

STRATEGI PERTAHANAN LAUT DALAM MENGHADAPI ANCAMAN PEROMPIKAN SEBAGAI ANCAMAN MARITIM DI WILAYAH PERAIRAN REPUBLIK INDONESIA

MARINE DEFENSE STRATEGY IN FACING THE PIRACY AS A MARITIME THREAT IN THE WATERS OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

Supriyono¹

Strategi Pertahanan Laut Fakultas Strategi Pertahanan Universitas Pertahanan
(agustinuspriyo527@gmail.com)

Abstrak – Indonesia yang terletak pada posisi silang sangat menguntungkan karena menjadi persimpangan dua jalur transportasi laut dunia yaitu Samudera Hindia dan Pasifik serta dua benua Asia dan Australia. Indonesia mengambil keuntungan dari posisi tersebut dengan mendeklarasikan sebagai poros maritim dunia. Dalam bidang keamanan, letak strategis Indonesia tersebut menjadi faktor berkembangnya berbagai isu keamanan maritim. Aktivitas pembajakan kapal menjadi fokus utama dalam studi keamanan maritim global. Salah satu ancaman yang dapat menghambat dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia adalah masalah perompakan dan pembajakan kapal (*piracy*) di beberapa wilayah perairan laut Indonesia, diantaranya di perairan Selat Malaka dan perairan Laut Sulu-Sulawesi. Sedangkan dimensi keamanan maritim adalah dimensi *human security*, yaitu kesejahteraan warga negara merupakan hal terpenting, karena warga negara merupakan obyek yang terdampak langsung dari ancaman keamanan kontemporer. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif analisis dengan data yang digunakan adalah studi literatur. Dalam menanggulangi ancaman pembajakan ini, Indonesia melaksanakan diplomasi dan kerjasama antar *Littoral states* dan *User States* serta meningkatkan kapasitas alutsista dan sistem informasi yang canggih dalam rangka menjaga keamanan wilayah perairannya.

Kata Kunci : Ancaman Perompakan, Ancaman Maritim, Poros Maritim, Selat Malaka, Keamanan Manusia

Abstract – Indonesia which is located in a cross position is very advantageous because it is the intersection of two world sea transportation routes, namely the Indian Ocean and the Pacific and the two continents of Asia and Australia. Indonesia takes advantage of this position by declaring it the world's maritime axis. In the field of security, Indonesia's strategic position is a factor in the development of various maritime security issues. Piracy activities have become a major focus in global maritime security studies. The maritime security dimension is the human security dimension, namely the welfare of citizens is the most important thing, because citizens are objects that are directly affected by contemporary security threats. This research is a qualitative research using descriptive method of data analysis used is a literature study. Indonesia carries out diplomacy and cooperation between *Littoral states* and *User States* as well as increasing the capacity of defense equipment and sophisticated information systems in order to maintain the security of its territorial waters.

Keywords: Pirate Threats, Maritime Threats, Maritime Fulcrum, Malacca Straits, Human Security

¹Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

Pendahuluan

Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan dengan jumlah pulau 17.506 pulau serta negara maritim terbesar didunia dengan luas lautan mencapai 5,8 juta kilometer persegi, memiliki visi sebagai Poros Maritim Dunia pada tahun 2014, Poros Maritim Dunia menjadi visi utama yang diusung untuk periode pertama lima tahun pemerintahan presiden ke tujuh Republik Indonesia Joko Widodo. Letak geografis Indonesia yang berada pada posisi silang yang sangat strategis dalam dunia maritim. Posisi ini sangat menguntungkan karena letak strategisnya di persimpangan dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Pasifik serta dua benua yaitu benua Asia dan Australia.²

Potensi keuntungan inilah yang menjadi modal dasar keinginan pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dalam bidang ekonomi, Indonesia akan memegang peranan penting dalam perdagangan dunia, karena 40 persen perdagangan internasional melalui perairan Indonesia. Dalam bidang

keamanan letak strategis Indonesia sedikit banyak berperan menjadi faktor dalam berkembangnya berbagai isu keamanan maritim. Seperti perselisihan mengenai batas maritim atau tindak kejahatan yang terjadi di laut dan kegiatan kegiatan ilegal yang melanggar hukum seperti *human trafficking*, penyelundupan dan perompakan kapal, pembajakan, *illegal fishing*, *illegal toging*, eksplotasi sumber daya alam ilegal, penyelundupan narkoba, dan ancaman kerusakan ekosistem laut.³

Salah satu ancaman yang dapat menghambat dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia adalah masalah perompakan dan pembajakan kapal (*piracy*) di beberapa wilayah perairan laut Indonesia, diantaranya di perairan Selat Malaka dan perairan Laut Sulu-Sulawesi. Menurut *International Maritime Organization* (IMO) definisi pembajakan (*piracy*) adalah suatu tindakan percobaan pada kapal laut dengan maksud untuk melakukan pencurian, atau melakukan kejahatan kepada orang lain dan dengan percobaan atau dengan kemampuan untuk

²Kementerian Pertahanan RI, *Buku Putih Pertahanan Indonesia 2015*. Jakarta: Kementerian Pertahanan, 2015

³Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia, *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* Volume 13, Nomor 1, Juli 2009. Hlm. 111

menggunakan kekuatan/kekerasan dalam menjalankan tindakannya tersebut.⁴

Aktivitas pembajakan kapal menjadi fokus utama dalam studi keamanan maritim global. Wilayah Tanduk Afrika dan Selat Malaka merupakan penyumbang terbanyak laporan kasus pembajakan kapal dalam dekade terakhir. Selat Malaka merupakan salah satu SLOC (*Sea Line Communication*) dan SLOT (*Sea Line Of Trade*) yang merupakan salah satu jalur laut tersibuk didunia, karena menghubungkan aktivitas perdagangan antara Asia dan Eropa. Namun kini ancaman baru pembajakan kapal mulai berpindah dari Selat Malaka ke Laut Sulawesi dekat Laut Sulu di Barat Daya Filipina yang berbatasan dengan Indonesia. Sebagian besar kasus pembajakan dan penyanderaan awak kapal di Laut Sulu melibatkan kelompok Abu Sayyaf. Kelompok ini meminta tebusan yang sangat tinggi kepada perusahaan pelayaran atau negara asal awak kapal yang turut disandera.

Biro Maritim Internasional (IMB) merilis laporan bahwa sepanjang tahun

2015 terjadi 246 kasus pembajakan kapal, di tahun 2016 IMB merilis terjadi 191 insiden pembajakan dan pada tahun 2017 terjadi 180 insiden, angka tersebut merupakan angka terendah dalam kurun 20 tahun terakhir. Namun meskipun kasus pembajakan mengalami penurunan, penculikan terhadap awak kapal melonjak tiga kali lipat dibanding tahun 2015 yang hanya 19 orang.⁵ Belum lagi Organisasi Maritim International pada tahun 2014 menyebutkan bahwa wilayah perairan Asia Tenggara merupakan salah satu perairan paling berbahaya di dunia.

Ancaman serangan bajak laut laut di perairan Indonesia jika tidak segera ditangani akan berubah menjadi persoalan serius dan akan menghambat visi poros maritim dunia yang telah dicanangkan oleh Indonesia. Secara tidak langsung ancaman para bajak laut akan memperbesar biaya yang harus dikeluarkan perusahaan pelayaran seperti biaya beban bahan bakar yang harus dikeluarkan karena kapal harus berlayar dengan kecepatan tinggi atau berlayar dengan rute menjauh dari

⁴Graham Gerard, "*Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*", Singapore Institute For Southeast Studies, 2006. hlm xii

⁵Associated Press, 1 januari 2017. *Kasus Bajak Laut Turun Ke Tingkat Terendah, Namun Penculikan*

Meningkat. Diakses melalui <https://www.voaindonesia.com/a/pembajakan-di-laut-turun-namun-penculikan-meningkat/3670022.html> pada 4 Maret 2019

redzone, beban biaya asuransi, beban untuk menyewa *private security* bersenjata. Tentunya hal tersebut akan menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi perusahaan pelayaran dan negara, mengancam nyawa pelaut / warga negara, dan dapat mengganggu arus distribusi barang yang berakibat pada lumpuhnya perdagangan global.⁶

Selain kerugian materiil, tingginya angka pembajakan membuat citra kompetensi Indonesia di mata internasional menurun, bahkan ada negara yang mengancam mengerahkan kapal perang untuk mengawal kapal niaganya. Melihat dampak yang ditimbulkan, pemerintah Republik Indonesia harus segera mengambil langkah tepat untuk menanggulangi masalah keamanan di laut khususnya terkait pembajakan kapal agar arus perdagangan dan distribusi barang menjadi lancar dan memperbaiki citra Indonesia dimata internasional sebagai negara yang dapat menjaga keamanan di wilayah perairannya.

Dari latar belakang tersebut maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah ancaman global dibidang maritim dalam sudut pandang Indonesia?
2. Bagaimana arah kebijakan maritim Indonesia dalam menghadapi ancaman tersebut?

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penulisan artikel ini adalah deskriptif, yaitu memberikan gambaran melalui data dan fakta-fakta yang ada tentang ancaman maritim yang ada di Indonesia. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder dan diperoleh dari hasil telaah pustaka dan interpretasi dari bahan yang terdapat dalam buku-buku, dokumen, akses situs serta artikel-artikel lepas. Analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif yaitu data-data tersebut berhubungan dengan masalah yang diteliti.

⁶Rizki Roza, *Keamanan Laut Sulu-Sulawesi : Kaji Ulang Kerjasama Trilateral ?*. Buletin Info

Singkat, Vol. X, No. 20, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, Oktober 2018. Hlm 9

Pembahasan

Arah Kebijakan Keamanan Maritim Dalam Negeri Indonesia Menghadapi Aksi Perompakan

Menurut Mc Nicholas pengertian keamanan maritim adalah setiap langkah yang diambil oleh para pihak yaitu pemilik, operator, administrator kapal, pengelola pelabuhan, instalasi lepas pantai, dan organisasi kelautan dalam rangka menjaga dan melindungi wilayah laut dari pembajakan, sabotase, penyitaan, pencurian, dan gangguan lainnya. Permasalahan keamanan maritim sendiri tak lepas karena laut sering menjadi media tindak pelanggaran hukum seperti perompakan, perdagangan narkoba, penyelundupan, dan pencurian ikan, dan pencemaran laut.⁷

Selain itu dimensi keamanan maritim adalah dimensi *human security*, dalam konsep *human security* kesejahteraan warga negara merupakan hal terpenting, karena warga negara merupakan obyek yang terdampak langsung dari ancaman keamanan kontemporer. Sebagaimana yang

diungkapkan oleh Mely Caballero-Anthony bahwa cakupan keamanan bahwa keamanan adalah lebih luas dari semata-mata ancaman militer dan ancaman negara, namun juga berusaha untuk memperlancar proses pencapaian emansipasi manusia.⁸

Jika melihat jenis ancaman dalam lingkup keamanan maritim, mayoritas ancaman dilingkup keamanan maritim adalah non-tradisional maka keamanan maritim di Indonesia khususnya untuk mengatasi pembajakan di Indonesia tidak hanya menjadi tanggung jawab oleh satu instansi tunggal, karena karakter laut memiliki kedaulatan ganda. Saat ini, Indonesia memiliki satu-satuan patroli laut dari berbagai instansi yang berperan dalam penegakan hukum di laut, seperti TNI AL, Polri, Direktorat KPLP (Kementerian Perhubungan), Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Kementerian Kelautan dan Perikanan), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Kementerian Keuangan), dan Direktorat Jenderal Keimigrasian (Kementerian Hukum dan

⁷Muhammad Harry Riana Nugraha, *Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Di Indonesia*. Jurnal Gema Keadilan Volume X, Edisi 3, Universitas Padjajaran. 2014. Hlm 221

⁸Heru Susetyo, *Menuju Paradigma Keamanan Komprehensif Berperspektif Keamanan Manusia Dalam Kebijakan Keamanan Nasional Indonesia*. Jurnal Lex Jurnalica Vol. 6 No.1, Desember 2008

HAM). Banyaknya kesatuan patroli laut sering menimbulkan permasalahan di lapangan, sering timbul permasalahan tumpang tindih wewenang dan pengawasan yang bersifat sektoral.⁹

Dalam rangka menangani permasalahan tersebut dan mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan penjagaan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut, perlu dibuat sebuah lembaga tunggal dengan bermacam tugas (*Single Agency Multitask*) yaitu Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai mandat dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Bakamla berwenang menyinergikan pelaksanaan patroli keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut. Dalam menanggulangi ancaman perompakan dan pembajakan di wilayah Indonesia. Dengan adanya sinergitas kementerian/lembaga yang tergabung dalam Bakamla dengan berpegang pada tugas pokok dan fungsinya sesuai dengan amanat undang-undang, diharapkan dapat menghadirkan keberadaan penegak hukum dilaut. Kehadiran penegak hukum dilaut merupakan harapan bagi para pelaut dan

ABK untuk menjamin rasa aman selama mereka berlayar di perairan Indonesia khususnya daerah-daerah yang rawan tindak kejahatan.

Selain kehadiran penegak hukum dilaut (TNI AL, Polair dan Bakamla) melalui patroli rutin perlu dilakukan juga operasi penanggulangan dan pencegahan yang perlu disinergikan antar lembaga *stakeholder* dengan melibatkan masyarakat diantaranya pembinaan unsur maritim di wilayah pesisir dan perbatasan dengan memberikan kepastian ekonomi, dan menata infrastruktur laut dan konektivitas rute-rute perdagangan. Selain *stakeholder* yang turut serta dalam operasi gelar kuatan tentunya perlu sarana dan prasarana pendukung yang memadai untuk menjangkau semua wilayah laut di Indonesia untuk menjaga keamanan laut Indonesia dari ancaman perompak.

Penambahan armada serta sarana dan prasarana seperti radar, serta teknologi penginderaan yang canggih diharapkan mampu memberikan respon cepat jika terjadi ancaman pembajakan terhadap setiap kapal yang melintasi perairan Indonesia. Penguatan sektor

⁹Dicky R. Munaf, et. All. *Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan*. Jurnal

Sosioteknologi, Vol 14 No 3 Desember 2015. Hlm. 276

keamanan laut di Indonesia dalam menghadapi ancaman pembajakan yang menghantui Indonesia, akan mengembalikan kepercayaan internasional kepada Indonesia. Dan keuntungan bagi Indonesia, kepercayaan internasional menjadi modal utama Indonesia sebagai modal membangun visi sebagai Poros Maritim Dunia.

Arah Kebijakan Keamanan Maritim Luar Negeri Indonesia Menghadapi Aksi Perompakan di Perairan Indonesia

Demi mencapai visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Indonesia perlu menyelaraskan resiko yang dihadapi serta hambata-hambtan yang mungkin terjadi dengan berbagai pendekatan demi tercapainya visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (*Global Maritime Fulcrum*). Hal yang pertama dilakukan Indonesia adalah mampu meyakinkan dunia internasional bahwa perairan Indonesia adalah jalur yang aman bagi kapal-kapal dagang asing.¹⁰ Selanjutnya kenyataan bahwa perairan Indonesia berbatasan langsung dengan perairan negara

tetangga, maka Indonesia juga perlu membangun kepercayaan ditingkat regional bahwa Indonesia mampu menjamin kapal-kapal dagang negara tetangga yang melintasi wilayah perairan Indonesia mendapat jaminan rasa aman dari ancaman perompakan.¹¹

Dalam menjaga keamanan maritim ditingkat regional dari ancaman pembajakan, TNI Angkatan Laut Republik Indonesia, Angkatan Laut Diraja Malaysia dan Angkatan Laut Filipina mengadakan patroli bersama diperairan Selat Malaka dan laut Natuna. Selain itu Indonesia sebagai *securitizing actor* Indonesia juga meningkatkan kerjasama dibidang kelautan khususnya dalam mencegah perompakan di wilayah perairannya dengan berperan sebagai pendiri *Tripartite Technical Expert Group* yang bertujuan keamanan, keselamatan dan efisiensi pelayaran menghindarkan label lautan sekitar Filipina dan Indonesia menjadi "Somalia kedua".¹²

Tanggung jawab keamanan laut di suatu kawasan merupakan tanggung jawab *Littoral States* (Negara-Negara

¹⁰Amarulla Oktavian & Bayu A. Yulianto, *Bajak Laut Antara Aden dan Malaka*, Bogor: Universitas Pertaan, 2015. Hlm. 35

¹¹Marsetio, *Indonesian Seapower*, Universitas Pertaanan.2015. Hlm, 21

¹²Sukawarsini Djelantik, *Sekuritisasi dan Kerjasama ASEAN dalam Meningkatkan Keamanan di Perairan Kawasan*. Jurnal Global & Strategis, Th. 10, No.2, Universitas Katolik Parahyangan. Hlm. 190

Pantai) sebagaimana dalam Pasal 21 UNCLOS 1982. Maka koordinasi yang solid antara Indonesia, Malaysia, Thailand, Singapura dan Filipina dalam memperkokoh keamanan wilayah di Selat Malaka maupun Laut Sulu dapat dilakukan dengan melakukan patroli terkoordinasi. Di wilayah Selat Malaka Indonesia bersama Singapura, Malaysia, dan Thailand sebagai negara di Utara Selat Malaka melakukan patroli terkoordinasi antara lain : Patkor Malindo, Patkor Indosin, Patkor IndoThai dan Operasi Patroli Udara Maritim bersama dalam *Eye In The Sky* dalam bentuk *Combined Maritime Patrol Team*.¹³ Adanya patroli koordinasi bersama tidak hanya meminimalisir tindak pembajakan dan perompakan kapal, namun secara umum dapat menjadi sebuah upaya berkelanjutan dapat meminimalisir tindak kejahatan yang terjadi diperairan *littoral state* di ASEAN lainnya seperti penyelundupan senjata, terorisme, penyelundupan barang ilegal, pencurian ikan dan perusakan lingkungan laut.

Selain melakukan patroli terkoordinasi bersama anatar negara-

negara pantai, pembangunan diplomasi melalui sebuah forum kerjasama tingkat regional dan internasional dalam rangka memerangi tindak porompakan dan pembajakan di wilayah perarairan Indonesia, khususnya di Selat Malaka dan Laut Sulu. Negara ASEAN termasuk didalamnya *Littoral States* Indonesia, Malaysia, Thailand, Filipina serta negara Asia lainnya seperti India, Sri Lanka, Bangladesh, Korea Selatan, Jepang dan Tiongkok melakukan kesepakatan dalam merespon tindak pembajakan dan perompakan bersenjata di Asia dan pertukaran informasi secara legal yang tergabung dalam *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP). Dalam ReCAPP memiliki tiga pilar yaitu pembagian informasi, pengembangan kapasitas, dan kerjasama kooperatif. ReCAAP memiliki tujuan untuk membangun kekuatan kerjasama regional serta koordinasi dari setiap negara yang memiliki kepentingan dalam memberantas perompakan di Asia. ReCAAP juga berkolaborasi dengan berbagai institusi penelitian dan

¹³Sabella Ardimasari Aldebaran, *Upaya Littoral States (Indonesia, Malaysia Dan Singapura) Dengan User States Dalam Memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan*

Bersenjata) Di Selat Malaka Tahun 2008-2013. Journal of International Relations, Universitas Diponegoro. Volume 2, Nomor 2, Tahun 2016, hal. 72-79

kemaritiman dalam menyelenggarakan *Piracy and Sea Robbery Conference* sejak tahun 2009 hingga 2013.¹⁴

Selain meningkatkan diplomasi dan kerjasama antar *Littoral states* dan *User States* Indonesia juga perlu melakukan kerjasama dalam Peningkatan kapasitas alutsista dan sistem informasi yang canggih dalam rangka menjaga keamanan wilayah perairannya. Kerjasama dapat dilakukan dengan melakukan *transfer of technology* sistem Radar dan drone pemantau. Diharapkan dengan peningkatan kapasitas alutsista, upaya Indonesia dalam menjaga wilayah perarirannya dari ancaman perompak dan pembajak dapat lebih efektif dan efisien.

Kesimpulan

Masalah perompakan dan pembajakan kapal (*piracy*) di beberapa wilayah perairan laut Indonesia menjadi masalah yang perlu ditangani secara serius oleh Indonesia. Sebab perompakan kapal yang terjadi oleh kapal asing di wilayah perairan Indonesia, akan mencoreng citra Indonesia di mata internasional dalam hal penanganan perompakan kapal. Menurut *International Maritime Bureau* (IMB)

beberapa titik rawan perompakan kapal di Indonesia diantaranya di perairan Selat Malaka dan perairan Laut Sulu-Sulawesi. Menurut *International Maritime Organization* (IMO) definisi pembajakan (*piracy*) adalah suatu tindakan percobaan pada kapal laut dengan maksud untuk melakukan pencurian, atau melakukan kejahatan kepada orang lain dan dengan percobaan atau dengan kemampuan untuk menggunakan kekuatan/kekerasan dalam menjalankan tindakannya tersebut.

Perlunya disusun kebijakan yang dapat mengurangi aksi perompakan di kedua wilayah tersebut yang dilakukan dengan melakukan patroli terkoordinasi bersama antar negara-negara pantai, pembangunan diplomasi melalui sebuah forum kerjasama tingkat regional dan internasional dalam rangka memerangi tindak perompakan dan pembajakan di wilayah perairan Indonesia, khususnya di Selat Malaka dan Laut Sulu. Perlunya Indonesia meningkatkan kerjasama di bidang kelautan khususnya dalam mencegah perompakan di wilayah perairannya dengan berperan sebagai pendiri *Tripartite Technical Expert Group* yang bertujuan keamanan, keselamatan

¹⁴Sabella Ardimasari Aldebaran, *Ibid.* Hlm 75

dan efisiensi pelayaran menghindarkan label lautan sekitar Filipina dan Indonesia menjadi “Somalia kedua”.

Daftar Pustaka

Buku

Kementerian Pertahanan RI.2015. *Buku Putih Pertahan Indonesia 2015*. Jakarta: Kementerian Pertahanan.

Marsetio.2015. *Indonesian Seapower*. Bogor: Universitas Pertahanan.

Oktavian, Amarulla & Yulianto, BayuA.2015. *Bajak Laut Antara Aden dan Malaka*. Bogor: Univgersitas Pertahanan

Jurnal

Aldebaran, Sabella Ardimasari. 2016. *Upaya Littoral States (Indonesia, Malaysia Dan Singapura) Dengan User States Dalam Memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan Bersenjata) Di Selat Malaka Tahun 2008-2013*. Journal of International Relations, Universitas Diponegoro. Volume 2, Nomor 2.

Djelantik, Sukawarsini. 2008. *Sekuritisasi dan Kerjasama ASEAN dalam Meningkatkan Keamanan di Perairan Kawasan*. Jurnal Global & Strategis, Th. 10, No.2, Universitas Katolik Parhyangan.

Gerard, Graham. 2006. *Piracy, Maritime Terorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore : Singapore Institute For Southeast Studies.

Keliat, Makmur. 2009. *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Volume 13, Nomor 1, Juli 2009

Riana Nugraha, Muhammad Harry. 2014. *Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Di Indonesia*. Jurnal Gema Keadilan Volume X, Edisi 3, Universitas Padjajaran.

Roza, Rizki.2018. *Keamanan Laut Sulu-Sulawesi : Kaji Ulang Kerjasama Trilateral?*. Buletin Info Singkat, Vol. X, No. 20, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI , Oktober 2018

Susetyo, Heru, *Menuju Paradigma Keamanan Komprehensif Berperspektif Keamanan Manusia Dalam Kebijakan Keamanan Nasional Indonesia*. Jurnal Lex Jurnalica Vol. 6 No.1, Desember 2008

United Nations Convention On The Law Of The Sea, 1982, diakses melalui http://hukum.unsrat.ac.id/hi/unclos_terjemahan.doc

Internet

Associated Press, 1 januari 2017. *Kasus Bajak Laut Turun Ke Tingkat Terendah, Namun Penculikan Meningkat*. melalui <https://www.voaindonesia.com/a/pembajakan-di-laut-turun-namun-penculikan-meningkat/3670022.html>

Indonesia Shipping Line. 19 Februari 2020, *“Sepanjang 2019 Ada 31 Kasus Perompakan Kapal Di Selat Malaka, Bagaimana ‘Peran’ Indonesia?”*. melalui <http://www.indonesiashippingline.com/wacana-opini/5097-sepanjang-2019-ada-31-kasus-perompakan-kapal-di-selat-malaka,-bagaimana-%E2%80%98peran%E2%80%99-indonesia.html>

JPNN,23 Juli 2019 . *"Gawat, Bajak Laut Kembali Beraksi di Selat Malaka"*, <https://www.jpnn.com/news/gawat-bajak-laut-kembali-beraksi-di-selat-malaka>