

Keutamaan dan Cabaran Kerjasama Maritim Malaysia-Indonesia di Selat Melaka (2015-2020)

The Priority and Maritime Cooperations between Malaysia-Indonesia at the Strait of Malacca (2015-2020)

AMER FAWWAZ BIN MOHAMAD YASID & NORAINI BINTI ZULKIFLI

ABSTRAK

Selat Melaka (SM) merupakan antara laluan maritim yang tersibuk di dunia kerana kepentingannya terhadap laluan perdagangan komersil antarabangsa. Walaubagaimanapun, Selat Melaka mempunyai masalah keselamatan dari segi ancaman jenayah rentas sempadan serta aktiviti pelanunan. Kajian ini akan menerangkan keutamaan serta cabaran negara Malaysia dan Indonesia dalam meningkatkan tahap keselamatan SM bagi tahun 2016-2020. Kajian ini mempunyai tiga objektif iaitu: pertama, untuk mengenalpasti jenis-jenis ancaman yang wujud di SM, kedua, untuk menganalisis keutamaan serta cabaran kerjasama maritim di antara kerajaan Malaysia dan Indonesia di kawasan SM dan ketiga, untuk menyoroti potensi bagi mewujudkan kerjasama maritim yang baharu di antara negara Malaysia-Indonesia di SM. Kajian ini menggunakan kaedah kualitatif berdasarkan kepada sumber utama dan sumber sekunder. Sumber utama didapati dari kaedah temubual berstruktur melibatkan responden yang mempunyai kepakaran dan pengalaman dalam keselamatan maritim di kawasan SM. Manakala, sumber sekunder diperolehi daripada sumber rujukan ilmiah seperti buku, tesis akademik, artikel jurnal dan sumber rujukan daripada internet. Hasil dapatan kajian akan menerangkan secara khusus bentuk-bentuk kerjasama maritim di antara negara Malaysia dan Indonesia serta langkah-langkah yang diperlukan bagi menangani masalah keselamatan yang berlaku di dalam kawasan perairan SM pada masa hadapan.

Kata kunci: Selat Melaka (SM); ancaman keselamatan maritim & kerjasama maritim

ABSTRACT

The Strait of Malacca is one of the busiest maritime Sea Lanes of Communications (SLOCs) in the world because of its importance in transporting goods. However, like any other straits, Strait of Malacca also do not escape from maritime criminal attack. As a Littoral States to Strait of Malacca, Malaysia and Indonesia have taking initiatives to improve the security in that area. This paper will attempt to explain the priorities and challenges of Malaysia and Indonesia to cooperate in the Strait of Malacca between 2016- 2020. It has three objectives: namely 1) to identify maritime security threats in Strait of Malacca; 2) to analyse the priorities and challenges of the Malaysia-Indonesia maritime cooperation in the Strait of Malacca; 3) to recommend the potential of a new maritime cooperation between Malaysia-Indonesia in the Strait of Malacca. This study was based on both primary and secondary data. Primary data was collected from structured interviews involving informants in various professional fields that are directly involved in maritime security in the Strait of Malacca. Secondary data was collected from literature reviews based on scientific publications, theses, journal articles, and online material, such as newspaper articles. The findings of this study will show the types of maritime cooperations between Malaysia and Indonesia and the measures that taken by the authority to encounter the illegal activities that taken place in the Strait of Malacca for the future actions.

Keywords: Strait of Malacca; maritime threats & maritime enforcement and cooperations

PENGENALAN

Perairan Selat Melaka (SM) merupakan sebuah kawasan laluan perdagangan yang penting di rantau

Asia Tenggara. Selat Melaka telah menjadi kawasan perairan yang sibuk kerana kepentingan lokasi serta kedudukan geografinya yang strategik. Sesak dengan kapal-kapal dagang yang melalui kawasan

tersebut terutamanya kapal-kapal perdagangan yang datang dari kawasan Eropah dan Amerika Utara. SM merupakan laluan penghubung antara benua Eropah dan kawasan Timur Jauh. Pada masa yang sama, aktiviti perikanan yang dijalankan di sekitar kawasan SM turut menjadi faktor mengapa laluan SM menjadi padat. Nelayan-nelayan kecil dan laut dalam yang menjalankan operasi penangkapan ikan di sekitar pesisir pantai dan perairan SM turut menghidupkan aktiviti ekonomi di kawasan tersebut. Akan tetapi, kawasan perairan SM telah menjadi sasaran kepada aktiviti jenayah di laut melibatkan aktiviti seperti kegiatan pelanunan, penyeludupan dan kemasukan pendatang asing tanpa izin ke negara Malaysia.

SM mempunyai kawasan perairan yang sangat luas menyebabkan kesukaran kepada pasukan keselamatan untuk memantau dan mengawal perairan secara terperinci. Kedudukan geografi SM yang memisahkan Semenanjung Malaysia dan Kepulauan Sumatera menyediakan peluang tinggi kepada sesetengah kumpulan penjenayah untuk menjalankan aktiviti mereka kerana mudah untuk memboloskan diri apabila dikejar oleh pasukan keselamatan negara Malaysia dan Indonesia. Telah menjadi tanggungjawab kepada pasukan keselamatan untuk memastikan SM sentiasa berada di dalam keadaan yang selamat dan aman. Oleh itu, agensi yang bertanggungjawab kepada keselamatan maritim bagi negara Malaysia dan Indonesia perlu menjalankan kerjasama untuk menjalankan operasi pengawalan keselamatan maritim di kawasan SM sebagai usaha mempertingkatkan tahap keselamatan perairan di masa akan datang.

KEADAAN DI KAWASAN SM SEPANJANG TAHUN 2000 – 2020

Kawasan perairan SM menjadi laluan sibuk kerana kedudukan geostrategik yang menghubungkan benua Eropah ke kawasan Timur Jauh. SM telah menjadi laluan utama kepada kapal-kapal dagang serta jalur utama laluan maritim di kawasan rantau Asia Tenggara. Sebagai contoh, China dan Jepun menggunakan SM sebagai laluan utama bagi kapal-kapal dagang mereka untuk ke kawasan Eropah. Dari konteks geostrategik keselamatan maritim, SM bukanlah kepunyaan ataupun hak milik sesebuah negara sahaja tetapi merupakan kepunyaan "*Littoral States*" iaitu perkongsian di antara beberapa kelompok negara-negara seperti

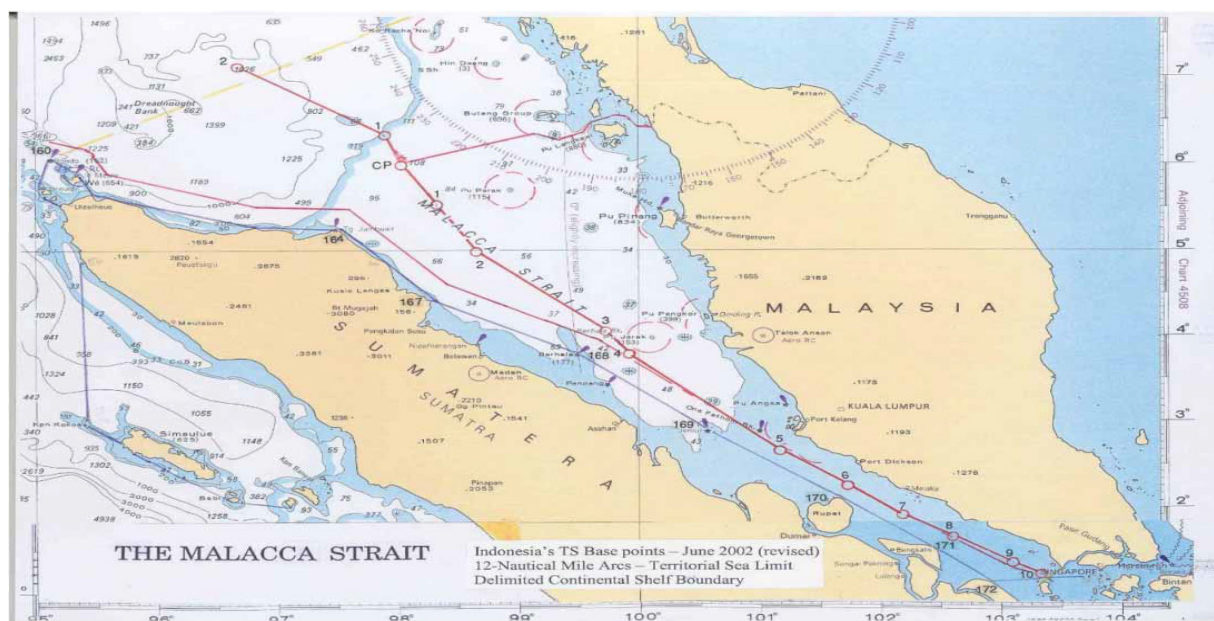
Malaysia, Indonesia sebahagian negara Singapura dan Thailand.

SM pernah dilanda tsunami pada 26 Disember 2004 dan merupakan malapetaka yang berlaku diluar kawalan manusia ataupun dikenali sebagai bencana alam yang tidak berkaitan dengan ancaman keselamatan. Secara amnya, Tsunami tidak mempengaruhi ancaman keselamatan di kawasan SM. Ancaman keselamatan merupakan sebuah fenomena ataupun insiden yang boleh berubah mengikut kepentingan dan Dasar Pertahanan Negara (DPN). Umumnya SM dikenali sebagai sebuah laluan perdagangan dan maritim yang sibuk. Statistik yang dikeluarkan oleh Pertubuhan Organisasi Maritim Antarabangsa (2018) mencatatkan lebih 80,000 kapal melalui perairan SM setiap tahun. Manakala 30,000 kapal perdagangan membawa produk seperti minyak mentah dari negara Timur Tengah melalui kawasan SM untuk diproses di negara Jepun dan Hong Kong. Kapal-kapal perdagangan yang membawa produk berharga menjadi sasaran kumpulan lanun dengan menculik anggota krew kapal seterusnya mendapatkan wang tebusan daripada syarikat pengendali kapal dagang yang ditawan.

ULASAN KARYA

Abbot & Renwick (1999) di dalam buku *Pirates: Maritime piracy and societal security in Southeast Asia. Global Change, Peace & Security* telah menegaskan kumpulan lanun yang beroperasi di sekitar kawasan Selat Melaka menggunakan pelbagai jenis senjata api seperti pistol, raifal automatik, mesingan ringan dan pelancar bom tangan yang diperolehi dalam pasaran gelap. Keadaan ini sekaligus menyebabkan kumpulan lanun menjadi semakin ganas dalam menjalankan kegiatan perlanunan serta mempunyai keupayaan untuk memulakan serangan terhadap anggota pasukan keselamatan sekiranya mereka berasa terancam.

Sementara itu Eadie (2004) dalam buku bertajuk *Relevance of international criminal law to piracy in Asian waters* telah menyatakan kegiatan pelanunan yang beroperasi di sekitar perairan Selat Melaka telah menimbulkan risiko kepada keselamatan pelayaran dan penghantaran barangan import dari luar negara menggunakan kapal-kapal dagang komersial. Aktiviti pelanunan dalam sesetengah kes telah menyebabkan berlakunya kelewatan



RAJAH 1. Peta kawasan perairan Selat Melaka

Sumber: Forbes (2014)

penghantaran barangan import disebabkan langkah-langkah berjaga-jaga yang perlu diambil oleh kapal-kapal dagang ketika melalui perairan Selat Melaka, bagi memastikan mereka tidak bertembung dengan kumpulan lanun yang beroperasi di kawasan perairan tersebut.

Pada masa yang sama Liss (2016) dalam buku bertajuk *Piracy in Southeast Asia: Trends, hot spots and responses* menyatakan kegiatan pelanunan yang berlaku di sekitar perairan Selat Melaka adalah disebabkan oleh faktor tekanan ekonomi serta kemiskinan yang melanda rakyat Indonesia terutamanya kepada mereka yang menetap disekitar kawasan pesisiran Selat Melaka. Tekanan ekonomi serta ketiadaan sumber pekerjaan menjadikan sesetengah rakyat Indonesia memilih untuk menjadikan aktiviti pelanunan sebagai sumber pendapatan kerana mampu menjana kewangan dalam tempoh masa yang cepat serta mudah. Tambahan pula, aktiviti pelanunan dijadikan pilihan kerjaya kerana tidak memerlukan tahap pendidikan yang tinggi bagi mereka ataupun individu yang tercicir daripada sistem Pendidikan tempatan.

Kewujudan kegiatan pelanunan di Kawasan Selat Melaka turut diakui oleh Mak (2017) dalam buku bertajuk *Securitizing piracy in Southeast Asia: Malaysia, the international maritime bureau and Singapore*, dimana penulis telah menegaskan faktor penyumbang paling ketara kepada pergolakan

politik di sesebuah negara adalah disebabkan kewujudan aktiviti pelanunan. Asal usul pelbagai kumpulan lanun mungkin dapat dikesan kembali kepada sebuah negara besar yang dilanda masalah rasuah serta ketidakstabilan ekonomi. Oleh itu, kawasan-kawasan seperti Asia Tenggara, Amerika Selatan dan Somalia mempunyai kadar pelanunan yang lebih tinggi berikutan limitasi penguatkuasaan maritim. Kekangan ini berpunca daripada kadar peruntukan kewangan dan bekalan aset yang diperlukan untuk menjalankan rondaan pencegahan kegiatan pelanunan daripada berlaku adalah terhad, jika dibandingkan dengan negara-negara maju seperti di Amerika Syarikat dan Eropah.

Hastings (2020) dalam buku bertajuk *The return of sophisticated maritime piracy to Southeast Asia. Pacific Affairs* telah menjelaskan keadaan di Asia Tenggara (meliputi kawasan perairan Selat Melaka) dengan menggambarkan modus operandi kegiatan pelanunan oleh kumpulan lanun; iaitu dengan hanya menyerang kapal-kapal serta bot-bot kecil, sebelum meninggalkan kapal tersebut untuk mengelakkan kegiatan mereka daripada dikesan oleh pihak berkuasa. Kaedah ini dilihat lebih senang untuk dijalankan dan sukar untuk dijejaki oleh anggota pasukan keselamatan berikutan kawasan perairan Selat Melaka yang luas, hingga memudahkan mereka menghilangkan diri selepas melakukan rompakan di laut.

ANCAMAN KESELAMATAN MARITIM DI KAWASAN PERAIRAN SM

Kepentingan SM sebagai laluan perdagangan maritim utama di rantau Asia Tenggara telah dijadikan sasaran oleh kumpulan-kumpulan penjenayah untuk beroperasi di sekitar kawasan tersebut. Pernyataan ini telah disokong oleh Budi Suyatno iaitu:

“Salah satu faktor yang menyebabkan peningkatan ancaman keselamatan tersebut adalah disebabkan kurangnya pengawalan keselamatan di kawasan perairan SM. Kumpulan lanun dan pengganas memilih perairan SM sebagai kawasan pilihan untuk mereka beroperasi kerana kawasan SM menjadi laluan utama bagi kapal-kapal perdagangan di rantau Asia Tenggara. Kumpulan-kumpulan lanun amat cenderung untuk beroperasi di kawasan laluan utama kapal-kapal dagang, bagi memudahkan mereka untuk mendapat keuntungan yang mudah dan besar, hanya dengan menumpukan kawasan laut yang terpencil dan tidak mendapat kawalan penuh daripada pasukan keselamatan. Oleh yang demikian, kedua-dua buah negara haruslah mengadakan kerjasama bagi memastikan kawasan SM menjadi kawasan selamat dan aman melalui gabungan pemantauan oleh pasukan keselamatan seperti Tentera Laut dan Pasukan Polis Marin”.

Liss (2017) menegaskan bahawa kawasan SM menjadi pilihan kumpulan penjenayah untuk menjalankan kegiatan pelanunan disebabkan oleh bilangan kapal dagang dan bot-bot perikanan yang tinggi dalam menjalankan aktiviti pelayaran serta penangkapan ikan secara berterusan. Faktor utama perairan SM menjadi pilihan kumpulan penjenayah untuk menjalankan operasi mereka adalah kerana kedudukan geografi yang berdekatan dengan sempadan maritim di antara negara Malaysia dan Indonesia. Faktor ini memberikan kelebihan strategik kepada kumpulan penjenayah untuk melarikan diri apabila dikejar oleh pasukan keselamatan. Selain itu kawasan perairan SM yang luas; meliputi kawasan pesisir pantai Singapura, Kepulauan Sumatera (Indonesia), pesisir pantai Semenanjung Malaysia (Johor ke Perlis) dan pesisir pantai Thailand (Satun) menyebabkan pasukan keselamatan sukar untuk mengawal perairan SM. Ini telah mewujudkan *blindspot* ataupun kawasan lompong yang digunakan sepenuhnya oleh kumpulan-kumpulan penjenayah untuk menjalankan aktiviti jenayah dengan mencerooboh masuk ke negara asing. Ancaman yang wujud di kawasan perairan SM terdiri daripada beberapa bentuk iaitu:

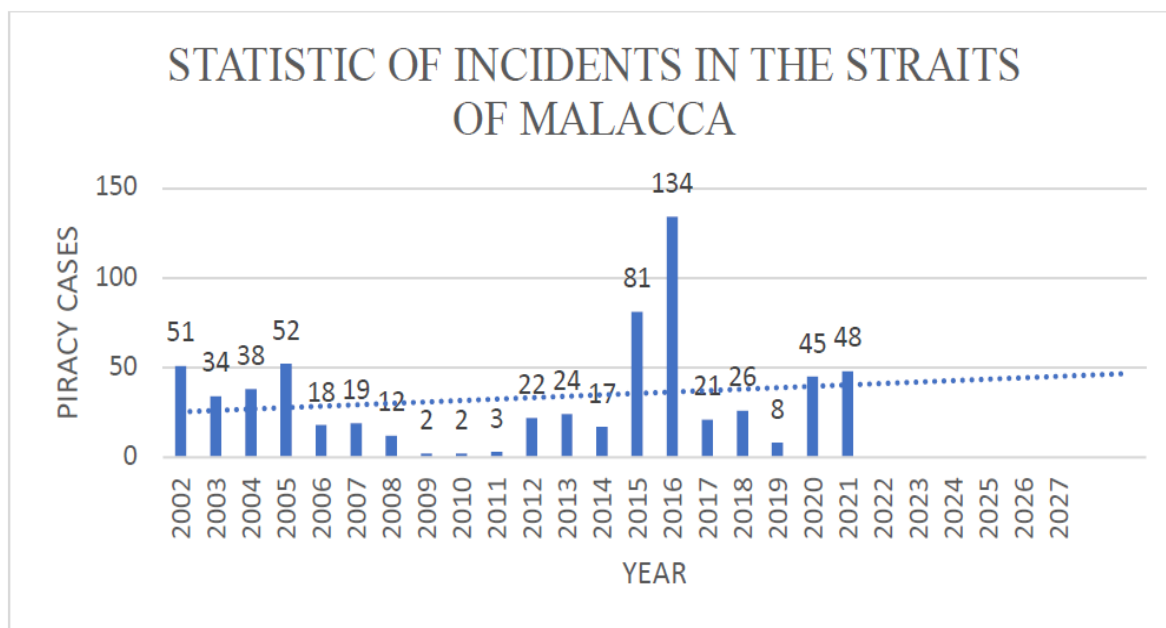
ANCAMAN PELANUNAN

Antara 1990 hingga 1992 memperlihatkan ancaman pelanunan semakin menjadi-jadi di kawasan

perairan SM. Menurut Konvensyen Undang-Undang Laut Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu 1982 mendefinisikan aktiviti pelanunan sebagai ‘*Suatu bentuk aktiviti yang dijalankan di atas laut ataupun aktiviti yang dijalankan luar daripada bidang kuasa sesebuah negara. Aktiviti tersebut dijalankan dengan menyasarkan kapal-kapal yang belayar di atas lautan perairan antarabangsa ataupun perairan sesebuah negara yang berdaulat*’. Liss (2017) menekankan bahawa serangan ke atas kapal-kapal dagang telah berlaku dengan pesat apabila kumpulan lanun melancarkan serangan berdasarkan taktik serang dan lari. Walaubagaimanapun, insiden Tsunami yang melanda Aceh pada 26 Disember 2004 telah mengurangkan sedikit sebanyak masalah pelanunan. Tsunami telah memusnahkan kapal-kapal dan bot kecil yang digunakan oleh kumpulan lanun bagi menjalankan kegiatan jenayah mereka di SM sehingga terhenti buat sementara waktu.

Ancaman pelanunan melibatkan operasi kumpulan-kumpulan lanun yang mensasarkan kapal-kapal dagang. Dalam sesetengah kes, kumpulan lanun turut memfokuskan kapal-kapal nelayan laut dalam sebagai sasaran bagi mendapatkan wang. Aktiviti pelanunan yang berlaku di kawasan SM terjadi kesan daripada desakan ekonomi yang melanda sesebuah negara. Aktiviti pelanunan dilihat sebagai penyelesaian kepada masalah kemiskinan yang melanda sesebuah negara. Ini kerana, aktiviti pelanunan mampu menjana pendapatan yang lumayan dalam masa yang singkat. Sebagai contoh, aktiviti pelanunan yang melibatkan penculikan kapten kapal dagang dan krew kapal mampu menjana jutaan dolar Amerika, sekiranya dijalankan dengan persediaan yang tinggi. Rompakan kapal-kapal juga mampu mendatangkan hasil yang lumayan apabila kapal yang ditahan oleh kumpulan lanun dapat dijual dengan harga yang tinggi di pasaran gelap.

Oleh kerana faktor mudahnya menjana sumber kewangan, menjadikan sesetengah penduduk mencari jalan mudah dengan menjadikan aktiviti pelanunan sebagai mata pencarian harian. Jelas sekali aktiviti pelanunan tidak memerlukan kelayakan pendidikan yang tinggi telah membuka peluang kepada individu miskin tidak berpelajaran untuk menceburkan diri ke dalam bidang tersebut sebagai kerjaya sepenuh masa. Kebanyakan daripada kumpulan lanun beroperasi dari kawasan pesisiran pantai dan kepulauan yang berhampiran dengan Kepulauan Sumatera seperti dijelaskan oleh Budi Suyatno:



RAJAH 2. Jadual Statistik Insiden Kegiatan Pelanun di Kawasan Perairan Selat Melaka 2002-2020

Sumber: Pertubuhan Organisasi Maritim Antarabangsa (2021)

“Masalah pelanun seringkali berlaku di dalam kawasan perairan SM. Masalah ini terjadi apabila kebanyakan penduduk yang mendiami kawasan pesisir pantai negara Indonesia merupakan penduduk yang miskin dan tidak mempunyai pekerjaan yang tetap. Faktor seperti masalah tekanan ekonomi telah menyebabkan segelintir daripada penduduk tersebut telah mengambil jalan pintas, dengan menjalankan aktiviti pelanun sebagai sumber utama mata pencarian”.

Persoalan tentang kewujudan aktiviti pelanun di kawasan perairan SM turut dijelaskan oleh Zualkafly Ahmad (2019):

“Pada ketika ini, masih lagi wujud aktiviti pelanun di kawasan SM. Tumpuan isu kerjasama maritim Malaysia-Indonesia turut mengambil berat tentang hal pematuhan Undang-undang Lalulintas Laut ataupun dikenali sebagai “*Rules of the Road*”. Masalah pelanun yang masih berleluasa di kawasan SM adalah disebabkan beberapa faktor. Faktor utama aktiviti pelanun masih lagi wujud di kawasan SM kerana telah menjadi “budaya” dan tabiat sekumpulan individu yang menjadikan aktiviti pelanun sebagai sumber utama rezeki dan mata pencarian kehidupan mereka”.

Kumpulan lanun menjalankan aktiviti pada waktu malam untuk berlindung sebelum menyerang kapal-kapal dagang ataupun bot-bot perikanan yang di sasarkan. Selepas merampas bahan berharga, kumpulan lanun akan melarikan diri ke kawasan kem operasi yang terletak di kepulauan ataupun pesisiran pantai menghadap SM. Masalah pelanun

ini perlu diatasi bagi menjamin keselamatan maritim dan keselamatan para pelayar dagang serta nelayan agar tidak membantutkan proses pembangunan ekonomi negara yang terletak di pesisiran SM. Jika tidak diselesaikan berkemungkinan Indonesia dan Malaysia akan kehilangan sumber ekonomi dalam bidang perdagangan dan perkapalan jika kapal-kapal dagang dari Amerika dan benua Eropah enggan untuk melalui kawasan SM.

ANCAMAN KEGANASAN DI KAWASAN PERAIRAN SM

Ancaman keganasan masih lagi tidak menjadi masalah besar kepada tahap keselamatan kawasan perairan SM pada ketika ini. Selepas peristiwa 11 September 2001, SM telah menjadi “*point of concentration*” terhadap keselamatan maritim sehingga Singapura telah dijadikan sasaran oleh kapal yang dimuatkan bahan letupan berkuasa tinggi. Sumber perisikan menjelaskan, ancaman kapal pengebom ini merupakan agenda sesetengah pihak bagi menimbulkan suasana ketegangan di kawasan SM. Bersempadankan tiga buah negara (Malaysia, Singapura dan Indonesia), aktiviti keganasan di SM hanya tertumpu dalam pergerakan menyebarkan fahaman dan merekrut ahli kumpulan sahaja dan

tiada ancaman keselamatan fizikal terhadap tiga negara ini berikutan kesemua ahli-ahli kumpulan ini akan dihantar ke Timur Tengah.

Valencia (2006) turut menyokong fakta dengan mengatakan bahawa kawasan perairan SM tidak menjadi tumpuan kepada pergerakan kumpulan keganasan atas faktor tidak berpengalaman luas dalam menjalankan aktiviti keganasan di kawasan perairan maritim kerana memerlukan alatan khas dan kepakaran yang tertentu serta serangan keganasan di kawasan perairan akan menimbulkan perhatian pihak antarabangsa hingga mengakibatkan pergerakan mereka akan diburu pihak anti-keganasan. Pada dasarnya, peningkatan tahap keselamatan ditumpukan kepada penyekatan pergerakan kumpulan tersebut dari menyebarkan fahaman dan merekrut ahli-ahli kumpulan sahaja. Walaubagaimanapun, sebelum Tsunami 2004, SM mempunyai ancaman keganasan yang didalangi Gerakan Aceh Merdeka (GAM) yang menjadikan aktiviti pelanunan sebagai sumber kewangan bagi menjalankan penentangan terhadap kerajaan Indonesia pada ketika itu.

KEGIATAN PENYELUDUPAN DAN KEMASUKAN PENDATANG ASING TANPA MELALUI PERAIRAN SM

Kegiatan penyeludupan merupakan aktiviti jenayah melibatkan kemasukan benda-benda haram dari segi undang-undang sesebuah negara disebabkan permintaan daripada pelanggan dan masyarakat negara tersebut. Antara produk yang menjadi tumpuan kumpulan penyeludup adalah dadah, rokok tanpa cukai, minuman keras, senjata api dan mercun. Penyeludupan rokok kretek dan kemasukan Pendatang Asing Tanpa Izin (PATI) yang melibatkan warganegara Indonesia ke negara Malaysia merupakan masalah yang sering kali berlaku. Turut berlaku penyeludupan dadah dari Malaysia dengan menggunakan SM sebagai laluan alternatif untuk menghantar bekalan dadah ke negara Indonesia.

Masalah penyeludupan yang sering berlaku di kawasan perairan SM melibatkan aktiviti penyeludupan dadah dan rokok kretek. Penggunaan bot-bot pancung yang berkuasa tinggi telah memberikan kelebihan strategik dari aspek kelajuan menyebabkan kapal peronda pasukan keselamatan seperti Tentera Laut Diraja Malaysia (TLDM), Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) dan Pasukan Polis Marin (PPM) sukar untuk mengejar dan menjalankan proses interdiksi

terhadap bot pancung kumpulan penyeludup.

Tambahan pula, kumpulan penyeludup telah menggunakan kegelapan malam sebagai kelebihan untuk menyembunyikan kehadiran mereka daripada pasukan peronda marin pasukan keselamatan. Manakala aktiviti kemasukan PATI adalah melibatkan warganegara Indonesia yang ingin mencari pekerjaan di Malaysia. Faktor tekanan ekonomi seperti kemiskinan telah mendorong pendatang asing tanpa izin mencero bohi negara Malaysia melalui jalan-jalan tikus yang terletak di kawasan SM.

KEUTAMAAN DAN CABARAN KERJASAMA MARITIM NEGARA MALAYSIA-INDONESIA DI KAWASAN SM

Keselamatan SM perlu sentiasa dikawal oleh pasukan keselamatan bagi memastikan keamanan dan kestabilan perairan dapat dikekalkan. Kerjasama maritim di antara Malaysia dan Indonesia telah berlangsung sejak lebih 20 tahun yang lalu melalui penubuhan kerjasama di antara dua negara yang dinamakan sebagai *General Border Committee Malaysia Indonesia* (GBC MALINDO). Kerjasama menyeluruh GBC MALINDO meliputi agensi-agensi keselamatan dan penguatkuasaan seperti Tentera Laut, Tentera Darat, Tentera Udara, Pasukan Polis Marin, Jabatan Kastam, dan Jabatan Imigresen. Kerjasama ini bertujuan memperkukuhkan keselamatan SM melibatkan dua bidang fungsi utama iaitu; penguatkuasaan dan rondaan kawalan keselamatan di kawasan SM dan kerjasama latihan di antara agensi keselamatan bagi kedua-dua buah negara. Manakala cabaran kerjasama maritim di antara Malaysia dan Indonesia adalah melibatkan isu persempadanan maritim di kawasan SM yang berlaku tanpa penyelesaian.

PENGUATKUASAAN DAN RONDAAN KAWALAN KESELAMATAN DI KAWASAN PERAIRAN SM

Pada Julai 2004 Malaysia dan Indonesia telah menubuhkan kerjasama maritim yang dinamakan sebagai MALSINDO ataupun dikenali sebagai Malaysia-Singapura-Indonesia, serta program "*Eyes in the Skies*". Sebagai contoh, *Eyes in the Skies* telah melibatkan operasi rondaan maritim – udara melalui kerjasama di antara Malaysia,

Indonesia, Thailand, dan Singapura. Dalam pada itu, pihak APMM telah terlibat di dalam menjalankan operasi rondaan maritim di bawah bidang kuasa yang telah ditetapkan oleh Pusat Penyelarasan dan Penguatkuasaan Maritim Malaysia berpangkalan di Lumut, Perak. Pada ketika ini, rondaan maritim di antara pihak APMM dan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKAMLA) masih lagi dijalankan seperti biasa.

Secara dasarnya, kerjasama maritim di antara Malaysia dan Indonesia telah bermula sejak tahun 1991 lagi. Kerjasama ini dipertingkatkan dari semasa ke semasa mengikut keperluan di kawasan sempadan perairan Malaysia dan Indonesia. *Eyes In the Sky* adalah salah satu kerjasama bagi mengawasi kawasan perairan SM yang dioperasikan oleh Malaysia-Indonesia-Singapura. *Patroli Udara* pula adalah kerjasama di antara Tentera Udara Diraja Malaysia (TUDM) dan Tentera Nasional Indonesia –Angkatan Udara (AURI) menggunakan pesawat pejuang untuk pengawasan bersama di Selat Melaka.

Komitmen kedua-dua Negara bagi mengawasi perairan sempadan adalah tinggi berikutan satu lagi kerjasama tiga hala Malaysia-Indonesia-Filipina *Tri-lateral Maritime Patrol* (TMP) pada 2018 di kawasan perairan Laut Sulu. Secara keseluruhannya, kerjasama di antara Malaysia dan Indonesia akan terus dilaksanakan dan ditambah baik bagi mengawasi kawasan perairan kedua-dua negara khususnya di SM. Dalam pada itu, Malaysia pula menegaskan bahawa, kerjasama serantau di antara negara-negara sahabat meliputi Singapura, Indonesia, Thailand, AS, India, Jepun, dan China hanya berfokuskan kepada pemantauan udara berorientasikan operasi gabungan ataupun “*Joint operations*”. Sebagai contoh, pesawat pemantauan udara dari negara Singapura dan Thailand telah memantau pesisiran kawasan SM dan melaporkan sebarang aktiviti yang berlaku kepada pihak berkuasa di dalam negara Malaysia.

POLA KERJASAMA ANTARA AGENSI KESELAMATAN SERTA CABARAN KERJASAMA MARITIM MALAYSIA- INDONESIA

Keselamatan perairan adalah difokuskan kepada keselamatan “Pelaut Dagang” ataupun dikenali sebagai “*Sea fearers*”. Tumpuan isu kerjasama ini ditumpukan bagi memastikan keselamatan pelaut dagang terlindung daripada aktiviti pencemaran seperti tumpahan minyak serta pembuangan sisa-

sisa pepejal dan berbahaya seperti sisa toksik serta sampah sarap. Pada masa yang sama, isu melindungi keselamatan pelaut dagang daripada ancaman aktiviti pelanun merupakan fokus utama kerjasama maritim di antara negara Malaysia dan Indonesia. Dalam pada itu, setiap dua tahun, terma perjanjian GBC MALINDO akan diperbaharui oleh kedua-dua buah negara.

Oleh demikian, kawasan perairan SM harus diperketatkan kawalan keselamatan maritim daripada sebarang bentuk ancaman yang berbahaya kerana menjadi laluan utama maritim yang digunakan oleh kapal-kapal dagang di seluruh dunia. Sekiranya kawasan SM dalam keadaan berbahaya, hal ini akan mendatangkan kesan yang besar terutama dari segi perhubungan perdagangan bagi negara-negara yang terletak di pesisir jalur perairan SM. Dalam usaha menjalankan pembentukan pola kerjasama agensi keselamatan maritim melibatkan negara Malaysia dan Indonesia, terdapat beberapa cabaran ataupun isu yang perlu diambil langkah penyelesaian oleh kedua-dua buah negara sebelum proses pembentukan kerjasama dijalankan iaitu:

ISU PERSEMPADANAN MARITIM DI KAWASAN SM

Isu utama yang dihadapi berkaitan persempadanan maritim Malaysia-Indonesia yang melibatkan kemasukan nelayan secara tidak sengaja ke dalam perairan negara jiran disebabkan oleh sistem persempadanan maritim yang tidak difahami oleh golongan nelayan. Kebanyakan nelayan telah salah faham terhadap persempadanan maritim negara dimana seringkali terjadi insiden para nelayan menyangka bahawa mereka masih menangkap ikan di dalam kawasan perairan negara mereka sedangkan sebenarnya telah mencero bohi perairan negara asing.

Sebagai contoh, terdapat insiden yang melibatkan kapal nelayan warganegara Malaysia ditahan dan ditunda ke kawasan perairan negara Indonesia untuk didakwa berdasarkan kepada undang-undang negara Indonesia. Insiden ini tidak hanya melibatkan kapal nelayan, tetapi di dalam sesetengah kes kapal-kapal peronda agensi penguatkuasaan dan keselamatan negara Indonesia seperti BAKAMLA dan Kastam Indonesia turut ditahan oleh pihak berkuasa negara Malaysia. Masalah kekeliruan persempadanan maritim yang berlaku di kawasan SM ini perlulah diselesaikan segera agar insiden-insiden lain dapat dihindarkan daripada berterusan.

Terdapat juga insiden nelayan Malaysia ditahan pihak berkuasa Indonesia, kapal ataupun bot perikanan mereka telah ditunda ke kawasan perairan negara Indonesia walaupun hakikatnya nelayan tadi masih lagi menangkap ikan di dalam perairan negara Malaysia. Masalah dan kekeliruan ini seringkali terjadi dan tidak dapat dibuktikan secara jelas dan nyata oleh kedua-dua negara.

Agensi penguatkuasaan di kedua-dua buah negara berdepan dengan faktor keupayaan terhad disebabkan bilangan aset udara dan laut berumur serta telah usang. Dilihat mempunyai keupayaan operasi yang terhad dan sistem persenjataan yang lapuk. Keluasan kawasan operasi maritim yang terlalu luas dan besar untuk ditangani merupakan satu cabaran dan masalah yang rumit. Keluasan kawasan fizikal perairan SM sangat besar walaupun jika dilihat saiznya begitu kecil di atas peta. Oleh yang demikian, proses mengaturgerakkan aset-aset maritim pasukan penguatkuasaan dan keselamatan seperti kapal-kapal ronda Tentera Laut dan kapal terbang peronda Tentera Udara mengambil jangka masa yang panjang sekitar 8-12 jam bergantung kepada kawasan lokasi rondaan di SM.

ISU BEBAN TUGAS KERJASAMA MARITIM DAN CAMPUR TANGAN NEGARA LUAR MELIBATKAN KEPENTINGAN TERHADAP KAWASAN SM

Disebabkan lokasi SM yang strategik dan mempunyai kepentingan sebagai perhubungan maritim benua Eropah dan Timur Jauh, wujud campur tangan melibatkan pengaruh luar dalam proses penubuhan kerjasama maritim untuk menjamin keselamatan perairan SM. Sebagai contoh, campur tangan Jepun dengan menyumbangkan aset-aset laut seperti sebuah kapal peronda serta peralatan navigasi kepada APMM serta menjalankan beberapa siri latihan pencegahan aktiviti pelanunan bersama TLDM di kawasan Selat Melaka.

Manakala, AS telah mewujudkan SWASLA ataupun dikenali sebagai Sistem Pertahanan Pesisiran Pantai dengan menempatkan sistem radar pemantauan maritim pesisir pantai yang terletak di kawasan Lumut, Perak, Port Dickson, Negeri Sembilan dan pesisir pantai Melaka. Sistem ini akan membenarkan pemantauan terhadap kapal-kapal yang melalui SM secara efektif. Sekiranya sesuatu insiden berlaku, SWASLA mampu memberikan maklumat terkini bagi tindakan susulan dijalankan oleh agensi penguatkuasaan negara kita. Pada masa yang sama Malaysia dan Indonesia mengamalkan

konsep ZOPFAN ataupun Zon Bebas Aman dan Berkecuali yang menjadi kesinambungan kepada pembentukan kerjasama maritim di antara Malaysia dan Indonesia sejak 48 tahun lalu. Sementara itu Jepun, AS dan China turut merasakan bahawa mereka juga bertanggungjawab dalam memastikan keselamatan kawasan SM terjamin selamat.

Pembentukan kerjasama keselamatan maritim antara Malaysia dan Indonesia sememangnya dipengaruhi oleh pihak luar atas faktor kepentingan SM sebagai laluan perdagangan utama negara-negara di Eropah dan Asia. Sekiranya perairan SM tidak dilindungi daripada ancaman keselamatan, Malaysia dan Indonesia berkemungkinan dikenakan tekanan politik oleh negara-negara lain yang berkepentingan terutamanya negara AS yang pernah mengusulkan cadangan untuk menghantar kapal perang bagi menjalankan aktiviti rondaan dan penguatkuasaan maritim di sekitar kawasan perairan SM.

Walau bagaimanapun, usul yang dikemukakan AS ditolak oleh Indonesia dan Malaysia. Hanya Singapura sahaja yang bersetuju untuk menerima cadangan tersebut. Dalam pada itu, India turut mengambil berat terhadap keselamatan SM kerana kedudukan Pulau Andaman dan Pulau Nicobar yang berada di jalur kawasan SM merupakan sebahagian daripada wilayah kedaulatan negara India.

Kerjasama Malaysia-Indonesia tidak seharusnya terhad kepada ketenteraan sahaja tetapi turut mencakupi kerjasama awam seperti penglibatan ahli-ahli akademik dalam membincangkan permasalahan maritim yang berlaku di SM dengan menjalankan seminar dan persidangan akademik bagi mencari penyelesaian masalah keselamatan yang berlaku di SM pada masa hadapan. Sebagai contoh, APMM turut mengambil peranan yang besar di dalam menjayakan proses pengamanan di kawasan perairan SM sebagaimana yang diperkatakan oleh Komander Maritim Mohamad Shukri Khotob (2019):

“APMM turut terlibat di dalam proses pengawasan kedaulatan negara yang melibatkan pemantauan kawasan persempadanan maritim negara Malaysia, khususnya di kawasan perairan SM. Seringkali insiden yang melibatkan kapal-kapal nelayan dari negara Indonesia mencero bohi kawasan maritim negara kita, dan ia merupakan satu masalah yang mengganggu gugat kedaulatan negara Malaysia. APMM telah terlibat secara serius bagi meningkatkan usaha untuk memastikan insiden pencerobohan kapal-kapal nelayan dari negara asing masuk ke dalam kawasan perairan negara Malaysia tidak berulang lagi. Oleh yang demikian, APMM telah melaksanakan rondaan berkala di kawasan maritim yang dikenali sebagai “Grey

Area". Kapal-kapal peronda APMN akan menjalankan rondaan bersama BAKAMLA, untuk memastikan tiada sebarang aktiviti penangkapan ikan ataupun kapal berada di dalam kawasan "Grey Area" yang telah ditetapkan".

POTENSI KERJASAMA BAHARU MARITIM MALAYSIA-INDONESIA DI SELAT MELAKA

Pada dasarnya, kerjasama yang telah terjalin antara TLDM serta badan beruniform Malaysia dan Indonesia sangat bagus serta mempunyai hubungan yang positif. Kerjasama penguatkuasaan maritim yang erat di antara Malaysia dan Indonesia telah dijalankan secara berkala sejak penubuhan GBC MALINDO. Namun demikian terdapat beberapa insiden pelancongan yang memperlihatkan agensi keselamatan Indonesia cuba untuk meniadakan penglibatan disebabkan kegiatan kumpulan lanun yang berasal ataupun didalangi oleh warganegara Indonesia.

Bagaimanapun kerjasama baharu perlu diwujudkan bagi meningkatkan penguatkuasaan keselamatan maritim di kawasan SM. Sebagai contoh, Ketua Pengarah APMN sering melakukan lawatan rasmi ke Indonesia sebagai usaha mengukuhkan hubungan APMN dan BAKAMLA. Lawatan ini mempunyai kepentingan untuk mempertingkatkan kerjasama maritim di antara kedua-dua buah negara. Walaubagaimanapun, APMN masih lagi tidak menjalankan sebarang bentuk kerjasama maritim dari segi latihan dengan sebarang agensi penguatkuasaan maritim di Malaysia mahupun Indonesia. Sebaliknya, APMN masih lagi mengekalkan kerjasama erat dengan TLDM dari semasa ke semasa bagi menyelesaikan masalah yang berlaku di kawasan perairan SM.

Pada masa yang sama, bilangan populasi rakyat Indonesia yang tinggi memberikan cabaran besar hingga menyukarkan kawalan oleh pasukan keselamatan untuk mencegah aktiviti jenayah yang dijalankan oleh rakyat Indonesia di kawasan perairan SM. Jika dibandingkan beban tugas agensi penguatkuasaan dan keselamatan maritim antara Indonesia dan Malaysia, beban tugas kawalan Malaysia lebih rendah atas faktor bilangan populasi penduduk negara Malaysia yang rendah berbanding populasi rakyat Indonesia yang tinggi.

Dalam pada itu, APMN dan BAKAMLA sentiasa bekerjasama dengan erat di dalam menjalankan tugas rondaan maritim di kawasan SM serta sentiasa bersedia bagi menghadapi sebarang ancaman

jenayah ataupun ancaman keselamatan di perairan SM. Sebagai contoh, pihak APMN dan BAKAMLA sering memikirkan situasi luar jangka seperti kemalangan pelanggaran kapal dagang hingga menyebabkan berlakunya insiden tumpahan minyak secara besar-besaran mengakibatkan kemusnahan ekosistem di kawasan perairan SM. Oleh yang demikian, APMN dan BAKAMLA sentiasa menjalankan operasi pemantauan dan rondaan maritim secara bersama bagi memastikan insiden sedemikian dapat dielakkan daripada berlaku di masa hadapan.

PENAMBAHAN AGENSI YANG BEKERJASAMA, TIDAK HANYA NAVY TO NAVY

Ketika sesebuah operasi pemantauan maritim dilaksanakan, agensi-agensi penguatkuasaan tersebut telah menggunakan "*Jaringan Hot-Line*" di antara agensi-agensi maritim yang lain, bagi menyelesaikan sesebuah masalah yang berlaku. Disamping itu, agensi-agensi penguatkuasaan dan keselamatan maritim seperti TLDM, PGM, JKDM, APMN, Jabatan Laut, dan Jabatan Perikanan sentiasa melaksanakan latihan serta eksesais secara berkala. Latihan berkala turut melibatkan ketiga-tiga cabang perkhidmatan Laut, Darat, dan Udara seperti Eksesais *Cooperation Afloat Readiness and Training (CARAT)* yang dijalankan bersama Tentera Laut AS.

Kerjasama di kawasan maritim bukan sahaja penglibatan antara Angkatan Laut Republik Indonesia (ALRI) dan TLDM malah agensi penguatkuasaan lain seperti JKDM dan Jabatan Kastam Indonesia, PGM dan Pasukan Polisi Laut Indonesia serta TUDM dan AURI turut terlibat bagi meningkatkan keselamatan Selat Melaka. Walaupun kerjasama yang dijalankan berterusan tetapi tidak terlaksana secara komprehensif (dijalankan secara sendiri mengikut bidang kuasa yang telah ditetapkan kerajaan). Budi Suyatno (2019) menyatakan beliau pernah menghadiri mesyuarat dua hala keselamatan maritim yang dijalankan di antara TLDM dan ALRI. Tetapi tiada penglibatan agensi-agensi penguatkuasaan dan keselamatan yang lain. Adalah lebih baik dilibatkan semua agensi kerana hal itu akan meningkatkan lagi kecekapan agensi penguatkuasaan dan keselamatan maritim di kedua-dua buah negara di masa hadapan.

TUDM khususnya telah mengkoordinasikan *Eyes In The Sky* yang melibatkan kerjasama tiga Negara (Malaysia-Indonesia-Singapura) dalam

mengawasi perairan SM. Untuk pengawasan menggunakan pesawat pejuang pula, *Patroli Udara* melalui kerjasama TUDM dan AURI dioperasikan melalui pengawasan bersama pesawat pejuang kedua-dua negara. Penglibatan dalam Eksesais ELANG MALINDO (TUDM-AURI) yang dijalankan pada setiap tahun telah meningkatkan lagi kerjasama dan pesefahaman anggota tentera kedua-dua negara. Penubuhan *Eyes in The Sky* telah dilancarkan oleh bekas Timbalan Perdana Menteri Malaysia Datuk Seri Mohd Najib Tun Abdul Razak pada 13 September 2005 sebagai langkah bagi memperkukuhkan keselamatan perairan SM dari ancaman pelanunan dan keganasan.

Pembentukan asal kerjasama Malaysia-Indonesia adalah bagi membentaras pengganas komunis. Kerjasama ini adalah sangat penting bagi kedua-dua negara dan kemudiannya ditingkatkan lagi selepas tiada lagi ancaman pengganas komunis melalui kerjasama agensi-agensi bukan sahaja dari Angkatan Tentera Malaysia (ATM) dan Polis Diraja Malaysia (PDRM), tetapi juga agensi-agensi kerajaan yang lain seperti Jabatan Hutan dan Jabatan Imigresen.

KESIMPULAN

Kepentingan SM bukan sahaja berfungsi sebagai jalan perdagangan utama yang menghubungkan benua Eropah dan Asia tetapi juga berfungsi sebagai sumber aktiviti ekonomi bagi negara-negara yang terletak di pesisir pantai SM. Oleh yang demikian, pihak-pihak yang berkepentingan haruslah sentiasa berusaha mengawal dan meningkatkan tahap keselamatan di perairan SM. Kedudukan SM yang strategik menarik tumpuan ramai pihak sama ada berkepentingan ataupun golongan penjenayah yang menjalankan aktiviti jenayah rentas sempadan. Ancaman keselamatan yang melibatkan aktiviti jenayah seperti aktiviti pelanunan, pencerobohan kawasan sempadan perairan negara, penyeludupan dan ancaman keganasan perlulah dibendung sebaik mungkin oleh pasukan keselamatan bagi memastikan SM sebagai sebuah laluan perdagangan yang selamat untuk dilalui oleh syarikat perdagangan serantau serta memastikan aktiviti penjana ekonomi seperti aktiviti penangkapan ikan dapat dijalankan dengan selamat.

Walau bagaimanapun, bagi mencapai tujuan di atas, usaha pengawalan, pemantauan dan penguatkuasaan bagi meningkatkan tahap

keselamatan perairan SM tidak boleh dijalankan secara bersendirian. Kerjasama yang erat dari segi penguatkuasaan maritim oleh kerajaan di setiap negara yang terletak di dalam jalur kawasan SM penting bagi memastikan keselamatan SM sentiasa berada di tahap yang terbaik. Kerjasama di antara negara-negara serantau melibatkan negara Malaysia, Indonesia, Thailand dan Singapura disifatkan berjalan dengan lancar. Sebagai contoh, rondaan keselamatan maritim yang melibatkan kerjasama antara negara Malaysia-Indonesia telah berlangsung sejak 77 tahun yang lalu. Kerjasama maritim yang terhasil daripada pelbagai perjanjian persefahaman keselamatan maritim melibatkan pasukan keselamatan negara seperti TLDM, APM, TUDM, AURI, BAKAMLA serta agensi-agensi yang lain telah berjalan dengan erat dan profesional.

Walaupun hubungan diplomatik antara negara Malaysia dan Indonesia dilihat memberangsangkan, akan tetapi masalah-masalah yang melibatkan isu keselamatan maritim di antara kedua-dua buah negara mempunyai pasang surutnya. Isu-isu seperti masalah persempadanan maritim di kawasan SM masih lagi tidak jelas hingga mengakibatkan nelayan-nelayan di kawasan sempadan perairan negara Malaysia-Indonesia ditahan atas kesalahan mencerooboh perairan negara. Masalah ini sering terjadi hampir setiap bulan dan seringkali menyebabkan berlakunya perselisihan faham antara pihak berkuasa Indonesia dan Malaysia. Sekiranya kedua-dua buah kerajaan mahu memastikan hubungan diplomatik dan kerjasama maritim dapat dijalankan dengan lancar mereka haruslah memikirkan langkah yang terbaik untuk menyelesaikan masalah teknikal melibatkan isu persempadanan maritim bagi kedua-dua buah negara terlebih dahulu, sebelum menjalankan aktiviti yang lain.

Pada masa yang sama, rundingan berkaitan keselamatan maritim antara Malaysia-Indonesia perlu dijalankan secara professional dengan mengetepikan ego masing-masing dan berbincang secara matang bagi menyelesaikan masalah kedaulatan kedua-dua buah negara. Ini kerana, walaupun Jawatankuasa Keselamatan Sempadan GBC MALINDO telah wujud sejak 1972 namun masih lagi tidak mampu mewujudkan jalan penyelesaian berkaitan isu persempadanan maritim negara Malaysia-Indonesia, khususnya di kawasan SM. Pada masa yang sama dalam usaha meningkatkan tahap keselamatan di kawasan perairan SM, agensi penguatkuasaan maritim dan

pasukan keselamatan haruslah melaksanakan aktiviti rondaan keselamatan maritim serta latihan kesiapsiagaan tahunan secara berkala.

Di samping dapat mengeratkan hubungan diplomatik, kerjasama maritim dilihat sebagai salah satu cara untuk meningkatkan tahap penglibatan negara di dalam mengawal perairan SM yang begitu luas dan besar. Adalah tidak wajar, sekiranya keselamatan SM hanya diletakkan tanggungjawabnya kepada sebuah negara sahaja (seperti Malaysia) memandangkan keupayaan serta kemampuan agensi keselamatan seperti Tentera Laut, Jabatan Kastam, Jabatan Imigresen, PPM dan agensi lain terhad dari aspek kelengkapan operasi dan peruntukan kewangan untuk menjalankan sesebuah operasi pencegahan keselamatan.

Kerajaan negara Malaysia dan Indonesia boleh menjalankan aktiviti yang berteraskan pembangunan ekonomi negara dan rakyat sebagai usaha bagi memastikan rakyat dalam negara mereka mendapat kestabilan ekonomi dan peluang pekerjaan yang cerah. Ini kerana, kebanyakan jenayah rentas sempadan di kawasan SM seperti aktiviti perompakan, pelanunan, penyeludupan barang-barang haram dan perdagangan manusia berlaku akibat masalah tekanan ekonomi serta kehidupan yang miskin. Oleh yang demikian, kerajaan di kedua-dua buah negara haruslah menyelesaikan isu masalah ekonomi dan kemiskinan rakyat tempatan terlebih dahulu bagi membendung aktiviti jenayah rentas sempadan di kawasan SM dapat dikekang secara menyeluruh.

Perbincangan ilmiah berkaitan keselamatan perairan SM juga harus dilaksanakan secara kerap. Ahli-ahli akademik seperti pensyarah, pakar-pakar di dalam bidang keselamatan maritim seharusnya menjalankan pelbagai bentuk diskusi melibatkan aktiviti yang mampu memberikan pemahaman kepada masyarakat akan kepentingan SM dari segi ekonomi, politik dan keselamatan negara. Perbincangan ilmiah dapat dilaksanakan melalui penganjuran seminar, bengkel dan persidangan akademik. Penganjuran tersebut boleh dilaksanakan dengan melibatkan penyertaan universiti-universiti awam, pihak berkuasa dan badan berkanun. Penglibatan mereka sedikit sebanyak dapat menghasilkan impak dari segi penyelesaian masalah maritim dalam jangka masa panjang. Pada masa yang sama hal ini mampu menghasilkan cadangan ke arah penambahbaikan tahap keselamatan maritim yang dapat aplikasikan pihak kerajaan pada masa hadapan.

Kesimpulannya, kerjasama serantau di dalam memastikan keselamatan perairan SM tidak hanya terletak pada sesebuah kerajaan ataupun satu pihak. Rakyat negara yang terletak dalam jalur perairan SM juga haruslah memberikan kerjasama kepada kerajaan bagi mencari jalan untuk menyelesaikan segala isu berkaitan kepentingan serta keselamatan kawasan perairan SM. Tanpa kewujudan keselamatan SM, negara-negara seperti Malaysia, Indonesia, Singapura dan Thailand berkemungkinan besar tidak mampu menjana hasil ekonomi yang baik kesan daripada aktiviti perdagangan yang terjana dan diperolehi daripada SM sebagai jalan perdagangan utama di rantau Asia.

PENGHARGAAN

Kajian ini telah dibiayai oleh pihak Pusat Penyelidikan dan Inovasi, Universiti Pertahanan Nasional Malaysia (UPNM) di bawah Skim Geran Penyelidikan Jangka Pendek UPNM/2018/GPJP/SSK/3. Sekalung penghargaan diucapkan kepada pihak Ibu pejabat Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) di atas kebenaran yang diberikan kepada penyelidik bagi mendapatkan data kajian.

RUJUKAN

- Abdul Razak Baginda & Nordin Yusof. 1994. *Honour and Sacrifice: The Malaysian Armed Forces*. Kuala Lumpur: The Ministry of Defence.
- Abbot, J., & Renwick, N. 1999. Pirates? Maritime piracy and societal security in Southeast Asia. *Global Change, Peace & Security* 11(1): 7-24.
- B.A. Hamzah, V.L. Forbes, Jalila A. Jalil & M. N. Basiron. 2014. The maritime boundaries of Malaysia and Indonesia in the Malacca strait: An appraisal. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 6(4): 220. DOI: 10.1080/18366503.2014.956856.
- Black, Lindsay. 2017. Japan's response to piracy in Southeast Asia: Ten years on, dalam Liss, C. & Biggs, T. *Piracy in Southeast Asia: Trends, Hot Spots and Responses*. London: Routledge.
- Bradford, J. 2017. U.S. counter-piracy efforts in Southeast Asia 2004-2015, dalam Liss, C. & Biggs, T. *Piracy in Southeast Asia: Trends, Hot Spots and Responses*. London: Routledge.
- Catherine, Z.R. 2005. "Malacca Straits: A High-Risk Zone?" *Maritime Studies*, 2005: 143, hlm. 18, DOI: 10.1080/07266472.2005.10878785.
- Chalk, Peter. 1998. Contemporary maritime piracy in Southeast Asia, *Studies in Conflict and Terrorism*, 21:1, hlm. .89, DOI 10.1080/10576109808436055.

- Davenport, Tara. 2017. Legal measures to combat piracy and armed robbery in Southeast Asia: Problems and Prospect, dalam Liss, C. & Biggs, T. *Piracy in Southeast Asia: Trends, Hot Spots and Responses*. London: Routledge.
- Eadie, E. N. 2004. Relevance of international criminal law to piracy in Asian waters. *Maritime Studies* 2004(136): 21-33.
- Fort, B. "Transnational Threats and the Maritime Domain" dalam Ong, G. G. 2006. *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore: Institute of Southeast Asia Studies.
- Frecon, E. "Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from fieldwork in the Riau Islands", dalam Ong, G. G. 2006. *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapura: Institute of Southeast Asia Studies.
- Hastings, J. V. 2020. The return of sophisticated maritime piracy to Southeast Asia. *Pacific Affairs* 93(1): 5-30.
- Jayant Abhyankar. "Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook" dalam Graham G. O. 2006. *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore: Institute of Southeast Asia Studies.
- Lapian, A. 2010. Violence and Armed Robbery in Indonesia Seas dalam Kleinen, J. & Osseweijer, M. (Eds). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asia Studies.
- Lee, T. & McGahan, K. 2015. Norm Subsidiarity and institutional cooperation: explaining the straits of Malacca anti-piracy regime. *The Pacific Review* 28(4): 534. doi: 10.1080/09512748.2015.1012537.
- Liss, C. 2011. *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Liss, C. 2016. *Piracy and maritime violence in the waters between Sabah and the southern Philippines*. In *Piracy in Southeast Asia* (pp. 165-181). Routledge.
- Liss, C. 2017. *Piracy in Southeast Asia Asia: Trends, hot spots and responses*. London: Routledge.
- Mak, J.N. "Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits" dalam Ong, G. G. 2006. *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore: Institute of Southeast Asia Studies.
- Mak, J. N. 2017. *Securitizing piracy in Southeast Asia: Malaysia, the international maritime bureau and Singapore*. In *Non-Traditional Security in Asia* (pp. 78-104). Routledge.
- Massey, A. S. 2008. Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca. *Tesis Akademik* diterbitkan oleh Naval Postgraduate School, Monterey, California.
- Mohd Zaini Hashim. 1997. *GBC Malindo Malaysia-Indonesia: Ulangtahun ke-25 Jawatankuasa Keselamatan Sempadan*. Kuala Lumpur: Bahagian Keselamatan Negara, Jabatan Perdana Menteri.
- Mohamad Nur, M.S. 2018. Indonesia-Malaysia Relations from the perspective of maritime history of the Straits of Malacca. *JATI-Jurnal Kajian Asia Tenggara* 23(1).
- Pitney, J. & Levin, J. C. 2014. *Private Anti-Piracy Navies: How Warships are Changing Maritime Security*. United Kingdom: Lexington Books.
- Rajendran, M. 1986. *Hubungan Luar ASEAN: Peralihan Menuju Tindakan Bersama*. Kuala Lumpur: Arenabuku Sdn. Bhd.
- Simon, S. W. 2010. Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Collaboration, dalam *Maritime Security in Southeast Asia: US, Japan, Regional and Industry Strategies*, National Bureau of Research Special Report 24.
- Siti Zubaidah Sani & Mohd Azizuddin Sani. 2015. The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-à-vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests. *Jurnal Pengurusan Politik dan Polisi Malaysia*.
- Suprianto, Ristian, A. 2017. Naval counter-piracy in Indonesia. Dlm. *Piracy in Southeast Asia: Trends, Hot Spots and Responses*, disunting oleh Liss, C. & Biggs, T. London: Routledge.
- Temubual bersama Laksamana Pertama Haji Zualkafly bin Ahmad (Bersara), Mantan Timbalan Panglima Latihan Tentera Laut Diraja Malaysia pada 16 Februari 2019 bertempat di Mercato, Bandar Enstek, Nilai, Negeri Sembilan.
- Temubual bersama Kapten (Laut) Budi Suyatno, Kepala Staf Ahli Armada Barat Angkatan Laut Republik Indonesia pada 1 Mac 2019 bertempat di Perpustakaan Tun Sri Lanang, Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Temubual bersama Mejar Muazam Shah bin Mohd Yusuf TUDM, *Flying Instructor* Juruterbang Pesawat Pejuang pada 12 Mac 2019, bertempat di Pengkalan Udara TUDM Subang.
- Temubual bersama Komander Maritim Mohamad Shukri bin Khotob, Pegawai Khas kepada Ketua Pengarah Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, pada 15 Mac 2019 bertempat di Bilik Mesyuarat Tingkat 10, Ibu Pejabat Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, Putrajaya.
- Valencia, Mark, J. 2006. The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia in Webb, G. (Eds). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore: Institute of Southeast Asia Studies.
- Webb, G., ed. 2006. *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore: Institute of Southeast Asia Studies.
- Yun, Y. T. 2007. Target Malacca Straits: Maritime terrorism in Southeast Asia. *Studies in Conflict and Terrorism* 30(6): 545. DOI: 10.1080/10576100701329568.

Amer Fawwaz Mohamad Yasid (Corresponding Author)
Fakulti Sains Pentadbiran dan Pengajian Polisi (FSPPP)
Universiti Teknologi Mara Negeri Sembilan (Kampus
Seremban 3)
E-mel: amerfawwazmy@yahoo.com

Noraini binti Zulkafli@ Zulkifli
Jabatan Hubungan Antarabangsa, Keselamatan dan
Undang-Undang
Fakulti Pengajian dan Pengurusan Pertahanan
Universiti Pertahanan Nasional Malaysia
E-mel: noraini@upnm.edu.my