

# Καρανικολός Κωνσταντίνος\*: Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΝΟΤΙΑ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΑΠΕΙΛΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

on Τετάρτη, 04 Ιουλίου 2018. Posted in [Μελέτες](#)

Πηγή φωτογραφίας: <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2015624/why-south-china-sea-ruling-opens-can-worms-maritime-claims>

Του Καρανικολού Κωνσταντίνου\*, Δόκιμου Ερευνητή στους Τομείς Αμυντικών Θεμάτων (Ναυτική Στρατηγική και Θαλάσσια Ασφάλεια) και Ευρωατλαντικών Μελετών (Ομάδα Ανατολικής Ασίας). Κάτοχος Μεταπτυχιακού τίτλου Διεθνών σχέσεων και στρατηγικών σπουδών, Πάντειο Πανεπιστήμιο.

Αθήνα, Ιούνιος 2018

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Maritime Security)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΑΠΕΙΛΩΝ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΑΠΕΙΛΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΟΤΙΑ ΚΙΝΕΖΙΚΗ

### ΘΑΛΑΣΣΑ (ΝΚΘ)

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### ΕΠΙΛΟΓΟΣ

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η λήξη του 2<sup>ου</sup> Παγκόσμιου Πολέμου έφερε στο προσκήνιο έννοιες όπως η συλλογική ασφάλεια και η συλλογική ελευθερία. Από τα μέσα του προηγούμενου αιώνα ο Arnold Wolfers στο περίφημο έργο του «National Security as an Ambiguous Symbol» όρισε την ασφάλεια ως την «έλλειψη απειλών ως προς κερδισμένες αξίες»[1]. Όπως αναλύει ο καθηγητής Παναγιώτης Ήφαιστος «για κάθε ανεξάρτητη κοινωνία, ως εκ της φύσεως της αξίωσης πολιτικής κυριαρχίας, συλλογική ασφάλεια σημαίνει πρωτίστως αν όχι αποκλειστικά διασφάλιση κατά εξωτερικών απειλών, δηλαδή, προάσπιση της εσωτερικής-εξωτερικής κυριαρχίας των μελών του διεθνούς συστήματος. Για την διασφάλιση αυτών των εξ αντικειμένου υπέρτατων αγαθών που αφορούν την συλλογική ελευθερία κάθε ανεξάρτητης κοινωνίας, τα κράτη επιχειρούν να δημιουργήσουν και να εδραιώσουν διεθνείς κανονιστικές δομές με αποστολή και αρμοδιότητα τήρησης της διακρατικά συμπεφωνημένης αρχής για εσωτερική-εξωτερική κυριαρχία»[2]. Επιπλέον, αναφέρει πως «η συλλογική ασφάλεια είναι είδος διεθνούς διακυβέρνησης στο όνομα και προς όφελος των κρατών με σκοπό την διασφάλιση της εσωτερικής-εξωτερικής κυριαρχίας των μελών του συστήματος» [3].

Αυτές οι απειλές, έχοντας λάβει ποικίλες μορφές (ξεφεύγοντας από την παραδοσιακή εξωτερική απειλή) και δρώντας σε όλα τα πεδία, δεν θα μπορούσαν να μην επιδράσουν και στο θαλάσσιο πεδίο, αναγκάζοντας την διεθνή κοινότητα να αρχίσει από πολύ νωρίς την συζήτηση περί θαλάσσιας ασφάλειας. Παρά την ύπαρξη του ΟΗΕ που ασχολείται με αυτά τα ζητήματα, μέσω της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS)[4] που ρυθμίζει τα θαλάσσια ζητήματα σε περίοδο ειρήνης για όλα τα πλοία συμπεριλαμβανομένων και των πολεμικών,[5] δεν υπάρχει μέχρι και σήμερα μια κοινή παγκόσμια στρατηγική θαλάσσιας ασφάλειας.

Σκοπός του παρόντος πονήματος είναι, καταρχάς, να γίνει επεξήγηση του υφιστάμενου εννοιολογικού πλαισίου της θαλάσσιας ασφάλειας μέσω της χρήσης ορισμών και πλαισίων ανάλυσης και κατά δεύτερον η, βάσει αυτού του εννοιολογικού πλαισίου, ταξινόμηση και

ανάλυση των εντοπιζόμενων διαστάσεων, απειλών και προκλήσεων της θαλάσσιας ασφάλειας στην Νότια Κινεζική Θάλασσα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Maritime Security)

Προσπαθώντας να οριστεί η θαλάσσια ασφάλεια, ανατρέχοντας στην βιβλιογραφία και τα θεσμικά κείμενα, διαπιστώνεται ότι δεν υφίσταται ένας κοινά αποδεκτός ορισμός της. Αυτό γίνεται φανερό και από την έκθεση του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ στην ομιλία του προς την 63<sup>η</sup> Σύνοδο της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ (Α/63/63 10 Μαρτίου 2008), όπου στη παράγραφο 39 αναφέρει ότι: «Δεν υπάρχει κοινά αποδεκτός ορισμός του όρου «θαλάσσια ασφάλεια» και συμπληρώνει ότι όπως και η έννοια της «εθνικής ασφάλειας», έτσι και αυτή της θαλάσσιας ασφάλειας «μπορεί να διαφέρει ανάλογα με την οπτική των συμφερόντων κάθε κράτους τα οποία μπορούν να απειλούνται άμεσα ή έμμεσα από δραστηριότητες στους ωκεανούς και τις θάλασσες»[6].

Μάλιστα, στην ίδια πάντα παράγραφο ο Γ.Γ. του ΟΗΕ προσδιορίζει ποιες είναι οι απειλές για την θαλάσσια ασφάλεια και οι οποίες περιλαμβάνουν: 1) άμεσες απειλές έναντι της εδαφικής ακεραιότητας ενός κράτους, 2) εγκλήματα στο θαλάσσιο χώρο συμπεριλαμβανομένης της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων και την τρομοκρατία 3) μη σκόπιμη και παράνομη βλάβη του θαλάσσιου περιβάλλοντος μεταξύ άλλων από τη παράνομη απόρριψη, την απόρριψη ρύπων από τα σκάφη και την εξάντληση των φυσικών πόρων συμπεριλαμβανομένης και της παράνομης, αδήλωτης και ανεξέλεγκτης αλιείας[7].

Ο γράφων θεωρεί ότι ένας ορισμός-οδηγός για την θαλάσσια ασφάλεια που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την περαιτέρω ανάλυση των πτυχών της είναι αυτός που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Συγκεκριμένα, στο κείμενο της «Στρατηγικής Θαλάσσιας Ασφάλειας της Ε.Ε.» αναφέρεται ότι «η θαλάσσια ασφάλεια νοείται ως μια κατάσταση των διεθνών σχέσεων στον θαλάσσιο τομέα, στην οποία το διεθνές δίκαιο και το εθνικό δίκαιο, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας είναι εγγυημένη και οι πολίτες, η υποδομή, οι μεταφορές, το περιβάλλον και οι θαλάσσιοι πόροι προστατεύονται»[8]. Αξίζει δε να αναφερθεί ότι στο κείμενο της αυτό η Ε.Ε. διακρίνει ουσιαστικά τις ίδιες απειλές για την θαλάσσια ασφάλεια που εντοπίζει και ο ΟΗΕ[9].

Στο σημείο αυτό πρέπει να αποσαφηνιστεί και η διαφορετική έννοια που έχει ο όρος θαλάσσια ασφάλεια που αποδίδεται στην αγγλική γλώσσα ως maritime security σε σχέση με τον όρο θαλάσσια φυσική ασφάλεια που αποδίδεται στα αγγλικά ως maritime safety, καθώς στην ελληνική γλώσσα οι λέξεις safety και security αποδίδονται και οι δύο με την λέξη ασφάλεια. Όπως θα αναλυθεί και στη συνέχεια, η θαλάσσια φυσική ασφάλεια είναι μία από τις διαστάσεις της θαλάσσιας ασφάλειας ενώ η θαλάσσια ασφάλεια ως όρος έχει ευρύτερη έννοια.

Εκτός από απουσία ενός κοινού ορισμού για την θαλάσσια ασφάλεια παρατηρείται, όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή του παρόντος πονήματος, απουσία μιας κοινής στρατηγικής θαλάσσιας ασφάλειας, αν και αρκετοί περιφερειακοί οργανισμοί έχουν εκδώσει μεμονωμένα κείμενα με την δική τους στρατηγική θαλάσσιας ασφάλειας όπως για παράδειγμα η Στρατηγική για την Θαλάσσια Ασφάλεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (The European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)) του 2014[10] ή του NATO του 2011[11]. Ακόμα και η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας του IMO (Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization) συμπεριλαμβάνει τη θαλάσσια ασφάλεια (maritime security) στα έργα της[12]. Οι κυριότεροι λόγοι που οδήγησαν τους παγκόσμιους και περιφερειακούς οργανισμούς να ασχοληθούν πιο ενεργά με την θαλάσσια ασφάλεια είναι η έξαρση του φαινομένου της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής στα έτη 2008-2011, οι αυξημένες διακρατικές εντάσεις σε περιοχές όπως η Νότια Κινεζική Θάλασσα και η Ανατολική Κινεζική Θάλασσα αλλά και οι σημαντικές επενδύσεις σε ναυτικά blue water των αναδυόμενων δυνάμεων, όπως π.χ. η Ινδία και η Κίνα, έχουν αυξήσει την προσοχή στους ωκεανούς ως χώρο ασφαλείας[13].

Η θαλάσσια ασφάλεια, ως μια από τις διεθνείς λέξεις-κλειδιά (buzzwords), είναι ένας όρος που «εφιστά την προσοχή» σε νέες προκλήσεις και προσπαθεί να τις αντιμετωπίσει. Οι συζητήσεις γύρω από την θαλάσσια ασφάλεια προσπαθούν να το επιτύχουν με το να καταδεικνύουν ποιες είναι αυτές οι απειλές που κυριαρχούν στο θαλάσσιο πεδίο[14]. Όμως αυτή η «στενή» προσέγγιση για τον καθορισμό της ασφάλειας στη θάλασσα επικρίθηκε δικαιολογημένα ως ανεπαρκής, δεδομένου ότι δεν δίνει προτεραιότητα στα ζητήματα ούτε παρέχει ενδείξεις για το πώς αυτά τα θέματα αλληλοσυνδέονται ούτε περιγράφει πώς μπορούν να αντιμετωπιστούν αυτές οι απειλές. Επιπλέον, δημιουργεί παγίδες για το ποιες απειλές πρέπει να συμπεριληφθούν. Για παράδειγμα, οι κλιματικές αλλαγές και οι καταστροφές στη θάλασσα είναι ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας; Πρέπει οι διακρατικές διαφορές να αντιμετωπίζονται από την άποψη της εθνικής ασφάλειας και όχι της ασφάλειας στη θάλασσα;[15]

Εξαιτίας της έλλειψης consensus και στον τρόπο ανάλυσης της θαλάσσιας ασφάλειας, ο γράφων αναφέρει και (ως ένα βαθμό) χρησιμοποιεί στην ανάλυση του τα τρία πλαίσια εργασίας-ανάλυσης (frameworks) που ο Christian Bueger έχει προτείνει με βάση τις πρόσφατες σπουδές ασφαλείας. Αυτά είναι 1) η «σημειωτική» (semiotics) που σκοπεύει να χαρτογραφήσει διαφορετικές έννοιες εξερευνώντας τις σχέσεις μεταξύ της θαλάσσιας ασφάλειας και άλλων εννοιών, 2) το πλαίσιο «securitization» που παρέχει τα μέσα κατανόησης του τρόπου με τον οποίο οι διάφορες απειλές περιλαμβάνονται στη θαλάσσια ασφάλεια και 3) η θεωρία της πρακτικής ασφάλειας που στοχεύει στην κατανόηση των δράσεων που αναλαμβάνονται στο όνομα της ασφάλειας στη θάλασσα[16].

Σχετικά με το πρώτο πλαίσιο, η θαλάσσια ασφάλεια μπορεί να γίνει κατανοητή με τον τρόπο με τον οποίο οργανώνει παλαιότερες και πιο πρόσφατες έννοιες. Αυτές περιλαμβάνουν την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας (marine safety), της θαλάσσιας ισχύος, της γαλάζιας οικονομίας (blue

economy) και της «ελαστικότητας» (resilience). Η μελέτη αυτών των σχέσεων οδηγεί στη χάραξη ενός πλαισίου θαλάσσιας ασφάλειας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να χαρτογραφήσει αποκλίνουσες κατανοήσεις της θαλάσσιας ασφάλειας και να διερευνήσει τον τρόπο με τον οποίο διάφοροι παράγοντες δημιουργούν απειλές[17].

Κάθε μία από αυτές τις έννοιες μας δείχνει τις διαφορετικές διαστάσεις της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι έννοιες της θαλάσσιας ισχύος και της θαλάσσιας ασφάλειας (marine safety) είναι «αιωνόβιες κατανοήσεις του κινδύνου» στη θάλασσα ενώ οι άλλες δύο έχουν προκύψει περίπου την ίδια στιγμή με την θαλάσσια ασφάλεια (maritime security). Η έννοια της θαλάσσιας ισχύος είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια της εθνικής ασφάλειας, η blue economy συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη, η θαλάσσια ασφάλεια (marine safety) σχετίζεται με την έννοια του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τέλος η έννοια resilience συνδέεται με την έννοια της ανθρώπινης ασφάλειας.

Το δεύτερο πλαίσιο ανάλυσης, που προτάθηκε αρχικά από τον Ole Waever και τον Barry Buzan[18] της σχολής της Κοπεγχάγης, υποδηλώνει ότι υπάρχει μια «πραγματική λογική» (genuine logic) για την κατασκευή απειλών, επομένως οι διαδικασίες αυτές μπορούν να αναλυθούν μέσω ενός γενικού πλαισίου[19]. Το πλαίσιο «securitization» υποδηλώνει ότι οι απειλές κατασκευάζονται από (μια σειρά) ισχυρισμών που βασίζονται σε μια ορισμένη «γενική γραμματική». Σε αυτή τη γραμματική ένα ζήτημα, όπως η πειρατεία, παρουσιάζεται ως μια υπαρξιακή απειλή για ένα συγκεκριμένο αντικείμενο αναφοράς, για παράδειγμα το έθνος ή το διεθνές εμπόριο. Οι ισχυρισμοί αυτοί επιτυγχάνονται μόνο εάν παρουσιάζονται από δρώντες που έχουν την εξουσία να μιλήσουν για την ασφάλεια και εάν ένα σχετικό κοινό-στόχος αποδέχεται τέτοιες απειλές. Η κατασκευή απειλών συνήθως συνοδεύεται από πρόταση μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την προστασία του αντικειμένου αναφοράς από την απειλή[20]. Για τους Buzan και Waever, ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ασφάλειας είναι ότι τα αντίμετρα είναι συχνά ακραία. Θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν στρατιωτικά μέσα μέχρι το μέγεθος των στρατιωτικών συγκρούσεων ή μια σημαντική περιστολή των πολιτικών ελευθεριών[21]. Οι απειλές προς ανάλυση από το συγκεκριμένο πλαίσιο είναι αυτές που έχει διακρίνει τόσο ο ΟΗΕ όσο και η Ε.Ε.[22] οι οποίες συμπεριλαμβάνουν και τις κυβερνοεπιθέσεις σε πλοία και θαλάσσιες υποδομές έτσι ώστε να καλύπτουν όλο το φάσμα των υβριδικών απειλών[23].

Τέλος, το τρίτο πλαίσιο ρωτά τι πραγματικά πράττουν οι δρώντες στο όνομα της θαλάσσιας ασφάλειας και τι είδους δραστηριότητες διεξάγονται όταν οι δρώντες λένε ότι ενεργούν με σκοπό την θαλάσσια ασφάλεια. Μια τέτοια οπτική παίρνει στοιχεία από την ανάλυση «securitization» και υπό αυτή την έννοια ενδιαφέρεται για την εφαρμογή μέτρων που αυτή υποδεικνύει. Άρα, σε αυτό το πλαίσιο η (διεθνής) πρακτική είναι η κεντρική μονάδα ανάλυσης. Σε άμεση συνάφεια, το ερώτημα για το ποια είναι τα εργαλεία και οι τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται στην πρακτική θαλάσσιας ασφάλειας είναι κεντρικής σημασίας[24].

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΑΠΕΙΛΩΝ

Σύμφωνα με το εννοιολογικό πλαίσιο του Κεφαλαίου 1 διακρίνονται οι παρακάτω τέσσερις διαστάσεις της θαλάσσιας ασφάλειας:

- Εθνική Ασφάλεια (National Security): τόσο με τη έννοια των διακρατικών ανταγωνισμών και διαφορών (π.χ. θαλάσσιες διεκδικήσεις) όσο και υπό την έννοια της εσωτερικής ασφάλειας (τρομοκρατία, διάδοση όπλων).
- Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Development): με την έννοια της καταστολής απειλών που επιδρούν αρνητικά στη ναυσιπλοΐα (πειρατεία), στην εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων (μόλυνση περιβάλλοντος, υπεραλίευση) ή θαλάσσιες δραστηριότητες παραοικονομίας (λαθρεμπόριο).
- Φυσική Ασφάλεια Περιβάλλοντος, Μέσων και Ατόμων (Marine Safety): η οποία περιλαμβάνει τη φυσική ασφάλεια όσων εμπλέκονται με το θαλάσσιο περιβάλλον, των χρησιμοποιούμενων μέσων αλλά και την ίδια τη διατήρηση της ασφάλειας του περιβάλλοντος.
- Ανθρώπινη Ασφάλεια (Human Security): με την έννοια της εξάλειψης δραστηριοτήτων στη θάλασσα που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη υπόσταση (trafficking, παράνομη μετανάστευση), αλλά και την μέσω θάλασσας επέμβασης σε καταστάσεις επικίνδυνες για την ανθρώπινη ασφάλεια (ανθρωπογενείς φυσικές καταστροφές).

Σχετικά με την προσπάθεια ταξινόμησης των απειλών της θαλάσσιας ασφάλειας, όπως ήδη αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, στο σύγχρονο περιβάλλον η έννοια της ασφάλειας έχει προσλάβει διαστάσεις πέραν της κλασσικής διακρατικής. Για το λόγο αυτό οι απειλές της θαλάσσιας ασφάλειας μπορούν να ταξινομηθούν σε πέντε γενικές κατηγορίες ανάλογα:

- Με την επίδρασή που ασκούν: σε Στρατιωτικές ή Αμυντικές, Πολιτικές, Οικονομικές, Περιβαλλοντικές και Κοινωνικές.
- Με την πηγή προέλευσης: σε προερχόμενες από το διακρατικό σύστημα, σε προερχόμενες από τη δράση ομάδων- οργανώσεων και φυσικής ασφάλειας (ανθρώπων – μέσων).
- Με τη φύση τους: σε διακρατικές-στρατιωτικές, αστυνομικές – τήρησης τάξης (good order at sea) και φυσικής ασφάλειας (safety).
- Με την αντίληψη για το θαλάσσιο πεδίο: αναφορικά με κρατικές φιλοδοξίες, ελευθερία ναυσιπλοΐας, εξασφάλισης θαλάσσιων πόρων.
- Με το χαρακτήρα τους: σε συμβατικές και μη συμβατικές.

Οι διαστάσεις και οι απειλές της θαλάσσιας ασφάλειας που προκύπτουν μπορούν να συνδυαστούν σε ένα αναλυτικό σχεδιάγραμμα (matrix) (Εικόνα 1). Αυτό που προκύπτει από την

εξέταση των απειλών και την ανωτέρω ανάλυση είναι ότι κάποιες απειλές μπορούν να έχουν επίδραση ταυτόχρονα σε περισσότερες της μίας διαστάσεως και σε περισσότερους του ενός τομείς, πράγμα που καθιστά δύσκολο τον προσδιορισμό των ενεργειών και μέσων για την αντιμετώπισή τους. Κλασικό παράδειγμα αποτελεί η υπεραλίευση μιας περιοχής αφού ενδέχεται να έχει επιδράσεις στο Περιβάλλον, Οικονομικές, Πολιτικές, Κοινωνικές ή/και Αμυντικές επιδράσεις, να πηγάζει από ζητήματα διακρατικών ανταγωνισμών όπως π.χ. οριοθέτησης ΑΟΖ ή/και ανταγωνισμό εταιρειών, να αφορά ζητήματα εξασφάλισης θαλάσσιων πόρων ή/και διακρατικού ανταγωνισμού και τέλος να έχει νομική διάσταση (παραβίαση κανόνων).

Εικόνα 1 – matrix θαλάσσιας ασφάλειας[25]

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΑΠΕΙΛΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΟΤΙΑ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (ΝΚΘ)

Έχοντας ταξινομηθεί στο Κεφάλαιο 2 το σύνολο των απειλών που είτε υφίστανται στην πράξη, είτε υφίστανται δυνητικά στην (παγκόσμια) θαλάσσια ασφάλεια, σε αυτό το Κεφάλαιο παρατίθενται και αναλύονται εκείνες οι απειλές που απασχολούν την θαλάσσια ασφάλεια στην Νότια Κινεζική Θάλασσα. Έτσι λοιπόν, οι απειλές θαλάσσιας ασφάλειας στην ΝΚΘ όπως τις καταγράφει και η ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) είναι 1) στρατιωτικές-διακρατικές απειλές που αποτελούν και τις συμβατικές απειλές, 2) μη στρατιωτικές-αστυνομικές απειλές και 3) απειλές θαλάσσιας φυσικής ασφάλειας (maritime safety), με τις τελευταίες δύο να αποτελούν τις μη συμβατικές απειλές [26].

Οι παραδοσιακές διακρατικές απειλές στην ΝΚΘ προκαλούνται από τις αναθεωρητικές ή ανταγωνιστικές επιδιώξεις της Κίνας κατά πρώτον και κατά δεύτερον των άλλων δρώντων της

περιοχής, με σημαντικότερους την Ινδία, το Βιετνάμ και τις Φιλιππίνες αλλά και τις αντιδράσεις των ΗΠΑ που ως παγκόσμια δύναμη και ηγεμόνας του διεθνούς διακρατικού συστήματος εναντιώνονται σε αυτές τις επιδιώξεις[27][28]. Οι παραδοσιακές διακρατικές απειλές κατά βάση πηγάζουν:

α) Από αναθεωρητικές ή αντιτιθέμενες επιδιώξεις αναφορικά με την οριοθέτηση και τη δικαιοδοσία θαλασσιών ζωνών με χαρακτηριστικότερο το ζήτημα της «γραμμής με τις 9 παύλες» (9-Dash Line) (Χάρτης 1) στην οποία στηρίζεται η Κίνα για να διεκδικήσει ως και το 90% της Νότιας Σινικής Θάλασσας[29].

Χάρτης 1 – 9-Dash Line. Πηγή: UNCLOS

β. Από διαφορετικές ερμηνείες του Διεθνούς Δικαίου, αναφορικά με τη χρήση θαλάσσιων ζωνών με χαρακτηριστική και πάλι να είναι η περίπτωση του ζητήματος της «γραμμής με τις 9 παύλες» (9-Dash Line) που έχει χαράξει η Κίνα και δεν δέχονται οι άλλες χώρες της περιοχής αλλά και η περίπτωση της διαφορετικής ερμηνείας σχετικά με το αν τα τεχνητά νησιά που έχει δημιουργήσει η Κίνα στην ΝΚΘ έχουν δικαίωμα και σε ποιες θαλάσσιες ζώνες[30][31].



γ. Από αναθεωρητικές ή επιθετικές βλέψεις αναφορικά με την κυριαρχία επί νησιωτικών εδαφών ή άλλων εδαφών που συνεπιφέρουν δικαιώματα θαλάσσιων ζωνών (π.χ. βράχοι). Ως βασικό παράδειγμα διακρατικής απειλής αυτής της κατηγορίας υφίσταται το ζήτημα της συνδιεκδίκησης των νήσων Σπράτλι (Spratly) και Πάρασελ (Paracel) από την Κίνα, το Βιετνάμ, τις Φιλιππίνες, το Μπρουνέι και την Ταϊβάν, με τις ΗΠΑ να «απαντούν» έχοντας εντείνει τις επιχειρήσεις FONOP στην ΝΚΘ. Και αν και δεν υποστηρίζουν επίσημα κάποιον διεκδικητή, στην πράξη αυτές οι επιχειρήσεις αμφισβητούν τις διεκδικήσεις της Κίνας[32][33].

δ. Από Πολιτικές Θαλάσσιας Άρνησης (Anti-Access) που παραβιάζουν το δικαίωμα των στρατιωτικών πλοίων να έχουν πρόσβαση σε θαλάσσιες περιοχές. Ως τέτοια απειλή υφίσταται η εφαρμογή πολιτικής θαλάσσιας άρνησης στην ΝΚΘ στο πλαίσιο της ακολουθούμενης ναυτικής στρατηγικής της Κίνας που περιλαμβάνει τη δημιουργία και στρατιωτικοποίηση τεχνητών νήσων με τοποθέτηση πυραύλων επιφανείας-αέρος και επιφανείας-επιφανείας μεγάλης εμβέλειας, τοποθέτηση συσκευών ηλεκτρονικού πολέμου καθώς και εκτέλεση πτήσεων βομβαρδιστικών και μη αεροσκαφών πάνω από την ΝΚΘ με δυνατότητα προσγείωσης σε αεροδιαδρόμους των τεχνητών νήσων[34][35].

Οι μη στρατιωτικές-αστυνομικές απειλές είναι αυτές που άπτονται της ασφάλειας και της εσωτερικής τάξης ή που επενεργούν στην ομαλή δραστηριοποίηση στο θαλάσσιο πεδίο (good order at sea) και προέρχονται από:

α. Το διασυνοριακό οργανωμένο έγκλημα όπως η ένοπλη ληστεία στη Θάλασσα, όπου τα τελευταία χρόνια μετά το 2013, παρατηρείται τόσο η μικρή αύξηση των κρουσμάτων όσο και αύξηση στη σκληρότητα των εγκληματιών. (Αναλυτικά στοιχεία παρέχουν το ICC IMB και ο ΙΜΟ[36][37]), το Trafficking[38], λαθρεμπόριο (που παρουσιάζει αυξητικές τάσεις)[39], παράνομη μετανάστευση[40], εμπόριο όπλων και ναρκωτικών[41] και η αρχαιοκαπηλία (με το 22% του παγκόσμιου τζίρου να αναλογεί στην Κίνα)[42]).

β. Πειρατεία. Αν και παρατηρείται ύφεση του φαινομένου από το 2013 και μετά σύμφωνα με τα στοιχεία του ICC International Maritime Bureau[43] και του ΙΜΟ και συγκεκριμένα του [Global Integrated Shipping Information System \(GISIS\)](#)[44], πάντα υπάρχει ο κίνδυνος οι αριθμοί να λάβουν και πάλι ανησυχητικές διαστάσεις καθώς δεν έχουν εξαλειφθεί τα αίτια που δημιουργούν το φαινόμενο στην περιοχή[45][46]. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ICC IMB από το 2013 μέχρι το 2017 παρατηρείται συνολική μείωση των κρουσμάτων πειρατείας στην Νότια Κινεζική Θάλασσα (συμπεριλαμβανομένου και του Στενού της Μαλάκκας) με το 2013 να παρουσιάζονται 128 περιστατικά ενώ το 2017 76. Παράλληλα, παρατηρείται ότι από το 2013 έως και το 2017 η Ινδονησία παρά την μείωση των περιστατικών της παραμένει πρώτη σε αριθμό, ενώ σημαντική αύξηση των περιστατικών παρατηρείται στις Φιλιππίνες[47].

γ. Τρομοκρατία και δράση αντάρτικων ομάδων εναντίον της ναυσιπλοΐας, εγκαταστάσεων, λιμενικών υποδομών, αγωγών ενέργειας και αγωγών επικοινωνιών. Η δράση αυτή μπορεί να

λάβει διάφορες μορφές: με φυσικά μέσα (όπλα, εκρηκτικά) είτε μέσω κυβερνοχώρου (κυβερνοπόλεμος). Αν και δεν έχει πραγματοποιηθεί καμιά «στρατηγική» τρομοκρατική επίθεση στην Νότια Κινεζική Θάλασσα εντούτοις η απειλή είναι υπαρκτή λόγω της ύπαρξης της τρομοκρατικής ομάδας Abu Sayyaf Group (ASG) που σχετίζεται με τον ISIS και έχει μαχητές σε Φιλιππίνες, Μαλαισία και Ινδονησία. Μάλιστα τον Νοέμβριο του 2017 πραγματοποιήθηκαν δύο «τακτικές» επιθέσεις σε πλοία που κατέληξαν σε απαγωγή μελών του πληρώματος και επιδίωξη λύτρων από μαχητές που σχετίζονται με την εν λόγω τρομοκρατική ομάδα και εκτιμάται ότι αυτή η τακτική αποτελεί και έναν από τους τρόπους χρηματοδότησης της ομάδας[48]. Αντίστοιχα, οι τελευταίες κυβερνοεπιθέσεις, με σημαντικότερη αυτή εναντίον της Maersk, έχουν προκαλέσει αυξημένη ανησυχία, με τους ειδικούς να καλούν σε εγρήγορση καθώς φοβούνται ότι οι επιθέσεις θα αυξηθούν[49].

δ. Διάδοση όπλων μαζικής καταστροφής[50].

ε. Παράνομη Αλιεία ή Υπεραλίευση. Ειδικά η δεύτερη είναι στενά συνδεδεμένη με την διακρατική απειλή της συνδικδικήσης νήσων (όπως αναλύθηκε στις διακρατικές απειλές) στην Νότια Κινεζική Θάλασσα και τις συνεπαγόμενες περιοχές αλιείας με την Κίνα να διεκδικεί τα περισσότερα από αυτά[51].

στ. Δραστηριότητες/ πρακτικές που υπονομεύουν το φυσικό πλούτο, τους φυσικούς πόρους και την περιβαλλοντική ισορροπία και βιοποικιλότητα.

ζ. Φυσικές ή ανθρωπογενείς καταστροφές[52].

Τέλος, οι απειλές φυσικής ασφάλειας προέρχονται από τη δραστηριοποίηση στο θαλάσσιο στοιχείο και άπτονται της ασφάλειας των ανθρώπων και των μέσων από ατυχήματα. Οφείλονται σε μη τήρηση κανόνων είτε σε τυχαία περιστατικά και είναι άμεσα συνδεδεμένα με την έρευνα και διάσωση[53]. Οι απειλές αυτές είναι εξίσου σημαντικές καθώς ενδέχεται να υπονομεύσουν το ρόλο του κράτους στη Διεθνή Κοινότητα, αναφορικά με τη δυνατότητα του να ανταποκριθεί σε θέματα αρμοδιότητάς του (Περιοχές Ε-Δ), γεγονός που ενδέχεται να παράγει αποτελέσματα σε άλλα επίπεδα (πολιτικό, οικονομικό, στρατιωτικό).

Μία θάλασσα όπως η Νότια Κινεζική Θάλασσα, που συμμετέχουν τόσο πολλοί κυβερνητικοί και μη δρώντες αλλά και πολλοί περιφερειακοί και παγκόσμιοι οργανισμοί[54], είναι δεδομένο ότι παρουσιάζει πέρα από πολλές και διαφορετικής φύσεως απειλές και πολλές προκλήσεις για την θαλάσσια ασφάλεια. Αυτές που ο γράφων έχει εντοπίσει και θεωρεί ως πιο σημαντικές είναι:

- Μεγάλος αριθμός φορέων με αρμοδιότητα στη Θαλάσσια Ασφάλεια της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας με αποτέλεσμα την δυσκολία συντονισμού και τη δημιουργία αμφιβολιών ως προς την δικαιοδοσία και τον ρόλο έκαστου εξ αυτών.
- Μη επικύρωση / εφαρμογή του υφιστάμενου πλαισίου Διεθνούς Δικαίου με σημαντικότερο την UNCLOS, από αρκετά από τα δραστηριοποιούμενα στην ΝΚΘ κράτη, μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ (μη επικύρωση) και η Κίνα (μη εφαρμογή).

- Η συμμετοχή σε πολυμερείς δράσεις στο θαλάσσιο πεδίο για την πρόληψη και αντιμετώπιση των προαναφερθέντων απειλών.
- Ανάγκη για συνεχή και αποτελεσματική επιτήρηση της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας παράλληλα με την μη καταλληλότητα των υφιστάμενων συστημάτων επιτήρησης, καθώς αναπτύχθηκαν κυρίως για θέματα φυσικής ασφάλειας.
- Η αύξηση των υβριδικών απειλών που απαιτούν σύνθετη αντιμετώπιση.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μελέτη του εννοιολογικού πλαισίου του Κεφαλαίου 1, η ταξινόμηση των διαστάσεων της Θαλάσσιας Ασφάλειας και των απειλών στο Κεφαλαίο 2 και η καταγραφή και ανάλυση των απειλών και προκλήσεων της θαλάσσιας ασφάλειας που εντοπίζονται στην Νότια Κινεζική Θάλασσα οδηγούν στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός και κοινά χρησιμοποιούμενος ορισμός για την θαλάσσια ασφάλεια σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Δεν υπάρχει ενιαία στρατηγική θαλάσσιας ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Παρατηρούνται διαφορετικά πλαίσια ανάλυσης για την θαλάσσια ασφάλεια. Ο γράφων παρέθεσε και χρησιμοποίησε τα τρία σημαντικότερα από αυτά με βάση τις διεθνείς σπουδές ασφαλείας.
- Αυτό που προκύπτει από την εξέταση των απειλών και την ανωτέρω ανάλυση είναι ότι κάποιες απειλές μπορούν να έχουν επίδραση ταυτόχρονα σε περισσότερες της μίας διαστάσεως και σε περισσότερους του ενός τομείς, πράγμα που καθιστά δύσκολο τον προσδιορισμό των ενεργειών και μέσων για την αντιμετώπισή τους.
- Στην περίπτωση της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας προκύπτει ότι ως μεγαλύτερες απειλές θεωρούνται οι παραδοσιακές διακρατικές απειλές.
- Ένα μεγάλο μέρος των προκλήσεων έχει να κάνει με τον μεγάλο αριθμό δρώντων στην περιοχή, πολλοί εκ των οποίων έχουν αντικρουόμενα συμφέροντα.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το παρόν πόνημα αποτελεί μια προσπάθεια καταγραφής και ανάλυσης όλων των διαστάσεων της θαλάσσιας ασφάλειας και των εντοπιζόμενων απειλών στην Νότια Κινεζική Θάλασσα. Σε ένα ταχύτατα μεταβαλλόμενο περιβάλλον όπως το Θαλάσσιο και δεδομένων των ρευστών οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών και γεωπολιτικών ισορροπιών στην περιοχή της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας είναι αδύνατον να ισχυριστεί κανείς ότι δεν είναι το ίδιο μεταβαλλόμενες και οι απειλές, με υπαρκτό τον κίνδυνο εμφάνισης νέων ή τον μετασχηματισμό παλαιών.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΒΙΒΛΙΑ-ΑΡΘΡΑ

#### ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΑ

1. Παναγιώτης Ήφαιστος (2008), “Ο ρόλος του ΟΗΕ στον 21<sup>ο</sup> αιώνα”, *Ευρωπαϊκό Πολιτιστικό Κέντρο Δελφών*, <http://www.ifestosedu.gr/67CollectiveSecurity.htm> ανακτήθηκε την 01-06-18.
2. Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Η Θαλάσσια Στρατηγική της Κίνας και Ανταγωνισμοί στην Νότια Κινεζική Θάλασσα”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.
3. Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Οι FONOPs της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας στην εποχή Τράμπ”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.

#### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΑ

4. Arnold Wolfers (1952) “National Security” as an Ambiguous Symbol”, *Political Science Quarterly* 67, Yale University.
5. Brown David (2017), “Experts to China: cooperate or South China Sea fisheries may collapse”, *Mongabay*, <https://news.mongabay.com/2017/12/experts-to-china-cooperate-or-south-china-sea-fisheries-may-collapse/> ανακτήθηκε την 08-06-18.
6. Bueger Christian (2014), “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*.
7. Buzan Barry, Wæver Ole, Jaap de Wilde (1998), “Security. A new framework for analysis”, *Lynne Rienner Publishers, Boulder*.
8. *Changgang Guo* (2016), “South China Sea: Pivotal quandaries in controlling piracy”, *Foreign Policy News*, <http://foreignpolicynews.org/2016/09/17/south-china-sea-pivotal-quandaries-controlling-piracy/> ανακτήθηκε την 08-06-18.

9. Ni Adam (2018), “Few options for US against China in South China Sea”, <http://www.atimes.com/article/few-options-for-us-against-china-in-south-china-sea/>, ανακτήθηκε την 08-06-18.

#### ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΕΓΓΡΑΦΑ/ ΑΡΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

1. ASEAN Regional Forum (2015), “Work Plan for Maritime Security 2015 – 2017”.
2. Bureau of Counterterrorism (2017), “Country Reports on Terrorism 2016”, *United States Department of State Publication*.
3. ICC IMB (2018), “Piracy and Armed Robbery Against Ships –2017 Annual Report”.
4. Secretary-General (2008), “Report A/63/63 – Oceans and the law of the sea”, *UN General Assembly*.
5. United Nations Office on Drugs and Crime (2016), “World Drug Report”.
6. United Nations Office on Drugs and Crime (2013), “Transnational Organized Crime in East Asia and the Pacific. A threat assessment”, *United Nations*.

#### ΔΙΑΔΥΚΤΙΟ

<https://gisis.imo.org/Public/MCI/Default.aspx>.

<https://gisis.imo.org/Public/PAR/Default.aspx>.

[https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official\\_texts\\_75615.htm](https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official_texts_75615.htm) ανακτήθηκε την 01-06-18.

<http://www.nti.org/learn/treaties-and-regimes/global-partnership-against-spread-weapons-and-materials-mass-destruction-10-plus-10-over-10-program/>.

[https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en) ανακτήθηκε την 01-06-18.

[1] Arnold Wolfers (1952) “National Security” as an Ambiguous Symbol”, *Political Science Quarterly* 67, *Yale University*, p. 484-485.

[2] Παναγιώτης Ήφαιστος (2008), “Ο ρόλος του ΟΗΕ στον 21<sup>ο</sup> αιώνα”, *Ευρωπαϊκό Πολιτιστικό Κέντρο Δελφών*, <http://www.ifestosedu.gr/67CollectiveSecurity.htm> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[3] Παναγιώτης Ήφαιστος (2008), “Ο ρόλος του ΟΗΕ στον 21<sup>ο</sup> αιώνα”, *Ευρωπαϊκό Πολιτιστικό Κέντρο Δελφών*, <http://www.ifestosedu.gr/67CollectiveSecurity.htm> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[4] Εφεξής για συντομία θα αναγράφεται ως UNCLOS.

[5] [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en) ανακτήθηκε την 01-06-18.

[6] Secretary-General (2008), “Report A/63/63 – Oceans and the law of the sea”, *UN General Assembly*, p.15.

[7] Secretary-General (2008), “Report A/63/63 – Oceans and the law of the sea”, *UN General Assembly*, p.15.

[8] General Secretariat of the Council (2014) “European Union Maritime Security Strategy”, *Council of European Union*, p.3.

[9] General Secretariat of the Council (2014) “European Union Maritime Security Strategy”, *Council of European Union*, p.7-8.

[10] General Secretariat of the Council (2014) “European Union Maritime Security Strategy”, *Council of European Union*.

[11] [https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official\\_texts\\_75615.htm](https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official_texts_75615.htm) ανακτήθηκε την 01-06-18.

[12] Bueger Christian (2014) “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.159.

[13] Bueger Christian (2014) “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.159.

[14] Οι απειλές αυτές είναι εκείνες που έχουν εντοπίσει με την «στενή» έννοια του όρου ασφάλεια και αναφέρθηκαν προηγουμένως. Bueger Christian (2014) “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.159.

[15] Bueger Christian (2014) “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.160.

[16] Bueger Christian (2014) “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.160.

[17] Bueger Christian (2014) “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.160.

[18] Buzan Barry, Wæver Ole, Jaap de Wilde (1998), “Security. A new framework for analysis” *Lynne Rienner Publishers, Boulder*.

[19] Bueger Christian (2014), “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.161-162.

[20] Bueger Christian (2014), “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.161-162.

[21] Buzan Barry, Wæver Ole, Jaap de Wilde (1998), “Security. A new framework for analysis”, *Lynne Rienner Publishers, Boulder*.

[22] Οι απειλές αυτές είναι: 1) άμεσες απειλές έναντι της εδαφικής ακεραιότητας ενός κράτους, 2) εγκλήματα στο θαλάσσια χώρο συμπεριλαμβανομένης της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων και την τρομοκρατία 3) μη σκόπιμη και παράνομη βλάβη του θαλάσσιου περιβάλλοντος μεταξύ άλλων από τη παράνομη απόρριψη, την απόρριψη ρύπων από τα σκάφη και την εξάντληση των φυσικών πόρων συμπεριλαμβανομένης και της παράνομης, αδήλωτης και ανεξέλεγκτης αλιείας. Βλ. Secretary-General (2008) “Report A/63/63 – Oceans and the law of the sea”, *UN General Assembly*, p.15 και General Secretariat of the Council (2014) “European Union Maritime Security Strategy”, *Council of European Union*, p.7-8.

[23] Αν και δεν υπάρχει ένας κοινός ορισμός του υβριδικού πολέμου εντούτοις όλες οι προσεγγίσεις έχουν τα εξής κοινά στοιχεία: 1) Χρήση συμβατικών και μη μέσων (στρατιωτικά και πολιτικά) 2) Δραστηριοποίηση κρατικών και μη φορέων (state & non state actors, 2) Ασύμμετρες και μη τακτικές, 3) Εναλλαγή πεδίου επιχειρήσεων (κυβερνοπόλεμος, ψυχολογικός πόλεμος, πληροφοριακός πόλεμος, οικονομικός πόλεμος, 4) Συνδυασμός πολιτικών, στρατιωτικών, οικονομικών, πολιτικών και πληροφοριακών μέσων, 5) Τρομοκρατία.

[24] Bueger Christian (2014), “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.162.

[25] Bueger Christian (2014), “What is maritime security?”, *Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University*, p.161.

[26] ASEAN Regional Forum (2015), “Work Plan for Maritime Security 2015 – 2017”.

[27] Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Η Θάλασσα Στρατηγική της Κίνας και Ανταγωνισμοί στην Νότια Κινεζική Θάλασσα”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[28] Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Οι FONOPs της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας στην εποχή Τράμπ”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[29] Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Οι FONOPs της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας στην εποχή Τράμπ”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[30] Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Οι FONOPs της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας στην εποχή Τράμπ”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.



[31] Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Η Θάλασσα Στρατηγική της Κίνας και Ανταγωνισμοί στην Νότια Κινεζική Θάλασσα”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[32] Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Η Θάλασσα Στρατηγική της Κίνας και Ανταγωνισμοί στην Νότια Κινεζική Θάλασσα”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[33] Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Οι FONOPs της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας στην εποχή Τράμπ”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[34] Καρανικολός Κωνσταντίνος (2017), “Η Θάλασσα Στρατηγική της Κίνας και Ανταγωνισμοί στην Νότια Κινεζική Θάλασσα”, *Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων*, <http://www.idis.gr/?p=4548> ανακτήθηκε την 01-06-18.

[35] Ni Adam (2018), “Few options for US against China in South China Sea”, <http://www.atimes.com/article/few-options-for-us-against-china-in-south-china-sea/>, ανακτήθηκε την 08-06-18.

[36] *ICC IMB (2018), “Piracy and Armed Robbery Against Ships –2017 Annual Report”, p.6.*

[37] Είναι χαρακτηριστικό ότι μέχρι στιγμής στο 2018 έχει παρουσιαστεί μόνο ένα περιστατικό πειρατείας στην Νότια Κινεζική Θάλασσα. Αναλυτικά στοιχεία βλ. <https://gisis.imo.org/Public/PAR/Default.aspx>.

[38] Αναλυτικά στοιχεία βλ. United Nations Office on Drugs and Crime (2013), “Transnational Organized Crime in East Asia and the Pacific. A threat assessment”, *United Nations*, <http://www.unodc.org/southeastasiaandpacific/en/2018/03/transnational-organized-crime-southeast-asia/story.html>, ανακτήθηκε την 01-06-18.

[39] Αναλυτικά στοιχεία βλ. United Nations Office on Drugs and Crime (2013), “Transnational Organized Crime in East Asia and the Pacific. A threat assessment”, *United Nations*, <http://www.unodc.org/southeastasiaandpacific/en/2018/03/transnational-organized-crime-southeast-asia/story.html>, ανακτήθηκε την 01-06-18.

[40] Αναλυτικά στοιχεία βλ. United Nations Office on Drugs and Crime (2013), “Transnational Organized Crime in East Asia and the Pacific. A threat assessment”, *United Nations*, <http://www.unodc.org/southeastasiaandpacific/en/2018/03/transnational-organized-crime-southeast-asia/story.html>, ανακτήθηκε την 01-06-18.

[41] Αναλυτικά στοιχεία για τα νούμερα, τις αυξημένες ροές ναρκωτικών και χώρες προέλευσης βλ. United Nations Office on Drugs and Crime (2016), “World Drug Report”, *United Nations*, <https://www.unodc.org/wdr2016/>, ανακτήθηκε την 01-06-18.



- [42] Αναλυτικά στοιχεία βλ. Hardy Samuel Andrew (2016), “Illicit trafficking, provenance research and due diligence: the state of the art”, *UNESCO*.
- [43] *ICC IMB (2018), “Piracy and Armed Robbery Against Ships –2017 Annual Report”, p.6.*
- [44] Είναι χαρακτηριστικό ότι μέχρι στιγμής στο 2018 έχει παρουσιαστεί μόνο ένα περιστατικό πειρατείας στην Νότια Κινεζική Θάλασσα. Αναλυτικά στοιχεία βλ.  
<https://gisis.imo.org/Public/PAR/Default.aspx>.
- [45] *Changgang Guo (2016), “South China Sea: Pivotal quandaries in controlling piracy”, Foreign Policy News, <http://foreignpolicynews.org/2016/09/17/south-china-sea-pivotal-quandaries-controlling-piracy/> ανακτήθηκε την 08-06-18.*
- [46] *ICC IMB (2018), “Piracy and Armed Robbery Against Ships –2017 Annual Report”, p.22.*
- [47] *ICC IMB (2018), “Piracy and Armed Robbery Against Ships –2017 Annual Report”, p.6-7.*
- [48] Bureau of Counterterrorism (2017), “Country Reports on Terrorism 2016”, *United States Department of State Publication*.
- [49] Για το ιστορικό των ενεργειών που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο των G5, των G8 και των G7 μετά την αποβολή της Ρωσίας λόγω της μονομερούς προσάρτησης της Κριμαίας βλ.  
<http://www.nti.org/learn/treaties-and-regimes/global-partnership-against-spread-weapons-and-materials-mass-destruction-10-plus-10-over-10-program/>.
- [50] *Brown David (2017), “Experts to China: cooperate or South China Sea fisheries may collapse”, Mongabay, <https://news.mongabay.com/2017/12/experts-to-china-cooperate-or-south-china-sea-fisheries-may-collapse/> ανακτήθηκε την 08-06-18.*
- [51] *Brown David (2017), “Experts to China: cooperate or South China Sea fisheries may collapse”, Mongabay, <https://news.mongabay.com/2017/12/experts-to-china-cooperate-or-south-china-sea-fisheries-may-collapse/> ανακτήθηκε την 08-06-18.*
- [52] Αναλυτικά στοιχεία βλ. <https://gisis.imo.org/Public/MCI/Default.aspx>.
- [53] Αναλυτικά στοιχεία βλ. <https://gisis.imo.org/Public/MCI/Default.aspx>.
- [54] Αναλυτικά στοιχεία για τους τουλάχιστον 39 περιφερειακούς και παγκόσμιους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται σε σχέση με την θαλάσσια ασφάλεια στην Νότια Κινεζική Θάλασσα βλ. ASEAN Regional Forum (2015), “Work Plan for Maritime Security 2015 – 2017”.