**BAB I**

**PENDAHULUAN**

* 1. **Latar Belakang Penelitian**

Keamanan dari kedaulatan wilayah merupakan salah satu kepentingan nasional yang selalu dikejar oleh negara. Setiap negara di dunia ini memerlukan kondisi aman untuk menjalani kehidupan bernegara serta guna memperolehnya, maka sistem pertahanan akan selalu dibutuhkan. Demikian pula Indonesia dengan sistem pertahanan yang dimilikinya pada dasarnya ditujukan untuk menciptakan kondisi aman bagi kepentingan dan kedaulatan nasional, menyangkut wilayah, penduduk, sumber daya alam dan lain-lain.

Kepentingan nasional adalah nilai-nilai atau tujuan akhir yang ingin dicapai oleh suatu bangsa[[1]](#footnote-1). Bagi Indonesia, sebagaimana tercantum dalam Pembukaan Undang-undang Dasar 1945, kepentingan nasional Indonesia adalah melindungi kedaulatan negara dan menjaga keutuhan wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia, melindungi keselamatan dan kehormatan bangsa, dan ikut serta secara aktif dalam usaha-usaha perdamaian dunia[[2]](#footnote-2).

Dalam studi Ilmu Hubungan Internasional, aspek keamanan akan selalu berbenturan dengan ancaman. Adapun definisi dari ancaman itu sendiri ialah satu hal terkait yang dapat menciptakan kondisi atau situasi yang membahayakan eksistensi satu negara/bangsa dan menggoyahkan kesejahteraan hidup negara/bangsa[[3]](#footnote-3). Ancaman bagi negara dapat datang baik dari luar negara maupun dari dalam[[4]](#footnote-4). Indonesia sebagai negara yang telah merdeka selama 71 tahun masih mengalami berbagai macam permasalahan keamanan. Permasalahan keamanan menjadi lumrah karena bentuk ancaman juga terus mengalami perkembangan di dalam dinamika sistem internasional.

Dengan meningkatnya interaksi aktor-aktor internasional selain negara, dalam hal ini aktor non negara serta menipisnya peran kedaulatan menambah komplikasi situasi keamanan dan membuka bentuk ancaman baru yang datang dari non-negara, Situasi keamanan yang nyata tersebut seharusnya menjadi perhatian lebih bagi negara terhadap keamanan negaranya dari ancaman pihak asing selain masalah domestik dalam negeri. Kebutuhan manusia akan sumber daya yang meningkat dari tahun ke tahun, memungkinkan interaksi aktor-aktor non-negara internasional memainkan peranannya secara langsung maupun tidak langsung.

**Menurut Kenneth N. Waltz, Sistem Internasional bertindak sebagai pengekang perilaku negara, sehingga hanya negara yang kebijakan-kebijakannya berada dalam cakupan yang diharapkan dapat bertahan, dimana sistem internasional yang anarki memaksa negara-negara untuk mengambil langkah untuk bertahan dan menjaga keberlangsungannya[[5]](#footnote-5), bukan lagi negara yang harus dianalisis tetapi sistem (*system*) sebab “perilaku dan kebijakan negara oleh *structural realism* dianggap dipengaruhi oleh sistem yang berlaku”.**

**Bagi *structural realism (offensive dan defensive)* setiap negara dipandang memiliki perilaku, kebijakan serta kepentingan yang sama. Hal ini didasarkan pada asumsi bahwa setiap negara memiliki kepentingan yang sama untuk bertahan hidup (*survival*) sehingga memaksa setiap negara untuk dapat berkompetisi dengan negara yang lainnya.**

 Hal yang kemudian menjadi penting adalah bagaimana kebijakan pertahanan dari satu negara dalam melihat dan “merespon” bentuk potensi ancaman dari dalam maupun luar negeri yang sedang berkembang dan atau yang akan dihadapi di masa mendatang dalam sistem internasional[[6]](#footnote-6). Terkait topik pembahasan yang penulis teliti, bahwasanya keamanan dan keselamatan pelayaran juga tak terlepas dari ancaman dan gangguan baik dari dalam maupun luar negeri yang berpotensi mengancam kedaulatan negara.

Terkait ancaman dan gangguan di laut, keamanan maritim dikaitkan dengan penanganan isu ancaman yaitu: (1) tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*), (2) pembajakan dan perampokan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*), (3) lalu lintas obat terlarang dan narkrotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*)[[7]](#footnote-7).

Pelayaran yang merupakan bagian dari sarana transportasi laut, rentan menjadi target ancaman berupa pembajakan dan perampokan bersenjata. Pihak yang terancam harus meningkatkan *awareness* terhadap ancaman itu sendiri[[8]](#footnote-8). Sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar dan tolok ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.

Selat Malaka secara geografis membentang sepanjang 500 mil laut berada diantara sepanjang Malaya dan pulau Sumatra. Lebar alur masuk di sebelah utara adalah sekitar 220 mil laut dan berakhir pada ujung sebelah selatan yang merupakan wilayah tersempit yaitu sekitar 8 mil laut. Selat Malaka juga tersambung dengan selat Singapura yang mempunyai panjang selat 60 mil, dan sejak jaman dahulu Selat Malaka merupakan jalur transportasi yang di layari kapal-kapal.

Posisi Selat Malaka yang strategis mengakibatkan munculnya ancaman *piracy* terhadap kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka sehingga menjadi kekhawatiran bagi negara pantai dan negara pengguna Selat karena dapat mengganggu kegiatan perdagangan Global pada jalur Selat Malaka.

Ancaman *piracy* di Selat Malaka dikhawatirkan akan bertambah seiring dengan peningkatan jumlah kapal dagang yang melintas setiap tahunnya. Modus operandi yang dilakukan hampir seluruhnya meminta uang tebusan kepada pemilik kapal dengan cara melakukan penyanderaan dan penculikan terhadap kapten dan awak kapal.

Keamanan Selat Malaka dianggap rentan terhadap serangan teroris karena tingginya tingkat pembajakan.[[9]](#footnote-9) Oleh karena itu, fokus perhatian keamanan berujung pada *piracy* (pembajakan) dan *armed robbery* (perampokan bersenjata) di Selat Malaka dan juga ancaman terorisme maritim.[[10]](#footnote-10) Hal ini sejalan dengan yang diutarakan Joshua Ho[[11]](#footnote-11) bahwa *piracy* dan juga terorisme maritim menjadi momok akan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.

Perairan Asia Tenggara memiliki peran strategis karena menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudra Hindia. Selat Malaka merupakan salah satu jalur SLOC (*Sea Line Of Communication*) dan SLOT (*Sea Line Of Trade*) sekaligus *choke point* armada angkatan laut dalam *forward presence* ke seluruh penjuru dunia. Sebagai jalur SLOC Selat Malaka di lewati lebih dari 72% kapal-kapal tanker yang melintas dari Samudera Hindia ke Pasifik.[[12]](#footnote-12)

Secara umum, Selat Malaka dan Selat Singapura yang mempunyai alur pelayaran sempit dan terdapat pulau-pulau kecil memberikan peluang kepada munculnya tindak kejahatan di perairan Selat Malaka yang merupakan salah satu dari sembilan selat dan terusan strategis dunia yaitu: Selat Babel Mandab yang menghubungkan Laut Merah dan Laut Arabia, Selat Bosporus yang menghubungkan Laut Hitam dan Laut Marmara, Selat Dardanelles di Turki, Selat Dover yang menghubungkan terusan Inggris dan Laut Utara, Selat Hormus yang menghubungkan semenanjung Oman dan Laut Arabia, Selat Jiblaltar sebagi pemisah antara Benua Afrika dan Benua Eropa, terusan Suez di Mesir dan terusan Panama. Di perairan kawasan Asia Pasifik, jalur SLOC yang terdapat adalah Selat Malaka.[[13]](#footnote-13)

Di kawasan Asia Pasifik, perairan Asia Tenggara memiliki peranan yang sangat penting, kerena merupakan penghubung antara dua samudra besar, Pasifik dan Hindia. Jalur yang terpadat adalah Selat Malaka dilewati 72% tanker yang melintas dari samudra Hindia ke pasifik dan hanya 28% yang melewati selat lain, yaitu Selat Lombok, Selat Makasar dan laut Sulawesi. Di perkirakan sekitar 50.000 hingga 70.000 kapal dalam setahunnya melintasi Selat Malaka, sehingga apabila terjadi interdiksi di Selat Malaka, dampaknya tidak hanya dirasakan oleh negara-negara di Asia Tenggara, melainkan juga akan memberikan dampak yang luar biasa bagi Negara lain.[[14]](#footnote-14)

Tingkat *awareness* terhadap ancaman-ancaman nyata di laut seperti *piracy* harus terus ditingkatkan. Ironinya di Selat Malaka dan Selat Singapore (*Strait of Malacca and* Singapore) dari tahun 2011 hingga 2015 mengalami peningkatan yang cukup signifikan. (Lihat tabel 1).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tahun** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| **Kejadian** | **24** | **12** | **12** | **44** | **94** |

(Tabel.1 ReCAAP. 2015. *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*[[15]](#footnote-15))

Dari data-data diatas dapat dikatakan bahwa ancaman *piracy* di perairan Selat Malaka dan Singapura (SOMS) yang juga termasuk dalam teritorial perairan Indonesia terus meningkat dan dapat mengancam eksistensi kedaulatan dan merugikan negara. Dalam menangani kasus ini, pelibatan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) dalam menjaga keamanan lingkungan maritim serta sebagai komponen utama pertahanan Negara matra laut sangat dibutuhkan oleh Indonesia sebagai negara kepulauan di wilayah perairan yurisdiksi Indonesia selain peran beberapa institusi pemerintahannya. dimana gangguan keamanan di laut masih terus berlangsung dari tahun ke tahun dan cenderung meningkat baik kualitas maupun kuantitasnya.

Konsekuensi dari hal tersebut bahwa tugas pemerintah semakin meningkat, dalam hal ini (TNI AL), sebagai institusi pemerintah juga memiliki tanggung jawab mengatasi permasalahan di perairan Indonesia. Secara konseptual TNI Angkatan Laut harus mampu mengatasi ancaman *traditional* dan juga *Non-Traditional Maritime Security*.

Sebagaimana telah dijabarkan di dalam Undang-Undang Republik Indonesia mengenai peran, fungsi dan tugas TNI Angkatan Laut dimana TNI Angkatan Laut bertugas: Pertama, melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan. Kedua, menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Ketiga, melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah. Keempat, melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut. Kelima, melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut[[16]](#footnote-16).

Secara universal peran hakiki Angkatan Laut adalah sebagai kekuatan militer yang ditujukan untuk mampu melaksanakan pengendalian wilayah (*sea control*), menangkal serangan musuh atau ancaman dan bila perlu menghancurkannya dalam rangka mempertahankan kedaulatan negara di laut. Dalam perkembangannya, Angkatan Laut selain memiliki peran militer, juga mempunyai peran diplomasi dan polisionil (*Policing role*). Menurut Ken Booth dalam bukunya, ”*Navies and Foreign Policy*” menyebutkan bahwa tiga fungsi angkatan laut sebagai ”Trinitas Angkatan Laut”[[17]](#footnote-17).

**Menurut Ken Booth, peran dan tugas Angkatan Laut dimasa datang adalah :**

**a. *War at Sea*, melaksanakan perang laut**

**b. *Deterrence at sea*, untuk menangkal ancaman.**

**c. *Power Projection*, proyeksi kekuatan ke darat**

**d. *Coercive Naval Diplomacy*, lebih menekankan kepada patroli-patroli laut atau kehadiran di laut.**

**e. *Cooperative Naval Diplomacy*, kerjasama militer antar Angkatan Laut untuk meningkatkan solidaritas internasional.**

Indonesia telah melakukan upaya diplomasi pertahanan berupa kerjasama multilateral dengan Singapore dan Malaysia (MALSINDO) dalam Forum *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG). Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Capt. Bobby R. Mamahit memimpin delegasi Indonesia pada pertemuan *8th* *Cooperation Forum* (CF), *40th Tripartite Technical Expert Group* (TTEG), dan *8th* *Project Coordination Committee* (PCC) yang diselengarakan Singapura. Rangkaian Pertemuan tersebut telah diselenggarakan secara *back to back* pada tanggal 5-9 Oktober 2015 lalu.

Ketiga pertemuan tersebut adalah pertemuan rutin yang diselenggarakan setiap tahun secara bergantian oleh 3 (tiga) negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura) sesuai urutan abjad bersama *user states* dan *stakeholder* guna membahas mengenai keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura. Sebelumnya, pada tahun 2014, Malaysia juga telah menjadi tuan rumah pada pertemuan *39th* *TTEG, 7th PCC,* dan *7th CF* yang diselenggarakan di Langkawi, Malaysia[[18]](#footnote-18).

Namun upaya itu masih belum optimal, dapat dilihat dari semakin meningkatnya ancaman *piracy* di selat malaka dalam 5 tahun terakhir. Berdasarkan data dari ReCAAP yang telah resmi di rilis pada tahun 2015[[19]](#footnote-19).

Dari kasus *piracy* ini, *littoral state* yang berbatasan langsung dengan selat malaka telah merespon dengan cermat bahwa *piracy* adalah ancaman bersama. Dalam perkembangannya *littoral state* berkomitmen untuk terus meningkatkan kualitas kerjasama patroli koordinasi MALSINDO dalam menekan tindakan *piracy* sampai titik terendah (*close to zero level*)

* 1. **Pembatasan Dan Perumusan Masalah**
		1. **Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan di atas, dapat diidentifikasikan masalah sebagai berikut:

1. Upaya-upaya apa yang dilakukan Indonesia dalam mengoptimalisasi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka?
2. Bagaimana upaya meminimalisir ancaman *piracy* di Selat Malaka?
3. Sejauh mana upaya optimalisasi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dari ancaman *piracy*?
	* 1. **Pembatasan Masalah**

Agar penelitian lebih fokus dan tidak meluas dari pembahasan yang ingin dibahas, dalam penelitian ini penulis membatasinya pada ruang lingkup penelitian sebagai berikut :

1. Upaya Indonesia dalam optimalisasi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dari ancaman dan gangguan di laut.
	* 1. **Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan pembatasan masalah, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

“Bagaimana Indonesia memanfaatkan diplomasi pertahanan dalam mengoptimalisasi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dari ancaman *piracy*?”.

* 1. **Tujuan dan Kegunaan Penelitian**
		1. **Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui upaya Indonesia dalam optimalisasi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.
2. Memahami pentingnya keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.
3. Mengupas permasalahan tentang ancaman *piracy* yang terjadi di Selat Malaka
4. Menambah wawasan dan mengetahui realita permasalahan dalam keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.
5. Memenuhi salah satu syarat dalam menempuh Sarjana Strata-Satu (S1) pada Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan Bandung, Indonesia.
	* 1. **Kegunaan Penelitian**
6. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi evaluasi bagi para pemerintah pusat dalam upaya mengoptimalkan keamanan pelayaran secara keseluruhan.
7. Hasil penelitian ini dapat digunakan untuk memperbaiki kebijakan yang sudah ada ataupun menggagas kebijakan yang baru, yang berfungsi sebagai substitusi atau komplementer bagi kebijakan yang lama.
	1. **Kerangka Teoritis dan Hipotesis.**
		1. **Kerangka Teoritis**

*Piracy* yang terjadi di Selat Malaka merupakan sebuah ancaman yang harus di respon oleh negara pantai agar dapat menciptakan keamanan di Selat Malaka. Sesuai dengan permasalahan yang ada, maka penulis akan menggunakan beberapa teori yang dapat menjelaskan tentang fenomena *piracy* yang terjadi di Selat Malaka.

**Neo-Realism atau Struktural Realism (Kenneth N. Waltz)**

**Sistem Internasional bertindak sebagai pengekang perilaku negara, sehingga hanya negara yang kebijakan-kebijakannya berada dalam cakupan yang diharapkan dapat bertahan, dimana sistem internasional yang anarki memaksa negara-negara untuk mengambil langkah untuk bertahan dan menjaga keberlangsungannya. Menurut Kenneth Waltz, seorang tokoh neorealis yang terkemuka, mengganggap bahwa neorealisme percaya akan adanya struktur anarki dimana tidak ada kekuasaan tertinggi diatas negara. Semua adalah tentang *power* dan *power* juga yang membuat aktor satu dengan aktor lain terlihat berbeda. Berbeda dengan perspektif realisme, neorealisme lebih membuka diri untuk bekerja sama dengan negara lain meskipun pada dasarnya neorealisme masih memiliki keraguan untuk bekerja sama. Neorealisme berpendapat bahwa negara-negara yang bekerja sama akan selalu berusaha memaksimalkan kekuatan relatif dan mempertahankan otonominya[[20]](#footnote-20).**

Asumsi-asumsi dasarnya adalah,

**pertama, sistem internasional bersifat anarki, karena tidak ada otoritas sentral untuk memaksakan tata tertib. Kedua, dalam sistem yang demikian, kepentingan utama negara adalah keberlangsungannya sendiri, sehingga negara akan memaksimalisasi power mereka khususnya kekuatan militer. Karena power tersebut bersifat *zero-sum*, negara menjadi ‘posisionalis defensif’, sehingga struggle for power adalah karakteristik permanen hubungan internasional dan konflik bersifat endemik.[[21]](#footnote-21)**

Karena berdasar pada power maka dalam perspektif ini hubungan kerjasama menggunakan keuntungan *absolute* yang artinya negara akan melakukan kerjasama dan berdiplomasi jika negara tersebut memperoleh keuntungan yang lebih besar (terutama negara yang memiliki power yang lebih besar).

**Dalam neorealisme, tujuan negara yang lebih utama adalah pertahanan dan keamanan. Pada sistem anarki, neorealisme mempercayai bahwa dalam sistem ini, yang dibutuhkan negara adalah *survive* atau bertahan dalam sistem anarki internasional dengan menjamin pencapaian kepentingan nasionalnya melalui kerjasama atau aliansi dengan negara lain.**

Pada tahun 1990-an, para pemikir neo-realis mulai terbagi kedalam dua divisi, yaitu *defensive* dan *offensive realism*. Dipelopori oleh Kenneth Waltz melalui bukunya yang berjudul *Theory of International Politics*, kaum *Defensive realist* memiliki pandangan bahwa sebuah negara yang tergolong *great powers* lebih memilih untuk mempertahankan *status quo* daripada meningkatkan kapasitas *power-*nya, hal ini dikarenakan harga yang harus dibayar untuk melakukan ekspansi umumnya lebih besar daripada keuntungan yang akan mereka dapatkan. Selain itu, *defensive realist* menganggap bahwa kerjasama yang terjalin diantara *great powers* dapat mengurangi risiko dari sistem internasional yang anarki dan akan memperkecil dampak dari *security dillema[[22]](#footnote-22)*.

**Menurut *structural realism* (*offensive* dan *defensive*) menganggap bahwa fenomena utama yang harus dijelaskan adalah adanya pengaruh dari sistem terhadap negara dan berbagai model dari perilaku negara (*international outcomes and modes of behaviour*)[[23]](#footnote-23). Menurut *structural realism* (*offensive dan defensive*) bukan lagi negara yang harus dianalisis tetapi sistem (*system*) sebab “perilaku dan kebijakan negara oleh *structural realism* dianggap dipengaruhi oleh sistem yang berlaku”.**

Bagi *structural realism (offensive dan defensive)* setiap negara dipandang memiliki perilaku, kebijakan serta kepentingan yang sama. Hal ini didasarkan pada asumsi bahwa setiap negara memiliki kepentingan yang sama untuk bertahan hidup sehingga memaksa setiap negara untuk dapat berkompetisi dengan negara yang lainnya. Bagi *defensive realism* memandang bahwa *power* merupakan sarana pencapaian kepentingan, bukan merupakan tujuan akhir serta *power* hanya diperlukan secukupnya sesuai kebutuhan[[24]](#footnote-24).

***Maritime Security***

**Keamanan Maritim: Tataran Internasional**

Definisi *Maritime Security*atau Keamanan Maritim secara konseptual lebih menitikberatkan pada keamanan non-tradisional. Dapat dilihat dari paparan dibawah mengenai benar merah utama definisi *Maritime Security*.[[25]](#footnote-25)

Mengikuti pemikiran Buzan dan Timothy, pertanyaan yang mendesak dan patut untuk diajukan adalah dimanakah tempat konsep keamanan maritim ini jika dikontraskannya dengan kompetisi di antara dua mazhab yang berbeda tersebut, Identikasi yang penulis lakukan terhadap perjalanan konsep ini di tataran internasional, khususnya dengan merujuk pada dokumen-dokumen yang dikeluarkan oleh *Informal Consultative Process* (ICP) yang digelar oleh PBB berdasarkan resolusi Majelis Umum PBB (Resolusi 54/33 1999) menunjukkan beberapa gambaran menarik. Seperti yang diketahui, pertemuan ICP telah dilakukan sejak 2001 dan juga telah memberikan laporannya kepada Sekjen PBB

(melalui *Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea* dalam dokumen A/63/63)[[26]](#footnote-26).

Berikut ini adalah beberapa *highlights* yang dapat ditemukan untuk memahami karakter konsep keamanan maritim berdasarkan penelitian dokumen-dokumen yang telah dikeluarkan ICP PBB sejak 2001 tersebut. Pertama, pada awalnya tidak terdapat sama sekali sebutan secara khusus tentang keamanan maritim ketika pertemuan ICP dimulai pada 2001. Sejauh kata “keamanan” dan “laut” dijadikan rujukan, dokumen pada 2001 hanya menyebutkan bahwa ancaman terhadap perdamaian dan keamanan internasional yang datang dari laut harus dilihat dari konteks “kegiatan-kegiatan ilegal” di laut seperti seperti *illicit traffic* dalam obat-obatan narkotik dan zat-zat psikotropik, pemindahan para migran yang ilegal dan kejahatan terorganisir[[27]](#footnote-27).

Karena itu, pembicaraan pembajakan dan perompakan bersenjata harus dilihat dari konteks kegiatan-kegiatan ilegal ini. Karena itu apa yang dikatakan oleh Geoffrey Till (2004) barangkali ada benarnya. Menurut Till, istilah operasi keamanan maritim adalah suatu frasa baru. Istilah itu menjadi sesuatu yang *fashionable* akhir-akhir ini karena adanya pandangan bahwa aspirasi terhadap maritim kini tidak hanya yang bersifat tradisional seperti keinginan untuk melakukan pengendalian (*sea control*) dan pengiriman ekspedisi operasi militer jangka pendek (*expeditionary operations*). Di luar dua aspirasi ini, terdapat juga keinginan untuk mewujudkan apa yang disebutnya sebagai pemeliharaan tatanan di perairan laut (*maintaining good order at sea*) karena laut kini tidak hanya sebagai wilayah untuk mengamankan wilayah daratan tetapi juga sebagai sumber daya alam, medium transportasi dan sebagai suatu aspek yang penting dari lingkungan hidup[[28]](#footnote-28).

Kedua, mirip dengan pertemuan pertama itu, pertemuan kedua pada tahun 2002 juga tidak terdapat upaya untuk mendefenisikan apa yang dimaksud dengan keamanan maritim. Namun berbeda dengan pertemuan sebelumnya, pada pertemuan 2002 untuk pertama kali dokumen yang dikeluarkan telah menyebutkan tentang keamanan maritim yang disatukan dengan istilah keselamatan maritim (*maritime security and safety*). Dalam kaitannya dengan istilah ini, dokumen ini lebih jauh menyatakan bahwa “keselamatan dan keamanan maritim harus diberikan prioritas yang tinggi dan bahwa berbagai tipe kejahatan yang terjadi di laut seperi serangan teroris, pembajakan, penyeludupan migran, *illegal traffic* dalam obat-obat narkotik dapat menjadi ancaman serius terhadap penggunaan laut secara damai”. Masuknya kata “tindakan teroris” dalam diskusi keamanan maritim juga menyampaikan pesan adanya pengaruh yang sangat kuat dari peristiwa 11 September 2001.

Dokumen ini juga mendesak negara-negara untuk melaksanakan legislasi keamanan maritim yang konsisten dengan UNCLOS dan kesepakatan-kesepakatan lainnya untuk memberikan manfaat bagi perdagangan melalui laut. Jika dilihat dari referent *object*-nya, pembicaraan tentang keamanan maritim juga mencakup tidak hanya negara tetapi juga aktor non-negara khususnya terkait pelayaran. Dokumen ini menyebutkan *International Maritime Organization* (IMO) sedang melakukan usaha-usaha serius untuk menangani keamanan maritim dengan upaya pengadopsian apa yang disebut dengan *the New International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code[[29]](#footnote-29)).*

Ketiga, pada pertemuan tahun 2004, dokumen ICP tidak menyentuh sama sekali sebutan keamanan maritim. Sebutan itu baru muncul kembali pada pertemuan 2005. Satu hal yang menarik dari pertemuan tahun 2005 adalah adanya ketidakpuasan dari suatu delegasi dalam laporan yang dibuat ICP kepada Sekjen PBB karena mengaitkan *Proliferation Security Initiative* (PSI) dalam diskusi tentang keamanan maritim. Seperti yang diketahui, PSI merupakan inisiatif yang dilakukan Amerika Serikat (AS) pasca 11 September untuk menghadapi terorisme internasional[[30]](#footnote-30). Tampaknya, keberatan ini terkait dengan adanya otoritas dari PSI untuk melakukan tindakan sepihak melalui pencegatan (*interdection*) terhadap kapal-kapal yang diduga dapat digunakan oleh kelompok teroris internasional. Karena itu dalam pertemuan ini disebutkan bahwa “negara-negara harus bertindak secara ketat sesuai dengan hukum laut internasional dan menghindarkan penerapan kebijakan-kebijakan unilateral apapun yang bertentangan dengan norma-norma hukum yang ada yang berasal dari UNCLOS”.

Keempat, pada pertemuan tahun 2006, untuk pertama kali terdapat kesepakatan untuk membahas empat isu utama pada pertemuan-pertemuan ICP berikutnya. Salah satu dari empat isu itu secara tegas menyebutkan keamanan maritim. Untuk melanjutkan kesepakatan ini, pada sidang ke-62, negara-negara diminta untuk memberikan masukan tentang isu apa yang dibahas dalam konsep “keamanan dan keselamatan maritim”. Sejak pertemuan 2006 inilah kemudian pembicaraan tentang keamanan maritim mulai lebih terfokus. Namun dokumen yang dikeluarkan oleh ICP maupun laporannya kepada Sekjen PBB setelah pertemuan tahun 2006 tetap tidak mampu untuk mendefinisikan apa yang dimaksud dengan keamanan maritim itu.

Meski demikian, kiranya perlu pula digaris bawahi bahwa walau tidak terdapat definisi tentang keamanan maritim di tataran internasional, terdapat kesepakatan tentang beberapa komponen ancaman yang dianggap membahayakan “keamanan maritim” tesebut[[31]](#footnote-31).

Identifikasi yang dilakukan terhadap dokumen *The Present Addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea* (A/63/63)[[32]](#footnote-32), keamanan maritim dikaitkan dengan penanganan terhadap tiga isu ancaman yaitu: (1) tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*) (2) pembajakan dan perampokan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*) (3) lalu lintas obat terlarang dan narkrotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*).

Di samping itu terdapat pula kesepakatan bahwa skope ancaman terhadap keamanan maritim bersifat global dan karena itu membutuhkan kerjasama internasional, khususnya dari negara-negara pantai (*costal states*) dalam penanganannya. Dari tiga cakupan ini, bisa disimpulkan bahwa keamanan maritim lebih memuat konsep keamanan non-tradisional. Namun jika dilihat secara lebih jauh, muatan seperti ini tidak berarti pula bahwa peranan dari negara khususnya pelibatan sektor militer (Angkatan Laut) dalam penanganannya menjadi tidak penting.

 Sesungguhnya laporan kepada Sekjen PBB menyebutkan kebutuhan adanya penguatan kerjasama dan kordinasi yang terpadu pada semua tingkatan, baik internasional dan regional maupun pada tataran instansi pemerintah (*agency*). Dalam kaitannya dengan pelibatan *agency* yang berurusan dengan militer, laporan itu misalnya menyambut baik penyelenggaraan *Indian Ocean Naval Symposium* yang diadakan pada 15 Februari 2008 dan juga menghimbau koordinasi antara polisi, *border forces* juga instansi terkait untuk menangani ancaman transnasional. Dalam kaitannya dengan forum lainnya, laporan itu juga menyambut baik berbagai inisiatif regional lainnya yang telah diadakan baik oleh ASEAN maupun kawasan lainnya[[33]](#footnote-33).

**Keamanan Maritim: Tataran Regional Asia Tenggara**

Kawasan Laut di Asia Tenggara sangat penting, tidak hanya bagi negara-negara di kawasan tetapi juga bagi negara-negara luar kawasan. Terdapat tiga jalur laut strategis di kawasan ini, yang menghubungkan Asia Tenggara dengan kawasan di luarnya yaitu melalui Selat Malaka, Selat Sunda dan Selat Lombok. Pendekatan untuk menangani ancaman terhadap keamanan maritim di kawasan terutama telah dilakukan melalui dua mekanisme.

Dengan merujuk uraian Arif Havas Oegroseno (2005), keamanan maritim telah dipandang sebagai salah satu elemen penting dalam gagasan ASEAN *Security Community*. Dalam kerangka itu pula dapat dimengerti jika kemudian organisasi regional ini menciptakan mekanisme ASEAN *Maritime Forum*. Namun, seperti halnya dokumen ICP PBB, tidak terdapat defenisi tentang apa yang dimaksud dengan keamanan maritim. Hanya disebutkan bahwa Forum Maritim ASEAN dirancang sebagai forum untuk membahas langkah untuk memberikan respons terhadap ancaman-ancaman keamanan maritim. Ancaman keamanan maritim yang disebut itu adalah (1) pembajakan, (2) perampokan bersenjata, (3) lingkungan kelautan, (4) penangkapan ikan yang ilegal, (5) penyeludupan barang, manusia, senjata dan drug trafficking[[34]](#footnote-34). Komponen ancaman seperti ini tentu saja menjadi lebih luas daripada komponen konsep keamanan maritim yang tengah dibahas karena memasukkan komponen lingkungan kelautan dan penangkapan ikan yang ilegal[[35]](#footnote-35).

Dengan kata lain forum ini telah melakukan sekuritisasi yang lebih luas dibandingkan dengan ICP PBB. Namun, karena namanya adalah Forum, hampir dapat dipastikan pula bahwa forum ini masih akan mengalami proses yang panjang untuk dilembagakan menjadi suatu ketentuan yang mengikat. Di luar kerangka Forum Maritim ASEAN itu, pembicaraan tentang keamanan maritim juga telah diadakan melalui mekanisme kedua yaitu melalu ASEAN *Regional Forum*. Beranggotakan sekitar lebih dari 26 negara itu, concept paper ARF menekankan adanya 6 poin dalam kerjasama keamanan maritim yaitu (1) kerjasama multilateral tentang pencegahan kecelakaan kapal baik yang berlaku untuk kapal lokal maupun kapal eksternal (2) sistem pemantauan iklim dan Permukaan Laut (3) pembentukan ASEAN *Relief and Assistance Force* dan Unit Keselamatan Maritim atau Pengintaian untuk menjaga keselamatan perairan di kawasan (4) Konvensi-konvensi tentang Lingkungan Laut (pembuangan zat-zat beracun dan sumber-sumber polusi kelautan yang berasal dari daratan) (5) pengintaian maritim dan (6) menggali gagasan penelitian ilmiah bersama tentang kelautan[[36]](#footnote-36).

**Dengan kata lain, didalam dunia kemaritiman, keamanan maritim juga telah meluas tidak hanya konsep pertahanan laut terhadap ancaman militer dari negara lain tetapi juga termasuk pertahanan terhadap ancaman non militer antara lain perlindungan terhadap kelestarian alam, jalur perdagangan, pemberantasan aksi ilegal di laut, dan lain lain[[37]](#footnote-37).**

**Diplomasi Pertahanan**

Secara umum terdapat beberapa definisi dari diplomasi pertahanan. Rajeswari Pillai Rajagopalan mendefinisikan diplomasi pertahanan sebagai:

 **“*categorized under such heads as defence exchanges to include joint training with the militaries of foreign countries[[38]](#footnote-38)*.” Yang bertujuan melakukan pertukaran aktor pertahanan yang menyertakan latihan militer dengan negara-negara luar.**

Sedangkan Matsuda Yasuhiro dalam *essay* yang berjudul “*An Essay on China’s Military Diplomatic: Examination of Intentions in Foreign Strategy*” memberikan pengertian diplomasi sebagai,

**“*all diplomatic activities relating to national security and military diplomatic activities[[39]](#footnote-39).*”**

Selain itu Mayor Laut (P) Salim dalam jurnal yang berjudul “Peningkatan Kerjasama Pertahanan Indonesia di Kawasan Asia Tenggara Guna Mendukung Diplomasi Pertahanan dalam Rangka Mewujudkan Stabilitas Kawasan” memberikan pengertian diplomasi pertahanan sebagai

**tindakan untuk saling memperkuat *confidence building measure* (CBM) dan sekaligus memperkuat stabilitas kawasan[[40]](#footnote-40).**

Dari ketiga definisi di atas dapat disimpulkan bahwa

 **Diplomasi pertahanan merupakan seluruh kegiatan diplomatik yang berkaitan dengan keamanan nasional dan kegiatan militer seperti pertukaran aktor pertahanan dalam rangka melakukan pelatihan bersama dengan aktor pertahanan dari negara-negara lain yang bertujuan untuk memperkuat *confidence building measure* (CBM) dan memperkuat stabilitas kawasan.**

Upaya Indonesia dalam optimalisasi keamanan dan keselamatan pelayaran dari ancaman dan gangguan di laut bisa diimplikasikan dengan cara diplomasi pertahanan dengan penguatan dan pengamanan di sektor *maritime* yang didalamnya terdapat agenda penanganan masalah keamanan di laut seperti penindakan perompakan dan perampokan bersenjata (*piracy*) maupun ancaman *non-traditional* lainnya.

* + 1. **Hipotesis Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas serta didukung dengan menggunakan teori-teori maupun konsep-konsep sebagai kerangka berfikir dalam menganalisa, maka hipotesis penulis adalah :

**“Jika Indonesia mampu memanfaatkan diplomasi pertahanan dengan optimal pada aspek keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Singapura, maka ancaman dan gangguan di laut dapat berkurang serta stabilitas keamanan maritim dapat ditingkatkan”**

* + 1. **Operasionalisasi Variabel**

**Tabel 1. Operasionalisasi Variabel dan Indikator**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Variabel** **(Hipotesis)** | **Indikator****(Empirik)** | **Verifikasi****Analisa Data**  |
| ***Variabel Bebas:*** *Ancaman Piracy dapat berkurang dan stabilitas keamanan maritim selat malaka dapat ditingkatkan* | 1. Ancaman *piracy* menurun drastis di perairan selat malaka.
2. Pencapaian kondisi *maritime security* Selat Malaka yang stabil
3. Adanya kepentingan *littoral states* di selat malaka sehingga harus menekan tindakan *piracy.*
 | 1. penurunan angka *piracy .*

source: *Reports on Acts of Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report*1. “Keamanan Laut dan Tanggung Jawab Indonesia: Tantangan dan Kendala,” Makalah TNI-AL Yang Disampaikan Pada Lokakarya Hukum Laut Internasional, Yogyakarta, 13-15 Desember 2004.
2. Kepentingan Pertahanan Keamanan, Politik, Ekonomi, dan keamanan lingkungan maritim
 |
| ***Variabel Terikat:****Apabila Indonesia mampu memanfaatkan diplomasi pertahanan secara optimal pada aspek keamanan dan keselamatan di laut* | 1. Hak & Tanggung jawab dalam perspektif *littoral states* (Malaysia, Singapore, dan Indonesia) di Selat Malaka yang secara geografis langsung berbatasan dengan Selat Malaka
2. kerjasama di bidang keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura, 3 (tiga) Negara Pantai yang terdiri dari Indonesia, Malaysia, Singapura yang tergabung dalam wadah *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG).
 | 1. Terbentuknya Patroli terkoordinasi yang bergabung dalam payung MALSINDO *Coordinate Patrol.*

Source: Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait,” Diakses dari <http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrolmalacca-strait>1. Peningkatan kerjasama negara pantai Indonesia, Malaysia, Singapore dalam menangani ancaman di laut.

Source: [http://dephub.go.id/post/read/perkuat-kerjasama-3-negara-pantai,-indonesia-akan-jadi-tuan-rumah-pertemuan-tteg-2016#sthash.sD2mXorc.dpuf](http://dephub.go.id/post/read/perkuat-kerjasama-3-negara-pantai%2C-indonesia-akan-jadi-tuan-rumah-pertemuan-tteg-2016#sthash.sD2mXorc.dpuf) |

* + 1. **Skema Kerangka Teoritik**

Neo-Realisme (Kenneth N Waltz)

Indonesia (*State*)

Keamanan dan keselamatan Pelayaran SOMS

*Maritime Security*

Output: ancaman dan gangguan di laut akan berkurang sehingga kondisi *maritime security* dapat ditingkatkan

Diplomasi Pertahanan

* 1. **Metode Penelitian dan Tehnik Pengumpulan Data**
		1. **Tingkat Analisis (*Level Of Analysis*)**

Hingga hari ini ilmuwan Hubungan Internasional tidak memiliki kesepakatan tentang jumlah tingkat analisa di dalam Hubungan Internasional . Kenneth Waltz membaginya menjadi tiga, yaitu individu, negara dan sistem internasional. Begitu pula John Spanier menegaskan tiga tingkat analisa, yaitu tingkat system, tingkat negara-bangsa dan tingkat pembuat keputusan (individu). Pada penelitian ini penulis menggunakan *level of analysis* di tingkat negara.

* + 1. **Metode Penelitian**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif. Dalam metode deskriptif, peneliti bisa saja membandingkan fenomena-fenomena tertentu sehingga merupakan suatu studi komparatif. adakalanya peneliti mengadakan klasifikasi, serta penelitian terhadap fenomena-fenomena dengan menetapkan suatu standar atau suatu norma tertentu sehingga banyak ahli menamakan metode deskriptif ini dengan nama survei normatif (normative *survey*). Dengan metode deskriptif ini juga diselidiki kedudukan (*status*) fenomena atau faktor dan melihat hubungan antara satu faktor dengan faktor yang lain.

* + 1. **Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

* 1. **Studi Kepustakaan**, yaitu proses kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh data dengan melakukan penelusuran dan penelaahan literature yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti dengan menggali dan memahami teori – teori dan konsep – konsep dasar yang dikemukakan oleh para pakar dan referensi dari berbagai data sekunder yang bersumber dari buku – buku, artikel, dokumen dan laporan yang berupa jurnal atau hasil catatan penting lainnya tentang hal – hal yang berkaitan dengan masalah penelitian.
	2. **Lokasi dan Lamanya Penelitian**
		1. **Lokasi**

Terkait data dan informasi yang peneliti kumpulkan dalam penelitian ini, penulis melakukan penelitian di lokasi berikut:

* 1. Kementrian Pertahanan Republik Indonesia, Jalan Merdeka Barat. No. 13-14 Jakarta Barat, Indonesia.
	2. Markas Besar Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Jalan Raya Hankam Cilangkap. Cipayung, Jakarta Timur, Indonesia.
	3. Kementrian Luar Negeri Republik Indonesia, Jalan Pejambon. No. 6 Jakarta Pusat, Indonesia.
	4. Kampus I FISIP Universitas Pasundan Bandung, Jalan Lengkong Besar No. 68 Bandung, Indonesia.
	5. Centre For Strategic and International Studies (CSIS), Jalan Tanah Abang 3 No. 23-27 Jakarta Pusat, Indonesia.
		1. **Lamanya Penelitian**

Penelitian ini dilakukan selama kurang lebih 6 bulan terhitung dari Desember 2017-Mei 2017.

* 1. **Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Berisikan latar belakang penelitian, identifikasi masalah, pembahasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka penelitian, metode penlitian dan teknik pengumplan data, lokasi penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : OBYEK PENELITIAN VARIABEL BEBAS

Menguraikan Tentang data-data tentang variabel bebas atau yang biasa diistilahkan unit eksplanandum.

BAB III : OBYEK PENELITIAN VARIABEL TERIKAT

Menguraikan Tentang data-data tentang variabel terikat atau yang biasa di istilahkan unit analisis.

 BAB IV : VERIFIKASI DATA

Menguraikan dan menganalisis hasil penelitian berdasarkan fakta dan data yang diperoleh dilapangan, pembahasannya berlandaskan pada identifikasi yang telah ditentukan di Bab I.

 BAB V : PENUTUP

Menguraikan dari tujuan penelitian yang telah ditentukan di Bab I, dan menguraikan saran-saran/rekomendasi yang diberikan oleh peneliti

1. Soewarso, M.Sc, *Dasar-Dasar Pemikiran Untuk Pengembangan TNI AL Dalam Rangka*. *Implementasi Wawasan Nusantara dan Cadek*, Jakarta, Lemhannas, 1976, hlm. 5 [↑](#footnote-ref-1)
2. Departemen Pertahanan RI, *Mempertahankan Tanah Air Memasuki Abad 21*, Jakarta: Dephan

RI, 2003, hlm. 43 [↑](#footnote-ref-2)
3. Yahya A Muhaimin*,”Bambu Runcing dan Mesiu: Masalah Pembinaan Pertahanan di Indonesia”,* Tiara Wacana, Yogyakarta, 2008. Hlm 24. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ibid [↑](#footnote-ref-4)
5. Waltz, Kenneth. 1979. The Theory of International Politics. New York: McGraw-Hill. [↑](#footnote-ref-5)
6. Ibid [↑](#footnote-ref-6)
7. UN General Assembly (2008). Report of the Secretary-General On Oceans and The Law of the Sea (A/63/63/Add.1), New York, United Nations [↑](#footnote-ref-7)
8. *Lex Administratum*, Vol.I/No.1/Jan-Mrt/2013, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran [↑](#footnote-ref-8)
9. *Terrosim in Southeast Asia: The Threat and Response* dalam *Report of an International*

*Conference Organised by The Institute of Defence and Strategic Studies and Office of the*

*Coordinator for Counterterrorism US Departement of State Washington D.C.*, [↑](#footnote-ref-9)
10. *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action* dalam

*Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper*. Bateman, Sam. [↑](#footnote-ref-10)
11. *The Security of Regional Sea Lanes* dalam *The Institute of Defence and Strategic Studies*

*No. 81*. *Singapore*. [↑](#footnote-ref-11)
12. S.Y.Pailah, *Tantangan dan perubahan maritime; konflik perbatasan di wilayah perairan negara kesatuan Republic Indonesia jilid I*, Manado; Klub Studi Perbatasan, 2007, hlm.3 [↑](#footnote-ref-12)
13. Edhi Nuswantoro, “*Pengelolaan keamanan Selat Malaka*,” keynote speech pada

workshop : pertemuan kelompok ahli tentang kebijakan terpadu pengelolaan keamanan Selat

Malaka, Badan Pengkajian Dan Pengembangan Kebijakan Kementrian Luar negeri, Medan, 19-20

juli 2005, hlm. 1. [↑](#footnote-ref-13)
14. Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika*

*Global,* Bandung: Penerbit PT Alumni, 2003, hlm. 349 [↑](#footnote-ref-14)
15. ReCAAP. 2015. *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*. hlm. 10 [↑](#footnote-ref-15)
16. Lihat UU RI No. 34 Tahun 2004, Bab IV, pasal 9 tentang Tentara Nasional Indonesia. [↑](#footnote-ref-16)
17. Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, London, Croom Helm, Ltd, 1977, hal. 15. [↑](#footnote-ref-17)
18. [http://dephub.go.id/welcome/readPost/dirjen-hubla-pimpin-delegasi-indonesia-pada-pertemuan--8th-co-operation-forum-(cf),-40th--tripartite-technical-expert-group-(tteg)-and-8th--project-coordination-committee-(pcc)-di-singapura#sthash.tcFBpdOM.dpuf](http://dephub.go.id/welcome/readPost/dirjen-hubla-pimpin-delegasi-indonesia-pada-pertemuan--8th-co-operation-forum-%28cf%29%2C-40th--tripartite-technical-expert-group-%28tteg%29-and-8th--project-coordination-committee-%28pcc%29-di-singapura#sthash.tcFBpdOM.dpuf) diakses pada 8 Desember 2016 pukul 23.15 WIB. [↑](#footnote-ref-18)
19. ReCAAP. 2015. *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*. hlm. 10 [↑](#footnote-ref-19)
20. Kenneth Waltz dalam buku Jackson, R. & G. Sorensen. 1999. Introduction to

International Relations, Oxford University Press, hal 68. [↑](#footnote-ref-20)
21. Baldwin, David A., 1993. Neorealism and Neoliberalism: The Contemporary Debate.

New York : Columbia University Press, pp. 1-142. [↑](#footnote-ref-21)
22. Waltz, Kenneth. 1979. The Theory of International Politics. New York: McGraw-Hill. [↑](#footnote-ref-22)
23. Toft, Peter. "John J. Mearsheimer: an Offensive Realist Between Geopolitics and Power." International Relations and Development 8 (2005): 403 [↑](#footnote-ref-23)
24. Ibid [↑](#footnote-ref-24)
25. Makmur Keliat, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Volume 13, Nomor 1, Juli 2009 (111-129) ISSN 1410-4946, Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia [↑](#footnote-ref-25)
26. UN General Assembly (2008). Report of the Secretary-General On Oceans

and The Law of the Sea (A/63/63/Add.1), New York, United Nations [↑](#footnote-ref-26)
27. Buzan, Barry. Waever, Ole and de Wilde, Jaap (1998). Security: a new framework for analysis. Lynne Rienner Publisher, Colorado [↑](#footnote-ref-27)
28. Till, Geoffrey (2004). Seapower: A Guide for the Twenty-First Century. London: Frank Cass [↑](#footnote-ref-28)
29. De Yturriaga, José Antonio (1997). The International Regime of Fisheries:

from UNCLOS 1982 to the Presential Sea. Kluwer Law International, Netherland [↑](#footnote-ref-29)
30. UN General Assembly (2004), Report on the work of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process (fifty-ninth session), New York, United Nations [↑](#footnote-ref-30)
31. UN General Assembly (2006), Report on the work of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process (sixty-first session), New York, United Nations [↑](#footnote-ref-31)
32. UN General Assembly (2008). Report of the Secretary-General On Oceans and The Law of the Sea (A/63/63/Add.1), New York, United Nations [↑](#footnote-ref-32)
33. UN General Assembly (2008), Report on the work of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process (sixty-third session), New York, United Nations [↑](#footnote-ref-33)
34. ASEAN Secretariat (2007). ASEAN Regional Forum Document Series

1994-2006 [↑](#footnote-ref-34)
35. ibid [↑](#footnote-ref-35)
36. ASEAN Secretariat, (2007). ASEAN and ARF Maritime Security Dialogue

and Cooperation [↑](#footnote-ref-36)
37. “Keamanan Laut dan Tanggung Jawab Indonesia: Tantangan dan Kendala,” *Makalah TNI-AL*

*Yang Disampaikan Pada Lokakarya Hukum Laut Internasional,* Yogyakarta, 13-15 Desember

2004. [↑](#footnote-ref-37)
38. Rajeswari Pillai Rajagopalan, (2008), “ Military Diplomacy: The Need for India to Effectively Use In Its Conduct of Diplomacy”, hal. 1. [↑](#footnote-ref-38)
39. Matsuda Yasuhiro, (2006), “An Essay on China’s Military Diplomatic: Examination of Intentions in Foreign Strategy”, hal. 3. [↑](#footnote-ref-39)
40. Mayor Laut (P) Salim, (2012), “Peningkatan Kerjasama Pertahanan Indonesia di Kawasan Asia Tenggara Guna Mendukung Diplomasi Pertahanan dalam Rangka Mewujudkan Stabilitas Kawasan”, hal. 2. [↑](#footnote-ref-40)