

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ancaman keamanan maritim yang terjadi saat ini berkaitan dengan kemunculan keamanan non-tradisional dimana ancaman tersebut mengalami perkembangan berupa perluasan ancaman yang tidak lagi hanya berfokus pada ancaman bersifat militeristik atau hubungan antar aktor negara tetapi juga menyangkut aktor-aktor non negara (*non-state actors*), kelompok teroris, maupun individu. Yang termasuk dalam ancaman maritim diantaranya yaitu, seperti sengketa maritim antar negara, terorisme maritim, pembajakan, perdagangan narkoba, orang dan barang terlarang, proliferasi senjata, penangkapan ikan ilegal, kejahatan lingkungan, atau kecelakaan dan bencana maritim (D. A. Broohm et al., 2020).

Teroris dan perompak secara agresif bertujuan untuk memanfaatkan domain maritim yang besar. Komunitas internasional semakin khawatir bahwa berbagai pemain bekerja sama untuk mencapai tujuan masing-masing lewat aksi ini. Pembuat kebijakan harus mampu membedakan antara terorisme maritim dan perompakan untuk mengembangkan dan melakukan penanggulangan yang efisien. Pembuat kebijakan juga harus menilai apakah hubungan antara dua kelompok yang terpisah ini. Namun, sulit untuk membedakan antara pembajakan dan teroris maritim karena sifat mereka yang sama dan kemiripan yang jelas. Ambiguitas semacam itu memiliki konsekuensi penting dan menyulitkan untuk memerangi bahaya ini dengan benar. Namun demikian, kedua hal ini adalah ancaman yang sangat berbahaya (Nelson, 2012).

Isu keamanan maritim non tradisional mencakup permasalahan yang lebih luas meliputi ancaman keamanan ekonomi (*economic security*), keamanan lingkungan hidup (*environmental security*), keamanan energi (*energy security*), keamanan manusia (*human security*), dan lain sebagainya. Isu-isu tersebut memiliki dampak serius yang dapat mempengaruhi konstalasi hubungan antar negara karena

efek yang ditimbulkannya terhadap segi politik, ekonomi, maupun sosial (Sagena, 2019).

Konsepsi keamanan dalam pendekatan keamanan non tradisional menekankan bahwa keamanan tidak hanya meliputi permasalahan kekuatan militer maupun kedaulatan nasional. Keamanan non tradisional yang meliputi aspek permasalahan politik, ekonomi, sosial, budaya dan ekologis menunjukkan bahwa ancaman keamanan maritim yang muncul tidak hanya dihadapkan pada permasalahan laut, tetapi juga permasalahan di wilayah darat (Hameiri & Jones, 2013).

Dalam kasus Nigeria, wilayah Teluk Guinea, ancaman non tradisional mengarah pada kejahatan lintas batas yang salah satu konsentrasinya terletak pada kasus pembajakan dan perompakan bersenjata. Oleh karena itu, keamanan maritim tidak dikategorikan menjadi suatu permasalahan yang independen (Begum et al., 2011). Pembajakan maritim adalah masalah serius, menarik banyak perhatian dan klarifikasi. Dalam dekade terakhir, peneliti, pembuat kebijakan, dan media telah menunjukkan kekhawatiran yang lebih mementingkan kearah faktor ekonomi, politik, dan keamanan implikasi daripada korban jiwa terkait dengan kegiatan tersebut (Berube & Murphy, 2009; Jimoh, 2015).

Kasus pembajakan dan perompakan bersenjata merupakan fenomena global yang mengancam keamanan lalu lintas maritim. Berdasarkan definisi UNCLOS 1982 oleh IMO menyatakan bahwa pembajakan merupakan tindakan kejahatan di laut yang terjadi di laut bebas atau di luar wilayah teritorial suatu negara. Kegiatan pelanggaran terhadap kapal-kapal di dalam laut teritorial suatu negara tidak dapat dikategorikan sebagai pembajakan (*piracy*) melainkan perampokan bersenjata di laut (*sea armed robbery*) (Johnson & Valencia, 2005).

Asia Tenggara, Horn of Africa (HoA), Teluk Guinea (GoG), dan Karibia masih menjadi perairan yang sangat berbahaya bagi industri perkapalan dari sudut pandang ekonomi dan manusia. Melihat ke data International Maritime Bureau (IMB), data disini tidak terlalu menyoroti masalah manusia dari pembajakan laut namun, data Nigeria Watch (NW) memberikan wawasan untuk memahami sifat kekerasan dalam pembajakan maritim dan kegiatan lain di lepas pantai di Nigeria.

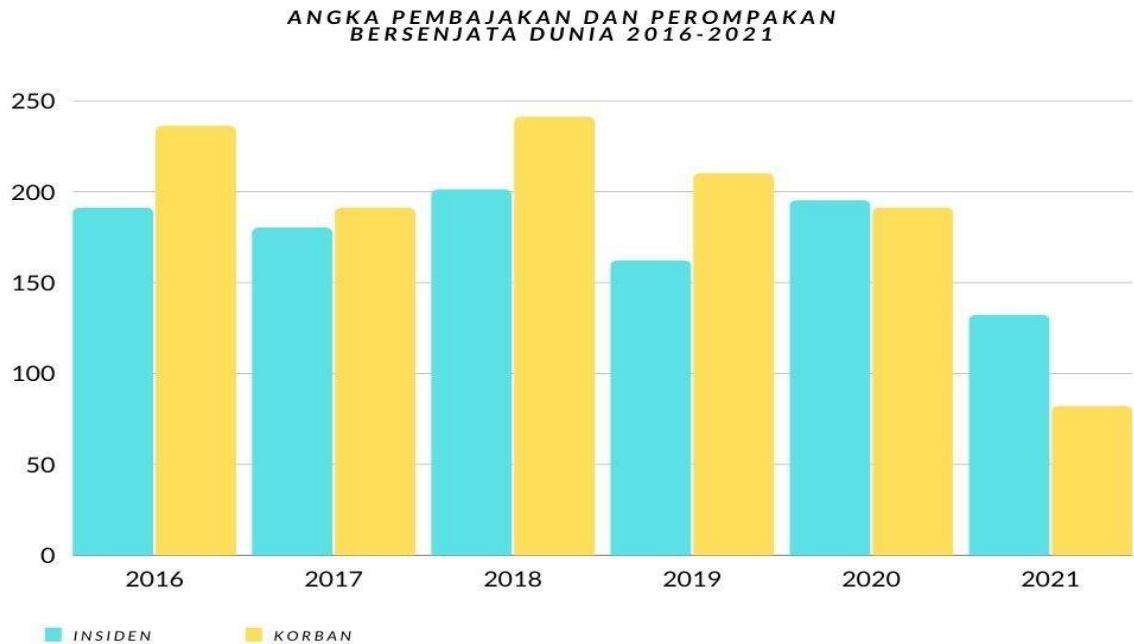
Selain perampokan bersenjata, pembajakan kapal, penyanderaan, dan pembunuhan kru, penumpang, personel anti-pembajakan, dan bahkan bajak laut telah menjadi kejadian rutin di pesisir Nigeria perairan. Meskipun pembajakan bukan satu-satunya penyebab kematian di laut, namun, diperkirakan kematian yang terjadi di lepas pantai menunjukkan karakteristik tertentu yang mengarah pada tindakan pembajakan (Jimoh, 2015).

Kamar Dagang Internasional (ICC) Biro Maritim Internasional (IMB) adalah anak perusahaan khusus dari Kamar Dagang Internasional (ICC). Biro Maritim Internasional (IMB) adalah organisasi nirlaba yang didirikan pada tahun 1981 untuk melayani sebagai titik fokus dalam pertempuran melawan segala macam kejahatan dan kelalaian maritim. Organisasi Maritim Internasional (IMO) mendesak pemerintah, kelompok kepentingan, dan organisasi untuk bekerja sama dan bertukar informasi satu sama lain dan IMB, dengan tujuan mempertahankan dan mengembangkan tindakan terkoordinasi dalam memerangi penipuan maritim (International & Bureau, 2018).

Dalam pendekatan yang lebih progresif dan lebih luas, menurut Pusat Pelaporan Pembajakan IMB, pembajakan merupakan tindakan menaiki kapal apapun dengan maksud untuk melakukan pencurian atau kejahatan lainnya, dan dengan maksud atau kapasitas untuk menggunakan kejahatan lainnya dalam memajukan tindakan itu (International & Bureau, 2018). Sedangkan perampokan bersenjata didefinisikan sebagai setiap tindakan ilegal kekerasan atau penahanan atau tindakan perusakan, atau ancaman pembunuhan, selain tindakan pembajakan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi dan ditujukan terhadap kapal atau terhadap orang atau harta benda di atas kapal tersebut, di dalam perairan pedalaman suatu negara, perairan kepulauan dan laut teritorial (ICC International Maritime Bureau, 2020).

Pembajakan maritim adalah masalah global yang sangat krusial di abad ini. Kerugian akibat dari tindakan pembajakan maritim adalah manusia, ekonomi, lingkungan dan politik karena fenomena pembajakan merupakan ancaman yang signifikan dan langsung terhadap perdamaian, keamanan dan pembangunan ekonomi di tingkat nasional, regional dan global (Hassan & Hasan, 2017).

Berdasarkan data IMB (*International Maritime Bureau*), insiden pembajakan dan perompakan bersenjata mengalami pasang surut di tahun 2016



hingga tahun 2021. Dalam semua kasus pembajakan dan perompakan bersenjata, ada 3 wilayah geografis yang menjadi zona perhatian, yaitu pembajakan di Asia Tenggara khususnya Selat Malaka dan Laut Cina Selatan yang dipandang bermasalah sejak tahun 1990-an, Pesisir Somalia dan Tanduk Afrika yang mendapatkan perhatian tinggi sejak 2007 dan pembajakan di Afrika Barat, terutama Teluk Guinea yang diakui menjadi wilayah terancam ketiga terbesar sejak tahun 2011 (Fattah, 2017).

Gambar 1. 1 Kasus Pembajakan dan Perompakan Bersenjata di Duni sejak tahun 2016 hingga tahun 2021

Sumber: oleh Peneliti diambil dari (International & Bureau, 2018)

Pergeseran geografis kegiatan bajak laut maritim yang sebelumnya sebagian besar melakukan kegiatan perompakan di negara-negara Asia seperti di negara Indonesia, Malaysia, Singapura dan Filipina sebagai hotspot tradisional pembajakan global telah memfokuskan konsentrasinya ke perairan Afrika,

khususnya wilayah Teluk Guinea (*Gulf of Guinea*) dengan tingkat konsentrasi tinggi di perairan Somalia dan Nigeria (Onuoha, 2012)

Epidemi kasus pembajakan laut di Somalia telah lama dikalahkan oleh gelombang pembajakan di Teluk Guinea, yang baru-baru ini menarik perhatian komunitas internasional. Kasus pembajakan di Teluk Guinea selama dua dekade terakhir, tercatat dengan jumlah insiden kejahatan hingga saat ini melebihi serangan di Horn of Africa. Ditemukan bahwa total 734 serangan perompak terjadi di wilayah tersebut antara tahun 1991 dan 2012, dengan Nigeria saja yang bertanggung jawab atas 335 (atau 46 persen) dari insiden tersebut. Dalam penggerebekan pembajakan laut baru-baru ini, kargo minyak telah dicuri dan dijual di pasar gelap (Onuoha, 2013).

Meningkatnya ancaman kejahatan laut di lepas pantai Afrika Barat menjadikan Teluk Guinea menjadi titik hotspot pembajakan di dunia saat ini dan terus menjadi wilayah sangat berbahaya bagi pelaut dengan 43% dari semua insiden pembajakan dilaporkan terjadi di wilayah tersebut (International & Bureau, 2021)

Dikombinasikan dengan kondisi sosial ekonomi yang buruk di negara negara tersebut terutama Nigeria, kurangnya pandangan ke depan tentang pembajakan mendorong individu dengan kesempatan ekonomi terbatas untuk beralih ke kejahatan maritim, memberikan peluang terhadap peningkatan hubungan antara pembajakan laut dan kejahatan regional (Jesugbamila, 2010).

Eskalasi tersebut menegaskan status Teluk Guinea sebagai lokasi utama kerawanan maritim di Afrika yang telah lama dikaitkan dengan Tanduk Afrika, khususnya Somalia (Kamal-Deen, 2015). IMB melaporkan bahwa Teluk Guinea terus menjadi sangat berbahaya bagi pelaut. Secara global, 135 awak kapal telah diculik dari kapal mereka pada tahun 2020, dengan Teluk Guinea menyumbang lebih dari 95% jumlah awak kapal yang diculik. Sebanyak 161 kapal juga dibajak, dan ada 20 percobaan penyerangan serta 11 kasus yang melibatkan kapal ditembaki. (Nautilus International, 2021).

Pada kuartal pertama pada tahun 2021, IMB melaporkan ada 38 insiden perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal. Kasus ini lebih rendah dibandingkan dengan 47 pada kuartal pertama tahun 2020, namun angka ini tetap

tinggi dan mengkhawatirkan. Ancaman perompakan di Teluk Guinea ini hanya tumbuh di area teluk dengan menyumbang 43% dari semua insiden yang dilaporkan dan dari angka tersebut dapat disimpulkan bahwa persentase penculikan dan perompakan ini sangat tinggi. Insiden di tahun ini juga termasuk insiden di mana dua kapal yang ditembaki dan pembajakan kapal (Nautilus International, 2021).

Di tahun 2021, IMB mencatat adanya pengurangan jumlah kasus pembajakan dan aktivitas perompakan bersenjata di Teluk Guinea, wilayah tersebut menyumbang kasus penculikan awak kapal sebesar 50 orang dan kematian awak tunggal dengan 4 kapal dinaiki, 1 percobaan serangan terhadap kapal dan 1 kasus perompakan bersenjata (International & Bureau, 2018)

Teluk guinea merupakan sebuah teluk yang terletak antara 0°38'LU 8°42'BT dan 0,633°LS 8,7°BT dari garis bujur. Teluk ini merupakan bagian dari Samudra Atlantik tropis timur di lepas pantai Afrika barat yang membentang ke barat dari Cap López, dekat garis Khatulistiwa sampai ke Tanjung Palmas pada garis bujur 7° barat. Anak sungai utamanya termasuk sungai Volta dan Niger. Sungai Volta mewakili arteri komersial utama Afrika Khatulistiwa, sedangkan sungai Niger melintasi sembilan negara. Baik Volta maupun Niger, Kedua sungai tersebut menjadi akses perdagangan maritim global (Petr, 1986).

Selain itu, Teluk Guinea mewakili 25% lalu lintas maritim Afrika dan mewakili 20 pelabuhan komersial. Dengan 60% produksi minyak Afrika, Teluk Guinea adalah rumah bagi 4,5% cadangan minyak bumi dan 2,7% cadangan gas alam. Dua pertiga dari cadangan ini terkonsentrasi di Zona Ekonomi Eksklusif Nigeria, yang sektor minyaknya menyumbang 75% dari pendapatan negara dan 90% dari total nilai ekspor (Morcos, 2021). Teluk Guinea khususnya Nigeria yang kaya akan sumber daya hidrokarbon, mineral (berlian, timah dan kobalt), dan sumber daya lainnya menjadikan wilayah tersebut kawasan yang strategis meskipun bukan rute pelayaran internasional (Yohannes, 2003).

Hal tersebut mencerminkan keunggulan wilayah dan menjadikan wilayah Teluk Guinea, khususnya Nigeria menjadi bagian dari kepentingan strategis Amerika Serikat. Hal tersebut tertera pada kesaksian tertulis dalam Posture

Statement oleh Thomas D. Waldhauser, Komando Afrika AS AFRICOM (Africa Command) pada tanggal 7 Februari, 2019 bahwa Teluk Guinea digambarkan sebagai prioritas strategis karena perannya di pasar minyak global, rute perdagangan, dan tempat tinggal sekitar 75.000 warga AS di wilayah tersebut (Afronomic, 2021)

Dalam kasus pembajakan di Teluk Guinea, perompak melancarkan serangannya terutama di Nigeria. Nigeria menjadi negara yang mengalami peningkatan tajam dalam aktivitas pembajakan di lepas pantai Nigeria yang sebagian besar serangan nya terjadi di sekitar Lagos, pelabuhan utama dan pusat komersial Nigeria serta wilayah Niger-Delta yang kaya akan minyak. Di barat daya negara Nigeria, perompak menargetkan kapal di pelabuhan, dan menggeledah kapal sebelum melarikan diri. Sementara itu, serangan di perairan lepas kawasan Delta Niger yang kaya minyak di sebelah tenggara sering terjadi di laut dan melibatkan penculikan awak kapal (Husted, 2019).

Kekayaan maritim di kawasan Nigeria menarik aktor non negara yang tidak memiliki peluang ekonomi di tempat lain, terlibat dalam kegiatan terlarang yang dipicu oleh kontribusi lokasi geografi yang menguntungkan, kelemahan hukum dan yurisdiksi, adanya konflik dan kekacauan, penegakan hukum yang kurang didukung oleh dana, keamanan yang tidak memadai, lingkungan politik yang permisif, penerimaan budaya dan janji imbalan (Ofosu-Boateng, 2018)

Penduduk wilayah di Nigeria, khususnya di Delta Niger, sangat bergantung pada pendapatan minyak. Prospek minyak di Nigeria dimulai pada tahun 1908 oleh Perusahaan Jerman, Nigeria Bitumen Corporation di wilayah Araromi di Negara Bagian Ondo saat ini. Upaya rintisan mereka berakhir karena pecahnya Perang Dunia Pertama pada tahun 1914. Pada tahun 1937, pencarian minyak dilanjutkan di Iho, wilayah pemerintah lokal Ikeduru (LGA) di Negara Bagian Imo oleh Shell D'Arcy (cikal bakal Shell Petroleum Development Company of Nigeria). Namun karena adanya penyimpangan yang dilakukan pemerintah, hanya sebagian kecil dari pendapatan yang diterima penduduk setempat. Pengangguran dan kurangnya peluang ekonomi mendorong banyak orang beralih ke pembajakan sebagai mata pencaharian dibandingkan sektor ini (Kadafa, 2012; Onyena & Sam, 2020).

Studi menunjukkan bahwa pembajakan cenderung dilakukan atau didukung oleh masyarakat terpinggirkan yang belum berpartisipasi dalam pembangunan ekonomi. Kestabilan regional yang terjadi tidak hanya seputar masalah keamanan di laut, melainkan faktor sosial ekonomi. Dalam beberapa studi, peneliti berpendapat bahwa pembajakan adalah hasil dari lingkungan kelembagaan yang permisif dan kurangnya bentuk pekerjaan legal di sektor perikanan di negara tersebut. Ursula (2012) dalam studinya menyelidiki argumen ini secara empiris dengan menggunakan data untuk semua negara dengan garis pantai pada periode 1995–2007. Analisis empiris ini menunjukkan bahwa kelemahan negara dan penurunan nilai produksi perikanan mempengaruhi perompakan seperti yang sudah diprediksi. Temuan ini menunjukkan bahwa upaya internasional dalam memerangi perompakan harus berpusat pada peningkatan lingkungan kelembagaan dan peluang kerja yang mendorong dilakukannya perompakan maritim (Daxecker & Prins, 2013).

Ketidak amanan di Delta Niger juga dilaporkan terkait dengan kriminalitas di darat, dimana keluhan atas anggapan marginalisasi dan degradasi ekologi telah lama memicu ketidakamanan. Studi Menunjukkan bahwa pembajakan cenderung dilakukan atau didukung oleh masyarakat terpinggirkan yang belum berpartisipasi dalam pembangunan ekonomi. Para nelayan miskin di Afrika barat beralih ke pembajakan untuk mengumpulkan kekayaan melalui perampokan dan pembajakan kapal, penculikan awak kapal dan sering menahan mereka untuk tebusan (Bueger, 2013).

Kestabilan regional yang terjadi tidak hanya seputar masalah keamanan di laut, melainkan juga hasil dari kegagalan negara dan pemerintahan yang buruk. Kegagalan negara dengan cepat dapat menyebabkan ketidakamanan di darat yang dapat dengan mudah meluas ke keamanan laut. Nigeria mengalami peningkatan insiden pembajakan berdasarkan memuncaknya pelanggaran hukum di daerah yang berbatasan dengan jalur pelayaran vital global, keputusan penduduk dan kurangnya perhatian pemerintah dalam masalah keamanan laut. Hal ini membuat sebuah pertanyaan bagaimana kita dapat menyelesaikana masalah kejahatan maritim yang dan berasal dari negara yang korup (Pérouse de Montclos, 2012).

Kelemahan dan ketidakcukupan kebijakan maritim negara-negara Teluk Guinea dan kurangnya kerjasama di antara mereka secara bertahap memberikan peluang kegiatan jaringan kriminal untuk mendiversifikasikan kegiatan mereka dan memperluas jaringan mereka dari pantai Nigeria hingga keluar laut lepas. Terkait hal itu, negara-negara Teluk Guinea dan organisasi regional telah meluncurkan operasi khusus dan merumuskan strategi untuk meningkatkan keamanan maritimnya dan membangun angkatan laut serta meningkatkan sumber daya untuk kepolisian pesisir dalam memberantas kejahatan (Hasan & Hassan, 2016; Hodgkinson, 2013)

Namun ketegangan politik, sulitnya mengatur serta mengoordinasikan pendanaan bersama antar negara bagian dan ketidakpercayaan negara-negara tetangga terhadap Nigeria membuat pelebagaan organisasi kerjasama regional dan antar regional berjalan kurang efektif. Temuan ini semuanya menunjukkan fakta bahwa persepsi publik tentang masalah ini adalah yang paling penting, tidak selalu mencerminkan kejadian atau pengalamannya, tetapi munculnya prioritas lain di tingkat nasional juga mempengaruhi (United Nations Office on Drugs and Crime, 2019).

Praktek pembajakan memiliki sejarah yang panjang dimulai dari ratusan tahun yang lalu. Di masa lalu, ada hukum dan konvensi adat yang mengatur pembajakan. Kodifikasi aturan dan praktik adat yang berkaitan dengan pembajakan baru dimulai pada abad ke-20. Undang-undang ini telah berevolusi dan berkembang selama setahun terakhir, dan seiring meningkatnya operasi pembajakan laut, beberapa masalah hukum juga turut disoroti (Ahmad, 2020).

Untuk meningkatkan koordinasi inisiatif antara negara dan organisasi regional terkait, Dewan Keamanan PBB (UNSCR) mengadopsi Resolusi 2018 dan 2039 masing masing pada bulan Oktober 2011 dan pada bulan Februari 2012 dengan mengikat Komunitas Teluk Guinea (Guinea Gulf Commission atau GGC), Komunitas Ekonomi Negara-Negara Afrika Barat (ECOWAS), Komunitas Ekonomi Negara-Negara Afrika Tengah (ECCAS), dan Organisasi Maritim untuk Afrika Barat dan Tengah (MOWCA) dengan dukungan Komunitas Internasional, untuk memerangi pembajakan, pencurian, perampokan bersenjata dan tindakan

melanggar hukum lainnya yang dilakukan di laut, melalui tindakan bersama, termasuk pembentukan patroli maritim bilateral atau regional (Anyimadu, 2013).

Di tingkat internasional, regional, dan nasional, kerjasama dan koordinasi diperlukan untuk menangani operasi perompak laut. Untuk mencegah kesenjangan dan tumpang tindih dalam sistem, organisasi dan lembaga pemerintah domestik harus membuat sistem informasi dan berbagi data yang meyakinkan. Kebijakan anti-pembajakan cukup berhasil dalam menahan pembajakan, tetapi mengingat sifat dan geografi kejahatan, pemberantasan pembajakan secara menyeluruh tampaknya tidak mungkin dilakukan (Ahmad, 2020).

Resolusi yang dibuat oleh Dewan Keamanan PBB mendorong negara-negara yang tergabung dalam Komisi Teluk Guinea (GGC), Komunitas Ekonomi Negara-Negara Afrika Tengah (ECCAS), Komunitas Ekonomi Negara-Negara Afrika Barat (ECOWAS), untuk menyusun strategi yang komprehensif melalui pengembangan undang-undang dan peraturan domestik yang dimana sebelumnya tidak ada, serta mengkriminalisasi pembajakan dan perampokan bersenjata di laut; pengembangan kerangka kerja regional untuk mencegah pembajakan dan perampokan bersenjata di laut, termasuk berbagi informasi dan mekanisme koordinasi operasional di wilayah tersebut; dan pengembangan serta penguatan undang-undang peraturan domestik (D. Broohm, 2021).

Sebagai akibat dari adopsi resolusi ini, negara-negara anggota Komisi Teluk Guinea (GGC), Komunitas Ekonomi Negara-Negara Afrika Tengah (ECCAS), Komunitas Ekonomi Negara-Negara Afrika Barat (ECOWAS), menyelenggarakan Konferensi Tingkat Menteri bersama Cotonou tentang Keamanan Maritim di Teluk Guinea yang diadakan pada Maret 2013 untuk merancang strategi regional. Dokumen-dokumen yang dirancang selama konferensi tersebut disahkan di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Yaounde dan dikenal sebagai "Pedoman Perilaku Yaounde Mengenai Penindasan Pembajakan, Perampokan Bersenjata Terhadap Kapal, dan Kegiatan Maritim Ilegal di Afrika Barat dan Tengah" atau Kode Etik Yaounde (Affa'a-Mindzie, M. & Blyth, 2014).

Konferensi Cotonou juga menghasilkan tiga instrumen strategis, yaitu: Deklarasi Kepala Negara dan Pemerintahan Negara Afrika Tengah dan Afrika

Barat tentang Keselamatan dan Keamanan di ruang maritim bersama mereka; Nota Kesepahaman antara Komunitas Ekonomi Negara-Negara Afrika Barat (ECOWAS), ECCAS, dan Komisi Teluk Guinea (GGC) tentang “Keselamatan dan Keamanan di Ruang Maritim Afrika Tengah dan Barat”; dan Kode Etik Yaoundé yang membahas pencegahan dan hukuman tindakan pembajakan, perampokan bersenjata terhadap kapal dan kegiatan maritim terlarang di Afrika Barat dan Tengah (Ukeje & Ela, 2013).

Kode Etik Yaoundé lahir dari kebutuhan untuk meningkatkan pendekatan strategis benua menuju keselamatan dan keamanan maritim sebagai upaya peningkatan komitmen para pemimpin Afrika untuk mengekspresikan kemauan politik dan menetapkan nada kepemimpinan dalam tata kelola domain maritim Afrika. Oleh karena itu, Pasal 2 (1) (a) Kode Etik Yaoundé menyatakan bahwa Penandatanganan ini dimaksud untuk bekerja sama semaksimal mungkin dalam penindasan kejahatan terorganisir transnasional di domain maritim, terorisme maritim, penangkapan ikan IUU dan tindakan ilegal lainnya.

Beberapa kejahatan transnasional terorganisir di wilayah maritim Teluk Guinea sesuai dalam Pasal 1 (5) Kode Etik Yaoundé Mengenai Penindasan Pembajakan, Perampokan Bersenjata terhadap Kapal, dan Kegiatan Maritim Ilegal di Afrika Barat dan Tengah bahwa hal tersebut tidak terbatas pada tindakan berikut ketika dilakukan di laut yaitu pencucian uang, perdagangan senjata dan narkoba ilegal, pembajakan dan perampokan bersenjata di laut, bunker minyak ilegal, pencurian minyak mentah, perdagangan manusia, penyelundupan manusia, polusi maritim, penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur (IUU), pembuangan limbah beracun secara ilegal, terorisme maritim dan penyanderaan serta perusakan infrastruktur minyak lepas pantai.

Implementasi Kode Etik Yaoundé di Nigeria hingga 2021 mencatat adanya kenaikan dan penurunan maraknya kasus pembajakan dan perampokan bersenjata di Teluk Guinea

Tabel 1. 1 Percobaan dan Serangan Bajak Laut Aktual di Afrika Barat (2015 - Maret 2021) (*International & Bureau, 2018*)

West Africa							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Benin	-	1	-	5	3	11	1
Ghana	2	3	1	10	3	9	2
Guinea	3	3	2	3	2	5	-
Ivory Coast	1	1	1	1	1	3	-
Liberia	2	-	-	-	2	2	-
Nigeria	14	36	33	48	35	35	2
Sierra Leone	-	-	4	-	1	-	-
Togo	-	1	-	1	3	3	-
Region sub- Total	22	45	41	68	50	68	5
World Total	226	186	172	205	156	189	30
Percentage of Region to World	9.73%	24.19%	23.84%	33.17%	32.05%	35.98%	16.67%

Pada Tabel 1.1, terlihat bahwa negara Nigeria, dibandingkan dengan negara-negara lainnya di wilayah Teluk Guinea (seperti yang ditunjukkan pada Tabel 1.1 dengan jumlah insiden yang tinggi antara tahun 2016 sampai 2021 meliputi tahun 2016 sebanyak 36 kasus, 2017 sebanyak 33 kasus, 2018 sebanyak 48 kasus, 2019 & 2020 sebanyak 2020 sebanyak 35 kasus, dan Maret 2021 sebanyak 2 kasus. Pada tahun 2020 kasus pembajakan di Benin melonjak menjadi 11 kasus pembajakan dan begitu juga dengan Ghana pada tahun 2018 melonjak menjadi 10 kasus pembajakan (International & Bureau, 2018).

Berdasarkan itu, Kode Etik Yaoundé yang seharusnya merupakan langkah represif untuk ancaman pembajakan, bandit laut dan kejahatan maritim sebaliknya menyumbang peningkatan kejahatan kegiatan illegal maritim sejak dibuat dan diberlakukan (Anabia-tiah, 2022). Fokus represif dari Kode Etik Yaoundé yang mengadopsi langkah langkah militeristik tertentu pada dasarnya cukup baik namun mereka tidak mampu mengatasi masalah secara berkelanjutan karena pengadopsian Kode Etik Younde mengorbankan dan mengabaikan kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat pesisir (Hassan & Hasan, 2017).

Selain itu, pendekatan strategis untuk pemberantasan kegiatan terlarang ini di Kawasan Teluk Guinea hanya mempromosikan tanggapan spontan terhadap ketidakamanan maritim. Kode Etik Yaoundé menonjolkan penurunan peluang masyarakat untuk mata pencaharian yang sah di tengah-tengah kemakmuran. Oleh karena itu, beberapa pemuda di wilayah tersebut dengan mudah direkrut untuk

konflik kekerasan atau dibawa ke pembajakan dan kegiatan terlarang lainnya untuk bertahan hidup. Kode Etik Yaoundé mengabaikan penyebab struktural dan ekonomi pembajakan yang sebagian besar muncul dari penduduk muda yang dieksploitasi tidak terkendali, distribusi kekayaan sumber daya yang tidak merata, korupsi dan eksklusionisme sosial. Oleh karena itu, implementasi pasal-pasal Kode Etik Yaoundé berhadapan dengan memburuknya insiden perompakan dan perampokan bersenjata di laut di wilayah Kawasan Teluk Guinea (Hasan & Hassan, 2016).

Penelitian yang dilakukan oleh Makmur Keliat pada tahun 2009, dalam hasil studinya memberikan jabaran khusus terkait **Keamanan Maritim** terkait definisinya sendiri. Tidak ada definisi khusus yang bisa dijadikan pacuan dalam pengimplementasiannya di setiap negara. merujuk pada ancaman seperti sengketa maritim antar negara, pembajakan, terorisme maritim, penangkapan ikan ilegal, proliferasi senjata, perdagangan narkoba, orang dan barang terlarang, kejahatan lingkungan, atau kecelakaan dan bencana maritim. Menurut Keliat, rujukan kata “Keamanan” dan “Laut” terbatas pada ancaman terhadap perdamaian dan keamanan nasional hanya berasal dari laut atau maritim dan berdasarkan konteks “Kegiatan Ilegal”. Keterbatasan ini membuat keamanan maritim di ranah internasional tidak memiliki definisi khusus yang berdasarkan atas suatu standar khusus (Keliat, 2009).

Penelitian berikutnya oleh Okoronwo (2014), terlepas dari perbedaan dan buramnya definisi Keamanan Maritim di berbagai negara, lemahnya keamanan maritim di Nigeria tidak hanya berasal dari pendefinisian keamanan maritim yang lemah. Terdapat faktor penyebab lain atas kondisi keamanan maritim di Nigeria seperti korupsi yang begitu dalam di Nigeria membuat para perompak dan pembajak laut sangat mudah untuk melakukan aktifitas ilegal mereka. Berdasarkan jurnal ini, Ada perhatian yang harus lebih diperhatikan dari pada sebatas definisi keamanan maritim sendiri yaitu penyelesaian masalah negara di Nigeria sendiri (Okoronkwo et al., 2014).

Pada penelitian selanjutnya Onouha (2012), berpendapat bahwa keamanan masih menjadi tantangan yang besar di Nigeria. Tantangan ini didasarkan dari berbagai factor berupa kemiskinan yang meluas, konflik kekerasan, bencana alam

seperti banjir dan gempa bumi, serangan teroris, dan agresi eksternal. Dari kondisi yang sulit ini menimbulkan dorongan yang besar dan terus berlanjut dalam masalah peningkatan keselamatan terutama keamanan maritim. Tantangan ini yang membuat Nigeria kesulitan dalam menjaga keamanan di Nigeria salah satunya keamanan maritim di wilayahnya (Onuoha, 2012).

Penelitian selanjutnya mengenai Anyimadu (2013) menyebutkan bahwa **Kode Etik Yaoundé** terlahir dari hasil resolusi yang ditentukan oleh Dewan Keamanan PBB yang menganggap kondisi maritim di wilayah Nigeria masih belum kondusif terlepas sudah dilakukannya kegiatan maritim yang dilaksanakan oleh IMO (*International Maritime Organization*). Penetapan atas Kode Etik Yaoundé didasarkan atas penyusunan strategi khusus dan pengembangan undang-undang yang di fokuskan kepada daerah di wilayah Nigeria. Seperti yang terdapat di dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, daerah yang menjadi pertanggung jawaban universal hanyalah daerah yang berada dilaut lepas dan diluar Zona Ekonomi Eksklusif atau ZEE suatu negara dikarenakan apabila kejahatan maritim berada didalam ZEE maka keputusan yuridiksi berada di tangan Negara (Anyimadu, 2013).

Penelitian berikutnya oleh Luntumbue pada 2016, dalam studinya ia berpendapat bahwa Kode Etik Yaoundé tidak memiliki dampak yang signifikan bagi Nigeria. Hal ini dikarenakan Kode Etik Yaoundé hanya berfokus pada masalah keamanan maritim daripada masalah pembajakan itu sendiri. Kerjasama yang terjadi didalam Kode Etik Yaoundé yang berisi negara anggota dari *Economic Community of West African States, Economic Community of Central African States, Gulf of Guinea Commission* memiliki ketidakpercayaan satu sama lain yang membuat esensi dari Kode Etik Yaoundé semakin sulit untuk di realisasikan (Luntumbue, 2016).

Lebih lanjut, pada penelitian lainnya yang dilakukan oleh AnabiaiTiah (2022), menyebutkan bahwa Kode Etik Yaoundé masih belum memiliki dampak yang signifikan. Hal tersebut bukan karena Kode Etik ini tidak berhasil dalam menangkap para penjahat di wilayah maritim tetapi Kode Etik ini gagal untuk menghilangkan para pembajak dan pelaku kriminal kejahatan maritim. Banyak

penjahat yang lolos dari kasus hukum di Nigeria selama bertahun-tahun karena tidak adanya investigasi, hingga bukti yang tidak cukup sehingga pelaku-pelaku yang sudah tertangkap lolos begitu saja. Hal tersebut menunjukkan adanya sistem hukum yang rusak di Nigeria yang akhirnya membuat Kode Etik Yaoundé sangat sulit untuk diimplementasikan sebagai alat untuk memberantas kasus pembajakan di kawasan maritim Nigeria (Anabia-Tiah, 2022).

Dari penelitian dan data yang ada dari penelitian sebelumnya, maka terdapat celah bagi peneliti untuk meneliti **Analisis Kepatuhan Nigeria Terhadap Yaoundé Code of Conduct dalam kasus Pembajakan dan Perompakan Bersenjata Negara Nigeria di Teluk Guinea Pada Tahun 2016-2021.**

1.2 Rumusan Masalah

Adanya peralihan kejahatan yang berdampak pada peningkatan serangan pembajakan di Nigeria menunjukkan implementasi deklarasi represif secara eksklusif, terutama Kode Etik, menyumbang pengurangan marjinal dalam insiden pembajakan dan perompakan laut di wilayah tersebut (Gottlieb, 2013). Namun, hal tersebut tidak dapat memastikan keselamatan dan keamanan maritim secara berkelanjutan di kawasan. Meskipun pengimplementasian Kode Etik Yaoundé dikombinasikan dengan patrol yang lebih kuat dan adanya peningkatan kesadaran situasional oleh Nigeria, upaya tersebut tidak mengatasi akar penyebab masalah.

Pembajakan dan perompakan bersenjata di laut kawasan Teluk Guinea yang sedang terjadi terutama di Nigeria juga disebabkan karena adanya disposisi Kode Etik Yaoundé dalam pasal 6 & 7 yang fokus represifnya tidak berkomitmen pada pemberantasan mendasar struktur buruk suatu negara. Implikasi dari tindakan represif dalam di Kode Etik Yaoundé justru berkorelasi dengan meningkatnya gelombang pembajakan dan perompakan bersenjata di laut. Oleh karena itu, peneliti mengajukan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

Bagaimana Implementasi Kode Etik Yaoundé terhadap kasus pembajakan dan perompakan bersenjata negara Nigeria di Teluk Guinea pada tahun 2016-2021?

1.3 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah, maka dapat ditentukan tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui sejarah, perkembangan dan pendekatan Nigeria terhadap kasus pembajakan melalui penataan Kode Etik Yaoundé.
2. Menjelaskan tentang bagaimana Nigeria mematuhi Kode Etik Yaoundé terhadap kasus perompakan dan pembajakan bersenjata di wilayah Nigeria.
3. Mengetahui akan pengaruh Kode Etik Yaoundé dalam pengimplementasiannya kedalam daerah di wilayah Nigeria.
4. Mempelajari kasus penyelesaian perompakan dan pembajakan bersenjata di wilayah Nigeria berdasarkan pengeluaran Kode Etik Yaoundé.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

1. Penelitian ini didekasikan untuk semua kalangan yang ingin memperluas pengetahuan hubungan internasional, khususnya dalam bidang keamanan maritim di Nigeria, yang dalam penelitian ini merupakan upaya Nigeria dalam mematuhi Kode Etik Yaoundé untuk menyelesaikan masalah perompakan dan pembajakan bersenjata.
2. Memberikan edukasi untuk peneliti lainnya dan pembaca mengenai kepatuhan Nigeria kedalam Kode Etik Yaoundé, Negara-negara yang terlibat setuju untuk melakukan kerjasama dalam menekan kejahatan maritim transnasional terorganisir, termasuk perompakan dan perompakan bersenjata yang terlibat kedalam perjanjian Kode Etik Yaoundé.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Hasil dari penelitian ini diharapkan mampu menjadi landasan untuk penelitian yang lebih lanjut dalam bidang keamanan khususnya keamanan maritim pada pengupayaan Kode Etik Yaoundé di Nigeria dan wilayahnya untuk menyelesaikan masalah keamanan maritim Kawasan.

2. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan peneliti dan juga pembaca bahwa adanya kerjasama regional dalam sektor keamanan maritim tidak hanya memberikan pengaruh dalam kawasan saja, namun juga berpengaruh terhadap kapal negara lain yang melintasi teluk Guinea. Terciptanya rasa aman dan nyaman dari negara lain di kawasan teluk Guinea nantinya akan menciptakan kepercayaan yang tentu saja memiliki pengaruh positif untuk kerjasama negara-negara Afrika, terutama di kawasan teluk Guinea dengan negara-negara lain diluar kawasan.