**BAB II**

***PIRACY ON MALACCA STRAIT***

* 1. **Potensi Laut di Selat Malaka**

Keanekaragaman struktur geologi dan tektonik menyebabkan wilayah perairan Selat Malaka mempunyai potensi sumber alam yang sangat besar, terutama potensi sumber daya mineral dan sumber daya energi (minyak dan gas bumi). Potensi minyak dan gas bumi dapat diindikasikan dengan terdapatnya beberapa cekungan minyak dan gas bumi seperti cekungan Sumatra Tengah dan cekungan Sumatra Utara.[[1]](#footnote-1)

Penyebaran ikan demersal seperti petek, kuniran, bawal hitam, bawal putih, layur, tigawaja, beloso, kurisi, kurau dan swanggi dapat mencapai perairan di luar 4 mil dari pantai pada kedalaman antara 20-50m, misalnya di perairan sekitar Pulau Berhala, Pulau Pandan, Panipahan dan perairan Aceh Timur. Ikan demersal yang habitatnya terdapat di perairan relatif dalam, seperti jenis gerot-gerot, kakap merah, kerapu dan lencam terutama terdapat di Selat Malaka bagian utara yang langsung berbatasan dengan Laut Andaman. Daerah penangkapan ikan dengan armada pukat ikan (PI) berbasis di Belawan umumnya terdapat di perairan Padang Cermin, Tanjungbalai Asahan, Panipahan, sekitar Pulau Berhala dan Pulau Jemur. Daerah penangkapan ikan dengan pukat apung (*longbag set net*/ LBSN) yang berbasis di Tanjungbalai Asahan adalah di perairan Pulau Berhala, P. Salamon, Panipahan, P.Jemur, Tanjung Api dan Tanjung Bagan. Daerah ini mempunyai kedalaman antara 30–50m. Daerah penangkapan ikan demersal dengan alat tangkap lampara dasar dan trammel net dengan armada antara 10-20 GT umumnya terdapat di pantai timur Langsa, Lhokseumawe dan Pidie.[[2]](#footnote-2)

Ikan karang adalah jenis ikan yang mempunyai habitat atau berasosiasi dengan karang atau terumbu karang. Daerah penyebaran karang di WPP-RI 571 tidak begitu luas, mengingat sebagian besar dari pantainya dipengaruhi oleh massa air tawar dari sungai besar dan kecil yang bermuara ke Selat Malaka. Daerah penyebaran terumbu karang terutama terdapat di perairan sekitar Pulau Berhala, Pulau Jemur dan Pulau Batu Mandi di perairan Bagansiapi-api serta perairan Lhok Kareung di Aceh Besar dan Pulau Weh yang langsung berbatasan dengan Laut Andaman dan Samudera Hindia.

Berdasarkan Statistik Perikanan Tangkap menurut WPP (DJPT, 2012), produksi ikan demersal di WPP-RI 571 pada tahun 2011 yang paling tinggi adalah jenis bawal putih (13.150 ton), diikuti oleh ikan gulamah (tigawaja) sebesar 12.404 ton, biji nangka (9.549 ton), manyung (7.841 ton), ikan lidah (6.483 ton), ikan kuro (6.475 ton) dan jenis ikan lainnya kurang dari 6.500 ton.

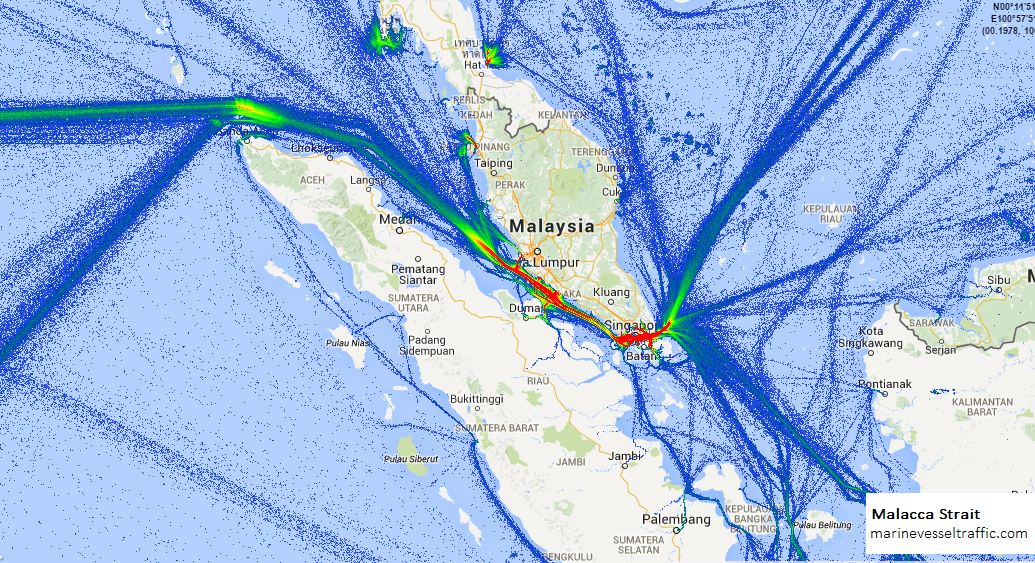
Komposisi jenis udang di WPP-RI 571 Selat Malaka dan Laut Andaman pada tahun 2011 didominasi oleh kelompok jenis udang putih/udang jerbung (Penaeus merguiensis, P. indicus) sebesar 47,3% dari total produksi udang penaeid yang besarnya 35.130 ton, diikuti oleh kelompok udang lain-lain (Metapenaeopsis spp.) 27,2%, udang dogol (Metapenaeus spp.) 13,6%, udang windu (P. monodon, P. japonicus, P. semisulcatus) 11,3% dan udang krosok (Parapenaeopsis spp.) 0,7%[[3]](#footnote-3).

Sebagai tambahan di bidang perikanan, terumbu karang memberikan banyak nilai jasa lainnya yang luar biasa. Keindahannya menarik jutaan wisatawan dari seluruh dunia setiap tahunnya. Karang sendiri mempunyai nilai yang belum dapat diungkapkan sebagai bahan biokimia untuk farmasi dan produk-produk lainnya. Terumbu karang juga mendukung pertumbuhan mangrove dan lamun, menyediakan habitat tempat berlindung yang sangat penting untuk keragaman jenis biota laut dan mencegah terjadinya erosi pantai. Terumbu karang di Selat Malaka saja mempunyai nilai ekonomi sebesar 563 juta dolar AS dari pariwisata, perlindungan garis pantai, sumberdaya perikanan, dan potensi penelitiannya.[[4]](#footnote-4)

* + 1. **Posisi Strategis Selat Salaka**

Selat Malaka adalah jalur laut terpendek yang bisa menghubungkan antara dua samudera penting di dunia yaitu Samudera India dan Samudera Pasifik di era perdagangan Trans-Pasifik. Maka tidaklah mengherankan jika Robert D. Kaplan menyebut Selat Malaka ini sebagai *the heart of Maritime* Asia yang merupakan *choke point* paling vital dalam perdagangan dunia saat ini, dimana Selat ini telah mempertemukan Samudera India dan Pasifik Barat.[[5]](#footnote-5) Lokasi regionalnya merupakan jalur persimpangan (*crossroad*) antara konsentrasi industri, teknologi dan militer di Asia Timur laut, sub benua India dan sumber minyak di Timur Tengah, Australia dan Pasifik Tenggara.

Gambar 1: Peta Jalur Perdagangan Selat Malaka.



(Gambar 1: Peta Jalur Perdagangan Selat Malaka[[6]](#footnote-6).)

Rute perdagangan dari samudera India menuju samudera Pasifik akan menjadikan Selat Malaka sebagai rute tercepat di antara dua samudera ini. Sebagai ilustrasi, bila ada enam kapal tanker konvensional berlayar pulang – pergi dari Jepang ke Teluk Persia, tidak boleh melalui Selat Malaka dan perairan Indonesia, maka memutar lewat Australia akan menambah jarak 5.800 mil laut, menunda kedatangan kapal-kapal tersebut selama 16 hari, dan menambah biaya tambahan bahan bakar sebesar 2,9 juta US dollar.[[7]](#footnote-7) Maka harus diakui selain rute terpendek, Selat Malaka juga menyediakan biaya paling murah dalam dunia transportasi maritim.

Dari Samudera India yang luas, puluhan kapal-kapal supertanker raksasa dari sumur-sumur minyak di Teluk Persia akan melalui pos-pos pengintaian dan instalasi jaringan di Selat Malaka yang sebagian besar sedang dalam pembangunan yang mengelilingi Selat Malaka yang lebarnya enam mil. Menuju Pusan, Yokohama, dan semakin banyak ke Shanghai; di kawasan Samudera Pasifik Barat; dengan muatan lebih dari lima belas juta barel tiap hari (hampir 20% konsumsi dunia). Ketika kapal–kapal super tanker raksasa mengarahkan pelayarannya ke Timur, alternatif tercepat adalah melalui Selat Malaka.[[8]](#footnote-8) Berdasarkan data dari *Energy Information Administration* (EIA), pada tahun 2008 diperkirakan sekitar 18 juta barrel minyak mentah per hari melintasi Selat Malaka menuju Asia Timur Laut.[[9]](#footnote-9) Total pengiriman minyak yang melintasi Selat ini tiga kali lebih besar dari Terusan Suez dan lima belas kali lebih besar dari Terusan Panama.[[10]](#footnote-10)

* + 1. **Selat Malaka sebagai SLOC & SLOT**

Selat Malaka tidak diragukan lagi merupakan jalur maritim yang paling penting di kawasan Asia. Sejarah mengatakan bahwa Selat malaka diperkirakan sudah dikenal oleh dunia internasional sejak abad kelima masehi dan menjadi koridor antara Samudera Hindia dan pantai tenggara Pulau Sumatera.[[11]](#footnote-11) Selanjutnya pada abad-abad berikutnya Selat Malaka dipergunakan bersama-sama dengan Selat Singapura dan menjadi jalur penghubung langsung antar samudera dari dan menuju Laut Cina Selatan.[[12]](#footnote-12)

Terdapat dua contoh yang cukup untuk menyoroti betapa pentingnya Selat Malaka dalam kegiatan *international shipping* (pengangkutan barang melalui laut), pertama penyaluran minyak yang diangkut oleh kapal melaui selat ini tiga kali lebih banyak daripada Terusan Suez bahkan lima belas kali lebih banyak daripada yang melalui Terusan Panama. Kedua, dua pertiga dari berton-ton minyak yang melewati selat ini terdiri dari minyak mentah dari Teluk Persia tujuan Jepang, Korea Selatan, dan Cina. Lebih dari setengah perdagangan minyak dunia melewati selat ini.[[13]](#footnote-13)

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 72% kapal-kapal tanker yang melintas dari Samudera Hindia ke Pasifik.[[14]](#footnote-14)

Selat Malaka yang masuk ke dalam jalur SLOC dan SLOT yang sangat berperan penting bagi Dunia. Ini merupakan hal yang menjadi tugas negara negara pantai Selat Malaka seperti Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk menjaga keamanan di selat tersebut. Karena Selat Malaka yang menjadi jalur SLOT yang merupakan jalur perdagangan Internasional di mana dunia sangat tergantung pada keamanan selat tersebut.

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.[[15]](#footnote-15)

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 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.[[16]](#footnote-16)

* + 1. **Kepentingan Negara- Negara yang Berbatasan Langsung dengan Selat Malaka**

Malaysia memiliki sisi perekonomian yang cukup baik. Hal ini didorong oleh letaknya yang strategis di tengah-tengah rute jalur perdagangan energi. Rute tersebut terletak di sepanjang pantai barat Malaysia, yakni sepanjang Selat Malaka, selat dengan rute penting yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.[[17]](#footnote-17) Bagi Malaysia, Selat Malaka berperan penting bagi pertumbuhan ekonomi negaranya.[[18]](#footnote-18) Malaysia memiliki kepentingan sosio ekonomi atas Selat Malaka baik dari aktivitas dagang, nelayan, pelabuhan bagi kontainer-kontainer, dan letaknya yang strategis dengan aktivitas pusat financial Malaysia. Disamping itu, banyak tempat peristirahatan dan tempat wisata Malaysia berada di sepanjang selat, yang memberi kontribusi pendapatan cukup signifikan bagi pariwisata Malaysia. Terlebih lagi, Malaysia memiliki independent *power plant* disepanjang selat yang bergantung pada kekuatan air laut. Selat Malaka menjadi sumber penghidupan dan sumber pencaharian banyak penduduk Malaysia.

Disisi lain, Singapura merupakan negara yang diuntungkan secara ekonomi oleh lalu lintas pelayaran internasional yang melalui Selat Malaka. Meskipun bagian Singapura atas Selat Malaka jauh lebih sedikit, namun pelabuhan Singapura merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di dunia dan telah lama memperoleh nama di dunia pelayaran internasional. Bagi Singapura, Selat adalah garis penghidupan mereka untuk berdagang, suplai makanan, kebutuhan lainnya. Selat Malaka hampir mengelilingi sebagian besar negara ini, dan Singapura benar-benar berada pada wilayah Selat Malaka.[[19]](#footnote-19) Singapura bukan hanya sekedar negara pantai di Selat Malaka, melainkan sebagai negara pengguna Selat. Singapura memanfaatkan Selat Malaka secara optimal dan salah satu aktivitas perekonomiannya diperoleh dari Selat. Posisi Singapura di bagian selatan akhir dari Selat Malaka menjadikan negara kecil ini sebagai lokasi terbaik pusat transit dari seluruh penjuru.[[20]](#footnote-20)

Bagi Singapura ancaman terorisme dianggap sebagai kemungkinan yang sulit diprediksi terjadi namun akan berakibat fatal (*low probability and high impact scenario*) karena akan mempengaruhi sektor ekonomi Singapura, dengan tersendatnya lalu lintas kapal. Oleh karena itu isu fundamental bagi Singapura adalah keselamatan transportasi di Selat Malaka.

Bagi Indonesia, laut adalah medium transportasi, medium kesejahteraan, dan medium pertahanan. Wilayah Indonesia yang sebagian besar adalah perairan dengan 17.000 pulau serta luas laut yang mencapai 5 juta km persegi ditambah 3 juta km persegi ZEE yang menyatukan Indonesia sebagai sebuah Negara, sehingga hal-hal yang berkaitan dengan maritime menjadi hal yang hakiki.[[21]](#footnote-21) kepentingan Indonesia di Selat Malaka dalam dua aspek yaitu: kepentingan kedaulatan dipandang dari aspek legalitas dan kepentingan pertahanan dan keamanan. Indonesia sejak awal telah memproklamasikan diri secara unilateral sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) melalui deklarasi Juanda, 13 Desember 1957,[[22]](#footnote-22) dilanjutkan dengan diberlakukannya Undang-undang No.4 Prp tahun 1960 tentang Perairan Indonesia yang mengatur lebar laut wilayah Indonesia dijadikan 12 mil laut. Konsekuensi dari ketetapan tersebut adalah perubahan status beberapa bagian perairan yang dahulunya laut bebas menjadi perairan wilayah suatu negara, termasuk wilayah perairan Selat Malaka.

Kerjasama keamanan Selat Malaka tidak lepas dari adanya kepentingan politik yang ingin dicapai oleh Indonesia. Kepentingan tersebut menyangkut tentang pengaruh yang besar di Selat Malaka. Selat Malaka sebagai jalur pelayaran yang sangat penting bagi dunia dan menjadi pilihan jalur utama banyak negara menjadikan banyaknya benturan kepentingan di Selat Malaka. Sehingga perlu adanya kerjasama untuk mengatasi benturan kepentingan di Selat Malaka.[[23]](#footnote-23)

Indonesia menolak adanya campur tangan militer asing melakukan pengamanan di Selat Malaka. Dikarenakan akan membahayakan stabilitas keamanan Indonesia. Namun dengan angka perompakan dan angka kecelakaan di Selat Malaka menyebabkan adanya kekhawatiran bagi negara pengguna Selat Malaka, dan mereka ingin keamanan pelayaran di Selat Malaka terjamin. Hal ini menyebabkan desakan yang begitu besar bagi Indonesia untuk membuka kerjasama operasi militer di Selat Malaka. Karena adanya desakan tersebut, Indonesia menggunakan strategi dengan cara bekerjasama dengan Malaysia dan Singapura.

* 1. **Konsep Ancaman *Piracy* di selat Malaka dalam Perspektif Keamanan Non- Tradisional**

Konsep keamanan yang dikemukakan oleh Barry Buzan merupakan pandangan awal dari pokok permasalahan yang dikemukakan khususnya ancaman *piracy* di perairan Selat Malaka. Menurut Barry Buzan, keamanan merupakan suatu konsep yang *relative* sifatnya, namun dalam pengertian yang lebih luas, keamanan dapat diartikan sebagai kemerdekaan atas suatu ancaman tertentu, dan kemampuan negara dan masyarakat untuk mempertahankan identitas kemerdekaan dan integritas fungsional mereka terhadap kekuatan-kekuatan tertentu yang dianggap ancaman. Dasar utama dari keamanan adalah *survive*, yang dapat mencangkup tradisi dan mengganggu eksistensi suatu negara.[[24]](#footnote-24)

Pengertian lain dari keamanan menurut Barry Buzan adalah keamanan sebagai suatu gagasan yang lebih luas dibandingkan dengan kekuasaan, yang mempunyai bentuk atau pola yang lebih bermanfaat di dalam melakukan kerjasama.[[25]](#footnote-25) *Piracy* yang selama ini terjadi di Selat malaka dapat diklasifikasikan ke dalam ancaman karena mengandung unsur kekerasan dan melanggar hukum baik nasional, regional, dan Internasional. Kerugian yang di timbulkannya juga menjadi sebuah pandangan bahwa tindakan *piracy* adalah sebuah ancaman nyata yang harus ditekan seminimal mungkin.

* + 1. **Konsep *Piracy***

Aksi kejahatan seperti *piracy* di selat Malaka merupakan sebuah sejarah panjang yang tak terselesaikan bagi para pemilik kapal dan pelaut yang melintasi selat Malaka, jalur laut sepanjang 900 mil di Asia Tenggara ini. Perompakan merupakan ancaman yang telah lama menjadi momok di lautan. Bahkan dapat dikatakan sebagi suatu “profesi” tertua di dunia. Kejadian kejadian yang berhubungan dengan permasalahan perompakan di Asia tenggara sebenarnya telah ada sejak 2500 tahun yang lalu, namun mulai menjadi perhatian selama dekade terakhir abad 20 dan pada tahun tahun awal pada era *millennium*. Hal ini semakin di perparah dengan berbagai konflik politik dan sosial yang terjadi di kawasan ini.[[26]](#footnote-26) Pada kawasan dimana kemanan maritim menjadi kepentingan keamanan regional, perompakan yang terjadi di selat Malaka merupakan sebuah ancaman yang berkembang sejalan dengan maraknya kejahatan transnasional yang juga menjadi fokus perhatian dalam hubungan multilateral dan internasional.

Eric Frecon menggambarkan bahwa kejadian pembajakan dan perompakan bersenjata sepanjang selat Malaka merupakan cerminan dari lingkungan sekitarnya yakni wilayah Kepulauan Riau, Palembang maupun Aceh. Dalam studi Frecon, diceritakan bahwa setiap kapal yang lewat di selat Malaka selalu akan menutup dinding atau jendela kapal, memadamkan lampu kemudian mengemudikan kapal dengan kecepatan tinggi. Hal ini dilakukan untuk menghindari serangan para perompak yang bisa saja datang menggunakan sampan atau perahu kecil dan melakukan pembajakan kapal. Asumsi-asumsi ini telah menggambarkan betapa besarnya ancaman di selat Malaka.[[27]](#footnote-27)

Ada dua alasan mengapa kemudian perompakan menjadi *trending issue* di kawasan Asia Tenggara. Pertama, terjadinya krisis finansial Asia yang memberikan dampak yang keras terhadap kawasan Asia Tenggara dipercaya menjadi pemicu sehingga banyak masyarakat yang tinggal di area sekitar selat Malaka yang kemudian menjadi perompak untuk memenuhi kebutuhan ekonomi mereka. Keterpurukan ekonomi juga menyebabkan ketidakstabilan politik yang membuat orang lebih mudah menggunakan hal hal illegal sebagai sarana untuk mendapatkan tambahan penghasilan. Kedua, pada akhir tahun 1990-an terjadi serangan pada kapal tanker dalam jumlah besar yaitu pada kapal Tenyu Thailand dan Petro Ranger milik Singapura di lepas pantai Malaysia, dan Atlanta milik Indonesia di selat Riau.[[28]](#footnote-28)

*High Seas Convention* 1958[[29]](#footnote-29) pada Pasal 15 menyebutkan mengenai pengertian dari *piracy*. Pasal tersebut berbunyi:

*Piracy consists of any of the following acts:*

*1.* *Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:*

*(a) On board such ship or aircraft;*

*(b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*

*2. Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;*

*3. Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph 1 or sub-paragraph 2 of this Article.*

Pengertian *piracy* yang ada pada High Seas Convention 1958 mensyaratkan bahwa tindakan dapat dikatakan *piracy* apabila kejahatan di lakukan terhadap kapal atau pesawat, orang atau barang atas tujuan kepentingan pribadi dan terjadi di laut lepas dan di luar yurisdiksi suatu negara.

UNCLOS 1982 menjadi salah satu instrumen hukum internasional yang sangat penting dalam bidang hukum laut. UNCLOS menjadi penting karena terciptanya keseragaman pengaturan mengenai hukum laut di semua negara di dunia. UNCLOS tidak hanya memperkenalkan rezim laut baru seperti zona ekonomi eksklusif dan juga rezim *archipelagic waters* (perairan kepulauan) tetapi juga menjadi salah satu instrumen hukum internasional yang memberikan pengaturan mengenai *piracy* yang terjdi di laut.

Definisi yang tertuang dalam pasal 101 UNCLOS dan peraturan lain yang berkaitan dengan *piracy* di laut lepas pada dasarnya sama dengan yang ada di Geneva Convention on the High Seas 1958.[[30]](#footnote-30) UNCLOS menyatakan bahwa *piracy* terjadi hanya di luar laut teritorial dari negara pantai. *Piracy* secara umum dapat diartikan sebagai segala tindakan kejahatan yang terjadi di laut. UNCLOS dalam Pasal 101 memberikan definisi tersendiri mengenai piracy. Pasal 101 UNCLOS menyebutkan:

*Piracy consists of any of the violence acts:*

*(a) Any illegal acts of violence or detention,or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passangers of a private ship or a private aircraft, and directed:*

*(i) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*

*(ii) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*

*(b) Any act of voluntary participation in thr operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;*

*(c) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).[[31]](#footnote-31)*

Definisi yang tertuang dalam Pasal 101 UNCLOS terdiri dari empat elemen:[[32]](#footnote-32)

1. Tindakan kejahatan yang melibatkan kekerasan, penahanan, dan perbuatan pembinasaan;

2. Dilakukan untuk kepentingan pribadi;

3. Melibatkan dua kapal (pesawat); dan

4. Terjadi di laut lepas.

Namun demikian, terdapat suatu batasan terkait definisi mengenai *piracy* yang diatur oleh UNCLOS. Definisi yang terdapat dalam UNCLOS lebih sempit karena definisi tersebut hanya dapat diterapkan terhadap kegiatan pembajakan yang terjadi di laut lepas dan hanya dapat dilakukan oleh satu kapal terhadap kapal lainnya.[[33]](#footnote-33) Selanjutnya bentuk kekerasan yang dilakukan di laut teritorial tanpa keterlibatan dari dua kapal seperti contohnya kekerasan mengambil kendali sebuah kapal yang dilakukan oleh awak kapal atau penumpang, bahkan apabila tindakan tersebut terdiri dari aksi menahan orang untuk meminta uang tebusan tidak dikategorikan sebagai *piracy* sebagaimana diatur oleh UNCLOS.[[34]](#footnote-34) Selain pengertian Pasal 101 UNCLOS suatu kapal perang, kapal atau pesawat udara pemerintah yang awak kapalnya telah memberontak dan telah mengambil alih pengendalian atas kapal atau pesawat udara dapat disamakan dengan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh suatu kapal atau pesawat udara perompak.[[35]](#footnote-35) Akibatnya kapal perang pemerintah yang awak kapalnya telah melakukan pemberontakan maka tindakan-tindakannya tersebut dikategorikan sebagai *piracy.*

Sudah menjadi kenyataan bahwa rezim *anti piracy* yang terdapat pada UNCLOS tidak mencakup pada kegiatan pembajakan yang terjadi di laut teritorial, perairan pedalaman atau perairan kepulauan dari suatu negara. Kesulitan muncul ketika kebanyakan penyerangan terhadap kapal terjadi pada batas dua belas mil dari laut teritorial atau perairan kepulauan dari suatu negara kepuluan dan bukan di laut lepas. Dengan demikian, lazimnya insiden tersebut secara hukum tidak dianggap sebagai *piracy*, akan tetapi insiden ini dikategorikan sebagai *armed robbery*.[[36]](#footnote-36) Mengatasi masalah tersebut IMB mengadopsi definisi yang lebih luas mengenai *piracy*, yaitu:

*“Piracy is an act of boarding any vessel with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act.”*

Definisi IMB yang luas mengenai *piracy* mencakup pada kejahatan mulai dari pencurian di pelabuhan sampai pembajakan. Lebih lanjut definisi yang luas ini dapat menyebabkan peningkatan jumlah insiden *piracy* yang terjadi.[[37]](#footnote-37)

IMB juga mengklasifikasikan tipe-tipe *pirate* zaman modern, Menurut Peter Chalk, IMB menggolongkan pembajakan di zaman modern dapat dibagi menjadi tiga katagori:[[38]](#footnote-38)

1. *Low level armed robbery* (pembajakan bersenjata tingkat rendah) Kegiatan kelompok pembajak ini berupa pencurian di pelabuhan dan dermaga aksi bajak laut seperti ini biasa terjadi di pelabuhanpelabuhan kecil. Sebab, pengawasan oleh petugas terhadap keamanan pelabuhan kurang. Kebanyakan kasus kebanyakan bajak laut tipe ini terjadi di Indonesia. Chalk mencontohkan 16 dari 17 kasus bajak laut di perairan Jakarta merupakan pembajak model ini, yaitu serangan terjadi saat kapal sedang berlabuh atau saat kapal tersebut sedang menuju ke luar perairan tersebut.[[39]](#footnote-39) IMB menyebutkan bahwa serangan bajak laut ini adalah serangan yang bersifat oportunis yang dilakukan oleh sekelompok kecil orang yang bersenjata pisau dengan menggunakan kapal kecil yang berkecepatan tinggi. Sasaran perompakan biasanya uang tunai dan barang-barang berharga. Kerugian yang mereka timbulkan sekitar 5.000 sampai 15.000 dolar AS.[[40]](#footnote-40) Bajak laut ini juga bisa disebut pembajakan kecil-kecilan yang hanya membajak awak kapal kemudian melarikan diri. Biasanya terjadi ketika kapal yang menjadi sasaran sedang lego jangkar atau sedang berlabuh di pelabuhan.
2. *Medium level armed assault robbery* (penyerangan pembajakan bersenjata tingkat menengah) Tipe ini merupakan bajak laut yang umumnya terjadi di perairan Asia Tenggara, yaitu pembajakan di laut lepas atau laut territorial. Bila berlangsung di selat yang sempit seperti selat malaka, bajak laut seperti ini sangat mengganggu sistem pelayaran. Sebab ada kemungkinan kapal yang dibajak akan lepas kendali, terutama saat awak kapalnya diikat, dikurung atau mungkin dibunuh. Biasanya bajak laut seperti ini beroperasi secara terorganisir dan tidak jarang beroperasi dari semacam kapal induk. Serangan bajak laut ini seringkali membahayakan nyawa awak kapal.[[41]](#footnote-41)
3. *Major criminal hijack* (kejahatan bajak laut tingkat tinggi) Tipe bajak laut ini juga dikenal sebagai fenomena “kapal siluman” atau “*phantom ship*”. Kegiatan bajak laut ini memiliki modal yang sangat besar dan jauh lebih terorganisir dengan melibatkan organisasi kejahatan internasional yang mengerahkan sekelompok orang yang telah terlatih untuk menggunakan senjata api. Tindakan bajak laut ini mengikuti pola sendiri.[[42]](#footnote-42) Pertama, kapal dikuasai kemudian muatannya diturunkan kemudian kapal tersebut dicat ulang dan didaftarkan dengan nama lain dan juga disertai dokumen-dokumen palsu untuk melakukan pelayaran lagi. Muatan kemudian dijual kembali di tempat lain dengan pembeli yang telah diatur sebelumnya. Kerugian material yang ditimbulkan oleh bajak laut jenis ini lebih besar dari dua tipe sebelumnya, sebab, kapal dan muatannya lenyap sekaligus, serta ancaman kehilangan nyawa bagi awak kapal dan penumpangnya lebih besar.

Pada awalnya perairan Asia Tenggara paling rawan terhadap bajak laut *tipe low level armed robbery* dan *Medium level armed assault robbery.* Dua jenis bajak laut ini termasuk katagori yang sering terjadi di kawasan Asia Tenggara. Sasaran utama yang diincar oleh bajak laut ini adalah kapal barang dan kapal tanker yang berukuran kecil atau sedang. Kapal tanker berisikan bahan bakar menjadi sasaran yang digemari bajak laut sebab bahan bakar mudah dijual.

* + 1. **Faktor Pendorong Munculnya Praktik *Piracy* di Selat Malaka**

Ada beberapa faktor yang berpengaruh terhadap kasus *piracy* di suatu komunitas terdiri dari faktor geografis, faktor sosial ekonomi, dan faktor politik.

1. **Faktor Geografis**

Perairan Asia Tenggara merupakan struktur kelautan yang paling rumit di dunia. Hampir semua tipe topografis terdapat pada perairan ini. Seperti landas kontenen yang dangkal, laut dalam, lereng benua, palung dan pulau karang. Pulau ini mencapai 8.940.000 kilometer persegi, atau 2,5 persen dari lautan di dunia, meliputi Selat Malaka, Selat Singapura, dan Selat Philip, Laut Cina Selatan, Laut Jawa, Laut Flores, Laut Banda, Laut Arafuru, Laut Timor, Laut Sulawesi, Laut Sulu, dan Laut Pilipina. Dan secara umumnya Selat Malaka mempunyai alur yang sangan sempit. Dan juga merupakan jalan pintas bagi kapal-kapal untuk mempercepat waktu tempuh dan tidak harus melewati jalur memutar.[[43]](#footnote-43) Sehingga tercatat bahwa bahwa perairan Asia Tenggara merupakan perairan yang cukup sibuk.

Perairan Asia Tenggara yang cukup luas dan beragam itu, namun terdapat perairan yang paling sibuk di dalamnya, adalah perairan di sebelah barat, yaitu Selat Malaka, Selat Philips, Laut Cina Selatan, dan laut Jawa. Selat Malaka dan Selat Philips sebenarnya bukan merupakan jalur yang ideal bagi lalu lintas kapal dan tanker secara topografis.[[44]](#footnote-44) Sebab, kedua selat lebarnya beragam dari 126 mil sampai 24 mil saja. Selain itu selat-selat ini juga memiliki beberapa titik yang sangat dangkal. Survey yang dilakukan pada tahun 1969 di Selat Malaka menunjukan ada 21 titik dangkal sepanjang selat.[[45]](#footnote-45)

Kapal dan tanker yang melewati Selat Malaka terpaksa memperlambat laju sampai dengan kecepatan 10 knot. Pada saat ini lah kapal-pakal dan tanker rawan terhadap para bajak laut. Lambatnya kapal memudahkan perahu atau kapal bajak laut mengejar dan menghampiri korbannya. Apa lagi kebanyakan bajak laut menggunakan *speed boat* untuk menjalankan operasinya.[[46]](#footnote-46)

Selain itu bajak laut juga diuntungkan oleh adanya pulau-pulau yang tersebar di perairan Asia Tenggara, mereka menggunakan pulau-pulau tersebut untuk bersembunyi. Baik sebelum mereka berangkat maupun sesudah melakukan pembajakan. Keadaan geografis seperti ini menyulitkan patroli untuk mencari keberadaan mereka.

1. **Faktor Ekonomi**

Negara-negara pendiri ASEAN, kecuali Filipina sempat menikmati pertumbuhan yang bagus pada dekade 70-an dan 80-an. Pada tahun 1991-1996, pertumbuhan perekonomian Asia Tenggara sangat pesat, yang kemudian memunculkan julukan, “keajaiban ekonomi Asia" moderenisasi dan pembangunan yang dilakukan oleh negara-negara Asia Tenggara juga memiliki potensi untuk menimbulkan sejumlah tindak kejahatan atau kriminalitas. Vagg berpendapat bahwa pembangunan di negara-negara berkembang menyimpan kerawanan yang terkait dengan masalah kriminalitas. Pembangunan yang berlangsung merupakan periode transisis dari masyarakat tradisional menjadi masyarakat modern.[[47]](#footnote-47)

Eric Frecon menyebutkan bahwa faktor ekonomi juga merupakan salah satu faktor yang menyebabkan bajak laut tumbuh di perairan Selat Malaka, menurutnya aksi kejahatan terjadi akibat meningkatnya kebutuhan ekonomi di kepulauan Riau dan sekitarnya maka persoalan keamanan di Selat Malaka sesungguhnya bermotif ekonomi.[[48]](#footnote-48)

Pandangan Frecon ini mewakili sejarah bajak laut di Selat Malaka. Sejak abad ke-16, jalur lintasan Selat Malaka telah dikenal oleh bangsa-bangsa Eropa barat yang mencari rempah-rempah. Di lintasan ini juga sebelumnya berdiri kerajaan Sriwijaya dan kemudian kerajaan Malaka. Saat itu, aksi bajak laut terutama berasal dari orang-orang Bugis dan Makasar yang melakukan penyerangan terhadap kapal-kapal dagang yang melewati perairan tersebut.[[49]](#footnote-49)

Jadi, pembajakan yang terjadi di perairan Selat Malaka pemicu utamanya adalah masalah ekonomi akibat banyaknya pengangguran. Sebab, Selat Malaka sekarang ini merupakan jalur SLOC yaitu jalur perdagangan dunia. Setiap harinya rata-rata 200 kapal berbagai tipe dan lebih dari 25% perdagangan dunia dengan menggunakan kapal tanker minyak dan LNG (*Liquefied Natural Gas*) melintas di Selat Malaka. Hal inilah yang memicu terjadinya pembajakan atau kapal-kapal tersebut menjadi sasaran bagi para pembajak laut, karena Kapal-kapal tersebut membawa barang yang mudah untuk di jual kembali.

1. **Faktor Politik**

Kapasitas negara yang menjadi fokus adalah kemampuan negara dalam menjamin keamanan wilayah lautnya. Seperti, kemampuan negara untuk menyelenggarakan pengawasan terhadap kawasan laut sangat terbatas. Batasan itu disebabkan oleh kurangnya sumber daya manusia, finansial dan material.

Secara tradisional bajak laut diatasi oleh kekuatan bersenjata, yaitu dengan angkatan laut. Keberhasilan negara-negara kolonial dalam menekan jumlah kasus bajak laut dengan mengerahkan kekuatan angkatan bersenjata untuk mengatasi para bajak laut tersebut. Namun, bersama dengan persoalan migrasi illegal, dan penyeludupan obat-obat terlarang, persoalan bajak laut diserahkan oleh agensi seperti polisi air dan patrol pantai. Sementara itu, armada angkatan laut di Asia Tenggara kebanyakan terdiri dari kapal-kapal lama. Hanya Singapura yang berencana untuk mengembangkan angkatan lautnya dengan perlengkapan dan teknologi baru. Indonesia di masa pemerintahan Abdurahman Wahid menjadikan angkatan laut sebagai prioritas pertahanan keamanan. Rencananya adalah penambahan jumlah personel dan armada dalam lima tahun kedepan. Namun, sebenarnya pembaharuan Angkatan Laut yang dilakukan oleh Abdurrahman Wahid tersebut antara lain disebabkan oleh sedikitnya inventaris AL yang bisa beroprasi secara baik hanya 25% saja.[[50]](#footnote-50)

Pada dasarnya peran AL di negara-negara ASEAN adalah lebih kepada kepemilikan armada tempur, dan juga dalam menghadapi peperangan. Sedangkan untuk kemampuan patroli dan pengawasan pantai kurang mencukupi apabila dengan perairan yang harus dijaga. Namun, secara universal TNI AL mengemban tiga peran penting yaitu peran militer, peran polisionil dan peran diplomasi yang dilandasi oleh kenyataan laut bahwa laut merupakan wahana kegiatan angkatan bersenjata.[[51]](#footnote-51)

Lemahnya koordinasi antara negara pantai Selat Malaka dan minimnya fasilitas patroli untuk menjangkau luas Selat malaka menjadi kendala dan juga dapat menciptakan pertumbuhan bajak laut di kawasan perairan Selat Malaka. Sehingga terjadi peningkatan yang signifikan pada kasus bajak laut pada akhir tahun 1990-an membuat para pembuat kebijakan mulai mempertimbangkan suatu penanganan khusus. Sebab, selain kasus bajak laut yang muncul pada akhir tahun 1990-an muncul persoalan keamanan baru, terutama yang di sebabkan oleh aktifitas pelaku kejahatan transnasional. Oleh karena itu, tiga negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk membentuk patroli terkoordinasi yang terpadu untuk mengatasi masalah bajak laut di perairan Selat Malaka.

* + 1. **Praktik *Piracy* di Selat Malaka (periode 2011-2016)**

Praktik *piracy* yang terjadi di Selat Malaka mengindikasikan betapa rawannya selat ini bagi pelayaran Internasional, data dari ReCAAP pada periode 2011-2016 menunjukkan peningkatan insiden *piracy* yang cukup signifikan pada tahun 2015 dan menurun drastis pada tahun 2016.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tahun** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Kejadian** | **24 kali** | **12 kali** | **12 kali** | **44 kali** | **94 kali** | **1 kali** |

(Tabel.2 ReCAAP 2015. *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*[[52]](#footnote-52))

Dari data-data diatas dapat dikatakan bahwa ancaman *piracy* di Selat Malaka harus segera ditekan. Pada 94 insiden *piracy* yang terjadi di Selat Malaka pada tahun 2015, paling tinggi dari 5 tahun terakhir. Lebih dari 50% insiden dilakukan oleh 1-6 orang yang menggunakan senjata seperti pisau dan parang. *Piracy* yang tercatat biasanya terjadi pada malam dan dini hari sekitar pukul 01:00 WIB- 06:30 WIB. Kerugian yang dilaporkan oleh pihak kapal yang dibajak biasanya adalah suku cadang mesin kapal dan muatan yang dibawa oleh kapal.[[53]](#footnote-53)

Umumnya, modus operandi para pelaku di sebagian besar insiden ini cukup mirip. Dalam sebagian besar kasus, kelompok antara 6-9 orang bersenjata api dan pisau naik ke kapal tanker (mayoritas <5000 GT) yang sudah di targetkan saat malam atau dini hari. Setelah naik ke kapal, pelaku biasanya mengumpulkan kru, mengambil kendali kapal dan membawa kapal menjauh dari pantai. Dalam sebagian besar insiden, pelaku tidak melukai kru tetapi mengikat untuk membatasi gerakan dan menjauhkan kru dari kabin untuk mencegah para kru melihat apa yang sedang dilakukan. Setelah itu, kapal tanker lain (milik pelaku) datang; dan dengan atau tanpa bantuan dari kru, pelaku menyiapkan peralatan untuk menyedot kargo minyak ke kapal tanker atau kapal tongkang. Sebelum mereka meninggalkan kapal korban, mereka menghancurkan alat komunikasi dan peralatan navigasi, mengambil uang tunai kru dan barang-barang pribadi.[[54]](#footnote-54)

Sementara pada 6 April 2016, terjadi perompakan di selat malaka pada kapal TB *Posh Viking* (Cayman Island, UK)yang berlayar dari Australia menuju Singapura. Perompakan yang terjadi pada koordinat 01° 16.10’ utara, 104° 05.20’ timur ini terjadi pukul 11.06 WIB.



(Gambar 2. lokasi insiden perompakan TB *Posh Viking[[55]](#footnote-55)* )

Saat kapal TB *Posh Viking* berlayar, dua orang pelaku perompakan mendekat ke arah kapal menggunakan perahu kecil dan naik ke buritan kapal, lalu mencuri dapra kapal berukuran besar (bantalan yang dipasang pada lambung kapal atau perahu untuk menjaga supaya jangan bersentuhan dengan tembok dermaga atau pangkalan pelabuhan). Para pelaku melarikan diri setelah pihak kapal mengirimkan sinyal kepada Singapore POCC (*Police Operation Command Centre*), kemudian pihak Singapura memberikan informasi kejadian kepada pihak otoritas Indonesia dan Malaysia.[[56]](#footnote-56) Setelah mendapatkan informasi bahwa terjadi tindak perompakan pada kapal TB *Posh Viking*, tim WFQR/ *Western Fleet Qucik Response* (satuan khusus yang didirikan TNI AL untuk menangani ancaman dan tindakan melanggar hukum di perairan selat Malaka) yang telah tersebar di beberapa tempat mendapat perintah langsung dari Komandan Pangkalan Utama Angkatan Laut (Danlantamal) IV Laksamana Pertama TNI S. Irawan, bergerak cepat untuk melaksanakan perburuan pelaku kejahatan yang telah teridentifikasi.[[57]](#footnote-57)

Danlantamal IV memberi target waktu kepada Tim WFQR Lantamal IV agar secepatnya mengkap pelaku sehingga pelaku tidak melarikan diri keluar Pulau Batam. Dengan kerja sama dan koordinasi, akhirnya kurang dari 24 jam, dua orang pelaku berhasil ditangkap oleh Tim WFQR Lantamal IV pada 7 April 2016 pukul 07:30 WIB di Batam.

Ketiga Negara Indonesia, Singapura dan Malaysia saat ini bekerjasama bertukar informasi dengan (ILO/IFC) *International Liaison Officers Information Funsion Centre Naval Base* Angkatan Laut Singapura dan APMM Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia bila terjadi sesuatu, informasi cepat kita terima dan ditindak lanjuti secara cepat.[[58]](#footnote-58) Laksamana Pertama TNI S. Irawan mengatakan pihaknya tidak pernah menolelir dan akan terus menumpas segala bentuk kejahatan di laut Kepri sebagai wilayah kerja yang menjadi tanggung jawab Lantamal IV, mengingat sekecil apapun kejahatan yang terjadi diwilayah perairan khususnya Selat Malaka dan sekitarnya.

"Apabila kita biarkan maka nama Indonesia di mata dunia internasional akan menjadi jelek karena dinilai tidak bisa mengamankan dan memberikan jaminan keamanan terhadap kapal-kapal yang melewati perairan Selat Malaka, sehingga Indonesia akan dikomplain oleh dunia Internasional melalui IMO (*Internasional Maritime Organization*) yang merupakan salah satu Badan Khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang menangani masalah-masalah kemaritiman."

Kita buktikan kepada dunia Internasional bahwa ungkapan banyak orang yang mempersepsikan perairan selat Malaka yang dijuluki "*The most dangerous waters*" karena sering terjadi perompakan dan tindak kriminal lainya, dengan sendirinya julukan tersebut terpatahkan dengan hasil kerja Tim WFQR Lantamal IV.

Bahkan, kini persepsi tersebut berbalik mendapat pengakuan dan apresiasi dari dunia internasional terhadap kinerja TNI AL/ Koarmabar umumnya dan Lantamal IV khususnya karena dengan metode dan taktik pengamanan yang dilakukan, maka Selat Malaka yang menjadi urat nadi dan jalur perdagangan dunia yang telah aman dari segala bentuk kriminalitas dapat diwujudkan.[[59]](#footnote-59)

Dalam konsep *Maritime Security* bukan hanya menyangkut penegakan hukum di laut semata, kemanan laut dalam arti yang luas adalah laut menjadi wilayah yang aman digunakan oleh pengguna dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan laut, yaitu:

1. Laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara.

2. Laut yang bebas dari ancaman terhadap navigasi, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi, yang membahayakan keselamatan pelayaran.

3. Laut yang bebas dari pencemaran dan perusakan ekosistem, yaitu ancaman terhadap kelestarian lingkungan yang dampaknya merugikan bagi masyarakat sekitar dan juga generasi penerus.

4. Laut yang bebas dari ancaman pelanggaran hukum, yaitu pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku seperti *piracy, illegal logging, illegal fishing* dan lain-lain.[[60]](#footnote-60)

1. Hartono, 1988 dalam PPPGL, 2008 [↑](#footnote-ref-1)
2. Potensi Dan Tingkat Pemanfaatan Sumberdaya Ikan Di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia (WPP RI) 571 hlm. 15 [↑](#footnote-ref-2)
3. Ibid hlm. 21. [↑](#footnote-ref-3)
4. International Maritime Organization (IMO), Regional Program for the Prevention and Management of Marine Pollution in the East Asian Seas (MPP-EAS), “Total Economic Valuation: Coastal and Marine Resources in the Straits of Malacca,” MPP-EAS Laporan Teknis 24 (Quezon City, Philippines: Global Environment Facility, United Nations Development Programme, dan IMO, 1999), hlm. 14. [↑](#footnote-ref-4)
5. Robert D. Kaplan, Monsoon : The Indian Ocean And The Future Of American Power, hlm. 261. [↑](#footnote-ref-5)
6. Malacca Strait map via marinevesseltraffic.com [↑](#footnote-ref-6)
7. Ji Guoxing, Asian Pacific SLOC Security: The China Factor, hlm 10. [↑](#footnote-ref-7)
8. Kent E. Calder, Asia’s Deadly Triangle, Prehallindo, Jakarta 1998 hlm. 9 [↑](#footnote-ref-8)
9. Asia Pacific Energy Research Centre, APEC Energy Demand and Supply Outlook 2002. hlm.57 [↑](#footnote-ref-9)
10. Ahmad Dzakirin, Ancaman Keamanan Maritim Di Selat Malaka Dekatkah Ancaman Itu?,

    September 2010 [↑](#footnote-ref-10)
11. Michael Leifer, “International Straits of the World: Malacca, Singapore, and

    Indonesia”, (The Netherland: Sijthoff & Noordhoff International Publishers BV Alphen aan den

    Rijn, 1978), hlm. 1. [↑](#footnote-ref-11)
12. *Ibid*, hlm. 6. [↑](#footnote-ref-12)
13. Kwa Chong Guan dan John K. Skogan, ed., Maritime Security in Southeast Asia, hlm. 14. [↑](#footnote-ref-13)
14. 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-14)
15. 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-15)
16. Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika*

    *Global,* Bandung: Penerbit PT Alumni, 2003, hlm. 349 [↑](#footnote-ref-16)
17. Maygy Dwi Puspitasari, Jurnal Analisis Hubungan Internasional Vol. 3 Hlm. 445 [↑](#footnote-ref-17)
18. Michael Schuman, *How to Defeat Pirates: Success in the Strait* dikutip dari

    http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html diakses tanggal 7 April 2017 [↑](#footnote-ref-18)
19. The Importance of the Straits of Malacca and Singapore dalam Singapore Journal of

    International and Comperative Law (1998) 2 hlm. 302 [↑](#footnote-ref-19)
20. Wong Lin Ken, Singapore:its growth as an entrepot port, 1819-1941, J Southeast Asian Studies,

    Vol IX, no 1, (1978) hlm. 50 [↑](#footnote-ref-20)
21. Laksamana TNI Agus Suhartono, S.E., Membangun Budaya Maritim dan Kearifan Lokal di

    Indonesia: Perspektif TNI Angkatan Laut. [↑](#footnote-ref-21)
22. Suhana, , “Deklarasi Djuanda” 13 Desember Perjalanan Panjang Menuju Negara Kepulauan

    (2008) [↑](#footnote-ref-22)
23. Persoalan Selat Malaka dan Singapura. http://www.setneg.go.id/index.php?option=com\_content&task=view&id=22&Itemid=33 Diakses tanggal 6 April 2017. [↑](#footnote-ref-23)
24. Barry Buzan, *People, State and Fear: The National Security Problem in International*

    *Relations, Sussex: Wheatsheaf Book*, 1993, hlm. 93. [↑](#footnote-ref-24)
25. *Ibid*, h. 189. [↑](#footnote-ref-25)
26. C.S., Kuppuswamy, Strait of Malacca: Security Implication,(2004)Dalam <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033> diakses tanggal 29 Maret 2017. [↑](#footnote-ref-26)
27. Eric Frecon, “Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions

    from Fieldwork in the Riau Islands,” *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca*

    *Straits,* ed.Graham Gerard Ong-Webb , Singapore: ISEAS Publishing, 2006, h. 81 [↑](#footnote-ref-27)
28. Roach, J. Ashley, “Enchancing Maritime Security in The Straits of Malacca and Singapore,”

    *Journal of International Affairs,* Vol. 59, no. 1, 2005, hlm.100. [↑](#footnote-ref-28)
29. Pasal 15 High Seas Convention 1958 [↑](#footnote-ref-29)
30. Vivian Louis Forbes, *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semienclosed*

    *Seas*, (Singapura: Singapore University Press, 2001), hlm. 105. [↑](#footnote-ref-30)
31. Pasal 101 Konvensi Hukum Laut 1982. [↑](#footnote-ref-31)
32. Rosemary Collin dan Daud Hassan, “Applications and Shortcomings of the Law of the

    Sea in Combating *Piracy*: A South East Asian Perspective”, *Journal of Maritime Law and*

    *Commerce*, (Januari, 2009), hlm. 4. [↑](#footnote-ref-32)
33. Tullio Treves, “*Piracy*, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast

    of Somalia”, *The European Journal of International Law Vol. 20 no. 2*, (2009*),* hlm. 402. [↑](#footnote-ref-33)
34. *Ibid* [↑](#footnote-ref-34)
35. Pasal 102 Konvensi Hukum Laut. [↑](#footnote-ref-35)
36. Kwa Chong Guan dan John K. Skogan, ed., Maritime Security in Southeast Asia,

    (London: Routledge, 2007), hlm. 64. [↑](#footnote-ref-36)
37. Adam Young and Mark Valencia, “Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast

    Asia”, Contemporary Southeast Asia Vol. 25 No. 2, (Agustus, 2003), hlm. 20 [↑](#footnote-ref-37)
38. Peter Chalk, Grey-Area Phenomena in Southeast Asia, h. 24. [↑](#footnote-ref-38)
39. *Ibid* [↑](#footnote-ref-39)
40. David G. Wiencek, “The Growing Threat of Maritime Piracy”. [↑](#footnote-ref-40)
41. Peter Chalk, Grey-Area Phenomena in Southeast Asia, h. 24. [↑](#footnote-ref-41)
42. *Ibid* [↑](#footnote-ref-42)
43. Edhi Nuswantoro, ”Pengelolaan Keamanan Selat Malaka”, hlm. 2-3. [↑](#footnote-ref-43)
44. Moehtar Kusuma Atmadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Bandung, Binacipta, 1978, hlm. 234. [↑](#footnote-ref-44)
45. Kirdi Dipoyudo, Persoalan di Sekitar Selat Malaka, Jakarta: Analisa CSIS, Tahun IV 1975. [↑](#footnote-ref-45)
46. Graham Gerard Ong-Webb, Piracy, Maritime Terrorims and Securing the Malacca Straits, hlm. 168. [↑](#footnote-ref-46)
47. Jhon Bradford, “Shifting the Tdes Against Piracy in Southeast Asian Waters”, Asian

    Survey, Vol.XLVIII,No.3, May/June 2008. hlm. 479. [↑](#footnote-ref-47)
48. Eric Frecon, “Piracy and Armed Robbery at Sea Long the Malacca Straits: Initial

    Impressions from Fiedwork in Riau Island”. Singapore: ISEAS, 2006. hlm. 69. [↑](#footnote-ref-48)
49. Bernard Dorleans, “Sejarah Orang Indonesia dan Orang Prancis dari awal Abad XX”,

    Jakarta: KPG, 2006. [↑](#footnote-ref-49)
50. *Ibid*, hlm. 180. [↑](#footnote-ref-50)
51. Ken booth, “Law, Force & Diplomacy at sea”, London: George Allen & Unwin Ltd,

    1985, hlm. 45. [↑](#footnote-ref-51)
52. ReCAAP. 2015. *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*. hlm. 10 [↑](#footnote-ref-52)
53. Catherine Zara Raymond., Maritime Security: The Singaporean Experience. Institute of Defence

    and Strategic Studies Singapore. Hlm. 3 [↑](#footnote-ref-53)
54. ReCAAP Annual Report 2015. Hlm. 20 [↑](#footnote-ref-54)
55. ReCAAP ISC Annual Report 2016. hlm. 16 [↑](#footnote-ref-55)
56. *Ibid*. hlm. 50 [↑](#footnote-ref-56)
57. http://www.batamtoday.com/arsip-69851-Tim-WFQR-Lantamal-IV-Tanjungpinang-Bekuk-Perompak-Kapal-SV-Posh-Viking.html [↑](#footnote-ref-57)
58. http://www.tnial.mil.id/tabid/79/articleType/ArticleView/articleId/30671/Default.aspx [↑](#footnote-ref-58)
59. http://www.batamtoday.com/arsip-69851-Tim-WFQR-Lantamal-IV-Tanjungpinang-Bekuk-Perompak-Kapal-SV-Posh-Viking.html [↑](#footnote-ref-59)
60. “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-60)