

Ostasiens Mittelmeer (II) 09.06.2016

BERLIN/PARIS (Eigener Bericht) - Die EU soll zur Durchsetzung eines Rechts auf "Navigationsfreiheit" Kriegsschiffe in Gewässer nahe der Volksrepublik China entsenden. Wie der französische Verteidigungsminister Jean-Yves Le Drian am vergangenen Wochenende ankündigte, wird Frankreich eine entsprechende Debatte vorantreiben und regelmäßige EU-Marinepatrouillen im Südchinesischen Meer durchsetzen. Deutsche Regierungsberater hatten bereits im vergangenen Jahr unter Verweis auf die Marinepräsenz Frankreichs im Pazifik empfohlen, Berlin und die EU sollten sich in den Konflikten in Ostasien "um ein eigenständiges Profil bemühen". Hintergrund ist die Forderung der westlichen Mächte, auch Kriegsschiffe müssten in unmittelbarer Nähe der zahlreichen Inseln und zunehmend militärisch befestigten Riffe im Südchinesischen Meer volle "Navigationsfreiheit" in Anspruch nehmen dürfen. China, aber auch mehrere Staaten Südostasiens lehnen dies aus Schutzgründen dezidiert ab. Wie die Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) urteilt, geht es bei dem Streit letztlich um die "Weltmachtrolle" der USA.

Seerechtliche Fragen

Der aktuelle Streit um die sogenannte Navigationsfreiheit im Südchinesischen Meer dreht sich formal um komplexe seerechtliche Fragen. Umstritten ist, welche Rechte Kriegsschiffe zum einen im Küstenmeer, zum anderen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) haben. Das Küstenmeer umfasst einen Streifen von bis zu zwölf Seemeilen vor der Küste ("Zwölf-Meilen-Zone") und unterliegt der vollen Souveränität des Küstenstaats; die AWZ reicht bis zu 200 Seemeilen ins Meer, in ihr hat der Küstenstaat exklusive Rechte zur ökonomischen Ausbeutung (Ressourcenabbau, Fischfang) inne. Bezüglich der Rechte von Kriegsschiffen vertreten die Vereinigten Staaten und andere westliche Mächte eine großzügigere, die Volksrepublik China und weitere asiatische Länder eine strikter gefasste Interpretation des internationalen Seerechts. Washington reklamiert für die AWZ ein Recht auf beliebige militärische Aktivitäten wie Manöver und Aufklärungsmaßnahmen, während China, aber auch Malaysia, Vietnam und weitere Staaten dies zurückweisen und militärische Aktivitäten von einer Genehmigung durch den Küstenstaat abhängig machen. Für das Küstenmeer wiederum verlangen die USA das Recht auf "friedliche Durchfahrt", also auf freie Passage bei Unterlassung aller militärischen Aktivitäten; Beijing weist auch dies zurück und will die "friedliche Durchfahrt" ebenfalls einer Genehmigungspflicht durch den Küstenstaat unterwerfen.[1] Überlagert wird der Streit von der Frage, ob neu aufgeschüttete und befestigte Riffe aus seerechtlicher Perspektive überhaupt ein Küstenmeer haben. China bejaht das, die Vereinigten Staaten lehnen es ab.

"Weltmachtrolle in Gefahr"

Wie die Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) in einer Analyse des Streits feststellt, lassen sich beide Positionen einerseits auf unterschiedliche historische Vorbilder in der Debatte um das Seerecht zurückführen: Schon im 17. Jahrhundert ist umstritten gewesen, ob Souveränitätsrechten der Küstenstaaten oder Durchfahrtsrechten global operierender Mächte Vorrang einzuräumen sei. Damals setzten sich in der Praxis diejenigen durch, deren Positionen den Interessen der global operierenden Mächte entsprachen.[2] In der aktuellen Auseinandersetzung spielen, wie die SWP konstatiert, ganz offen machtpolitische Überlegungen eine herausragende Rolle. Müssten die Vereinigten Staaten in Allgemeinen Wirtschaftszonen, die über 30 Prozent der Weltmeere ausmachen, auf ungenehmigte militärische Aktivitäten verzichten, dann "könnten sie ihrer Rolle als Hüter der Meere ... kaum mehr gerecht werden", heißt es in der Analyse. "Damit geriete auch ihre Weltmachtrolle in Gefahr."[3]

Das Recht des Stärkeren

Die Vereinigten Staaten haben mittlerweile dreimal Kriegsschiffe ohne Genehmigung die Zwölf-Meilen-Zone von Inseln oder aufgeschütteten Riffen durchfahren lassen,

auf die China Anspruch erhebt. Beijing protestierte jeweils scharf, musste die US-Provokationen jedoch letztlich hinnehmen. Ende Oktober 2015 drang der Lenkwaffenzerstörer USS Lassen in die Zwölf-Meilen-Zone um das Subi-Riff im Norden der Spratly-Inseln ein. Ende Januar 2016 kreuzte der Lenkwaffenzerstörer USS Curtis im Küstenmeer einer der Paracel-Inseln namens Triton. Anfang Mai drang schließlich ein dritter Lenkwaffenzerstörer, die USS William P. Lawrence, in die Zwölf-Meilen-Zone des Fiery Cross-Riffs inmitten der Spratly-Inseln ein. Man wolle schlicht Fakten schaffen, hieß es zur Erläuterung aus Washington: "Ich hoffe weiterhin, dass diese Operationen so alltäglich werden, dass China und andere Anspruchsteller sie als normale Ereignisse hinnehmen", erklärte der Vorsitzende des Streitkräfteausschusses im US-Senat, John McCain.[4]

Ziel: China isolieren

Zusätzlich erhöhen die führenden NATO-Mächte den politischen Druck auf Beijing. Die Anrainer des Südchinesischen Meeres müssten "die Grundsätze der Navigations- und Überflugfreiheit" wahren, verlangten die G7-Außenminister in einer Erklärung vom 11. April 2016, den Streit um die "friedliche Durchfahrt" durch das Küstenmeer auf den Luftraum über den fraglichen Inseln und Riffen ausdehnend.[5] Die Vereinigten Staaten kämpften weiterhin dafür, die Anerkennung der "Navigations- und Überflugfreiheit" in aller Welt durchzusetzen, bekräftigte US-Verteidigungsminister Ashton Carter am Wochenende beim "Shangri-La Dialogue" in Singapur. Der "Shangri-La Dialogue" wird seit 2002 jährlich vom renommierten Londoner "International Institute for Strategic Studies" (IISS) in Singapur abgehalten; er ist außen- und militärpolitischen Entwicklungen in Asien gewidmet, und er versammelt zur Debatte darüber vor allem hochrangige Verteidigungspolitiker und Militärs unter anderem aus den USA und der Volksrepublik China. Verteidigungsminister Carter fügte seiner Ankündigung die Behauptung hinzu, China "isolieren" sich mit seinen Aktivitäten im Südchinesischen Meer; es könne mit ihnen sogar "eine Große Mauer der Selbstisolation" errichten.[6] Tatsächlich umschreibt die Behauptung weniger die tatsächliche Lage in Ost- und Südostasien denn vielmehr ein politisches Ziel der Regierung in Washington.

Eigenständiges Profil

In den Kampf um die "Navigations- und Überflugfreiheit" wird nun womöglich die EU mit eigenen Marinepatrouillen im Südchinesischen Meer eintreten. Wie der französische Verteidigungsminister Jean-Yves Le Drian beim "Shangri-La Dialogue" behauptete, "müssen wir dieses Recht verteidigen, und wir müssen es selbst verteidigen". Französische Kriegsschiffe seien im laufenden Jahr schon dreimal im Südchinesischen Meer gekreuzt, "und sie werden es weiterhin tun", kündigte Le Drian an.[7] Frankreich ist im Pazifik kontinuierlich militärisch präsent: Es hat, wie die SWP Anfang 2015 zusammenfasste, "militärisches und ziviles Personal (ca. 2.500 Personen) in Neukaledonien und Französisch-Polynesien im südlichen Pazifik stationiert"; es "verfügt dort über zwei Fregatten, Patrouillenboote, Seeüberwachungs- und andere Militärflugzeuge". Zudem besitze Großbritannien "eine Garnison in Brunei mit ca. 900 Personen Besatzung, einigen Hubschraubern und einem Ausbildungszentrum sowie in Singapur ein großes Treibstofflager und Schiffsanlegeplätze".[8] Aufbauend darauf müsse die EU in Ost- und Südostasien neue Aktivitäten entfalten, riet die SWP Anfang vergangenen Jahres: Die EU-Staaten sollten "zwar deutlich machen, welche Interessen sie mit den USA teilen (etwa Freiheit der Schifffahrt)", sie sollten sich aber gleichzeitig "um ein eigenständiges Profil bemühen".

Der nächste Weltkonflikt

Entsprechend wird Frankreich, wie ein französischer Regierungsmitarbeiter am Rande des "Shangri-La Dialogue" berichtete, mit anderen EU-Staaten Pläne diskutieren, Kriegsschiffe in Zukunft regelmäßig das Südchinesische Meer durchqueren zu lassen.[9] Gemeinsam etwa mit Großbritannien und den Niederlanden, die dort ohnehin gelegentlich kreuzten, werde Paris sicherstellen, dass es keine größeren zeitlichen Lücken zwischen den Expeditionsfahrten der EU-Kriegsschiffe mehr gebe. Kommt es zu der Entsendung, dann wären EU-Streitkräfte, darunter mutmaßlich deutsche, im Zentrum des nächsten Weltkonflikts als militärischer Faktor präsent.

Mehr zum Thema: [Ostasiens Mittelmeer \(I\)](#) .

[1] Michael Paul: Die USA, China und die Freiheit der See. "Freedom of Navigation"-Aktivitäten der USA und der ordnungspolitische Disput mit China. SWP-Aktuell 14, März 2016.

[2], [3] Michael Paul: Eine "Große Sandmauer" im Südchinesischen Meer? Politische, seerechtliche und militärische Aspekte des Inselstreits. SWP-Studie S 9, Mai 2016.

[4] Statement by SASC Chairman John McCain on U.S. Navy Freedom of Navigation Operation in the South China Sea. www.mccain.senate.gov 30.01.2016.

[5] G7 Foreign Ministers' Statement on Maritime Security. April 11, 2016. Hiroshima, Japan.

[6] Meeting Asia's Complex Security Challenges: Ashton Carter. www.iiss.org 04.06.2016.

[7] David Roman: France to Push for Coordinated EU Patrols in South China Sea. www.bloomberg.com 05.06.2016.

[8] Gudrun Wacker: Sicherheitskooperation in Ostasien. Strukturen, Trends und Leistungsgrenzen. SWP-Studie S 2, Januar 2015.

[9] David Roman: France to Push for Coordinated EU Patrols in South China Sea. www.bloomberg.com 05.06.2016.

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

info@german-foreign-policy.com