το Μπρουνέι διεκδικεί δύο υφάλους, τον Λουίζα (ύφαλο που αξιώνει και η Μαλαισία) και την όχθη Riflemen, καθώς και μια θαλάσσια ζώνη που βασίζεται κι αυτή στην παράταση της υφαλοκρηπίδας.(1) Η απαίτηση της όχθης Riflemen, η οποία δημοσιεύθηκε από το Μπρουνέι σε χάρτη του 1988 που επεκτείνει την υφαλοκρηπίδα , βασίζεται προφανώς σε ισχυρισμό υφαλοκρηπίδας 350 ναυτικών μιλίων. Το Μπρουνέι διεκδίκησε μια ζώνη αλιείας 200 ναυτικών μιλίων το 1982 και μια ΑΟΖ επίσης 200 ναυτικών μιλίων το 1984. (6)

Αν και το Μπρουνέι ισχυρίζεται ότι με τον ύφαλο Louisa έχει δικαίωμά σε μια εκτεταμένη θαλάσσια ζώνη, το επιχείρημα αυτό είναι αδύναμο, διότι ο συγκεκριμένος ύφαλος έχει μόνο δύο μικρά πετρώματα πάνω από το νερό κατά την άμπωτη, τα οποία δεν θα έχουν την ικανότητα να δημιουργήσουν μια αποκλειστική ζώνη εξοικονόμησης ενέργειας ή μια υφαλοκρηπίδα σύμφωνα με το άρθρο 121 παράγραφος 3 της UNCLOS.

Ο ισχυρισμός του Μπρουνέι για μια εκτεταμένη υφαλοκρηπίδα δεν φαίνεται να είναι σύμφωνος με τις απαιτήσεις της UNCLOS, διότι η Ανατολική Palawan, προτεκτοράτο των Φιλιππίνων, διακόπτει την «φυσική παράταση» της υφαλοκρηπίδας 60 έως 100 μίλια από το Μπρουνέι .

#### **4.7. ΣΥΝΟΨΗ**

Σε μία περιοχή που όλοι ασκούν αξιώσεις είτε στα νησιά Paracel, είτε στα Spratly, είτε αξιώνουν επέκταση των θαλάσσιων ζωνών τους, το να γίνει μια περιληπτική περιγραφή των διεκδικήσεων της κάθε χώρας ήταν αναγκαίο, ώστε να προχωρήσουμε στην κωδικοποίηση της διαμάχης. Παρόλα αυτά, καλύπτοντας τις βασικές θέσεις των έξι χωρών, όπου αναφέρθηκε η ιστορική χρήση της περιοχής, η έλλειψη διεκδικήσεων μέχρι το 1933 στα νησιά και η επέκταση των θαλάσσιων ζωνών, έγινε πιο κατανοητή η κατάσταση στην περιοχή και στις διεκδικήσεις.

Στην επόμενη ενότητα θα αναφερθούμε στις κινήσεις των διεθνών οργάνων, και των μη ενεργών (πλέον) «παικτών» στην περιοχή, για την επίλυση του ζητήματος.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Hong N. UNCLOS and ocean dispute settlement. Milton Park, Abingdon, Oxon: Routledge; 2014
2. Lo C. China's Policy towards territorial disputes: The case of South China Sea. Routledge, London: 2004
3. Alexander L. Vuving T. South China Sea: Who Occupies What in the Spratlys? [Internet]. The Diplomat. 2017 [cited 4 November 2017]. Available from: <https://thediplomat.com/2016/05/south-china-sea-who-claims-what-in-the-spratlys/>
4. Huang J, Billo A. Territorial disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters. New York: Palgrave Macmillan. 2015
5. Lunn J, Lang A. The South China Sea Dispute: July 2016 Update. London: House of Commons Library. 2016
6. Wu S, Zou K. Maritime Security in the South China Sea. Regional Implications and International Cooperation. Surrey: Ashgate. 2009
7. Άρθρο από CNN:  
<http://edition.cnn.com/2011/WORLD/asiapcf/06/27/china.vietnam.timeline/index.html>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

### ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΠΑΙΚΤΕΣ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Το να προσπαθήσουν οι άμεσα εμπλεκόμενες χώρες να λύσουν τη διαφορά με ειρηνικά μέσα, ή να προβάλλουν τη μέση λύση που θα αφήσει τους πάντες ευχαριστημένους, δεν είναι καθόλου εύκολο, για να μην πούμε αδύνατο.

Οι λύσεις που προβλέπονται, βάσει Διεθνούς Δικαίου, στην επίλυση διαφορών, είναι συγκεκριμένες. Η περίπτωση της διαιτησίας από κάποιον ανεξάρτητο «παίκτη», ή διεθνές όργανο δείχνει πιο αναγκαία από ποτέ στην περιοχή. Οι περιπτώσεις που οι εχθροπραξίες μεταξύ στρατευμάτων και ψαράδων στον 21<sup>ο</sup> αιώνα είναι αρκετές, και συνεπώς, η περίπτωση απότομης κλιμάκωσης της κατάστασης μοιάζει βέβαιη.

Σε αυτή τη διαμάχη υπάρχουν συγκεκριμένα πράγματα που μπορούν να γίνουν από τους φορείς που δεν εμπλέκονται άμεσα στη διεκδίκηση των περιοχών. Ο Ο.Η.Ε. και ο ASEAN οφείλουν να ενεργήσουν προς την επίλυση και τον έλεγχο των καταστάσεων, ενώ Η.Π.Α. και Ιαπωνία, ως παλιοί συμμετέχοντες στην κατάσταση της διαμάχης, μπορούν σίγουρα να βοηθήσουν ακόμα περισσότερο.

Παρακάτω θα γίνει αναφορά στις κινήσεις που έχουν κάνει μέχρι στιγμής οι περιφερειακοί παίχτες της διαμάχης, πώς στέκονται απέναντι στο ζήτημα της Νότιας Σινικής Θάλασσας, και ποια τα ενδεικτικά βήματα προς την επίλυση του ζητήματος.

#### 5.1. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΤΟΥ ΟΗΕ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Στις 22 Ιανουαρίου 2013, οι Φιλιππίνες ενημέρωσαν την Κίνα ότι σκοπεύουν να ζητήσουν την διαιτησία του Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας, σύμφωνα με το Παράρτημα VII της UNCLOS (όπως είδαμε στο δεύτερο Κεφάλαιο) (1) σχετικά με την διεκδίκηση της Κίνας της γραμμής των 9 σημείων, λόγω ιστορικής χρήσης.

Ο λόγος που προσέφυγε γι' αυτό το ζήτημα στο Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας η κυβέρνηση των Φιλιππίνων, είναι επειδή δεν υπήρχε περίπτωση διμερούς επίλυσης του ζητήματος των διεκδικήσεων, καθώς η Κίνα είναι ανένδοτη στις απόψεις της. Εδώ πρέπει να θυμήσουμε ότι ο ΟΗΕ δεν έχει τη δικαιοδοσία σύμφωνα με την UNCLOS (2) να επιλύσει την εδαφική διαφωνία παρά μόνο τα δικαιώματα εκμετάλλευσης της περιοχής.

Η προσφυγή των Φιλιππίνων στο Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας έχει ουσιαστικά 4 λόγους. (2) Ο πρώτος είναι για να αποφανθεί το Δικαστήριο για την θέση της ιστορικότητας στην περιοχή, που αξιώνει η Κίνα. Οι Φιλιππίνες θεωρούν πως η Κίνα δεν έχει

βάσιμα επιχειρήματα για την αξίωση της γραμμής των 9 σημείων, και, εφόσον δεν μπορεί να βρεθεί μία λύση μεταξύ των χωρών, περιμένει από το Διαιτητικό Δικαστήριο να αποφανθεί.

Ο δεύτερος λόγος είναι οι αξιώσεις που ζητάει η Κίνα για τη δημιουργία θαλάσσιων ζωνών λόγω των τεχνητών νησιών που δημιούργησε στα συμπλέγματα Spratly. Η κυβέρνηση των Φιλιππινών ζητά την αναγνώριση αυτών των νησιών ως βραχονησίδες, ώστε να οριστεί στην Κίνα πως μπορεί να θέσει μόνο τη γραμμή χωρικών υδάτων της από τις βραχονησίδες αυτές (12 ναυτικά μίλια)

Ο τρίτος λόγος αφορά την γεωγραφική φύση των υφάλων που μετατρέπει η Κίνα σε νησιά. Οι Φιλιππίνες αναφέρουν πως, εφόσον οι ύφαλοι αυτοί δεν βρίσκονται συνεχώς πάνω από την επιφάνεια του νερού, η επεξεργασία τους ώστε να τροποποιηθούν σε νησιά (να είναι μόνιμα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας δηλαδή) δεν τους κάνει κύριους των υφάλων. Αντιθέτως, εφόσον βρίσκονται ενίοτε κάτω από την επιφάνεια του νερού, οι Φιλιππίνες θεωρούν πως το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο οφείλει να θεωρήσει τους υφάλους ως μέρος της υφαλοκρηπίδας τους.

Ο τέταρτος λόγος προσφυγής, ήταν γιατί οι Φιλιππίνες ισχυρίζονται πως η Κίνα δεν επιτρέπει στα πλοία της να εκμεταλλευτούν τα αποθέματα ιχθύων στην περιοχή των Spratly, συγκεκριμένα στο Scarborough Shoal και στον ύφαλο Johnson. (2) Οι Φιλιππίνες λοιπόν ζητούν από το Δικαστήριο να αποφανθεί για την νομιμότητα τέτοιων επεμβάσεων από την Κίνα, και να της γίνει μνεία να μην επαναλάβει τέτοιες πράξεις στο μέλλον.

Στις 12 Ιουλίου του 2016 το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας εξέδωσε την απόφασή του, δικαιώνοντας σχεδόν απόλυτα την προσφυγή των Φιλιππινών σε αυτό. (3) Συγκεκριμένα, διαψεύδουν την γραμμή των 9 σημείων και την ιστορική χρήση της περιοχής της Νότιας Σινικής Θάλασσας, αναφέροντας πως οι όποιες διεκδικήσεις χάθηκαν μετά τον ορισμό των Θαλάσσιων Ζωνών, σύμφωνα με την UNCLOS.<sup>52</sup> Επιπλέον, αναφέρεται πως δεν δικαιούνται τα τεχνητά νησιά της Κίνας να ορίσουν θαλάσσιες ζώνες, λόγω της επεξεργασίας που έχουν υποστεί, καθώς χωρίς αυτή δεν θα ήταν συνεχώς πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Επιπλέον, στο σημείο αυτό, το ΔΔΔΔΘ αναφέρει πως κανένα από τα νησιά Spratly δεν μπορεί να ορίσει θαλάσσιες ζώνες πέρα των

---

<sup>52</sup> Το κομμάτι αυτό παίρνεται αυτούσιο από το δελτίο τύπου το Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας:

(..)Historic Rights and the ‘Nine-Dash Line’: The Tribunal found that it has jurisdiction to consider the Parties’ dispute concerning historic rights and the source of maritime entitlements in the South China Sea. On the merits, the Tribunal concluded that the Convention comprehensively allocates rights to maritime areas and that protections for pre-existing rights to resources were considered, but not adopted in the Convention. Accordingly, the Tribunal concluded that, to the extent China had historic rights to resources in the waters of the South China Sea, such rights were extinguished to the extent they were incompatible with the exclusive economic zones provided for in the Convention. The Tribunal also noted that, although 2 Chinese navigators and fishermen, as well as those of other States, had historically made use of the islands in the South China Sea, there was no evidence that China had historically exercised exclusive control over the waters or their resources. The Tribunal concluded that there was no legal basis for China to claim historic rights to resources within the sea areas falling within the ‘nine-dash line’

12 ναυτικών μιλίων, και πως αναγνωρίζει ότι ορισμένα σημεία της εκμετάλλευσης των νησιών από την Κίνα, εμπίπτει στην ΑΟΖ των Φιλιππίνων.<sup>53</sup>

Στην συνέχεια, έγινε αναφορά στην νομιμότητα των ενεργειών της Κίνας απέναντι στις Φιλιππίνες, όπου η Κίνα θεωρήθηκε παράνομη καθώς:

Α) παρεμπόδισε τις Φιλιππίνες από την εξόρυξη πετρελαίου και το ψάρεμα στην περιοχή.

Β) έχτισε παράνομα νησιά

Γ) δεν σταμάτησε Κινέζους ψαράδες από το να ψαρέψουν στην ΑΟΖ των Φιλιππίνων.<sup>54</sup>

Επιπλέον, το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο έκρινε πως η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας έκανε ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον, με την προσπάθεια της να χτίσει τεχνητά νησιά, που είναι μη αναστρέψιμες, καθώς επίσης και ότι οι κινέζικες αρχές ήξεραν πως οι ψαράδες είχαν παρενοχλήσει τα σπάνια είδη της περιοχής (πχ θαλάσσιες χελώνες) αλλά δεν μερίμνησαν στο να τους αποτρέψουν.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> Παρέχεται το αντούσιο κείμενο της απόφασης του ΔΔΔΘ εδώ:

(...) Status of Features: The Tribunal next considered entitlements to maritime areas and the status of features. The Tribunal first undertook an evaluation of whether certain reefs claimed by China are above water at high tide. Features that are above water at high tide generate an entitlement to at least a 12 nautical mile territorial sea, whereas features that are submerged at high tide do not. The Tribunal noted that the reefs have been heavily modified by land reclamation and construction, recalled that the Convention classifies features on their natural condition, and relied on historical materials in evaluating the features. The Tribunal then considered whether any of the features claimed by China could generate maritime zones beyond 12 nautical miles. Under the Convention, islands generate an exclusive economic zone of 200 nautical miles and a continental shelf, but “[r]ocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf.” The Tribunal concluded that this provision depends upon the objective capacity of a feature, in its natural condition, to sustain either a stable community of people or economic activity that is not dependent on outside resources or purely extractive in nature. The Tribunal noted that the current presence of official personnel on many of the features is dependent on outside support and not reflective of the capacity of the features. The Tribunal found historical evidence to be more relevant and noted that the Spratly Islands were historically used by small groups of fishermen and that several Japanese fishing and guano mining enterprises were attempted. The Tribunal concluded that such transient use does not constitute inhabitation by a stable community and that all of the historical economic activity had been extractive. Accordingly, the Tribunal concluded that none of the Spratly Islands is capable of generating extended maritime zones. The Tribunal also held that the Spratly Islands cannot generate maritime zones collectively as a unit. Having found that none of the features claimed by China was capable of generating an exclusive economic zone, the Tribunal found that it could—without delimiting a boundary—declare that certain sea areas are within the exclusive economic zone of the Philippines, because those areas are not overlapped by any possible entitlement of China.

<sup>54</sup> Παρέχεται το αντούσιο κείμενο της απόφασης του ΔΔΔΘ:

(...) Lawfulness of Chinese Actions: The Tribunal next considered the lawfulness of Chinese actions in the South China Sea. Having found that certain areas are within the exclusive economic zone of the Philippines, the Tribunal found that China had violated the Philippines’ sovereign rights in its exclusive economic zone by (a) interfering with Philippine fishing and petroleum exploration, (b) constructing artificial islands and (c) failing to prevent Chinese fishermen from fishing in the zone. The Tribunal also held that fishermen from the Philippines (like those from China) had traditional fishing rights at Scarborough Shoal and that China had interfered with these rights in restricting access. The Tribunal further held that Chinese law enforcement vessels had unlawfully created a serious risk of collision when they physically obstructed Philippine vessels.

<sup>55</sup> Παρατίθεται το τμήμα της Απόφασης για το συγκεκριμένο κομμάτι:

(...) Harm to Marine Environment: The Tribunal considered the effect on the marine environment of China’s recent large-scale land reclamation and construction of artificial islands at seven features in the Spratly Islands

Η Κίνα δεν δέχτηκε ποτέ την απόφαση του Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου, καθώς δεν αναγνωρίζει την αρμοδιότητά του. Πράγματι, η στάση της Κίνας από τον Ιανουάριο του 2013, όπου ενημερώθηκε από την κυβέρνηση των Φιλιππίνων για την επιθυμία τους να προβούν σε προσφυγή στο Διαιτητικό Δικαστήριο, αρνήθηκε να ορίσει δικαστή που θα παρουσίαζε την πολιτική της.

Ενώ λοιπόν οι Φιλιππίνες δικαιώνονται από το Διαιτητικό Δικαστήριο, η αλλαγή στην κυβέρνηση αλλάζει και την πολιτική της χώρας. (3) Η κυβέρνηση των Φιλιππίνων, μετά από δήλωση του Προέδρου της, Rodrigo Duterte, αλλάζει τις συμμαχίες της, και από φιλοαμερικάνικη εξωτερική πολιτική, αναπτύσσει τις σχέσεις της με την Κίνα. Σε κοινή δήλωση που έβγαλαν Κίνα και Φιλιππίνες στις 7 Σεπτεμβρίου 2016, (4) τονίζεται η ανάγκη για συνεργασία στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας και την σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ των χωρών.

Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε, πως, παρά τους περιορισμούς που έθεσε ουσιαστικά ο ίδιος ο ΟΗΕ στον εαυτό του για το γεγονός ότι οι αποφάσεις του, σε τέτοιες περιπτώσεις διαφορών, είναι μόνο για οικονομική εκμετάλλευση και όχι για εδαφική κυριότητα. Παρόλα αυτά, κατάφερε να αφήσει το στίγμα του στην περιοχή, αφού, μετά την απόφαση του Δικαστηρίου, η Κίνα προσέγγισε δια της διπλωματικής οδού τις Φιλιππίνες, θέλοντας να συσφίξει τους δεσμούς. Συνεπώς, η αλλαγή που έφερε ο ΟΗΕ στην περιοχή, έστω και έμμεσα, ήταν μεγάλη.

## **5.2. Ο ASEAN ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ**

Το 2002, τα μέλη του ASEAN και η Κίνα υπέγραψαν τη Διακήρυξη για τη Συμπεριφορά των Μερών στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. (5) Το παρόν έγγραφο δεν είναι νομικά δεσμευτικό, και στην περίπτωση που ένα από τα υπογραφόμενα μέλη παραβιάσουν τη δήλωση, ο ASEAN δεν διαθέτει αποτελεσματικό εργαλείο για να προβεί σε κυρώσεις. Δεύτερον, στη δήλωση δεν αναφέραμε συγκεκριμένα ποιες περιοχές καλύπτει η συμφωνία αυτή. Ωστόσο, δεδομένου ότι η Κίνα συμμετείχε στη γέννηση του εγγράφου, θεωρήθηκε μεγάλη επιτυχία.

Ωστόσο, η μεγάλη αποτυχία, είναι ο αυξημένος αριθμός συγκρούσεων μεταξύ αλιευτικών σκαφών στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας στον 21ο αιώνα, γεγονός που έδειξε ότι ο ASEAN δεν κατάφερε να εξασφαλίσει την ειρήνη στην περιοχή. (1) Ως μία μεγάλη αποτυχία θεωρήθηκε η σύνοδος κορυφής του ASEAN το 2012 στην Καμπότζη, όπου συμμετείχαν οι εμπλεκόμενοι φορείς, οι οποίοι διαμαρτύρονταν για την αύξηση της επιθετικότητας της Κίνας. Ο πρόεδρος του Συνδέσμου, δήλωσε πως οι συγκρούσεις στη θάλασσα της Νότιας Κίνας δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του ASEAN και για το λόγο αυτό πρέπει να επιλυθούν διμερώς μεταξύ των εναγόντων.

---

and found that China had caused severe harm to the coral reef environment and violated its obligation to preserve and protect fragile ecosystems and the habitat of depleted, threatened, or endangered species. The Tribunal also found that Chinese authorities were aware that Chinese fishermen have harvested endangered sea turtles, coral, and giant clams on a substantial scale in the South China Sea (using methods that inflict severe damage on the coral reef environment) and had not fulfilled their obligations to stop such activities.



Το πρόβλημα που ταλανίζει τον ASEAN, είναι αυτό που συμβαίνει σε κάθε περιφερειακό οργανισμό. Τα κράτη μέλη κάθε αντιλαμβάνονται αναπόφευκτα διαφορετικά οποιοδήποτε θέμα. Αυτός είναι και ο βασικός προβληματισμός που απασχολεί τον ASEAN, στο ζήτημα της διαμάχης στη Νότια Σινική Θάλασσα. Επιπλέον, δεν είναι όλα τα κράτη μέλη του μπλεγμένοι στη διαμάχη, και δεν είναι όλα τα εμπλεκόμενα κράτη, μέλη του ASEAN. Το Βιετνάμ, οι Φιλιππίνες, η Μαλαισία και το Μπρουνέι που είναι μέλη του, έχουν στοιχειώσει τις απαιτήσεις τους στη Νότια Σινική Θάλασσα.

Από τη δεκαετία του 1970, οι συγκρούσεις μεταξύ Κινεζικών, Φιλιππινέζικων και Βιετναμέζικων ναυτικών σκαφών στην περιοχή, και η έλλειψη δύναμης του ASEAN να εμποδίσει τις συγκρούσεις αυτές, υποδεικνύουν περίτρανα την έλλειψη δύναμης από τον Σύνδεσμο.

Στις 5 Αυγούστου του 2017, ο ASEAN εξέδωσε κοινή δήλωση από όλα τα μέλη του. (6) Στο ζήτημα της Νότιας Σινικής Θάλασσας, αναφέρθηκε πως περιμένει από τις χώρες να τηρήσουν και να προωθήσουν τα μέτρα που αναφέρθηκαν στον Κώδικα Συμπεριφοράς του 2002 (5) και να κρατήσουν την ασφάλεια στην περιοχή.

Βλέπουμε λοιπόν πως ο ASEAN, καθώς δεν έχει τα κατάλληλα «μέσα πειθούς», μπορεί μόνο με ανακοινώσεις και συμφωνίες να ασκήσει κριτική στο ζήτημα των διεκδικήσεων της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Δεν μπορούμε ακριβώς να πούμε πως δεν είναι αρκετό, αλλά όταν ένας Οργανισμός κρατών που αφορά **μόνο** τα κράτη της Νοτιοανατολικής Ασίας, δεν μπορεί να βοηθήσει περισσότερο από αυτό τα κράτη μέλη του, τότε σίγουρα η συμμετοχή του στην επίλυση του ζητήματος δεν θεωρείται επιτυχημένη.

### 5.3. ΟΙ ΗΠΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, παρότι βρίσκονται μακριά από την άμεση επιρροή των γεγονότων στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας προσπαθούν να τονίσουν την ανάγκη που έχει η περιοχή, ώστε να βρεθεί μια λύση και μια ηρεμία.

Στην ομιλία της στον ASEAN στις 23 Ιουλίου 2010 (7) στο Ανόι, η (τότε) Υπουργός Εξωτερικών, Χίλαρι Κλίντον ανέφερε τα κύρια στοιχεία της Αμερικάνικης πολιτικής όσον αφορά την Νότια Σινική Θάλασσα. Αυτά αποτελούν

- τη διατήρηση της ελεύθερης πλεύσης και της πρόσβασης στην περιοχή από όλους
- τον σεβασμό και την υπακοή στους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου της Νότιας Σινικής Θάλασσας
- την ενθάρρυνση προς τα εμπλεκόμενα μέλη για διπλωματική και δημοκρατική επίλυση των διεκδικήσεων χωρίς εντάσεις
- την αντίρρηση σε οποιαδήποτε μορφή βίας από οποιοδήποτε κράτος που εμπλέκεται στη διαμάχη
- την δήλωση πως οι ΗΠΑ παραμένουν σε ουδέτερη στάση σχετικά με την κυριότητα της περιοχής
- τη βοήθεια των ΗΠΑ μέσω ιδεών και στήριξης προς τη θέσπιση των μέτρων που συμφωνήθηκαν στην Διμερή Συμφωνία μεταξύ Κίνας και ASEAN

Οι ΗΠΑ, προσπαθούν, μέσω αρκετών πολιτικών, να κρατήσουν τις απόψεις που αναφέρθηκαν από την Υπουργό Κλίντον. Μέ την κυβέρνηση των Φιλιππίνων στο μέρος τους, προτού βγει η απόφαση του Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας, οι ΗΠΑ προσπάθησαν, μέσω των διπλωματικών οδών, να πείσουν άλλα κράτη πως είναι σημαντικό να μπορούν να προσφύγουν σε διεθνείς οργανισμούς και περιφερειακά όργανα για να επιλύσουν τα ζητήματά τους. (7)

Επιπλέον, ο Ναύαρχος Thomas Fargo, πρώην διοικητής του Αμερικάνικου Στόλου στην περιοχή του Ειρηνικού, πρότεινε τη δημιουργία μιάς Περιφερειακής Πρωτοβουλίας για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (Regional Maritime Security Initiative: RMSI), (8) ώστε να προωθηθεί η περιφερειακή συνεργασία για τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλεια στην περιοχή της ανατολικής Ασίας και του Ειρηνικού, ειδικά στα στενά της Malacca και τη Σγκαπούρη.

Όσον αφορά την ασφάλεια στην περιοχή και την ενίσχυση της παρουσίας των ΗΠΑ σε αυτή, η κυβέρνηση Ομπάμα και η κυβέρνηση Aquino των Φιλιππίνων ανακοίνωσαν το 2014 τη δεκαετή συμφωνία για ενισχυμένη άμυνα στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας. (9)

Γενικώς, οι ΗΠΑ επί της κυβέρνησης Ομπάμα, προσπάθησαν, μέσω της soft power τους, να ασκήσουν διπλωματική πίεση στην Κίνα, ενθαρρύνοντας τις υπόλοιπες χώρες της διαμάχης, να ξεκαθαρίσουν τις αξιώσεις τους από την περιοχή. Με την συνεχή τους παρουσία στην περιοχή, καθώς και με την (μέχρι πρότεινος) συμμαχία της με τις Φιλιππίνες, οι ΗΠΑ προσπάθησαν πολύ στην επίλυση των διαφορών. Η προϊστορία της με κάποιες από τις χώρες της περιοχής (Βιετνάμ), σε συνδυασμό με τους 2 πολέμους σε Αφγανιστάν και Ιράκ, άφησαν στις χώρες της Νότιας Σινικής Θάλασσας μια επιφυλακτική στάση απέναντί στις ΗΠΑ. Με την κυβέρνηση Τράμπ να έχει αναλάβει πλέον, οι επιφυλάξεις γίνονται ακόμα περισσότερες.

#### **5.4. Η ΙΑΠΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ**

Η Ιαπωνία, μετά την αποτυχημένη της (τελικά) προσπάθεια τον 20<sup>ο</sup> αιώνα να αποκτήσει το μονοπώλιο της Νότιας Σινικής Θάλασσας, άφησε πίσω της οποιοσδήποτε εδαφικές διεκδικήσεις στην περιοχή. Παρόλα αυτά, όμως, λόγω των εμπορικών δρόμων και των πετρελαϊκών συναλλαγών της, έχει πολύ μεγάλη ανάγκη να είναι ελεύθεροι οι εμπορικοί δρόμοι της Νότιας Σινικής Θάλασσας, και ασφαλείς.

Κρατώντας μια διπλωματική στάση, η Ιαπωνία ουσιαστικά βοηθάει την Αμερικανική εξωτερική πολιτική στην περιοχή, συμμετέχοντας στις ασκήσεις, και στηρίζοντας τις ίδιες απόψεις με τις Η.Π.Α., όπως για παράδειγμα την άποψη για την σωστή κίνηση των Φιλιππίνων να προβούν στο Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Παρόλα αυτά, όντας μία από τις μεγαλύτερες οικονομίες παγκοσμίως, και μία υπερδύναμη του 21<sup>ου</sup> αιώνα, η Ιαπωνία θα μπορούσε να αποτινάξει τον συγκρατημένο της εαυτό και να ξεκινήσει μια πιο θερμή πολιτική στην Νότια Σινική Θάλασσα.

#### **5.5. ΣΥΝΟΨΗ**

Η κατάσταση στην περιοχή, είναι πάντα μια δύσκολη κατάσταση. Παρόλα αυτά, με τα δείγματα των εξωτερικών παικτών που είδαμε, βλέπουμε μια προσπάθεια να λυθεί το ζήτημα και από τη Διεθνή Κοινότητα. Η σημασία μιας τέτοιας κινητικότητας είναι μεγάλη, καθώς υποδεικνύει την ανάγκη για επίλυση των διαφορών. Εφόσον καταφέρουν και αναπτύξουν μια πιο φιλική στάση τα διαπλεκόμενα κράτη μεταξύ τους, ίσως μπορέσουμε να δούμε την αλλαγή στο σκηνικό που όλοι αναζητούμε.

Παρόλα αυτά, στην αλλαγή αυτή οφείλουμε να αναφέρουμε ότι δεν είναι και η μόνη που συμβαίνει στο διεθνές πολιτικό σκηνικό. Υπάρχουν διάφορα δεδομένα, τα οποία αλλάζουν τους τελευταίους μήνες, που οφείλουν να αναφερθούν, στο τελευταίο κεφάλαιο.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. International Tribunal Court of the Law of the Sea Press Release  
The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines V. The People's Republic of China). 2016
2. Huang J, Billo A. Territorial disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters. New York: Palgrave Macmillan. 2015
3. Rauhala E, Rauhala E. Duterte renounces U.S., declares Philippines will embrace China [Internet]. Washington Post. 2017 [cited 4 November 2017]. Available from: [https://www.washingtonpost.com/world/philippines-duterte-saysgoodbye-washington-and-helloto-beijing/2016/10/20/865f3cd0-9571-11e6-9cae-2a3574e296a6\\_story.html?utm\\_term=.31298b1ce65d](https://www.washingtonpost.com/world/philippines-duterte-saysgoodbye-washington-and-helloto-beijing/2016/10/20/865f3cd0-9571-11e6-9cae-2a3574e296a6_story.html?utm_term=.31298b1ce65d)
4. Philippines and China Joint Statement. Manilla. Philippines. 21 October 2016
5. Declaration of the Conduct of Parties in the South China Sea. ASEAN. 2002
6. DECLARATION ON THE CONDUCT OF PARTIES IN THE SOUTH CHINA SEA - ASEAN 2017 [cited 3 November 2017]. Available from: [http://asean.org/?static\\_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2](http://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2)
7. Hibbert M, Nguyen P, Poling G B. Perspectives of the South China Sea. Diplomatic, Legal, and Security Dimensions of the Dispute. New York: Rowman & Littlefield. 2014
8. Wu S, Zou K. Maritime Security in the South China Sea. Regional Implications and International Cooperation. Surrey: Ashgate. 2009
9. Lunn J, Lang A. The South China Sea Dispute: July 2016 Update. London: House of Commons Library. 2016

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο στόχος της συγκεκριμένης κωδικοποίησης της διαμάχης στη Νότια Σινική Θάλασσα ήταν η πολύπλευρη επισκόπηση του ζητήματος, σε συνδυασμό με την αναφορά κύριων σημείων που δημιούργησαν την συγκεκριμένη κατάσταση στην περιοχή.

Όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, η περιοχή παρουσίασε από νωρίς ενδιαφέρον, τόσο στις χώρες της Νότιανατολικής Ασίας, αλλά και στις δυτικές δυνάμεις που, μέσω της αποικιοκρατίας, βρέθηκαν να είναι ισχυροί παίχτες στην περιοχή, αλλά και να την επηρεάζουν για τα επόμενα χρόνια. Επιπλέον, είδαμε χώρες που δεν είχαν άμεση επαφή με την περιοχή (Ιαπωνία, ΗΠΑ), να προσελκύονται σε αυτή, και να την επηρεάζουν. Οι συνέπειες των επιλογών και των κινήσεων των χωρών στη Νότια Σινική Θάλασσα φαίνονται μέχρι σήμερα, καθώς επηρέασαν τόσο την περιοχή, όσο και τις διεκδικήσεις των χωρών στην περιοχή.

Βάσει της UNCLOS, με τον ορισμό των θαλάσσιων ζωνών, οι διεκδικήσεις έγιναν, στη θεωρία, πιο ξεκάθαρες, καθώς, με τον ορισμό του μεγέθους της Ανοιχτής Οικονομικής Ζώνης και της υφαλοκρηπίδας, και την οικονομική εκμετάλλευση σε ό,τι υπάρχει μέσα σε αυτές, οι χώρες γνωρίζουν, πλέον, μέχρι που περιορίζεται η δικαιοδοσία τους. Βεβαίως, η προσπάθεια των χωρών στη Νότια Σινική Θάλασσα να επεκτείνουν τις διεκδικήσεις τους, βάσει της επιχειρηματολογίας των περισσοτέρων, ότι υπήρχε ιστορική χρήση της περιοχής, από παλαιότερες ηγεσίες τους.

Ο λόγος που γίνεται η μεγάλη προσπάθεια από τις 6 χώρες που αναφέρθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια, στη διεκδίκηση των συμπλεγμάτων Spratly και Paracel, και στην επέκταση των θαλάσσιων ζωνών, είναι πολύπλευρος. Αφενός, η συχνότητα με την οποία περνούν εμπορικά πλοία από την περιοχή, κάνοντας τη Νότια Σινική Θάλασσα, έναν από τους πιο σημαντικούς εμπορικούς θαλάσσιους δρόμους. Επιπλέον, είδαμε πως η παρουσία των κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στην περιοχή έφερε μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην περιοχή, καθώς, από την περίοδο του 1980 και μετά, μόλις δηλαδή έγινε γνωστή η ύπαρξη των κοιτασμάτων στην περιοχή, εντείνονται οι προσπάθειες διεκδίκησης των συμπλεγμάτων Spratly και Paracel, φτάνοντας και ένα βήμα πριν τις συρράξεις σε ουκ ολίγες περιπτώσεις.

Βλέποντας τις διεκδικήσεις των χωρών, δεν μπορούμε να αναφέρουμε πως υπάρχουν σωστές ή λάθος διεκδικήσεις, καθώς όλες οι χώρες έχουν επιχειρήματα για να στηρίξουν τις απαιτήσεις τους από τα συμπλέγματα νησιών Spratly και Paracel, και, συνεπώς, από τις θαλάσσιες ζώνες που μπορούν να οριστούν από αυτά. Με την ύπαρξη του Διεθνούς Δικαίου όμως, και με την οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών, τα όρια δηλαδή της θαλάσσιας εκμετάλλευσης ενός παράκτιου κράτους, μέσω της UNCLOS, η επιχειρηματολογία των χωρών της περιοχής (κυρίως Κίνα και Ταϊβάν) για εκμετάλλευση της περιοχής πέρα του ορίου των ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδας λόγω της ιστορικής χρήσης της περιοχής, δεν συνάδει με τη διεθνή νομολογία.

Αυτή η θέση, δυστυχώς, δεν βρίσκει σύμφωνους όλους τους άμεσα εμπλεκόμενους στη διαμάχη για τη Νότια Σινική Θάλασσα. Η Κίνα, θεωρώντας πως έχει κάθε δικαίωμα εκμετάλλευσης της περιοχής που καλύπτει τη γραμμή των 9 σημείων, δεν δέχεται να οπισθοχωρήσει στις διεκδικήσεις της. Η προσφυγή των Φιλιππίνων στο Διεθνές Διαιτητικό

Δικαστήριο το 2013, και η δικαίωσή της 3 χρόνια αργότερα, όσον αφορά την ιστορική χρήση της περιοχής από την Κίνα, δείχνει πως γίνεται μια προσπάθεια από τη διεθνή κοινότητα, να βοηθήσει και να στηρίξει τις αντιθέσεις στην περιοχή. Μπορεί η απόφαση να ήταν καθαρά για το ζήτημα της οικονομικής εκμετάλλευσης της περιοχής, αλλά έχει την σημασία της, στην προσπάθεια επίλυσης των ζητημάτων στη Νότια Σινική Θάλασσα.

Οι νέες εξελίξεις που θα προκύψουν τα επόμενα χρόνια, δεν θα αναιρέσουν το γεγονός πως η σημασία της Νότιας Σινικής Θάλασσας για την ναυτιλία είναι και θα παραμείνει τεράστια. Όπως αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 3, το 1/3 του παγκοσμίου εμπορίου περνάει από την περιοχή, συνεχίζοντας το ταξίδι του για διάφορους δρόμους. Επιπλέον, η προσπάθεια να διατηρηθεί η ασφάλεια στην περιοχή από τον ΟΗΕ, τις χώρες της ASEAN, την Κίνα, και την Αμερική (κυρίως), ώστε να παραμείνουν οι θαλάσσιοι δρόμοι ανοιχτοί, δείχνουν την σημασία αυτή της περιοχής.

Σε μία προσπάθεια που γίνεται να βελτιωθούν οι συνθήκες ειρήνης στη διεθνή κοινότητα, η Νότια Σινική Θάλασσα δεν θα μπορούσε να λείπει από την συζήτηση, όντας μια περιοχή όπου ο κίνδυνος μιας πολεμικής σύρραξης είναι πάντα υπαρκτός. Εφόσον τα πράγματα συνεχίσουν να παραμένουν ρευστά στην περιοχή, η πιθανότητα εύρεσης εναλλακτικών διαδρομών, ώστε να αποφευχθεί η προσέγγιση μιας επικίνδυνης περιοχής, από τους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως, θα συνεχίσει να αυξάνεται.

Με άλλα λόγια, μπροστά στον κίνδυνο απώλειας του σημαντικού πλεονεκτήματος που έχει αυτή την στιγμή η Νότια Σινική Θάλασσα, για την ναυτιλία και την αλιεία στην περιοχή, τόσο για τις άμεσα εμπλεκόμενες χώρες, όσο και για την παγκόσμια ναυτιλία, η Κίνα, το Μπρουνέι, η Μαλαισία, οι Φιλιππίνες, το Βιετνάμ και η Ταϊβάν, οφείλουν να προσπαθήσουν να βρουν μια κοινώς αποδεκτή λύση για την περιοχή, βάσει του Διεθνούς Δικαίου και της διεθνούς νομολογίας, που θα βοηθήσει και στην εκμετάλλευση της από τις χώρες αυτές, στην επαναφορά της ειρήνης σε μια περιοχή που έχει ζήσει αρκετές εντάσεις, αλλά και στην παγκόσμια ναυτιλία και διπλώματία.

Άλλωστε, όπως ανέφερε και ο Σούν Τσου «μερικές φορές πρέπει να χάνεις τις μικρές μάχες, ώστε να κερδίσεις τον πόλεμο.»

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### A. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Lunn J, Lang A. The South China Sea Dispute: July 2016 Update. London: House of Commons Library. 2016
- Wu S, Zou K. Maritime Security in the South China Sea. Regional Implications and International Cooperation. Surrey: Ashgate. 2009
- Hibbert M, Nguyen P, Poling G B. Perspectives of the South China Sea. Diplomatic, Legal, and Security Dimensions of the Dispute. New York: Rowman & Littlefield. 2014
- Huang J, Billo A. Territorial disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters. New York: Palgrave Macmillan. 2015
- Wu S, Zou K. Maritime Security in the South China Sea. Regional Implications and International Cooperation. Surrey: Ashgate. 2009
- Lo C. China's Policy towards territorial disputes: The case of South China Sea. Routledge, London: 2004
- Hong N. UNCLOS and ocean dispute settlement. Milton Park, Abingdon, Oxon: Routledge; 2014
- Tonnesson H. An International History of the Dispute in the South China Sea. East Asian Institute Working Paper Series. 2001
- International Tribunal Court of the Law of the Sea Press Release. The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines V. The People's Republic of China). 2016
- Hayton B. The South China Sea: The Struggle for Power in Asia. New York: Yale University Press. 2014
- Fels E, Vu T-M. Power Politics In Asia's Contested Waters: Territorial Disputes in the South China Sea. Switzerland: Springer. 2012

- Beckman R. The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea. American Journal of International Law 2013
- Green D J. The Third Option for the South China Sea. The Political Economy of Regional Conflict and Cooperation. San Fransico: Palwgrave Macmillan. 2016
- Chinese Ministry of Foreign Affairs. China's Indisputable Sovereignty over the Xisha and Nansha Islands Beijing: Foreign Language Press. 1980
- UNCTAD Review of Maritime Transport 2016
- IMF direction of trade statistics
- United Nations Charter of Human Rights. San Fransico. 1945.
- United Nations Convention on Law of the Sea. Montego Bay. 1982.
- The Asean Declaration (Bangkok Declaration)
- The Potsdam Declaration. 1945: Potsdam
- The Cairo Declaration. Cairo: 1943
- United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay. 1982

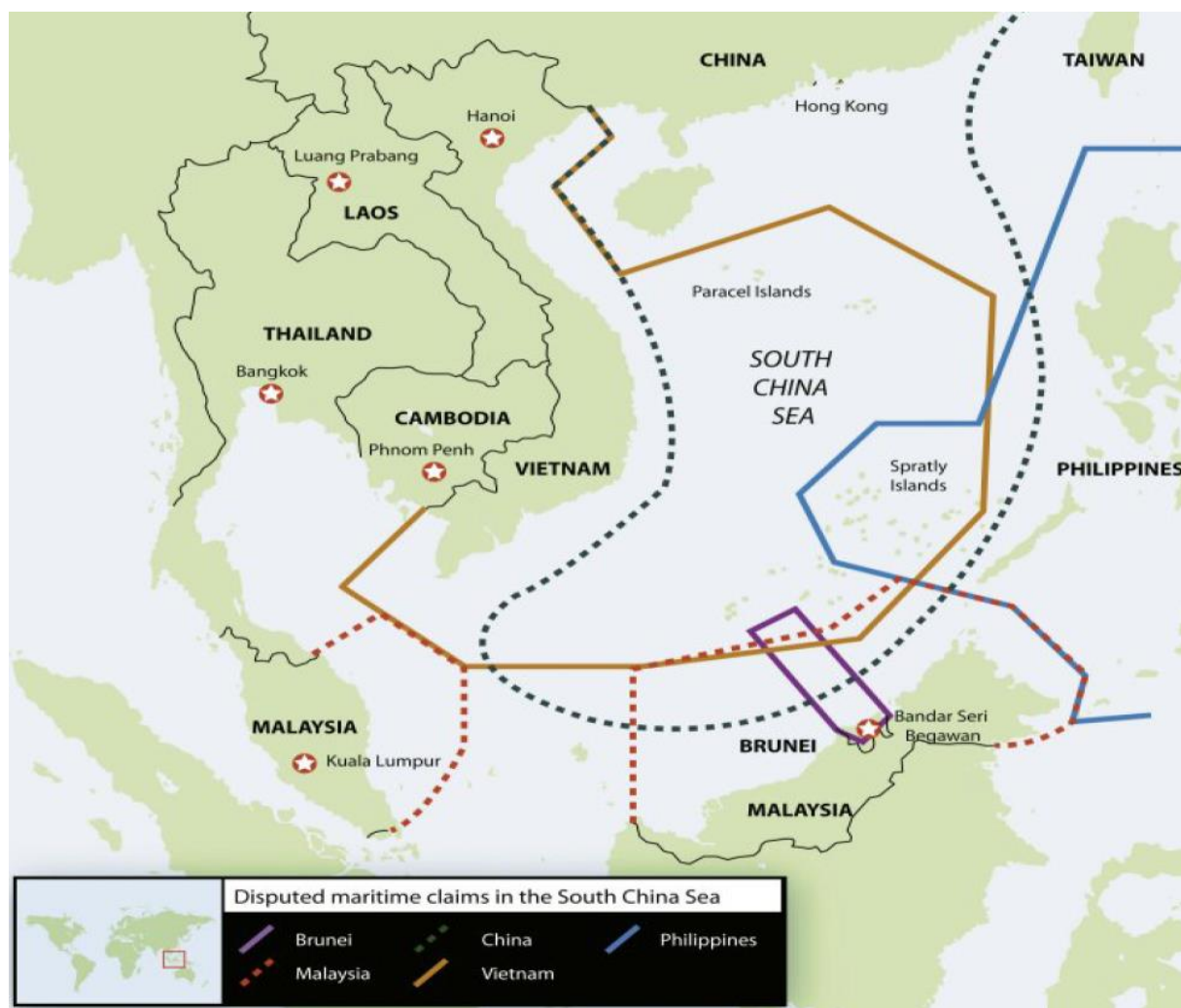


## B. ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

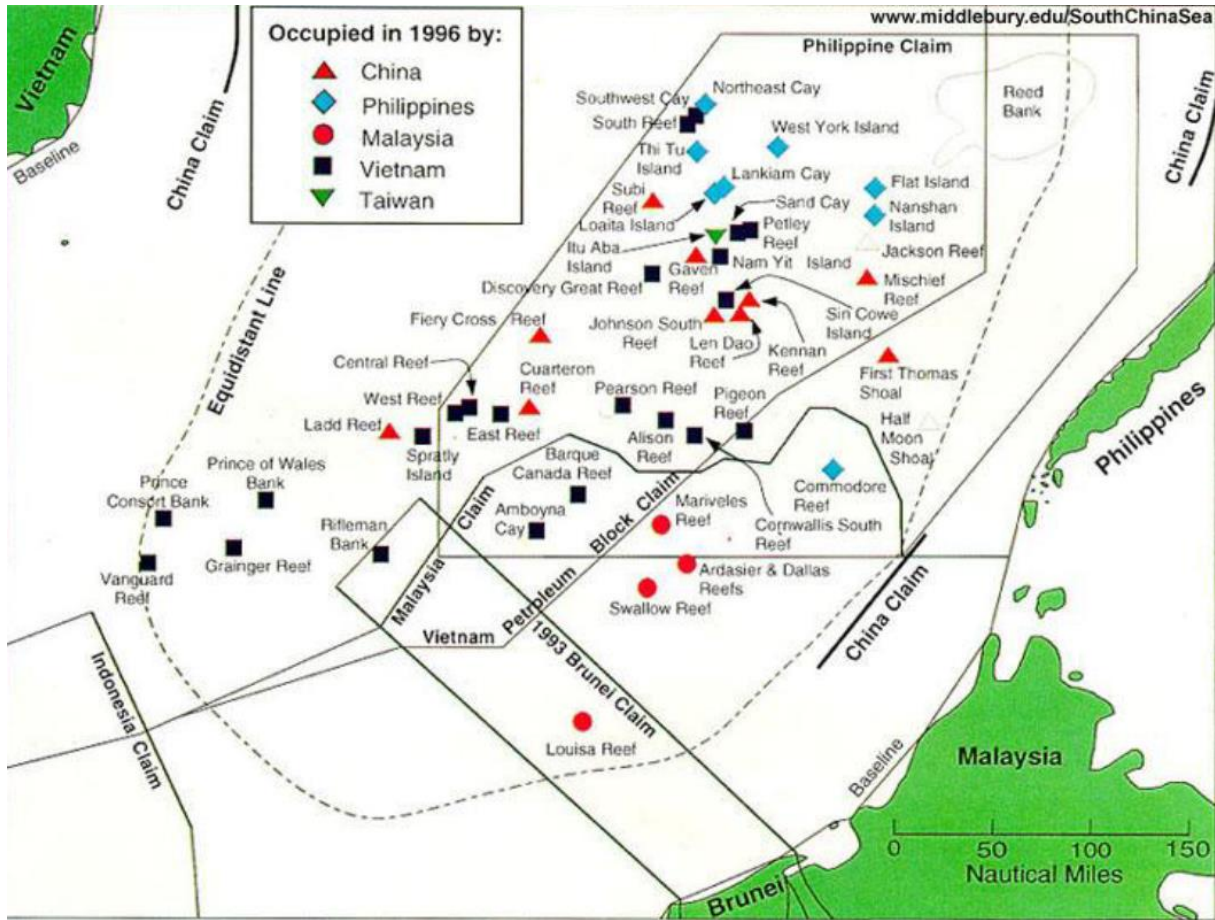
- DECLARATION ON THE CONDUCT OF PARTIES IN THE SOUTH CHINA SEA - ASEAN 2017 [cited 3 November 2017]. Available from: [http://asean.org/?static\\_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2](http://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2)
- Rauhala E, Rauhala E. Duterte renounces U.S., declares Philippines will embrace China [Internet]. Washington Post. 2017 [cited 4 November 2017]. Available from: [https://www.washingtonpost.com/world/philippines-duterte-saysgoodbye-washington-and-hello-to-beijing/2016/10/20/865f3cd0-9571-11e6-9cae-2a3574e296a6\\_story.html?utm\\_term=.31298b1ce65d](https://www.washingtonpost.com/world/philippines-duterte-saysgoodbye-washington-and-hello-to-beijing/2016/10/20/865f3cd0-9571-11e6-9cae-2a3574e296a6_story.html?utm_term=.31298b1ce65d)
- <http://edition.cnn.com/2011/WORLD/asiapcf/06/27/china.vietnam.timeline/index.html>
- Alexander L. Vuving T. South China Sea: Who Occupies What in the Spratlys? [Internet]. The Diplomat. 2017 [cited 4 November 2017]. Available from: <https://thediplomat.com/2016/05/south-china-sea-who-claims-what-in-the-spratlys/>
- Rodger Baker w. Fish: The Overlooked Destabilizer in the South China Sea - Great British Politics [Internet]. Greatbritishpolitics.co.uk. 2017 [cited 4 November 2017]. Available from: <https://www.greatbritishpolitics.co.uk/asia-middle-east/257-fish-destabilizer-south-china-sea1>
- How much trade transits the South China Sea? | ChinaPower Project [Internet]. ChinaPower Project. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from: <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>
- Άρθρο από τον Economist <https://www.economist.com/news/asia/21656237-step-aside-somalia-south-east-asia-new-piracy-capital-world-malacca-buccaneers>
- Map of Strait of Malacca (Malaysia, Indonesia) - Map in the Atlas of the World - World Atlas [Internet]. Welt-atlas.de. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from:
  - [https://www.welt-atlas.de/map\\_of\\_strait\\_of\\_malacca\\_6-847](https://www.welt-atlas.de/map_of_strait_of_malacca_6-847)
  - <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>
  - <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>

- The Asean Declaration (Bangkok Declaration) Bangkok, 8 August 1967 - ASEAN | ONE VISION ONE IDENTITY ONE COMMUNITY [Internet]. ASEAN | ONE VISION ONE IDENTITY ONE COMMUNITY. 2017 [cited 20 September 2017]. Available from: <http://asean.org/the-asean-declaration-bangkok-declaration-bangkok-8-august-1967/>
  
- South China Sea [Internet]. Radio National. 2017 [cited 2 November 2017]. Available from: <http://www.abc.net.au/radionational/programs/rearvision/south-china-sea.gif/4056030>
  
- Historical Evidence To Support China's Sovereignty over Nansha Islands [Internet]. Fmprc.gov.cn. 2017 [cited 20 September 2017]. Available from: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/3754\\_666060/t19231.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/3754_666060/t19231.shtml)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ

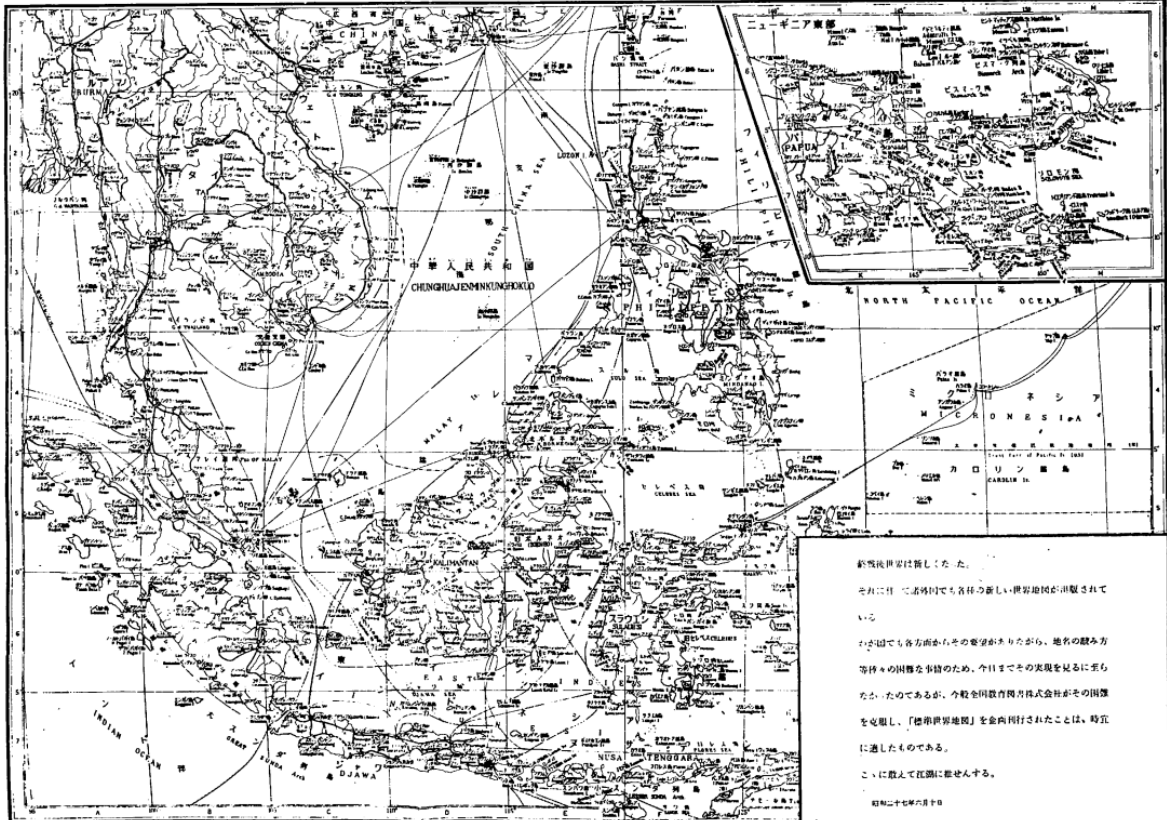


**Χάρτης 1:** Χάρτης που απεικονίζει τις διεκδικήσεις των χωρών στην Νότια Σινική Θάλασσα.



Χάρτης 2: Αναλυτικότερη εικόνα του συμπλέγματος Spratly.

SOUTH-EAST ASIA

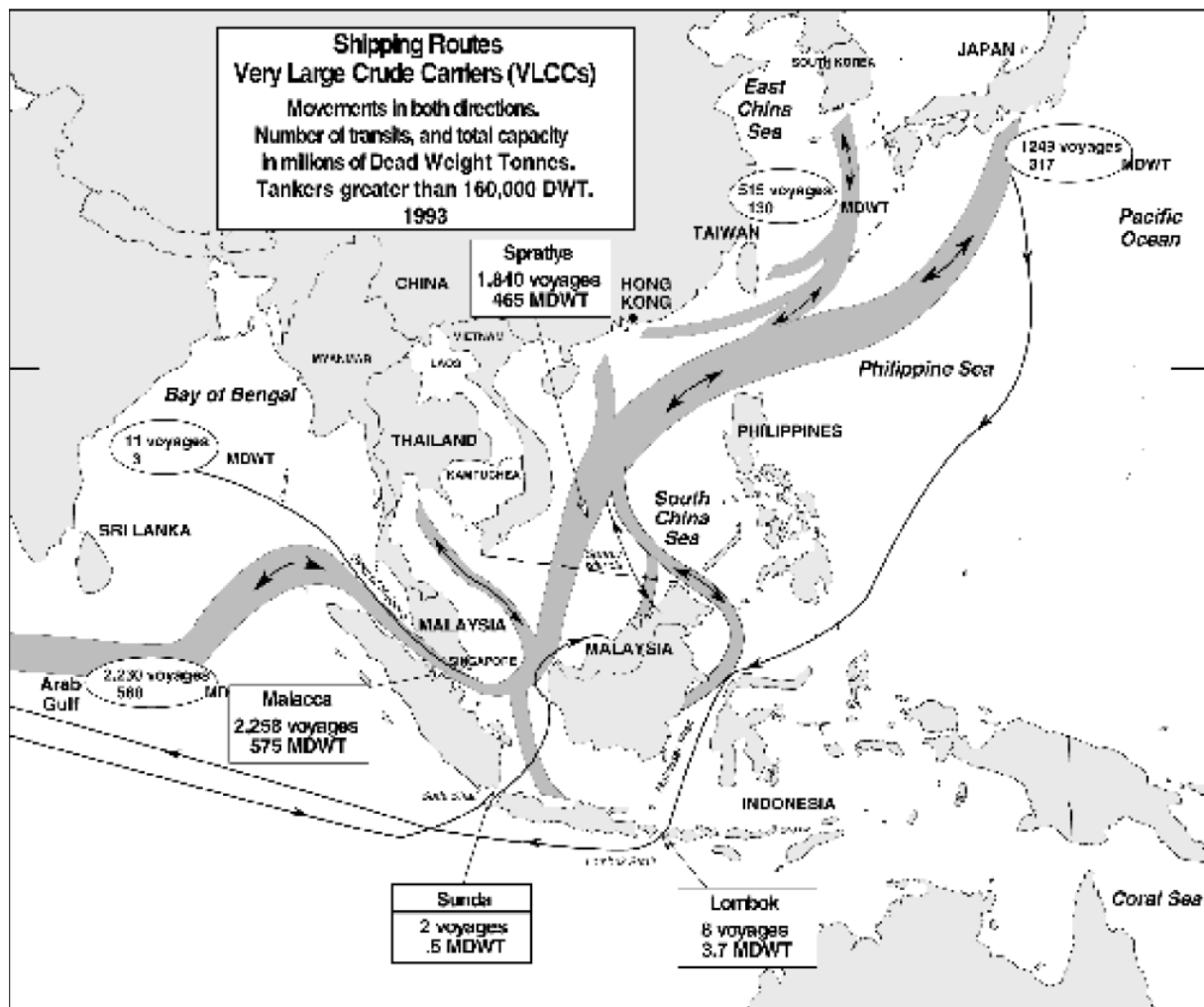


The fifteenth map "Southeast Asia" in the *Standard World Atlas* published in 1952 by the Japanese National Education Books Company. On the right corner below is the then Japanese Foreign Minister Katsuo Okazaki's inscription, and signature recommending the Atlas.

新戦後世界は新しくした。た。  
 それに伴って各州国でも各種の新しい世界地図が出版されて  
 いる。  
 日本国でも各方面からその要望が来りながら、地名の読み方  
 等々の困難な事情のため、今日までその実現を見るに至ら  
 ない。ためであるが、今般本同教育株式会社とその困難  
 を克服し、「標準世界地図」を企画刊行されたことは、殊宜  
 に感して匡頌に堪せんずる。  
 昭和二十七年六月十日

外務大臣 岡崎 武彦

Χάρτης 3: Κινεζική απεικόνιση της περιοχής της Νότιας Σινικής Θάλασσας. 15<sup>ος</sup> αιώνας.



Χάρτης 4: Κινήσεις τάνκερ τόσο μέσα όσο και έξω από την Νότια Σινική Θάλασσα