

PIRATERIEBEKÄMPFUNG IN DER STRASSE VON MALAKKA – ERFOLGREICHE KOOPERATION ZWISCHEN DEN ANRAINERSTAATEN?

*Dipl.-Pol. Anja Menzel,
Universität Greifswald*

1. Einleitung

Im Jahr 2015 fanden weltweit über die Hälfte aller Piratenangriffe in den Territorialgewässern Indonesiens, Malaysias und Singapurs, den Anrainerstaaten der Straße von Malakka, statt (ICC IMB 2015: 5). Dessen ungeachtet nahm im Zuge des abrupten Rückgangs von Überfällen vor der Küste Somalias auch die öffentliche Aufmerksamkeit für Piraterie in Südostasien ab. Nichtsdestoweniger sind die jüngsten Vorfälle in der Region, vor allem in der Straße von Malakka sowie der Sulu- und Celebessee, schwerwiegend: So kamen bei Angriffen im Februar 2017 vor den Philippinen zwei Seeleute ums Leben (ReCAAP 2017a: 18). Dies unterstreicht die fortwährende Ernsthaftigkeit der Lage und zeigt, wie wichtig es für WissenschaftlerInnen und MarinestrategInnen ist, sich weiterhin mit Piraterie und deren effektiver Bekämpfung zu beschäftigen.

Die akademische Aufmerksamkeit sollte in besonderem Maße der Straße von Malakka gelten, der aufgrund ihrer exponierten Lage als eine der wichtigsten Seehandelsstraßen der Welt eine zentrale Bedeutung zukommt. Als Antwort auf die seit über zwei Jahrzehnten konstant hohen Überfallszahlen in der Straße von Malakka haben sich mehrere regionale und internationale Governance-Strukturen zur Be-

kämpfung von Piraterie in Südostasien herausgebildet, die vielfach als erfolgreich angesehen werden (Ho 2009: 432). Mit Ausnahme des Jahres 2016 ist die Anzahl der Überfälle in den letzten Jahren jedoch nicht deutlich zurückgegangen. Dies wirft die Frage auf, wie effektiv die zwischenstaatliche Kooperation zwischen den Anrainerstaaten tatsächlich ist.

Um dieser Frage nachzugehen, werden im Folgenden zwei Kooperationsmechanismen, die Malacca Straits Patrols (MSP) und das Regional Cooperation Agreement on Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), evaluiert. Nach einem allgemeinen Überblick über Piraterie in der Straße von Malakka und deren geostrategischem Kontext werden die Kooperationsarrangements von MSP und ReCAAP erläutert und kritisch auf ihren Erfolg hin geprüft. Darauf aufbauend wird die nähere Zukunft der Kooperationsmechanismen skizziert, während abschließend einzelne Handlungsoptionen für eine effektivere Pirateriebekämpfung in der Region diskutiert werden. Insbesondere wird dabei auf die Durchführung von koordinierten Patrouillen durch die Anrainerstaaten sowie die mangelnden Überwachungskapazitäten Indonesiens bei der Bekämpfung von maritimer Kriminalität eingegangen.

2. Piraterie²⁸ in der Straße von Malakka

Die Geschichte der Piraterie in der Straße von Malakka reicht zurück bis in das 14. Jahrhundert, als der Seehandel zwischen China und Indien florierte und die Seeräuberei damit ein lukratives Geschäft bot (Kraska 2011: 16). Die Anreizstruktur für Piraten hat sich bis heute nicht verändert: Die Straße von Malakka verbindet den Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer und ist eine der weltweit wichtigsten Seehandelsstraßen. Ab 1997 stieg die

²⁸ Im internationalen Seerecht bezeichnet der Begriff Piraterie illegale Aktivitäten auf hoher See, die zu eigennützigen Zwecken von der Besatzung oder den Passagieren eines Privatschiffs gegen ein anderes Schiff, Personen auf diesem Schiff oder den Besitz an Bord ausgeübt werden (United Nations 1982: Art. 101). Dies ist rechtlich klar abzutrennen

von kriminellen Aktivitäten gegen Schiffe, die in Territorialgewässern stattfinden. Diese Vorfälle werden als armed robbery against ships bezeichnet (IMO 2009: 4). Wenn im Folgenden von Piraterie die Rede ist, sind damit sowohl Piratenangriffe als auch bewaffneter Raubüberfall von Schiffen gemeint.

Zahl der gemeldeten Piratenangriffe in der Region substantiell an, da ein Zuverdienst durch maritime Kriminalität im Zuge der asiatischen Wirtschaftskrise attraktiver wurde (Dela Pena 2009: 3). Seither führt Südostasien wiederholt die Liste der Regionen mit den gefährlichsten Gewässern der Welt an (ICC IMB 2015: 5).

Die geografischen Gegebenheiten der Straße von Malakka machen deutlich, wieso eine Zusammenarbeit zwischen Indonesien, Malaysia und Singapur für die Eindämmung von Piraterie erforderlich ist. Die Territorialgewässer der Anrainerstaaten sind durch Tausende kleine Inseln gekennzeichnet, was Patrouillen erschwert und Piraten zahllose Rückzugsmöglichkeiten bietet (Bernard 2015: 201). Hinzu kommt, dass die Straße von Malakka an der schmalsten Stelle nur 2,8 Kilometer breit ist, sich in der Region aber gleichzeitig drei unterschiedliche Territorialgebiete treffen. Da Piraten mobil sind und über maritime Staatsgrenzen hinweg agieren (Murphy 2007: 177), ist eine Kooperation zwischen den Anliegerstaaten unerlässlich, um eine erfolgreiche Verfolgung von Piraten zu gewährleisten.

Zusätzlich erhöht die Bedeutung der Straße von Malakka als Nadelöhr des internationalen Seehandels den Druck auf die Anrainerstaaten, die Zahl der Piratenangriffe einzudämmen und die Sicherheitslage in der Region zu verbessern. 2005 erklärte das Joint War Committee der Lloyd's Market Association die Straße von Malakka sogar zu kriegsgefährdetem Gebiet, was zur Folge hatte, dass die Versicherungssummen der Reedereien stark anstiegen (Kraska 2011: 43). Auf Drängen großer Handelsnationen wie den USA, China oder Japan erklärten Indonesien, Malaysia und Singapur seitdem wiederholt ihre Bereitschaft zu zwischenstaatlicher Kooperation (Ministry of Foreign Affairs Singapore 2005).

3. Regionale und internationale Kooperationsmechanismen

Die Malacca Straits Patrols (MSP) stellen die umfangreichste regionale Kooperation zur Bekämpfung von Piraterie zwischen Indonesien, Malaysia und Singapur dar. Infolge des

steigenden internationalen Drucks riefen die Anrainerstaaten im Jahr 2004 zunächst das trilaterale MALSINDO-Abkommen ins Leben, um eine dauerhafte militärische Präsenz in den Gewässern der Region zu gewährleisten. Hinzu kam 2005 das Eyes in the Sky Program, eine gemeinsam abgestimmte Luftraumüberwachung in der Straße von Malakka, die die Anrainerstaaten zusammen mit Thailand durchführen. Seit 2006 gibt es ein gemeinsames Information Sharing Center, und 2007 wurden gemeinsame Standardabläufe formalisiert (IMO 2007). Die Patrouillen werden aufgrund von Bedenken der Staaten bezüglich ihrer territorialen Integrität allerdings nicht gemeinsam durchgeführt, sondern nur durch die drei Staaten koordiniert. Grenzübertritte bedürfen einer vorherigen bilateralen Vereinbarung (Storey 2009: 41). 2008 trat Thailand den Marinepatrouillen bei, und die Kooperationsmaßnahmen wurden unter dem neuen Namen MSP zusammengebracht.

ReCAAP, ein internationales Pirateriebekämpfungsabkommen für Südostasien, wurde 2003 durch Japan initiiert und trat schließlich 2006 in Kraft. Das Ziel des Abkommens ist es, zwischenstaatliche Kooperation zur Pirateriebekämpfung zu fördern. Dies soll vor allem durch zwei Maßnahmenbündel erreicht werden: Zum einen sollen die Kapazitäten der Mitgliedsstaaten gestärkt, zum anderen der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern und der Schifffahrtsindustrie gefördert werden, wofür ein Information Sharing Centre in Singapur eingerichtet wurde (ReCAAP 2017b). Die Mitgliedsstaaten verpflichten sich, effektive Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie in ihren Territorialgewässern zu ergreifen. ReCAAP ist völkerrechtlich bindend und steht allen interessierten Staaten offen. Bisher sind 20 Staaten beigetreten, darunter 13 Staaten aus Südostasien genauso wie Großbritannien, Norwegen, Dänemark, China, die USA, Australien und Japan. Obwohl Indonesien und Malaysia die beiden am stärksten von Piraterie betroffenen Staaten Südostasiens sind, sind sie trotz Beteiligung an den ursprünglichen Verhandlungen als einzige Staaten der Region nicht Mitglied

4. Erfolg der Kooperationsmechanismen

Wie effektiv sind die genannten Governance-Strukturen tatsächlich für die Bekämpfung von Piraterie in der Straße von Malakka und den Territorialgewässern der Anrainerstaaten? Die MSP und ReCAAP wurden als Antwort auf die fortwährend hohe Rate maritimer Kriminalität in der Region geschaffen und können daher als erfolgreich angesehen werden, wenn seit ihrer Etablierung die Zahl der Piraterieangriffe zurückgegangen ist. In der Literatur werden beide Kooperationsmechanismen immer wieder als erfolgreiche Maßnahmen bezeichnet (Kraska 2011: 146). Die Statistiken der letzten Jahre können dies allerdings nur bedingt bestätigen.²⁹ Zunächst sank die Zahl der Überfälle in den Gewässern Indonesiens, Malaysias und Singapurs von fast 150 im Jahr 2004 kontinuierlich auf 41 im Jahr 2009 (ICC IMB 2009: 5). Dieser Rückgang bestätigt den vorübergehenden Erfolg der koordinierten Patrouillen der Anrainerstaaten, jedoch spielten dabei sicherlich auch der verheerende Tsunami 2004, die globale Wirtschaftskrise ab 2007 und der verstärkte Einsatz privater Sicherheitsfirmen auf Schiffen eine nicht zu vernachlässigende Rolle (Liss 2012: 51).

Ab 2010 nahmen die Piraterievorfälle allerdings wieder stark zu. Während die Zahlen für Malaysia und Singapur sowie die Straße von Malakka weitgehend konstant blieben, weist Indonesien in den Jahren von 2013 bis 2015 jeweils über 100 Angriffe in seinen Territorialgewässern auf. Nur das Jahr 2016 bildet eine Ausnahme: Die Zahlen haben sich für alle drei Staaten nahezu halbiert, trotzdem wurden insgesamt 48 Angriffe gemeldet (ICC IMB 2016: 7). Ob dieser Trend von Dauer sein wird, bleibt abzuwarten, die Zahlen aus dem ersten Quartal 2017 lassen noch keine Rückschlüsse über einen längerfristigen Trend zu (ReCAAP 2017a: 3). Zunächst lässt sich jedoch festhalten, dass die bestehenden Kooperationsmechanismen

über die letzten zehn Jahre hinweg nicht zu einer konstanten Reduktion von Piratenangriffen in der Region geführt haben. Welche Gründe schwächen die Effektivität der vorhandenen Governance-Strukturen?

Die Nicht-Mitgliedschaft von Indonesien und Malaysia wird immer wieder als Grund angeführt, der den Einfluss von ReCAAP bei der Bekämpfung von Piraterie in der Region mindert (Hribernik 2013: 11). Während Singapur, dessen Wirtschaft in besonderem Maße auf internationalen Seehandel angewiesen ist, internationale Kooperation zur Pirateriebekämpfung willkommen heißt, lehnen Indonesien und Malaysia eine Ratifizierung ReCAAPs ab. Dies ist vor allem auf die Sorge um ihre nationale Souveränität zurückzuführen: Beide Staaten betonen immer wieder, dass internationale und regionale Kooperation die territoriale Integrität der betroffenen Staaten in keiner Weise verletzen dürfe (United Nations 2012: 18). Da Indonesien und Malaysia dem Einfluss externer Mächte in der Region ablehnend gegenüberstehen, ist der Beitritt zu ReCAAP, das allen interessierten Staaten offen steht, für beide Staaten problematisch (Lee/McGahan 2015: 539)

Die Nicht-Ratifizierung ReCAAPs durch Indonesien und Malaysia muss jedoch nicht zwingenderweise problematische Konsequenzen für effektive Pirateriebekämpfung in der Region haben. ReCAAP dient vor allem der Informationssammlung und -bereitstellung, zu der Indonesien und Malaysia als Nichtmitglieder, wenn auch begrenzt, beitragen (ReCAAP 2012: 12). Das Abkommen sieht darüber hinaus keine starke operationale Rolle der Mitgliedsstaaten vor. Hier kommen konkretere Kooperationsstrukturen wie die MSP ins Spiel, die die operationale Schwäche ReCAAPs ausgleichen und eine flächendeckende Kontrolle der Gewässer der Anrainerstaaten gewährleisten könnten.

davon auszugehen, dass die Dunkelziffer deutlich höher liegt (Coggins 2012: 2).

²⁹ Die Zahlen beziehen sich auf die Zusammenstellung der tatsächlich gemeldeten Vorfälle durch das International Maritime Bureau und ReCAAP. Es ist

Die zentrale Schwäche der MSP liegt jedoch in der Ausführung der Patrouillen. Da nahezu alle Überfälle in den Territorialgewässern eines der drei Anrainerstaaten stattfinden, beinhaltet die effektive Verfolgung von Piraten in den meisten Fällen eine Grenzüberschreitung seitens der nationalen Einsatzkräfte. Aufgrund der genannten Souveränitätsbedenken, die durch die Tatsache verstärkt werden, dass alle drei Anrainerstaaten der Straße von Malakka ungelöste Grenzkonflikte an Land und auf See miteinander haben (Bernard 2015: 205), gestaltet sich die Kooperation in der Realität schwierig. So sind die Befugnisse der Grenzüberquerung sowohl bei koordinierten Marineoperationen als auch bei der Luftraumüberwachung eingeschränkt (Beckman 2013: 20). Die Kooperation durch die MSP ist darüber hinaus nur auf die Straße von Malakka beschränkt, obwohl die meisten der gemeldeten Vorfälle in indonesischen Gewässern in den letzten Jahren außerhalb der Straße in der Sulu- bzw. Celebessee stattgefunden haben.

Gleichzeitig kommt Indonesien als dem am stärksten von Piraterie betroffenen Staat eine besondere Rolle im Kampf gegen Piraterie zu. Zum einen wird dem Inselstaat immer wieder vorgeworfen, sich nicht ausreichend an multilateralen Bekämpfungsmaßnahmen zu beteiligen. Die Mehrheit der Piratenangriffe, so vermuten Beobachter, wird von indonesischen Staatsangehörigen verübt (Beckman 2013: 28), weswegen Indonesien mangelndes Interesse an einer effektiven Verfolgung von Piraten unterstellt wird. Zum anderen sind die Kapazitäten Indonesiens im Kampf gegen Piraten begrenzt. Mit einem Staatsgebiet, das aus über 17.500 Inseln besteht, und einer schlechten finanziellen Ausstattung ist es für die indonesische Küstenwache nahezu unmöglich, die Gesamtheit der Gewässer effektiv zu patrouillieren (Simon 2011: 31) – auch dies ist ein Grund, wieso Indonesien trotz multilateraler Kooperation sein Piraterieproblem nur unzureichend in den Griff bekommt.

5. Die Zukunft zwischenstaatlicher Kooperation

Obwohl Indonesien und Malaysia in geringem Umfang mit ReCAAP kooperieren und ausgewählte Informationen mit den ReCAAP-Mitgliedsstaaten teilen (ReCAAP 2012: 12), ist in Anbetracht der Sorge um ihre territoriale Souveränität und der Angst vor externer Einmischung mittelfristig kein Beitritt der beiden Staaten zu ReCAAP zu erwarten. Da ReCAAP keine starke operationale Rolle zukommt, erscheint dies für konkrete Einsätze weniger problematisch. Dennoch ist der Einfluss von ReCAAP in Südostasien nicht zu unterschätzen, da das Abkommen die Bedeutung von zwischenstaatlicher Kooperation und Informationsbereitstellung im Kampf gegen Piraterie unterstreicht. Eine Ratifizierung durch Indonesien und Malaysia würde somit die Legitimität ReCAAPs als zentrales Piraterieabkommen in Südostasien stärken.

Da Indonesien und Malaysia sich dennoch einer umfassenden internationalen Kooperation verweigern, sind regional begrenzte multilaterale Mechanismen wie die MSP erfolgsversprechender. Der Erfolg der verschiedenen Maßnahmen der MSP könnte jedoch erhöht werden, wenn die Patrouillen nicht nur koordiniert, sondern gemeinsam durchgeführt würden, was eine engere Zusammenarbeit der nationalen Vollzugsbehörden notwendig machen würde (Murphy 2007: 177). Obwohl dies für die Straße von Malakka aufgrund von Souveränitätsbedenken im Moment nicht zu erwarten ist, gibt es doch neuere Entwicklungen, die auf ein Umdenken Indonesiens und Malaysias hindeuten. So wurde im Jahr 2016 bekannt gegeben, dass beide Staaten zusammen mit den Philippinen eine trilaterale Kooperation zur Abwehr maritimer Kriminalität in der Sulusee eingehen werden. Diese Kooperation soll Medienberichten zufolge gemeinsam und nicht nur koordiniert durchgeführt werden (Parameswaran 2016). Die Verabschiedung der Kooperationsvereinbarung ist jedoch erst für Mai 2017 vorgesehen (J. Chan 2017). Eine gemeinsame Durchführung der Patrouillen wäre auch in der Straße von Malakka wünschenswert, um die Effektivität der MSP zu erhöhen.

Bei allen bisherigen und zukünftigen zwischenstaatlichen Kooperationsmechanismen kommt der Förderung staatlicher Kapazitäten im Falle Indonesiens eine besondere Bedeutung zu. Die kürzliche Neuanschaffung zweier Schnellboote zum Einsatz in der Straße von Malakka kann über den maroden Zustand der Küstenwache und die Unterfinanzierung der Marine nicht hinwegtäuschen (F. Chan 2017). Um Piraterie in ihren Gewässern erfolgreich eindämmen zu können, muss die indonesische Küstenwache umfassend modernisiert werden.

Abschließend ist festzuhalten, dass das Problem der Piraterie nicht nur in der Straße von Malakka, sondern auch im gesamten süd-

ostasiatischen Raum eine fortwährende Herausforderung für maritime Sicherheit darstellt, wie die jüngsten schweren Vorfälle in der Region zeigen. Gerade im Kontext der zunehmenden militärischen Präsenz Chinas in Südostasien ist eine kohärente Position der Anrainerstaaten bezüglich ihrer territorialen Souveränität unerlässlich, um eine effektive Zusammenarbeit zur Bekämpfung maritimer Kriminalität zu gewährleisten. Auch wenn die öffentliche Aufmerksamkeit für Piraterie schwindet, tun AkademikerInnen und MarineexpertInnen gut daran, die Chancen für zwischenstaatliche Kooperation in dieser von geostrategischen Herausforderungen geprägten Region auszuloten und zu analysieren.

Bibliografie

- Beckman, Robert C. (2013): „Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia“, in: Guilfoyle, Douglas, Hrsg., *Modern Piracy. Legal Challenges and Responses*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 13-34.
- Bernard, Leonardo (2015): „The Cooperative Mechanism in the Straits of Malacca and Singapore“, in: Nordquist, Myron H., John Norton Moore, Robert Beckman und Ronan Long, Hrsg., *Freedom of Navigation and Globalization*, Leiden: Brill Nijhoff, 196-217.
- Chan, Francis (2017): Indonesia beefs up air and sea defences, *The Straits Times*, 1. April, online unter <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesia-beefs-up-air-andsea-defence> [eingesehen am 28.04.2017].
- Chan, Julia (2017): Hishammuddin: Malaysia to sign tripartite sea patrol next month, *Malay Mail Online*, 27. April, online unter <http://www.themalaymailonline.com/malaysia/article/hishammuddin-malaysia-tosign-tripartite-sea-patrol-next-month> [eingesehen am 28.04.2017].
- Coggins, Bridget L. (2012): Global Patterns of Maritime Piracy, 2000–09: Introducing a New Dataset, *Journal of Peace Research* 49 (4): 605-617.
- Dela Pena, Joyce (2009): Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns. *Stanford Journal of International Relations* 10 (2): 1-8.
- Ho, Joshua (2009): Combating Piracy and Armed Robbery in Asia: The ReCAAP Information Sharing Centre (ISC), *Marine Policy* 33 (2): 432-434.
- Hribernik, Miha (2013): *Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement*, Brüssel: European Institute for Asian Studies.
- ICC IMB (2009): *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report for the Period 1 January – 31 December 2009*, London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau.
- ICC IMB (2015): *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January – 31 December 2015*, London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau.
- ICC IMB (2016): *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January – 31 December 2016*, London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau.
- IMO (2007): Doc. C/ES.24/7, *Protection of Vital Shipping Lanes*, The Singapore Meeting, London: International Maritime Organization.
- IMO (2009): Doc. A/1025(26), *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*, London: International Maritime Organization.
- Kraska, James (2011): *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Santa Barbara: ABC-CLIO.
- Lee, Terrence und Kevin McGahan (2015): Norm Subsidiarity and Institutional Cooperation: Explaining the Straits of Malacca Anti-Piracy Regime, *The Pacific Review* 28 (4): 529-552.
- Liss, Caroline (2012). „Commercial Anti-Piracy Escorts in the Malacca Straits Area“, in: Cullen, Patrick und Claude Berube, Hrsg., *Maritime Private Security: Market Responses to Piracy, Terrorism and Waterborne Security Risks in the 21st Century*, Abingdon: Routledge, 51-64.
- Ministry of Foreign Affairs Singapore (2005): *The Batam Joint Statement of the 4th Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore*, online unter http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/if/2005/200508/infocus_20050802_02.html [eingesehen am 28.04.2017].

Murphy, Martin (2007): "Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?" in: Lehr, Peter, Hrsg., *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, London: Routledge, 155-182.

Parameswaran, Prashanth (2016): *Indonesia, Philippines, Malaysia Agree on New Joint Patrols Amid Kidnappings*, *The Diplomat*, 6. Mai, online unter: <http://thediplomat.com/2016/05/indonesia-philippines-malaysia-agree-on-newjoint-patrols-amid-kidnappings/> [eingesehen am 28.04.2017].

ReCAAP (2012): *Patterns and Trends of Situation on Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia for 2011*, online unter: <http://www.marsecreview.com/wpcontent/uploads/2012/01/Presentation-by-ReCAAP-ISC.pdf> [eingesehen am 01.05.2017].

ReCAAP (2017a): *Quarterly January – March 2017 Report, Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, online unter: http://www.recaap.org/AlertsReports/IncidentReports.aspx?Command=Core_Download&EntryId=506 [eingesehen am 28.04.2017].

ReCAAP (2017b): *About ReCAPP ISC*, online unter: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx> [eingesehen am 28.04.2017].

Simon, Sheldon W. (2011): *Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Collaboration*, *Asian Security* 7 (1): 27-43.

Storey, Ian (2009): "Maritime Security in Southeast Asia: Two Cheers for Regional Cooperation", in: Sing, Daljit, Hrsg., *Southeast Asian Affairs 2009*, Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 36-58.

United Nations (1982): *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay.

United Nations (2012): 6865th Meeting. *Maintenance of International Peace and Security. S/PV.6865 (Resumption 1)*, United Nations Security Council, New York.