

PERAN ASEAN DALAM MENANGGULANGI PEMBAJAKAN KAPAL DI WILAYAH PERAIRAN ASIA TENGGARA

Oleh: Aryen Nur Hafiza

Program Kekhususan : Hukum International

Pembimbing I: Dr. Maria Maya Lestari, SH., M.Sc., M.H

Pembimbing II: Widya Edorita, S.H., M.H

Alamat: Jln. Lembaga Pemasyarakatan Pekanbaru

Email / Telepon : aryernrhfiza@gmail.com / 0823-8854-3016

ABSTRACT

The Waters of Southeast Asia have important values for countries in the region. The waters of Southeast Asia have a very high potential for conflict because of the high activities, so more many a security threat, including the threat of ship piracy. The problems of ship piracy is still going until today and most often occurs in the Malacca Strait, South China Sea, and the Sulu Sea. This type of research was normative law. The analysis carried out is a qualitative analysis or research that is stated in writing.

From the result of the researched problem, there were two points that can be concluded. First, ASEAN's role in tackling ship piracy was by establishment of forums and regional cooperation to discuss existing threats. Second, the coastal states' efforts in tackling ship piracy in the Malacca Strait were by establish a Malacca Strait Patrol, in the South China Sea by establish the a ASEAN Declaration on the South China Sea, and the last in the Sulu Sea by establish a Indomalphi's Coordinated Patrol. The author's suggestion, First, it was hoped that ASEAN can make a special rule regarding this crime of ship piracy to overcome it. Second, it was hoped that make a court or tribunal for a hijackers.

Keywords: ASEAN, Ship Piracy, Southeast Asia, Malacca Strait Patrol, Indomalphi's Coordinated Patrol.

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Asia Tenggara merupakan kawasan yang 80% didominasi oleh lautan.¹ Perairan Asia Tenggara ini meliputi luas 8.94 juta km² yang merupakan 2,5% dari permukaan laut dan dunia.² Semakin tinggi aktivitas pelayaran di laut, maka semakin besar pula resiko akan ancaman keamanannya. Seperti yang diketahui, kawasan laut adalah jalur utama untuk tindak kejahatan paling besar di dunia.³ Masalah kerawanan yang dihadapi negara-negara Asia Tenggara sampai saat ini adalah masalah keamanan maritim seperti pembajakan kapal, penangkapan ikan secara ilegal, pelanggaran wilayah, ancaman terorisme maritim yang semakin canggih, dan bentuk pelanggaran lainnya.⁴ Permasalahan keamanan maritim yang terjadi tersebut merupakan bentuk kejahatan transnasional.

Berbicara mengenai pembajakan kapal, pembajakan kapal merupakan kejahatan yang menggunakan senjata serta ditujukan kepada sebuah kapal atau sesuatu yang berada diatasnya ketika sedang melakukan pelayaran. Secara umum, pembajakan kapal memiliki dua macam bentuk pembajakan, yaitu *Statutory Piracy* (Pembajakan di laut menurut Undang-undang suatu negara) dan *Piracy Jure Gentium* (Pembajakan di laut menurut Hukum Internasional).⁵ *Piracy*

Jure Gentium kemudian dikatakan sebagai “*delict jure dentium*” atau bertentangan dengan hukum dunia.⁶

Negara dapat menahan, merampas, menyita, serta mengadili terhadap pelaku pembajakan kapal menurut hukum internasional dimanapun pelaku berada.⁷ Pembajakan kapal juga merupakan suatu tindak pidana yang berada di bawah yurisdiksi semua negara dimana tindakan itu dilakukan, karena bertentangan dengan kepentingan seluruh masyarakat Internasional yang kemudian dipandang sebagai kejahatan pelanggaran atas prinsip *Jus Cogens*.⁸ Pelaku pembajakan kapal ini dianggap sangat kejam, musuh seluruh umat manusia, jangan sampai ada tempat untuk pelaku meloloskan diri dari hukuman, sehingga tuntutan yang dilakukan oleh suatu negara terhadap pelaku adalah atas nama seluruh masyarakat internasional.⁹

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana peran ASEAN dalam menanggulangi pembajakan kapal di wilayah perairan Asia Tenggara?
2. Bagaimana upaya masing-masing negara pantai dalam menanggulangi pembajakan kapal di Selat Malaka, Laut China Selatan, dan Laut Sulu?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui peran ASEAN dalam menanggulangi pembajakan kapal di wilayah perairan Asia Tenggara.
- b. Untuk mengetahui upaya masing-masing negara pantai dalam

¹ John F. Bradford, “The Growing Prospects for maritime security cooperation in Southeast Asia”, *Naval War College Review*, 2002, Vol 58, No 03, hlm. 63.

² Mochtar Kusumaatmadja, *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut dilihat dari sudut Hukum Internasional regional dan Nasional*, Sinar Grafika dan Pusat Studi Wawasan Nusantara, Jakarta, 1992, hlm. 3.

³ Bambang Cipto, *Hubungan Internasional di Asia tenggara*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2007, hlm. 266.

⁴ M. Husseyn Ummar, *Hukum Maritim dan masalah-masalah Pelayaran Di Indonesia*, Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm. 15.

⁵ Maria Maya Lestari, *Hukum Laut Internasional (Konvensi Hukum Laut 1982 & Studi*

Kasus), Pusat Perkembangan Pendidikan Universitas Riau, Pekanbaru, 2009, hlm. 51

⁶ Cheivin. E. Kuada, “Upaya-upaya menangani permasalahan pembajakan di Laut”, *Jurnal lex et societatis*, Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, Vol. VII, No. 6, Juni 2019, hlm. 6

⁷ Lihat Pasal 105 UNCLOS 1982

⁸ JG Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm. 304

⁹ Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012, hlm. 244.

menanggulangi pembajakan kapal di Selat Malaka, Laut China Selatan, dan Laut Sulu.

2. Kegunaan penelitian

Selanjutnya penelitian ini sangat diharapkan akan dapat bermanfaat dan bernilai guna antara lain:

a. Bagi Penulis

- 1) Penelitian ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Riau.
- 2) Penelitian ini diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi bahan wawasan bagi penulis terkait dengan Peran ASEAN dalam menanggulangi pembajakan kapal di wilayah Asia Tenggara.

b. Bagi Dunia Akademik

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum khususnya pada dunia akademisi dan dunia hukum, dan juga dapat menjadi bahan referensi kepustakaan bagi pembaca yang ingin lebih lanjut dalam pokok permasalahan yang sama.

c. Bagi Instansi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pedoman serta bahan informasi sekaligus masukan kepada Pemerintah dan seluruh instansi terkait dalam mengatasi masalah kejahatan laut pembajakan di Asia Tenggara.

D. Kerangka Teori

1. Teori *Regional Security Complex*

Barry Buzan menjelaskan bahwa kawasan merupakan bagian dari sub sistem dalam hubungan keamanan yang signifikan dan terpisah, yang ditemukan pada kelompok negara-negara yang memiliki kedekatan secara geografis.¹⁰

¹⁰ Barry Buzan & Ole Weaver, *Regions and Power: The Structure of International Security*, Cambridge University Press, United Kingdom, 2003, Hlm. 44.

Relasi antar negara di suatu kawasan memiliki dua pandangan, yaitu *amity* dan *enmity*. *Amity* dikatakan sebagai hubungan persahabatan dari negara-negara yang diharapkan mampu menciptakan keamanan bersama, sedangkan *enmity* adalah hubungan antar negara yang terbentuk dari rasa takut dan curiga dari negara-negara tersebut.¹¹

Regional Security Complex adalah kelompok negara di dalam suatu kawasan yang mana keamanan satu negara akan terkait dan berhubungan dengan keamanan negara lainnya yang berada di dalam satu kawasan, sehingga dikatakan sebagai sebuah kompleksitas keamanan. Kompleksitas keamanan ini terbentuk dari beberapa faktor seperti hubungan antar negara, sejarah kawasan tersebut serta kondisi geopolitiknya. Kompleksitas keamanan kawasan terdiri dari faktor-faktor tersebut menjadi pola hubungan *Amity* (persahabatan) dan *Enmity* (permusuhan) dikawasan yang merupakan hasil interaksi atau hubungan dalam jangka waktu di masa lalu.¹²

2. Teori *Neoliberalisme Institusional*

Neoliberalisme institusional menurut Robert Keohane adalah institusi, rezim, dan organisasi internasional, global, maupun regional yang dapat meningkatkan dan membantu Kerja sama antar negara. Institusi atau seperangkat aturan tertentu dapat mengatur tindakan suatu negara dalam berbagai bidang tertentu.¹³

Keohane dan Martin menyatakan *neoliberalisme institusional* melihat

¹¹ Barry Buzan, *People, States and Fear*, Second Edition, Harvester Wheatsheaf, London, 1991, hlm. 190.

¹² Barry Buzan & Ole Weaver, *Op.Cit*, Hlm. 45.

¹³ Robert Jackson dan Georg Sorensen, *Pengantar Studi Hubungan Internasional: Teori dan Pendekatan*, Pustaka Pelajar Offset, Yogyakarta, 2013, hlm. 155

bahwa kesempatan untuk bekerja sama dalam area dimana terdapat kepentingan bersama dapat mengurangi dampak dari anarki. Oleh sebab itu, negara sebaiknya bekerja sama dengan negara lain yang memiliki kesamaan kepentingan.¹⁴

Neoliberalisme Institusional melihat bahwa pembentukan institusi dapat menjadi sebuah solusi. Institusi dianggap dapat menjadi mediator dan memberi peluang bagi tercapainya Kerja sama antar negara. Institusi sendiri dilihat sebagai sebuah hubungan antara seperangkat aturan dan praktik, yang termasuk dalam sebuah institusi adalah organisasi, birokrasi, traktat, dan perjanjian. Keohane menunjukkan bahwa banyak definisi mengenai institusi.

E. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan suatu pengarahan atau pedoman yang lebih konkret daripada kerangka teoritis yang seringkali masih bersifat abstrak.¹⁵ Sedangkan istilah kerangka konseptual sendiri berarti penggambaran antara konsep-konsep khusus, yang merupakan kumpulan dari arti yang berkaitan dengan istilah yang akan diteliti dan/atau diuraikan dalam karya ilmiah, yakni sebagai berikut:

1. *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) adalah organisasi kawasan yang mewadahi kerja sama sepuluh negara di Asia Tenggara.¹⁶
2. Pembajakan kapal adalah tindakan melanggar hukum dengan mengambil alih atau tindakan memusnahkan terhadap awak kapal atau penumpang kapal dari suatu kapal dengan kekerasan

¹⁴ Robert O. Keohane dan Lisa L. Martin, "The Promise of Institutional Theory", *Internasional Security*, Vol. 20, No. 1, 1995, hlm. 41.

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 2008, hlm. 133.

¹⁶ <http://setnas-asean.id/tentang-asean>, diakses tanggal, 20 Januari 2021.

untuk tujuan pribadi di Laut Lepas.¹⁷ Pembajakan kapal merupakan tindak pidana internasional yang berasal dari kebiasaan yang berkembang di dalam hukum internasional.¹⁸

3. Keamanan Maritim adalah istilah yang ruang lingkupnya tidak hanya membahas hal-hal yang bersifat tradisional seperti pengendalian dan ekspedisi militer di laut, melainkan juga membahas ketertiban di laut yang menjadi sumber daya alam, sarana transportasi, dan aspek penting dalam lingkungan hidup.¹⁹
4. Konferensi Tingkat Tinggi adalah pertemuan tertinggi antara pemimpin negara anggota ASEAN terhadap pengembangan ekonomi dan budaya antara negara-negara Asia Tenggara.²⁰

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis adalah penelitian hukum normatif.²¹ Pada penelitian hukum normatif, bahan pustaka merupakan data dasar yang dalam (ilmu) penelitian digolongkan sebagai data sekunder.²² Atas dasar pendekatan ini, maka bahan utama yang akan ditelaah adalah bahan hukum sekunder.²³ Penelitian ini merupakan penelitian yang akan membahas Sinkronisasi hukum, yaitu memberikan gambaran secara

¹⁷ Heryandi, *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembangan*, Justice Publisher, Bandar Lampung, 2015, hlm. 188.

¹⁸ Imam Santoso, *Hukum Pidana Internasional*, Pustaka Reka Cipta, Bandung, 2014, Hlm. 110

¹⁹ Muhammad Harry Riana Nugraha dan Arfin Sudirman, "Maritime Diplomacy sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia", *Jurnal Wacana Politik*, Vol. 1, No. 2, Oktober 2016, hlm. 178.

²⁰ <http://setnas-asean.id/news/read/peran-indonesia-pada-ktt-1-asean-di-bali-1976>, diakses, tanggal, 23 Februari 2021.

²¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2011, hlm. 23

²² *Ibid.*, hlm. 24

²³ *Ibid.*

sistematis hal-hal yang terjadi secara akurat mengenai peran ASEAN dalam menanggulangi pembajakan kapal di wilayah perairan Asia Tenggara.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian adalah studi kepustakaan yaitu penulis mengambil kutipan dari buku bacaan, literatur, atau buku pendukung yang memiliki kaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.

3. Analisis Data

Analisis data dilakukan melalui proses penelitian, diadakan analisis dan konstruksi data yang telah dikumpulkan dan diolah. Oleh karena itu, metodologi penelitian yang diterapkan harus sesuai dengan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya.²⁴ Dalam penelitian ini analisis yang dilakukan adalah analisis kualitatif atau penelitian yang dinyatakan secara tertulis,²⁵ yaitu pemaparan kembali dengan kalimat yang sistematis untuk dapat memberikan gambaran secara jelas jawaban atas permasalahan yang diteliti. Penulis menarik kesimpulan secara deduktif, yaitu menarik kesimpulan dari hal-hal yang bersifat umum kepada hal-hal yang bersifat khusus, dan untuk mendapatkan kesimpulan diawali dengan melihat faktor-faktor yang nyata dan diakhiri dengan penarikan kesimpulan yang juga suatu fakta dimana kedua fakta tersebut dijembatani oleh teori-teori.²⁶

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Ketentuan Hukum Internasional yang mengatur tentang Pembajakan Kapal

Journal of Historical Geography mencatat sejarah tertua bahwa pembajakan kapal sudah dilakukan suku laut di wilayah

Aegan dan Mediterania pada abad ke-13 SM.²⁷ Kerajaan Romawi menganggap pembajakan kapal sebagai musuh bersama umat manusia atau *common enemies of mankind*.²⁸ Tindakan pembajakan kapal adalah suatu perbuatan yang mengancam keselamatan pelayaran, yang mengakibatkan jatuhnya korban jiwa awak kapal, kerusakan fisik kapal, kerugian ekonomi bagi pemiliknya, dan rusaknya lingkungan laut.²⁹

Menurut Polybius, seorang sejarawan Romawi pada abad ke-140 SM, pembajakan kapal di laut mengacu pada orang yang menyerang kapal tanpa dasar hukum. Sementara itu, menurut Sir Charles Hedges, seorang Hakim Mahkamah Pelayaran Inggris pada tahun 1600, pembajakan kapal adalah tindakan oleh sekelompok perampok dengan cara-cara keras.³⁰

Bernard Sanga dan Antonio Cassese juga percaya bahwa pembajakan kapal adalah kejahatan serius yang mempengaruhi masyarakat internasional.³¹ Meningkatnya insiden pembajakan kapal umumnya dikaitkan dengan beberapa faktor. Termasuk kondisi sosial ekonomi yang buruk, pemerintahan yang lemah, dan

²⁷ C.R. Pennell, "The Geography of Piracy: Northern Morocco in the mid-nineteenth Century", *Journal of Historical Geography*, Vol. 20, No. 3, 1994, hlm. 1021.

²⁸ Lucas Bento, "Toward An International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish", *Berkeley Journal of International Law*, Vol. 29, No. 2, 2011, hlm. 103

²⁹ Budi Setiyawati, et. al. "Yurisdiksi Negara dalam kasus Pembajakan Kapal Brahma dan kapal Anand di Perairan Tawi-Tawi Filipina", *Jurnal Undip*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 2018, hlm. 3.

³⁰ Risky Oktavian, "Kerjasama Trilateral Indonesia-Malaysia-Singapura dalam Menanggulangi Peerompakan Kapal di Selat Malaka", *Thesis*, University of Muhammadiyah Malang, 2014, hlm. 18.

³¹ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, IKAPI, Bandung, 1983, hlm. 31.

²⁴ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 17

²⁵ Soerjono Soekanto, *Op.Cit.*, hlm. 32

²⁶ Aslim Rasyad, *Metode Ilmiah: persiapan bagi peneliti*, UNRI press, Pekanbaru, 2005, hlm. 20

meningkatnya teknologi seperti navigasi satelit, telepon genggam, dan internet.³²

Secara internasional, pembajakan kapal ini telah diatur dalam *Antipiracy Agreement* di Nyon pada tahun 1937. Pembajakan kapal ini kemudian dikodifikasi dalam Konvensi Hukum Laut 1958 tentang laut lepas yaitu dalam pasal 14 sampai pasal 22. Dalam konvensi Hukum Laut 1982, pembajakan kapal ini diatur dalam pasal 100 hingga pasal 107 dan 110.³³ Beberapa ketentuan internasional mengenai pembajakan kapal, yaitu:

1. Pembajakan Kapal sebagai norma dasar hukum internasional umum (*jus cogens*)

Konvensi Wina 1969 tentang hukum perjanjian internasional menyatakan bahwa suatu perjanjian batal apabila saat pembentukan perjanjian tersebut bertentangan dengan suatu norma dasar hukum internasional umum (*peremptory norm of general international law* atau *jus cogens*).³⁴ Norma dasar hukum internasional umum itu adalah norma yang diterima dan diakui oleh masyarakat internasional sebagai norma yang tidak boleh dilanggar dan hanya yang dapat diubah oleh suatu norma dasar hukum internasional umum yang baru yang mempunyai sifat yang sama.³⁵

2. Pembajakan Kapal menurut *Convention on the High Seas 1958*

Permasalahan pembajakan kapal sudah menjadi hirauan negara-negara di dunia. Pada *Convention on the High Seas 1958*, yang telah diratifikasi oleh Indonesia menjadi Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1961 tentang

Persetujuan atas Tiga Konvensi Jenewa Tahun 1958 Hukum Laut, mengatur pembajakan dari Pasal 14 hingga Pasal 20. Pasal 15 CHS 1958 memberikan batasan pembajakan yaitu kejahatan yang terjadi di Laut Lepas.

3. Pembajakan Kapal menurut *United Nations on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982)

Banyaknya wilayah laut yang menjadi batas negara dengan negara lain merupakan alasan bahwa pengaturan mengenai wilayah laut merupakan hal yang penting dan usaha ini telah dimulai sejak abad ke-19.³⁶ Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengakomodir setiap hal yang berkaitan dengan dikeluarkannya *United Nations on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982 sebagai salah satu instrumen hukum dalam bidang kelautan.³⁷ Sebagai suatu “pertemuan sejarah” (*rendez-vous with history*), konferensi hukum laut III di Montego Bay, Jamaika ini yang merupakan payung hukum dalam setiap hal berkenaan dengan pengelolaan dan penguasaan laut.³⁸

4. Pembajakan Kapal menurut *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988* (Konvensi SUA 1988)

Terdapat Konvensi lain yang mengatur tindakan pembajakan kapal, yaitu *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation 1988* atau yang selanjutnya disingkat *SUA Convention 1988*. Konvensi tersebut ditandatangani di Roma pada 10 Maret 1988, dan bertujuan untuk mengambil tindakan yang tepat terhadap mereka yang melakukan tindakan ilegal di bidang keselamatan navigasi. Misalnya menangkap kapal dengan cara

³² Ian Storey, “Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in Southeast Asia”, *Yusuf Ishak Institute*, No. 30, 2016, hlm. 2.

³³ Oentoeng Wahjoe, *Hukum Pidana Internasional, l Perkembangan Tindak Pidana Internasional dan Proses Penegakannya*, Penerbit Erlangga, Jakarta, 2011, hlm. 39.

³⁴ Lihat Pasal 53 pada Konvensi Wina 1969.

³⁵ Yudha Bhakti Ardhiwisatra, *Hukum Internasional Bunga Rampai*, PT. Alumni, Bandung, 2003, hlm. 166.

³⁶ Marhaeni Ria Siombo, *Hukum Perikanan Nasional dan Internasional*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2010, hlm. 93.

³⁷ *Ibid.*, hlm. 4

³⁸ Maria Maya Lestari, *Op. Cit.*, hlm. 20.

kekerasan di atas kapal, dan menempatkan alat di dalam kapal yang dapat menghancurkan atau menimbulkan kerusakan pada kapal.³⁹

B. Pembajakan kapal di Asia Tenggara

Secara geografis, Asia Tenggara terletak di antara dua benua (Benua Asia dan Benua Australia) dan dua samudera (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik). Asia Tenggara meliputi area seluas $\pm 2.256.781 \text{ km}^2$ atau sekitar 5% dari total luas Benua Asia. Jalur laut Asia Tenggara merupakan jalur laut tersibuk, karena sekitar 1/3 perdagangan dunia dan separuh transportasi bahan bakar dunia melewati Selat Malaka yang berperan sangat penting dalam menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya.⁴⁰

Asia Tenggara adalah rumah bagi rute seperti di Laut China Selatan, dan Selat Malaka. Sekitar sepertiga jalur perdagangan global melewati perairan Asia Tenggara. Asia Tenggara memiliki garis pantai yang kompleks, menjadikannya salah satu jalur perdagangan tersibuk di dunia.⁴¹ Terdiri dari negara-negara yang kaya akan sumber daya nya, perairan Asia Tenggara dianggap sebagai kawasan paling menguntungkan untuk para pelaku kejahatan lintas negara sejak awal abad ke-14, salah satu bentuk kejahatan nya adalah pembajakan kapal yang marak terjadi di kawasan ini. Perserikatan Bangsa-Bangsa atau PBB pernah menyatakan Asia Tenggara sebagai perairan yang paling berbahaya.⁴² Permasalahan pembajakan

kapal ini sangat menghantui di perairan Asia Tenggara.

Dalam sejarah sudah diketahui bahwa wilayah perairan Asia Tenggara sejak awal abad masehi sampai abad ke-13 masehi sudah terdapat kerajaan-kerajaan besar seperti kerajaan Funan, Champa, Sriwijaya, dan Majapahit. Kerajaan-kerajaan ini meningkatkan perdagangan Cina ke Selatan (Nanyang) dengan mempergunakan kapal-kapal layar, dan pada saat bersamaan itu telah berkembang pula pembajakan kapal. Pada dasarnya pembajakan kapal ini ada karena melihat aktifitas laut yang meningkat, dengan kapal yang membawa barang komoditif, sehingga terjadi pembajakan pada kapal-kapal yang akan melakukan transaksi dagang.⁴³

C. Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) sebagai Organisasi Regional di Asia Tenggara

Daniel S. Cheever dan H. Field Haviland Jr memberikan definisi bahwa “*any cooperative arrangement instituted among states, usually by a basic agreement to perform some mutually advantageous function implemented through periodic meetings and staff activities*”. Maksud dari kalimat ini adalah pengaturan bentuk kerja sama internasional yang melembaga antara negara-negara, umumnya berlandaskan suatu persetujuan dasar untuk melaksanakan fungsi-fungsi yang memberikan manfaat timbal balik yang dilaksanakan melalui pertemuan-pertemuan serta kegiatan secara berkala.⁴⁴

Berbicara mengenai ASEAN sebagai organisasi regional di Asia Tenggara,

³⁹ Puspita Ramadhani, “Tanggung Jawab Negara dalam melindungi Warga Negaranya terhadap Pembajakan Kapal di Wilayah Perairan Negara Lain”, *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2017, hlm. 46.

⁴⁰ Trialen Lumban Gaol, “Peran ASEAN Maritime Forum (AMF) dalam Menjaga Keamanan Maritim (Studi Kasus Perompakan di Perairan Selat Malaka)”, *Jom FISIP*, Vol. 4, No. 1, Februari 2017, hlm. 2.

⁴¹ Shela Aprilia, *Op. Cit.*, hlm. 3.

⁴² Rizki Roza, “Keamanan Laut Sulu-Sulawesi: Kaji Ulang Kerja Sama Trilateral”, *Majalah Info Singkat bidang Hubungan Internasional*, Vol. X, No. 20, 2018, hlm. 10.

⁴³ Achmad Insan Maulidy, “Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura, dalam Menatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka 20014-2009” *Skripsi*, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 2011, hlm. 22.

⁴⁴ Teuku May Rudy, *Administrasi dan Organisasi Internasional*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2009, hlm. 2.

Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara atau dikenal dengan *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) adalah organisasi regional yang didirikan pada tanggal 8 Agustus 1967 di Bangkok, melalui penandatanganan Deklarasi Bangkok (*Bangkok Declaration*) atau sering juga disebut *ASEAN Declaration*, oleh Indonesia, Singapura, Malaysia, Thailand, dan Filipina.⁴⁵ Lalu, pada tahun 1997 masuklah anggota baru yaitu Vietnam, Laos, Kamboja, dan Myanmar. Kini ASEAN telah beranggotakan 10 negara di kawasan Asia Tenggara.⁴⁶ Pembentukan ASEAN sebagai organisasi regional telah dilakukan dibawah hukum internasional, mengingat seperti *Bangkok Declaration* 1967 atau *Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia* 1976, semuanya adalah persetujuan internasional yang mengikat secara hukum internasional.⁴⁷

ASEAN tidak membentuk diri pakta pertahanan atau persekutuan militer. Pemahaman bahwa ASEAN menjadi komunitas keamanan lebih didasarkan pada kenyataan bahwa tidak ada satupun anggotanya yang menggunakan kekuatan bersenjata atau perlu kekuatan militer dalam menjaga keamanan bersama dan penyelesaian konflik.⁴⁸ Sehingga negara anggota ASEAN bersama-sama menjaga keamanan bersama dalam kawasan. Hal ini juga menjadi salah satu dasar bahwa jika terjadi sengketa di antara negara anggota ASEAN maka harus diselesaikan dengan cara damai. Oleh sebab itu membuat

ASEAN harus mampu memposisikan dirinya sebagai institusi resolusi konflik baik secara internal atau sesama negara anggota dan juga secara eksternal atau dengan negara di luar anggota.⁴⁹

BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

A. Peran ASEAN dalam Menanggulangi Pembajakan Kapal di Wilayah Perairan Asia Tenggara

Permasalahan pembajakan kapal di Asia Tenggara juga merupakan salah satu permasalahan yang membutuhkan peran ASEAN dalam menanggulangnya, karena di dalam Piagam ASEAN dikatakan bahwa tujuan dari pada ASEAN adalah; untuk memelihara dan meningkatkan perdamaian, keamanan, dan stabilitas serta lebih memperkuat nilai-nilai yang berorientasi pada perdamaian di kawasan,⁵⁰ dan menanggapi secara efektif sesuai dengan prinsip keamanan menyeluruh, segala bentuk ancaman, kejahatan lintas-negara dan tantangan lintas-batas.⁵¹

ASEAN telah menyatakan komitmennya dalam menghadapi masalah pembajakan kapal sebagai salah satu kejahatan transnasional. Di dalam ASEAN, sudah terdapat diskusi tentang kerja sama keamanan maritim regional pada akhir 1990-an. *The 1998 Hanoi Declaration* dan *Subsequent Plan of Action to Combat Transnational Crime in 1999* menunjukkan fokus ASEAN pada pembajakan kapal. Deklarasi ini dikeluarkan sebagai tanggapan terhadap peningkatan pembajakan kapal setelah krisis keuangan Asia pada tahun 1997. *The Hanoi Declaration* mencatat pembajakan kapal sebagai objek perhatian khusus bagi

⁴⁵ AK. Syahmin, *Masalah-masalah Aktual Hukum Organisasi Internasional*, CV. Armico, Bandung, 1988, hlm. 209

⁴⁶ Wiwin Yulianingsih dan Moch. Firdaus Sholihin, *Hukum Organisasi Internasional*, CV. Andi Offset, Yogyakarta, 2014, hlm. 161.

⁴⁷ Sumaryo Suryokusumo, *Studi Kasus Hukum Organisasi Internasional*, Bandung, Alumni, 1997, hlm. 85.

⁴⁸ Hendra Maujana Saragih dan Yanyan Mochamad Yani, "Makna Penting Keberadaan Komunitas Politik Keamanan ASEAN dalam Menyelesaikan Konflik Kawasan", *Jurnal Sosial dan Humaniora*, Vol. 4, No. 2, 2019, hlm. 311.

⁴⁹ Hendra Maujana Saragih, "Kebijakan Pembentukan Komunitas ASEAN 2015: Tantangan dan Harapan dalam Penciptaan Stabilitas Kawasan", *Jurnal Administrative Reform*, Vol. 5, No. 4, Desember 2017, hlm. 217.

⁵⁰ Lihat Pasal 1 No. 1 Piagam ASEAN

⁵¹ Lihat Pasal 1 No. 8 Piagam ASEAN

anggota ASEAN, meskipun hanya menyebutkan kebutuhan untuk mengintensifkan individu dan kolektif untuk mengatasi pembajakan kapal dan kejahatan transnasional lainnya.⁵²

The Subsequent Plan of Action selanjutnya menyampaikan kepentingan ASEAN dengan melembagakan respon terhadap kejahatan transnasional dengan membentuk *ASEAN Centre for Combating Transnational Crime (ACCTC)* dan memposisikan *ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime* sebagai unit dalam membuat kebijakan tertinggi. Bagaimanapun, pembajakan kapal termasuk dalam kategori ini, namun *Plan of Action* tidak memberikan pedoman khusus tentang pembajakan kapal.⁵³

ASEAN memiliki beberapa mekanisme kerja sama yang dapat digunakan untuk menanggulangi pembajakan kapal di wilayah perairan Asia Tenggara. Komitmen ASEAN terhadap pembajakan kapal ini memiliki beberapa Kerja sama yang dapat digunakan:

1. *ASEAN Defence Ministers Meeting (ADMM)*

Pertemuan Para Menteri Pertahanan ASEAN (*ASEAN Defence Ministers Meeting*) merupakan pertemuan tertinggi ASEAN di bidang pertahanan. ADMM bertujuan untuk mendorong perdamaian dan stabilitas kawasan, mempromosikan kerja sama pertahanan dan keamanan, memberikan arahan pada pertemuan pejabat senior pertahanan, meningkatkan saling percaya dan transparansi dalam kaitan isu pertahanan dan keamanan, serta memberikan sumbangan terhadap perwujudan Komunitas Politik-Keamanan ASEAN.⁵⁴

⁵² I Gusti Bagus Dharma Agastia, "Maritime Security Cooperation Within the ASEAN Institutional Framework: A Gradual Shift Towards Practical Cooperation", *Journal of ASEAN Studies*, 2021, hlm. 26.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Direktorat Jenderal Kerjasama ASEAN Departemen Luar negeri Republik Indonesia, *Op.Cit.*, hlm. 16

ADMM menyelenggarakan *Workshops on ASEAN Defence Establishment and CSOs Cooperation on Non-Traditional Security* yang menghasilkan rekomendasi untuk memperkuat jejaring kerja sama dalam menanggulangi ancaman keamanan non-tradisional.⁵⁵ Ancaman non-tradisional menampilkan aktor-aktor non-negara dan mengalami perkembangan pada aspek non-militer dan pembajakan kapal termasuk salah satu ancaman keamanan non-tradisional.⁵⁶

2. *ASEAN Regional Forum*

Kerja sama penanganan pembajakan kapal yang dilakukan oleh ASEAN salah satunya adalah membentuk *ASEAN Regional Forum (ARF)*. Kerja sama maritim dalam kerangka *ASEAN Regional Forum (ARF)* dimulai saat ARF mengadakan "*Workshop on Anti-Piracy*" yang diadakan di Mumbai, 18-20 Oktober 2000. Dalam workshop ini ARF memberikan arahan untuk mengupayakan pencegahan pembajakan kapal ditingkat bilateral, regional, dan internasional serta mendesak negara anggota ARF untuk mengambil tindakan yang tepat serta merekomendasi Kerja sama terhadap *International Maritime Organization (IMO)* atau organisasi lainnya untuk mencegah pembajakan kapal ini.⁵⁷

3. *ASEAN Maritime Forum*

Kerja sama berikutnya dalam menanggulangi pembajakan kapal selanjutnya membentuk *ASEAN Maritime Forum*. Pembahasan mengenai pembajakan kapal terlihat pada pertemuan AMF yang ke-3 pada 3-4 Oktober 2012 di Manila, Filipina, dengan 3 agenda pembahasan yaitu: *Maritime Security and cooperation in*

⁵⁵ *Ibid.*, hlm. 17

⁵⁶ Uni W. Saegna, *Op.Cit.*, hlm. 74

⁵⁷ Co-Chairmen's Summary Report, <https://2001-2009.state.gov/t/ac/csbn/rd/6509.htm>, diakses, tanggal 29 Oktober 2021.

*ASEAN, Freedom and safety of navigation and addressing sea piracy in the high seas, serta protecting marine environment and promoting eco-tourism and fisheries regime.*⁵⁸

Kerja sama dalam menanggulangi pembajakan yang dilakukan *Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF)* juga terlihat pada diadakan *Workshop pertama kali yaitu Seafer Training Counter-Piracy Workshop*, yang diadakan di Manila pada 23-25 September 2013. Workshop ini diikuti oleh semua 18 anggota East Asia Summit (EAS) dan menghasilkan banyak rekomendasi untuk meningkatkan dukungan dan pelatihan bagi pelaut. AMF dan EAMF dapat menyampaikan rekomendasi ini kepada badan sectoral ASEAN yang relevan. Implementasi nya kemudian tergantung pada badan-badan sectoral dan negara anggota.⁵⁹

B. Upaya masing-masing negara pantai dalam menanggulangi pembajakan kapal di Selat Malaka, Laut China Selatan, dan Laut Sulu.

Pada tahun 1982 *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* mencapai kesepakatan tentang beberapa poin perjanjian tentang hukum laut. Salah satunya adalah pasal 57 UNCLOS yang mengatur Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dikatakan bahwa negara pantai memiliki hak eksklusif untuk mengelola dan menggunakan sumber daya alam, kebebasan navigasi, hak penerbangan udara, dan melakukan penanaman kabel serta jalur pipa sejauh 200 mil laut dari garis pantai. Artinya, setiap negara pantai memiliki akses

ekonomi di kawasan di Selat Malaka, Laut China Selatan, dan Laut Sulu.⁶⁰

Dalam pelaksanaan hak-hak berdaulat tersebut, negara-negara pantai juga sebagaimana ditetapkan Pasal 73 UNCLOS, yaitu dapat mengambil tindakan-tindakan yang dianggap perlu seperti pemeriksaan, penangkapan kapal-kapal maupun melakukan proses peradilan terhadap kapal yang melanggar ketentuan yang dibuat oleh negara pantai. Dengan demikian, hak-hak berdaulat negara pantai tidak hanya sekedar hak saja, tetapi juga dilengkapi dengan ketentuan-ketentuan hukum untuk menjamin pelaksanaan hak-hak tersebut.⁶¹

Konsekuensi diterapkan ZEE pada kawasan ini membuat negara pantai memiliki hak eksklusif antara lain, yaitu:

- a. Hak berdaulat untuk eksplorasi dan eksploitasi pengelolaan sumber daya alam memelihara ekosistem laut;
- b. Hak untuk melaksanakan penegakan hukum dilakukan oleh aparat yang menangani secara langsung dalam upaya untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan perdamaian;
- c. Hak untuk melaksanakan penindakan terhadap kapal-kapal asing yang melakukan pelanggaran atas ketentuan-ketentuan ZEE;
- d. Hak Eksklusif untuk membangun, mengatur, menggunakan pulau-pulau buatan;
- e. Hak eksklusif untuk menentukan kegiatan ilmiah berupa penelitian.⁶²

Berdasarkan pasal 21 UNCLOS, negara pantai berhak melindungi Selat Malaka, Laut China Selatan, dan Laut Sulu dari berbagai ancaman kejahatan maritim dan pelanggaran hukum.⁶³ Pasal 39 dan Pasal 40 UNCLOS 1982 menyebutkan

⁵⁸ <https://asean.org/chairmans-statement-3rd-asean-maritime-forum/>, diakses, tanggal 31 Oktober 2021.

⁵⁹ I Gusti Bagus Dharma Agastia, *Op. Cit.*, hlm. 41.

⁶⁰ Alfian D.M Kawengian, "Penolakan Indonesia terhadap Kerjasama Keamanan Selat Malaka terkait "Proliferation Security Initiative" dengan Amerika Serikat", *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*, 2017, hlm. 6.

⁶¹ Boer Mauna, *Op.Cit.*, hlm. 363.

⁶² *Ibid.*

⁶³ Sabella Ardimasari Aldebaran, *Op. Cit.*, hlm. 74.

kewajiban-kewajiban kapal atau negara lain yang melaksanakan *transit passage* untuk ikut membantu tercapainya keamanan pelayaran internasional tersebut.

Pada saat yang sama, dalam Pasal 43 UNCLOS disebutkan bahwa negara pemakai (*User States*) dan negara yang berbatasan atau negara pantai harus bekerja sama dalam pengadaan dan pemeliharaan di perairan ini untuk memperoleh keselamatan ABK kapal dan kapal tersebut serta keamanan dari alat navigasi atau fasilitas untuk transportasi maritim guna melakukan pencegahan, pengukuran dan pengendalian pencemaran dari kapal.⁶⁴

1. Upaya negara pantai dalam menanggulangi pembajakan kapal di Selat Malaka

Pembajakan kapal yang terjadi di perairan Selat Malaka bukanlah suatu hal yang baru, pembajakan kapal di selat ini telah terjadi sejak ratusan tahun yang lalu.⁶⁵ *International Maritime Bureau* sebagai divisi khusus yang didirikan oleh *International Chamber of Commerce* atau badan perdagangan internasional dengan tujuan untuk mengawasi dan melakukan investigasi terhadap aksi kejahatan kapal-kapal di lautan mengatakan bahwa “*the straits of Malacca as the most dangerous water area in the world*”.⁶⁶ Pembajakan kapal yang terjadi di Selat Malaka ini berhasil dibasmi oleh pasukan penjajah barat yang menduduki Asia Tenggara, namun pembajakan kapal ini bangkit kembali dan menunjukkan signifikan meningkat lagi sejak tahun 1997.⁶⁷

⁶⁴ Kresno Buntoro, “Antara Piracy dan Armed Robbery di Laut (Tinjauan singkat Keamanan di Selat Malaka)”, *Lex Jurnalica*, Vol. 3, No. 2, 2006, hlm. 84-85.

⁶⁵ Moch Taufiq Tantowi, *Op. Cit.*, hlm. 2.

⁶⁶ Risky Octavian, *Op. Cit.*, hlm. 4

⁶⁷ Maula Hudaya dan Agung Tri Putra, “Toward Indonesia as Global Maritime Fulcrum: Correcting Doctrine and Combating Non-Traditional Maritime Threats”, *Jurnal Hubungan Internasional*, Vol. 10, No. 2, 2017, hlm. 182.

2. Upaya negara pantai dalam menanggulangi pembajakan kapal di Laut China Selatan.

Laut China Selatan merupakan wilayah laut yang memiliki nilai ekonomi, politis, dan strategis. Wilayah ini menjadi sangat penting karena potensi geografisnya sebagai jalur distribusi komersial dan minyak serta potensi sumber daya gas alam dan minyaknya. Selain itu, kawasan ini merupakan jalur komunikasi dan navigasi internasional, sehingga memberikan potensi konflik dan potensi kerja sama bagi kawasan tersebut.⁶⁸ Insiden pembajakan di Laut Cina Selatan telah terjadi berkali-kali dan terus terjadi hingga saat ini.

Pada 17 Mei 2011, Kapal Dorian dibajak di Laut China Selatan. Dorian adalah kapal kontainer berbendera Liberia. Ada delapan pembajak yang menaiki kapal ini melalui pintu sayap. Para pembajak mengancam petugas kepala kapal dengan pisau, mengikat, dan membawanya ke kabin nakhoda. Nakhoda kapal kabur melalui jendela kabin menggunakan tali. Selanjutnya para pembajak menggedor kabin nakhoda dan merampok barang-barang pribadi milik anak buah kapal sebelum mereka kabur.⁶⁹

Steven L. Lamy mengatakan bahwa ada beberapa asumsi dasar dari *Neoliberalisme Institusional* ini, yaitu: pertama, negara adalah aktor yang merupakan salah satu kunci dalam kerjasama. Dalam pandangan *Neoliberalisme Institusional*, upaya yang dilakukan negara-negara pantai ini merupakan hal yang sesuai mengingat negara-negara pantai merupakan aktor dalam kerjasama. Kedua, Kerjasama tetap

⁶⁸ Mario Bungaran Siregar, *Op.Cit.*, hlm. 1

⁶⁹ Supriyanto Ginting, “Kerja Sama Regional dalam Memberantas Piracy dan Armed Robbery di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka”, *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2012, hlm. 43.

menjadi modal utama. Dalam hal ini, negara-negara pantai menggabungkan diri kedalam satu wadah Kerjasama yang terdapat program kerja untuk dilakukan dalam memberantas pembajakan kapal di Selat Malaka, Laut China Selatan, dan Laut Sulu baik itu dalam bentuk patrol laut terkoordinasi, patrol udara terkoordinasi, ataupun pertukaran informasi.

Kerjasama ini tetaplah menjadi modal utama karena terdapat tujuan yang ingin dicapai masing-masing negara. Ketiga, terjadinya kecurangan dalam Kerjasama merupakan salah satu hambatan yang bisa saja terjadi saat aktor saling bekerja satu sama lain. Dalam upaya negara-negara pantai untuk menanggulangi pembajakan kapal ini, hampir tidak ada kecurangan yang terjadi karena negara-negara pantai tetap berada pada posisinya masing-masing dan tidak memasuki wilayah negara lain. Dan keempat adalah, *Neoliberalisme* *Institusional* mengutamakan adanya kerjasama antar aktor dalam hubungan internasional. Namun, tidak mungkin jika kerjasama dapat menimbulkan permasalahan karena negara memberikan loyalitas dan sumber dayanya kepada institusi jika institusi tersebut memberikan keuntungan dan memberikan lebih untuk mempertahankan kepentingan internasionalnya.

BAB IV PENUTUP

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan oleh penulis, maka dapat ditarik kesimpulan dan saran sebagai berikut:

A. Kesimpulan

1. Peran ASEAN dalam menanggulangi pembajakan kapal terlihat dengan dibentuknya *the 1998 Hanoi Declaration* yang mencatat pembajakan kapal sebagai objek perhatian khusus bagi anggota ASEAN. Beberapa komitmen ASEAN terhadap pembajakan kapal memiliki beberapa kerja sama yang dapat digunakan yaitu pertama, *ASEAN Defence Ministers*

Meeting (ADMM) dan *ASEAN Defence Ministers Meeting Plus* (ADMM Plus) yang merupakan pertemuan di bidang pertahanan. Kedua, *ASEAN Regional Forum* yang merupakan forum dialog negara intra ASEAN terhadap masalah politik dan keamanan kawasan, serta ketiga adalah *ASEAN Maritime Forum* yang merupakan forum dialog untuk membahas isu maritime.

2. Upaya masing-masing negara pantai dalam menanggulangi pembajakan kapal di Selat Malaka terlihat dengan membentuk *Malacca Strait Patrol* (MSP). Begitu pula upaya negara pantai dalam menanggulangi pembajakan kapal di Laut China Selatan dengan membentuk *ASEAN Declaration on South China Sea* yang di dalamnya terdapat aturan untuk memberikan perlindungan terhadap pembajakan kapal, serta yang terakhir yaitu upaya negara pantai dalam menanggulangi pembajakan kapal di Laut Sulu dengan membentuk kerja sama Trilateral Patroli Terkoordinasi Indomalphi.

B. Saran

1. Peran dari ASEAN terhadap penanggulangan pembajakan kapal di Asia Tenggara sampai saat ini adalah melakukan atau membentuk berbagai kerjasama dalam bentuk forum terhadap negara anggota ASEAN maupun di luar negara anggota ASEAN sebagai sarana berbagi informasi dan pembahasan bersama di dalam forum tersebut. Namun, menurut penulis hal tersebut tidaklah cukup mengingat sampai saat ini ASEAN tidak terdapat aturan secara khusus mengenai kejahatan pembajakan kapal ini.
2. Penulis melihat perlu adanya kepastian hukum untuk mengawasi stabilitas keamanan terutama pembajakan kapal sehingga lebih baik apabila ASEAN membentuk suatu *ASEAN Convention* yang secara khusus untuk menanggulangi pembajakan kapal beserta dengan sanksi yang akan

- diberikan terhadap pelaku sehingga menimbulkan efek jera.
3. Perlu dibentuk peradilan atau tribunal untuk secara khusus mengadili para pembajak.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ali, Zainuddin, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.
- ASEAN Regional Forum Annual Security Outlook, 2008, Singapore.
- Bakti, Yudha, 2012, *Penemuan Hukum Nasional dan Internasional*, Fikahita Aneska, Bandung.
- Bhakti Ardhiwisastra, Yudha, 2003, *Hukum Internasional Bunga Rampai*, PT. Alumni, Bandung.
- Buzan, Barry, 1991, *People, States and Fear*, Second Edition, Harvester Wheatsheaf, London.
- _____, dan Ole Weaver, 2003, *Regions and Power: The Structure of International Security*, Cambridge University Press, United Kingdom.
- Churchill, R.R dan A.V Lowe, 1983, *The Law of The Sea*, Manchester University Press, Manchester.
- Cipto, Bambang, 2007, *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Kamil Ariadno, Melda, 2007, *Hukum Internasional*, Diadit Media, Jakarta. Kusumaatmadja, Mochtar, 1983, *Hukum Laut Internasional*, IKAPI, Bandung.
- _____, 1992, *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut dilihat dari sudut Hukum Internasional regional dan Nasional*, Sinar Grafika dan Pusat Studi Wawasan Nusantara, Jakarta.
- Liss, Carolin dan Ted Biggs, 2016, *Piracy in Southeast Asia; Trends, Hot Spots, and Responses*, Routledge, London.
- Suryokusumo, Sumaryo, 1997, *Studi Kasus Hukum Organisasi Internasional*, Alumni, Bandung.
- Syahmim, AK, 1988, *Masalah-masalah Aktual Hukum Organisasi Internasional*, CV. Armico, Bandung.
- Thontowi, Jawahir dan Pronoto Iskandar, 2006, *Hukum Internasional Kontemporer*, PT. Refika Aditama, Bandung.
- Wahjoe, Oentoeng, 2011, *Hukum Pidana Internasional, Perkembangan Tindak Pidana Internasional dan Proses Penegakannya*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Webb, Graham Gerard Ong, 2006, *Piracy, Maritime Terrorism, and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore.
- Whisnu Suteni, F.A, 1989, *Identifikasi dan Reformulasi Sumber-Sumber Hukum Internasional*, Mandar Maju, Bandung.
- Yulianingsih, Wiwin, dan Moch. Firdaus Sholihin, 2014, *Hukum Organisasi Internasional*, CV. Andi Offset, Yogyakarta.

B. Jurnal/Kamus/Skripsi

- A.A.A Nanda Saraswati, 2007, "Kriteria untuk Menentukan Hak Asasi Manusia sebagai *Jus Cogens* dalam Hukum Internasional", *Arena Hukum*, Vol. 10, No. 2.

- Achmad Insan Maulidy, 2011, "Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam Mengatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka", *Skripsi*, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Adi Fadhilah Nurul Rahman, 2019, "Memberantas Kejahatan Transnasional di Jalur Segitiga Asia Tenggara, Wilayah Perairan Laut Sulu", *Journal of International Relations*, Vol.5, No. 4.
- Adrianus Revi Dwiguna dan Muhammad Syaroni, 2019, "Rivalitas Amerika Serikat-Tiongkok di Laut China Selatan dan Pengaruhnya terhadap Indonesia", *Jurnal Kajian Strategik Ketahanan Nasional*, Vol. 2, No. 2.
- Alfian D.M Kawengian, 2017, "Penolakan Indonesia terhadap Kerjasama Keamanan Selat Malaka terkait "Proliferation Security Initiative" dengan Amerika Serikat", *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*. Alviandini Nanda Fajriah dan Emmy Latifah, 2018, "Peran ASEAN dalam Menanggulangi Terorisme di Laut Sebagai Ancaman Terhadap
- Rifky Ardiansyah, 2019, "Kerjasama Trilateral (Indonesia, Malaysia, Filipina) melalui Program Trilateral Maritime Patrol Indomalphi meningkatkan Keamanan Maritim di Laut Sulu-Sulawesi Tahun 2016-2019", *Fakultas ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Komputer Indonesia*.
- Riskey Oktavian, 2014, "Kerjasama Trilateral Indonesia-Malaysia Singapura dalam Menanggulangi Perompakan Kapal di Selat Malaka", *Thesis*, University of Muhammadiyah Malang.
- Rizki Roza, 2018, "Keamanan Laut Sulu-Sulawesi: Kaji Ulang Kerja Sama Trilateral", *Majalah Info Singkat bidang Hubungan Internasional*, Vol. X, No. 20.
- Robert O. Keohane dan Joseph S. Nye Jr, 1998, "Power and Interdependence in the Information Age", *Foreign Affairs*, Vol. 77, No. 5.
- _____ dan Lisa L. Martin, 1995, "The Promise of Institutional Theory", *Internasional Security*, Vol. 20, No. 1.
- Shela Aprilia, Februari 2017, "Efektivitas Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery (ReCAAP) dalam Penanganan Kasus Pembajakan Kapal dan Perampokan Bersenjata di Asia Tenggara tahun 2012-2015", *JOM FISIP Universitas Riau*, Vol. 4, No. 1.
- Sukawarsini Djelantik, 2016, "Sekuritisasi dan Kerjasama ASEAN dalam Meningkatkan Keamanan di Perairan Kawasan", *Global & Strategis Universitas Katolik Parahyangan*, No. 2.
- Supriyanto Ginting, 2012, "Kerja Sama Regional dalam Memberantas Piracy dan Armed Robbery di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka", *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Trialen Lumban Gaol, 2017, "Peran ASEAN Maritime Forum (AMF) dalam Menjaga Keamanan Maritim (Studi Kasus Perompakan di Perairan Selat Malaka)", *Jom FISIP*, Vol. 4, No. 1.

Try Satria Indrawan Putra dan Lazarus Tri Setyawanta, 2020, "Pertanggungjawaban Negara Terkait Permasalahan Hukum yang Timbul Akibat Insiden Terorisme Maritim", *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, Vol. 2, No. 1.

Uni W. Sagena, 2013, "Memahami Keamanan Tradisional dan Non Tradisional di Selat Malaka: Isu-isu dan Interaksi Antar Aktor", *Interdependence Jurnal Hubungan Internasional*, Vol. 1, No. 1.

Yudhistira Panduwinata, 2016, "Pengawasan Wilayah Laut Selat Malaka pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols tahun 2011-2013: Perspektif Indonesia", *Journal of International Relations*, Vol. 2, No. 4.

Yudi Trianatha, 2013, "Hijacking ships on the High seas in terms of International Law (case study of MV Jahan Moni)", *Sumatera Journal of International law*.

Yuli Ari Sulistyani, 2019, "Littoral States' Defense Diplomacy in Malacca Strait Through the Malacca Strait Patrol Framework", *Journal of Defense & State Defense*, Vol. 9, No. 2.

Zhafirah Yanda Masya, 2018, "Analisis Kerja Sama Keamanan Trilateral Indonesia, Malaysia, dan Filipina di Laut Sulu-Sulawesi Periode 2016-2017", *Institutional Repository UIN Syarif Hidayatullah Jakarta*.

C. Peraturan Perundang-Undangan

Vienna Convention on the Law of Treaties 1969 (Vienna Convention 1969) United Nations Convention Law of The Sea 1982

Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence against the Safety of Maritime Navigation 1988.

International Maritime Organization Maritime Safety Committee (MSC) Circular No. 984 about draft code of practice for the investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships.

Maritime Safety Committee Circular MSC/Circ 62 of 22 June 1993 ASEAN Charter

ADMM-Plus Experts' Working Group on Maritime Security

ASEAN Regional Forum Work Plan for Maritime Security 2018-2020 Expanded ASEAN Seafarer Training-Counter Piracy (EAST-CP) Co-Chairs' Report 23-25 September 2013.

D. Website

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-Default.aspx>, diakses, pada 20 Januari 2021.

<http://setnas-asean.id/tentang-asean>, diakses tanggal, 20 Januari 2021
[https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20AIS C%20](https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20AIS%20C%20) diakses, tanggal 22 Februari 2021