

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ruang lingkup konsep keamanan menjadi lebih luas bersamaan dengan usainya Perang Dingin. Secara tradisional, pemikiran keamanan erat tujuannya dengan menggunakan kekuatan untuk melindungi kedaulatan negara dari ancaman negara atau kelompok lain. Dari hal ini, pemikiran keamanan tradisional menganggap musuh harus dilawan dengan ‘angkat senjata’. Sehingga pemikiran keamanan tradisional lebih didominasi oleh kekuatan militer untuk berperang dan persaingan senjata secara fisik. Isu keamanan sendiri telah hadir sejak keberadaan masyarakat itu sendiri pada suatu wilayah. Menguatnya globalisasi pasca Perang Dingin juga menjadi salah satu faktor dari berkembangnya studi keamanan.

Barry Buzan, dalam bukunya “People, State, and Fear” yang terbit pada tahun 1983, menyatakan bahwa terdapat lima sektor keamanan, yakni militer, politik, ekonomi, sosial, dan lingkungan. Sehingga, dari sinilah isu keamanan mulai berkembang dan meluasnya ruang lingkup keamanan itu sendiri. Buzan berpendapat, keamanan adalah kemampuan negara dan masyarakatnya untuk menjaga identitas independen dan integritas fungsional mereka. Artinya, keamanan adalah sebuah cara yang diupayakan oleh negara dan masyarakatnya untuk bertahan demi menjaga identitas dan integritas bangsa mereka. Meningkatnya interaksi aktor internasional selain negara juga merupakan salah satu faktor yang melatarbelakangi meluasnya ruang lingkup keamanan. Interaksi yang hadir dari aktor non-negara meningkatkan kompleksitas dari situasi keamanan dan membuka bentuk ancaman baru yang datang dari non-negara. Di mana interaksi aktor internasional baik antar negara maupun non-negara ini sering terjadi di laut, karena hampir 90 persen aktivitas lintas negara dilakukan melalui jalur laut. Ini yang membuat ancaman dari keamanan dari jalur laut atau ancaman keamanan maritim kian meningkat.

Keamanan maritim, dalam pengertian tradisional, diartikan sebagai perlindungan terhadap negara yang berkenaan dengan peran dan strategi atas ruang laut (*seapower*). Selain itu, keamanan maritim juga mengalami perkembangan definisi dan mempunyai pengertian non-tradisional. Keselamatan maritim

(*maritime safety*) bermakna sebagai kegiatan yang mengatasi permasalahan keselamatan kapal atau perdagangan, instalasi, personil atau aktor profesional di bidang kemaritiman dan lingkungan laut, termasuk industri maritim. Keamanan maritim juga dikaitkan dengan *human security* atau keamanan manusia. Keamanan manusia ialah proposal UNDP yang menitik beratkan konsep keamanan kepada kebutuhan masyarakat manusia. Menurut Laporan UNDP tahun 1994, keamanan non-tradisional atau keamanan manusia adalah masalah universal. Di mana komponennya saling bergantung satu sama lain dan lebih mudah dilakukan pencegahan dini dibanding penanggulangan (UNDP, 1994). Inti keamanan manusia UNDP adalah *food, shelter, sustainable livelihoods*, dan *save employment*. Dimensi maritim yang berkaitan dengan keamanan manusia antara lain: pemberantasan *illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing (food and sustainable livelihood)*, keselamatan pelaut dan nelayan (*save employment*), dan *coastal community resilience (shelter)*.

Menurut Fajriah dan Latifah (2018), terdapat tiga faktor utama mengapa isu keamanan maritim berkembang pesat pada saat ini, yang pertama pasca serangan 9/11 membuat dunia menyadari kehadiran terorisme di laut, kedua adanya tiga serangan terorisme yang berkekuatan cukup besar, ketiga adanya peningkatan serangan pembajakan di Selat Malaka pada tahun 2000. Namun, tidak terbatas sampai di situ, seiring dengan berkembangnya globalisasi dan perkembangan teknologi, ancaman maritim juga kian mengalami kompleksitasnya. Adanya perompakan, penyanderaan, ancaman terorisme, dll menjadi suatu isu yang menjadi perhatian bagi dunia internasional. Pada saat ini, terorisme dan *piracy* atau pembajakan merupakan ancaman serius bagi keselamatan navigasi, kehidupan, serta kesejahteraan pelaut dan penumpang kapal. Kegiatan terorisme dan pembajakan juga dapat menyebabkan kerugian besar dalam perdagangan internasional yang menyebabkan kerusakan ekonomi yang signifikan di beberapa negara.

Berbeda dengan ancaman di laut sebelumnya seperti pembajakan dan perompakan bersenjata, terorisme di laut merupakan hal yang baru berkembang pada permasalahan keamanan maritim saat ini. Menurut Knyazeva dan Korobeev (2015), terorisme maritim telah berevolusi dari pembajakan, di mana pengertian

modern pembajakan adalah kegiatan yang bersifat internasional yang terdiri dari penyitaan, penjarahan, atau penenggelaman kapal niaga atau sipil di laut lepas secara tidak sah. Menurut International Maritime Bureau (IMB), terdapat beberapa faktor yang dapat mencegah adanya tindakan pembajakan, di antaranya; peningkatan fitur anti-pembajakan di kapal penggunaan kelompok keamanan swasta bersenjata, efek stabilisasi dari pemerintah pusat Somalia, dan peran dari angkatan laut internasional (Knyazeva & Korobeev, 2015). Pembajakan dan terorisme juga memiliki perbedaan, di mana keduanya didasari oleh motivasi yang berbeda. Pembajakan didasarkan oleh motif ekonomi, sementara terorisme di laut lebih didasarkan pada motif politik (Fajriah & Latifah, 2018).

Hingga kini, terdapat kesamaran definisi mengenai pembajakan dan perompakan. Sehingga, pendekatan di antara negara-negara mengenai batasan pendefinisian pembajakan, perompakan, dan terorisme maritim kini diperlukan. Ini ditujukan agar negara memiliki satu pandangan selaras guna menyusun langkah kebijakan antarnegara pantai lebih terintegrasi satu sama lain. Pembajakan (*piracy*) menurut Pasal 101 UNCLOS didefinisikan sebagai suatu aktivitas kekerasan atau penahanan yang ilegal, dari setiap tindakan perusakan yang dilakukan untuk tujuan pribadi awak kapal atau penumpang atau pesawat udara pribadi, dan ditujukan di laut lepas terhadap kapal, pesawat udara, orang, atau properti di atas kapal tersebut. Subparagraf selanjutnya menjelaskan tindakan sukarela, mengajak, atau sengaja membantu tindakan-tindakan pembajakan dalam pengoperasian suatu kapal atau pesawat udara juga termasuk dalam definisi pembajakan.

Sedangkan perompakan bersenjata atau *armed robbery* sebagai tindakan serupa dari pembajakan yang dilakukan di perairan nasional suatu negara (Buntoro, 2006). Jadi, batasan antara pembajakan dan perompakan kini sudah terlihat lebih jelas. Pembajakan adalah tindakan kekerasan yang terjadi di luar perairan yurisdiksi nasional suatu negara, sedangkan perompakan adalah tindakan kekerasan yang terjadi di dalam perairan nasional negara pantai. Sementara itu, dalam sidang *Council for Security Cooperation in Asia Pacific (CSCAD)*, pada Februari 2002, kelompok kerjasama maritim telah mengkaji batasan tentang terorisme maritim. Tidak hanya menyangkut aksi langsung terhadap aspek maritim, terorisme maritim

didefinisikan sebagai tindakan yang terkait dengan terorisme yang dilakukan di, ke, dan lewat laut (Buntoro, 2006).

Maraknya penyerangan terhadap kapal tanker kecil di lepas pantai Asia Tenggara menyebabkan peningkatan jumlah penyitaan kapal, meskipun aktivitas bajak laut di seluruh dunia menurun ke level terendah dalam delapan tahun (Knyazeva & Korobeev, 2015). Ini menyebabkan berubahnya geografi serangan bajak laut, di mana sekarang serangan bajak laut di Asia Tenggara adalah yang paling sering terjadi. Jalur laut Asia Tenggara yang merupakan jalur laut tersibuk juga melatarbelakangi meningkatnya angka kriminalitas di wilayah perairan Asia Tenggara, di mana 1/3 perdagangan dunia melalui jalur laut Asia Tenggara yang bersinggungan langsung antarnegara di wilayah Asia Tenggara. Letak geografis Indonesia yang berada di Kawasan Asia Tenggara dan juga berada di antara dua rute pelayaran yang menghubungkan Samudra Hindia dan Pasifik dan wilayah maritim yang meliputi tiga jalur laut komunikasi Selat Malaka, Singapura, Lombok, dan Sunda (Febrica, 2015).

Setelah masalah kriminalitas di Somalia telah menurun, khususnya dalam hal pembajakan, Asia Tenggara justru menjadi kawasan baru yang menunjukkan peningkatan tren pembajakan. Berdasarkan data dari International Maritime Bureau (IMB), Asia Tenggara memiliki masalah pembajakan yang cukup tinggi. Di tahun 2015 terjadi 145 insiden, menurun di 2016, menjadi 68 insiden, kemudian meningkat di tahun 2017 sebanyak 76 insiden. Di tahun 2018, menurun sedikit menjadi 60 insiden, kembali menurun lagi di tahun 2019 menjadi 53 insiden. Di tahun 2020, mengalami peningkatan menjadi 62 insiden.

Tabel 1. Pembajakan dan Perompakan yang terjadi di Perairan Asia Tenggara (2012-2020)

No	Negara	Jumlah Pembajakan dan Perompakan di Perairan Asia Tenggara Per Tahun								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Indonesia	81	106	100	108	49	43	36	25	26
2	Malaysia	12	9	24	13	7	7	11	11	4
3	Filipina	3	3	6	11	10	22	10	5	8
4	Selat Singapura	6	9	8	9	2	4	3	12	23
5	Thailand				4					1
Jumlah Total		105	127	138	145	68	76	60	53	62

Sumber: ICC-International Maritime Bureau (IMB) *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report 2021*.

Laut Sulawesi terletak di bagian utara negara Indonesia dan menjadi pintu masuk utara untuk kapal yang menuju ke Samudra Hindia. Laut Sulawesi juga termasuk dalam status Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II. Kehidupan di bawah Laut Sulawesi memiliki nilai ekonomis yang tinggi, di mana terdapat sekitar 580 dari 793 spesies koral pembangun karang dunia, tuna, dan tuna sirip kuning (Rustam, 2017). Laut Sulawesi juga secara langsung bersambungan dengan Laut Sulu, dan hanya dipisahkan oleh pulau-pulau kecil. Laut Sulu pun mempunyai nilai ekonomis yang tak kalah tinggi dengan Laut Sulawesi. Lebih dari 55 juta ton barang dan 18 juta orang melintasi Laut Sulu setiap tahunnya.

Total 40 miliar dollar setiap tahunnya, ekspor batu bara Indonesia ke Filipina yang berjumlah 700-800 juta dolar lewat Laut Sulu-Laut Sulawesi melalui kapal kargo (Roza, 2018). Bahkan, Laut Sulu menjadi jalur alternatif bagi kapal-kapal niaga bermuatan penuh yang tidak bisa melewati jalur Selat Malaka yang selalu ramai. Berdasarkan dari potensi, letak geografis, dan intensitas laut yang ramai inilah Laut Sulu-Laut Sulawesi seringkali menghadapi sejumlah ancaman, seperti permasalahan perbatasan wilayah, penangkapan ikan secara ilegal, penyelundupan senjata dan manusia, hingga penculikan awak kapal dan terorisme di laut.

Gambar 1. Wilayah perairan Laut Sulu-Laut Sulawesi



Sumber: <http://www.rms-gs.de/phileng/mape.html>. (diakses pada 29 September 2021)

Tindakan terorisme dan pembajakan yang terjadi di perairan Laut Sulu-Laut Sulawesi mayoritas dilakukan oleh kelompok separatis yang mendiami pulau-pulau kecil di Selatan Filipina, seperti Pulau Jolo, Basilan, Tawi-tawi, dan Mindanao (Rustam, 2017). Kelompok ini dikenal dengan nama Abu Sayyaf Group (ASG), yaitu kelompok yang menuntut kemerdekaan pada pemerintah Filipina. Abu Sayyaf sendiri aktif sejak 1991 dan berbasis di Jolo dan Basilan. Tak hanya itu, ASG juga terafiliasi dengan ISIS di Timur Tengah. Untuk mendanai operasinya, anggota Abu Sayyaf kerap menculik wisatawan asing dan nelayan demi mengincar uang tebusan (Renaldi, 2019).

Pada tahun 2016, menurut laporan *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery* (ReCAAP) telah terjadi 16 kali kasus penyanderaan kru kapal di Laut Sulu-Laut Sulawesi pada sepanjang tahun 2016. Pada Maret 2016, telah terjadi pembajakan kapal tunda Brahma 12 dan kapal tongkang Anand 12 di wilayah perairan Filipina, yang mana kedua kapal membawa 7000 ton batu bara dan 10 ABK warga negara Indonesia (BBC Indonesia, 2016). Pembajakan ini terjadi di perairan Tawi-tawi, Filipina Selatan, yang mana sebelumnya belum pernah terjadi pembajakan di wilayah perairan tersebut.

Menurut laporan, pihak yang bertanggung jawab atas insiden ini adalah Abu Sayyaf Group (ASG). Untuk menebus 10 ABK tersebut, ASG meminta sejumlah tebusan 50 juta peso atau setara Rp. 14,2 miliar.

Bulan berikutnya, pembajakan terjadi lagi oleh kelompok militan yang sama. ASG kembali membajak kapal tunda TB Henry dan kapal tongkang Cristi di perairan perbatasan Malaysia-Filipina, yang membawa 10 orang ABK WNI. Seorang ABK tertembak, lima orang berhasil selamat, sedangkan empat orang sisanya disandera oleh ASG (Merdeka, 2016). Hanya dalam selang waktu kurang dari satu bulan, ASG berhasil menyandera total 14 orang ABK WNI. Di tahun 2016, insiden penculikan yang terjadi di wilayah perairan Indonesia dan Filipina menyentuh angka 62 orang. Dimulai dari bulan Maret 2016 hingga Desember 2018, penculikan di Laut Sulu-Sulawesi total berjumlah 66 orang ABK. Di mana 49 orang berhasil dibebaskan, 10 orang masih ditawan, dan 7 orang sisanya dibunuh (ReCAAP, 2018).

Laporan dari *The Counter Extremism Project* (CEP) menjelaskan bahwa aktivitas kejahatan yang dilakukan oleh ASG di Laut Sulu-Laut Sulawesi menyebabkan jatuhnya banyak korban jiwa (CEP, 2021). Laporan ini juga menjelaskan bahwa tindakan terorisme dan pembajakan laut oleh ASG meningkat sejak tahun 2010. Ini ditandai oleh anggota ASG yang mencoba ‘formula’ baru, dengan berkamufase menggunakan seragam untuk menyusup ke target mereka.

Kemudian, di tahun 2016 aktivitas pembajakan dan terorisme ASG mengalami pelonjakan yang signifikan. Bahkan, dimulai sejak tahun 2016, ASG tidak hanya menyerang kapal tunda atau kapal tongkang saja, ASG juga menyerang kapal dagang dan kapal kecil yang melintas di Laut Sulu-Laut Sulawesi. Hingga kini, ASG masih melancarkan aksinya dalam melakukan terorisme dan pembajakan di perairan Sulu-Sulawesi. Walaupun militer Filipina telah melakukan banyak upaya, salah satunya dengan operasi militer, untuk membendung tindakan ASG, tetapi aktivitas terorisme dan pembajakan oleh ASG masih marak terjadi di perairan Sulu-Sulawesi.

Tabel 2. Aksi Terorisme dan Pembajakan oleh ASG di Laut Sulu-Laut Sulawesi (2010-2021).

No	Tahun	Aksi Terorisme dan Pembajakan oleh ASG di Laut Sulu-Laut Sulawesi Per Tahun
1	2010	13 April: ASG menyerang pulau Basilan dan menyebabkan 11 orang meninggal, 3 di antaranya adalah anggota Militer Filipina. ASG juga memenggal 3 orang pelajar di Sulawesi, Indonesia
2	2014	April: ASG menyandera dua warga negara Jerman, Stefan Okonek dan Henrike Dielen, saat berlayar di dekat Palawan, Pulau Mindanao bagian Selatan, Filipina. 17 Oktober: ASG membebaskan dua sandera asal Jerman tersebut dengan meminta uang tebusan 250 juta peso (70,7 miliar rupiah).
3	2015	May: ASG menyandera dua anggota Philippine Coast Guard (PCG) dan kapten Barangay. 25 Juni: ASG merilis sebuah video yang berisi ancaman akan memenggal tiga sandera tersebut, jika pemerintah tidak memenuhi tuntutan mereka. 11 Agustus: Kapten Barangay dilaporkan meninggal
4	2016	Maret: ASG menyerang kapal tunda Brahma 12 dan kapal tongkang Anand 12. ASG menyandera 10 ABK WNI. April: ASG menyerang kapal tunda TB Henry dan kapal tongkang Cristi, seorang ABK tertembak, lima orang berhasil selamat, sedangkan empat orang sisanya disandera oleh ASG. 9 April: ASG menyergap tentara Filipina, menewaskan 18 orang, empat di antaranya dipenggal, dan 50 orang luka-luka. 21 Oktober: 10 anggota ASG menjarah kapal kargo Korea Selatan dan menculik kapten dan satu ABK. ASG menyandera satu warga negara Belanda, lima warga negara Malaysia, dua warga negara Indonesia, dan empat warga negara Filipina. 7 November: tentara Filipina menemukan mayat seorang wanita Jerman di kapal pesiar dan meyakini pembunuhan ini dilakukan

		<p>oleh ASG. Militer Filipina juga mencurigai satu orang rekan dari warga negara Jerman ini juga ditangkap oleh ASG dari kapal yang berlabuh di Laut Sulu.</p> <p>November: ASG menjarah kapal pesiar Jerman dan menyandera Jurgen Kantner. ASG juga menjarah kapal kargo Vietnam, MV 16, dan menculik enam ABK asal Vietnam.</p>
5	2017	<p>27 Februari: ASG memenggal kepala Jurgen Kantner setelah berakhirnya batas waktu pembayaran tebusan.</p> <p>5 Juli: ASG memenggal Hong Thong dan Hoang Va Hai, ABK dari kapal kargo MV 16.</p> <p>13 Juli: ASG memenggal Tran Viet Van, ABK dari kapal kargo MV 16.</p>
6	2018	<p>Aktivitas ‘pemerasan’ oleh ASG meningkat di Pulau Basilan. Di mana ASG mengancam akan melakukan kekerasan jika Departemen Pekerjaan Umum dan Jalan Raya di Daerah Otonomi Muslim Mindanao tidak bisa memenuhi tuntutan mereka. ASG sendiri melakukan pemerasan berjumlah 200.000 peso lebih atau setara 57 juta rupiah sebagai ‘<i>protection money</i>’.</p> <p>16 Oktober: Komandan dan tujuh anggota Maute tewas dalam operasi militer di Marawi</p>
7	2019	<p>22 November: ASG menculik tiga nelayan Indonesia di perairan Sabah dan meminta tebusan 30 juta peso.</p> <p>22 Desember: dua dari tiga nelayan Indonesia berhasil diselamatkan oleh tentara Filipina.</p>
8	2020	<p>15 Januari: satu orang nelayan Indonesia berhasil diselamatkan melalui operasi tempur intensif oleh tentara Filipina di Sulu.</p> <p>18 Januari: lima nelayan Indonesia diculik oleh ASG di Lahad Datu, Filipina. ASG menyandera lima nelayan ini dan meminta tebusan dari pemerintah Indonesia.</p> <p>30 September: seorang sandera Indonesia tewas dalam baku tembak antara ASG dengan militer Filipina di Patikul, Sulu.</p>

		Korban jiwa ini adalah satu dari lima nelayan Indonesia yang disandera pada Januari lalu.
9	2021	18 Maret: militer Filipina berhasil membebaskan 3 sandera ASG. Namun, anggota ASG melarikan diri ke pedalaman dengan satu sandera, yaitu seorang warga Indonesia berusia 15 tahun. 21 Maret: tawanan ini berhasil ditemukan oleh militer Filipina di Languyan, Tawi-tawi.

Sumber: *The Counter Extremism Project (CEP), Extremist Groups (Abu Sayyaf Group (ASG)) Report 2021.*

Kondisi ini kemudian mendorong ReCAAP ISC mengeluarkan pernyataan rekomendasi kepada seluruh kapal untuk menghindari jalur tersebut. Rekomendasi ini dimuat dalam Laporan ReCAAP ISC Quarterly Report January-September 2016:

“Moreover, shipping industry is likewise advised to adopt relevant preventive measures taking reference from the Regional Guide to Counter Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Slow moving ships such as tug boats are most vulnerable especially when engaged in towing operation and they should re-route away from the area, if possible. Otherwise, they are advised to exercise enhanced vigilance and report to the Philippines Coast Guard (PCG) District Southwestern Mindanao. The ReCAAP ISC reiterates collective and shared responsibilities among all stakeholders by insitutionalising their respective efforts.”

ASG sendiri melakukan operasinya dengan menggunakan perahu motor dan kapal laut cepat untuk penculikan, penyerangan, bahkan pelarian diri (Santos, 2002). ASG juga merupakan kelompok kecil yang paling berbahaya di Filipina. Afiliasi mereka dengan Al-Qaeda dan Jemaah Islamiyah (JI) menjadikan ASG sebagai ancaman keamanan regional sekaligus global. Awalnya, ASG memiliki tujuan untuk mendirikan negara islam di Mindanao Barat, Kepulauan Sulu, Filipina Selatan. ASG sendiri memiliki banyak nama lain, di antaranya Al-Harakat Al-Islamiyya, Al-Harakat-ul Al-Islamiyya, Al-Harakatul-Islamia, Abou Sayaf Armed Band, Mujahidean Commando Freedom Fighters, namun lebih populer dengan sebutan Abu Sayyaf atau Abu Sayyaf Group (ASG).

Laporan IMB pada tahun 2016, yang menyebutkan wilayah perairan Asia Tenggara memasuki situasi berbahaya, membuat ASEAN sebagai salah satu entitas organisasi regional di Asia Tenggara, turut menaruh fokus pada isu tersebut. ASEAN terbentuk atas dasar keinginan negara anggota untuk menjaga stabilitas politik dan keamanan di kawasan Asia Tenggara, di mana penjagaan stabilitas di sini meliputi lingkungan, ekonomi, dan sosial budaya. Seiring dengan adanya perkembangan isu kemaritiman, konsep kemaritiman terhadap ancaman tidak lagi pada sektor militer antar negara saja, akan tetapi pertahanan terhadap ancaman non-militer juga ikut muncul ke permukaan. Salah satu isu keamanan yang menjadi topik kajian di ASEAN adalah ancaman terorisme dan pembajakan di perairan Laut Sulu - Laut Sulawesi. Ancaman terorisme dan perompakan yang terjadi dalam kurun waktu beberapa dekade terakhir di wilayah perairan Laut Sulu-Laut Sulawesi membuat negara di ASEAN harus menaruh fokus pada isu tersebut. Jalur Laut Sulu-Laut Sulawesi merupakan jalur paling ramai dan berbahaya kedua setelah Selat Malaka, di mana sekitar setahun terdapat kira-kira 3900 kapal dengan nilai total barang US\$40 miliar melewati jalur laut ini (Rustam, 2017).

Kendati, secara regional, kejahatan di perairan Asia Tenggara mengalami penurunan, menurut data laporan IMB, angka kriminalitas tersebut masih cukup tinggi jika dibandingkan dengan wilayah laut lain. Didukung oleh data laporan dari ReCAAP dan CEP, perairan Sulu-Sulawesi menyumbang angka kriminalitas terbanyak di Asia Tenggara. Hal ini tentu membuat ASEAN tidak diam saja. ASEAN terus melakukan serangkaian upaya untuk mengatasi isu keamanan maritim terkait dengan terorisme dan pembajakan ini dengan melakukan peningkatan pertukaran informasi dan kerjasama antarlembaga terkait pencegahan terorisme. Selain itu, ASEAN juga membentuk jaringan di antara badan-badan penegakan hukum terkait pemberantasan terorisme dan saling bertukar data intelijen. Untuk itu, ASEAN membentuk *ASEAN Maritime Forum (AMF)*, yaitu forum dialog yang membahas mengenai isu-isu maritim dalam kerangka ASEAN. AMF merupakan bentuk usaha dari negara-negara yang tergabung dalam ASEAN untuk meminimalisir kejahatan di laut, khususnya di wilayah Asia Tenggara. Dengan membentuk AMF, ASEAN terus melakukan langkah strategis dalam menjaga keamanan dan stabilitas kawasan khususnya pada wilayah perairan.

Terkait dengan kasus Laut Sulu-Laut Sulawesi, AMF memainkan peran penting dalam melancarkan strategi mereka untuk meminimalisir ancaman keamanan maritim. Pembentukan AMF didasarkan dengan adanya dorongan untuk merekatkan hubungan antara negara-negara di ASEAN yang sebelumnya hanya sebatas kerjasama ekonomi dan lebih pada kepentingan nasional (Kartinawati, 2013).

AMF merupakan salah satu aktor yang memengaruhi faktor idealis di ASEAN, khususnya pada sektor keamanan maritim. AMF merupakan turunan dari *ASEAN Political Security Community (APSC) blueprint*, yang menunjukkan bahwa negara-negara di Asia Tenggara telah memiliki norma, aturan, gagasan, kepercayaan dan nilai-nilai bersama yang diinstitusionalisasikan. Dibentuknya AMF menunjukkan bahwa negara anggota ASEAN memiliki persepsi yang sama dalam fokus kawasan maritim, baik dalam keamanan, konektivitas, dan keselamatan perairan (Gaol, 2017). AMF diharapkan mampu untuk mengatasi ancaman keamanan maritim yang terjadi di kawasan, khususnya Laut Sulu-Laut Sulawesi, yang mana merupakan perairan yang bersinggungan langsung antara Indonesia dan Filipina. Laut Sulu-Laut Sulawesi sendiri disebut sebagai salah satu pusat kejahatan maritim paling parah di dunia (Parameswaran, 2015). Menurut data *The International Chamber of Commerce (ICC)* dan *International Maritime Bureau (IMB)*, angka pembajakan di kawasan perairan Asia Tenggara mencapai lebih dari setengah total pembajakan dan perampokan bersenjata di laut dunia. Sementara menurut ICC dan IMB perompakan kapal di Asia Tenggara mengalami peningkatan setiap tahun sejak 2006 (Wargadiredja, 2017).

Sejalan dengan prinsip ASEAN dalam cetak biru APSC itu, pembuatan AMF sendiri dimaksudkan sebagai upaya untuk resolusi konflik dengan mekanisme *Confidence Building Measures (CBMs)* dan *Preventive Diplomacy (PD)*. Sehingga, dengan dibentuknya AMF, diharapkan lebih meningkatkan keseriusannya terkait dengan keamanan maritim di kawasan ASEAN, khususnya di Laut Sulu-Laut Sulawesi dengan kerjasama pertahanan di wilayah laut. Terutama oleh negara yang menggunakan jalur laut untuk kelangsungan kerjasama perekonomian, seperti Filipina, Indonesia, Malaysia dan negara lain yang membutuhkan keamanan di Laut Sulu-Laut Sulawesi untuk menghindari serangan pembajak ataupun teroris. Peran

AMF sebagai forum dialog kawasan sangat diperlukan untuk membuat kebijakan dan rencana yang tepat dalam mengatasi isu keamanan maritim di wilayah perbatasan. Kerjasama kelautan ini sendiri tidak hanya meliputi kerjasama militer. Namun juga meliputi kerjasama non-militer untuk penguatan wilayah kelautan yang juga meliputi hal-hal terkait keamanan maritim.

Indonesia, Malaysia, dan Filipina juga sebenarnya telah membentuk Trilateral Cooperative Agreement (TCA) untuk mengatasi aksi kejahatan maritim di Laut Sulu-Laut Sulawesi. Ketiga negara itu pertama kali mengadakan pertemuan untuk membahas kerjasama di tahun 2016. Saat itu, disepakati Joint Declaration di Yogyakarta pada 5 Mei 2016. Joint Declaration itu juga mengatur prinsip kerjasama trilateral yang dilakukan ketiga negara, di mana mengacu pada prinsip PBB dan ASEAN. Hal itu tertuang pada Joint Declaration Foreign Minister and Chiefs of Defence Forces of Indonesia-Malaysia-Philippines tahun 2016 dalam pasal 3. Prinsip dari ASEAN sendiri dalam mengatasi masalah adalah dengan menggunakan CBM dan PD. Hal itu pula tertuang dalam Cetak Biru APSC mengenai pembentukan AMF. Sehingga, dapat dikatakan bahwa TCA ini secara tidak langsung juga mengacu pada mekanisme CBM dan PD untuk melaksanakan kerjasama mereka dalam hal pertukaran informasi dan menguatkan komunikasi dalam mendukung program kerjasama lainnya.

Berdasarkan faktor-faktor tersebut, maka penulis tertarik untuk membahas bagaimana ASEAN Maritime Forum (AMF) menyikapi aksi terorisme dan pembajakan di Laut Sulu-Laut Sulawesi tahun 2015-2020 dengan menggunakan mekanisme *Confidence Building Measures* (CBM) dan *Preventive Diplomacy* (PD). Hal ini menarik untuk diteliti karena wilayah perairan Asia Tenggara yang ramai sebagai pusat perdagangan dunia tentu harus dijaga keamanannya agar kelangsungan perdagangan internasional serta keamanan awak kapal dapat terjamin selamat. Mengingat isu keamanan maritim yang terjadi kini cukup kompleks, tidak terbatas hanya masalah militer saja, namun isu non-militer seperti lingkungan hidup biota laut, keselamatan awak kapal, dan kesejahteraan pelaut atau masyarakat pesisir pun turut diperhatikan.

Terlebih, wilayah perairan Laut Sulu-Laut Sulawesi menduduki posisi kedua paling ramai setelah Selat Malaka. Selain itu, aktivitas terorisme dan pembajakan oleh ASG masih menjamur di wilayah ini, sehingga mengancam keselamatan warga negara ASEAN dan warga negara asing. Menurut laporan IMB, angka kriminalitas di wilayah perairan Sulu-Sulawesi juga terbilang cukup tinggi, jika dibandingkan dengan wilayah perairan Selat Malaka dan Somalia. Padahal, ASEAN telah melakukan segala upaya untuk menangani isu keamanan maritim, salah satunya dengan membentuk AMF, sebuah forum dialog yang relevan dan mengerucut pada satu isu permasalahan. Sebagai pendukung penelitian terkait topik dan permasalahan ini, sekaligus menjadi referensi penulis. Maka, penulis mengumpulkan beberapa penelitian terdahulu yang dijadikan tinjauan pustaka untuk menjawab masalah penelitian yang telah dipilih.

Penelitian pertama adalah **“Kepentingan Nasional Indonesia dalam Inisiasi ASEAN Maritime Forum (AMF)”** dari Najamuddin Khairur Rijal (Rijal, 2018). Tulisan ini mengkaji tentang kepentingan Indonesia dalam pembentukan AMF. Menurut Rijal, Indonesia memiliki kepentingan tersendiri dalam menginisiasi AMF pada tahun 2010, di antaranya: (1) posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang strategis menjadi jalur pelayaran dan perdagangan dunia sehingga memiliki kepentingan terkait berbagai aspek yang berhubungan dengan laut, (2) untuk menjaga kedaulatan maritim dan integritas teritorial laut Indonesia dari segala ancaman, di mana fakta bahwa Indonesia memiliki batas laut dengan 10 negara membuat permasalahan perbatasan di laut kian kompleks, (3) Laut Indonesia yang memiliki potensi ekonomi besar di berbagai sektor seperti perikanan, pariwisata bahari, pertambangan laut, industri maritim, perhubungan laut, dan jasa kelautan menjadi latar belakang Indonesia menginisiasi pembentukan AMF. Sumber daya ini dapat menunjang penyediaan kebutuhan dasar, peningkatan pendapatan masyarakat, kesempatan kerja, perolehan devisa, serta pembangunan daerah, dan (4) AMF diinisiasi sebagai bentuk realisasi politik luar negeri Indonesia pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) yang menekankan semboyan *million friends, zero enemy*. Kendati demikian, Rijal melanjutkan, ada beberapa kepentingan nasional yang belum terealisasi sejak didirikannya AMF. Salah satunya adalah pembentukan instrumen mengenai penanganan IUU Fishing.

Ini dikarenakan adanya perbedaan kepentingan antarnegara ASEAN terkait *illegal fishing* sebagai kejahatan. Beberapa negara tersebut menolak secara terang-terangan karena khawatir akan berdampak langsung terhadap perekonomian mereka.

Penelitian kedua adalah **“Peran ASEAN Maritime Forum (AMF) dalam Menjaga Keamanan Maritim (Studi Kasus Perompakan di Perairan Selat Malaka)”** oleh Trialen Lumban Gaol (Gaol, 2017). Jurnal ini berisi tentang peran AMF dalam menjaga keamanan maritim, khususnya pada kasus perompakan di Selat Malaka. Sekitar 50.000 buah kapal berlayar yang mengangkut sepertiga perdagangan dunia melewati Selat Malaka. Ini menjadi faktor mengapa jalur Selat Malaka menjadi ‘target’ yang tepat bagi para perompak dan teroris. Menurut Gaol, peran AMF dalam memberantas perompakan di Selat Malaka cukup penting, di antaranya: (1) sebagai workshop, sharing informasi, maupun rapat koordinasi dalam pertemuan. Hasil dari laporan dalam forum ini dapat dijadikan bahan kajian untuk melakukan tindakan preventif, penangkalan, maupun mitigasi di lapangan, (2) Expanded AMF (EAMF) yang mengikutsertakan negara-negara di Asia Timur merupakan sebuah bentuk komitmen AMF untuk melaksanakan peran politik seluruh negara ASEAN, (3) Melalui agenda yang telah disusun, AMF adalah wadah atau forum untuk menggalang kerjasama untuk memberikan respon terkait ancaman-ancaman maritim, (4) AMF berperan sebagai sarana perundingan dan menghasilkan ide-ide yang lebih terkoordinasi dengan penguatan kapasitas (capacity building) antara negara pantai (littoral states) dan negara pengguna (user states).

Penelitian ketiga adalah **“Peran ASEAN dalam Menanggulangi Terorisme di Laut Sebagai Ancaman Terhadap Keamanan Maritim”** oleh Alviandini Nanda Fajriah dan Emmy Latifah (Fajriah & Latifah, 2018). Menurut Fajriah dan Latifah, ada beberapa alasan mengapa ancaman terorisme di perairan Asia Tenggara semakin berkembang. Pertama, belum adanya definisi resmi mengenai terorisme di laut. Kedua, adanya perbedaan aturan nasional dari masing-masing negara ASEAN. Ketiga, kurangnya pengaturan internasional terkait terorisme di laut. Fajriah dan Latifah melanjutkan, melalui ASEAN Regional Forum (ARF) dan ASEAN Counter-Terrorism (ACT), negara-negara ASEAN

dapat mendiskusikan perbedaan pandangan keamanan mereka terkait penanggulangan permasalahan terorisme di ASEAN, dan mengintegrasikan pandangan tersebut dalam sistem keamanan regional. ARF sendiri melaporkan setidaknya ada tiga ancaman utama bagi keamanan maritim regional, yaitu pembajakan, perompakan, dan terorisme maritim. Bahkan, ketiganya kini saling memiliki keterkaitan satu sama lain. Selanjutnya, Fajriah dan Latifah memaparkan tentang program-program dari ARF sebagai upaya untuk mengatasi permasalahan terorisme di perairan ASEAN.

Penelitian keempat adalah **“Sekuritisasi dan Kerjasama ASEAN dalam Meningkatkan Keamanan di Perairan Kawasan”** oleh Sukawarsini Djelantik (Djelantik, 2016). Di tulisan ini, Djelantik menjelaskan tentang efektifitas sekuritisasi oleh Indonesia di kawasan untuk meningkatkan keamanan di perairan Asia Tenggara. Untuk mengupas topik ini, Djelantik menggunakan empat komponen sekuritisasi, yaitu aktor yang melakukan sekuritisasi (pemerintah dan aparat keamanan di Indonesia), bentuk ancaman yang benar-benar terjadi atau nyata, objek rujukan sekuritisasi (warga negara yang membutuhkan perlindungan), dan target yang disekuritisasi. Djelantik melanjutkan, setidaknya ada dua target yang harus disekuritisasi, yaitu ASG dan perompak di Selat Malaka. Sedangkan bentuk sekuritisasi yang dilakukan di antaranya: (1) sekuritisasi kerjasama keamanan internasional, seperti bantuan Jepang untuk membiayai The Malacca Straits Council, patroli Indonesia-Malaysia-Filipina, serta keterlibatan Amerika Serikat dalam bekerjasama dengan Singapura, (2) sekuritisasi melalui kerjasama kawasan, seperti ASEAN yang membuat forum dialog untuk membahas permasalahan di kawasan khususnya pada isu kriminalitas di perairan Asia Tenggara, dan (3) sekuritisasi melalui pernyataan (speech act), di mana pernyataan dari pemegang kuasa (officials) pada masa pemerintahan mereka dapat dijadikan bahan acuan sebagai dasar pembuat kebijakan.

Penelitian kelima adalah **“Antara Piracy dan Armed Robbery di Laut (Tinjauan Singkat Keamanan di Selat Malaka)”** oleh Buntoro (Buntoro, 2006). Artikel jurnal ini membahas tentang batasan antara pembajakan (piracy), perompakan bersenjata (armed robbery), dan juga terorisme maritim. Buntoro mendefinisikan pembajakan sebagai suatu tindakan kekerasan atau penahanan yang

ilegal, dari setiap tindakan perusakan yang dilakukan untuk tujuan pribadi awak kapal atau penumpang atau pesawat udara pribadi, dan ditujukan di laut lepas terhadap kapal, pesawat udara, orang, atau properti di atas kapal tersebut yang dilakukan secara sukarela. Sedangkan perompakan bersenjata atau *armed robbery* sebagai tindakan serupa dari pembajakan yang dilakukan di perairan nasional suatu negara (dikualifikasi dan disadur dari Pasal 438 KUHP, Pasal 439 KUHP, dan Pasal 1 TZMKO). Sedangkan terorisme maritim adalah tindakan aksi langsung yang terkait dengan terorisme yang dilakukan di, ke, dan lewat laut (menurut kajian Kelompok Kerjasama Maritim dalam sidang *Council for Security in Asia Pacific* (CSCAD)). Buntoro menambahkan, penanganan pembajakan di perairan Selat Malaka harus terintegrasi di antara ketiga negara pantai secara trilateral dengan negara pengguna dan masyarakat internasional. Penanganan ini berupa kerjasama trilateral (Indonesia, Malaysia, dan Singapura), tanggung jawab ketiga negara yang tertuang dalam perjanjian internasional (*treaty*), serta mediasi dan rekomendasi dari IMB bagi ketiga negara untuk berdialog mencari solusi atas pembajakan.

Penelitian keenam adalah **“Keamanan Laut Sulu-Sulawesi: Kaji Ulang Kerjasama Trilateral?”** oleh Rizki Roza (Roza, 2018). Artikel jurnal ini mengkaji tentang keterkaitan antara potensi Laut Sulu-Laut Sulawesi dengan ancaman yang ditimbulkan dari sumber daya di dalamnya. Menurut Roza, maraknya kriminalitas dalam wilayah perairan ini menjadi peringatan bagi Indonesia, Malaysia, dan Filipina untuk mengkaji ulang kerjasama trilateral yang telah mereka sepakati. Sebab, ketidakamanan jalur pelayaran ini berdampak langsung bagi keamanan maritim dan perekonomian ketiga negara tersebut. Tidak hanya itu, Roza berpendapat jika kerjasama ini tidak diterapkan maka upaya pemerintah dalam meningkatkan ekspor atau impor dan memangkas biaya logistik akan menjadi hal yang percuma. Roza merekomendasikan agar pemerintah mengevaluasi kembali implementasi kerjasama trilateral tersebut terkait dengan perairan Laut Sulu-Laut Sulawesi.

Penelitian ketujuh adalah **“From “bandit” to “Amir” – The Rise of the Abu Sayyaf Group as a Jihadi Organization in the Philippines”** oleh Bilveer Singh dan Jasminder Singh (Singh & Singh, 2019). Tulisan ini menjelaskan tentang penggunaan kekerasan yang dilakukan ASG dengan mengatasnamakan agama yang

didasari oleh konsep ‘Jihad Fisabilillah’. Bilveer dan Jasminder berpendapat bahwa tujuan politik ASG melakukan kekerasan atas nama agama adalah untuk membentuk negara Islam di Filipina Selatan. ASG sebagai kelompok bandit dan penjahat gagal memahami paradigma yang lebih luas tentang konsep ‘Jihad’ tersebut. Mereka hanya mengejar keuntungan finansial dengan melakukan operasi penculikan. Dengan itu, ASG secara konsisten menggunakan kekerasan atas nama agama sebagai tindakan yang sah dan dibenarkan dalam agama. Mereka mencampurkan kekerasan dan agama untuk mencapai tujuan politiknya. Namun, implikasi dari operasi tersebut justru dapat ‘menghantui’ Filipina dan negara-negara di Asia Tenggara di tahun-tahun yang akan datang.

Penelitian kedelapan adalah “**Understanding Security in Regionalism Framework: ASEAN Maritime Security in Perspective**” oleh Anushree Bhattacharyya (Bhattacharyya, 2010). Tulisan ini menjelaskan tentang keterkaitan antara ‘regionalisme’ dengan peningkatan keamanan di Asia Tenggara, khususnya dalam hal keamanan di wilayah perairan Asia Tenggara. Bhattacharyya berpendapat bahwa konsep regionalisme di kawasan Asia Tenggara masih menjadi perdebatan. Masalah keamanan regional di ASEAN dapat diselesaikan hanya ketika anggota ASEAN menyadari bahwa ancaman yang terjadi di kawasan adalah tantangan yang harus mereka selesaikan bersama. Oleh karena itu, dengan matangnya regionalisme, anggota ASEAN dapat memahami keamanan dan dampaknya bagi regional. Pertumbuhan regionalisme sendiri mereformasi ASEAN untuk bergeser dari identitas nasional menjadi identitas regional secara bertahap. Sehingga mendorong anggota ASEAN untuk melihat dasar dari masalah regional dan mengidentifikasi solusinya dalam skala regional. Awal dibentuknya ASEAN, mereka masih menunjukkan tidak adanya pertumbuhan yang signifikan, di mana para aktor masih bingung tentang tujuan organisasi, sehingga mereka mengejar banyak sekali tujuan secara bersamaan dan menyebabkan overlapping (tumpang-tindih). Namun, setelah dibentuknya ASEAN Regional Forum (ARF) dan Post Ministerial Conference dengan mitra dialog, ASEAN dapat menyelesaikan masalah regionalnya dan berupaya untuk mengkonsolidasikan posisinya di kawasan regional dalam arsitektur keamanan. ASEAN Way, sebagai norma yang berlaku di

ASEAN, dianggap sebagai identitas khas bersama yang menjadi awal dari keamanan di wilayah Asia Tenggara.

Penelitian kesembilan adalah **“Sulu-Sulawesi Seas Patrol: Lessons from the Malacca Straits Patrol and Other Similar Cooperative Frameworks”** oleh Hadyu Ikram (Ikram, 2018). Artikel jurnal ini membahas tentang tren patroli multinasional di perairan Asia Tenggara dalam memberantas kejahatan maritim dengan menggunakan Patroli Selat Malaka sebagai contoh perbandingan kasus. Ikram memaparkan bahwa beberapa negara ASEAN menganggap patroli maritim subregional lebih efektif dibanding mekanisme ASEAN yang membentuk banyak sekali badan atau forum sebagai wadah dialog mengatasi permasalahan di perairan Asia Tenggara. Ini dilatarbelakangi oleh kebutuhan dan pendekatan yang terintegrasi dan terkoordinasi dari wadah tersebut belum tercapai. Selain itu, anggota ASEAN juga memiliki kepentingan yang berbeda dengan ASEAN sendiri dalam keamanan maritim. Kurangnya institusionalisme mekanisme ASEAN tentang keamanan maritim dan tingkat kemampuan yang berbeda juga menjadi tantangan bagi mekanisme tersebut. Namun, Ikram menambahkan, walaupun patroli sub-ASEAN saat ini lebih efektif daripada pertemuan dan forum ASEAN, negara anggota harus ingat bahwa banyak perairan lain yang dilalui barang bernilai miliaran dolar setiap tahun, seperti Selat Lombok dan Makasar, serta Laut China Selatan, yang juga rentan terhadap pembajakan dan perompakan bersenjata. Sehingga, di beberapa tahun mendatang, patroli sub-regional terpisah, seperti Patroli Selat Malaka, tidak lagi efektif karena masih banyak perairan yang harus dipatroli di kawasan tersebut. ASEAN harus mempertimbangkan untuk melibatkan semua negara anggota dalam patroli maritim yang terintegrasi dan komprehensif. Tindakan yang akan dilakukan negara-negara dalam kerjasama satu sama lain meliputi patroli, pertukaran informasi, dan peningkatan kapasitas. ASEAN dapat belajar dari contoh seperti itu dengan melibatkan semua negara anggota dalam kerja sama keamanan maritim dan memungkinkan kerangka kerja sub-regional yang ada untuk bekerja sama satu sama lain. Pada saat yang sama, harus ada badan yang akan mengoordinasikan tindakan kerangka sub-regional tersebut. Langkah-langkah yang diambil oleh kerangka sub-regional kemudian akan menginformasikan dan membentuk kebijakan ASEAN selanjutnya tentang keamanan maritim. Dengan

mengambil pendekatan terintegrasi dan terkoordinasi ini, ASEAN dan negara-negara anggotanya akan secara signifikan memperkuat langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan maritim di Asia Tenggara.

Penelitian kesepuluh adalah “**Indo-Pacific Maritime Cooperation: ASEAN Mechanisms on Security Toward Global Maritime Governance**” oleh Angel Damayanti (Damayanti, 2019). Tulisan ini menjelaskan tentang mekanisme ASEAN dalam kerangka kerjasama maritim di Indo-Pasifik. Wilayah maritim Indo-Pasifik merupakan posisi strategis dalam menghubungkan negara-negara lewat transportasi dan perdagangan. Terlepas dari perbedaan posisi mereka terutama masalah pengelolaan Laut China Timur dan Selatan, semua negara di kawasan percaya bahwa kerjasama maritim sangat penting dalam menjaga perdamaian dan stabilitas regional serta global. ASEAN khususnya, membentuk rangkaian mekanisme (forum dialog dan konsultasi) dalam kerangka kerjasama maritim di kawasan. Tetapi, Damayanti menilai, ASEAN harus menyesuaikan kembali prioritas dan memperkuat kesatuannya untuk menanggapi kepentingan negara anggota jika dibenturkan dengan posisi sentral ASEAN dalam wilayah Indo-Pasifik. Sebagai salah satu organisasi regional di kawasan Indo-Pasifik, ASEAN memiliki tanggung jawab untuk memfasilitasi dan mengakomodasi kepentingan negara-negara anggotanya dan kepentingan negara-negara besar di maritim Indo-Pasifik secara kolaboratif. Mekanisme kerja sama keamanan maritim ASEAN dapat menjadi solusi menuju tata kelola maritim global. Namun, ASEAN memiliki tantangan besar, ASEAN membutuhkan lebih banyak waktu untuk berkonsolidasi di antara ASEAN itu sendiri dan di dalam negara-negara anggota ASEAN.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian kasus sebagai latar belakang ditambah beberapa referensi yang penulis kumpulkan untuk mendukung penelitian dari topik yang dipilih, maka penulis mengangkat rumusan masalah terkait penelitian ini. Rumusan masalah yang diangkat yaitu, “*Bagaimana mekanisme Confidence Building Measures dan Preventive Diplomacy ASEAN Maritime Forum (AMF) dalam menyikapi aksi terorisme dan pembajakan di Laut Sulu-Laut Sulawesi tahun 2015-2020?*”

1.3 Tujuan Penelitian

Untuk menjawab rumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui bagaimana mekanisme *Confidence Building Measures* dan *Preventive Diplomacy ASEAN Maritime Forum* (AMF) dalam mengatasi isu terorisme dan pembajakan di Laut Sulu-Laut Sulawesi melalui tahun 2015-2020.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan data yang jelas dalam Program Studi Hubungan Internasional terkait dengan isu keamanan maritim, khususnya pada isu terorisme dan pembajakan di wilayah perairan Laut Sulu-Laut Sulawesi.

1.4.2 Manfaat Praktis

Diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang mekanisme *Confidence Building Measures* dan *Preventive Diplomacy ASEAN Maritime Forum* (AMF) dalam mengatasi isu terorisme dan pembajakan di Laut Sulu-Laut Sulawesi melalui tahun 2015-2020.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk memperjelas tentang pemahaman terhadap penelitian ini, penulis membaginya berdasarkan sistematika penulisan seperti berikut

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang penjelasan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang penjabaran tinjauan pustaka terkait dengan topik penelitian yang menjelaskan landasan konseptual yang terdiri dari kerangka pemikiran yang berisi konsep penelitian, alur pemikiran, dan hipotesis sementara.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi tentang penjelasan detail metodologi penelitian yang digunakan dalam membantu proses penelitian, seperti objek penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, sumber data, dan teknik analisis data

BAB IV TERORISME DAN PEMBAJAKAN SEBAGAI KEJAHATAN LINTAS NEGARA DI ASIA TENGGARA

Bab ini berisi tentang penjelasan aksi terorisme dan pembajakan sebagai tindakan kejahatan lintas negara atau kejahatan transnasional di kawasan Asia Tenggara.

BAB V MEKANISME *CONFIDENCE BUILDING MEASURES* DAN *PREVENTIVE DIPLOMACY ASEAN MARITIME FORUM* (AMF) DALAM MENGATASI AKSI TERORISME DAN PEMBAJAKAN DI LAUT SULU-LAUT SULAWESI TAHUN 2015 – 2020

Bab ini berisi tentang penjelasan bagaimana mekanisme *Confidence Building Measures* dan *Preventive Diplomacy ASEAN Maritime Forum* (AMF) sebagai badan atau forum dialog dalam mengatasi aksi terorisme dan pembajakan di Laut Sulu-Laut Sulawesi di tahun 2015-2020.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi tentang penjelasan kesimpulan dari argumen penulis setelah melakukan analisis dan pembahasan penelitian, serta saran dalam upaya pemecahan masalah penelitian.