

## V Juhočínskom mori to stále vri

Martin Brezina

*Juhočínske more patrí z geopolitického hľadiska k dlhodobu sporným oblastiam. Nachádzajú sa tu bohaté ložiská nerastných i prírodných surovín, čo je príčinou sváru prakticky všetkých krajín, ktoré toto more obmýva. Najagresívnejším aktérom v tejto oblasti je Čína, ktorá v nej ilegálne buduje vojenské opevnenia a zväčšuje tak svoje územie. Voči neoprávneným nárokom krajín zasahujú Spojené štáty prostredníctvom námorných operácií, avšak celkom bezvýsledne. Prípadná eskalácia konfliktu by mohla mať vážne dôsledky aj pre svetovú ekonomiku.*

### Pentagón vníma Čínu ako najagresívnejšieho aktéra v zmysle územných nárokov v Juhočínskom mori

Vo výročnej správe pre americký Kongres za rok 2020 Pentagón uvádza, že Čína buduje v spornej oblasti ostrovné opevnenia vyzbrojené protilodnými a protivzdušnými strelami. Americká armáda sa obáva, že podobnými krokmi sa bude Čína usilovať postupne obmedziť slobodu plavby a nakoniec získať nespravodlivé výhody vo svetovom obchode. Narastajúci počet operácií na podporu slobodnej plavby (FONOP – Freedom of Navigation Operations), napätie v súvislosti s nedávnymi protestami v Hong Kongu, možnosť odklonu Taiwanu od politiky jednotnej Číny a v ostatných rokoch zvyšujúce sa konflikty medzi Čínou a Vietnamom pre zasahovanie Číny do vietnamskej výlučnej hospodárskej zóny predstavujú hrozbu ďalšej eskalácie napätia v Juhočínskom mori.

### Oblasť strategického významu

Čína, Filipíny, Taiwan, Brunej, Malajzia a Vietnam. Týchto šesť krajín má jedného spoločného menovateľa – Juhočínske more. Ide o morskú oblasť v Juhovýchodnej Ázii, na ktorú si vo väčšej či menšej miere nárokuje každá z týchto krajín. Juhočínske more s rozlohou 3 685 000 km<sup>2</sup> sa rozprestiera od Malackého prielivu na juhozápade k Taiwanskému prielivu na severovýchode. Pozdĺž neho je roztrúsené množstvo menších ostrovov, útesov a plytčín, pričom mnoho z nich je pri prílive zaplavených alebo sú permanentne pod morskou hladinou. Najvýznamnejšie formácie tvoria súostrovia Spratly, Paracely, Pratas a ostrovy Natuna a Scarborough Shoal. Napriek tomu, že väčšina z nich nemá stále obyvateľstvo, predstavuje táto oblasť hlavný zdroj napätia v Juhovýchodnej Ázii pre jej strategický význam a nerastné a prírodné bohatstvo.

Podľa odhadov Konferencie OSN pre obchod a rozvoj (UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development) jedna tretina celosvetovej námornej dopravy prúdi cez Juhočínske more. Obzvlášť dôležitý je Malacký prieliv, ktorý spája Juhočínske more s Indickým oceánom a pre ekonomiky Číny, Taiwanu, Japonska a Južnej Kórey má veľký význam.

Analýza amerického Úradu pre energetické informácie (EIA – U.S. Energy Information Administration) z roku 2013 dokladuje približne 11 mld. barelov ropných rezerv nachádzajúcich sa v Juhočínskom mori. Rozľahlé časti morského podlažia nie sú preskúmané, a tak sa odhady celkových zásob ropy pohybujú až okolo 28 mld. barelov. Zásoby zemného plynu EIA odhaduje na 5 380 km<sup>3</sup>.

Čína aj v roku 2020 pokračuje s výstavbou ostrovných opevnení v spornej oblasti.

Okrem prírodného bohatstva je Juhočínske more dôležité aj z pohľadu svetového obchodu.

**Národný projekt:** Budovanie a posilnenie analytických kapacít v rezorte obrany a zavedenie kľúčových znalostných systémov rezortu. Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

Požiadavky Číny sú v rozpore s UNCLOS.

Tomuto teritóriu pridáva na strategickom význame fakt, že sa tu nachádzajú dôležité oblasti rybolovu. Juhočínske more je zdrojom obživy pre milióny ľudí v Juhovýchodnej Ázii a ročne generuje miliardové zisky pre krajiny, ktoré toto more obmýva. Nekontrolovaný rybolov ohrozuje potravinovú bezpečnosť a ekonomický rast národov, ktoré sú od neho závislé, čo ešte viac môže ohroziť bezpečnostnú situáciu v regióne.

Čína má spomedzi krajín nárokových si na Juhočínske more najrozsiahlejšie požiadavky, odvolávajú sa na ich demarkačnú líniu, tzv. Líniu deviatich ťahov (ang. nine-dash line), ktorá pokrýva takmer celé more. Táto línia zahŕňa Paracelské, Pratské a Spratlyho ostrovy, ktorých sa vzdalo Japonsko po druhej svetovej vojne, pričom z hľadiska medzinárodného práva zasahuje do vôd iných krajín. Ostatné krajiny svoje územné nároky zakladajú na Dohovore Organizácie Spojených národov o morskom práve (UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea), ktorý presne vymedzuje morské zóny. Dohovor bol podpísaný a ratifikovaný 168 krajinami, okrem iných aj všetkými šiestimi krajinami nárokovujúcimi si na Juhočínske more.

Stály rozhodcovský súd (SRS) v Haagu zamietol expanzívne nároky Číny po tom, čo v súdnom spore s Filipínami v roku 2016 SRS poukázal na fakt, že Peking ratifikoval UNCLOS v roku 1996 a stratil tak právo na nárokovanie si svojho niekdajšieho územia. Reakciou Číny bolo odmietnutie rozhodnutia SRS, pretože pri prijatí UNCLOS predložila OSN písomné vyhlásenie, v ktorom uviedla, že neprijme arbitrážny rozsudok v akomkoľvek budúcim spore.

Medzinárodné spoločenstvo je znepokojené aj výstavbou umelej pevniny na ostrovoch a útesoch Spratlyho ostrovov, na ktoré si okrem Číny nárokuje aj Filipíny, Malajzia či Vietnam. Čína si na nich nelegálne buduje svoju vojenskú infraštruktúru, aby tak zväčšila rozlohu svojich teritoriálnych vôd a zároveň potvrdila svoju suverenitu nad oblasťou.

### Operácie na podporu slobodnej plavby

Americké operácie na podporu slobodnej plavby FONOP vychádzajú z princípu slobodnej plavby obsiahnutého v UNCLOS, ktorý stanovuje pravidlá plavby v rôznych morských zónach. Napriek tomu, že USA UNCLOS neratifikovali, pristupujú k nemu ako k obvyčajovému medzinárodnému právu. Americké námorníctvo pritom vychádza z vlastnej interpretácie dohovoru, pričom tvrdí, že právo na pokojný prejazd platí bez výnimky po celom svete pre všetkých a všetky lode – civilné aj vojenské. V samotnom dohovore sa však explicitne nehovorí o potrebe predchádzajúceho oprávnenia na prejazd lodí daným územím či o rozdieloch v požiadavkách pri prejazde civilných a pri prejazde vojenských plavidiel.

Od roku 2015 vykonávajú Spojené štáty v Juhočínskom mori FONOP, pričom každým rokom sa zvyšuje ich počet. Ich úlohou je spochybňovať neprimerané územné nároky štátov, ako aj žiadosti niektorých štátov o povolenie na pokojný prejazd, pretože tie nie sú nijako ukotvené v UNCLOS. Čína vníma FONOP okolo Spratlyho a Paracelských ostrovov ako provokáciu a v niektorých prípadoch aj narušenie svojich teritoriálnych vôd.

FONOP ako nástroj na zmiernenie a spochybnenie nárokov Číny nie je efektívny.

Americké úsilie o zmiernenie postoja Číny v regióne prostredníctvom FONOP sa javia nedostačujúce, lebo Peking naďalej buduje vojenskú infraštruktúru na umelo vytvorených ostrovoch. Okrem toho vyvíja nátlak na susedné krajiny a blokuje ich v prístupe k ropе, plynu či rybolovným oblastiam v ich vlastných vodách.

Cieľom FONOP podľa amerického námorníctva nie je spochybňovanie iba čínskych nárokov, ale všetkých zúčastnených mocností v regióne s neprimeranými požiadavkami. Napríklad minuloročný januárový FONOP bol okrem Číny oficiálne zameraný aj na Taiwan a Vietnam. Tieto krajiny vyžadujú od vojnových lodí, ktoré prechádzajú ich teritoriálnymi vodami so zámerom pokojného prejazdu, oznámenie. UNCLOS pritom takéto povinnosti nestanovuje a pokojný prejazd by mal byť umožnený každej lodi bez predchádzajúceho oznámenia.

### Následky pre Európsku úniu

Dodržiavanie medzinárodného právneho poriadku predstavuje základ európskej zahraničnej politiky. EÚ preto vždy podporovala UNCLOS ako základ námornej správy a nemôže akceptovať odmietavý postoj Číny voči rozsudku SRS v prípade Filipíny verzus Čína. Na druhej strane je v súčasnosti najväčším importno-exportným partnerom Číny polmiliardový trh Európskej únie. Dá sa predpokladať, že to je jedna z príčin striednejšieho postoja EÚ v otázkach vymedzenia hraníc v tejto oblasti.

EÚ by v prípadnej eskalácii mala zastávať pozíciu mediátora.

Pre EÚ je optimálnym riešením, aby v konflikte vystupovala ako mediátor – prípadný konflikt medzi USA a Čínou by mal okamžitý vplyv na námornú dopravu a svetový obchod. Ďalšia eskalácia napätia v Juhočínskom mori by tak mohla viesť k zmene trás nákladných lodí, čo by znamenalo podstatne dlhší tranzitný čas a vyššie náklady na prepravu tovaru. To by výrazne pocítili európske priemyselné odvetvia, ktorých obrat vo Východnej a Juhovýchodnej Ázii je takmer trilión eur ročne. Je preto v záujme EÚ, aby podporovala bilaterálne a multilaterálne diskusie zúčastnených strán s cieľom dosiahnuť konsenzus o vymedzení výlučných hospodárskych zón, slobode plavby podľa UNCLOS a aby pomáhala vytvoriť kódex správania v Juhočínskom mori. Ako základ na diskusiu môže Európska únia predstaviť svoju integrovanú námornú politiku.

**Článok vyšiel v rezortnom časopise Obrana 2/2021.**

*Materiál prezentuje názory autora a Analytického útvaru MO SR, ktoré nemusia odzrkadľovať oficiálne názory a politiky Ministerstva obrany SR. Cieľom výstupov AÚ je podnecovať a zlepšovať odbornú a verejnú diskusiu na aktuálne témy v oblasti obrannej a bezpečnostnej politiky štátu. Práca neprešla jazykovou úpravou.*