

Strategi Kerjasama Pertahanan Maritim Internasional Dalam Menghadapi Ancaman Terorisme Dan Proliferasi Senjata Di Laut

Nabilah Rakhmagina¹, Nefra Firdaus², Yuniar³, Harri Dolli Hutabarat⁴, Lukman Yudho Prakoso⁵

^{1,2,3,4,5}Universitas Pertahanan Republik Indonesia, Indonesia

Email : rakhmaginanabilah@gmail.com^{1*}, nefra.firdaus@idu.ac.id², yuniar@idu.ac.id³, harri.dolli@idu.ac.id⁴, lukman.prakoso@idu.ac.id⁵

*Corresponding Author

Artikel Info	ABSTRAK
Sejarah Artikel: Received : 28 August, 2026 Revised : 3 September, 2026 Accepted : 6 September, 2026	
Kata Kunci: <i>Blue Economy;</i> Geopolitik; Keamanan Maritim; <i>Maritime Security Matrix;</i> Sumber Daya Laut; Tata Kelola Global.	Ancaman terorisme maritim dan proliferasi Senjata Pemusnah Massal serta material terkait melalui jalur laut merupakan tantangan transnasional kompleks yang mengancam stabilitas keamanan global, kelancaran perdagangan internasional, dan kedaulatan negara pesisir. Lingkungan maritim yang luas, dinamis, serta domain publik global kerap dimanfaatkan oleh aktor <i>non</i> -negara dan jaringan kriminal transnasional untuk menyelundupkan personel, mendanai operasi, serta memindahkan material berbahaya secara ilegal. Artikel ini bertujuan menganalisis strategi kerjasama pertahanan maritim internasional dalam menghadapi ancaman terorisme dan proliferasi senjata di laut dengan menggunakan kerangka analitis <i>Maritime Security Matrix</i> dari Christian Bueger. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif-deskriptif melalui studi kepustakaan mendalam dan analisis dokumen kebijakan pertahanan maritim internasional. Analisis menghubungkan empat dimensi yaitu: <i>marine safety</i> , <i>blue economy</i> , <i>seapower</i> , dan <i>resilience</i> dengan dinamika ancaman terorisme maritim dan <i>Proliferation Security Initiative</i> (PSI). Upaya penanggulangan terorisme dan proliferasi senjata di laut tidak dapat dilakukan oleh satu negara, melainkan membutuhkan integrasi antara interoperabilitas militer, penegakan hukum laut, pemanfaatan inteligensi maritim, kepatuhan pada kerangka hukum internasional seperti UNCLOS 1982, Kode ISPS, dan Konvensi SUA, serta penguatan Arsitektur Keamanan Maritim inklusif untuk menjamin konektivitas laut yang aman dan berkelanjutan.

PENDAHULUAN

Laut merupakan domain publik global (*global commons*) yang memegang peranan pivotal dalam struktur geoekonomi dan geopolitik dunia kontemporer. Lebih dari 80 persen volume perdagangan internasional diangkut melalui jalur laut, menjadikannya urat nadi utama bagi konektivitas pasokan energi, komoditas pangan, dan produk manufaktur global (OECD, 2016; World Bank, 2017). Namun, karakteristik geografis laut yang sangat luas, bersifat terbuka, dan tanpa batas fisik alami menciptakan celah kerentanan keamanan yang signifikan. Dalam dua dekade terakhir, spektrum ancaman di domain maritim telah mengalami pergeseran paradigma dari dominasi konfrontasi antar-negara (*inter-state warfare*) menuju ancaman asimetris dan transnasional yang melibatkan aktor non-negara (*non-state actors*) (Bueger, 2015; Till, 2018).

Di antara berbagai bentuk ancaman maritim *non-tradisional*, terorisme maritim dan proliferasi Senjata Pemusnah Massal beserta material *dual-use* terkait menempati posisi teratas dalam hierarki risiko keamanan global. Terorisme maritim didefinisikan sebagai tindakan melanggar hukum yang dilakukan secara sengaja untuk merusak kapal, fasilitas pelabuhan, infrastruktur lepas pantai, atau menyandera personil di laut demi mencapai tujuan politik, ideologis, atau agama (Germond, 2015; Menzel, 2021). Sementara itu, proliferasi senjata melalui jalur laut mencakup pergerakan ilegal hulu ledak nuklir, bahan biologi, zat kimia radioaktif, misil, serta teknologi *dual-use* yang diangkut menggunakan kapal komersial atau armada bayangan oleh negara pembangkang (*rogue states*) maupun kelompok teroris (Beckman & Davenport, 2012; Rothwell & Stephens, 2016).

Keterhubungan antara terorisme maritim dan proliferasi senjata menciptakan konvergensi ancaman yang sangat mematikan. Pengalaman sejarah seperti insiden penyerangan *USS Cole* pada tahun 2000, pemboman tanker *Supertanker Limburg* di lepas pantai Yaman pada tahun 2002, serta pemboman *SuperFerry 14* di Filipina pada tahun 2004 membuktikan betapa rentannya sarana maritim terhadap serangan teroris (Bueger & Edmunds, 2017). Di sisi lain, potensi penyusupan material radioaktif melalui kontainer pelayaran komersial menuju pelabuhan-pelabuhan utama dunia mengancam tidak hanya keselamatan jiwa manusia tetapi juga potensi kelumpuhan total pada rantai pasok logistik global (International Maritime Organization, 2002).

Tantangan utama dalam menanggulangi ancaman terorisme dan proliferasi senjata di laut terletak pada batasan yurisdiksi dan kedaulatan hukum di bawah Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (*UNCLOS 1982*). Prinsip kebebasan bernavigasi (*freedom of navigation*) dan hak lintas damai (*right of innocent passage*) di laut lepas (*high seas*) dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seringkali dimanfaatkan oleh pelaku kejahatan untuk menghindari penindakan hukum (United Nations, 1982; Tanaka, 2019). Tidak ada satu negara pun, betapapun kuatnya kapasitas angkatan lautnya, yang memiliki sumber daya yang cukup untuk mengawasi seluruh ruang lautan secara mandiri. Oleh karena itu, strategi kerjasama pertahanan maritim internasional menjadi suatu imperatif mutlak.

Dalam konteks teoritis, analisis keamanan maritim memerlukan pendekatan komprehensif yang tidak membenturkan isu militer dengan isu non-militer. Kerangka *Maritime Security Matrix* yang dikembangkan oleh Christian Bueger (2015) menyajikan lensa analitis yang sangat relevan. Bueger mendefinisikan keamanan maritim melalui interaksi empat dimensi utama: *marine safety* (keselamatan pelayaran dan lingkungan), *blue economy* (kesejahteraan dan ekonomi kelautan),

seapower (kekuatan militer dan penegakan hukum laut), serta *resilience* (ketahanan masyarakat pesisir dan sistem logistik). Menghadapi terorisme dan proliferasi senjata memerlukan pengintegrasian keempat dimensi tersebut secara simultan (Bueger & Edmunds, 2017; Voyer et al., 2018).

Kawasan Asia Tenggara dan Indo-Pasifik, tempat Indonesia berada, merupakan salah satu pusat perlintasan maritim terpenting di dunia, sekaligus kawasan dengan tingkat kerentanan tinggi terhadap kejahatan lintas negara. Selat Malaka dan Selat Singapura, sebagai contoh, dilalui oleh lebih dari 100.000 kapal per tahun yang mengangkut sepertiga perdagangan global dan separuh pasokan minyak dunia (Dahuri, 2014; Kokoh, 2014). Kerjasama pengamanan maritim regional seperti *Malacca Straits Patrol* (MSP), penegakan hukum terhadap *IUU fishing* dan kejahatan terorganisir, serta kemitraan keamanan multilateral menjadi instrumen krusial dalam menjaga stabilitas kawasan (Umar, 2014; Moyer, 2015; Badrun, 2014).

Berdasarkan latar belakang tersebut, artikel ini bertujuan untuk menganalisis secara mendalam bagaimana strategi kerjasama pertahanan maritim internasional dirumuskan dan diimplementasikan untuk mengikis ancaman terorisme dan proliferasi senjata di laut, serta membedah mekanisme-mekanisme kerjasama operasional, hukum, dan intelijen yang efektif. Pertanyaan utama yang hendak dijawab adalah: bagaimana integrasi empat dimensi *Maritime Security Matrix* Bueger mampu memperkuat efektivitas mekanisme kerjasama pertahanan maritim internasional dalam menanggulangi ancaman terorisme dan proliferasi senjata? Artikel ini diharapkan memberikan kontribusi teoritis dan praktis bagi pembuat kebijakan pertahanan, akademisi, dan praktisi keamanan maritim dalam merancang arsitektur keamanan maritim yang kokoh, tanggap, dan berkelanjutan.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif-deskriptif berbasis studi kepustakaan mendalam dan analisis dokumen kebijakan internasional. Pendekatan ini dipilih untuk membangun sintesis konseptual dan analitis mengenai efektivitas strategi serta mekanisme kerjasama pertahanan maritim internasional dalam menanggulangi terorisme dan proliferasi senjata di laut. Sumber data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini dikelompokkan ke dalam empat kategori utama: (1) Literatur akademik bereputasi internasional dan nasional yang membahas keamanan maritim, terorisme laut, dan *Proliferation Security Initiative* (PSI); (2) Dokumen hukum internasional, termasuk *UNCLOS* 1982, Konvensi SUA (*Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*) beserta Protokol 2005, Kode ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*), serta Resolusi Dewan Keamanan PBB 1540; (3) Laporan resmi organisasi internasional dan *think-tank* keamanan seperti *IMO*, *UNODC*, *SIPRI*, dan *RAND Corporation*; serta (4) Artikel ilmiah relevan dari Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim yang menelaah perspektif Indonesia dan regional (seperti karya Kokoh, 2014; Dahuri, 2014; Umar, 2014; Brooks, 2014; Badrun, 2014; Del Giorno, 2014; Nasution et al., 2015; Moyer, 2015).

Prosedur analisis data dilakukan secara sistematis melalui lima tahapan berurutan: Pertama, Identifikasi dan Inventarisasi, yaitu mengumpulkan literatur relevan berdasarkan kata kunci utama. Kedua, Kategorisasi Tema, yaitu mengelompokkan temuan data ke dalam empat kuadran *Maritime Security Matrix* Bueger (*marine safety, blue economy, seapower, dan resilience*). Ketiga, Analisis Mekanisme Operasional, yaitu mengevaluasi berbagai bentuk mekanisme kerjasama internasional, mulai dari pertukaran intelijen, patroli terkoordinasi, hingga hak

pengecatan di laut lepas. Keempat, Sintesis Kebijakan, yaitu menghubungkan aspek hukum internasional dengan kapabilitas pertahanan maritim. Kelima, Penyusunan Rekomendasi, yaitu merumuskan implikasi strategis bagi penguatan ketahanan maritim global dan nasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konvergensi Ancaman Terorisme Maritim dan Proliferasi Senjata di Laut

Ancaman terorisme dan proliferasi senjata di domain maritim tidak lagi dapat dipandang sebagai dua entitas kejahatan yang terpisah. Dalam lingkungan maritim modern, terjadi konvergensi operasional antara jaringan teroris, kelompok kejahatan terorganisir transnasional (transnational organized crime), dan aktor-aktor pembiak senjata pemusnah massal (Witbooi et al., 2020; Agnew et al., 2009). Kelompok teroris memanfaatkan kelemahan pengawasan di pelabuhan dan celah regulasi pelayaran komersial untuk mendanai kegiatan mereka melalui penyelundupan barang haram, perdagangan manusia, serta bajak laut (Buzan et al., 1998; Klare, 2001).

Di sisi lain, proliferasi senjata di laut melibatkan eksploitasi kapal-kapal berbendera kemudahan (*flags of convenience/FOC*) untuk mengangkut bahan kimia berbahaya, prekursor nuklir, dan komponen rudal balistik. Penggunaan kapal niaga sipil sebagai sarana kamuflase mengancam sistem keamanan transportasi maritim global secara keseluruhan. Jika kelompok teroris berhasil memperoleh dan meledakkan bahan radioaktif atau konvensional berdaya ledak tinggi di pelabuhan utama dunia (seperti Pelabuhan Singapore, Rotterdam, atau Los Angeles), dampaknya tidak hanya terbatas pada kehancuran fisik dan jatuhnya korban jiwa, melainkan memicu kelumpuhan perdagangan internasional dan krisis ekonomi global (OECD, 2016). *Marine Safety: Risiko Keselamatan dan Lingkungan dalam Kompetisi Sumber Daya*

Marine safety merupakan dimensi yang sering dipisahkan dari geopolitik, padahal intensifikasi aktivitas ekonomi laut meningkatkan kepadatan penggunaan ruang maritim. Eksplorasi migas, pelayaran, perikanan, konstruksi lepas pantai, dan energi terbarukan dapat berlangsung pada ruang yang sama atau berdekatan. Ketika koordinasi lemah, risiko kecelakaan dan pencemaran meningkat.

Keselamatan juga berkaitan dengan perlindungan ekosistem. Pencemaran laut, kecelakaan kapal, dan kegiatan eksploitasi yang tidak terkendali dapat menurunkan produktivitas sumber daya. Dengan demikian, perlindungan lingkungan merupakan prasyarat bagi keberlanjutan ekonomi biru, bukan sekadar isu konservasi. Literatur mengenai *blue economy* menekankan bahwa pertumbuhan ekonomi laut harus menjaga kemampuan ekosistem menyediakan manfaat dalam jangka panjang (Silver et al., 2015; Bennett et al., 2019).

Literatur Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim menyoroti hubungan antara keselamatan kapal, stabilitas, regulasi, dan perlindungan laut. Nasution et al. (2015), misalnya, membahas keselamatan melalui stabilitas kapal dan regulasi. Kajian pencemaran laut dari perspektif hukum lingkungan internasional juga menunjukkan bahwa keselamatan dan perlindungan lingkungan tidak dapat dipisahkan dari kerangka hukum global.

Implikasinya terhadap kebijakan internasional adalah perlunya harmonisasi standar keselamatan, penguatan mekanisme tanggap darurat lintas negara, pertukaran informasi, serta penegakan prinsip *polluter pays* dan *environmental*

responsibility. Bagi ekonomi biru, keselamatan bukan biaya tambahan semata, melainkan investasi untuk menjaga kontinuitas kegiatan ekonomi.

Blue Economy: Sumber Daya Laut sebagai Arena Geoekonomi

Blue economy berangkat dari gagasan bahwa laut dapat menjadi sumber pertumbuhan ekonomi dengan tetap menjaga kesehatan ekosistem. OECD (2016) memperkirakan ekonomi laut mencakup berbagai aktivitas dengan nilai ekonomi besar, sementara *World Bank* (2017) menempatkan ekonomi biru sebagai pendekatan untuk menghubungkan pertumbuhan, kesejahteraan, dan keberlanjutan. Namun, ekspansi ekonomi biru juga membawa pertanyaan tentang siapa yang menguasai sumber daya, siapa yang menerima manfaat, dan siapa yang menanggung biaya ekologis.

Persaingan geopolitik muncul ketika sumber daya atau lokasi tertentu menjadi strategis. Mineral kritis merupakan contoh yang semakin menonjol. Peralihan menuju energi rendah karbon tidak menghapus kebutuhan terhadap sumber daya alam, tetapi mengubah komposisinya. Ketergantungan pada mineral tertentu dapat memunculkan konsentrasi pasokan dan meningkatkan nilai strategis negara atau kawasan yang menguasai sumber daya tersebut (Zhao & Zhao, 2025).

Dalam konteks ini, pelabuhan, jalur pelayaran, fasilitas pemrosesan, dan infrastruktur energi merupakan bagian dari geoekonomi. Gangguan pada salah satu titik dapat memengaruhi rantai pasok secara luas. Kajian geopolitik mineral kritis dan shipping menunjukkan bahwa faktor geopolitik perlu dipertimbangkan dalam menilai ketahanan rantai pasok global.

Ekonomi biru yang berorientasi jangka panjang harus menghindari *resource nationalism* yang berlebihan tanpa meninggalkan kepentingan nasional. Prinsip yang lebih produktif adalah *strategic cooperation*: negara mempertahankan hak dan kepentingannya, tetapi menggunakan hukum internasional dan mekanisme diplomasi untuk mencegah kompetisi berubah menjadi konflik. Hal ini sejalan dengan gagasan bahwa ekonomi biru memerlukan partisipasi pemerintah, industri, organisasi regional, masyarakat, dan lembaga pengetahuan (Li et al., 2025).

Seapower: Pengamanan Kepentingan Ekonomi melalui Kekuatan Maritim

Peningkatan nilai strategis sumber daya laut dapat mendorong negara memperkuat *seapower*. *Seapower* memungkinkan negara melindungi wilayah, jalur perdagangan, infrastruktur, dan sumber daya. Dalam pemikiran klasik Mahan, kemampuan maritim memiliki hubungan erat dengan kekuatan ekonomi dan posisi negara dalam sistem internasional (Mahan, 1890). Pemikiran kontemporer memperluas konsep tersebut dengan memasukkan aspek diplomasi, industri, tata kelola, dan kapasitas institusional (Till, 2018).

Persoalan muncul ketika peningkatan kemampuan satu negara dipersepsikan sebagai ancaman oleh negara lain. Pembangunan armada, pangkalan, kapal penjaga pantai, dan sistem pengawasan dapat memicu *security dilemma*. Dalam kawasan yang memiliki sengketa wilayah atau sumber daya, persepsi tersebut dapat memperbesar risiko salah perhitungan. Kekuatan maritim karena itu perlu ditempatkan dalam kerangka *confidence building measures*. Diplomasi maritim, *hotline*, latihan pencarian dan pertolongan, pertukaran informasi, dan mekanisme pencegahan insiden dapat mengurangi risiko eskalasi. Kajian dalam Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim mengenai diplomasi untuk menciptakan kedaulatan maritim dan kerja sama pengamanan menunjukkan pentingnya penggunaan instrumen maritim secara komprehensif.

Dalam konteks Indonesia, penguatan *seapower* tidak harus dipahami semata-

mata sebagai peningkatan kemampuan militer. *Seapower* juga mencakup kemampuan penegakan hukum, pengawasan sumber daya, diplomasi, industri maritim, dan kapasitas kelembagaan. Pendekatan ini lebih sesuai dengan karakter keamanan maritim yang melibatkan banyak sektor dan aktor.

Resilience: Ketahanan Rantai Pasok, Negara, dan Masyarakat Pesisir

Resilience menekankan kemampuan sistem untuk menyerap gangguan, beradaptasi, dan mempertahankan fungsi penting. Dalam ekonomi biru, *resilience* mencakup ketahanan rantai pasok, pelabuhan, energi, pangan laut, masyarakat pesisir, dan ekosistem. Perspektif ini penting karena tidak semua gangguan dapat dicegah. Gangguan geopolitik terhadap jalur pelayaran dapat menyebabkan keterlambatan, kenaikan biaya, perubahan rute, dan ketidakpastian pasokan. Bagi negara yang bergantung pada perdagangan laut, *resilience* harus dibangun melalui diversifikasi sumber pasokan, alternatif rute, cadangan strategis, dan interoperabilitas informasi.

Resilience juga memiliki dimensi sosial. Masyarakat pesisir merupakan kelompok yang paling dekat dengan sumber daya laut dan sering menjadi pihak yang paling cepat merasakan perubahan stok ikan, pencemaran, atau perubahan akses ruang. Karena itu, kebijakan ekonomi biru yang hanya berorientasi investasi dapat menghasilkan kerentanan sosial apabila tidak memasukkan mata pencaharian lokal, keadilan akses, dan partisipasi masyarakat.

Folke (2010) memandang *resilience* sebagai kemampuan sistem untuk mempertahankan fungsi sambil beradaptasi dan bertransformasi. Pendekatan tersebut dapat diterapkan pada ekonomi biru: ketahanan tidak berarti mempertahankan struktur lama secara kaku, tetapi membangun kemampuan untuk berubah ketika kondisi geopolitik, teknologi, ekonomi, atau lingkungan berubah.

Analisis Kerangka *Maritime Security Matrix* Christian Bueger

Tabel 1. Integrasi *Maritime Security Matrix* Bueger dalam Menanggulangi Terorisme dan Proliferasi Senjata di Laut.

Dimensi Bueger	Dampak Terorisme dan Proliferasi	Mekanisme Kerjasama Pertahanan	Arah Kebijakan
<i>Marine Safety</i>	Sabotase kapal, penggunaan senjata/ <i>dirty bomb</i> di pelabuhan, pencemaran ekosistem akibat serangan tanker.	Penerapan ISPS Code, audit kepatuhan SOLAS, respon tanggap darurat pencemaran laut bersama	Harmonisasi standar keselamatan pelabuhan dan audit keamanan kapal transnasional secara berkala.
<i>Blue Economy</i>	Gangguan jalur pelayaran utama (SLOCs), kenaikan premi asuransi maritim, kelumpuhan rantai pasok global.	Pengamanan koridor pelayaran strategis, kemitraan publik-swasta industri pelayaran, perlindungan infrastruktur lepas pantai.	Integrasi protokol pengamanan kargo ke dalam tata kelola ekonomi biru dan perdagangan global.
<i>Seapower</i>	Penyusunan kekuatan teroris, penggunaan kapal bayangan untuk pasokan WMD, ancaman terhadap armada laut.	Inisiatif PSI, pertukaran intelijen MDA, patroli terkoordinasi (MSP), latihan interdiksi laut bersama (<i>Passsex/Komodo</i>).	Penguatan interoperabilitas angkatan laut/ <i>coast guard</i> dan penyelarasan aturan keterlibatan (RoE).
<i>Resilience</i>	Kerentanan sistem pasokan energi/pangan, kepanikan publik, dampak sosial-ekonomi masyarakat	Jaringan berbagi informasi cepat (IFC/ReCAAP), rencana kontinjensi	Peningkatan kapasitas adaptif port authority dan

	pesisir.	kelangsungan bisnis pelabuhan, pelibatan masyarakat pesisir.	pemberdayaan komunitas pesisir sebagai agen keamanan.
--	----------	--	---

Sumber: Diolah oleh Penulis berdasarkan Bueger (2015), IMO (2002), UNODC, dan Hasil Analisis Sintesis Literatur (2026).

Untuk membedah kompleksitas ancaman tersebut dan merancang strategi penanggulangan yang holistik, kerangka *Maritime Security Matrix* Christian Bueger (2015) menyediakan panduan analitis yang komprehensif. Bueger menegaskan bahwa keamanan maritim merupakan konsep yang melintasi empat dimensi utama yang saling terhubung dan mempengaruhi:

Marine Safety (Keselamatan Maritim dan Perlindungan Lingkungan): Dimensi ini berfokus pada pencegahan kecelakaan di laut, keselamatan navigasi kapal, dan perlindungan ekosistem laut dari pencemaran (Del Giorno, 2014; Nasution et al., 2015). Dalam konteks terorisme dan proliferasi, kelemahan pada standar keselamatan kapal dan pelabuhan menciptakan celah fisik yang memudahkan infiltrasi bahan berbahaya. Penerapan Kode ISPS IMO (2002) dan Konvensi SOLAS (1974) menjadi benteng utama dalam memastikan bahwa seluruh kapal niaga dan fasilitas pelabuhan memenuhi kriteria keselamatan baku untuk mencegah sabotase dan pembajakan.

Blue Economy (Ekonomi Biru dan Geoekonomi): Dimensi ini menekankan pemanfaatan keberlanjutan sumber daya laut dan kelancaran jalur perdagangan maritim (Silver et al., 2015; Bennett et al., 2019). Serangan teroris terhadap kapal tanker atau infrastruktur energi lepas pantai (seperti anjungan minyak dan gas) dapat memicu bencana ekologis parah dan lonjakan harga energi dunia. Oleh sebab itu, pengamanan jalur komunikasi laut (Sea Lines of Communication/SLOCs) dan titik leher strategis (chokepoints) merupakan prasyarat vital bagi keberlanjutan ekonomi biru global (Pauly & Zeller, 2016; Sumaila et al., 2016; Li et al., 2025).

Seapower (Kekuatan Maritim dan Penegakan Hukum): Seapower tidak hanya mencakup deterrence militer dan armada angkatan laut, tetapi juga kapasitas coast guard, badan penegak hukum laut, dan instrumen diplomasi maritim (Till, 2018; Mahan, 1890). Dalam menanggulangi terorisme dan proliferasi, dimensi *seapower* diwujudkan melalui operasi intelijen terintegrasi, penyiapan pasukan khusus penindak di laut, patroli maritim terkoordinasi, serta pelaksanaan hak cegah (*interdiction*) di laut lepas berdasarkan kesepakatan internasional (Germond, 2015; Spykman, 1942).

Resilience (Ketahanan Sistem dan Masyarakat Pesisir): Dimensi ketahanan mencakup kemampuan sistem logistik maritim, rantai pasok global, dan komunitas pesisir untuk menyerap guncangan akibat serangan terorisme, beradaptasi, dan pulih secara cepat (Folke et al., 2010; Walker & Salt, 2006). Ketahanan nasional dan regional dibangun melalui diversifikasi rute pelayaran, penyusunan rencana kontinjensi krisis pelabuhan, serta penguatan kesiapsiagaan masyarakat pesisir dalam melaporkan aktivitas mencurigakan di laut (Badrin, 2014; Cinner et al., 2020).

Kebijakan Internasional dan Masa Depan Ekonomi Biru Global

UNCLOS memberikan fondasi hukum bagi pembagian yurisdiksi, hak berdaulat, kebebasan navigasi, dan kewajiban perlindungan lingkungan laut. Kerangka hukum tersebut penting untuk memastikan bahwa kompetisi sumber daya tetap berada dalam batas hukum internasional. Namun, hukum saja tidak cukup; diperlukan

institusi, transparansi, kapasitas penegakan, dan kemauan politik untuk menjalankannya (United Nations, 1982; Tanaka, 2019).

IMO berperan penting dalam keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam konteks ekonomi biru, standar internasional membantu menciptakan lingkungan yang dapat diprediksi bagi perdagangan dan investasi. Sementara itu, SDG 14 memberikan orientasi keberlanjutan melalui konservasi dan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan (United Nations, 2015).

Untuk sumber daya dasar laut di luar yurisdiksi nasional, *International Seabed Authority* menjadi bagian penting dari tata kelola global. Tantangan ke depan adalah memastikan bahwa pemanfaatan sumber daya tidak hanya sah secara hukum, tetapi juga dapat dipertanggungjawabkan secara ekologis dan adil secara ekonomi. Prinsip benefit sharing dan environmental responsibility perlu diperkuat.

Kerja sama regional juga penting. Forum seperti ASEAN dan berbagai mekanisme Indo-Pasifik dapat digunakan untuk meningkatkan pertukaran informasi, keselamatan, pencegahan insiden, dan kerja sama ekonomi. Pengalaman menunjukkan bahwa mekanisme regional lebih efektif ketika menggabungkan kepentingan negara dengan kepentingan masyarakat dan sektor swasta.

Bagi Indonesia, kebijakan ekonomi biru perlu ditempatkan dalam strategi keamanan maritim nasional. Penguatan MDA, penegakan hukum terhadap *illegal fishing*, perlindungan ekosistem, pengembangan industri maritim, dan diplomasi sumber daya perlu berjalan dalam satu kerangka. Literatur Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim mengenai *IUU fishing*, ekonomi maritim, hukum laut, dan diplomasi maritim memperlihatkan bahwa isu kesejahteraan dan keamanan laut memiliki hubungan yang erat.

Mekanisme Kerjasama Pertahanan Maritim Internasional

Menanggulangi ancaman terorisme dan proliferasi senjata membutuhkan mekanisme kerjasama multidimensional yang mencakup ranah hukum, operasional, dan teknologis. Berdasarkan sintesis praktik internasional, terdapat empat mekanisme utama kerjasama pertahanan maritim:

Kerjasama Hukum Internasional dan Kerangka Regulasi Global

Kerangka hukum utama diatur dalam UNCLOS 1982, yang menetapkan rezim hukum laut dan hak berdaulat negara (United Nations, 1982). Namun, karena UNCLOS tidak secara spesifik mengatur tindakan pencegahan terorisme dan WMD di laut lepas, komunitas internasional mengadopsi Protokol 2005 terhadap Konvensi SUA (*Suppression of Unlawful Acts*). Protokol SUA 2005 mengkriminalisasi pengangkutan WMD, bahan berbahaya, dan teroris di atas kapal niaga, serta menyediakan prosedur hukum bagi permintaan izin pencegahan kapal berbendera asing di laut lepas (Beckman & Davenport, 2012; Tanaka, 2019). Selain itu, Resolusi DK PBB 1540 (2004) mewajibkan seluruh negara anggota PBB untuk menetapkan kewajiban hukum dalam mencegah penyebaran senjata nuklir, kimia, dan biologi kepada aktor *non-negara* (United Nations, 2015).

Inisiatif Keamanan Proliferasi (Proliferation Security Initiative / PSI)

Diluncurkan pada tahun 2003, PSI merupakan kemitraan fleksibel antarnegara yang bertujuan untuk menghentikan perdagangan dan pengangkutan WMD, sistem penyampaian, serta material terkait di darat, udara, dan laut. PSI mengandalkan asas kepatuhan sukarela dan perjanjian bilateral *board-search (ship-boarding agreements)*. Melalui perjanjian bilateral ini, negaranegara peserta saling memberikan izin cepat untuk menghentikan, memeriksa, dan menyita kargo mencurigakan di laut

lepas yang diduga mengangkut material proliferasi (Menzel, 2021; Churchill & Lowe, 1999).

Patroli Terkoordinasi dan Operasi Keamanan Maritim Regional

Model kerjasama operasional terbukti sangat efektif di kawasan rawan kejahatan maritim. Contoh sukses di Asia Tenggara adalah *Malacca Straits Patrol* (MSP) yang melibatkan angkatan laut dan kepolisian perairan Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. MSP mencakup patroli laut terkoordinasi (*Malacca Straits Sea Patrol*), patroli udara bersama (*Eye in the Sky*), serta pertukaran informasi secara langsung (Umar, 2014; Brooks, 2014). Di kawasan Samudra Hindia dan Teluk Aden, kombinasi gugus tugas *Combined Maritime Forces* (CMF / CTF-150 dan CTF-151) serta operasi angkatan laut multinasional berhasil menekan ancaman terorisme dan perompakan secara signifikan (Voyer et al., 2018; Kaplan, 2010).

Pertukaran Intelijen dan *Maritime Domain Awareness* (MDA)

Efektivitas pertahanan maritim sangat bergantung pada kemampuan untuk mengidentifikasi ancaman secara dini. Pembangunan *Maritime Domain Awareness* (MDA) internasional dilakukan melalui pengintegrasian data *Automatic Identification System* (AIS), *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT), radar pesisir, serta satelit pengawas. Pusat-pusat berbagi informasi regional seperti *Information Sharing Centre ReCAAP* di Singapura, *Information Fusion Centre* (IFC), dan Pusat Komando Pengendalian (Puskodal) Bakamla/TNI AL di Indonesia memainkan peran krusial dalam menyebarkan peringatan dini (*early warning system*) kepada kapal niaga dan aparat penegak hukum (Moyer, 2015; Young, 2002).

Implikasi Strategis dan Perspektif Keamanan Maritim Indonesia

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang menguasai empat *chokepoints* maritim dunia (Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar), Indonesia berada pada posisi kunci dalam arsitektur keamanan maritim internasional (Dahuri, 2014; Umar, 2014). Kerentanan geostrategis Indonesia terhadap infiltrasi jaringan teroris internasional dan pergerakan material ilegal mewajibkan Indonesia untuk bertindak aktif dalam diplomasi dan kerjasama pertahanan maritim (Kokoh, 2014; Brooks, 2014).

Dalam mengimplementasikan kerjasama pertahanan maritim, Indonesia secara konsisten berpegang pada prinsip kebebasan politik luar negeri bebas-aktif dan penghormatan penuh terhadap kedaulatan nasional serta UNCLOS 1982. Indonesia mendukung prinsip-prinsip *counter-proliferation* dan *anti-terorisme*, namun menekankan bahwa seluruh tindakan penindakan di wilayah perairan teritorial dan ZEE Indonesia harus dilakukan oleh aparat penegak hukum nasional (seperti TNI AL, Bakamla, dan Polairud) (Badrun, 2014b). Kerjasama internasional diwujudkan melalui peningkatan kapasitas (*capacity building*), transfer teknologi MDA, bantuan teknis, serta latihan bersama tanpa harus mengorbankan kedaulatan wilayah (Moyer, 2015).

KESIMPULAN

Terorisme maritim dan proliferasi senjata di laut merupakan ancaman asimetris transnasional yang berpotensi melumpuhkan sistem keamanan dan perekonomian dunia. Penanggulangan ancaman ini memerlukan pendekatan komprehensif yang memadukan keempat dimensi dalam *Maritime Security Matrix* Christian Bueger, yaitu *marine safety*, *blue economy*, *seapower*, dan *resilience*. Tidak ada satu negara pun yang sanggup mengatasi ancaman maritim ini secara sepihak. Kerjasama pertahanan

maritim internasional melalui instrumen hukum (Protokol SUA 2005, Kode ISPS), inisiatif operasional (PSI, patroli terkoordinasi), dan penguatan intelijen maritim (MDA) menjadi pilar utama dalam menciptakan tata kelola laut yang aman dan damai.

Analisis dilakukan melalui empat tahap; Pertama, memperkuat pengintegrasian sistem intelijen dan radar pengawasan maritim nasional ke dalam jaringan berbagi informasi regional (seperti IFC) guna meningkatkan respon dini terhadap ancaman proliferasi. Kedua, mendorong penyelarasan regulasi nasional dengan Protokol SUA 2005 untuk memberikan kepastian hukum dalam tindakan pencegahan di laut. Ketiga, meningkatkan frekuensi latihan pencegahan terorisme dan WMD secara bersama antara Angkatan Laut, *Coast Guard*, dan instansi terkait dengan negara-negara mitra di kawasan Indo-Pasifik. Keempat, memperkuat sinergi antara kebijakan ekonomi biru dengan protokol keamanan pelabuhan untuk menjamin keandalan rantai pasok nasional.

Penelitian ini berbasis pada studi kepustakaan dan analisis dokumen sekunder. Keterbatasan utama terletak pada kurangnya data empiris kuantitatif serta kerahasiaan data intelijen operasi militer terkait pencegahan WMD di laut. Penelitian selanjutnya disarankan untuk melakukan studi lapangan dengan mengagregasikan data kualitatif dari wawancara bersama praktisi angkatan laut, diplomat pertahanan, serta pengelola otoritas pelabuhan utama di kawasan.

Daftar Pustaka

- Agnew, D. J., Pearce, J., Pramod, G., Peatman, T., Watson, R., Beddington, J. R., & Pitcher, T. J. (2009). Estimating the worldwide extent of illegal fishing. *PLoS ONE*, 4(2), e4570. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>
- Badrun, U. (2014). Peranan masyarakat dalam rangka penanggulangan illegal fishing di Indonesia. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 12-25. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- Badrun, U. (2014). Kajian tentang efektifitas penegakan hukum di laut untuk kesejahteraan rakyat. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 45-58. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- Beckman, R., & Davenport, T. (2012). *The law of the sea convention: An enduring constitution for the oceans*. Edward Elgar Publishing. <https://www.e-elgar.com/shop/gbp/the-law-of-the-sea-convention-9780857939203.html>
<https://doi.org/10.1017/CBO9780511491258>
- Bennett, N. J., Blythe, J., White, C. S., & Campero, C. (2021). Blue growth and blue justice: Ten risks and solutions for the ocean economy. *Marine Policy*, 125, 104387. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104387>
- Bennett, N. J., Katz, L., Yadao-Evans, W., Ahmadi, G. N., Atwood, T. B., Bebbington, J., et al. (2019). Advancing social equity in and through marine conservation. *Frontiers in Marine Science*, 6, 711. <https://doi.org/10.3389/fmars.2019.00711>
- Booth, K. (2007). *Theory of world security*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511491258>
- Brooks, F. G. (2014). Kebijakan Indonesia terhadap tantangan keamanan laut. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 29-41. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159-164. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>
- Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). Beyond seabindness: A new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93(6), 1293-1311. <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>

- Buzan, B., Wæver, O., & de Wilde, J. (1998). *Security: A new framework for analysis*. Lynne Rienner Publishers. https://www.riennner.com/title/Security_A_New_Framework_for_Analysis
- Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). *The law of the sea* (3rd ed.). Manchester University Press. <https://manchesteruniversitypress.co.uk/9780719053820/>
- Cinner, J. E., Barnes, M. L., Graham, N. A. J., et al. (2020). Six research priorities for assessing the social-ecological impacts of the sustainable development goals in the oceans. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 44, 1-8. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2020.01.008>
- Dahuri, R. (2014). Indonesia poros maritim dunia: Pilihan kebijakan sangat tepat. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 1-10. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- Del Giorno, B. J. (2014). Kajian pencemaran laut ditinjau dari perspektif hukum lingkungan internasional. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 60-72. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- FAO. (2024). *The state of world fisheries and aquaculture 2024*. Food and Agriculture Organization of the United Nations. <https://doi.org/10.4060/cd0683en>
- Folke, C., Carpenter, S. R., Walker, B., Scheffer, M., Chapin, T., & Rockström, J. (2010). Resilience thinking: Integrating resilience, adaptability and transformability. *Ecology and Society*, 15(4), 20. <https://www.ecologyandsociety.org/vol15/iss4/art20/>
- Germond, B. (2015). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*, 54, 137–142. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.013>
- International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*. IMO. [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx)
- International Maritime Organization. (2002). *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. IMO. <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/ispscode.aspx>
- Jones, R. (2024). Political geography I: Blue geopolitics. *Progress in Human Geography*, 48(5), 633–650. <https://doi.org/10.1177/03091325241271521>
- Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*. (2014). Pembentukan hukum di Indonesia dalam perspektif filsafat hukum. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 80-91. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- Kaplan, R. D. (2010). *Monsoon: The Indian Ocean and the battle for supremacy in the twenty-first century*. Random House. <https://www.penguinrandomhouse.com/books/170789/monsoon-by-robert-d-kaplan/>
- Kaplan, R. D. (2012). *The revenge of geography*. Random House. <https://www.penguinrandomhouse.com/books/224757/the-revenge-ofgeography-by-robert-d-kaplan/>
- Klare, M. T. (2001). *Resource wars: The new landscape of global conflict*. Metropolitan Books. <https://us.macmillan.com/books/9780805055756/resourcewars>
- Kokoh. (2014). Kekuatan maritim Indonesia mendukung diplomasi untuk menciptakan kedaulatan maritim. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 15-28. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- Li, S., Chen, L., & Liu, Y. (2025). Actors, themes, approaches, and imbalances in Blue Economy cooperation. *Ocean & Coastal Management*, 260, 107698. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2025.107698>
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown and Company. <https://archive.org/details/influenceofseapo00maha>
- Malinda, M. (2014). Ekonomi maritim sebagai arus utama pembangunan nasional Indonesia. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 33-46. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- Menzel, A. (2021). Maritime security and the Blue Economy. In *Routledge handbook of*

- maritime security. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003001324>
- Moyer, R. H. (2015). Kerjasama pengamanan maritim sangatlah penting. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, 5(1), 101-112. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- Nasution, A. B. S., Azar, B. S., & Ganie, T. N. (2015). Aspek keselamatan ditinjau dari stabilitas kapal dan regulasi pada kapal pole and line di Bitung, Sulawesi Utara. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, 5(3), 318-332. <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20408925>
- OECD. (2016). *The ocean economy in 2030*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264251724-en>
- Ostrom, E. (1990). *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781316423936>
- Österblom, H., Jouffray, J.-B., Folke, C., Rockström, J., & others. (2015). Transnational corporations as 'keystone actors' in marine ecosystems. *PLoS ONE*, 10(5), e0127533. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0127533>
- Patil, P. G., Virdin, J., Diez, S. M., Roberts, J., & Singh, A. (2016). Toward a blue economy: A promise for sustainable growth in the Caribbean. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25062>
- Pauly, D., & Zeller, D. (2016). Catch reconstructions reveal that global marine fisheries catches are higher than reported and declining. *Nature Communications*, 7, 10244. <https://doi.org/10.1038/ncomms10244>
- Rothwell, D. R., & Stephens, T. (2016). *The international law of the sea* (2nd ed.). Hart Publishing. <https://www.bloomsbury.com/uk/international-law-of-the-sea-9781849463700/>
- Silver, J. J., Gray, N. J., Campbell, L. M., Fairbanks, L. W., & Gruby, R. L. (2015). Blue economy and blue growth: Making informed decisions. *Marine Policy*, 54, 126-135. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2015.01.003>
- Smith-Godfrey, S. (2016). Defining the blue economy. *Maritime Affairs*, 12(1), 58-64. <https://doi.org/10.1080/09733159.2016.1175131>
- Spykman, N. J. (1942). *America's strategy in world politics: The United States and the balance of power*. Harcourt, Brace and Company. <https://archive.org/details/americasstrategy00spyk>
- Sumaila, U. R., Lam, V. W. Y., Le Manach, F., Swartz, W., & Pauly, D. (2016). Global fisheries subsidies: An updated estimate. *Marine Policy*, 69, 189-193. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.03.026>
- Tanaka, Y. (2019). *The international law of the sea* (3rd ed.). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108545903>
- Till, G. (2018). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (4th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315756237>
- Umar, B. (2014). Poros maritim dapat dipahami dalam tiga makna. *Jurnal Keamanan dan Keselamatan Maritim*, Edisi 4 Tahun 2, 11-22. <https://perpustakaan.kkp.go.id/knowledgerepository/index.php?id=12912>
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. UN. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm
- United Nations. (2015). *Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. UN. <https://sdgs.un.org/2030agenda>
- Voyer, M., Schofield, C., Azmi, K., Warner, R., McIlgorm, A., & Quirk, G. (2018). *Maritime*

- security and the Blue Economy: Intersections and interdependencies in the Indian Ocean. *Journal of the Indian Ocean Region*, 14(1), 28-48. <https://doi.org/10.1080/19480881.2018.1418155>
- Wackernagel, M., et al. (2002). Tracking the ecological overshoot of the human economy. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 99(14), 9266-9271. <https://doi.org/10.1073/pnas.142033699>
- Walker, B., & Salt, D. (2006). *Resilience thinking: Sustaining ecosystems and people in a changing world*. Island Press. <https://islandpress.org/books/resilience-thinking>
- Witbooi, E., et al. (2020). Organized crime in the fisheries sector threatens a sustainable ocean economy. *Nature Human Behaviour*, 4, 625-632. <https://doi.org/10.1038/s41562-020-0899-1>
- World Bank. (2017). *The potential of the blue economy: Increasing long-term benefits of the sustainable use of marine resources for small island developing states and coastal least developed countries*. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/26843>
- Young, O. R. (2002). *The institutional dimensions of environmental change: Fit, interplay, and scale*. MIT Press. <https://mitpress.mit.edu/9780262740214/>
- Zhao, P., & Zhao, T. (2025). The relationships between geopolitics and global critical minerals shipping: A literature review. *Ocean & Coastal Management*, 262, 107559. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2025.107559>