

Brahma Chellaney

Mehr als eine Handelsroute – Strategische Herausforderungen im Indischen Ozean

- Der Wettstreit um geopolitischen Einfluss im Indischen Ozean hat zugenommen. Auseinandersetzungen über Grenz-, Hoheits- und Zuständigkeitsfragen gefährden die Freiheit der Seewege. China ist zur aktivsten Macht in der Region geworden und bedroht das bestehende Kräfteverhältnis.
- In der Region spitzt sich der Wettbewerb um Ressourcen zu. Die EU sollte bei der Schaffung eines verlässlichen rechtlichen Rahmens unterstützend tätig werden und einen Beitrag zur Überwachung und Durchsetzung international vereinbarter Regeln leisten.
- Die sicherheitspolitische Rolle der EU im Indischen Ozean ist begrenzt. Sie sollte regionale Zusammenarbeit unterstützen, um das Risiko unilateraler Handlungen zu reduzieren und Stabilität in der Region langfristig zu sichern.

Der Indische Ozean verbindet Europa mit Asien und entwickelt sich zum neuen globalen Zentrum für Handel und Energieversorgung. Mit seiner Ausdehnung von mehr als 73 Millionen Quadratkilometern wird diese wichtige Meeresregion über die maritime Mächteordnung sowie das regionale und globale Kräfteverhältnis entscheiden.

Die Sicherheitslage ist in keinem anderen Teil der Welt so dynamisch wie im Indischen Ozean. Diese Region, die von Australien über

den Nahen und Mittleren Osten bis zum südlichen Afrika reicht, wird zum Drehkreuz des globalen geopolitischen Wettbewerbs werden.

Die Sicherheit in dieser Region wird durch herkömmliche, nichttraditionelle sowie neu entstehende Herausforderungen bedroht. Diese Herausforderungen ergeben sich auch aus der enormen Größe der Region: Hier lebt ein Drittel der Weltbevölkerung. Inklusive der Anrainerstaaten umfasst sie ein Viertel der weltweiten Landmasse, 55 Prozent der nach-

gewiesenen Erdöl- und 40 Prozent der Erdgasreserven. Laut einer Schätzung ereignen sich zudem 70 Prozent aller weltweiten Naturkatastrophen allein in dieser Region.

Angesichts der Tatsache, dass es dort die weltweit meisten fragilen oder gescheiterten Staaten wie Somalia, Pakistan oder die Malediven gibt, steht die Region des Indischen Ozeans symbolisch für die globalen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts: Terrorismus, Extremismus, Piraterie und die Sicherheit der Seewege.

Entlang des Indischen Ozeans, vom Horn von Afrika und der saudi-arabischen Wüste bis nach Malaysia und Indonesien, ist das gesamte Spektrum des Islam vertreten. Im weltweiten Vergleich wird diese Region am häufigsten durch transnationalen Terrorismus erschüttert.

Der Klimawandel stellt eine weitere ernste Gefahr dar. Die Zukunft einiger Staaten rund um den Indischen Ozean ist durch die globale Erwärmung bedroht. Hierzu gehören Inselstaaten wie Mauritius und die Malediven sowie Bangladesch, das zwar nur halb so groß ist wie Deutschland, aber doppelt so viele Einwohner zählt. Da es überwiegend aus tiefliegenden Auen und Deltas besteht, droht Bangladesch laut Berechnungen des Weltklimarates bis zum Jahr 2050 der Verlust von 17 Prozent seiner Landfläche und 30 Prozent seiner Nahrungsmittelproduktion als Folge des gestiegenen Meeresspiegels. Sollten tatsächlich Staaten wie die Malediven und Mauritius überschwemmt werden, stellt sich – gerade mit Blick auf den Reichtum an Mineralen in diesen Gebieten – die Frage nach dem rechtlichen Status ihrer Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ).

In der Region des Indischen Ozeans gibt es zahlreiche weitere nichttraditionelle Sicherheits Herausforderungen: Die Verschmutzung der Umwelt, die sich beispielsweise in der rußhaltigen Dunstglocke über Südasien zeigt, die Zerstörung der Küstenökosysteme und die Gleichsetzung von Energieinteressen mit außenpolitischen Interessen.

Vereinfacht ausgedrückt treffen in dieser

Region alte und neue Sicherheits Herausforderungen aufeinander. Hier besteht die alte Weltordnung – symbolisiert durch die angloamerikanische Militärbasis in Diego Garcia, dem unter französischer Verwaltung stehenden Réunion und anderen Inseln – neben der neuen Ordnung fort.

Der Indische Ozean ist für den Welthandel und in Fragen der globalen Energieversorgung zentral. Geographische Engpässe wie die Straße von Malakka (Singapur, Indonesien und Malaysia), die Straße von Hormus (Iran und Oman), der Bab al-Mandab (Dschibuti, Eritrea und Jemen) sowie das Kap der Guten Hoffnung und der Mosambik-Kanal (Südafrika, Mosambik und Madagaskar) stellen somit ein Risiko dar. Bedeutende regionale und außerregionale Mächte haben deshalb versucht, die Sicherheit der Seewege durch die Bildung strategischer Partnerschaften mit den relevanten Anrainerstaaten des Indischen Ozeans zu erhöhen. Diese Partnerschaften verfolgen prinzipiell das Ziel, die verschiedenen Zugänge zum Indischen Ozean zu schützen. Sie zeichnen sich durch Handelsabkommen, gemeinsame Marinemanöver, Antipiraterie-Operationen, Energiekooperationen und verschiedene Formen des strategischen Dialogs aus.

Im Indischen Ozean gibt es jedoch noch weitere strategische Problembereiche. So haben wichtige Akteure, darunter Iran und die USA, das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) bislang nicht ratifiziert. China ist UNCLOS zwar beigetreten, interpretiert aber dessen Regelungen einseitig zu seinen Gunsten, um Gebietsansprüche geltend zu machen, und lehnt den Konfliktbeilegungsmechanismus des Abkommens ab. Die Philippinen haben mit Unterstützung der USA vor dem Internationalen Seegerichtshof (ISGH) Klage gegen China eingereicht, doch China weigert sich, an den Anhörungen teilzunehmen. Im Herbst 2013 hielt Iran einen indischen Öltanker rund einen Monat lang fest, doch konnte Indien vor dem ISGH kein Verfahren gegen Teheran einleiten.

Viele Fragen über Grenzziehung, Hoheitsgewalten und Zuständigkeiten sind ungelöst. Einige von ihnen bergen hohes Konfliktpotenzial. Bangladesch und Myanmar sind mit gutem Beispiel vorangegangen und haben ihren Konflikt über die Seegrenzen im Golf von Bengalen

**UNGELÖSTE GRENZ-,
HOHEITS- UND ZUSTÄNDIG-
KEITSFRAGEN IN DER REGION
BERGEN HOHES KONFLIKT-
POTENZIAL.**

friedlich beigelegt. Sie ließen ihre Auseinandersetzung vom ISGH klären. Mit dem Urteil im Jahr 2012 konnte damit ein potenziell gefährlicher Streit beendet werden,

der 2008 durch die Entdeckung von Erdgasvorräten im Golf von Bengalen befeuert wurde. Myanmar autorisierte damals die Exploration im umstrittenen Gebiet, woraufhin Bangladesch Kriegsschiffe in die Region entsandte.

Die Gefahren für die Freiheit der Seewege im Indischen Ozean, einschließlich der kritischen Meerengen und AWZ, können nur dadurch minimiert werden, dass sich alle Akteure an internationale Regeln halten.

Angesichts des Reichtums an Mineralen in der Region hat der Tiefseebodenbergbau zentrale strategische Bedeutung erlangt. Die Konkurrenz um Bodenschätze im Meeresboden ist schärfer geworden: Sulfid-Lagerstätten sollen erschlossen werden, die wertvolle Minerale wie Silber, Gold, Kupfer, Mangan, Kobalt und Zink enthalten. Zudem sollen Phosphorit-Knollen für phosphorbasierte Kunstdünger abgebaut werden, die in der Nahrungsmittelproduktion eingesetzt werden. Es ist erforderlich, ein verlässliches Regelwerk aufzustellen, sichere und wirksame Technologien zur Erforschung der Ozeane zu entwickeln und den Schutz der Umwelt zu gewährleisten.

Selbst China als außerregionale Macht hat sich einen internationalen Tiefseebodenabschnitt im südwestlichen Indischen Ozean von der Internationalen Seebodenbehörde (ISA) sichern lassen.

Maritime Sicherheitsfragen werden durch den Wettstreit unter den Großmächten er-

schwert. So werden mit ausländischer Hilfe Häfen entlang entscheidender Schifffahrtsstraßen gebaut; es gibt Versuche, die Kontrolle über Energievorräte und Transportrouten auszuüben; es werden zwischenstaatliche Energiekorridore errichtet, die den Bau von Unterwasserpipelines zum Erdöl- oder Erdgastransport aus Drittstaaten ermöglichen, wie es China in Myanmar und Pakistan tut; und es werden strategische Pläne geschmiedet, Abhörstationen und Hafen-Nutzungsabkommen für Marineschiffe wie auf einer »Perlenkette« entlang der großen Handelsverkehrsadern aneinanderzureihen. Unter allen Mächten ist China im Indischen Ozean am aktivsten, wie es nicht nur der Bau des neuen Hafens im pakistanischen Gwadar – strategisch platziert an der Öffnung der Straße von Hormus – und im sri-lankischen Hambantota zeigt. Es gibt eine chinesische Containeranlage in Chittagong (Bangladesch) sowie chinesische Hafenprojekte in Myanmar, zu denen auch die Entwicklung eines Tiefseehafens in Kyaukpyu als internationale Drehscheibe gehört. Solche Entwicklungen haben den geopolitischen Wettstreit zwischen China und Indien verschärft.

**CHINA IST DIE AKTIVSTE
MACHT IM INDISCHEN OZEAN
UND VERÄNDERT DAS REGIO-
NALE MACHTGLEICHGEWICHT.**

Vor diesem Hintergrund sollten Herausforderungen für die Sicherheit des Seeverkehrs im Indischen Ozean in einem ganzheitlichen strategischen Rahmen diskutiert werden. Nichttraditionelle Fragestellungen wie Energie- und Klimasicherheit, transnationaler Terrorismus und Umweltzerstörung sind genauso wichtig geworden wie traditionelle Bedrohungen. Diese umfassen die Freiheit der Seewege, Seegrenzen, Waffenlieferungen und Fragen von Recht und Ordnung, wie Piraterie und Raubüberfälle auf See, kriminelle Aktivitäten wie Drogen-, Personen- und Waffenschmuggel, illegale Fischerei und illegale Einwanderung.

Der Indische Ozean entwickelt sich zum weltweiten maritimen Zentrum und ist für die

Wirtschafts- und Energieinteressen der Europäischen Union von zentraler Bedeutung.

Europa könnte in dieser Region beim Aufbau institutionalisierter Kooperation Hilfestellung leisten. Da zahlreiche Seegrenzen noch nicht endgültig festgelegt wurden, gefährdet die »schleichende Aushöhlung der Zuständigkeiten« die Freiheit der Schifffahrt. Der Tiefseebodenbergbau bietet sowohl neue Herausforderungen als auch Chancen.

Europa könnte beim Schutz der Umwelt und der Nachhaltigkeit von Ressourcen eine bedeutendere Rolle spielen. Die Umweltzerstörung im Indischen Ozean kann klimatische Bedingungen und atmosphärische Zirkulation in der gesamten nördlichen Hemisphäre beeinflussen. Gute Regierungsführung, die durch zwischenstaatliche Zusammenarbeit geschaffen wird, könnte helfen, die Risiken für die Sicherheit des Seeverkehrs und der Ökosysteme zu bewältigen.

Durch ihre militärische Präsenz im Indischen Ozean verfolgen Frankreich und Großbritannien eigene geopolitische Interessen in der Region. Gemeinsam könnten europäische Staaten den Frieden, die Stabilität und die ökologische Nachhaltigkeit im Indischen Ozean unterstützen. Da 50 Prozent des weltweiten Containerverkehrs und 66 Prozent des Seetransports von Erdöl in diesem Gewässer erfolgen, spielt der Indische Ozean eine zentrale Rolle für den europäischen Handel.

Angesichts der eigenen Erfahrung bei der Festlegung von Seegrenzen und anderen Fragen zwischenstaatlicher Kooperation, die Europa erfolgreich gelöst hat, kann die EU Unterstützung bei der Entwicklung eines Rechtsrahmens leisten und den Umweltschutz im Indischen Ozean vorantreiben. Bei diesem Bemühen muss die EU mit der Indian Ocean Rim Association (IORA) zusammenarbeiten, zu der 20 teils sehr unterschiedliche Mitgliedstaaten wie Indien, Indonesien, Australien und kleine Inselstaaten wie die Komoren und die Seychellen gehören.

Aufgrund ihres eigenen institutionellen

Rahmens sollte die EU, mehr als jede andere Institution der Welt, regionale Zusammenarbeit im Indischen Ozean fördern. Die Gefahren für die Freiheit der Seewege können nur durch Einhaltung internationaler Regeln durch alle Parteien sowie deren Kontrolle, Reglementierung und Durchsetzung minimiert werden. In diesem Zusammenhang spielt die NATO bereits eine begrenzte sicherheitspolitische Rolle im Kampf gegen Piraterie am Horn von Afrika.

Die EU sollte zudem Kooperation zwischen den Staaten der Region anregen, sodass diese neue Technologien und »Best Practices« zum Schutz der Umwelt übernehmen und in der Schifffahrt zusammenarbeiten. Derartige Projekte werfen eine hohe Friedensdividende ab, weil sie die Risiken unilateralen Handelns reduzieren und zu regionaler Stabilität beitragen.

Brahma Chellaney ist Professor für Strategische Studien am unabhängigen Center for Policy Research in Neu-Delhi Delhi und Autor des jüngst erschienenen Werkes »Water, Peace, and War« (Rowman & Littlefield, 2013).

IMPRESSUM

© Körper-Stiftung, Hamburg, November 2013

Verantwortlich: Dr. Klaus Wehmeier
Dr. Thomas Paulsen
Redaktion: Dr. des. Janka Oertel
Übersetzung: Dr. Dorothea Jestädt

Alle Rechte vorbehalten.

Die Körper Policy Brief geben ausschließlich die Meinung des jeweiligen Autors wieder.

Körper-Stiftung | Hauptstadtbüro
Pariser Platz 4a, 10117 Berlin
Telefon: +49-30-206267-60
Fax: +49-30-206267-67
E-mail: ip@koerber-stiftung.de
Twitter: @KoerberIP
www.koerber-stiftung.de