

KERJASAMA TRILATERAL INDONESIA MALAYSIA DAN FILIPINA DALAM MENANGGULAGI MASALAH KEAMANAN MARITIM DI PERAIRAN SULU

Giska Rantung*

*Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Sam Ratulangi

*Corresponding Author: giskarantung@gmail.com

ABSTRAK

Perairan Sulu merupakan salah satu kawasan yang saat ini mengandung tingkat kerawanan yang cukup tinggi di Asia Tenggara. Perairan ini terletak di antara Indonesia, Malaysia dan Filipina ini terbentang seluas 900.000 km². Perairan Sulu merupakan jalur pelayaran paling ramai dan juga paling berbahaya kedua setelah selat malaka. Rata-rata sekitar 3900 kapal pertahun melintas jalur laut ini. Wilayah perairan Sulawesi-Sulu memiliki nilai strategis dan digunakan untuk kepentingan banyak negara. Ribuan armada tanker minyak dan armada dagang melintasi jalur tersebut. Karena potensi, letak, dan intensitas aktivitas lautnya yang ramai, jalur ini memiliki potensi ancaman, seperti masalah pelanggaran wilayah karena posisi tepat di perbatasan tiga negara, masalah penangkapan ikan secara ilegal, masalah penyelundupan senjata dan perdagangan manusia serta masalah perompakan kapal yang disertai dengan penculikan awak kapal, dan terorisme. Tentunya hal tersebut menjadi beban dan tugas bagi pemerintah Indonesia, Malaysia dan Filipina. Belum lagi ketiga negara, memiliki kepentingan ekonomi yang berbeda-beda pada perairan ini. Dengan menggunakan metode kualitatif (Moleong, 2017), penelitian ini akan mengkaji kerjasama antara Indonesia, Filipina dan Malaysia khususnya dalam menangani permasalahan terorisme di sekitar Perairan Sulu. Di mana ketiga negara yang berbatasan langsung dengan laut tersebut memiliki tanggung jawab terhadap keamanan di sekitar kawasannya. Ketiga negara mengakui diperlukannya kerjasama trilateral antara mereka, karena ancaman keamanan di perairan Sulu bukan hanya menjadi ancaman ketiga negara, namun juga menjadi ancaman bagi banyak negara yang berkepentingan pada lalu lintas internasional di wilayah perairan tersebut. Temuan penelitian menunjukkan kerjasama ketiga negara ditandai dengan melakukan deklarasi bersama yang menyepakati, pertama sepakat akan mengadakan patroli bersama. Kedua, memberikan bantuan kepada korban penyerangan di perairan Sulu. Ketiga, menentukan titik fokus di setiap negara untuk memfasilitasi sebuah jaringan information sharing juga sebagai pusat koordinasi keadaan darurat. Keempat, membentuk sebuah jaringan telekomunikasi sebagai pendukung situasi darurat.

Kata Kunci: Kerjasama Trilateral; Perairan Sulu

ABSTRACT

Sulu waters are one of the areas that currently contain a fairly high level of vulnerability in Southeast Asia. These waters are located between Indonesia, Malaysia and the Philippines and span an area of 900,000 km². The waters of Sulu are the most crowded shipping lanes and also the second most dangerous after the Malacca Strait. On average, about 3900 ships per year pass this sea route. The Sulawesi-Sulu water area has strategic value and is used for the benefit of many countries. Thousands of oil tankers and trading fleets crossed the route. Due to the potential, location, and intensity of its bustling marine activities, this route has potential threats, such as the problem of territorial violations due to its exact position on the border of the three countries, problems with illegal fishing, problems with weapons smuggling and human trafficking and problems with ship piracy accompanied by kidnapping, crew, and terrorism. Of course, this is a burden and a task for the governments of Indonesia, Malaysia and the Philippines. Not to mention the three countries, have different economic interests in these waters. By using a qualitative method (Moleong, 2017), this study will examine the cooperation between Indonesia, the Philippines and Malaysia, especially in dealing with the problem of terrorism around the Sulu Waters. Where the three countries directly bordering the sea have responsibility for security

around their area. The three countries recognized the need for trilateral cooperation between them, because the security threat in Sulu waters is not only a threat to the three countries, but also a threat to many countries with an interest in international traffic in these waters. The research findings show that the cooperation between the three countries is marked by making a joint declaration that agrees, first agreeing to hold a joint patrol. Second, providing assistance to victims of attacks in Sulu waters. Third, determine the focal point in each country to facilitate an information sharing network as well as an emergency coordination center. Fourth, establish a telecommunications network to support emergency situations.

Keywords: Trilateral Cooperation; Sulu Waters

PENDAHULUAN

Dalam Hubungan Internasional dikenal apa yang dinamakan kerjasama internasional. Dalam suatu kerjasama internasional bertemu berbagai macam kepentingan nasional dari berbagai negara dan bangsa yang tidak dapat dipenuhi di dalam negerinya sendiri. Isu utama dari kerjasama internasional yaitu berdasarkan pada sejauh mana keuntungan bersama yang diperoleh melalui kerjasama dapat mendukung konsepsi dari kepentingan tindakan yang unilateral dan kompetitif. Dengan kata lain, kerjasama internasional dapat terbentuk karena kehidupan internasional meliputi berbagai bidang, seperti ideologi, politik, ekonomi, sosial, lingkungan hidup, kebudayaan, pertahanan, dan keamanan.¹

Asia Tenggara merupakan kawasan yang wilayahnya hampir 80% didominasi oleh lautan. Salah satu kawasan yang saat ini mengandung tingkat kerawanan yang cukup tinggi di Asia Tenggara adalah perairan Sulu dengan hamparan laut besar yang terletak di antara Indonesia, Malaysia dan Filipina, dikenal sebagai pusat keanekaragaman hayati laut di dunia. Bentangan laut ini mencakup area seluas 900.000 km² (hampir 350.000 mil²) dan menyediakan mata pencaharian dan makanan lebih dari 40 juta orang.

Jalur laut Sulawesi-Sulu merupakan jalur pelayaran paling ramai dan juga paling berbahaya kedua setelah selat Malaka. Rata-rata sekitar 3900 kapal pertahun melintas jalur laut. Wilayah perairan Sulawesi-Sulu memiliki nilai strategis dan digunakan untuk kepentingan banyak negara. Ribuan armada tanker minyak dan armada dagang melintasi jalur tersebut. karena potensi, letak, dan intensitas aktivitas lautnya yang ramai, jalur ini menghadapi sejumlah ancaman, seperti masalah pelanggaran wilayah karena posisi tepat di perbatasan tiga negara, juga masalah penangkapan ikan secara ilegal, masalah penyelundupan senjata dan perdagangan manusia serta masalah perompakan kapal yang disertai dengan penculikan awak kapal dan terorisme. Tentunya hal tersebut menjadi beban dan tugas yang besar bagi pemerintah Indonesia dan negara tetangga. Belum lagi ketiga negara, Indonesia, Malaysia dan Filipina memiliki kepentingan ekonomi yang berbeda-beda pada perairan ini. Untuk Indonesia dan Filipina misalnya, kebutuhan perdagangan batu bara dan bahan-bahan mineral lain sangat bergantung pada laut Sulawesi- Laut.²

Perairan Sulu memiliki nilai strategis dari sisi ekonomi, politik, dan keamanan. Perairan ini merupakan jalur lalu lalang perniagaan kapal-kapal bermuatan penuh yang tidak bisa melalui jalur Selat Malaka yang selalu ramai. Selain itu banyak spesies laut yang sangat berlimpah baik dari ikan maupun ekosistemnya. Perlu diketahui berdasarkan data diperkirakan setiap tahunnya lebih dari 100,000 kapal melewati laut sulu membawa 55 juta metric ton barang dan lebih dari 18 juta penumpang.³

¹ Perwita & Yani, *Pengantar ilmu hubungan internasional*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung, 2005, hlm. 33.

² Isma Rustam, "kebijakan keamanan maritime di perbatasan indonesia", diakses dari <http://ejournal.Politik.lipi.go.id/index.php/jpp/article/view/717>, pada tanggal 15 agustus 2019 pukul 20.15.

³ Rizki Roza, "PUSLIT BKD", diakses dari http://berkas.dpr.go.id/puslit/flies/info_singkat/info%20singkat-X-20-II-P3DI-Oktober-2018-244.pdf, pada tanggal 15 agustus 2019 pukul 20.55.

Oleh karena letaknya yang strategis, maka laut ini rawan terhadap ancaman kejahatan maritim. Rawan yang tidak hanya terfokus pada hal-hal yang bersifat militeristik, tetapi telah berkembang dan mengarah pada pembajakan kapal. Maka, strategi pertahanan dan keamanan daerah ini memerlukan suatu perhatian khusus terutama dari ketiga negara yaitu Indonesia, Malaysia, dan Filipina yang saling berdekatan dengan perairan Sulu.

Dalam beberapa kasus yang pernah terjadi pada 26 Maret 2016 yakni penyanderaan 10 awak kapal Tunda Brahma 12 dan Kapal Tongkang anad asal Indonesia di perairan sekitar Laut Sulu di Kepulauan Sulu, Filipina Selatan yang membawa 7.500 ton batu bara dan sepuluh awak kapal asal Indonesia disandera. Pembajakan terjadi ketika dua kapal itu sedang dalam perjalanan dari Sungai Puting, Kalimantan Selatan, menuju Batangas, Filipina Selatan. Penyanderaan ini meminta uang tebusan sekitar Rp 60 Milyar. Pembajakan kedua dialami kapal tunda TB Henry dan kapal tongkang Cristi di perairan perbatasan Malaysia-Filipina. Kapal tersebut telah dibajak kelompok yang mengaku Abu Sayyaf di Filipina⁴. Abu sayyaf atau Abu Sayaf Group (Abu Sayyaf) merupakan kelompok bersenjata Islam yang paling kecil akan tetapi paling menakutkan di Filipina. Selain menjadi ancaman keamanan internal Filipina, keterkaitannya dengan Al-Qaeda dan Jemaah Islamiyah (JI) menjadikannya sebagai ancaman bagi keamanan regional dan global sekaligus.

Pembajakan selanjutnya terjadi pada kapal tugboat Charles 001 dan Robby 152 milik PT. Rusianto Bersaudara dengan tujuh ABK disandera kelompok militan bersenjata pimpinan Abu Sayyaf di Laut Sulu, Barat Daya Filipina pada 20 Juni 2016. Penyanderaan dilakukan saat para ABK tengah mengangkut batu bara dari Tagoloan Cagayan, Mindanao, menuju Samarinda, Kalimantan Timur. Penyanderaan ini meminta uang tebusan sekitar Rp 61-65 Milyar untuk 4 dari 7 ABK yang disandera. Ini insiden pembajakan ketiga dalam sebulan terakhir yang dialami kapal di perairan internasional di Tawi-Tawi, pulau milik Filipina yang berbatasan dengan pantai timur Sabah.⁵

Begitupun pada tahun 2018 Kapal penangkap ikan asal Malaysia mengalami serangan bajak laut yakni pada 11 September 2018 di sekitar perairan Laut Sulu-Sulawesi. Dua orang Warga Negara Indonesia (WNI) yang menjadi kru kapal tersebut diculik oleh pelaku serangan. Pelaku penyerangan membawa dua korbannya ke arah Tawi-Tawi. Para penculik meminta uang tebusan sebesar Rp14,3 miliar untuk pembebasan kedua korban tersebut, dan Pemerintah Indonesia telah menyatakan tidak akan membayar tebusan. Ini merupakan laporan serangan penculikan pertama yang terjadi pada tahun 2018 di Laut Sulu-Sulawesi, setelah serangan terakhir pada Maret 2017.⁶

Pada tanggal 12 oktober 2017 ketiga negara Indonesia, Malaysia dan Filipina sepakat membuat untuk melakukan patrol air di perairan sulu, Kesepakatan ini merupakan hasil akhir dari dua tahun perundingan menteri pertahanan masing-masing negara demi mencapai kebijakan yang tepat serta win-win solution untuk merespons gangguan keamanan di Laut Sulu. Bentuk kerja sama ini sebenarnya meniru konsep kerja sama maritim tiga negara yang sudah terlebih dahulu dilaksanakan di selat Malaka, yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Masing-masing dari ketiga negara ini tentu memiliki kepentingan dan kerjasama Trilateral ini yang pertama ialah memberikan jaminan keamanan kepada pengguna jalur perairan sulu, selanjutnya kesepakatan ini sebagai bentuk respon dari fenomena kembalinya pejuang asing atau foreign fighters ke negaranya masing-masing usai ISIS

⁴ Eko, "Dua kapal Indonesia dibajak Filipina, 10 WNI Disandera", diakses dari http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160329_indonesia_kapal_dibajak_filipina, pada tanggal 16 Agustus 2019 pukul 22.10.

⁵ Prima Gumilang, "Pembajakan di Filipina, Indonesia taruh tentara dalam kapal", diakses dari <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20160702052225-20142559/pembajakan-di-filipinaindonesia-taruh-tentara-dalam-kapal>, pada tanggal 16 agustus 2019 pukul 22.25.

⁶ BBC News, "Lagi, kelompok bersenjata culik dua nelayan di perairan Malaysia" diakses dari <https://www.google.co.id//amp/s/www.bbc.com> pada tanggal 19 agustus 2019 pukul 08.12.

digempur di Suriah dan Irak. Ancaman gangguan keamanan ikut bergeser dari wilayah Timur Tengah ke negara-negara lain, termasuk Asia Tenggara.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kerjasama Internasional

1. Pengertian Kerjasama Internasional

Konsep kerjasama (cooperation) barngkaloi sama tuanya dengan eksistensi konsep politik. Sejak aktor-aktor hubungan internasional mulai berpikir untuk melakukan konflik saat itupula mereka sudah mulai berpikir mengenai kerjasama. Saat negara-kota Sparta berencana untuk melawan dominasi negara-kota Athena para pemimpin Sparta langsung melakukan kerjasama (semacam aliansi)dengan sejumlah negara-kota lainnya. Dengan demikian konsep konfliktik dan kerjasama hadir satu paket mewarnai fenomena hubungan internasional sejak dahulu kala. ⁷

Kerjasama antar negara (international cooperation) telah menjadi perhatian utama sejak awal kelahiran studi HI sebagai disiplin akademik. Saat itu kerjasama antarnegara dimaksudkan untuk mewujudkan perdamaian dunia (to build world peace) atau mencegah terjadinya peperangan (to prevent war).⁸

Robert Koahane mengatakan bahwa kerjasama terjadi ketika para aktor (*state atau nonstate actors*) menyesuaikan perilaku mereka dengan preferensi pihak lain yang actual dan diantisipasi melalui proses koordinasi kebijakan. Dalam kerjasama terdapat dua elemen penting. Pertama, perilaku masing-masing aktor diarahkan pada beberapa tujuan bersama. Kedua, kerjasama member para pihak keuntungan atau imbalan yang menguntungkan, Koahane membedakan kerjasamana dan harmoni.⁹

Joseph Frankel juga mengatakan bahwa negara-negara akan melakukan kerjasama apabila manfaat yang diperoleh mereka diperkirakan lebih besar daripada konsekuensi-konsekuensi yang harus ditanggungnya. Selain itu, keberhasilan kerjasama juga akan ditentukan oleh sifat dan tujuan kerjasama yang hendak diapai. Tujuan akhir yang kemudian dijabarkan ke dalam sasaran-sasaran kerjasama ditentukan oleh persamaan-persamaan fundamental dari masing-masing negara yang melakukakan kerjasama. Inilah yang disebut kerjasama fiungsional.¹⁰

Dalam hal ini kerjasama internasional diperlukan karena merupakan bukti dari adanya saling pengertian antar bangsa (*international understanding*) sebagai akibat dari adanya interdependensi antar bangsa dan bertambah kompleksnya kehidupan dengan masyarakat internasional¹¹

Daniel Frei membedakan kerjasama internasional dalam dua pendekatan dasar, yaitu *public choice approach* dan *public goods approach*. Menurut Frei, melalui *public choise approach* perilaku aktor-aktor ininternasional (apakah itu mempresentasikan negara-negara, organisasi-organisasi internasional, perusahaan-perusahaan multinasional, dan sebagainya) dipahami sebagai usaha untuk memaksimalkan kegunaan dan fungsinya masing-masing dengan hambatan-hambatan dan pertimbangan-pertimbangan tertentu. Adapun pendekatan *public goods approach* terutama memusatkan perhatian pada penjelasan tentang tipe-tipe tertentu dari kerjasama dan partisipasi yang timbul dalam hubungan internasional, meskipun fakta menunjukkan bahwa tidak ada hasil atau manfaat nyata yang dapat diharapkan oleh negara-negara dalam kerjasama internasional tersebut. Atau dengan kata lain, manfaat yang diperoleh negara-negara yang ikut ambil bagian dalam kerjasama dan partisipasi internasional masih bersifat spekulasi.¹²

Disamping kedua pendekatan menurut Frei tersebut. Dieter Rudolf menambahkan sebuah pendekatan yang bisa digunakan dalam memahami fenomena kerjasama

⁷ Umar Suryadi Bakry, *Dasar-Dasar Hubungan Internasional*. KENCANA . 2017, Bandung, hlm. 73.

⁸ Umar Suryadi Bakry, *ibid*.

⁹ Umar Suryadi Bakry, *ibid*.

¹⁰ Umar Suryadi Bakry, *ibid.*, hlm. 74.

¹¹ Yanuar Ikbar, *op.cit.*, hlm. 199.

¹² Umar Suryadi Bakry, *loc.cit*.

internasional, yaitu *bio-political approach*. Menurut Rudolf, prinsip resiprositas dan perilaku tidak mementingkan diri sendiri (*unselfishness*) akan melahirkan hubungan kerjasama yang sambal di antara anggota-anggota dalam suatu sistem social, tentunya termasuk sistem internasional.¹³

2. Faktor Pendukung Kerjasama Internasional

Faktor pendukung dalam kerjasama Menurut Kalevi Holsti, Kerjasama internasional dapat terwujud karena hal-hal sebagai berikut:

1. Pandangan bahwa dua atau lebih kepentingan, nilai, atau tujuan yang saling bertemu dapat menghasilkan sesuatu, dipromosikan, atau dipenuhi oleh semua pihak sekaligus;
2. Pandangan atau harapan dari satu negara bahwa kebijakan yang diputuskan oleh negara lainnya akan membantu negara itu dalam mencapai kepentingan dan nilai-nilainya
3. Persetujuan atas masalah tertentu antara dua negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan kepentingan atau benturan kepentingan;
4. Aturan resmi atau tidak resmi mengenai transaksi di masa depan yang dilakukan untuk melaksanakan tujuan; dan
5. Transaksi antar negaera yang dilakukan untuk memenuhi tujuan mereka.¹⁴

B. Maritim

Maritime dipahami oleh banyak pihak sebatas pada bidang pelayaran dan industry pendukungnya, yang merujuk pada tiga poin, yaitu *relating to adjacent to sea, relating to marine shipping or navigation, and resembling a mariner*. Merujuk pada Kamus Besar Bahasa Indonesia istilah "maritime" yaitu "sesuatu yang berkaitan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut".¹⁵

1. Negara Maritim

Secara singkat, negara maritime adalah suatu negara yang daerah territorial lautnya lebih luas dibandingkan dengan territorial daratnya. Pendapat lain mengatakan Negara maritime adalah Negara yang mempunyai wilayah kekuasaan laut yang luas serta tersimpan berbagai kekayaan sumber daya alam di wilayah tersebut.

Dalam konteks negara kepulauan, UNICLOS (konvensi hukum laut internasional) menyatakan negara maritim adalah negara yang mempunyai sifat memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya, sedangkan negara kelautan lebih menunjukkan kondisi fisiknya, yaitu negara yang berhubungan dekat dengan atau terdiri dari laut.¹⁶

Mengacu pada pengertian maritim, berikut ini adalah beberapa ciri-ciri Negara maritime antara lain wilayah perairan dan lautnya lebih luas atau 2/3 dari wilayah daratan, terdiri dari banyak pulau yang dikelilingi oleh perairan atau laut, memiliki sumber daya laut yang sangat besar baik sumber daya alam dan energi maupun mineral, masyarakatnya banyak yang berprofesi sebagai nelayan atau profesi lainnya yang berhubungan dengan kemaritiman.¹⁷

Negara maritime mengacu pada konsep yang mengedepankan pemanfaatan semua sumber daya alam di wilayah laut untuk kepentingan rakyat serta untuk memakmurkan sebuah Negara. Dimana Negara mampu untuk hadir bahkan menguasai semua kekuatan strategis dilautan yang didukung oleh kekuatan maritime baik itu armada perdagangan, armada perang, industri maritime, serta kebijakan pembangunan Negara berbasis maritime.

¹³ Yanuar Ikbar, *op.cit.*, hlm. 74-75.

¹⁴ Yanuar Ikbar, *ibid.*, hlm.75.

¹⁵ Nikolaus Loy, dkk. *Mengamankan Laut*, PT. Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia, Jakarta, 2019, hlm. 68-69.

¹⁶ Nikolaus Loy, *ibid.*, hlm. 69.

¹⁷ Maxmonroe.com, "Negara Maritim: Pengertian, cirri-ciri, konsep, contoh negara maritim", diakses dari <https://www.maxmanroe.com> pada tanggal 21 Agustus 2019 pukul 20.06.

2. Konsep Keamanan Maritim

Konsep keamanan menjadi salah satu konsep yang paling sering digunakan dalam tata interaksi manusia di dunia. Konsep ini adalah juga yang paling sering berubah sesuai dengan perkembangan zaman.

Konsepsi keamanan telah berkembang terutama pada masa perang dingin. Keamanan yang tadinya terpusat pada negara (tradisional), menjadi lebih mencair (non tradisional), entitas aktor pada pada studi keamanan tidak lagi menjadi poli negara atau militer, namun juga aktor non negara dan juga individu. Dengan bergesernya konsep keamanan, maka bergeser pula factor-faktor yang didefinisikan sebagai ancaman. Ancaman tidak lagi datang hanya dari negara lain menggunakan instrument militer, namun ancaman bisa datang dari siapa saja kepa siapa. Ancaman melalui laut dari luar negeru tidak lagi semata-mata adanya agresinya melalui laut yang mengancam kedaulatan suatu negara. Ancaman yang ada makin variatif seperti kelestarian alam, jalur perdagangan, pemberantasan aksi illegal di luar, kejahatan transnasional melalui jalur laut, dan lain-lain.¹⁸

Maritime security (keamanan maritim) menjadi perhatian dari banyak negara, terutama negara besar seperti amerika serikat, republic rakyat tiongkok, rusia, prancis dan inggris. Setiap negara mengeluarkan kebijakan berkaitan dengan maritime security. Ini memnandakan keamanan maritime memiliki posisi signifikan bagi kekuatan-kekuatan besar di tingkat regional dan global dalam hubungan internasional. Perumusan konsep maritime security negara-negara tersebut terdorong oleh kepentingan keamanan politik, ekonomi bahkan social budaya.¹⁹

Saat ini, dengan memperhatikan perkembangan yang ada, konsep keamanan berkembang dengan dinamis dan bermakna lebih luas. Keamanan bukan hanya meliputi aspek militer saja namun juga meliputi aspek non militer. Dalam buku *Rethinking Security After the Cold War*, Barry Buzan mengatakan bahwa militer bukan hanya satu-satunya aspek penting dalam keamanan, namun terdapat empat aspek non militer, yakni politik, lingkungan, ekonomi, dan sosial.³³ Adanyaperluasan makna dari perspektif tradisional menuju non-tradisional juga melibatkan aktor yang non-state, yang terlihat dari dinamika interaksi antara sektor dan aktor keamanan dalam perkembangan berikutnya, Buzan dan Ole Weaver mengkonseptualisasikan keamanan sebagai sesuatu yang harus dipentaskan sebagai ancaman eksistensial terhadap objek referensi oleh aktor sekuritisasi yang ada dengan menghasilkan dukungan tindakan darurat di luar aturan yang jika tidak akan mengikat.

konsep keamanan dapat dibedakan dengan konsep pertahanan. Pertahanan (defence) didefinisikan dalam kamus oxford sebagai sebuah tindakan untuk mempertahankan diri dari serangan (The action of defending from resisting attack). Definisi ini dapat kita artikan memiliki tujuan yang sama yaitu memperoleh kemerdekaan dari ancaman yang dapat mengganggu keamanan nasional, akan tetapi keamanan lebih bersifat preventif dan antisipatif dalam merespon ancaman. Tetapi, Buzan menyatakan bahwa keamanan selaly memperhitungkan aspek ancaman dan kerentanan. Kedua aspek tersebut sangat ditentukan oleh kapabilitas yang dimiliki oleh suatu negara. Hal ini berhubungan dengan kekuatan yang dimiliki oleh suatu negara. Oleh karena itu, fungsi angkatan bersenjata (dalam hal ini militer) dijustifikasi oleh keperluannya akan keamanan nasional dan secara politis diasumsikan kekuatan militer berkorelasi positif dengan keamanan nasional.

Keamanan Kolektif menjelaskan bagaimana perilaku negara-negara dalam suatu kawasan ketika menghadapi ancaman eksternal. Negara-negara dalam kawasan membentuk suatu aliansi untuk melindungi diri terhadap ancaman keamanandari luar.³⁶ Aliansi ini muncul ketika ancaman tersebut tidak mampu dihadapi oleh satu negara sendiri. Aliansi ini dibentuk karena dianggap mampu untuk mempertahankan distribusi kekuatan bagi anggota aliansi. Negara tidak mampu mengatasi masalah secara

¹⁸ Nikolaus Loy, dkk. *op.cit.*, hlm. 86.

¹⁹ Asep Setiawan, "Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan", diakses dari <https://www.researchgate.net/publication> pada tanggal 21 Agustus pukul 22.05.

individual, terlebih bila menyangkut masalah yang lintas batas. Sehingga keamanan yang bersifat kolektif dibutuhkan. Keamanan kolektif dipengaruhi oleh faktor ekonomi, sosial, dan lingkungan.³⁸ Untuk itu kerja sama dalam bidang keamanan diperlukan, bentuk kerja sama antar negara dapat berupa bilateral, trilateral, dan regional

Nicholas Tsagourias menyebutkan bahwa tujuan dari keamanan kolektif adalah mencapai kepentingan publik berupa perdamaian dan keamanan internasional. Keamanan kolektif menjadi pilihan karena negara memiliki kemampuan dan sumber daya yang terbatas untuk menjamin perdamaian dan keamanan internasional. Oleh karena itu otoritas publik diperlukan, dalam hal ini adalah lembaga keamanan kolektif yang bertindak atas nama negara-negara yang tergabung di dalamnya dengan menghimpun sumber daya yang dimiliki masing-masing untuk menciptakan keamanan.

Hal yang ditekankan pada konsep ini adalah persamaan persepsi mengenai sebuah ancaman dan resiko yang mengharuskan keamanan tersebut dilaksanakan secara kolektif. Contohnya, sebagaimana yang terjadi pada masa Perang Dingin dimana ancaman dari Blok Timur mengharuskan negara-negara Blok Barat membentuk suatu pengaturan keamanan bersama.

Seiring meningkatnya isu keamanan maritime di jalur perairan internasional sejalan dengan meningkatnya aktivitas perdagangan melalui lautan. Sebagai jalur transportasi dan perdagangan yang padat, masalah keamanan maritime di jalur perairan internasional juga ikut meningkat dan kompleks. Meningkatnya gangguan keamanan yang terjadi di jalur perairan internasional dapat memberikan dampak bagi stabilitas keamanan dan ekonomi yang merugikan tidak hanya bagi negara-negara pesisir, tetapi juga bagi negara-negara lain, baik tingkat regional maupun internasional.

Keamanan maritime adalah kombinasi langkah pencegahan dan responsive untuk melindungi untuk melindungi maritime dari ancaman dan tindakan illegal. Kata-kunci dari pengertian adalah preventive, langkah responsive, diarahkan kepada penegak hukum baik sipil maupun militer serta operasi pertahanan seperti dilakukan angkatan laut. (Jurnal Keamanan Maritim, hal 41, 2017)

Konsepsi keamanan maritime sejatinya bukanlah konsep yang bersifat ketat dan telah menjadi kesepakatan bersama, konsep keamanan maritime terus berkembang dan dikonstruksikan untuk menjadi suatu konsep yang ideal dan bersifat universal. Keamanan maritime adalah kombinasi dari upaya preventif dan responsive untuk melindungi wilayah maritime dari segala macam ancaman dan tindakan melawan hukum. Beberapa elemen yang menjadi *concern* keamanan maritime, yaitu:

1. Terjadinya keamanan dan perdamaian nasional serta internasional
2. Kedaulatan, integritas teritorial dan kemerdekaan politik
3. Keamanan jalur pelayaran internasional
4. Perlindungan keamanan akan tindakannya keamanan laut
5. Keamanan akses terhadap sumber daya di laut maupun dasar laut
6. Perlindungan terhadap lingkungan
7. Keamanan terhadap pelaut dan nelayan.²⁰

Adapun menurut Marry Ann Palma mendefinisikan keamanan maritime dengan kondisi terbebasnya suatu negara dari berbagai ancaman terhadap kepentingan nasionalnya di laut. Ia membagi permasalahan keamanan maritime dalam dua kategori pertama, keamanan maritime sebagai keamanan nasional yang mempunyai tujuan melindungi integritas wilayah dari sumber ancaman internal (konflik komunal dan separatism). Kedua, keamanan maritime sebagai kepentingan keamanan yang berdampak regional.²¹

Dalam report on oceans and the law of the sea pada tahun 2008, PBB menyebutkan beberapa indikasi yang dapat dinyatakan sebagai suatu ancaman terhadap maritime security, antara lain;²²

²⁰ Nikolaus Loy, dkk. *op.cit.*, hlm. 87.

²¹ Asep Setiawan, *ibid*

²² Richarunia Ikhtiari, strategi keamanan maritime Indonesia dalam menanggulangi ancaman non-tradisional security, studi kasus: illegal fishing periode tahun 2005-2010. Thesis, 2011.

1. piracy dan armed robbery, kejahatan laut yang membahayakan keselamatan para pelaut serta keamanan jalur navigasi dan komersil
2. terrorist acts, yang mengancam kapal, off shore installations dan kegiatan maritime lainnya yang berdampak pada terganggunya keadaan ekonomi negara bahkan sampai pada pernyataan fisik.
3. Illicit trafficking in arms and weapons of mass destruction
4. Illicit trafficking in narcotic drugs and psycotropic substance, yang menyumbang sebesar 70% dari total perdagangan obat-obatan baik selama maupun setelah pelayaran
5. Smuggling dan trafficking of persons melalui laut dengan menggunakan kapal yang tidak layak guna dan perlakuan yang tidak sesuai dengan hak asasi manusia
6. Illegal unreported and unregulated (IUU) fishing, diidentifikasi pada skala food security yang mengancam terhadap kestabilan hubungan internasional dan keamanan laut.

Menurut Francois N Bailet , Fred W. Crickard dan Glen J. Herbert (2000) keamanan maritim (*maritime security*) didefinisikan sebagai “*the freedom from threat to national interests in, on, over, and concerning the sea*”. Keamanan maritime tidak hanya menyangkut penegakan hukum, di laut semata, keamanan maritime dalam arti yang lebih luas adalah laut menjadi jalur/wilayah yang aman untuk digunakan oleh pengguna dan bebas dari ancaman terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan laut yaitu: (buku putih pertahanan RI 2018)

1. Laut yang bebas dari ancaman kekerasan (militer atau non militer), meliputi ancaman pembajakan, perompakan, sabotase/terror terhadap objek-objek vital yang dapat mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara
2. Laut yang bebas dari ancaman terhadap navigasi, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi, yang membahayakan keselamatan pelayaran. Termasuk didalamnya adalah ancaman pencurian sarana/alat bantu navigasi, serta minimnya sarana navigasi.
3. Laut yang bebas dari ancaman pengrusakan dan pencemaran ekosistem laut, yaitu ancaman terhadap kelestarian lingkungan yang dampaknya merugikan bagi masyarakat maritime.
4. Laut yang bebas dari ancaman pelanggaran hukum, yaitu pelanggaran terhadap ketentuan hukum baik hukum nasional maupun hukum internasional yang berlaku seperti penyelundupan, *illegal fishing*, *illegal mining*, *illegal dredging island*, *illegal migration*, serta pencurian harta karun di laut.²³

3. Keamanan Maritim: Tataran Regional Asia Tenggara Kawasan Laut di Asia

Keamanan regional berbeda dengan keamanan nasional. Pada keamanan nasional, setiap negara berusaha untuk memenuhi kepentingannya dengan cara apapun termasuk bermusuhan dengan negara lain. Sementara itu, keamanan regional menunjukkan bahwa setiap negara saling membutuhkan dan tidak dapat dipisahkan untuk mengatasi suatu ancaman keamanan tertentu.²⁴ Lingkungan keamanan maritim khususnya di wilayah Asia Tenggara dalam kurun waktu 10-15 tahun terakhir telah mengalami perubahan yang sangat mendasar. Keadaan ini tidak terlepas dari pengaruh lingkungan strategis keamanan global dimana fenomena baru ancaman terhadap keamanan maritim dunia telah muncul dan menjadi tantangan nyata bagi negara-negara, khususnya negara yang memiliki wilayah teritorial berupa laut. Seperti diketahui bahwa kawasan Asia tenggara lebih dibatasi oleh wilayah perairan dan batas negaranya pun masih saling tumpang tindih dengan negara lain. Kawasan laut adalah sebagai jalur utama untuk tindak kejahatan paling besar di dunia.²⁵

²³ Nikolaus Loy, dkk. *op.cit.*, hlm. 88.

²⁴ Erlinda Matondang, “Pemetaan Kepentingan Keamanan Maritim Negara-Negara Asia Timur dan Posisi Strategis Indonesia”, diakses dari <http://jurnal.idu.ac.id>, pada tanggal 25 agustus 2019 pukul 19.01.

²⁵ Willy Sumakul, “Operasi keamanan laut dan asean maritime forum” diakses dari <http://www.fkpmar.org/operasi-keamanan-da-an-asean-maritime-forum/> pada tanggal 25 Agustus 2019 pukul 21.46.

Konsep keamanan non-tradisional yang mengalami perluasan makna ini menjadikan isu terpenting untuk keamanan maritim. Wilayah maritim atau jalur laut merupakan jalur yang mempunyai prospek tinggi untuk meluaskan kejahatan, yang bersifat lintas batas negara. Untuk mengatasi itu Asia Tenggara (ASEAN) dengan program ASEAN Maritime Forum (AMF) lebih meningkatkan kerjasama pertahanan di wilayah laut.²⁶

Negara-negara anggota Asean sepakat bahwa keamanan maritime merupakan permasalahan lintas negara yang harus diselesaikan bersama. Hal ini ditekankan dalam Declaration on ASEAN concord II 2003. Pembahasan isu maritime yang terjadi di kawasan Asia Tenggara dilaksanakan dalam pelbagai mekanisme, antara lain: Asean Regional Forum (ARF); ASEAN defence Ministerial Meeting (ADMM); Asean Defence Ministerial Meeting plus (ASEAN-Plus); ASEAN maritime forum (AMF); dan expanded ASEAN Maritim forum (EAMF). Selain itu masih ada sekitar 13 mekanisme lainnya.²⁷

Negara-negara yang terletak di wilayah laut yang tergabung dalam ASEAN yang umumnya adalah negara maritim (wilayahnya memiliki laut), menyadari sepenuhnya akan potensi ancaman keamanan maritim, baik di wilayah teritorialnya sendiri maupun secara regional Asia Tenggara dan hampir 90% komoditas strategis dan kebutuhan energi diangkut dari satu negara ke negara lain melalui laut. Laut merupakan tempat penggalian sumber daya alam yang akan digunakan untuk menunjang pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, suatu insiden keamanan maritim bila terjadi akan sangat merugikan baik politik dan terlebih lagi ekonomi bagi negara secara individu maupun secara regional Asia Tenggara.

Ada beberapa macam perluasan isu-isu keamanan non-tradisional yang banyak dilakukan di wilayah perairan di kawasan Asia Tenggara, misalnya kejahatan dan perdagangan terorganisir, pembajakan, perdagangan obat-obatan, penyelundupan dan perdagangan manusia, keamanan lingkungan, dan juga terorisme. Namun masih banyak bentuk kegiatan masalah keamanan yang dilakukan di atas perairan tetapi beberapa contoh tersebutlah yang sering terjadi dan merupakan ancaman yang sangat besar untuk kawasan Asia Tenggara beserta negara-negara didalamnya karena akan merugikan negara, kawasan, serta pula organisasi di kawasan (ASEAN). Dalam hal ini pembajakan kapal atau yang disebut dengan perompakan merupakan salah satu masalah dan ancaman bagi keamanan kawasan, dimana kegiatan perompakan tersebut adalah masalah yang akhir-akhir ini banyak melanda negara-negara di benua Asia terutama di Asia Tenggara.

4. Keamanan Maritim di Indonesia

Potensi kelautan Indonesia begitu besar karena menyimpan banyak sekali kekayaan alam, disatu sisi merupakan anugerah atas kondisi geografis Indonesia, namun disisi lain dapat menimbulkan konflik. Sebagai negara yang menjadi perlintasan kapal asing, dimana empat selat (selat Malaka, selat Sunda, selat Lombok, selat Makassar) strategis ada di Indonesia yang merupakan rute perdagangan dan pelayaran yang strategis.²⁸ Maka bisa disebut Indonesia termasuk negara yang rawan dari konflik keamanan maritim.

Pengertian tentang keamanan maritim diperlukan sebagai pijakan dalam merumuskan upaya-upaya yang diperlukan dalam membangun keamanan maritim yang kuat. Dalam pandangan militer pada umumnya, keamanan maritim biasanya difokuskan pada masalah keamanan nasional, dalam upaya melindungi keutuhan wilayah negara

²⁶ Danita Pravinska "Asean maritime forum dalam keamanan maritime di kawasan Asia Tenggara", diakses dari <https://www.academia.edu/3676604/ASEAN> pada tanggal 26 Agustus 2019 pukul 20.10.

²⁷ Erlinda Matondang, "Pemetaan kepentingan keamanan negara-negara Asia Timur dan posisi strategis Indonesia", diakses dari <http://jurnal.idu.ac.id/index.php/IPBH/article/view/123/63> pada tanggal 27 Agustus 2019 pukul 20.25.

²⁸ Libertina Ambari, "empat selat strategis dunia ada di Indonesia" diakses dari <https://www.google.co.id/amp/s/m.antaranews.com> pada tanggal 27 Agustus 2019 pukul 22.30.

dari serangan bersenjata atau penggunaan jenis kekuatan lainnya, serta memproyeksikan kepentingan negara ke wilayah-wilayah lain. Sementara itu dari perspektif pertahanan negara, keamanan maritim melingkupi hal-hal yang lebih luas dalam menghadapi lebih banyak jenis ancaman di bidang maritim.²⁹

Sebagai contoh, konsep operasi dari Angkatan Laut Amerika Serikat menyebutkan bahwa sasaran dari operasi keamanan maritim mereka meliputi perlindungan kebebasan bernavigasi dari kapal-kapal dagang mereka, melindungi pelayaran dagang mereka, melindungi sumber daya laut, serta melindungi wilayah maritim dari ancaman negara tertentu, terorisme, penyelundupan obat terlarang, dan bentuk-bentuk lain dari kejahatan, pembajakan, kerusakan lingkungan, dan imigrasi ilegal lewat laut.³⁰

Sementara itu, keselamatan pelayaran merupakan jaminan yang perlu diberikan bagi kapal-kapal yang melintasi wilayah laut Indonesia. Sebagai negara kepulauan yang memiliki tiga jalur ALKI sebagai jalur perdagangan laut internasional yang cukup padat, maka kewajiban Indonesia untuk dapat memberikan kepastian bagi keselamatan pelayaran. Pemerintah telah menetapkan alur dan pelintasan melalui pelaksanaan terhadap bahaya kenavigasian serta pemukhtahiran kondisi perairan. Peraturan keamanan dan keselamatan di alur pelayaran merupakan factor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah tercajinya kecelakaan. Pemberian koridor pelayaran bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan Indonesia diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dan mengaktifkan fungsi-fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan lembaga dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarannya.³¹

Selain daripada konsep keamanan maritime penelitian ini juga akan menggunakan teori Teori Grey-Area Phenomena.

C. Teori Grey-Area Phenomena (GAP)

Maka dari itu Teori Grey-Area Phenomena (GAP) sangat tepat apabila dikaitkan dengan kasus ini, teori ini digunakan untuk menjelaskan fenomena Pembajakan yang berujung pada penyanderaan di perairan Sulu, terutama ketika akhirnya para pembajak ini mendapat perhatian khususnya dari para pembuat kebijakan di kawasan, yang kemudian timbul gagasan menjaga keamanan bersama di perairan sulu ini. Peter Chalk menyebutkan bahwa GAP dapat diartikan sebagai ancaman suatu negara berdaulat, ancaman ini muncul dari aktor non-negara dan timbul dari luar proses yang berkaitan dengan struktur pemerintahan.³² GAP bukanlah sebuah pemikiran yang baru, GAP merupakan bagian dari spectrum keamanan namun biasanya di tempatkan pada posisi yang rendah dalam pembahasan keamanan, dan pada dasarnya sangat membahayakan keamanan dan tentunya mengganggu kedaulatan suatu Negara.

GAP kadang disertai dengan kekerasan, bila penggunaan kekerasan cukup menonjol dimana biasanya GAP tersebut terorganisir. Motif utama yang melatar belakangnya adalah politik atau ekonomi atau kedua-duanya sekaligus. GAP dengan karakter seperti ini muncul dalam bentuk kejahatan transnasional terorganisir. Dapat dikatakan seperti terorisme maritim, perdagangan obat bius, perdagangan manusia, dan bajak laut. Akan tetapi pembajakan yang terjadi di laut tidak selalu terjadi secara terorganisir, namun terdapat peningkatan dalam kasus yang mengindikasikan organisasi

²⁹ Syaiful Anwar, "Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut", diakses dari <https://www.google.com/jurnal.idu.ac.id> pada tanggal 30 Agustus 2019 pukul 18.50.

³⁰ Syaiful Anwar, *ibid*

³¹ Bapennas, "Penyusunan Kerangka Rencana Aksi Pembangunan Kemaritiman", diakses dari https://www.bapennas.go.id/files/2815/0460/0421/Laporan_Prakarsa_Strategis_Bidang_Kemaritiman_dan_SDA_Ringkasan.pdf, pada tanggal 02 September 2019 pukul 18.25.

³² Peter Chalk, "Grey-Area Phenomena IN Southeast Asia" Canberra: Strategic and Defence Studies Center Research School of Pasific and Asian Studies The Australian National University, (1997), 5-7.

kejahatan transnational. Perkataan tersebut juga diperkuat dalam pandangan Sebastian Hiltner, bahwa GAP dapat didefinisikan sebagai ancaman bagi stabilitas negara berdaulat oleh aktor non-negara atau proses-proses non-pemerintahan dan organisasi. Dimana mereka adalah sebagai ancaman langsung terhadap kohesi dan stabilitas yang mendasari bentuk negara modern yang berdaulat. GAP dibedakan dalam dua bentuk, bentuk non-kekerasan dan tindak kekerasan. GAP non-kekerasan berkaitan dengan ancaman yang ditimbulkan oleh kegiatan non-proses dan tanpa pengaruh pemerintahan seperti aktifitas tak terkontrol dan illegal dari imigrasi seperti kelaparan dan wabah. Sedangkan GAP sebagai tindak kekerasan pada umumnya terkait dengan kegiatan aktor-aktor non-negara, misalnya sindikat kejahatan internasional, perdagangan narkoba, dan organisasi atau kelompok teroris³³

Tindakan yang dilakukan pada masa kolonialisme Spanyol hingga Amerika Serikat menimbulkan suatu sikap pemberontakan yang dilakukan masyarakat Muslim Moro untuk mengembalikan kembali pengaruh Islam, hingga memunculkan kelompok-kelompok organisasi Islam di Filipina Selatan. Dalam berjalannya waktu pemberontakan yang pada awalnya hanya bertujuan untuk menghilangkan seluruh pengaruh Kristen di Filipina Selatan ini pun mulai mengarah kepada sebuah tujuan ideologi yang lebih luas, sikap pembajakan-pembajakan seperti yang dilakukan oleh Abu sayyaf. Pembajakan yang dilakukan dengan menyandera para awak-awak kapal yang melintasi perairan Sulu. Dimana tindakan yang dilakukan ini tidak hanya menjadi suatu permasalahan internal Filipina, akan tetapi telah melibatkan negara-negara sekitar yang turun menjadi korban dalam kasus ini. Untuk mewujudkan keamanan yang diinginkan, maka perlu dijalin suatu kerjasama baik yang bersifat bilateral, trilateral maupun multilateral. Dimana kerjasama ini harus dilandasi pada hukum internasional yang berlaku agar tidak mengancam kedaulatan setiap negara yang terkait. Untuk dapat memberikan penjelasan tentang munculnya pandangan dan strategi yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina terhadap aksi ancaman kejahatan di Perairan Sulu, Filipina.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif (Moleong, 2017), yang akan mengkaji kerjasama yang dilakukan oleh tiga negara yakni Indonesia, Malaysia dan Filipina untuk menjaga keamanan di Perairan Sulu. Pengumpulan data dilakukan melalui dokumen terkait tujuan penelitian yang ada di perpustakaan, internet, dan sumber lain, serta wawancara.³⁴ Data yang diperoleh dianalisis dengan tahapan yang diawali dengan melakukan reduksi data, dilanjutkan dengan melakukan display data, dan diakhiri dengan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Ancaman Keamanan Maritim Perairan Sulu

Munculnya isu keamanan maritim diawali dengan fungsi wilayah perairan yang strategis untuk kepentingan negara-negara di dunia³⁵. Perairan sulu sebagian besar dikuasai oleh grup etnis dan suku yang memiliki pengetahuan maju dalam bidang kemaritiman, hal ini pula yang menjadi faktor penting dalam lalu lintas kapal dagang pada masa tersebut. Grup etnis tersebut adalah Sulu, Maguindanao, Sangir, dan Talaud. Grup etnis ini mendiami Filipina bagian selatan, Sulawesi bagian utara, dan Maluku bagian utara. Kendatipun grup etnis ini memiliki pengetahuan maritim yang cukup maju,

³³ Sebastian Hiltner, *Facing Grey Area Phenomena-Transformation Crime and Violence in Southeast Asia*. 2008. Diakses melalui <http://asien.asienforschung.de/wpcontent.pdf>, pada tanggal 21 Februari 2017.

³⁴ Robert K. Yin, *Studi Kasus : Desain & Metode*, Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 2016, hlm. 15.

³⁵ Burhan Niode, Ismail Rachman, Welly Waworundeng, "*Maritime Security In The Border Area Of Indonesia/Philippines: Study In The Waters Of Sangihe Islands Regency And Talaud Island Regency*" Vol. 11, No.1, 2021.

tidak ada satupun yang menjadi sea power di kawasan tersebut. Hal ini karena masing-masing etnis tidak tergabung dalam satu kesatuan pemerintahan. Ancaman keamanan di Perairan Sulu pada masa itu adalah perompak, atau yang dikenal dengan nama Lanun. Lanun pada mulanya hidup di pedalaman hutan, seiring berjalannya waktu akibat dari bencana alam dan desakan untuk memenuhi kebutuhan hidup, mereka menyebar hingga ke pesisir pantai. Sejarah menuliskan bahwa Lanun merupakan perompak yang cukup kuat dan sulit untuk dihadapi. Hal ini dikarenakan Lanun memiliki hubungan yang cukup baik dengan Kesultanan Sulu. Lanun sering disewa untuk menjadi kekuatan tambahan dalam armada angkatan lautnya. Selain karena pengetahuan maritim yang maju, Lanun juga memiliki persenjataan yang cukup lengkap.

Karena merupakan salah satu kawasan penting, perairan sulu yang juga menjadi jalur laut yang di lalui oleh banyak kapal, Perairan ini tentu tak lepas dari berbagai ancaman dan tantangan bagi pemerintah Indonesia, Malaysia dan Filipina. Adapun ancaman yang menjadi masalah di perairan ini antara lain;

1. Perompakan (Piracy)

Perompakan sampai sekarang masih terjadi pada laut lepas, berlangsung pada lintas-lintas yang strategis diantaranya lintas perdagangan internasional yang disebut sebagai wilayah laut internasional. Ketika kapal-kapal yang melewati lintas tersebut dengan membawa barang-barang atau benda-benda yang berharga, tentu akan menjadi kesempatan bagi perompak untuk melakukan kejahatan berupa pencurian maupun menawan awak kapal supaya memperoleh uang tembusan dari pemilik kapal.³⁶ Hukum Internasional sendiri membedakan penyebutan penamaan perompakan (piracy) serta perampokan bersenjata (sea/armed robbery). Istilah perompakan (piracy) diartikan sebagai perbuatan melawan hukum yang terjadi di laut lepas dengan cara kekerasan maupun penahanan secara tidak sah yang dibuat untuk kebutuhan individu. Sedangkan, kejahatan yang berlangsung pada wilayah laut disebut sebagai perampokan (sea/armed robbery).

Di Asia Tenggara sendiri Sejak tahun 1700—1800an sudah mengenal apa itu perompakan/piracy sehingga perompakan atau juga dikenal dengan aktivitas bajak laut tidak menjadi ancaman yang baru. Hal ini tertulis dalam catatan pedagang Tiongkok, Faxian, bahwa perarai Asia Tenggara dipenuhi bajak laut. Tidak hanya di Selat Malaka, perompak atau bajak laut juga terdapat di perairan sekitar laut Sulawesi dan Filipina. Wilayah perairan ini, sejak tahun 1700-1800an juga terkenal dengan aktivitas perompakan yang tinggi. Hingga zaman modern, perompakan masih menjadi ancaman yang sama terhadap keamanan di kawasan Asia Tenggara.³⁷

Keberadaan perompak di perairan Asia Tenggara tidak lepas dari sejarah kolonial. Persaingan dagang antara Inggris, Belanda, Perancis, dan Portugis menuntut pengamanan untuk kapal-kapal mereka. Sehingga, pemerintah kesultanan sering menyewa perompak untuk menjaga wilayah perairan mereka. Praktek ini banyak dilakukan di Aceh untuk menahan kapal-kapal asing yang hendak melewati wilayah lautnya tanpa membayar. Pemerintah kolonial Belanda menganggap keberadaan perompak ini bertindak diluar pemerintahan kolonialnya. Namun karena wilayah kekuasaan pemerintah kolonial Belanda terbatas di pelabuhan sekitar Batavia, pemerintah kolonial sulit untuk mengontrol keberadaan perompak ini. Sehingga sering terjadi praktek perdagangan ilegal dilakukan oleh Aceh, Mataram, dan Ternate dengan Siam dan Filipina. Singkatnya, pelaku praktek perdagangan ilegal ini yang kemudian didefinisikan sebagai 'perompak' oleh pemerintah kolonial Belanda.³⁸

³⁶ Joko Setiyono, "Penanggulangan Kejahatan Perompakan Laut Di Indonesia Berdasarkan Perspektif Hukum Pidana Internasional" di akses dari file:///C:/Users/HP/AppData/Local/.pdf pada tanggal 19 oktober 2020

³⁷ Lopian, Adrian B, —Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX||.

³⁸ Jason Abbot dan Neil Renwick, —Pirates? Maritime Piracy and Societal Security in Southeast Asia||, Pacifica Review, Vol. 11 No. 1 (Februari 1999): diakses di <https://www.researchgate.net/> pdf pada 25 Oktober 2020 pukul 13.51

Definisi tentang perompakan atau piracy yang mengacu pada United Nations Convention on the Law of the Sea atau UNCLOS pasal 101 adalah: ³⁹

- a) Segala perbuatan dengan kekerasan secara tidak sah atau penahanan atau setiap perbuatan yang merusak yang dilakukan oleh kru atau penumpang dari suatu kapal dan dilakukan:
 - Di laut bebas terhadap kapal atau pesawat, atau terhadap orang atau properti yang ada di atas kapal atau pesawat;
 - Terhadap suatu kapal, pesawat, orang atau properti di luar yuridiksi dari suatu negara;
- b) Segala perbuatan turut serta yang dilakukan secara sukarela dalam suatu operasi dari kapal yang diketahui perilaku sebagai kapal perompak;
- c) Segala perbuatan yang mendorong atau memfasilitasi suatu perbuatan yang disebutkan dalam poin (a) atau (b).

Definisi ini menjadikan ciri dari karakter perompak, menurut International Maritime Organization (IMO), yaitu:⁴⁰

- 1) Perompakan menggunakan cara-cara kriminal seperti kekerasan, perampokan, dan penyanderaan;
- 2) Perompakan yang terjadi di laut lepas, di luar wilayah hukum suatu negara. Aksi kriminal yang terjadi di dalam wilayah hukum suatu negara tidak dikategorikan sebagai perompakan. Hal ini untuk membedakan perlakuan hukum yang berlakunya kepada pelaku;
- 3) Perompakan harus melibatkan setidaknya dua kapal. Lantas aksi yang dilakukan oleh penumpang atau kru kapal tersebut dan aksi yang dilakukan terhadap kapal yang berlabuh tidak masuk dalam kategori ini;
- 4) Perompakan memiliki motif pribadi;
- 5) Perompakan dilakukan oleh awak kapal sipil, bukan personil angkatan laut.

Modus operandi semakin berkembang di perairan sulu adapun modus operandi merupakan cara operasi orang perorang atau kelompok penjahat dalam menjalankan rencana kejahatannya.⁴¹ Dalam operasinya perompak yang awalnya, hanya menyasar kapal-kapal yang bergerak lambat, seperti kapal tunda (biasanya penarik tongkang yang sarat dengan muatan batubara yang berlayar dari Indonesia ke Filipina selatan) dan kapal-kapal pukat ikan. Namun, mereka kini menjadi semakin berani dengan berupaya menyerang kapal-kapal besar di kawasan tersebut. Di antaranya adalah, kapal bermuatan berat berbendera Korea Selatan yang diserang di perairan Filipina selatan pada Oktober 2016.⁴²

Modus operandi atau modus operasi sendiri memiliki beberapa klasifikasi, ialah;

- a. Serangan di pelabuhan. Modus ini adalah modus yang sering terjadi di perairan Indonesia dengan mengincar kapal-kapal yang sedang berlabuh. Serangan ini biasanya berlangsung tengah malam hingga menjelang pagi. Pelaku biasanya menyusup ke dalam kapal dan mencuri kargo berharga seperti uang atau barang-barang elektronik. Modus ini biasanya tidak melibatkan aksi kekerasan. Namun kerugian yang diterima cukup besar yaitu US\$10.000 hingga US\$20.000.⁸⁹ Berdasarkan data IMB, tercatat sebanyak 41 kasus dengan modus pencurian kapal berlabuh tahun 2016 (lihat tabel II.A.2).⁴³

³⁹ Pasal 101, United Nations Convention on the Law of the Sea

⁴⁰ Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region [Online] diakses di: <https://www.icc-ccs.org/reports/Piracy-Report.pdf> 27 Oktober 2020 pukul 17.53

⁴¹ KBBI

⁴² BBC Indonesia "Laut Sulu merupakan perairan 'paling berbahaya' di dunia" diakses di <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-39451746> pada 12 november 2020

⁴³ Adam J. Yung dan Mark J. Valencia, —Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility||, Contemporary Southeast Asia, Vol. 25, No. 2(Augustus 2003)

- b. Serangan dan perampokan di laut, tipe serangan ini merupakan tipe yang cukup serius. Pelaku biasanya menyusun rencana dengan baik sebelum melakukan penyerangan. Kapal sasaran biasanya dibawa ke pantai tertentu untuk memindahkan barang angkutannya. Terkadang, pelaku modus ini mengadakan kesepakatan dengan awak kapal. Pada beberapa kasus, pelaku juga mengambil alih kapal kemudian mengecat ulang kapal tersebut dan menggunakannya untuk aktivitas lain, biasanya untuk aktivitas perompakan lain atau menyeludupkan barang.
- c. Penculikan dengan tebusan. Modus ini muncul tahun 2001 dan perkembangannya semakin pesat disertai dengan isu-isu politik dan terorisme. Pelaku bersenjata mengambil alih kapal kemudian menculik awak kapal disertai dengan tuntutan tebusan pada perusahaan. Perompakan dengan modus ini seringkali menggunakan cara kekerasan kepada awak kapal dalam melancarkan aksinya. Menurut IMB91, kasus seperti ini jarang dilaporkan untuk menghindari serangan balasan dari perompak. Selain itu, insiden perompakan ini akan berdampak pada citra perusahaan dan akan menyebabkan kerugian. Meski seringkali dikaitkan dengan kelompok teroris, modus ini juga sering dilakukan oleh sindikat kejahatan biasa yang menganggap modus ini lebih mudah untuk mendapat keuntungan.

Perompakan di Laut Sulu-Sulawesi merupakan hal yang mengkhawatirkan, menurut Stephen Askins, ancaman ini lebih besar dibanding perompakan yang terjadi di Nigeria dan Somalia.⁴⁴ pada akhirnya Aktivitas perompakan di perairan sulu berdampak pada arus lalu lintas perdagangan internasional, sebab sasaran utama dari perompakan ini adalah kapal pengangkut perusahaan asing meskipun tak jarang kapal nelayan menjadi korban aktivitas perompakan ini. Perompak di Laut Sulu-Sulawesi dibekali dengan peralatan dan persenjataan yang mempermudah dalam melancarkan aksinya. Minimnya sistem keamanan yang memadai di jalur laut Sulu-Sulawesi juga menjadi faktor tingginya insiden perompakan ini.

2. Peredaran Narkotika

Narkotika sebagai zat (selain makanan, air, atau oksigen) yang apabila dikonsumsi akan memengaruhi fungsi fisik dan/atau psikologi penggunanya menurut WHO. Sejalan dengan definisi tersebut, Badan Narkoba Nasional (BNN) Narkotika adalah zat atau obat baik yang bersifat alamiah, sintesis, maupun semi sintesis yang menimbulkan efek penurunan kesadaran, halusinasi, serta daya rangsang. Sementara menurut UU Narkotika pasal 1 ayat 1 menyatakan bahwa narkotika merupakan zat buatan atau pun yang berasal dari tanaman yang memberikan efek halusinasi, menurunkan kesadaran, serta menyebabkan kecanduan⁴⁵. mendefinisikan narkotika sebagai suatu zat alami atau buatan yang dapat menimbulkan efek menurunkan tingkat kesadaran dan rasa nyeri pada penggunanya dan bila dikonsumsi secara terus menerus zat ini dapat menyebabkan ketergantungan pada penggunanya. Permasalahan peredaran narkotika ilegal ini berkembang menjadi semakin rumit. Kemajuan di bidang teknologi dan transportasi menjadi salah satu faktor meluasnya perdagangan narkotika ilegal. UNDOC (United Nation Office on Drugs and Crime) menyebutkan bahwa arus peredaran narkotika di Asia Tenggara mencapai US \$ 31.3 Triliun, angka ini lebih dari sepertiga total angka perdagangan ilegal lainnya⁴⁶.

Filipina yang merupakan penghasil narkotika jenis sabu yang beredar di Indonesia hingga Kanada dan Amerika Serikat, Distribusi narkotika ilegal ini menggunakan rute darat, udara, dan laut. Secara global, peredaran narkotika ilegal menggunakan jalur laut lebih sedikit dibanding jalur darat, tetapi karena muatan yang dapat diangkut

⁴⁴ Stephen Askins, –Piracy in the Sulu Sea The new Somalia|| or a limited threat?|| di Tatham Macinnes 21 Februari 2017 diakses di: <http://tatham-macinnes.com> pada 30 oktober 2020 pukul 11.06

⁴⁵ BNN “Pengertian Narkoba Dan Bahaya Narkoba Bagi Kesehatan” diakses di <https://bnn.go.id> pada 3 oktober 2020

⁴⁶ Drug Trafficking Trends & Border Management in Southeast Asia: –Responding to an evolving context of regional integration|| diakses dari <https://www.unodc.org/documents/ungass2016> pada 13 oktober 2020 pukul 19.43

menggunakan kapal lebih besar, maka peredaran melalui laut dapat menimbulkan efek yang cukup besar.⁴⁷

Sumber peredaran narkoba juga berasal dari salah satu negara di Asia Tenggara Filipina yang merupakan penghasil narkoba jenis sabu yang beredar di Indonesia hingga Kanada dan Amerika Serikat, Distribusi narkoba ilegal ini menggunakan rute darat, udara, dan laut. Secara global, peredaran narkoba ilegal menggunakan jalur laut lebih sedikit dibanding jalur darat, tetapi karena muatan yang dapat diangkut menggunakan kapal lebih besar, maka peredaran melalui laut dapat menimbulkan efek yang cukup besar.

Distribusi narkoba ilegal ini menggunakan rute darat, udara, dan laut. Secara global, peredaran narkoba ilegal menggunakan jalur laut lebih sedikit dibanding jalur darat, tetapi karena muatan yang dapat diangkut menggunakan kapal lebih besar, maka peredaran melalui laut dapat menimbulkan efek yang cukup besar.⁴⁸ Selain itu, dari kondisi geografis Asia Tenggara, penyelundupan narkoba lebih mudah dilakukan melalui jalur laut menuju Timur Tengah, Jepang, dan Australia. Laut Sulu-Sulawesi juga menjadi salah satu jalur peredaran narkoba ilegal, khususnya narkoba jenis sabu, marijuana, dan heroin. Peredaran narkoba ilegal di Laut Sulu-Sulawesi juga tidak lepas dari perankelompok Abu Sayyaf, terutama keterkaitan antara kelompok ini dengan jaringan pengedar Hongkong untuk mengedarkan sabu ke Filipina dan negara Asia Tenggara lainnya melalui jalur laut.

3. Penyelundupan Senjata

Penyelundupan senjata ilegal biasanya terjadi dikarenakan tingkat konflik sosial yang tinggi dan itupun yang terjadi di Asia Tenggara yang terus memicu peningkatan. Situasi dan kondisi negara yang tidak stabil berdampak pada semakin maraknya aktivitas kejahatan transnasional. Penyelundupan senjata ini tentu saja merupakan ancaman serius bagi Negara, wilayah maupun kawasan. Penyelundupan senjata ilegal ini berasal dari wilayah konflik seperti di Mindanao, Filipina Selatan dan Pattani Thailand, senjata-senjata ini banyak yang berupa hasil curian dari gudang senjata tentara Thailand.⁴⁹

Beberapa aktor lain juga terlibat dalam praktek penyelundupan senjata di Sulu, sebagaimana ditulis oleh Lino Miani, kelompok-kelompok separatis memperoleh senjata dari Afghanistan, Kolombia, Tiongkok, Pakistan, Palestina, Libanon, Sudan, Libya, Korea Utara, Arab Saudi, dan Malaysia; dengan transit points di Singapura, Indonesia, Taiwan, Hong Kong, Vietnam, dan Myanmar. Selain itu, senjata rakitan yang di buat di Filipina terkenal di kalangan kelompok kriminal Jepang, Tiongkok, dan Taiwan. Senjata rakitan ini kemudian di distribusikan hingga ke Maluku, Irian Jaya, dan Papua Nugini.⁵⁰

Dilihat dari letak geografis kepulauan Sulu memungkinkan penyelundupan melalui perjalanan pendek. Jalur ini memiliki banyak pasar di hampir setiap pemberhentian. Hal ini mempermudah penyelundupan dilakukan oleh kurir. Lokasi Kepulauan Sulu merupakan titik awal yang penting penyelundupan senjata. Jalur ini bertujuan ke Sandakan, hal ini dikarenakan Sandakan merupakan pusat Kesultanan Sulu di Sabah.

Permasalahan ini memiliki potensi cukup besar untuk merusak kestabilan keamanan nasional atau kawasan bahkan internasional. Bila penyelundupan senjata ilegal ini terjadi secara mengglobal, ancaman yang ditimbulkan setara dengan senjata pemusnah massal yang memiliki daya hancur yang besar.

⁴⁷ Adi Rahman "Memberantas Kejahatan Transnasional di Jalur Segitiga Asia Tenggara, Wilayah Perairan Laut Sulu" Vol 5, No 4, 2019

⁴⁸ UNDOC World Drug Report 2015, diakses dari <https://www.unodc.org/documents/2015.pdf> pada 18 oktober 2020 pukul 21.00

⁴⁹ Adi Harman, ibid

⁵⁰ Lino Miani, "The Sulu Arms Market: Globalized Gunrunning Since 1521", The Affiliate Network 27 Juli 2015 diakses di: <http://affiliatenetwork.navisioglobal.com/2015/07/sulu-arms-market/> pada 20 Oktober 2020 pukul 21.53

B. Ancaman Keamanan Maritim di Perairan Sulu Terhadap Indonesia

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki lebih dari 17.000 pulau, di mana hanya sekitar 7.000 pulau yang berpenghuni. Kalimantan, Jawa, Sulawesi, Sumatra dan Papua merupakan pulau utama di Indonesia. Selain itu Indonesia juga memiliki pulau-pulau kecil seperti Bali, Karimunjawa, Gili dan Lombok yang merupakan tujuan wisata lokal maupun internasional. Ibukota negara Indonesia adalah Jakarta, yang terletak di Pulau Jawa.⁵¹

Dilihat dari segi geografis, kepulauan Indonesia terletak antara 5° 54' 08" bujur utara hingga 11° 08' 20" bujur selatan dan 95°00'38" sampai 141°01'12" bujur timur. Beberapa pulau terletak di garis ekuator. Karena itu, siang dan malam memiliki waktu yang hampir sama, yaitu 12 jam. Atas dasar letak geografis yang luas, wilayah Indonesia dibagi menjadi 3 zona waktu yaitu WIB (Waktu Indonesia Barat), WITA (Waktu Indonesia Tengah) dan WIT (Waktu Indonesia Timur). Dari satu pulau ke pulau lainnya dapat terjadi perbedaan waktu hingga 8 jam.

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan luas mencapai 1,9 juta kilometer persegi dengan luas daratan sekitar 1,8 juta kilometer persegi dan luas wilayah perairan 93.000 kilometer persegi.⁵² Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) yang merupakan wilayah laut Indonesia yang digunakan sebagai jalur kapal pengangkut dari dan menuju Samudera Hindia atau Samudera Pasifik. Indonesia memiliki tiga ALKI, yaitu ALKI I mencakup Selat Sunda, Karimata, Natuna, dan Laut China Selatan; ALKI II mencangkup Selat Lombok, Makassar, dan Laut Sulawesi; ALKI III mencangkup Laut Timor dan Laut Arafuru⁵³. Hal ini, selain menguntungkan, juga dapat mengancam keamanan dan stabilitas negara dan kawasan.

Ancaman keamanan maritim seperti perompak merupakan hal lazim yang dihadapi oleh negara kepulauan seperti Indonesia. Sejak abad ke-19, pemerintah kolonial telah berhadapan dengan masalah perompakan. Aktivitas perompakan ini, sebagaimana ditulis dalam *The Economics of Piracy in South east Asia* tidak hanya menyangkut permasalahan ekonomi, tetapi juga merupakan suatu gaya hidup dimana masyarakat terlibat dalam aksi perompakan pada masa itu. Perhatian mengenai perompakan menurun pada abad ke-20 karena Perang Dunia, barulah pada tahun 1990-an, isu mengenai perompakan kembali menjadi perhatian dunia, terutama sejak krisis tahun 1997 dan peristiwa perompakan kapal *Petro-Ranger*.⁵⁴

Indonesia, berdasarkan laporan ICC/IMB, merupakan salah satu negara dengan tingkat kasus perompakan yang cukup tinggi di dunia. Pada 2015, dilaporkan jumlah kasus perompakan di Indonesia sejumlah 108 kasus, angka ini jauh lebih besar dibanding dengan Malaysia dengan angka 13 kasus dan Filipina dengan angka 11 kasus. Tingginya angka perompakan ini tentu menjadi sebuah perhatian besar bagi dunia, sebab, terjadi peningkatan jumlah kasus perompakan sebesar 22 persen dibanding tahun sebelumnya⁵⁵.

Aksi kekerasan maritim yang paling aktual adalah rangkaian pembajakan kapal berbendera Indonesia dalam rentang waktu Maret hingga Juni 2016 di perairan Laut Sulawesi-Sulu di sekitar perbatasan Indonesia-Malaysia-Filipina. Insiden pertama terjadi sekitar tanggal 25 Maret 2016 di perairan Sabah (Malaysia) - Tawi-Tawi (Filipina Selatan) yang menargetkan Kapal Tunda TB Brahma 12 dan Kapal Tongkang BG Anand 12 sebagai sasaran aksi yang terjadi di sekitar perairan Kepulauan Sulu Filipina Selatan. 10 awak kapal berkewarganegaraan Indonesia disandera oleh pelaku yang diduga Kelompok Abu Sayyaf / Abu Sayyaf Group.

⁵¹ KJRI "Sekilas tentang Indonesia" diakses di <https://www.indonesia-frankfurt.de> pada 10 oktober 2020

⁵² The world factbook. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>

⁵³ Pujayanti, Adrini. 2015. *Budaya Maritim, Geo-Politik, dan Tantangan Keamanan Indonesia*. diakses di: http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/buku_lintas_tim/buku-lintas-tim-3.pdf

⁵⁴ Anonim, "The Economics of Piracy in Southeast Asia", *The Global Initiative Against Transnational Organized Crime*, (Mei 2016): 5; tersedia di: <http://globalinitiative.net.pdf> akses pada 27 oktober 2020 pukul 16:55

⁵⁵ Graman, Luke, *Piracy increases by 22% in Southeast Asia*, diakses di: <https://www.cnbc.com/html> pada 27 Oktober 2020 pukul 18:23 WIB

Insiden kedua terjadi pada tanggal 15 April 2017 di perairan Tawi-Tawi Filipina Selatan yang berbatasan dengan Pantai Timur Sabah Malaysia dengan target kapal tunda TB Henri dan kapal tongkang BG Christi yang sedang dalam pelayaran pulang dari Cebu Filipina menuju Tarakan Kalimantan Utara yang diduga dilakukan oleh kelompok Abu Sayafjuga. Dari 10 ABK yang ada, 5 orang berhasil meloloskan diri, 4 orang diculik pelaku dan 1 orang tertembak oleh pelaku. Kedua kapal akhirnya bisa diselamatkan ke Pelabuhan Lahat Datu Malaysia.⁵⁶

Insiden ketiga juga dilakukan oleh ASG pada 20 Juni 2017 yang menyerang kapal tunda TB Charles 001 dan kapal tongkang BG Robby 152 milik PT. Rusianto Bersaudara di Laut Sulu, Barat Daya Filipina yang sedang dalam pelayaran dari Tagoloan Cagayan, Mindanao, menuju Samarinda, Kalimantan Timur. Dari 13 ABK yang ada, 7 orang disandera dan 6 orang lainnya dilepaskan melanjutkan perjalanan.⁵⁷

Kapal-kapal Indonesia adalah sasaran empuk yang sering kali menjadi tujuan kejahatan operasi peompak atau piracy, begitupun pada tahun 2018 penyerangan kembali Kapal penangkap ikan asal Malaysia mengalami serangan bajak laut yakni pada 11 September 2018 di sekitar perairan Laut Sulu-Sulawesi. Dua orang Warga Negara Indonesia (WNI) yang menjadi kru kapal tersebut diculik oleh pelaku serangan. Pelaku penyerangan membawa dua korbannya ke arah Tawi-Tawi. Para penculik meminta uang tebusan sebesar Rp14,3 miliar untuk pembebasan kedua korban tersebut, dan Pemerintah Indonesia telah menyatakan tidak akan membayar tebusan. Ini merupakan laporan serangan penculikan pertama yang terjadi pada tahun 2018 di Laut Sulu-Sulawesi⁵⁸, setelah serangan terakhir pada Maret 2017, pada tanggal 12 oktober 2017 ketiga negara Indonesia, Malaysia dan Filipina sepakat membuat untuk melakukan patrol air di perairan sulu, Kesepakatan ini merupakan hasil akhir dari dua tahun perundingan menteri pertahanan masing-masing negara demi mencapai kebijakan yang tepat serta win-win solution untuk merespons gangguan keamanan di Laut Sulu.

Bentuk kerja sama ini sebenarnya meniru konsep kerja sama maritim tiga negara yang sudah terlebih dahulu dilaksanakan di selat Malaka, yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura, masih banyak kasus penyanderaan awak kapal Indonesia oleh yang terjadi dalam kurun waktu Desember 2016 sampai akhir tahun 2018. Pernyataan ini membuktikan bahwa aksi teror ancaman di perairan sulu tidak hanya berimbas pada Filipina dan Malaysia, tetapi juga Indonesia.

Maraknya Kasus pembajakan kapal membuat Indonesia mengeluarkan ancaman memperketat keamanan ekspor batubara ke Filipina. Keputusan ini dibuat sebagai penekan kepada Filipina untuk menyelesaikan kasus penculikan tersebut dan guna keselamatan pengirim batubara.⁵⁹Tetapi, hal ini menjadi bumerang bagi Indonesia, sebagaimana yang dinyatakan oleh Carmelita Hartoto, ketua Indonesian National Shipowners Association (INSA) atau Asosiasi Perusahaan Pelayaran Nasional, keputusan ini membuat industri pelayaran di Indonesia lesu karena banyaknya kapal yang tidak berlayar.

Kendatipun secara ekonomi, Indonesia tidak mengalami kerugian sebesar Filipina dan Malaysia akibat perompakan bersenjata, Indonesia masih akan merasakan dampaknya secara politik. Bila Indonesia tidak menaruh perhatian khusus terhadap masalah-masalah maritim, reputasi Indonesia di mata internasional akan tercoreng. Tingkat kepercayaan investor asing terhadap Indonesia akan menurun dan membahayakan hubungan dengan negara tetangganya. Indonesia ikut berpartisipasi dengan berbagai kerja sama dalam bidang keamanan maritim. Selain itu, Indonesia mengincar peranan utama dalam berbagai kerjasama maritim.⁶⁰

⁵⁶ Saleh Arifin. "pencegahan aksi kekerasan maritime oleh kelompok abu sayyaf di laut sulawesi sulu dalam kerangka keamanan maritime" Vol 4, No 2 2018

⁵⁷ Saleh Arifin, ibid

⁵⁸ Eko, ibid

⁵⁹ Galih. "Pemerintah Bantah Moratorium Ekspor Batubara ke Filipina" diakses di <https://www.cnnindonesia.com>

⁶⁰ Febrianto, Heru, —Moratorium Batu Bara ke Filipina Buat Industri Pelayaran RI Lesu||, sindonews.com, diakses di: <https://ekbis.sindonews.com>

Perairan Sulu bukan merupakan jalur perdagangan utama bagi Indonesia, Namun disini Indonesia masih berkewajiban untuk menjaga dan membuat stabilitas keamanan wilayah laut perbatasan tiga negara di Laut Sulu-Sulawesi.

C. Kerjasama Trilateral Indonesia, Malaysia, Filipina

1. Trilateral Maritime Patrol

Hadirnya patroli maritime Merupakan sebuah tindak lanjut kerjasama yang telah dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Filipina sebelumnya, Terbentuknya Program ini merupakan sebuah bentuk urgensi karena tingginya tingkat kejahatan di kawasan regional yang pada saat itu Filipina Serangkaian masalah yang terjadi di Perairan sulu mendesak Indonesia, Malaysia, dan Filipina untuk melakukan kerja sama keamanan di wilayah laut tersebut. Perompakan di Perairan Sulu tidak hanya mengganggu keamanan dan kepentingan tiga negara perbatasan, namun juga kawasan lainnya. Situasi ini mendorong tiga negara untuk membicarakan terkait deklarasi bersama (Joint Declaration) mengenai keamanan maritim. Selain itu, agenda pertemuan ini juga membahas mengenai patroli bersama yang dilaksanakan di perairan sulu.⁶¹

Joint Declaration atau deklarsi bersama ini secara garis besar menyepakati empat hal, yaitu sebagaimana dijelaskan pada poin Pertama, kesepakatan untuk mengadakan patroli bersama antara Indonesia, Malaysia, dan Filipina. Kedua, memberikan bantuan kepada korban penyerangan yang berada di Perairan Sulu. Ketiga,menentukan titik fokus di setiap negara untuk memfasilitasi sebuah jaringan information sharing juga sebagai pusat koordinasi keadaan darurat. Keempat, membentuk sebuah jaringan telekomunikasi sebagai pendukung situasi darurat.

Pembahasan mengenai rencana patroli bersama ini dilanjutkan pada 20 Juni 2016, yaitu pertemuan antar tiga Menteri Pertahanan Ryamuzard Ryacudu (Indonesia), Dato' Seri Hishammuddin Tun Hussein (Malaysia), dan Voltaire T. Gazmin (Filipina) di Quenzon City. Secara garis besar pertemuan ini menegaskan kembali komitmen negara tri border area untuk mengatasi ancaman di wilayah Sulu-Sulawesi. Pertemuan ini juga menetapkan bahwa patroli bersama di Laut Sulu-Sulawesi ini akan mengadopsi model Malacca Strait Patrol (MSP).⁶²

Pada 14 Juli 2018 Indonesia, Malaysia, dan Filipina menyepakati –Framework on Trilateral Cooperative Agreement between Malaysia, Indonesia and the Philippine. Pertemuan tersebut membahas Standard Operating Procedures(SOP) patroli maritim bersama di Laut Sulu-Sulawesi yang kemudian ditandatangani pada pertemuan 2 Agustus 2018 di Bali.⁶³ Pertemuan ini disepakati bahwa bentuk kerja sama yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Filipina adalah Maritim Patrol.

Model patroli ini dapat dikatakan merupakan kombinasi dari beragam jaringan dimana setiap aktor yang terlibat terikat satu sama lain. Pertukaran informasi menjadi titik berat dalam model ini, meskipun hal ini tidak menjadi pengaturan utama dalam patroli ini. Desain patroli bersama ini diharapkan dapat berkembang menjadi lebih besar dan lebih kompleks dimana yang semula hanya bersifat sharing information menjadi model yang lebih terpimpin.

Command Center akan berfungsi sebagai pusat monitor dan analisis yang mengirim sinyal pada patroli laut untuk melakukan tindakan. Hal ini dapat diasumsikan bahwa model patroli terkoordinasi ini sangat bergantung pada pusat informasi. Tentu saja, model ini memiliki resiko dimana informasi yang diterima bertumpang tindih atau

⁶¹ Sapiie, Marguerite Afra, –Indonesia, Malaysia, Philippines sign maritime security declaration diakses di: <http://www.thejakartapost.com.html> pada 5 Februari 2018 pukul 13:41 WIB

⁶² Department of National Defense Republic of the Philippines, –Philippines, Malaysia and Indonesia conduct Trilateral Defense Ministers Meet[Artikel Online] diakses di: <http://www.dnd.gov.phpdf> pada 5 Februari 2018 pukul 17:33 WIB

⁶³ Afra, –Indonesia to start joint sea patrols with Malaysia, Philippines||, The Jakarta Post[berita Online] diakses di: <http://www.thejakartapost.com/news/2016/08/02/indonesia-to-start-joint-sea-patrols-with-malaysia-philippines.html>

tertunda. Meskipun demikian, model ini mampu menguatkan kepekaan aktor yang terlibat mengenai situasi dan kondisi yang terjadi saat itu.

Gambaran mengenai protokol patroli terkoordinasi ini didemonstrasikan pada saat peresmiannya pada 19 Juni . Pertama, Maritime Command Center(MCC) di Tawau menerima distresssignal dari kapal. Selanjutnya, informasi ini diinfokan kepada dua MCC lainnya yang berada di Tarakan dan Bungao. Kedua MCC ini kemudian meneruskan kepada Indomalphi Quick Reaction Team. Tim ini terdiri dari helikopter, pesawat pengintai, dan kapal dari tiga negara yang masing-masing berperan sebagai pengawas dan penyergap.⁶⁴

Setelah resmi diluncurkannya program Trilateral Maritime Patrol , yaitu program patroli terkoordinasi diantara Indonesia, Malaysia dan Filipina, angka kejahatan yang terjadi di wilayah perairan laut Sulu-Sulawesi mengalami penurunan hingga awal tahun 2019. Laporan dari The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) menuliskan bahwa tingkat kejahatan perompak dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2019 melalui laporan Annual Report Piracy And Armed Robbery Againsts Ship In Asia telah menurun tingkat kejahatannya (www.recaap.org/annualreport 2017, diakses pada tanggal 27 oktober 2019).

2. Kapabilitas Militer Indonesia (TNI Angkatan Laut)

TNI Angkatan Laut sebagai bagian dari Tentara Nasional Indonesia, sesuai amanat Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI dalam Pasal 920 disebutkan bahwa TNI Angkatan Laut memiliki tugas-tugas sebagai berikut :⁶⁵

- a. Melaksanakan tugas-tugas TNI Matra Laut di bidang pertahanan. Melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan adalah sebagai Tugas pokok TNI matra laut untuk menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara di wilayah perairan Indonesia.
- b. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional, hukum internasional yang telah diratifikasi. Sesuai dengan Pasal 224 UNCLOS 1982 yang mengatur bahwa kapal perang suatu negara pantai memiliki kewenangan untuk melakukan pemaksaan atau enforcement, bersama pesawat udara militer. Ini berarti bahwa secara tersirat UNCLOS 1982 menentukan instansi yang paling berwenang di laut adalah angkatan bersenjata dari suatu negara.
- c. Melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah. Melalui kehadiran dan keterlibatan unsur TNI Angkatan Laut dalam operasi dan latihan bersama angkatan laut negara sahabat, dapat mempererat dan meningkatkan hubungan baik antar negara. Beberapa tugas diplomasi Angkatan Laut, yaitu; (1) UNIFIL Maritime Task Force (MTF) dibentuk pada tahun 2006 atas permintaan pemerintah Lebanon sesuai dengan Resolusi Dewan Keamanan PBB Nomor 1701. Tugas dan Wewenang yang dimiliki adalah mencegah masuknya senjata ilegal dan bahan berbahaya terkait lainnya ke Lebanon, serta melatih Lebanese Armed Force Navy (LAF-Navy). UNIFIL MTF telah melaksanakan tugas diantaranya Maritime Interdiction Operations (MIO) dan selain itu UNIFIL MTF turut serta melatih LAF-Navy, agar mereka mampu menjaga perairannya. Pengiriman kapal perang TNI Angkatan Laut pada UNIFIL MTF adalah untuk menjalankan salah satu peran TNI Angkatan Laut, yaitu peran naval diplomacy pada pergaulan dunia internasional.²¹ (2) Kegiatan muhibah KRI Dewaruci mengelilingi dunia dalam rangka praktek pelayaran astronomi Akademi TNI Angkatan Laut merupakan bukti bahwa tugas diplomasi

⁶⁴ McKirdy, Euan, Kathy Qulano, dan Ivan Watson, —Indonesia, Malaysia and Philippines launch joint patrols diakses di: <https://edition.cnn.com/2017> pada 26 Agustus 2018 pukul 00:34 WIB

⁶⁵ Undang-Undang nomor 34 tahun 2004 pasal 9 tentang tugas TNI AL

dunia selalu diemban oleh TNI Angkatan Laut. Pelayaran pertama KRI Dewaruci keliling dunia dilaksanakan pada tahun 1964, berarti sejak 56 tahun yang lalu naval diplomacy telah ditunjukkan TNI Angkatan Laut kepada dunia.

- d. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut. TNI Angkatan Laut senantiasa mengikuti perkembangan lingkungan strategis, mengantisipasi segala bentuk ancaman yang datang dan senantiasa melangkah maju untuk mewujudkan tugas pokok, TNI Angkatan Laut akan terus membangun kekuatannya sesuai rencana strategis yang telah direncanakan.
- e. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut. Sebagai negara maritim, sudah sewajarnya TNI Angkatan Laut sebagai leading sector untuk menggerakkan seluruh potensi sektor maritim di seluruh pelosok tanah air sehingga dapat diberdayakan sebagai kekuatan pertahanan negara di laut.

TNI Angkatan Laut memandang strategi pengamanan wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia yang paling tepat adalah dengan mempertimbangkan kondisi geografis dan geopolitik Indonesia.⁶⁶

Perwujudan stabilitas keamanan di laut diselenggarakan melalui operasi keamanan laut sebagai upaya untuk menegakkan keamanan di laut, sekaligus untuk mewujudkan dampak penangkalan. Operasi keamanan laut yang dilaksanakan oleh TNI Angkatan Laut digelar dalam beberapa wilayah area operasi Koarmada, meliputi Koarmada I-Jakarta, Koarmada II-Surabaya dan Koarmada III-Sorong. Prioritas penggelaran operasi dilaksanakan dengan mempertimbangkan wilayah yang memiliki potensi kerawanan di laut yang cukup tinggi seperti 4 choke point di Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makassar dan Selat Lombok. Karena melibatkan stake holder maritim nasional dan angkatan laut negara sahabat lainnya dalam pelaksanaan operasi keamanan laut yang dilaksanakan, TNI Angkatan Laut selalu melaksanakan;

Pengamanan wilayah laut oleh TNI Angkatan Laut dilaksanakan secara sinergis, efektif dan efisien antar instansi maritim terkait, karena pada hakikatnya menjaga keamanan wilayah laut digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran seluruh rakyat Indonesia bersama seluruh komponen maritim bangsa. Keamanan maritim saat ini harus dibangun dengan prinsip menyinergikan kekuatan dan kemampuan yang dimiliki oleh berbagai instansi maritim di laut. Diperlukan sinergitas antar aparat penegak hukum di laut sehingga penegakan hukum di laut tidak bersifat sektoral. Ada beberapa instansi yang memiliki kewenangan dalam penegakan hukum di laut Indonesia, yaitu diantaranya; (1) TNI Angkatan Laut. (2) Kepolisian Republik Indonesia (3) Bakamla (4) Kementerian Hukum Perundang-undangan dan HAM. (5) Kementerian Keuangan (6) Kementerian Perhubungan. (7) Kementerian Kelautan, dan (8) Perikanan serta Kementerian Kehutanan.

KESIMPULAN

1. Kerja sama ini ditandai dengan pertemuan tiga menteri pertahanan selama tahun 2016 hingga tahun 2018. Ancaman keamanan di Perairan Sulu mendorong pemerintah negara *tri border area* untuk mengadakan deklarasi bersama (*joint declaration*) di Yogyakarta, 5 Mei 2016. *Joint Declaration* ini menyepakati empat hal, termasuk mengadopsi *coordinated patrol* sebagai model kerja sama keamanan trilateral. Model kerja sama ini diadopsi dari kerja sama di Selat Malaka yang terbukti berhasil meredam angka perompakan. Kerja sama ini kemudian dibakukan dalam *Framework on Trilateral Cooperative Agreement* antara Malaysia, Indonesia dan Filipina. Kerja sama ini diharapkan dapat meredam operasi pembajakan dan dapat mengangkat citra negara-negara *tri border area* yang dianggap tidak mampu mengatasi ancaman di Laut sulu-sulawesi.
2. Berjalannya Hubungan Kerjasama Indonesia, Malaysia dan Filipina menunjukkan bahwa terjadinya hubungan baik antara pemerintah satu sama lain,

⁶⁶ Seskoal Press, 2019, Dr.A.Octavian, Komandan Seskoal, Penegakan Hukum dan Penjagaan Keamanan di Laut, Makalah Kuliah Umum di ITB, 16 Oktober 2019, hal 13

3. Kerja sama trilateral maritim patroli terbukti mencapai kesuksesan, ditandai dengan menurunnya jumlah kasus penrompakan dari tahun 2016 hingga triwulan pertama tahun 2018. Penegakan keamanan di Perairan Sulu tidak bisa diwujudkan hanya dengan upaya dari satu negara saja. Negara-negara tri border area perlu mengadakan suatu bentuk kerja sama dengan menyatukan kemampuan dan kekuatan agar kerja sama tersebut efisien menjaga keamanan di Laut Sulu-Sulawesi. Oleh karena itu, dibutuhkan rasa saling percaya (*mutual trust*) antara negara yang terlibat dalam upaya pengamanan di wilayah ini.
4. Indonesia, Malaysia, dan Filipina menentukan keamanan Perairan Sulu kedepannya tergantung pada kinerja ketiga negara dalam mengupayakan keamanan baik dengan pendekatan militer maupun dengan pendekatan diplomasi, implementasi kerja sama ini diharapkan tidak terbatas dengan mengamankan perairan sulu namun juga dari ancaman maritim secara umum seperti penyelundupan narkoba ilegal, penyelundupan senjata, dan kejahatan transnasional lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Agusman, Damos D, 2017. *Hukum Perjanjian Internasional*, Bandung: Refika Aditama
- Bakry, Umar S. 2016. *Metode Penelitian Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Ikbar, Yanuar. 2014. *Metodologi & Teori Hubungan Internasional*. Bandung: Refika Aditama.
- Loy, Nikolaus. 2019. *Mengamankan Laut*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia.
- Moleong, Lexy J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*, cetakan ke-36, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset..
- Perwita., & Y. M., Yani., 2005. *"Pengantar Ilmu Hubungan Internasional"*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya

Jurnal

- Adi Rahman, *"Memberantas Kejahatan Transnasional di Jalur Segitiga Asia Tenggara, Wilayah Perairan Laut Sulu"* Vol 5, No 4, 2019
- Anwar Syaiful, *"Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut"*, Vol 6, No 3, 2016
- Buhan Niode, Ismail Rachman, Welly Waworundeng. *Maritime Security In The Border Area Of Indonesia, Philippines: Study In The Waters Of Sangihe Islands Regency And Talaud Island Regency*. Vol. 11, No.1, 2021.
- Erlinda Matondang, *"Pemetaan Kepentingan Keamanan Maritim Negara-Negara Asia Timur dan Posisi Strategis Indonesia"*, Vol 7, No.1, April 2017.
- Ismah Rustam. *"Kebijakan Keamanan Maritim di Perbatasan Indonesia : Kasus Kejahatan di Laut Sulawesi "*, Vol. 14, No. 2, Desember 2012

Artikel Online

- Asep Setiawan, *"Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan"*, diakses dari https://www.researchgate.net/publication/320944883_Keamanan_Maritim_di_Laut_Cina_Selatan_Tinjauan_atas_Analisa_Barry_Buzan.
- Bapennas, *"Penyusunan Kerangka Rencana Aksi Pembangunan Kemaritiman"*, diakses dari <https://www.bapennas.go.id/files/.pdf>,
- BBC Indonesia. *"Laut Sulu merupakan perairan 'paling berbahaya' di dunia"* diakses di <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-39451746>
- Febrianto, Heru, *—Moratorium Batu Bara ke Filipina Buat Industri Pelayaran RI Lesu*||, [sindonews.com](https://ekbis.sindonews.com/read/1127233/34/moratorium-batu-bara-ke-filipina-buat-industri-pelayaran-ri-lesu-146977975), diakses di: <https://ekbis.sindonews.com/read/1127233/34/moratorium-batu-bara-ke-filipina-buat-industri-pelayaran-ri-lesu-146977975>
- Galih. *"Pemerintah Bantah Moratorium Ekspor Batubara ke Filipina"* diakses di <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160628120850-85-141489/pemerintah-bantah-moratorium-ekspor-batubara-ke-filipina>

- Hiltner Sebastian, *Facing Grey Area Phenomena-Transformation Crime and Violence in Southeast Asia*. 2008. Diakses melalui http://asien.asienforschung.de/wpcontent/uploads/sites/6/2014/04/ASIEN_109_Hiltner.pdf
- Jason Abbot dan Neil Renwick, *—Pirates? Maritime Piracy and Societal Security in Southeast Asia*||, Pacifica Review, diakses di https://www.researchgate.net/profile/Jason_Abbott2/publication/247497099_Pirates_Maritime_Piracy_and_Societal_Security_in_Southeast_Asia/links//Pirates-Maritime-Piracy-and-Societal-Security-in-Southeast-Asia.pdf pada
- Kemlu, *—Joint Declaration of Foreign Ministers and Chiefs of Defence Forces of Indonesia-Malaysia-Philippines*||, diakses di: <https://www.kemlu.go.id/>
- Libertina Ambari, "empat selat strategis dunia ada di Indonesia" diakses dari <https://www.google.co.id/amp/s/m.antaranews.com/amp/berita/398259/empat-selat-strategis-dunia-ada-di-indonesia>
- Matondang Erlinda, "Pemetaan kepentingan keamanan negara-negara asia timur dan posisi strategis Indonesia", diakses dari <http://jurnal.idu.ac.id/index.php/JPBH/article/view/123/63>
- Pravinska Danita "Asean maritime forum dalam keamanan maritime di kawasan asia tenggara", diakses dari https://www.academia.edu/3676604/ASEAN_maritime_forum_dalam_Keamanan_maritim_di_kawasan_asia_tenggara
- Pacific Defense Forum. 2017. Perkembangan Keamanan Maritim Sulu. <http://pdf-nmagazine.com/id/perkembangan-keamanan-maritim-sulu/>
- Saleh Arifin. "pencegahan aksi kekerasan maritime oleh kelompok abu sayyaf di laut sulawesi -sulu dalam kerangka keamanan maritim" diakses di <file:///C:/Users/HP/AppData/Local/Temp/394-2344-1-PB-1.pdf>
- Sapiie, Marguerite Afra, *—Indonesia, Malaysia, Philippines sign maritime security declaration*||, The Jakarta Post[berita Online], diakses di: <http://www.thejakartapost.com/news/2016/05/05/indonesia-malaysia-philippines-sign-maritime-security-declaration.html>
- Setiyono Joko, "Penanggulangan Kejahatan Perompakan Laut Di Indonesia Berdasarkan Perspektif Hukum Pidana Internasional" di akses dari <file:///C:/Users/HP/AppData/Local/Temp/270-1296-1-PB.pdf>
- Sumakul Willy, "Operasi keamanan laut dan asean maritime forum" diakses dari <http://www.fkpmar.org/operasi-keamanan-dan-asean-maritime-forum/>
- United Nations Convention on the Law of the Sea, dapat dilihat di <http://www.un.org/Depts/los/conventionpdf>
- Wargadiredja, Arzia Tivany. 2017. Selat Malaka Dan Laut Sulu Jadi Zona Perompakan Paling Berbahaya Bagi Indonesia. Vice. https://www.vice.com/id_id/article/bmdv58/selat-malaka-dan-laut-sulu-jadi-zona-perompakan-paling-berbahaya-bagi-indonesia