



Parlament
Österreich

Parlamentsdirektion

Dossier EU & Internationales

zum Thema

Südchinesisches Meer

20. August 2024

Internationaler-dienst@parlament.gv.at





Weitere Dossiers aus dem Bereich EU & Internationales finden Sie unter:

<https://www.parlament.gv.at/eu-internationales/dossiers/>

Abstract

Das Südchinesische Meer¹ ist ein wichtiger geopolitischer Raum, der für viele Länder von strategischer Bedeutung ist. Aufgrund ihrer Ressourcen und strategischen Lage, aber auch durch die in ihr vorherrschenden Konflikte, ist die Region immer stärker in den Fokus der Weltpolitik gerückt.

Vor allem China verfolgt zur Umsetzung seiner Expansionsbestrebungen, die von chinesischer Seite als Verteidigung der territorialen Souveränität angesehen werden, einen Ansatz, der von den anderen Staaten oftmals als aggressiv und hartnäckig wahrgenommen wird. Neben China stellen aber auch andere Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres Souveränitätsansprüche auf kleine Inseln, Riffe und Felsen, um damit die ausschließliche Wirtschaftszone ihres jeweiligen Landes auszudehnen.

Immer wieder kommt es daher zu Auseinandersetzungen in der Region, die von der internationalen Staatengemeinschaft verfolgt werden. Eskalationen im Südchinesischen Meer hätten nämlich auch außerhalb der Region immense Folgen, da die Weltwirtschaft unter anderem stark von der freien und ungehinderten Schifffahrt im Südchinesischen Meer abhängig ist. Auch wenn das Südchinesische Meer geografisch weit entfernt ist, sind Stabilität und Frieden in der Region somit auch für Europa relevant.



Inhalt

Abstract	2
Einleitung.....	4
Südchinesisches Meer	5
Lage & Geografie	5
Geschichte & Konfliktentwicklung.....	6
Rechtliche Grundlagen.....	8
Anrainerstaaten.....	12
Volksrepublik China.....	12
Sozialistische Republik Vietnam.....	15
Republik der Philippinen.....	17
Malaysia	19
Brunei Darussalam.....	20
Republik Singapur	21
Republik Indonesien	23
Parlamentarische Behandlung in Österreich.....	24
Die Haltung der Europäischen Union.....	24
Ausblick.....	26



Einleitung

Im Südchinesischen Meer kommt es immer wieder zu Auseinandersetzungen, bei denen es um Gebietsansprüche, tatsächlich aber um wirtschaftliche und strategische Fragen von globaler Dimension geht. China beansprucht rund 90 % des Südchinesischen Meeres für sich und begründet dies oftmals mit historischen Rechten, die dabei aus alten Karten und einer darauf verzeichneten Neun-Striche-Linie (Nine-Dash-Line) abgeleitet werden.² China hat zudem begonnen, auf Riffen und Sandbänken³ künstliche Inseln aufzuschütten und diese mit ziviler und militärischer Infrastruktur auszustatten. Damit gerät es in Konflikt mit anderen Anrainerstaaten wie den Philippinen, Vietnam, Malaysia sowie Brunei, die ebenfalls Ansprüche auf bestimmte Territorien erheben und Landgewinnungsmaßnahmen durchführen.⁴ Bemühungen um eine Beilegung einiger Territorialkonflikte durch internationale Gerichtsentscheidungen sind bislang größtenteils gescheitert. Eine Eskalation der Lage scheint daher jederzeit möglich, auch unter Beteiligung weiterer Weltmächte, wie den Vereinigten Staaten von Amerika.⁵

Im Folgenden wird ein Überblick über die geographischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse im Südchinesischen Meer gegeben. Anschließend werden die Standpunkte der Konfliktparteien sowie ihr Ansatz in Bezug auf die maritime Governance⁶ dargelegt. Auch das Engagement der Europäischen Union im Südchinesischen Meer wird beleuchtet. Der Fokus des Dossiers liegt auf den unterschiedlichen Ansätzen der maritimen Governance und geht daher nicht im Detail auf jeden einzelnen Konflikt bzw. jede territoriale Differenz ein. Bestimmte Konflikte, wie etwa jener zwischen Japan und China im Streit um die Senkaku-/Diaoyu-Inseln⁷ oder der China-Taiwan-Konflikt⁸, können daher nicht vollumfänglich thematisiert werden, auch wenn sie im größeren Zusammenhang stets mitzudenken sind.



Südchinesisches Meer

Lage & Geografie

Das Südchinesische Meer ist ein pazifisches Randmeer und erstreckt sich über etwa 3,5 Mio. km²,⁹ womit es größer als das Mittelmeer (rund 2,47 Mio. km²)¹⁰ ist. Die durchschnittliche Tiefe beträgt 1.212 Meter, die maximale Tiefe 5.559 Meter.¹¹ Zum Vergleich: Das Mittelmeer hat eine ähnliche durchschnittliche Tiefe von 1.400 Metern und eine maximale Tiefe von 5.121 Metern. Der Pazifische Ozean ist mit einer mittleren Tiefe von 3.940 Metern das tiefste Meer der Welt.¹² Das halbgeschlossene Meer liegt nördlich von Malaysia, Brunei, Singapur und Indonesien, östlich von Vietnam, südlich von China und westlich der Philippinen und hat somit sieben Anrainerstaaten (exkl. Golf von Thailand). Zahlreiche wichtige Schiffsrouten und damit rund ein Drittel des weltweiten Seeverkehrs führen durch das Südchinesische Meer.



Weltkarte © vemaps.com, Änderungen Parlamentsdirektion

Abbildung 1: Darstellung der Lage des Südchinesischen Meeres und seinen Anrainerstaaten, Quelle: ©vemaps.com, Änderungen Parlamentsdirektion



Das bedeutet, dass jährlich Waren im Wert von über 3 Bil. USD (ca. 2,76 Bil. EUR) durch das Südchinesische Meer transportiert werden. Ebenso werden beträchtliche Vorkommen von fossilen Energieträgern wie Erdöl und Erdgas im Meeresboden vermutet (geschätzt werden unerschlossene Reserven von ca. 11 Mrd. Barrel Öl und 190 Bil. Kubikfuß Erdgas), und auch für den Fischfang ist das Südchinesische Meer wichtig (obwohl das Meer nur ca. 2,5 % der weltweiten Meeresoberfläche ausmacht, werden dort rund 12 % des weltweiten Fischfangs generiert).^{13,14} Im Südchinesischen Meer befinden sich über 250 Landgebiete, die in sechs große Gruppen eingeteilt sind: die Paracel-Inseln, die Spratly-Inseln, die Pratas-Inseln, das Scarborough-Riff, die Macclesfield Bank (Großes Zhongsha-Atoll) sowie die Natuna-Inseln.¹⁵

Geschichte & Konfliktentwicklung

Aufgrund seiner geostrategischen Lage, seinem Reichtum an Bodenschätzen und der großen Fischbestände stand das Südchinesische Meer seit der zweiten Hälfte des 19. Jh. als Konfliktregion immer wieder im Mittelpunkt internationaler Beziehungen. Die territorialen Dispute im Südchinesischen Meer intensivierten sich jedoch erst mit Beginn des 20. Jh. und auch die Kartierung und Abgrenzung wurde erst im 20. Jh. durch internationale Normen geregelt. In der Vergangenheit war das Südchinesische Meer vor allem ein wichtiger Verkehrsweg und wurde von vielen Schiffen unterschiedlicher Herkunft befahren.¹⁶ Es wurden keine Ansprüche auf die Ressourcen des Südchinesischen Meeres gestellt, jedoch gab es immer unterschiedliche Herrscher (bspw. die chinesische Han-Dynastie), die die Hafenstädte und somit den Handel dominierten - bis ins 12. Jh. waren es vor allem Händler:innen aus Srivijaya (eine buddhistische Thalassokratie¹⁷ im heutigen Indonesien), später bis ins 15. Jh. schließlich chinesische Händler:innen. Trotz erfolgreicher Entdeckungsfahrten des Admirals Zheng He gab China ab dem Jahr 1435 seine maritime Expansion auf, was es anderen Nationen (bspw. Japan oder Korea) ermöglichte, sich im Südchinesischen Meer zu etablieren.¹⁸ Mit dem ersten europäischen Engagement im 16. Jh. veränderten sich die Kräfteverhältnisse erneut, jedoch abermals ohne Souveränitätsansprüche auf Teile des Meeres und dessen Ressourcen. Im Gegenteil: Die meisten kleinen Insel(-gruppen) wurden sogar



gemieden, da diese für die Schifffahrt ein Gefahrenpotenzial darstellten. Mit der Kolonialisierung und der Errichtung neuer Kolonialstaaten hielt auch das Konzept der Souveränität im Südchinesischen Meer Einzug. Mehrere Konflikte und Kriege führten im 18. und 19. Jh. zu wechselnden Herrschaftsverhältnissen und zur Aufteilung des Südchinesischen Meeres auf fünf externe Mächte: Großbritannien, Frankreich, die Niederlande, Japan und die Vereinigten Staaten.

Trotz den Ansprüchen auf Souveränität über die Gebiete förderten diese Mächte gleichzeitig das Konzept der freien Schifffahrt. Die Staaten unterschieden damals klar zwischen präzise kartierten Besitzverhältnissen zu Land und zu offener See. Dabei sollte das Meer für alle frei zugänglich sein und nur ein schmaler Streifen entlang der Küste (nicht breiter als ein Kanonenschuss – damals maximal 2 Meilen (3,2 km)¹⁹) in die Hoheitsgewässer und somit in das Einzugsgebiet der Souveränität der Staaten fallen.²⁰

Im 20. Jh. begannen weitere Staaten immer mehr Interesse an den Inselgruppen und Atollen des Südchinesischen Meeres zu zeigen und beanspruchten nun auch erstmals Gebiete, die bis dahin nicht umstritten waren.^{21,22} Mit dem Zweiten Weltkrieg, dem Kalten Krieg sowie der Dekolonialisierung veränderte sich die geopolitische Lage grundlegend und es entstanden neue unabhängige Staaten (bspw. Laos, Indonesien, Singapur und Malaysia), die sich in der neuen Weltordnung unterschiedlich positionierten.²³ Die Situation im Südchinesischen Meer wurde dadurch nicht weniger komplex. Japan besetzte ab 1939 die Spratly-Inseln und musste diese nach Kriegsende im Vertrag von San Francisco 1951 wieder abtreten. Da jedoch kein Nachfolgestaat für diese Gebiete bestimmt wurde, nahm der philippinische Geschäftsmann Tomás Cloma Teile der Spratly-Inseln 1956 als *Terra nullius* (Niemandland) in Besitz und übertrug diese in den 1970er-Jahren an die Philippinen. Diese wiederum gliederten die Inseln 1978 per Dekret ins philippinische Staatsterritorium ein und besetzten dabei noch weitere Inseln. Innerstaatliche Spaltungen führten sowohl in Vietnam als auch in China zu rivalisierenden Gruppen, die jeweils im Namen des Landes Ansprüche auf die Inselgruppen stellten. Nebenbei konkurrierten zusätzlich zu den Anrainerstaaten auch europäische Staaten um Einfluss



und Ansprüche in der Region, so etwa Frankreich, das Mitte des 20. Jh. einige der westlichen Paracel-Inseln besetzte. Die Paracel-Inseln zerfielen schließlich in eine östliche (chinesische) und eine westliche (vietnamesische) Hälfte, die jedoch 1974 nach mehrtägigen Kämpfen gänzlich durch China besetzt wurde – dies ist bis heute so.²⁴

Eine weitere Folge des 1956 vom Philippiner Cloma eingeleiteten Konflikts um die Spratly-Inseln war die Besetzung der größten Spratly-Insel Itu Aba durch Taiwan. Nach den philippinischen Inselbesetzungen wurden auch Vietnam und Malaysia aktiv und beanspruchten bis Ende des 20. Jh. mehrere Inseln und Riffe im Südchinesischen Meer. Vonseiten der Volksrepublik China wurden diese Schritte kritisch gesehen, jedoch beteiligte man sich erst 1988 aktiv an der gezielten Territorialisierung des Südchinesischen Meeres. China besetzte damals nach einem bewaffneten Konflikt mit vietnamesischen Truppen ein Riff auf den Spratly-Inseln.²⁵




Rechtliche Grundlagen

Durch das Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ, engl. United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)²⁶ im Jahr 1994 veränderte sich die Bedeutung der Souveränitätsansprüche. Die „Verfassung der Meere“, wie das SRÜ auch bezeichnet wird, ist ein Regelwerk für die Nutzung und die Aufteilung der Meere. Geregelt werden unter anderem Schifffahrtsrechte, die Festlegung und Abgrenzung der Meereszonen (z. B. Festlandsockel), der Schutz der Meeresumwelt, die Nutzung des Meeresbodens sowie die Weitergabe und Entwicklung von Meerestechnologie. Dem Übereinkommen sind mittlerweile 170 Staaten beigetreten (darunter auch Österreich am 14. Juli 1995²⁷) und es gilt mit seinen 320 Artikeln und neun Annexen als eines der umfassendsten internationalen Vertragswerke. Das SRÜ gliedert internationale Gewässer in maritime Zonen und teilt den Staaten je nach Entfernung zu ihrem Festland gewisse Nutzungsrechte zu. Dabei spielen die durch das SRÜ definierten ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ, siehe Abbildung 2) eine zentrale Rolle. Sie können bis zu 200 Seemeilen von der Basislinie²⁸ gerechnet seewärts reichen. Die Staaten haben in dieser Zone zwar exklusive Rechte

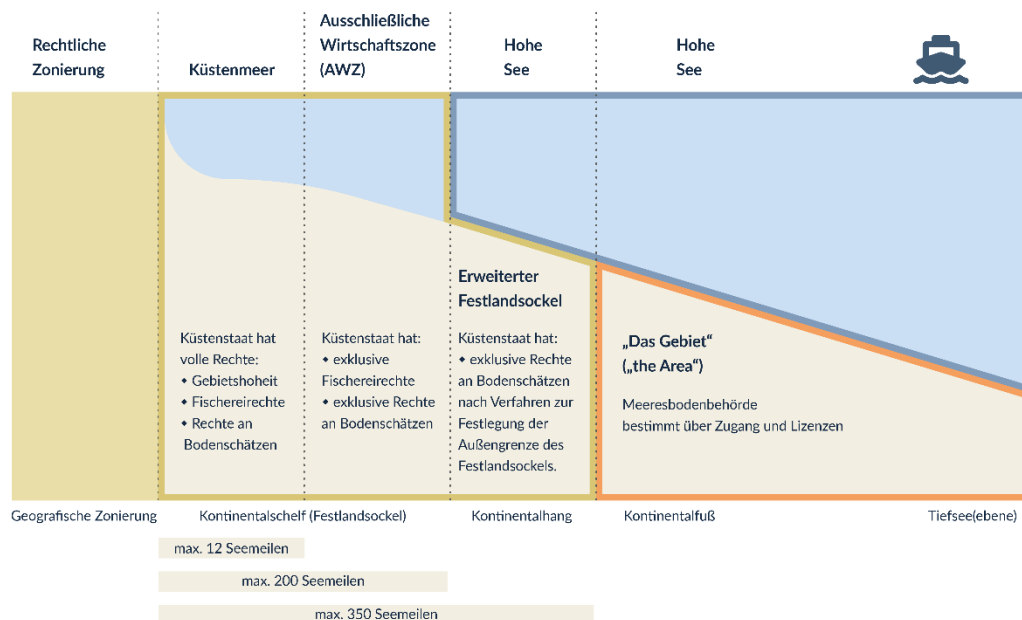


(bspw. betreffend Fischfang, Forschungseinrichtungen und Ressourcengewinnung), jedoch ist das Gebiet nicht Teil des Staatsgebiets, wodurch alle anderen Staaten unter anderem das Recht der freien Schifffahrt und des Überflugs genießen.²⁹ Als Staatsgebiet gilt das 12 Seemeilen breite sogenannte Küstenmeer (siehe Abbildung 2), das ebenfalls von der Basislinie aus gemessen wird. Sämtliche Streitigkeiten im Südchinesischen Meer basieren auf diesen Regelungen, da versucht wird, über den rechtlichen Weg des SRÜ eine Erweiterung des eigenen Festlandsockels und damit eine Ausweitung der eigenen AWZ zu bewirken. Um eine Erweiterung zu erlangen, muss ein Staat einen Antrag bei der Festlandsockelkommission (eine Institution des SRÜ³⁰, engl. UN Commission on the Limits of the Continental Shelf, CLCS) einreichen und wissenschaftlich belegen, dass sein Festlandsockel über die 200 Seemeilen hinaus mit dem Überwasserland durchgehend geologisch verbunden ist.³¹



-  Überwiegend souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse
-  Geltungsbereich des Menschheitserbes („Das Gebiet“)
-  Geltungsbereich Seerechtsübereinkommen (UNCLOS)

Maritime Zonen im internationalen Seerecht



Quelle: MEERESATLAS 2017/UNCLOS/WBGU, eigene Darstellung.

Abbildung 2: Grafische Darstellung der maritimen Zone gemäß Bestimmungen des SRÜ, Quelle: Meeresatlas 2017/UNCLOS/WBGU, eigenen Darstellung Parlamentsdirektion

Durch die Einführung des SRÜ steigerte sich somit der Wert der Inselgruppen, da sämtliche unterseeischen Ressourcen (bspw. Fischereibestände und fossile



Energievorkommen) in den alleinigen Hoheitsbereich der Nationalstaaten fallen können. Obwohl die vermuteten ertragreichsten Vorkommnisse in unstrittigen Gebieten liegen oder ohne Kooperationen mit anderen Küstenstaaten ohnehin nicht förderbar sind, nahmen die Streitigkeiten um die AWZ zu.³²

Anfang der 1990er-Jahre änderten sich die geopolitischen Umstände erneut, da die Vereinigten Staaten von den Philippinen abgezogen sind³³ und Vietnam dem Verband Südostasiatischer Nationen (engl. Association of Southeast Asian Nations, ASEAN) beitrug. Auch die diplomatischen Beziehungen zwischen China und Vietnam normalisierten sich, wodurch das Potenzial eines Machtvakuum im Südchinesischen Meer geschaffen wurde. Dies war eine Entwicklung, die vor allem vom dominanter werdenden China als aufsteigende Wirtschaftsmacht wohlwollend aufgefasst wurde, da somit eine Möglichkeit geschaffen wurde, den außenpolitischen Spielraum Chinas zu erweitern. Mitte der 1990er-Jahre wurden die Beziehungen durch die chinesische Besetzung des Mischief-Riffs erneut aufs Spiel gesetzt: Der Besetzung folgten erhebliche Proteste in Vietnam und auf den Philippinen. Diese beruhigten sich erst 1999/2000 mit einem 1998 erneuerten Visiting Forces Agreement³⁴ zwischen den Vereinigten Staaten und den Philippinen sowie einem Vertrag über die Grenzziehung im Golf von Tonkin und ein dortiges Fischereiabkommen zwischen Vietnam und China.³⁵

Im Jahr 2009 kam es schließlich nach einer längeren Phase ohne größere Zwischenfälle erneut zu Konflikten. Auslöser hierfür war unter anderem eine Vorgabe³⁶ der Festlandsockelkommission (CLCS) aus dem Jahr 2001. Diese legte fest, dass bis zu einem gewissen Stichtag alle Meeresanrainerstaaten, inklusiven den südostasiatischen Staaten, sämtliche Anträge, die über die übliche AWZ hinausgehen, einreichen müssen.³⁷ In Folge kam es zu mehreren wechselseitigen Protesten gegen die eingereichten Vorlagen. China veröffentlichte im Zuge dessen eine Karte, auf der die chinesischen Ansprüche mittels der viel diskutierten Neun-Striche-Linie (siehe Abbildung 3) dargestellt wurden. Diese seit den 1940er-Jahren bestehende Darstellung wird von chinesischer Seite immer wieder zur Legitimation seiner Position herangezogen, jedoch von allen anderen Ländern abgelehnt. Gründe hierfür sind zum



einen die unklaren Forderungen, da durch die Skizzierung das Gebiet, auf das China Anspruch erhebt, nicht genau definiert wird, und zum anderen – und diese Problematik wiegt viel schwerer – besteht Unsicherheit über die Art der Ansprüche. So wird nicht geklärt, ob es sich lediglich um Souveränitätsansprüche auf die sich in diesem Gebiet befindenden Inselgruppen handelt oder sich diese auch auf die Gewässer erstrecken. Im Extremfall könnte es somit sogar zu einer Einschränkung der Freiheit der Schifffahrt kommen.³⁸ Neben China nutzen aber auch andere Anrainerstaaten immer wieder historische Artefakte, um ihre Ansprüche zu rechtfertigen.³⁹

Zusammenfassend führte also die Einführung dieser Stichtagesregelung der CLCS zu weiteren aufkeimenden Konflikten im Südchinesischen Meer, deren grundlegende Forderungen bis heute bestehen geblieben sind.⁴⁰



Abbildung 3: Grafische Darstellung des Südchinesischen Meeres mit der Neun- und Zehn-Striche-Linie, die die Ansprüche der VR China darstellen, Quelle: ©vemaps.com, Änderungen Parlamentsdirektion



Anrainerstaaten

Im folgenden Abschnitt werden die maritime Governance der Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres (China, Vietnam, die Philippinen, Malaysia, Brunei, Singapur und Indonesien) kurz umrissen und deren Forderungen in der Region dargelegt.

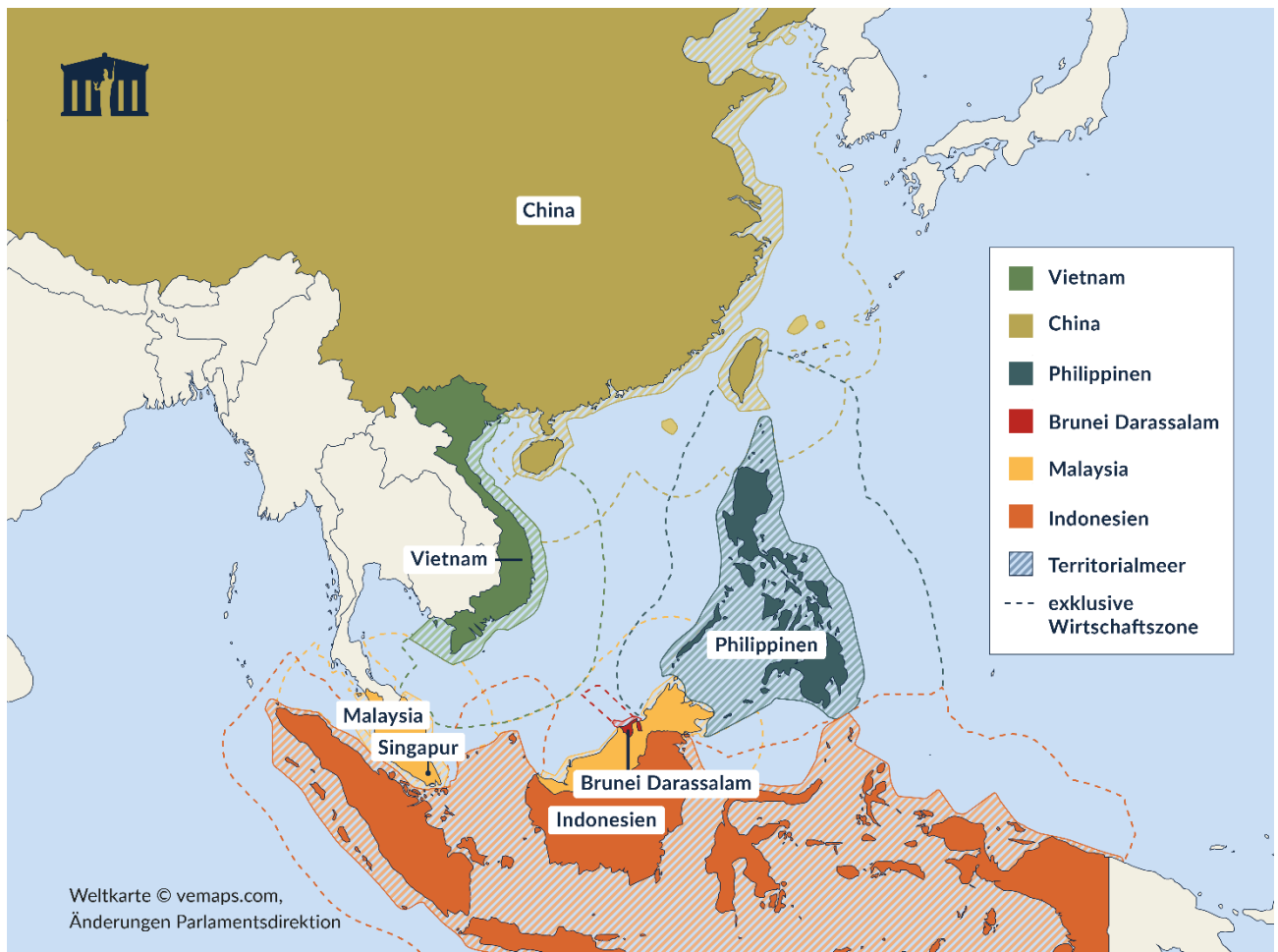


Abbildung 4: Darstellung der Gebietsansprüche im Südchinesischen Meer, Quelle: Asia Maritime Transparency Initiative. „Maritime Claims Of The Indo-Pacific“. Abgerufen am 20. August 2024. <https://amti.csis.org/maritime-claims-map/>. ©vemaps.com, Änderungen Parlamentsdirektion

Volksrepublik China

Chinas Konflikte im Südchinesischen Meer sind äußerst komplex. Ein wichtiger Aspekt sind die Beziehungen zur Insel Taiwan, die sich vor der Südostküste des chinesischen Festlandes befindet. China (Volksrepublik China) beansprucht Taiwan⁴¹ und möchte die Insel wieder in ihr Staatsgebiet integrieren, während sich Taiwan als souveräner Staat sieht. Nachdem die Vereinigten Staaten durch das Shanghai-Kommuniqué



(1972) und die Aufnahme von diplomatischen Beziehungen (1979) China im Rahmen der Ein-China-Politik als einzigen rechtmäßigen Vertreter des chinesischen Volkes anerkannten, folgten viele andere Staaten diesem Weg und beendeten offiziell ihre diplomatischen Beziehungen mit Taiwan.⁴² Durch den *Taiwan Relations Act*⁴³ (1979) sicherten die Vereinigten Staaten der strategisch wichtigen Insel militärische Unterstützung im Falle eines bewaffneten Konfliktes mit China zu. Durch diese Sicherheitsgarantie hofften die Vereinigten Staaten, der Annexion Taiwans durch China entgegenzuwirken, um nach wie vor ihren Zugang zum Südchinesischen Meer aufrechterhalten zu können.⁴⁴

Chinas verstärktes Interesse im Südchinesischen Meer manifestierte sich bereits Anfang der 2000er-Jahre, als der damalige Staats- und Parteichef Jiang Zemin Chinas Entwicklung zur „maritimen Großmacht“ zum „historischen Ziel“ der Politik erklärte. Seither wurden die maritimen Fähigkeiten Chinas konstant ausgebaut, in den programmatischen Dokumenten des Staates verankert und laufend aufgewertet.⁴⁵ China ratifizierte 1996 das UN-Seerechtsübereinkommen und stellt bis heute Anspruch auf fast 90 % des Südchinesischen Meeres. 2009 wurden diese Geltungsansprüche mit der zuvor genannten Neun-Striche-Linie⁴⁶ untermauert und mit historischen Rechten argumentiert. Dabei werden häufig Dokumente vorgewiesen, die die Präsenz von chinesischen Fischern, Gesandten oder Händlern zu historischen Zeiten auf den Inseln nachweisen. Zusätzlich versucht China seine Besitzansprüche anhand der erstmaligen Benennungen sowie der Eingliederung der Gebiete in das ehemalige Kaiserreich zu legitimieren.⁴⁷ Auch aktive Handlungen werden gesetzt: So wird seit 2012 ein Landgewinnungsprozess betrieben, indem beispielsweise Atolle und Felsen zu künstlichen Inseln aufgeschüttet und mit Infrastruktur ausgestattet werden. Dies geschieht, obwohl bestimmte Gebiete teilweise von anderen Anrainerstaaten bereits jahrzehntelang wirtschaftlich genutzt und beansprucht werden. Als China begann, auch die drei größten Inseln für Militäreinrichtungen zu nutzen, griffen schließlich die Vereinigten Staaten ein, indem sie ihre Präsenz verstärkten und strategische Patrouillen sowie multinationale Manöver durchführten. Im Zentrum der territorialen Streitigkeiten stehen vor allem die Paracel-Inseln im Nordwesten (mit ca. 20 chinesischen Außenposten) und die



Spratly-Inselgruppe im südöstlichen Teil (wovon sieben Inseln durch China und seine Landgewinnungsstrategie in Beschlag genommen sind) des Südchinesischen Meeres. Die Inseln fungieren teilweise als wichtige Militärstützpunkte und China errichtete neben umfangreicher militärischer auch zivile (dual-use) Infrastruktur (bspw. Luftwaffenstützpunkte, Häfen, Kommunikations- und Überwachungsanlagen sowie unterirdische Strukturen). Die Inseln und das sie umgebende Gebiet tragen auch einen wichtigen Teil zur nuklearen Abschreckungsfähigkeit Chinas bei und sind auch für die Weltraumpräsenz Chinas bedeutend. So befindet sich etwa einer der leistungsfähigsten Weltraumbahnhöfe Chinas auf der Insel Hainan im Südchinesischen Meer.⁴⁸

Diese von anderen Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres kritisch gesehene chinesische Vorgehensweise spitzte sich schließlich im Jänner 2013 weiter zu, als China das Scarborough-Riff vor der philippinischen Küste besetzte. Die Philippinen leiteten in Folge ein Schiedsverfahren gemäß Anhang VII des SRÜ gegen China ein. Dieses mündete 2016 in einen Schiedsspruch des Ständigen Schiedshofes in Den Haag, in dem die chinesischen historischen Ansprüche basierend auf der Neun-Striche-Linie abgelehnt wurden. China erkannte weder den Prozess noch die Entscheidung des Schiedshofes an.⁴⁹ Der Ausgang des Prozesses ist ein Beispiel dafür, dass Länder (in diesem Falle China) trotz Schiedsspruch eine mit dem Völkerrecht unvereinbare Politik fortführen. Damit wird abermals die große Problematik der fehlenden Mechanismen zur Durchsetzung von internationalem Recht und internationaler Streitbeilegung thematisiert, die eben auch im Südchinesischen Meer deutlich wird.⁵⁰

Um seinen Ansprüchen weiter Druck zu verleihen begann China 2016 zudem mit der Planung von schwimmenden Kernkraftwerken. Diese sollten vor allem die Infrastruktur auf den Atollen und Inseln mit Energie speisen. Im Mai 2023 wurden die Pläne vorerst gestoppt, möglicherweise auch zur Vermeidung einer potenziellen Konflikteskalation.⁵¹ Medienmeldungen zufolge wurde die Umsetzung der Pläne jedoch im Mai 2024 bereits wieder aufgenommen.⁵²



Neben den Anrainerstaaten sind es vor allem die Vereinigten Staaten, die sich an der chinesischen Präsenz und Machtdarstellung stören. In offiziellen Stellungnahmen⁵³ wird vor allem die Freiheit der Schifffahrt sowie die Seekommunikationslinien (SLOCs) als gefährdet angesehen und sie versuchen immer wieder, den Gebietsansprüchen Chinas durch Operationen im Südchinesischen Meer oder Unterstützung der anderen Anrainerstaaten entgegenzuwirken. Auch die Anrainerstaaten selbst setzen solche Schritte; so verkauft Japan zum Beispiel Ausrüstung an die Philippinen und an Vietnam, um deren maritime Sicherheitskapazitäten und damit die Resilienz gegen chinesische Aggressionen zu verbessern.⁵⁴

Im August 2023 veröffentlichte China eine neue Auflage seiner politischen Landkarte („China Standard Map Edition 2023“), die eine Zehn-Striche-Linie im Südchinesischen Meer abbildet, jedoch größtenteils in Einklang mit den Gebietsansprüchen der Neun-Striche-Linie steht (siehe Abbildung 3). Diese wurde von den anderen Anrainerstaaten erwartungsgemäß nicht anerkannt und in entsprechenden öffentlichen Erklärungen abgelehnt.⁵⁵

Sozialistische Republik Vietnam

Vietnam legt mit einer Küstenlinie von 2.000 Meilen (rund 3.218 km) und einer ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) von über 500.000 Quadratmeilen (rund 1.294.994 km²) großen Wert auf eine funktionierende maritime Governance. Als oberste Priorität wurden im vietnamesischen Weißbuch zur Nationalen Verteidigung 2019 die Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs sowie der Schutz der Souveränität deklariert. Ebenso wurde die Nutzung der Meeresressourcen zur Förderung des Wirtschaftswachstums als prioritär eingestuft. Bis heute werden rund 60 % des BIPs aus den maritimen Wirtschaftssektoren gewonnen. Im Jahr 2018 wurde zudem eine Strategie für die nachhaltige Entwicklung der vietnamesischen Meereswirtschaft bis 2030 mit einer Vision bis 2045⁵⁶ entwickelt, die den Schutz der Meeresökosysteme in den Fokus rückt.⁵⁷

Auch Vietnam beansprucht viele der Riffe und Atolle im Südchinesischen Meer. Bisher



hat das Land auf rund acht Inseln Landgewinnungsmaßnahmen durchgeführt. Für Vietnam am relevantesten ist die Spratly-Inselgruppe mit dem Barque Canada Riff, auf dem das Land seinen größten Außenposten hat, sowie die Spratly-Insel, eine der 22 Inseln der namensgleichen Spratly-Inselgruppe.⁵⁸ Auf der Spratly-Insel beherbergt Vietnam seine einzige Start- und Landebahn auf den Inseln.⁵⁹ An den territorialen Streitigkeiten um die Spratly-Inseln sind neben Vietnam auch China, Taiwan, die Philippinen, Malaysia und Brunei beteiligt. Zusätzlich beansprucht Vietnam auch noch Teile der Paracel-Inseln, die jedoch seit 1974 von China besetzt sind.⁶⁰

Seit den 2020er-Jahren kann man einen enormen Zuwachs bei den Landerweiterungsarbeiten beobachten. So hatte Vietnam bis vor drei Jahren nur rund 329 Hektar (ha) neue Flächen geschaffen. Zwischen November 2023 und Juni 2024 kam es zu einem starken Anstieg mit der Errichtung von insgesamt 692 ha neuem Land, womit Vietnams neu gewonnene Gesamtfläche in umstrittenen Gebieten des Südchinesischen Meeres auf rund 2.360 ha anstieg und somit knapp die Hälfte des Ausmaßes der von China beanspruchten Gebiete (4.650 ha) erreichte.⁶¹ Neben den territorialen Streitigkeiten stellen auch weitere Sicherheitsbedrohungen eine große Schwierigkeit für Vietnam dar. Im Oktober 2017 erhielt das Land von der Europäischen Kommission etwa eine Gelbe Karte (Verwarnung), die auf die unzureichenden Anstrengungen Vietnams in der Bekämpfung der illegalen Fischerei hinwies. Bis heute hat sich die Situation nicht ausreichend verbessert.⁶² Auch der Klimawandel wird in naher Zukunft zu einem großen Problem für das Land werden: Laut Schätzung der Weltbank werden im Zeitraum zwischen 2070 und 2100 ca. 6 bis 12 Mio. Menschen in Vietnam durch Küstenüberschwemmungen betroffen sein.⁶³

Vietnam verfolgt eine effektive Verwaltung des maritimen Sektors, wobei die Einparteienregierung besonderen Wert auf globale Integration und die Einhaltung internationaler Seerechtsabkommen legt. Ein 2022 erlassenes Gesetz stärkt die Bürger:innenbeteiligung und fördert eine „nationale Landesverteidigung“, die die Bevölkerung in den Schutz der Souveränität und in Entscheidungen betreffend maritime Angelegenheiten einbindet. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage sind das Budget für maritime Angelegenheiten sowie Initiativen zur Modernisierung allerdings



begrenzt. Zudem fehlt es im Technologie- und Wissenschaftsbereich an Humanressourcen. Um all diesen Herausforderungen entgegenzutreten ist Vietnam um internationale Zusammenarbeit bemüht. Ein wichtiges vietnamesisches Grundprinzip in den Außenbeziehungen ist die Four-No's-Policy: Diese sieht keine Militärallianzen, keine Parteinahme, keine ausländischen Militärbasen und keinen Einsatz oder keine Androhung von Gewalt vor. Gerade in der ASEAN ist Vietnam sehr aktiv und nutzt die Plattform, um seine Interessen voranzutreiben und die Einhaltung des Völkerrechts zu fördern. Trotz der Beteiligung an mehreren minilateralen⁶⁴ Sicherheitskooperationen und -dialogen, die Chinas Einfluss im Südchinesischen Meer entgegenwirken wollen, verfolgt Vietnam im Allgemeinen einen eher vorsichtigen Ansatz im Umgang mit China und versucht eine neutrale Haltung einzunehmen.⁶⁵

Republik der Philippinen

Auch die Philippinen stehen vor Herausforderungen in der maritimen Governance, die neben der Küsten- und Meeresbewirtschaftung, dem Tourismus und dem Verkehr auch institutionelle Kapazitäten und territoriale Streitigkeiten umfassen. Trotz der Einführung einer Nationalen Meerespolitik im Jahr 1994 und weiterer Strategien wie etwa der Nationalen Sicherheitspolitik (NSP) gibt es Probleme bei deren Umsetzung und langfristigen Planung. Häufig reagiert das Land mit seinen Handlungen nur auf aktuelle Krisen oder Konflikte, ohne langfristige und nachhaltige Governance zu betreiben. Das Südchinesische Meer wird auch in der NSP als „primäres nationales Interesse“ definiert. Priorität haben dabei vor allem die Wahrung der territorialen Integrität mit Fokus auf Gesetze zur sogenannten blauen Wirtschaft sowie integriertes Meeresmanagement und eine geplante weitere Überarbeitung des Fischereikodex.⁶⁶ Die Rolle der Philippinen im Westphilippinischen Meer (WPS), das die Region des Südchinesischen Meeres innerhalb der philippinischen ausschließlichen Wirtschaftszone umfasst, soll dabei gestärkt werden.⁶⁷ Ebenso wird angesichts der wahrgenommenen chinesischen Bedrohungen die philippinische Küstenwache modernisiert. Ziel ist es, die Rolle der Philippinen als Schlüsselakteur in der Region zu unterstreichen. Das WPS spielt dabei durch seine reichen Fischbestände, die potenziellen großen Öl- und Flüssiggasreserven sowie seiner strategischen Lage eine



zentrale Rolle.

Ausgezeichnet haben sich die Philippinen in ihrer maritimen Governance vor allem durch einen internationalen Ansatz und ihre legislativen Anstrengungen. Mittels strategischer Nutzung und Förderung des Völkerrechts sowie durch die Zusammenarbeit mit internationalen Partnern (bspw. mit den Vereinigten Staaten) und Formaten (etwa mit UN- und ASEAN-Foren) versuchen die Philippinen ihren Ansprüchen mehr Nachdruck zu verleihen.^{68,69}

So erheben die Philippinen derzeit Anspruch auf neun Spratly-Inseln. Am meisten Infrastruktur wurde dabei auf der Thitu-Insel aufgebaut, die aufgrund der Nähe zu chinesisch-beanspruchtem Gebiet zu regelmäßigen Spannungen mit China führt.⁷⁰ Die Streitigkeiten mit China konzentrieren sich hauptsächlich auf das Second Thomas Shoal Riff der Spratly-Inselgruppe, das durch eine Klärung im Schiedsgerichtsprozess „Philippinen gegen VR China“ im Jahr 2016 der philippinischen AWZ zugeteilt wurde.⁷¹ Im Jahr 1999 ließen die Philippinen dort die Sierra Madre, ein Schiff der philippinischen Marine, auf Grund setzen, um es als Außenposten zu verwenden und damit ihre Ansprüche untermauern zu können. Es werden monatliche Versorgungsmissionen für das Militärkontingent auf dem Schiff durchgeführt. Seit 2023 kam es jedoch immer wieder zu Konfrontationen mit der chinesischen Küstenwache. Am 17. Juni 2024 kollidierte schließlich ein Schiff der philippinischen mit einem der chinesischen Marine, wobei beide Seiten die jeweils andere für den Vorfall verantwortlich machten. Durch die zunehmenden Spannungen mit China hat der philippinische Präsident Ferdinand Marcos Jr. Partnerschaften mit anderen indopazifischen Nachbarn und auch die Kooperationen mit den Vereinigten Staaten verstärkt.⁷² So wurde am 30. Juli 2024 bekannt gegeben, dass die Vereinigten Staaten den Philippinen rund 500 Mio. USD (rund 463 Mio. EUR) für den Ausbau und die Modernisierung ihrer militärischen Fähigkeiten zur Verfügung stellen werden. Der amerikanische Verteidigungsminister Lloyd Austin sprach dabei von einer einmaligen Investition, um die Philippinen im Widerstand gegen das aggressive China zu unterstützen.^{73,74}



Malaysia

Grenzstreitigkeiten mit anderen ASEAN-Staaten sowie mit China führen auch für Malaysia zu einer angespannten Situation im Südchinesischen Meer. Zu nennen sind hier beispielsweise die Grenzstreitigkeiten mit Indonesien in der Sulawesi-See und die konkurrierende Ansprüche mit den Philippinen und China im umstrittenen Küstenabschnitt vor Sabah auf dem malaysischen Teil der Insel Borneo. Malaysia beschreibt Chinas Taktik als durch Übergriffe und Konfrontationen gekennzeichnet.⁷⁵ Chinas Handlungen manifestieren sich dabei vor allem durch das Eindringen chinesischer Schiffe in malaysische Gewässer, wie beispielsweise 2020, als diese ein malaysisches Bohrschiff bedrängten. Auch im Luftraum kommt es zu ähnlichen Aktionen. Wie etwa im Mai 2021, als 16 chinesische Flugzeuge in den Luftraum 40 bis 60 Seemeilen vor der Küste Malaysias flogen und die Royal Malaysian Air Force dazu veranlassten, sie mittels Kampffjets aus dem malaysischen Luftraum zu eskortieren. In Folge erklärte das malaysische Außenministerium Chinas Vorgehen als „Verletzung des malaysischen Luftraums und der Souveränität“.⁷⁶

Neben diesen Souveränitätskonflikten stellen für Malaysia im Südchinesischen Meer auch andere Sicherheitsbedrohungen wie illegale Fischerei, Terrorismus und Entführungen (v. a. in Ostmalaysia) ein Problem dar. So macht das Land allein durch illegale und unregulierte Fischerei einen Verlust von bis zu 1,3 Mrd. USD (ca. 1,19 Mrd. EUR) pro Jahr, mit erheblichen Auswirkungen auf die nationale Wirtschaft.⁷⁷ Zusätzlich hindern die aufkeimenden Sicherheitsbedrohungen in Ostmalaysia das Land daran, seine maritime Governance zu verbessern. Terroristische Bedrohungen sowie die Androhung von Entführungen, vor allem durch die Abu-Sayyaf-Gruppe⁷⁸, hemmen in Malaysia den Tourismus, aber auch die Nutzung der Meere für wirtschaftliche Zwecke.⁷⁹

Um all diesen Herausforderungen gerecht zu werden baut Malaysia seine maritime Governance auf vier Prioritäten auf: Erstens steht der Schutz der Hoheitsgewässer durch Rechtsinstrumente (z. B. das SRÜ) im Fokus. So reichte Malaysia 2009 und 2019 jeweils Anträge zur Erweiterung des Festlandsockels ein und nutzte die



Rechtsinstrumente in Streitfragen, wie 2002 im Streit mit Indonesien über die Inseln Pulau Sipadan und Pulau Ligitan⁸⁰ und 2008 mit Singapur zum Fall Pedra Branca⁸¹. Zweitens bemüht sich Malaysia auf diplomatischer Ebene, Konflikte friedlich und konstruktiv beizulegen. Hierbei zeichnete sich Malaysia vor allem im Rahmen der ASEAN-Staaten aus, indem das Land wiederholt auf der Verhandlung eines Verhaltenskodex (engl. Code of Conduct) zwischen den ASEAN-Staaten und China pochte.⁸² Im Juli 2023 einigten sich China und die ASEAN-Staaten schließlich auf Leitlinien, um die Verhandlungen über den Verhaltenskodex zu beschleunigen.⁸³ Es ist anzunehmen, dass diese unter dem malaysischen ASEAN-Vorsitz im Jahr 2025 weiter vorangetrieben werden. Drittens wird der Aufbau von Kooperationen und Verteidigungspartnerschaften mit Drittländern forciert. Malaysia pflegt diesbezüglich besonders gute Beziehungen zu den Vereinigten Staaten und Australien und hat auch Kooperationsabkommen mit anderen ASEAN-Staaten. Zudem schließt Malaysia auch China, trotz anhaltender Konflikte, nicht von potenziellen Kooperationen aus.⁸⁴ Viertens stärkt Malaysia die Strafverfolgungsbehörden durch verbesserte Interoperabilität (auch in Zusammenarbeit mit Nachbarländern). Dennoch steht Malaysia aufgrund eines vergleichsweise kleinen Verteidigungshaushalts (2023: rund 3,79 Mrd. USD (rund 3,41 Mrd. EUR) und damit unter 1 % des BIPs), mangelnder Koordination, unzureichender Verteidigungsmittel und teilweise veralteter Militärausrüstung und -anlagen vor großen Herausforderungen.⁸⁵

Brunei Darussalam

Aufgrund der Aufgliederung in verschiedene Bereiche hat Brunei in Bezug auf seine maritime Governance keinen ausreichenden nationalen Dialog, um ein gemeinsames Verständnis von maritimer Sicherheit zu erzeugen und durchsetzen zu können.⁸⁶ Die Gewässer Bruneis werden im Fischereigesetz von 1973 definiert. Im Verteidigungspolitischen Weißbuch aus dem Jahr 2011⁸⁷ wurden maritime Sicherheitsfragen nur marginal behandelt und die Probleme im Südchinesischen Meer fanden ebenfalls nur eine kurze Erwähnung. Im Jahr 2021 kam es schließlich zu einer Perspektivenverschiebung. Der maritimen Sicherheit wurde im neuen bruneiischen Verteidigungsweißbuch nun eine bedeutendere Rolle zugesprochen und regionale



Machtdynamiken sowie andere Sicherheitsbedrohungen fanden stärkere Beachtung. Im Fokus liegt nun ein ganzheitlicherer Ansatz, der sowohl strafrechtliche, wirtschaftliche und infrastrukturelle Aspekte miteinschließt sowie nachhaltige Entwicklung, zwischenstaatliche Spannungen und eine regionale Militarisierung berücksichtigt.

Trotz dieser Reaktion auf die jüngsten Entwicklungen in der Region hat Brunei aufgrund seiner Größe und seiner militärischen und finanziellen Ressourcen eine schlechte Ausgangsposition, um seine Ansprüche und Forderungen im Südchinesischen Meer zu wahren bzw. durchzusetzen. Bisherige Strategien beziehen daher sowohl regionale Koordinierungsmechanismen als auch multilaterale Marineübungen mit ein.⁸⁸

Ebenso schränkt auch die wirtschaftliche Entwicklung das Land ein. Brunei gilt zwar als Land mit hohem Einkommen, dennoch gibt es ein stagnierendes Wirtschaftswachstum, das sich vor allem durch eine geringe sektorale Entwicklung erklären lässt. Die Staatseinnahmen basieren hauptsächlich auf der Förderung von Erdöl und Flüssigerdgas und sind wenig diversifiziert. Von 2013 bis 2022 ist das BIP Bruneis jährlich um rund 0,4 % geschrumpft. Damit ist Brunei das einzige Land der ASEAN mit einer negativen Wachstumsrate und weist die höchsten Werte in der Gesamt- und Jugendarbeitslosigkeit auf.⁸⁹ Gemeinsam mit anderen südostasiatischen Staaten plant Brunei mit Unterstützung der Asiatischen Entwicklungsbank (engl. Asian Development Bank, ADB) eine gemeinsame Strategie für die blaue Wirtschaft zu etablieren, die eine nachhaltige Entwicklung in den maritimen Volkswirtschaften vorantreiben soll.⁹⁰

Republik Singapur

Singapur hat trotz seiner geringen geografischen Größe eine der leistungsfähigsten und modernsten Militärstrukturen in Südostasien. Es hat ausreichend Ressourcen und Personal, um sein maritimes Gebiet hervorragend abzudecken, und kann somit eine robuste Durchsetzungsfähigkeit vorweisen. Im Fokus Singapurs steht nach wie vor die



Ausweitung seiner maritimen Kapazitäten durch fortschrittliche Technologie, wie etwa beim Tuas Mega Port, der mit einer geplanten Gesamtumschlagskapazität von 65 Mio. Zwanzig-Fuß-Standardcontainern (engl. Twenty-foot Equivalent Units, TEU) nach seiner Fertigstellung in den 2040er-Jahren der größte vollautomatisierte Hafen der Welt sein soll.⁹¹ Zum Vergleich: Der größte Hafen Europas, der Hafen von Rotterdam, hatte 2023 eine Umschlagsleistung von 13,45 Mio. TEU.⁹² Der derzeit weltweit größte Hafen gemäß Umschlagsvolumen ist der Hafen von Shanghai mit 49 Mio. TEU.⁹³

Trotz der funktionierenden Marinekompetenzen Singapurs sind es vor allem die weniger gut regulierten Gewässer in direkter Nachbarschaft sowie die dortige Überlastung, die Singapurs Grenzgewässer anfällig für maritime Zwischenfälle und Kriminalität machen. Da Singapur jedoch im Großen und Ganzen bisherige Sicherheitsbedrohungen in seinen eigenen Gewässern gut unter Kontrolle hat, kann sich das Land vermehrt auf geostrategische Aspekte im Südchinesischen Meer fokussieren. Wichtig ist dabei vor allem die Transitfreiheit in der Straße von Malakka und Singapur.⁹⁴ Eine Schätzung ging davon aus, dass allein eine Störung in der Meeresenge von Singapur Verluste von über 200 Mrd. USD (ca. 183 Mrd. EUR) pro Jahr weltweit verursachen würde.⁹⁵ Das Land besitzt viele sehr gut ineinandergreifende Institutionen, die im maritimen Bereich zusammenarbeiten, sowie ein effektives Informationszentrum, das einen strategischen Rahmen für die Regierung erwirkt. Zudem gibt es internationale und bilaterale Kooperationen, die das Funktionieren der singapurischen maritimen Governance stark fördern. Als etwaigen Nachteil für die maritime Governance Singapurs könnte man dessen Lage, eingeschlossen zwischen Malaysia und Indonesien, sehen. Die Insel verfügt über keine vollständige 12-Seemeilen-Zone (Küstenmeer), hat keine strategische Tiefe und ist leicht verwundbar durch bspw. Blockaden oder Vorstöße seiner Nachbarstaaten – so etwa im Oktober 2018 als Malaysia in die Hoheitsgewässer Singapurs eindrang.⁹⁶ Auch durch die Zentralisierung auf den Tuas Mega Port eröffnen sich Schwachstellen: Der hohe Automatisierungsgrad des Hafens macht diesen anfälliger für Cyberattacken und andere Sabotageakte. Da Singapur rund 7 % seines BIPs aus der maritimen Industrie generiert⁹⁷ stellt diese Zentralisierung ein besonders großes



Gefahrenpotenzial für das Land dar.⁹⁸

Republik Indonesien

Im Jahr 2014 hat Indonesien im Rahmen der Strategie „Global Maritime Fulcrum“ (GMF) fünf Hauptsäulen definiert, die die maritime Governance des Landes strukturieren. In den letzten zehn Jahren konnte man jedoch beobachten, dass diese Gesamtstrategie nur in Teilen von Indonesien verfolgt wurde (ein ausführliches Themendossier des Dienstes EU & Internationales zu Indonesien findet sich hier: [Dossier Indonesien](#)). Dennoch bleibt sie aufgrund ihrer detaillierten Identifizierung der Prioritäten ein nach wie vor relevantes Dokument. Im Jahr 2017 wurde die Strategie durch eine Präsidialverordnung erweitert, die zwei weitere Säulen nennt. Seither wird alle fünf Jahre ein Aktionsplan zur Meerespolitik vorgelegt. Der aktuelle Plan aus dem Jahr 2022 hat einen Umsetzungszeitraum bis 2025⁹⁹. Indonesien sieht sich selbst in den Streitigkeiten im Südchinesischen Meer als nicht beteiligt¹⁰⁰ und doch werden Teile seiner AWZ von China im Rahmen der Neun-Striche-Linie beansprucht. Immer wieder kommt es daher zu chinesischen Vorstößen in indonesische Gewässer, worauf Indonesien mit einer erhöhten Präsenz in der Region reagiert. Mit dem koordinierenden Ministerium für maritime Angelegenheiten ist Indonesien zwar den anderen Staaten der Region einen Schritt in Bezug auf eine effektive maritime Governance voraus, es bestehen jedoch auch in Indonesien Probleme im maritimen Bereich. Neben Souveränitätsstreitigkeiten ist vor allem die illegale und unregulierte Fischerei ein Hauptproblem Indonesiens.¹⁰¹ Zudem steht auch Indonesien vor dem Problem von sich überschneidenden Zuständigkeiten und Veränderungen der innenpolitischen Prioritäten. Expert:innen zufolge gibt es keinen klaren Unterschied zwischen Verteidigung und Sicherheit. Die Marine übernimmt daher viele Aufgaben einer klassischen Küstenwache, wonach es keine eigen, abgegrenzte zivile maritime Sicherheitsbehörde mit alleinigen Zuständigkeiten gibt.¹⁰² Auch im Bereich der operativen Kapazitäten hat Indonesien Defizite zu verzeichnen. So hat das Land eine unzureichende Anzahl an Kriegs- und Patrouillenschiffen und einen generellen Rückstand im Bereich der Modernisierung. Gerade diesen Lücken versucht das Land durch internationale Kooperationen entgegenzutreten. Als Paradebeispiel wird hierbei



immer wieder die bestehende Vereinbarung zwischen den ASEAN-Anrainerstaaten in der Straße von Malakka und der Celebes-See genannt.^{103,104}

Parlamentarische Behandlung in Österreich

Österreich registriert die Spannungen im Südchinesischen Meer und nimmt regelmäßig im Außenpolitischen Ausschuss des Nationalrates sowie im Ausschuss für auswärtige Angelegenheiten des Bundesrates im Rahmen der parlamentarischen Behandlung der jährlichen Außen- und Europapolitischen Berichte des Außenministeriums auf diese Bezug.^{105,106} Zudem ist die Region auch Thema parlamentarischer Anfragen, wie jene betreffend „China-Strategie Papier“ (eingebracht im Dezember 2021), die sich mit der Ausarbeitung eines Strategiepapiers zu China befasst und dabei die durch China erhobenen, völkerrechtswidrigen Ansprüche im Südchinesischen Meer kritisiert.¹⁰⁷ Weiters kommt die Situation im Südchinesischen Meer auch immer wieder in Debatten über den Umgang mit China zur Sprache, wie etwa in den Entschließungsanträgen betreffend Vergaberichtlinien für internationale Sportgroßveranstaltungen vom März 2021¹⁰⁸ oder betreffend das von der EU vorgelegte Investitionsabkommen mit China vom Februar 2021¹⁰⁹, in denen jeweils der chinesische Umgang mit internationalen Urteilen und Entscheidungen beanstandet wird.

Die Haltung der Europäischen Union

Die Europäische Union (EU) ist maßgeblich durch die Konflikte im Südchinesischen Meer betroffen. Als bedeutender Handels- und Investitionspartner in der Region ist die EU auf offene und sichere Schifffahrtsrouten sowie eine stabile Sicherheitslage angewiesen. Würde es zu längerfristigen militärischen Konflikten oder Blockaden im Südchinesischen Meer kommen (bspw. in der Straße von Malakka), so wären gravierende Einbrüche in der Weltwirtschaft die Folge. Da rund 38 % aller europäischen Importe und 22 % aller europäischen Exporte durch das Südchinesische Meer transportiert werden, hätte dies massive Auswirkungen auf den Außenhandel der EU und würde ebenso eine Krise für die EU-Wirtschaft mit sich



bringen. Die Handlungs- und Gestaltungsoptionen der EU sind allerdings begrenzt. Militärisch gibt es wenige Möglichkeiten, direkt auf die Sicherheitsstrukturen des Südchinesischen Meeres einzuwirken. Allerdings kann die EU mittels politischem und wirtschaftlichem Druck versuchen, die chinesische Regierung in ihrem Handeln zu beeinflussen und die Beziehungen zu anderen südostasiatischen Staaten zu stärken.¹¹⁰ So bestätigte der Hohe Vertreter der EU für Außen- und Sicherheitspolitik Josep Borrell erst am 30. Juni 2024 in einem Gespräch mit dem vietnamesischen Außenminister Bùi Thanh Sơn, dass die EU ein direktes Interesse daran habe, den Frieden und die Stabilität in der Region aufrechtzuerhalten, und dass sie Vietnam bei der Verbesserung seiner Fähigkeiten in der maritimen Sicherheit unterstützen könne.^{111,112}

Vor dem Hintergrund der Relevanz dieser Region hat die EU bereits früher strategische Leitlinien für den indopazifischen Raum entwickelt, die 2021 in der EU-Indo Pacific Strategy¹¹³ kulminierten. Ziel dieser Strategie ist eine regelbasierte internationale Ordnung unter Wahrung der UN-Charta sowie einer Erhöhung der europäischen Präsenz in der Region. Zudem wurden sieben Schwerpunktbereiche identifiziert, nach denen sich die Zusammenarbeit der EU mit den Staaten in der Region richten soll.¹¹⁴

Die Umsetzung dieser Strategie wurde im Jänner 2024 evaluiert, wobei in allen sieben Bereichen Fortschritte erzielt wurden.¹¹⁵ Beispielsweise wurden neue Partnerschaftsabkommen mit Malaysia und Thailand geschlossen und im Bereich des grünen Wandels konnten mehrere Initiativen auf den Weg gebracht werden (z. B. die Grüne Allianz und ein Memorandum mit Japan oder die Grün-Blaue Allianz für den Pazifik¹¹⁶, eine Team-Europa-Initiative, an der auch Österreich beteiligt ist).¹¹⁷

Neben dieser ganzheitlichen Strategie hat die EU seit 2020 zudem mit zehn ASEAN-Staaten strategische Partnerschaften geschlossen und einen EU-ASEAN-Aktionsplan für die Jahre 2023-2027 ausgearbeitet. Auch unterstützt die EU die Verhandlungen für einen ASEAN-Verhaltenskodex im Südchinesischen Meer.¹¹⁸

Allerdings sind sich nicht alle EU-Mitgliedstaaten darüber einig, wie weit das



europäische Engagement im indopazifischen Raum gehen soll. Obwohl die EU-Strategie für den Indopazifik im Jahr 2021 einen Startschuss darstellte, gab es laut Untersuchungen des European Council on Foreign Relations (ECFR) im selben Jahr auch viele EU-Mitgliedstaaten, die kein großes Interesse an den Entwicklungen in der Region hatten.¹¹⁹ Zudem gibt es auch einzelne Mitgliedstaaten, die neben der EU-Strategie auch eigene nationale Strategien für die Region etablierten, wodurch es zu unterschiedlichen Ansätzen und Prioritäten kommt.¹²⁰

Ausblick

Wie die Analyse der maritimen Governance der Anrainerstaaten des südchinesischen Meeres zeigt, ist zu erwarten, dass der Fokus auf multilaterale Diplomatie und Verhandlungen weiter an Bedeutung gewinnen wird. Die ASEAN-Staaten, unterstützt durch internationale Akteure wie die EU, werden weiterhin versuchen, einen verbindlichen Verhaltenskodex mit China auszuhandeln, um die Spannungen abzubauen und friedliche Lösungen zu fördern. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass China seine Ansprüche in der Region immer wieder mit Handlungen, die von anderen Anrainerstaaten als Provokationen aufgefasst werden, untermauert und diese in letzter Zeit sogar intensiviert.¹²¹ Um dem Verhalten Chinas entgegenzutreten zu können, versuchen die anderen Anrainerstaaten kontinuierlich, ihre Verteidigungsfähigkeiten auszubauen. Externe Akteure, wie die Vereinigten Staaten oder in geringerem Ausmaß auch die EU, werden sich weiterhin für eine friedliche Lösung in der Region einsetzen, um einerseits ihre Kooperationspartner zu unterstützen und andererseits die freie Schifffahrt für die Aufrechterhaltung der eigenen Wirtschaft zu gewährleisten. Dies erhöht jedoch auch das Potenzial für eine direkte Konfrontation mit China.¹²²

Die Basis für territoriale Ansprüche und maritime Streitigkeiten werden nach wie vor internationale Abkommen, allen voran das SRÜ, sein. Es ist zu befürchten, dass die Staaten weiterhin, sofern es ihren Ansprüchen dienlich ist, auf internationales Recht pochen werden, aber zeitgleich Entscheidungen internationaler Rechtsorgane, sofern diese nicht ihren Erwartungen entsprechen, nicht anerkennen.



Insgesamt wird das Südchinesische Meer auch in Zukunft ein komplexes und dynamisches Spannungsfeld bleiben, in dem geopolitische, wirtschaftliche und ökologische Faktoren eng miteinander verwoben sind und unterschiedliche Ziele, Erwartungen und Ansprüche aufeinandertreffen.¹²³



¹ Neben den territorialen Konflikten im Südchinesischen Meer sind zusätzlich Debatten über dessen Bezeichnung seit jeher Teil der regionalen Streitigkeiten. So ist der Name „Südchinesisches Meer“ zwar von der internationalen Staatengemeinschaft anerkannt und im alltäglichen Sprachgebrauch integriert, doch impliziert er laut Kritiker:innen eine Zugehörigkeit zu China und verlange daher eine Umbenennung. Dabei wird neben den länderspezifischen Eigenbezeichnungen immer wieder ein Vorschlag hervorgebracht: „Südostasiatisches Meer“ (Southeast Asia Sea). Im Zuge dieser Bemühungen wurde u.a. im Jahr 2010 eine Petition der vietnamesischen NGO Nguyen Thai Hoc Foundation gestartet, die bisher jedoch nur mäßigen Erfolg hat. Quelle: Walker, Andrew. 2011. „The Southeast Asia Sea?“. *new mandala*, 19. Juni. <https://www.newmandala.org/the-southeast-asia-sea/>; Radio Free Asia. „In the South China Sea, even the name is disputed“. RFA, 2. Juli 2022.

<https://www.rfa.org/english/news/vietnam/southchinasea-name-02072022145513.html>; Ngyuen Thai Hoc Foundation. 2024. „Những lời kêu gọi tăng cường đổi tên ‘Biển Nam Trung Hoa’ thành một cái tên phù hợp hơn“. *NTHF*, 17. September. <https://nguyenthaihocfoundations.org/2024/09/06/nhung-loi-kieu-goi-tang-cuong-doi-ten-bien-nam-trung-hoa-thanh-mot-cai-ten-phu-hop-hon/>.

² Senkyr, Jan und David Merkle. „Geopolitik im Südchinesischen Meer: Militärische Aufrüstung und Konsequenzen für Europa“. *Konrad-Adenauer-Stiftung, KAS 4 Security*, August 2023. Abgerufen am 18. Juli 2024.

<https://www.kas.de/documents/252038/22161843/Geopolitik+im++S%C3%BCdchinesischen+Meer.pdf>.

³ Hier eine Erklärung zu den im Dossier verwendeten geografischen Begrifflichkeiten. **Atolle:** Ein Atoll ist ein in tropischen Gewässern vorkommendes ringförmiges oder ovales (Korallen-)Riff, das eine Lagune umschließt. Häufig bildet das Riff einen schmalen Saum aus kleinen Inseln. **Riffe:** Ein Riff ist eine Erhebung, die vom Meeresboden in Richtung Wasseroberfläche aufragt. Riffe können dabei die Wasseroberfläche durchbrechen oder aber auch tief unter der Wasseroberfläche liegen. Meistens wird unter einem Riff ein Korallenriff verstanden. **Sandbänke:** Eine Sandbank ist eine sich durch Strömung oder Gezeiten bildende Anhäufung von Sand oder Schlamm bis unter die Wasseroberfläche. Bei Aufhöhungen durch Winde und dem Ansatz von Vegetation können aus Sandbänken auch Inseln entstehen. **Inseln und Felsen:** Eine Insel ist eine natürlich entstandene Landfläche, die von Wasser umgeben ist und bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt. Im Gegensatz zu Felsen können Inseln bewohnbar und bewirtschaftet sein. **Archipel:** Ein Archipel ist eine Gruppe von Inseln, einschließlich dazwischenliegender Gewässer und anderer natürlicher Gebilde, die so eng miteinander in Beziehung stehen, dass diese Inseln, Gewässer und andere natürliche Gebilde eine geographische, wirtschaftliche und politische Einheit bilden.

⁴ Richter, Steffen. „China: Eine Insel – oder nur ein Stein?“. *Zeit Online*, 10. Juli 2016.

<https://www.zeit.de/politik/ausland/2016-07/china-philippinen-den-haag-schiedshof-suedchinesisches-meer/komplettansicht>.

⁵ Turker, Hasim. „Maritime Chessboard: The Geopolitical Dynamics of the South China Sea“.

Geopolitical Monitor, 24. August 2023. <https://www.geopoliticalmonitor.com/maritime-chessboard-the-geopolitical-dynamics-of-the-south-china-sea/>.

⁶ Unter maritimer Governance versteht man das strategische Management und die regulative Überwachung des maritimen Sektors. Sie beinhaltet die Entwicklung und Umsetzung von Richtlinien, die Verteilung von Ressourcen und die Kontrolle maritimer Aktivitäten, um Sicherheit, Effizienz und ökologische Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Quelle: UNITAR. „Maritime Governance“. Abgerufen am 9. August 2024. <https://unitar.org/sustainable-development-goals/peace/our-portfolio/maritime-governance>.

⁷ Weiterführende Informationen zum Konflikt finden Sie bspw. hier: Gisela Grieger. „Sino-Japanese controversy over the Senkaku/Diaoyu/Diaoyutai Islands“. *European Parliamentary Research Service*, PE 696.183 – July 2021. Abgerufen am 9. August 2024.

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/696183/EPRS_BRI\(2021\)696183_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/696183/EPRS_BRI(2021)696183_EN.pdf).

⁸ Weiterführende Informationen zum Konflikt finden Sie bspw. hier: Center for Preventive Action. „Confrontation Over Taiwan“. 1. Juli 2024. <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/confrontation-over-taiwan>.



- ⁹ Pike, Howard. „Regulatory Context“. In *Methods in Chemical Process Safety, Volume 2*, herausgegeben von Khan Faisal und Rouzbeh Abbassi, S. 327-364. Cambridge/San Diego/Oxford/London: Elsevier Inc., 2018, S. 337.
- ¹⁰ Miramontes, Elda et al. „Mediterranean Sea evolution and present-day physiography“. In *Oceanography of the Mediterranean Sea: An Introductory Guide*, herausgegeben von Katrin Schroeder und Jacopo Chiggiato, S. 13-39. Amsterdam/Oxford/Cambridge: Elsevier, 2023, S. 14-15.
- ¹¹ Botschaft der Volksrepublik China in der Bundesrepublik Deutschland. „Die Fakten zum Südchinesischen Meer und Chinas Position“. 2. August 2021. http://de.china-embassy.gov.cn/det/sgyw/202108/t20210802_10129697.htm.
- ¹² Statistisches Bundesamt (auf Basis der Atlanten von Haack und Bertelsmann). „Die tiefsten Punkte der Meere“. 2006. Abgerufen am 8. August 2024. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1176439/umfrage/die-tiefsten-meere-der-erde>; Statistisches Bundesamt. „Mittlere Tiefe der Ozeane“. 2016. Abgerufen am 9. August 2024. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1193430/umfrage/mittlere-tiefe-der-ozeane/#:~:text=Der%20Pazifik%20ist%20nicht%20nur,die%20des%20Atlantiks%203.293%20Meter>.
- ¹³ Harrington, Kent. „Commentary: South China Sea may run out of fish at this rate of overfishing“. CAN, 5. Februar 2022. <https://www.channelnewsasia.com/commentary/south-china-sea-china-environmental-ecological-damage-coral-reefs-overfishing-international-law-2469871>.
- ¹⁴ Turker, Hasim. „Maritime Chessboard: The Geopolitical Dynamics of the South China Sea“. *Geopolitical Monitor*, 24. August 2023. <https://www.geopoliticalmonitor.com/maritime-chessboard-the-geopolitical-dynamics-of-the-south-china-sea/>.
- ¹⁵ Sacks, Benjamin. *The Political Geography of the South China Sea Disputes: A RAND Research Primer*. Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2022, S. 3-4. <https://doi.org/10.7249/PEA2021-1>.
- ¹⁶ Sacks, Benjamin. *The Political Geography of the South China Sea Disputes: A RAND Research Primer*. Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2022, S. 6-7. <https://doi.org/10.7249/PEA2021-1>.
- ¹⁷ Eine Thalassokratie ist die politische Verfasstheit maritimer Gesellschaften, deren Macht und Einfluss hauptsächlich auf der Kontrolle über Seewege und maritimen Gebieten basiert. Häufig war dies ein Zusammenschluss mehrerer Staaten, die über ein auf einer Seemacht basierendes Handelsmonopol verfügten.
- ¹⁸ Tønnesson, Stein. „Why Are the Disputes in the South China Sea So Intractable? A Historical Approach“. *Asian Journal of Social Science*, 30, Nr. 3 (2002): S. 570–601, <https://doi.org/10.1163/156853102320945402>, S. 572-573.
- ¹⁹ Swarztrauber, Sayre Archie. *The three-mile limit of territorial seas: a brief history*. Washington, D.C.: Calhoun: The NPS Institutional Archive, 1970, S. 50.
- ²⁰ Tønnesson, Stein. „Why Are the Disputes in the South China Sea So Intractable? A Historical Approach“. *Asian Journal of Social Science*, 30, Nr. 3 (2002): S. 570–601, <https://doi.org/10.1163/156853102320945402>, S. 575-576.
- ²¹ Beispielsweise sind hier 1877 Ansprüche von Großbritannien auf die Spratly-Insel und Amboyna Cay zu nennen. 1909 kam es zu einem chinesische Anspruch auf die Paracel-Inseln und 1933 zu Ansprüchen Frankreichs auf einige Spratly-Inseln.
- ²² Tønnesson, Stein. „Why Are the Disputes in the South China Sea So Intractable? A Historical Approach“. *Asian Journal of Social Science*, 30, Nr. 3 (2002): S. 570–601, <https://doi.org/10.1163/156853102320945402>, S. 577-578.
- ²³ Tønnesson, Stein. „Why Are the Disputes in the South China Sea So Intractable? A Historical Approach“. *Asian Journal of Social Science*, 30, Nr. 3 (2002): S. 570–601, <https://doi.org/10.1163/156853102320945402>, S. 578.
- ²⁴ Kreuzer, Peter. *Konfliktherd Südchinesisches Meer*. Frankfurt am Main: Leibniz-Institut Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung (HSFK), 2014, S. 8-9.
- ²⁵ Kreuzer, Peter. *Konfliktherd Südchinesisches Meer*. Frankfurt am Main: Leibniz-Institut Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung (HSFK), 2014, S. 8-9.
- ²⁶ United Nations – Oceans & Law of the Sea. „United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982: Overview and full text“. 24. Juni 2024. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.
- ²⁷ Österreich hat das SRÜ 1995 in der 39. Sitzung des Nationalrates der XIX. Gesetzgebungsperiode ratifiziert. Es trat für Österreich am 13. August 1995 in Kraft. <https://parlament.gv.at/GEGENSTAND/XIX/I/5?selectedStage=100>, Abgerufen am 31. Juli 2024.



²⁸ Die Basislinie ist gemäß SRÜ „die Niedrigwasserlinie entlang der Küste, wie sie in den vom Küstensaat amtlich anerkannten Seekarten großen Maßstabs eingetragen ist“. Quelle: United Nations – Oceans & Law of the Sea. „United Nations Convention on the Law of the Sea (10 December 1982), Article 5“. 24. Juni 2024.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

²⁹ Bähr, Ulrich und Heinrich-Böll-Stiftung Schleswig-Holstein, Hrsg. *Meeresatlas* 2017. 2. Auflage. Paderborn: Bonifatius GmbH, 2017.

³⁰ Suarez, Suzette V. „Commission on the Limits of the Continental Shelf“. In *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, Vol. 14, herausgegeben von A. von Bogdandy und R. Wolfrum, S. 131–168.

Koninklijke Brill N.V., 2010, https://www.mpil.de/files/pdf3/mpunyb_04_suarez_14.pdf.

³¹ United Nations – Oceans & Law of the Sea. „United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982: Overview and full text“. 24. Juni 2024.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

³² Kreuzer, Peter. *Konfliktherd Südchinesisches Meer*. Frankfurt am Main: Leibniz-Institut Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung (HSFK), 2014, S. 9.

³³ Weiter Informationen hierzu siehe: Zimmer, Volker. „Konversion der US-Stützpunkte auf den Philippinen: Kompensationsstrategien in militärdominierten Regionalökonomien“. *Geographica Helvetica*, 59, Nr. 1 (2004): S. 20-29, <https://gh.copernicus.org/articles/59/20/2004/gh-59-20-2004.pdf>.

³⁴ United States of America - Departement of State. Treaties And Other International Acts Series 12931, Agreement Between the Government of the United States of America. and the Government of the Republic of the Philippines Regarding the Treatment of United States Armed Forces Visiting the Philippines. <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/02/12931-Philippines-Defense-Status-of-Forces-10.9.1998.pdf>.

³⁵ Kreuzer, Peter. *Konfliktherd Südchinesisches Meer*. Frankfurt am Main: Leibniz-Institut Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung (HSFK), 2014, S. 10.

³⁶ United Nations – Oceans & Law of the Sea. „Issues with respect to article 4 of Annex II to the Convention (ten-year time limit for submissions)“. 11. April 2024.

https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/issues_ten_years.htm.

³⁷ Grund für diese Bestimmung war ein vorangegangene Diskussion über die Schwierigkeiten, die insbesondere Entwicklungsländer bei der Einhaltung der 10-Jahres-Frist gemäß Artikel 4 des Anhangs II des SRÜ hatten, um die äußeren Grenzen ihres Festlandssockels festzulegen. Im Jahr 2001 einigte man sich daher, diese Frist ab dem 13. Mai 1999 zu berechnen, da an diesem Tag die wissenschaftlichen und technischen Leitlinien veröffentlicht wurden, die Gewissheit über den Einreichungsprozess und die entsprechenden Anforderungen der Anträge schufen.

³⁸ Kreuzer, Peter. *Konfliktherd Südchinesisches Meer*. Frankfurt am Main: Leibniz-Institut Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung (HSFK), 2014, S. 11.

³⁹ Tønnesson, Stein. „Why Are the Disputes in the South China Sea So Intractable? A Historical Approach“. *Asian Journal of Social Science*, 30, Nr. 3 (2002): S. 570–601,

<https://doi.org/10.1163/156853102320945402>, S. 573-574.

⁴⁰ Kreuzer, Peter. *Konfliktherd Südchinesisches Meer*. Frankfurt am Main: Leibniz-Institut Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung (HSFK), 2014, S. 11.

⁴¹ Österreich verfolgt die Ein-China-Politik (ebenso wie alle anderen EU-Staaten) und erkennt somit nur China (Volkrepublik China) als einzigen rechtmäßigen Vertreter des chinesischen Volkes an. Taiwan ist somit für Österreich kein souveräner Staat und es werden keine diplomatischen Beziehungen mit Taiwan geführt.

⁴² Deutscher Bundestag - Wissenschaftliche Dienste. „Sicherheits- und verteidigungspolitische Entwicklungen im indopazifischen Raum mit einem Fokus auf Taiwan“. Sachstand WD 2 - 3000 - 074/23. 8. November 2023.

<https://www.bundestag.de/resource/blob/983188/4561e02c5ebad6afc97329264ab3e417/WD-2-074-23-pdf.pdf>, S. 5.

⁴³ Congress.gov. „H.R.2479 - Taiwan Relations Act“. 96th Congress (1979-1980). Abgerufen am 30. Juli 2024. <https://www.congress.gov/bill/96th-congress/house-bill/2479>.

⁴⁴ Bellocchi, Luke P. „The Strategic Importance of Taiwan to the United States and Its Allies: Part One“. *The US Army War College Quarterly: Parameters*, 53, Nr. 2 (2023): S. 61-77,

<https://press.armywarcollege.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3223&context=parameters>.



⁴⁵ Chubb, Andrew. „Xi Jinping and China’s maritime policy”. *Brookings*, 22. Jänner 2019.

<https://www.brookings.edu/articles/xi-jinping-and-chinas-maritime-policy/>.

⁴⁶ Die Neun-Striche-Linie (Nine-Dash-Line) baut auf der durch die Republik China 1947 veröffentlichten Elf-Striche-Linie (Eleven-Dash-Line) auf. Diese Elf-Striche-Linie wurde von der damals von der Kuomintang geführten Regierung, die sich im Bürgerkrieg mit den chinesischen Kommunisten befand, eingeführt und umfasste ein Gebiet im Ausmaß des früheren imperialen Japans. Nachdem die Kuomintang und ihre Anhänger auf die Insel Taiwan vertreiben wurden und dort die Volksrepublik China (Taiwan) etablierte, veränderten sich auch die Ansprüche, wodurch die Elf-Striche-Linie zu einer Neun-Striche-Linie ummodelliert wurde. Quelle: Senkyr, Jan und David Merkle. „Geopolitik im Südchinesischen Meer: Militärische Aufrüstung und Konsequenzen für Europa”. *Konrad-Adenauer-Stiftung, KAS 4 Security*, August 2023. Abgerufen am 18. Juli 2024.

<https://www.kas.de/documents/252038/22161843/Geopolitik+im++S%C3%BCdchinesischen+Meer.pdf/c590b558-2178-5f79-d6a7-37cdc1eb72fd?version=1.2&t=1692116875510>.

⁴⁷ Senkyr, Jan und David Merkle. „Geopolitik im Südchinesischen Meer: Militärische Aufrüstung und Konsequenzen für Europa”. *Konrad-Adenauer-Stiftung, KAS 4 Security*, August 2023. Abgerufen am 18. Juli 2024.

<https://www.kas.de/documents/252038/22161843/Geopolitik+im++S%C3%BCdchinesischen+Meer.pdf/c590b558-2178-5f79-d6a7-37cdc1eb72fd?version=1.2&t=1692116875510>.

⁴⁸ Senkyr, Jan und David Merkle. „Geopolitik im Südchinesischen Meer: Militärische Aufrüstung und Konsequenzen für Europa”. *Konrad-Adenauer-Stiftung, KAS 4 Security*, August 2023. Abgerufen am 18. Juli 2024.

<https://www.kas.de/documents/252038/22161843/Geopolitik+im++S%C3%BCdchinesischen+Meer.pdf/c590b558-2178-5f79-d6a7-37cdc1eb72fd?version=1.2&t=1692116875510>.

⁴⁹ Senkyr, Jan und David Merkle. „Geopolitik im Südchinesischen Meer: Militärische Aufrüstung und Konsequenzen für Europa”. *Konrad-Adenauer-Stiftung, KAS 4 Security*, August 2023. Abgerufen am 18. Juli 2024.

<https://www.kas.de/documents/252038/22161843/Geopolitik+im++S%C3%BCdchinesischen+Meer.pdf/c590b558-2178-5f79-d6a7-37cdc1eb72fd?version=1.2&t=1692116875510>.

⁵⁰ Ganepola, Alexander. „Internationale Streitbeilegung im Südchinesischen Meer – Eine völkerrechtliche Analyse der Territorialstreitigkeiten im Kontext des Schiedsspruchs "The Philippines v. China"“. *Juristische und Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg - Beiträge zum Europa- und Völkerrecht*, Heft 18, 9. November 2019. https://opendata.uni-halle.de/bitstream/1981185920/70959/1/iwr_84_265.pdf, S. 27-29.

⁵¹ Offizielle Gründe waren technische Aspekte sowie Sicherheitsbedenken. Vor dem Hintergrund einer möglichen Konflikteskalation, die durch die Umsetzung des Projektes gedroht hätte, geht man jedoch davon aus, dass die politische Dimension ebenfalls eine wesentliche Rolle in der chinesischen Entscheidung gespielt hat. Quelle: Senkyr, Jan und David Merkle. „Geopolitik im Südchinesischen Meer: Militärische Aufrüstung und Konsequenzen für Europa”. *Konrad-Adenauer-Stiftung, KAS 4 Security*, August 2023. Abgerufen am 18. Juli 2024.

<https://www.kas.de/documents/252038/22161843/Geopolitik+im++S%C3%BCdchinesischen+Meer.pdf/c590b558-2178-5f79-d6a7-37cdc1eb72fd?version=1.2&t=1692116875510>.

⁵² Honrada, Gabriel. „China’s floating nuke plants up South China Sea ante”. *Asia Times*, 6. Mai 2024. <https://asiatimes.com/2024/05/chinas-floating-nuke-plants-up-south-china-sea-ante/>; Burman, Theo. „China Plans Wave of Floating Nuclear Power Stations”. *Newsweek*, 11. Juni 2024.

<https://www.newsweek.com/china-south-sea-nuclear-power-stations-reactors-territorial-waters-contested-1910622>.

⁵³ Auch bei den Interessen dieser (externen) Staaten, die sich um Einfluss in der Region bemühen, geht es um Machtdarstellung und Expansion.

⁵⁴ Center for Preventive Action. „Territorial Disputes in the South China Sea”. *Cfr- Global Conflict Tracker*, 25. Juni 2024. <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/territorial-disputes-south-china-sea>.

⁵⁵ Lam, Oiwan. „The Chinese 2023 map has nothing new. But why are China’s neighbours mad about it?”. *Global Voices*, 5. September 2024. <https://globalvoices.org/2023/09/05/the-chinese-2023-map-has-nothing-new-but-why-are-chinas-neighbours-mad-about-it/>.

⁵⁶ Vietnam Government Portal. „Party’s Resolution on strategy for sustainable development of marine economy”. 21. August 2024. <https://vietnam.gov.vn/partys-resolution-69169/party-s-resolution-on->



[strategy-for-sustainable-development-of-marine-economy-12055640.](#)

⁵⁷ Hoang Anh, Thu Nguyen. „Assessing Vietnam’s Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update* 10. Jänner 2024.

<https://amti.csis.org/assessing-vietnams-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁵⁸ Becker, Christian. „Die militärstrategische Bedeutung des Südchinesischen Meeres“. *Stiftung Wissenschaft und Politik – Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, SWP-Aktuell*, Nr. 82 (2015): S. 1–8, https://www.swp-berlin.org/publications/products/aktuell/2015A82_cbk.pdf, S. 2.

⁵⁹ Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS. „Hanoi in High Gear: Vietnam’s Spratly Expansion Accelerates“. 7. Juni 2024. <https://amti.csis.org/hanoi-in-high-gear-vietnams-spratly-expansion-accelerates/>.

⁶⁰ Hoang Anh, Thu Nguyen. „Assessing Vietnam’s Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 10. Jänner 2024.

<https://amti.csis.org/assessing-vietnams-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁶¹ Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS. „Hanoi in High Gear: Vietnam’s Spratly Expansion Accelerates“. 7. Juni 2024. <https://amti.csis.org/hanoi-in-high-gear-vietnams-spratly-expansion-accelerates/>.

⁶² Europäische Kommission. „Kommission verwarnt Vietnam wegen unzureichender Bekämpfung der illegalen Fischerei“. 23. Oktober 2017.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_17_4064.

⁶³ World Bank Group. *Climate Risk Country Profile : Vietnam*. Washington, D.C: The World Bank, 2021.

<https://www.econbiz.de/Record/climate-risk-country-profile-vietnam/10012700756>.

⁶⁴ Der Begriff Minilateralismus bezieht sich auf eine Form der Zusammenarbeit, die eine kleine Anzahl an Staaten oder Akteuren umfasst. Im Gegensatz zum Multilateralismus, bei welchem viele Akteure beteiligt sind, konzentriert sich der Minilateralismus auf eine begrenzte Anzahl an Teilnehmenden, die somit oft schneller und effizientere Entscheidungen treffen können. Quelle: Mladenov, Nickolay.

„Minilateralism: A Concept That Is Changing the World Order“. *The Washington Institute for Near East Policy*, 14. April 2023. <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/minilateralism-concept-changing-world-order>.

⁶⁵ Hoang Anh, Thu Nguyen. „Assessing Vietnam’s Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 10. Jänner 2024.

<https://amti.csis.org/assessing-vietnams-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁶⁶ Ganadillo, Ivy. „Assessing The Philippines’ Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 6. Dezember 2023.

<https://amti.csis.org/assessing-the-philippines-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁶⁷ Republic of the Philippines – House of Representatives. House Bill No. 2467. Nineteenth Congress, First Regular Session, 27. Juli 2022. https://hrep-website.s3.ap-southeast-1.amazonaws.com/legisdocs/basic_19/HB02467.pdf.

⁶⁸ Ganadillo, Ivy. „Assessing The Philippines’ Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 6. Dezember 2023.

<https://amti.csis.org/assessing-the-philippines-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁶⁹ Ganadillo, Ivy. „Assessing The Philippines’ Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 6. Dezember 2023.

<https://amti.csis.org/assessing-the-philippines-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁷⁰ Senkyr, Jan und David Merkle. „Geopolitik im Südchinesischen Meer: Militärische Aufrüstung und Konsequenzen für Europa“. *Konrad-Adenauer-Stiftung, KAS 4 Security*, August 2023. Abgerufen am 18. Juli 2024.

<https://www.kas.de/documents/252038/22161843/Geopolitik+im++S%C3%BCdchinesischen+Meer.pdf/c590b558-2178-5f79-d6a7-37cdc1eb72fd?version=1.2&t=1692116875510>.

⁷¹ Permanent Court of Arbitration. „The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People’s Republic of China)“. Abgerufen am 31. Juli 2024. <https://pca-cpa.org/en/cases/7/>.

⁷² Center for Preventive Action. „Territorial Disputes in the South China Sea“. *Cfr – Global Conflict Tracker*, 25. Juni 2024. <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/territorial-disputes-south-china-sea>.



⁷³ Cepeda, Mara. „US to give Philippines \$672 million in military aid to counter China”. *The Straits Times*, 30. Juli 2024. <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/us-to-give-philippines-us500-million-in-military-aid-to-counter-china>.

⁷⁴ U.S. Department of Defense. „Joint Statement on the Philippines-United States Fourth 2+2 Ministerial Dialogue”. 30. Juli 2024. <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/3854902/joint-statement-on-the-philippines-united-states-fourth-22-ministerial-dialogue/>.

⁷⁵ Rahman, Fikry A. „Assessing Malaysia’s Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges”. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 6. Dezember 2023. <https://amti.csis.org/assessing-malaysias-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁷⁶ Ahmad, Abdul Razak, Kuik Cheng-Chwee und Lai Yew Meng. „PLA Overflight near Malaysian Airspace: A Precarious Provocation”. *Fulcrum*, 30. Juni 2021. <https://fulcrum.sg/pla-overflight-near-malaysian-airspace-a-precarious-provocation/>.

⁷⁷ Nehru, Veishnawi. „Billions of ringgit lost via illegal fishing annually”. *The Sun*, 5. Oktober 2023. <https://thesun.my/local-news/billions-of-ringgit-lost-via-illegal-fishing-annually-NN10953097>.

⁷⁸ Weiterführende Informationen siehe hier: Rewards for Justice. „Abu Sayyaf Group (ASG): East Asia and Pacific”. Abgerufen am 9. August 2024. <https://rewardsforjustice.net/rewards/abu-sayyaf-group-asg/>; United Nations – Security Council. „Abu Sayyaf Group”. Security Council Committee pursuant to resolutions 1267 (1999) 1989 (2011) and 2253 (2015) concerning Islamic State in Iraq and the Levant (Da’esh), Al-Qaida and associated individuals, groups, undertakings and entities - Sanctions List Materials - Narrative Summaries of Reasons for Listing. Abgerufen am 9. August 2024. https://main.un.org/securitycouncil/en/sanctions/1267/aq_sanctions_list/summaries/entity/abu-sayyaf-group.

⁷⁹ Santiago Oreta, Jennifer. „Terrorism As An Evolving Threat To Southeast Asia’s Maritime Security”. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 28. März 2023. <https://amti.csis.org/maritime-terrorism-as-an-evolving-threat-to-southeast-asias-security/>.

⁸⁰ International Court Of Justice. „Case Concerning Sovereignty Over Pulau Ligitan And Pulau Sipadan (Indonesia/Malaysia)”. Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan (Indonesia/Malaysia), Judgment, I. C. J. Reports 2002, S. 625, 17. Dezember 2002. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/102/102-20021217-JUD-01-00-EN.pdf>.

⁸¹ International Court Of Justice. „Case Concerning Sovereignty Over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks And South Ledge (Malaysia/Singapore)”. Sovereignty over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge (Malaysia/Singapore), Judgment, I.C.J. Reports 2008, S. 12, 23. Mai 2008. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/130/130-20080523-JUD-01-00-EN.pdf>.

⁸² Ministry of Foreign Affairs Malaysia. „Malaysia’s Position On The South China Sea”. 8. April 2023. <https://www.kln.gov.my/web/guest/-/malaysia-s-position-on-the-south-china-sea>.

⁸³ Parameswaran, Prashanth. „What’s Behind the New China-ASEAN South China Sea Code of Conduct Talk Guidelines?”. *Wilson Center – Asia Dispatches*, 25. Juli 2023. <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/whats-behind-new-china-asean-south-china-sea-code-conduct-talk-guidelines>.

⁸⁴ Rahman, Fikry A. „Assessing Malaysia’s Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges”. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 6. Dezember 2023. <https://amti.csis.org/assessing-malaysias-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁸⁵ Rahman, Fikry A. „Assessing Malaysia’s Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges”. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 6. Dezember 2023. <https://amti.csis.org/assessing-malaysias-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>.

⁸⁶ Salleh, Asyura. „Brunei Darussalam’s Conceptualizations Of Maritime Security”. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 22. November 2021. <https://amti.csis.org/brunei-darussalams-conceptualizations-of-maritime-security/>.

⁸⁷ Ministry of Defence Brunei Darussalam. „Defending The Nation’s Sovereignty: Expanding Roles in Wider Horizons, Defence White Paper 2011”. Abgerufen am 9. August 2024. <https://www.mindef.gov.bn/Defence%20White%20Paper/DWP%202011.pdf>.

⁸⁸ Salleh, Asyura. „Brunei Darussalam’s Conceptualizations Of Maritime Security”. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update*, 22. November 2021. <https://amti.csis.org/brunei-darussalams-conceptualizations-of-maritime-security/>.

⁸⁹ Kamis, Asnawi. *The Blue Economy in Brunei Darussalam*. ERIA Policy Brief Nr. 9, 2023.



<https://www.eria.org/uploads/The-Blue-Economy-in-Brunei-Darussalam.pdf>.

⁹⁰ BIMP-EAGA. „Working Together to Develop an Inclusive Blue Economy“. 25. Juni 2024.

<https://bimp-eaga.asia/article/working-together-develop-inclusive-blue-economy>.

⁹¹ Maritime and Port Authority of Singapore. „Tuas Port – A Smarter and Greener Port“. 29. Juli 2024.

<https://www.mpa.gov.sg/maritime-singapore/port-of-the-future>.

⁹² Port of Rotterdam. „Güterumschlag im Rotterdam Hafen“. Abgerufen am 30. Juli 2024.

<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2024-02/g%C3%BCterumschlag-rotterdam-hafen-2023.pdf>.

⁹³ Shanghai Municipal People's Government. „Shanghai remains world's top container port by TEUs“.

3. Jänner 2024. <https://english.shanghai.gov.cn/en-Latest-WhatsNew/20240103/fb3f56e6285a4f92bb5259c397cb5b1e.html>.

⁹⁴ Hong, Say Xian. „Assessing Singapore's Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update, 6. Dezember 2023.

https://amti.csis.org/assessing-singapores-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/#_ftn7.

⁹⁵ Amri, Ahmad Almaududy. „Maritime Security Challenges in Southeast Asia: Analysis of International and Regional Legal Frameworks“. Dissertation, University of Wollongong, 2016. S. 115.

<https://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=5890&context=theses>.

⁹⁶ SG101. „Current Threats – Overview“. Abgerufen am 30. Juli 2024.

<https://www.sg101.gov.sg/defence-and-security/current-threats/overview/>.

⁹⁷ Infocomm Media Development Authority. „PSA makes waves in the future of maritime operations“.

3. August 2022. <https://www.imda.gov.sg/resources/blog/blog-articles/2022/12/psa-makes-waves-in-the-future-of-maritime-operations>.

⁹⁸ Hong, Say Xian. „Assessing Singapore's Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update, 6. Dezember 2023.

https://amti.csis.org/assessing-singapores-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/#_ftn7.

⁹⁹ Präsident der Republik Indonesien. „Indonesischer Aktionsplan für die Meerespolitik

Jahr 2021-2025“. Verordnung Nr. 34, 2022. Abgerufen am 30. Juli 2024.

<https://jdih.maritim.go.id/cfind/source/files/perpres/2022/perpres-34/peraturan-presiden-nomor-34-tahun-2022.pdf>.

¹⁰⁰ United Nations - Division on Ocean Affairs and Law of the Sea. "(Unofficial translation)

No. 126/POL-703/V/20". 26. Mai 2020.

https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mys_12_12_2019/2020_05_26_IDN_NV_UN_001_English.pdf.

¹⁰¹ Chairil, Tangguh. „Assessing Indonesia's Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update, 21. November 2023.

https://amti.csis.org/assessing-indonesias-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/#_ftnref8.

¹⁰² Arif, Muhamad. „The Navy-Coast Guard Nexus and the Nature of Indonesian Maritime Security Governance“. In *Grey and White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus*, herausgegeben von Ian Bowers und Swee Lean Collin Koh, S.109-131. Palgrave Macmillan, 2019, S. 121-126.

¹⁰³ Supriyanto, Ristian Atriandi. „Indonesia and Maritime Security Cooperation in Southeast Asia: A Study of Four Maritime Areas“. In *Maritime Cooperation and Security in the Indo-Pacific Region: Essays in Honour of Sam Bateman*, herausgegeben von John F. Bradford, Jane Chan, Stuart Kaye, Clive Schofield und Geoffrey Till, Brill, 2023, S. 364-385.

¹⁰⁴ Chairil, Tangguh. „Assessing Indonesia's Maritime Governance Capacity: Priorities And Challenges“. Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS, AMTI Update, 21. November 2023.

https://amti.csis.org/assessing-indonesias-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/#_ftnref8.

¹⁰⁵ Parlament Österreich. „Außen- und Europapolitischer Bericht 2021 (III-770 d.B.)“. Abgerufen am 1. August 2024. <https://parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/III/770>.

¹⁰⁶ Parlament Österreich. „Außen- und Europapolitischer Bericht 2022 (III-853-BR/2024 d.B.)“. Abgerufen am 1. August 2024. <https://parlament.gv.at/gegenstand/BR/III-BR/853>.

¹⁰⁷ Parlament Österreich. „China-Strategie Papier (8993/J)“. Abgerufen am 1. August 2024.



<https://parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/J/8993>.

¹⁰⁸ Parlament Österreich. „Vergaberichtlinien für die Zukunft: Keine internationalen Sportgroßveranstaltung ohne Menschenrechtsstandards (1421/A(E))“. Abgerufen am 1. August 2024. <https://parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/A/1421>.

¹⁰⁹ Parlament Österreich. „China-Verhandlungen aus einer Position der Stärke führen (1333/A(E))“. Abgerufen am 1. August 2024.

<https://parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/A/1333?selectedStage=100>.

¹¹⁰ Senkyr, Jan und David Merkle. „Geopolitik im Südchinesischen Meer: Militärische Aufrüstung und Konsequenzen für Europa“. Konrad-Adenauer-Stiftung, KAS 4 Security, August 2023. Abgerufen am 18. Juli 2024.

<https://www.kas.de/documents/252038/22161843/Geopolitik+im++S%C3%BCdchinesischen+Meer.pdf/c590b558-2178-5f79-d6a7-37cdc1eb72fd?version=1.2&t=1692116875510>.

¹¹¹ EEAS. „Vietnam: Press statement by High Representative/Vice-President Josep Borrell following his meeting with Bui Thanh Son, Foreign Minister of Vietnam“. 30. Juli 2024.

https://www.eeas.europa.eu/eeas/vietnam-press-statement-high-representativevice-president-josep-borrell-following-his-meeting-bui_en.

¹¹² Originalzitat: „I would like my visit to be the moment to launch the process to upgrade our relations“. [übersetzt durch die Verfasserin]. Quelle: EEAS. „Vietnam: Press statement by High Representative/Vice-President Josep Borrell following his meeting with Bui Thanh Son, Foreign Minister of Vietnam“. 30. Juli 2024. https://www.eeas.europa.eu/eeas/vietnam-press-statement-high-representativevice-president-josep-borrell-following-his-meeting-bui_en.

¹¹³ European Commission. „Joint Communication To The European Parliament And The Council: The EU strategy for cooperation in the Indo-Pacific“. JOIN(2021) 24 final. 16. September 2021.

https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/jointcommunication_2021_24_1_en.pdf.

¹¹⁴ Diese sieben Bereiche sind: (1) nachhaltiger und integrativer Wohlstand, (2) grüner Wandel, (3) Governance der Ozeane, (4) digitale Governance und Partnerschaften, (5) Konnektivität, (6) Sicherheit und Verteidigung sowie (7) menschliche Sicherheit.

¹¹⁵ EEAS. „EU-Indo Pacific Strategy“. 30. Jänner 2024. https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-indo-pacific-strategy_en.

¹¹⁶ European Union. „Green Blue Alliance for the Pacific“. Abgerufen am 2. August 2024.

https://capacity4dev.europa.eu/resources/team-europe-tracker/partner-countries/middle-east-asia-and-pacific/green-blue-alliance-pacific_en.

¹¹⁷ EEAS. „EU-Indo Pacific Strategy“. 30. Jänner 2024.

https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2024/EU%20Indo-pacific%20FS-01-24-V3_0.pdf.

¹¹⁸ Parlament Österreich. „EU-Arbeitsprogramm 2024: Bericht des Bundesministers für europäische und internationale Angelegenheiten an das österreichische Parlament“. Jänner 2024. Abgerufen am 1. August 2024. <https://parlament.gv.at/gegenstand/BR/III-BR/841>.

¹¹⁹ Grare, Frédéric und Manisha Reuter. „Moving closer: European views of the Indo-Pacific“. European Council on Foreign Relations, 13. September 2021. <https://ecfr.eu/special/moving-closer-european-views-of-the-indo-pacific/>.

¹²⁰ Keßler, Christina. „A sea of troubles: Addressing the EU's incoherence on the Indo-Pacific“. Centre for European Reform – Insight, 8. Jänner 2024.

https://www.cer.eu/sites/default/files/CK_Indo_Pacific_8.1.24.pdf.

¹²¹ Darmawan, Aristyo Rizka. „ASEAN Should be Prepared for a South China Sea Crisis“. Australian Outlook – Analysis, 6. Juli 2024. <https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/asean-should-be-prepared-for-a-south-china-sea-crisis/>.

¹²² Blandin, Benjamin und Stephen Nagy. „A Cauldron of Instability? Stakeholders in South China Sea are Increasing Geopolitical Tensions“. Australian Outlook – Analysis, 18. März 2024.

<https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/a-cauldron-of-instability-stakeholders-in-south-china-sea-are-increasing-geopolitical-tensions/>.

¹²³ Hong, Nong. „Legal moves turn South China Sea into a public image battleground“. Institute for China-American Studies, Commentary, 25. Juni 2024. <https://chinaus-icas.org/research/legal-moves-turn-south-china-sea-into-a-public-image-battleground/>.