

**PRAWNA PROBLEMATYKA WYSP NA MORZU POŁUDNIOWOCHIŃSKIM  
A WOLNOŚĆ ŻEGLUGI – WYBRANE ZAGADNIENIA**

**LEGAL ISSUES OF ISLANDS IN THE SOUTH CHINA SEA AND FREEDOM  
OF NAVIGATION – SELECTED ISSUES**

**Mateusz ŁASKI**  
m.laski@amw.gdynia.pl

Akademia Marynarki Wojennej  
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

**STRESZCZENIE**

*Status prawny wysp w międzynarodowym prawie morza uregulowany został postanowieniami Konwencji o prawie morza z 1982 r. Unormowania z niej wynikające, choć wskazują na kryteria definicyjne wyspy, budzą wątpliwości interpretacyjne. Są one pogłębione w stosunku do problematyki sztucznych wysp, które to pojęcie jest niezdefiniowane na gruncie prawa międzynarodowego. Negatywnym tego skutkiem jest możliwość nadinterpretacji obu pojęć, celem uzyskania korzystnych dla państwa nadbrzeżnego rozstrzygnięć względem obszarów morskich. Morze Południowochińskie wydaje się być obecnie akwenem, na którym działalność ta, a przynajmniej jej próby, jest w obecnej dobie praktykowana. Może to potencjalnie prowadzić do niepożądanych skutków dla wolności żeglugi, zatem również transportu w tym regionie Azji, do czego wstępem jest militaryzacja części archipelagów, wysp i sztucznych wysp Morza Południowochińskiego.*

**SUMMARY**

*The legal status of the islands in international sea law has been regulated by the provisions of the 1982 Convention on the Law of the Sea. Norms indicate the definitional criteria of the island, but they raise interpretation doubts. They are deepened in relation to the problem of artificial islands, which concept is undefined on the ground of international law. A negative consequence of this is the over-interpretation of both concepts, for obtaining favorable solutions for the coastal state for maritime areas. The South China Sea seems to be now a basin where this activity, or at least its attempts, is practiced in the present. This can potentially lead to undesirable consequences for the freedom of navigation, including transport in this region of Asia, which is the introduction of militarization of some of the archipelagos, islands and artificial islands of the South China Sea.*

*Słowa kluczowe: prawo międzynarodowe, wyspy, wolność żeglugi, bezpieczeństwo żeglugi*

*Key words: international law, islands, freedom of navigation*

**WSTĘP**

Współpraca gospodarcza w wymiarze wymiany dóbr materialnych wymaga, podobnie jak ma to miejsce na gruncie niektórych umów zobowiązaniowych prawa cywilnego,

nie tylko aktu woli zainteresowanych stron, lecz również wydania (przekazania) określonego przedmiotu. Powyższa cywilistyczna konstrukcja prawna wyskalowana do międzynarodowych stosunków gospodarczych nie ma co prawda bezwzględnego umocowania, niemniej pozwala uznać transport towarów za newralgiczny element obrotu towarami. Jeśli przyjmiemy, iż prawo jest to zbiór norm postępowania uznanych lub ustanowionych przez państwo w celu określenia powinnyich zachowań podmiotów tego prawa, a tym samym bezpiecznych ram ich działalności, należy uznać, iż istotnymi aspektami transportu, jako formy wydania czy przekazania dóbr są jego regulacje prawne i bezpieczeństwo (Wronkowska, 2005, s. 11).

Transport pasażerski w jego globalnym wymiarze został zdominowany przez branżę lotniczą, o tyle obrót towarami, zwłaszcza międzykontynentalny, wykorzystuje drogi morskie. Światowy przepływ towarów nie jest bowiem zależny wyłącznie od czasu, w którym się dokonuje, lecz od jednorazowej wielkości dostarczanego ładunku. Spedycja morska czyniąc zadość tym wymaganiom przejmuje ponad 90% towarów dostarczanych na całym świecie (<https://www.portofrotterdam.com/en/our-port/facts-and-figures/facts-figures-about-the-port/throughput>, zob. D. R. Bugajski, 2009, s. 15).

Morze Południowochińskie jest jednym z akwenów, na których wartość transportowanych towarów nadaje mu szczególne znaczenie w światowej wymianie handlowej. Wartość ta może być szacowana na około 3,4 mld dolarów, co daje w przybliżeniu nieco ponad 20% światowej wymiany (<http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/handel-przez-morze-poludniowochinskie-o-36-proc-mniejszy-niz-uwazano.html>).

## **1. UWARUNKOWNIA GEOGRAFICZNO – POLITYCZNE REGIONU MORZA POŁUDNIOWOWOCHIŃSKIEGO**

Morze to w ujęciu geograficznym przynależy do Oceanu Spokojnego, charakteryzując się znacznym nasyceniem archipelagami. Trasy żeglugowe w tym regionie przebiegają zatem przez liczne cieśniny, takie jak np. Singapurska, Malakka, Tajwańska czy Karimata; zatoki, z których największe to Tajlandzka i Tonkińska. Geograficzna charakterystyka dna morskiego przedmiotowego akwenu, z racji dużych obszarów szelfowych obfituje w płycizny, rafy oraz wyspy. Polityczna mapa regionu zbudowana jest z państw nadbrzeżnych i archipelagowych o różnym potencjale ekonomicznym, demograficznym oraz strukturze ustrojowej, a tworzą ją Chiny, Wietnam, Tajwan, Tajlandia, Kambodża, Malezja, Indonezja, Filipiny.

Uwarunkowania geograficzno polityczne regionu Morza Południowochińskiego czynią ten akwen jednym z bardziej konfliktogennych w ostatnich latach. Składa się na to szereg czynników, z których pierwotnie istotne znaczenie miał problem piractwa i zagrożona z tego tytułu żegluga (Wardin, 2016). Wydaje się słusznym stwierdzić, iż obecnie, choć bez deprecjonowania aktów piractwa, na spokój regionu, a zasadniczo jego brak, ma polityka największego z państw analizowanego akwenu, czyli Chin. Niewątpliwie wpływ ma na to zapotrzebowanie tegoż państwa na surowce i białko, zatem podmorskie złoża mineralne i rybołówstwo, należy jednak zastanowić się czy kroki podejmowane przez Chiny nie świadczą o chęci podporządkowania sobie całego akwenu Morza Południowochińskiego na zasadzie morza archipelagowego. Choć wydaje się to nieprawdopodobne w kontekście uregulowań międzynarodowego prawa morza reprezentowanego w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r., polityka faktów dokonanych, a przede wszystkim koncepcja wykorzystywania sztucznych wysp jako odzyskiwania terenu czyni ten problem realnym (Konwencja o prawie morza z 1982 r.).

Program eksploatacji ropy naftowej oraz gazu z dna morskiego u wybrzeży Chin rozpoczął się w latach 70 XX wieku. Zmiany ekonomiczne i polityczne przypadające na wymienioną dekadę, ściśle związane były z programem wydobywczym złóż, w szczególności dotyczących pól w zachodnim i centralnym Morzu Żółtym, Morzu Chińskim, na szelfie kontynentalnym w sąsiedztwie Hong Kongu, Zatoce Tonkińskiej a nade wszystko u wybrzeży wysp Paracele. Założenia przemysłu rafineryjnego i chemicznego uwzględniały eksploatację kilku złóż na akwenach morskich Chin przy udziale partnerów zagranicznych m.in. z Japonii i Stanów Zjednoczonych. Polityka ta i działalność eksploracyjno-eksploatacyjna nie uzyskała jednak pozytywnych reakcji w regionie, szczególnie ze strony Wietnamu. Partner ten był ważną przeciwwagą dla radzieckiej aktywności w regionie, został jednak zmarginalizowany w wyniku dopuszczenia przez Chiny do rynku wydobywczego wspomnianych amerykańskich korporacji.

Polityka ta w ciągu kolejnego dziesięciolecia prowadziła do poważnych napięć w stosunkach między obu państwami, by w latach 80 XX wieku przekształcić się w sytuację, a ściślej spór o charakterze kwalifikowanym, zatem bezpośrednio zagrażający bezpieczeństwu międzynarodowemu w wyniku groźby wykorzystania rozwiązań militarnych, a nie pokojowych celem jego rozwiązania (Chi-kin Lo, 1989, s. 109 – 132).

Nukleonem tegoż sporu stały się zasadniczo dwa archipelagi, Paracele i Sparty, by w następstwie objąć cały przedmiotowy akwen. Oba państwa na przestrzeni lat rościły sobie tytuł suwerenny do tegoż terytorium, powołując się na historyczną przynależność wysp

do ich terytorium. Taka praktyka z czasem stała się charakterystyczna nie tylko dla wymienionych wyżej państw.

## **2. PRAWNA PROBLEMATYKA TYTUŁU HISTORYCZNEGO DO TERYTORIUM – WYBRANE ZAGADNIENIA**

Tytuł historyczny występuje na gruncie prawa międzynarodowego jako jedna z przesłanek do uznania suwerenności podmiotu nad określonym terytorium. Choć kryteria tytułu historycznego, którymi są efektywne i nieprzerwane wykonywanie suwerenności na przestrzeni dłuższego czasu, pozwalają skonstruować definicję tegoż pojęcia, to jego rekonstrukcja napotyka na znaczne trudności ze względu na nieostry zakres użytych nazw. Może to w efekcie prowadzić do tzw. polityki faktów dokonanych, tym bardziej, iż doświadczenia z innych regionów świata wynikające z powoływania się na tytuł historyczny, świadczą o niejednokrotnym zrównaniu pojęcia efektywnej suwerenności z faktyczną kontrolą terytorium dzięki wykorzystaniu siły militarnej (Szerzej na ten temat zob. np. K. Kubiak, 2011). Niejasność wspomnianych kryteriów wydaje się być pogłębianą przez niejedolitą praktykę orzeczniczą arbitrażu czy sądownictwa międzynarodowego. W 1999 r. Trybunał arbitrażowy rozstrzygnął spór między Erytreą a Republiką Jemenu, który dotyczył roszczeń terytorialnych nad wyspami na Morzu Czerwonym. Strony dążąc do uzasadnienia swoich roszczeń powoływały się m.in. na akty prawa wewnętrznego ustanawianego w stosunku do przedmiotowych wysp, wykazanie aktywności związanej z rybołówstwem w spornym rejonie, utrzymywanie latarni morskich, przeprowadzanie akcji ratowniczych czy wreszcie ekspedycji naukowych, a przede wszystkim działalności wydobywczej wynikającej z zawartych między stronami kontraktów na wydobycie ropy naftowej (Łukaszuk, 2009, s. 165).

## **3. WYSPIY I SZTUCZNE WYSPIY W POLITYCE CHIN NA MORZU POŁUDNIOWOCHIŃSKIM**

Obszar Morza Południowochińskiego jest ważną arterią komunikacyjną, co sprzyja z jednej strony uznawaniu jego istotnego znaczenia militarnego, roli szlaku transportowego, jak również dostępu do morskich złóż ropy i gazu. Dla Chin zmagających się z rosnącym deficytem zasobów mineralnych, złoża ropy i gazu u wybrzeży archipelagów Paracel i Spartly są niezwykle istotne. Niemniej zwrócić należy uwagę, iż zainteresowania państw, w szczególności Chin, nie należy sprowadzać jedynie do wspomnianych wysp. Co do zasady szelf kontynentalny przedmiotowego obszaru morza jest lokacją złóż mineralnych w postaci stałej, płynnej i gazowej.

Chiny, jak również inne państwa, np. Filipiny, niejednokrotnie powołują się na argumenty historyczne. uzasadniających ich suwerenność nad archipelagami. Mimo, iż w obecnym stanie prawnym w odniesieniu do obszarów morskich, ukonstytuowanym pod rządami Konwencji o prawie morza z 1982 r. istnieją narzędzia prawne regulujące proces delimitacji, to w niektórych przypadkach pozwalają one na odwołanie się do kryteriów innych niż *stricte* geograficzne. Art. 15 wspomnianej Konwencji jest tego przykładem, umożliwiając powołanie się na tytuł historyczny, wyłączający techniki legislacyjne. W tym świetle szczególnego znaczenia nabiera polityka chińska w stosunku do Morza Południowochińskiego. Dąży ono niejednokrotnie poprzez fakty dokonane, do uzasadnienia swej suwerenności powołując się na tytuł historyczny.

Argumentacja ta sięga II w. p.n.e., silnie podkreślając fakt, iż XVIII - wieczne mapy określały omawiane archipelagi jako chińskie. Na uwagę zasługuje również mapa tzw. dziewięciu kresek. Publikując ją w 1947 r. Chiny włączyły wspomniane archipelagi i inne zgrupowania wysp do wód historycznych, a zatem tym samym do swego terytorium morskiego. Znamiennym jest fakt, iż za tymi krokami postępuje próba ich zalegalizowania w świetle prawa. Art. 2 chińskiej ustawy o morzu terytorialnym i strefie przyległej, do terytorium państwowego zalicza m. in. archipelagi paracelskie ispartly([http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN\\_1992\\_Law.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf)). Wydzielenie w ten sposób z przedmiotowego obszaru morskiego akwenu, który *de facto* nie odbiega od koncepcji wód archipelagowych wydaje się być nie możliwe, chociażby z racji tego, iż Chiny są państwem kontynentalnym. Niemniej idąca w ślad za tym faktyczna kontrola militarna w regionie i próba traktowania wspomnianych wód jako archipelagowych, w stopniu znacznie negatywnym wpłynie na żeglugę międzynarodową. Reżim prawny wód archipelagowych w czasie negocjacji tekstu Konwencji o prawie morza budził spore wątpliwości w aspekcie zachowania wolności komunikacyjnych. Finalnie wykorzystuje on koncepcję prawa nieszkodliwego przepływu stosowanego na morzu terytorialnym. W stosunku do tego prawa, reżim wód archipelagowych jest złagodzony, gdyż nie przewiduje możliwości zawieszenia żeglugi. Należy mieć natomiast na uwadze fakt państwo archipelagowe posiada prawo wyznaczania tras morskich i korytarzy powietrznych nadających się do bezpiecznego, nieprzerwanego i szybkiego przejścia obcych statków morskich i powietrznych przez jego wody archipelagowe i przyległe morze terytorialne lub ponad tymi wodami i morzem terytorialnym.

Zupełnie inna problematyka wyłania się na tle wykorzystywania w akwencie Morza Południowochińskiego sztucznych wysp. W wymiarze prawnym pojęcie *sztuczna wyspa*

należy skonfrontować z pojęciem *wyspa*. Znamionym jest fakt, iż mimo że w Konwencji o prawie morza wielokrotnie używa się terminu sztuczna wyspa i to w zasadniczym kontekście wolności morza otwartego, to porozumienie to nie wyjaśnia czym sztuczna wyspa jest. Na zasadzie negacji można przyjąć, iż nie jest to wyspa bądź instalacja lub inne urządzenie. Jednakże wymieniony tu katalog pojęć również stwarza wątpliwości interpretacyjne. Konwencja o prawie morza zagadnieniu prawnemu wysp poświęca odrębny rozdział. Ma to bezpośredni związek z potrzebą uregulowania dostępu do obszarów morskich wydzielonych wskutek delimitacji, jako wykonania jurysdykcji z tytułu suwerenności państwa nad daną wyspą. Pomijając w tym miejscu problematykę rodzajów wysp ze względu na ich przynależność do państwa kontynentalnego lub nie, zwrócić należy uwagę przede wszystkim na kryteria o znamionach geograficznych, wynikające z prawa morza. Z jednej strony prawo to odmawia statusu wysp naturalnie ukształtowanym wzniesieniom, które pozostają wynurzone jedynie podczas odpływu, z drugiej strony, jest nią naturalnie ukształtowany obszar lądu otoczony ze wszystkich stron wodą w czasie odpływu i przypływu nadający się do zamieszkania przez ludzi i prowadzenia tam samodzielnej działalności. Podobny status przysługuje skałom, choć w stosunku do nich nie można zastosować instrumentu prawnego jakim jest delimitacja obszarów morskich (Konwencja o prawie morza z 1982 r.) Unormowania te ze względu na swój nieostry zakres, w szczególności w obrębie problematyki ludzkiej działalności i jej wpływu na zmianę statusu skały, wydaje się, iż są podstawą nadinterpretacji tychże przepisów w działaniach tych państw, które dążą do wykazania, iż stawiane przez nie sztuczne wyspy są w istocie wyspami, którymi przysługują obszary morskie. Problematykę tą pogłębia fakt uznania wymogu ludzkiej działalności nie w kontekście jej faktycznej obecności a jedynie potencjalnej.

Znamionna jest w tym kontekście aktywność Chin, które umacniając swą obecność w regionie stosują taktykę „*odzyskiwania terenu*”. Oznacza ona w świetle prawa morza nic innego jak budowanie sztucznych wysp. Stanowisko chińskie jest zgoła inne, będąc próbą zalegalizowania nadbudowy raf czy płycizn sztucznie naniesionym materiałem budowlanym, jako odzyskania ziemi, nadania zatem temu procesowi pozorów naturalności, a nie sztucznej konstrukcji. Wydaje się, iż uznanie takich działań, nawet w wyniku ich biernej akceptacji może prowadzić do poważnych konsekwencji w aspekcie instytucji prawnej zasiedzenia na gruncie prawa międzynarodowego. W dalszej konsekwencji należy zadać sobie pytanie czy w ten sposób utrzymywana suwerenność nie będzie prowadzić do prób rozciągnięcia jurysdykcji nad obszarami morskimi wokół takich tworów. Oczywistym zdaje się być fakt uznania powyższej działalności za wznoszenie sztucznych wysp. Choć brak jest definicji

takiego obiektu w prawie morza, w literaturze wskazuje się, iż za sztuczną wyspę należy postrzegać „osad lub namuł przylegający do dna morskiego, uformowany przez człowieka poprzez nanoszenie gleby lub skał” (Papadakis, 1977, s. 6). Należy jednak zwrócić uwagę, iż potraktowanie przedmiotowych obiektów jako sztuczne wyspy, choć wyklucza możliwość ustanawiania obszarów morskich, to stwarza problemy w kontekście stref bezpieczeństwa. Konwencja o prawie morza z 1982 r. nie odnosi się do zagadnień ustanawiania stref bezpieczeństwa wokół sztucznych wysp, tym samym nie zakazuje takiej praktyki. Choć z definicji strefy te rozciągnięte wokół obiektu mają służyć bezpieczeństwu, również żeglugi, to ich nadużywanie w szczególności w systemie gęsto rozrzuconych sztucznych wysp, może w efekcie żeglugę utrudniać.

Polityka Chin oparta na wznoszeniu sztucznych wysp nie jest wyjątkiem w rejonie Morza Południowochińskiego (Bugajski, 2013, s. 200). Natomiast należy uznać ją za znacznie agresywną. Przykładem tego jest nierespektowanie obszarów morskich sąsiadów, zatem zasad wynikających z wolności morza otwartego, tym samym jest to potencjalnie wymierzone w wolność żeglugi. Obrazuje to rozstrzygnięty przez Trybunał Arbitrażowy spór między Chinami a Filipinami, którego istotą było naruszenie przez stronę chińską przepisów Konwencji o prawie morza oddających uprawnienie do wznoszenia sztucznych wysp w wyłącznej strefie ekonomicznej i szelfie kontynentalnym wyłącznie państwu nadbrzeżnemu (PCA PH-CN 20160712).

#### **4. PODSUMOWANIE**

Problem militaryzacji Morza Południowochińskiego, w konsekwencji zagrożenia wolności żeglugi w tym regionie, jest dostrzegany na forum społeczności międzynarodowej. Amerykańska administracja podkreśla, iż Chiny są w stanie kontrolować Morze Południowochińskie w różnych scenariuszach ewentualnego konfliktu zbrojnego, czemu sprzyja m.in. militaryzacja spornych archipelagów i sztucznych wysp (China has militarised the South China Sea and got away with it, [www.economist.com](http://www.economist.com)). Za niepokojący należy uznać fakt, iż Chiny w zasadzie nie zaprzeczają, iż wyspy czy też ich sztuczne odpowiedniki są wykorzystywane do celów wojskowych, a w szczególności dla lepszej ochrony suwerenności. Równoległe podejmowane są intensywne wysiłki ze strony chińskich ekspertów prawnych, na rzecz usankcjonowania takich działań na arenie międzynarodowej (NWC expert warns U.S. House of South China Sea challenges, [usnwc.edu](http://usnwc.edu)). W połowie sierpnia 2018 r. Chiny poinformowały, iż rozpoczęły prace nad systemem satelitarnym do obserwacji Morza Południowochińskiego. Chińska agencja informacyjna podała,

iż pierwsze trzy z dziesięciu satelitów tworzących system, znajdują się na orbicie ziemskiej w 2019 r. (Chiny opracowują system satelitarny do nadzorowania Morza Południowochińskiego, TVN24.com). System ten umożliwi monitorowanie całego Morza Południowochińskiego i "będzie pomocny w szerokiej gamie sektorów, takich jak transport morski, rybołówstwo, zarządzanie wyspami i operacje ratunkowe na morzu" - podała CNA.

Mimo niekorzystnego orzeczenia Trybunału Arbitrażowego, Chiny nie zaprzestają swojej polityki względem Morza Południowochińskiego. Państwo to nie uwzględniając sprzeciwu sąsiadów, stanowiska społeczności międzynarodowej wysuwa roszczenia do około 80% obszaru tej części Oceanu Światowego. Za istotnie niebezpieczne należy uznać w szczególności w pisywanie w niniejszą politykę cywilnych programów, które w swej istocie mają wojskowe zastosowanie.

## LITERATURA

- Bugajski, D. R. (2009). *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa.
- Bugajski, D. R. (2013). Chińsko - Japońskie spory morskie, *Prawo Morskie*, t. XXIX, Gdańsk .
- China has militarised the South China Sea and got away with it, [www.economist.com](http://www.economist.com) (21.06.2018).
- Chiny opracowują system satelitarny do nadzorowania Morza Południowochińskiego, TVN24.com, (16.08.2018).
- <https://www.portofrotterdam.com/en/our-port/facts-and-figures/facts-figures-about-the-port/throughput> (16.08.2018).
- <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/handel-przez-morze-poludniowochinskie-o-36-proc-mniejszy-niz-uwazano.htm> (17.08.2018).
- [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN\\_1992\\_Law.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf) (17.08.2018).
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r., UNTS 1833. Tekst polski: Dz. U. 2002, nr 59, poz. 543.
- Kubiak, K. (2011). *Kontrowersje wokół Przejścia Północno - Zachodniego*, *Prawo Morskie*, t. XXVII, Gdańsk .
- Lo, Chi-kin. (1989). *China`s Policy Towards Territorial Disputes: The Case of South China Sea Islands*, New York.
- Łukaszuk, L. (2009). *Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Wybrane zagadnienia prawa, polityki morskiej i ochrony środowiska*, Warszawa .
- NWC expert warns U.S. House of South China Sea challenges, [usnwc.edu](http://usnwc.edu) (09.03.2015).
- Papadakis, N. (1977). *The international legal regime of artificial islands*, Sijthoff /Leiden .
- PCA Reports PCA PH-CN 20160712 (3.09.2018).



Wardin, K. (2016). Morskie szlaki logistyczne Azji Południowo-Wschodniej a zagrożenie piractwem morskim, *Gospodarka materiałowa i logistyka*, nr 12.