

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



MENINGKATKAN KEAMANAN INDUSTRI MARITIM NIGERIA

Oleh :

Mohammed Basheer Salisu

KAPTEN (ANGKATAN LAUT NIGERIA) NO: 055

**KERTAS KARYA PERORANGAN (TASKAP)
PROGRAM PENDIDIKAN REGULER ANKATAN (PPRA) LX1
LEMHANNAS RI
TAHUN 2020**

KATA PENGANTAR

Saya ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya dan Alhamdulillah yang telah memberikan rahmat, kekuatan dan kesehatan kepada saya untuk dapat menyatukan pikiran dan mengantarkan saya sampai pada penyelesaian makalah Taskap yang bertajuk "Meningkatkan Keamanan Industri Maritim Nigeria" ini.

Makalah ini merupakan bagian dari persyaratan akademik bagi peserta Program Pendidikan Reguler (PPRA) LXI 2020 di Lemhannas RI. Saya juga ingin mengapresiasi dan berterima kasih kepada pembimbing saya Mayjen TNI (Purn.) Endang Hirudin S.T, M.M. atas dorongan, perhatian dan kesabarannya serta masukannya selama periode penyusunan Taskap ini. Saya juga berterima kasih kepada rekan-rekan peserta PPRA LXI, atas saran dan dukungannya selama ini. Makalah ini tidak dapat diselesaikan tanpa menghargai istri saya, Hadiza; atas dukungan moral dan psikologisnya selama belajar di Indonesia.

Saya sangat menyadari bahwa makalah ini tidak sempurna, karena upaya penelitian terkendala karena keterbatasan kerangka waktu, dan masih ada informasi lain yang relevan yang dapat dimasukkan untuk perbaikan makalah. Selain itu, kami sangat mengharapkan koreksi dan saran yang membangun dari semua pihak guna meningkatkan kualitas makalah ini.

Akhir kata, semoga makalah ini dapat menjadi sumbangan pemikiran saya yang bermanfaat bagi Lemhannas RI, termasuk siapa saja yang mungkin merasa bahwa isinya dapat berguna kapan saja.



Jakarta, 08 Oktober 2020

Penulis

Mohammed Basheer Salisu

Captain (Nigerian Navy)

PERNYATAAN KEASLIAN

1. Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mohammed Basheer Salisu

Pangkat : Captain (Nigerian Navy)

Jabatan : Principal Staff Officer (Navy) - Chief of Defence Staff Nigeria

Instansi : Angkatan Laut Nigeria

Alamat : Markas Besar Angkatan Laut Nigeria

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA)/~~Program Pendidikan Singkat Angkatan (PPSA)~~ ke LXI tahun 2020 menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

- a. Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
 - b. Apabila ternyata sebagian atau seluruhnya tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus pendidikan.
2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.

Jakarta, 08 Oktober 2020



Penulis

Mohammed Basheer Salisu

Captain (Nigerian Navy) No:055

PERSETUJUAN TUTOR

Yang bertanda tangan di bawah ini Tutor Taskap dari:

Nama : Mayjen TNI (Purn) Endang Hairudin, S.T., M.M.

Peserta : Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA)

Judul Taskap: Meningkatkan Keamanan Industri Maritim Nigeria

Taskap tersebut di atas telah ditulis “sesuai/tidak sesuai” dengan Juknis Taskap Peraturan Gubernur Lemhannas RI Nomor --- Tahun 2020, karena itu “layak/tidak layak” dan “disetujui/tidak disetujui” untuk diuji.

Jakarta, 08 Oktober 2020

Tutor Taskap

Mayjen (Purn) TNI Endang Hairudin, S.T, M.M.



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	II
PERNYATAAN KEASLIAN	III
PERSETUJUAN TUTOR	IV
DAFTAR ISI	V
DAFTAR GAMBAR	VII
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1. Latar Belakang	1
2. Rumusan Masalah.....	3
3. Maksud Dan Tujuan	3
4. Ruang Lingkup Dan Sistematika	3
5. Metode Dan Pendekatan.....	4
6. Pengertian-Pengertian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
7. Umum.....	8
8. Peraturan dan Perundang-Undang	8
9. Kerangka Teoritis	11
10. Data dan Fakta.....	14
11. Lingkungan Strategis.....	17
BAB III PEMBAHASAN.....	32
12. Umum.....	32
13. Perumusan formulasi Hukum dan Kebijakn Maritim yang efektif sesuai dengan Perjanjian Maritim Internasional	32
14. Sinergi antar Pemangku Kepentingan Maritim dan Angkatan Laut Nigeria42	
15. Meningkatkan Kolaborasi Industri Maritim dan Penegakan Hukum dengan Negara Tetangga.....	52
BAB IV PENUTUP	61
16. Kesimpulan.....	61
17. Rekomendasi	63

ALUR PIKIR.....65
DAFTAR PUSTAKA.....66
DAFTAR RIWAYAT HIDUP71



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Garis ICC dan CMC di Teluk Guinea dengan ECOWAS, ECCAS dan Zona Maritim terkait.....10

Gambar 2. Pengaruh Globalisasi pada Kargo Terpadu18

Gambar 3. Kemiskinan dan Kerentanan Nigeria30



MENINGKATKAN KEAMANAN INDUSTRI MARITIM NIGERIA

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang.

Kawasan Maritim Nigeria dianggap sebagai salah satu ruang maritim yang berkembang secara global karena relatif luasnya kilometer jalur darat dan pesisir yang dapat dilayari. Industri maritim Nigeria adalah industri multi-miliar yang memiliki kapasitas untuk menghasilkan lebih dari 840 juta dolar, 10.000 pekerjaan langsung baru, 800.000 pekerjaan baru dengan peningkatan volume pengiriman 1,3 juta produk non-minyak.¹ Saat ini, otoritas maritim Nigeria sedang bekerja keras untuk menciptakan infrastruktur yang memungkinkan, dengan tujuan untuk mendorong investasi sektor swasta dan menghasilkan lebih banyak investasi asing langsung sebagai cara untuk meningkatkan kontribusi maritim terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) negara tersebut.² Sayangnya, laporan terbaru mengungkapkan bahwa industri maritim Nigeria belum beroperasi secara efisien dan efektif karena negara tersebut mengalami kerugian hingga 7 miliar dolar setiap tahun karena tantangan keamanan yang dihadapi sektor tersebut. Dengan demikian, Industri Maritim Nigeria belum mencapai ketahanan ekonomi yang kuat karena ketahanan keamanannya yang lemah.

Keamanan maritim berkaitan dengan perlindungan darat dan wilayah laut negara, dan termasuk aktivitas terkait keamanan ilegal lainnya, seperti penyelundupan senjata, narkoba, perampokan bersenjata, pembajakan, dan perdagangan manusia; penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (IUU), dan pencemaran di laut. Wilayah maritim Nigeria telah menjadi setan dengan kasus pembajakan, penculikan pelaut, penyelundupan bahan bakar dan kasus migrasi ilegal, antara lain. Menurut sebuah laporan, lebih dari 300 insiden penculikan di laut, 200 pembajakan kapal, dan 150 perampokan laut, antara lain terjadi di perairan Nigeria.³ Tantangan keamanan ini mencapai level itu penculik sekarang menculik

¹ Akinseye Olatokunbo Aluko adalah Wakil Ketua Program Manajemen Minyak dan Gas di University of East London.

² <https://www.maritime-executive.com/editorials/looking-towards-expansion-of-nigeria-s-maritime-industry>

³ <https://riskintelligence.eu/articles/long-term-perspective-west-africa-and-gulf-guinea-piracy>

lebih banyak anggota awak dari kapal dagang dan menuntut negosiasi tebusan yang lebih lama hingga 6-8 minggu. Selain itu, keamanan pelabuhan tetap tidak konsisten sementara kasus-kasus meningkat secara ilegal di dermaga dan di jangkar yang menyebabkan banyak insiden.⁴

Ada tanggapan untuk ini di tingkat regional dan nasional. Di tingkat Teluk Guinea, negara-negara seperti Republik Benin dan Ghana melakukan tindakan dalam bentuk peningkatan kekuatan polisi, menyediakan sistem deteksi dan pemantauan, membangun kemampuan Maritime Domain Awareness (MDA) dan memperoleh platform yang penting untuk menaklukkan pembajakan dan mengurangi ketidakamanan maritim.⁵ Pemerintah Nigeria dan Republik Benin pada Oktober 2011, membentuk patroli maritim bersama di perairan mereka sejalan dengan Prakarsa Jaringan Fungsi Penjaga Pantai di Afrika Barat (MOWCA) dari Organisasi Maritim. Sedangkan di tingkat regional, langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan maritim telah dilakukan dalam bentuk latihan bersama di antara Angkatan Laut Negara-negara Teluk Guinea.

Di tingkat nasional, pemerintah Nigeria menerapkan respons multi-lembaga terhadap keamanan maritim, yang melibatkan Angkatan Laut Nigeria, Polisi Laut Nigeria, Korps Keamanan dan Pertahanan Sipil Nigeria (NSCDC), Tentara Nigeria (NA), Otoritas Pelabuhan Nigeria (NPA), Badan Administratif dan Keselamatan Maritim Nigeria (NIMASA) untuk memerangi ketidakamanan laut di negara itu.⁶ Oleh karena itu, dibentuk satuan tugas gabungan bernama Operation Pulo Shield oleh Angkatan Laut Nigeria untuk memberantas antara lain perusakan pipa, pencurian minyak mentah, penyulingan minyak ilegal, pembajakan, dan segala bentuk kriminalitas laut di wilayah tanggung jawabnya. Pendekatan multi-lembaga yang digunakan oleh pemerintah didasarkan pada pemahaman yang lebih luas tentang keamanan maritim yang memerlukan keterlibatan lebih luas dari berbagai aktor, tetapi dengan koordinasi nasional.⁷

Namun, terlepas dari upaya berbagai lembaga pemerintah, ancaman keamanan maritim seperti pembajakan, perampokan laut, penyelundupan produk minyak bumi, dan pencurian minyak mentah, antara lain di Nigeria terus berlanjut.

⁴ Dirk Siebels (2019) Memerangi pembajakan di Teluk Guinea membutuhkan pemikiran ulang yang radikal

⁵ Ukeje dan Ela, (2013)

⁶ Onuoha (2012),

⁷ James dan Raul, (2013: 6).

Penelitian ini membantahnya Bisnis maritim yang membaik di Nigeria bergantung mencapai ketahanan keamanan di sektor ini.

2. Rumusan Masalah

Laporan terbaru yang tersedia menunjukkan itu Industri maritim Nigeria masih menghadapi serangan keamanan yang meningkat. Risk Intelligence yang berbasis di Denmark melaporkan 119 serangan terverifikasi oleh penjahat di semua jenis kapal di Afrika Barat (Senegal hingga Angola). 82 kasus kriminal pada 2015 dan 84 pada 2017 di dan sekitar perairan Nigeria. Selain itu, selama periode 9 tahun (sejak 2007), jumlah rata-rata insiden keamanan maritim untuk Afrika Barat berkisar antara 80 dan 140 per tahun dan perairan Nigeria saja menyumbang rata-rata 87 serangan per tahun.⁸ Dari latar belakang tersebut, permasalahan yang diteliti dalam studi ini adalah 'bagaimana mencapai keamanan untuk industri maritim yang lebih baik dengan tiga isu utama:

- a. Bagaimana merumuskan hukum dan kebijakan yang efektif sesuai dengan perjanjian maritim internasional?
- b. Bagaimana meningkatkan sinergi antara pemangku kepentingan maritim dan Angkatan Laut Nigeria?
- c. Bagaimana meningkatkan kolaborasi industri maritim dan penegakan hukum dengan negara tetangga?

3. Maksud dan Tujuan Penulisan.

- a. Tujuan penulisan Taskap ini adalah untuk mendeskripsikan, menganalisis, dan menyelesaikan masalah keamanan industri maritim Nigeria.
- b. Tujuan penulisan Taskap ini adalah untuk menyumbangkan pemikiran peserta kepada pembuat kebijakan untuk menyelesaikan masalah tantangan keamanan industri maritim di Nigeria.

4. Ruang Lingkup dan Penulisan Sistematis.

Ruang lingkup makalah ini dibatasi pada pengembangan solusi penguatan ketahanan keamanan hingga peningkatan industri maritim Nigeria, yang disusun secara sistematis sebagai berikut: Bab I Pendahuluan, Bab ini akan menjelaskan latar belakang masalah, tujuan penulisan, ruang lingkup pembahasan, sistematika, metode

⁸ Steffen (2017)

dan pendekatan yang digunakan, serta pengertian kata-kata kunci dalam topik. Bab II: Tinjauan Pustaka, Bab ini membahas tentang peraturan perundang-undangan nasional dan internasional yang akan digunakan sebagai dasar hukum pembahasan, kerangka teoritis dandata dan fakta yang berkaitan dengan pembahasan / analisis; slingkungan strategis dari global, regional dan nasional terkait dengan diskusi, yang akan menjadi dasar untuk merumuskan solusi untuk tantangan keamanan maritim Nigeria. Bab III Analisis, Bab ini, akan menjelaskan dua variabel penelitian - yang pertamamerumuskan hukum dan kebijakan yang efektif sesuai dengan perjanjian maritim internasional, meningkatkan sinergi antara pemangku kepentingan maritim dan Angkatan Laut Nigeria, meningkatkan kolaborasi dengan negara-negara maritim tetangga dalam berbagi informasi, pemantauan, dan penegakan hukum di laut. Dan terakhir Bab VI: Penutupan, Bab ini berisi ringkasan umum, kesimpulan dan rekomendasi berdasarkan pembahasan di Bab lain untuk dipertimbangkan oleh pembuat kebijakan.

5. Metode dan Pendekatan.

a. Metode.

Proyek penelitian akan menggunakan metode analisis kualitatif / deskriptif. Metode ini menekankan pada pengumpulan dan analisis penyajian data dan fakta berdasarkan metode penelitian kepustakaan (literature study) dari data sekunder.

b. Pendekatan.

Kajian penelitian ini menggunakan pendekatan dan perspektif multidisiplin untuk menganalisis kepentingan nasional, dengan menggunakan kerangka teori dan literatur yang tersedia.

6. Definisi.

a. Keamanan.

Keamanan menunjukkan semua proses yang dilakukan untuk melindungi tempat, atau untuk menjamin bahwa hanya orang yang diizinkan yang dapat mengakses atau meninggalkannya. Ini adalah perasaan aman dan bebas dari rasa takut. Dari perspektif negara, Keamanan dapat dibagi menjadi keamanan eksternal atau internal dan keamanan internal. Keamanan eksternal

adalah perlindungan terhadap ancaman yang datang dari luar suatu negara / organisasi dan negara. Ini biasanya ditangani oleh Pertahanan negara sedangkan keamanan dalam negeri dikelola oleh Urusan Dalam Negeri. Menurut Strategi Nasional Keamanan Dalam Negeri, keamanan internal termasuk keamanan perbatasan, transportasi; keamanan maritim; Keamanan Penerbangan; keamanan siber, perlindungan infrastruktur kritis, keamanan terhadap bencana alam atau bencana dan kesiapsiagaan dan tanggap darurat.⁹

b. Ketahanan.

Ketahanan adalah kondisi dinamis yang mengandung keuletan dan ketangguhan serta kemampuan untuk mengembangkan kekuatan nasional dalam menghadapi dan menyelesaikan segala tantangan eksternal, internal, ancaman dan hambatan yang dapat mengganggu keutuhan dan keberlanjutan suatu negara.¹⁰ Ketahanan menurut Lembaga Ketahanan Nasional terdiri dari berbagai komponen yang saling berinteraksi, seperti geografi, demografi, dan sumber daya alam yang dipengaruhi oleh ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan.

c. Ketahanan keamanan.

Ketahanan keamanan adalah konsistensi upaya setiap orang dalam menciptakan tatanan keamanan suatu negara / organisasi / negara untuk memelihara dan melindungi negara / organisasi demi stabilitas bangsa.¹¹ Ketahanan keamanan tersebut dilakukan dengan menata, mengatur, dan mengaktifkan potensi nasional, termasuk kohesif aset masyarakat dan sinkronisasi dengan TNI dan Polri sebagai pusatnya untuk menciptakan ketahanan dan keamanan nasional.

Ketahanan keamanan akan menjadi kondisi yang dinamis dengan ketegasan dan kemampuan untuk mengembangkan kekuatan nasional untuk menghadapi dan mengatasi segala tantangan keamanan eksternal dan internal yang secara langsung maupun tidak langsung dapat merusak identitas,

⁹Kantor Keamanan Dalam Negeri (2012) Strategi Nasional Keamanan Dalam Negeri. Gedung Putih, Washington.

¹⁰Working Group on Indonesian Geostrategy and National Resilience Conception (2020) Indonesian Geostrategy and National Resilience Conception. Publikasi National Resilience Institute. Jakarta, Indonesia

¹¹Lemhannas RI. 2020. Geostrategy dan Ketahanan Nasional. Jakarta

keutuhan, dan kelangsungan hidup bangsa. Perwujudan ketahanan keamanan dapat dilihat pada kemampuan menjaga realitas keamanan negara, mempertahankan kemajuan dan kapasitas untuk mempertahankan kemerdekaan nasional dan menangkal segala bentuk intimidasi, menggunakan potensi ideologis, politik, ekonomi, sosial, budaya, dan militer dan polisi dalam secara terintegrasi dan terkoordinasi.

d. Industri Maritim.

Industri maritim merupakan kegiatan usaha yang ditularkan melalui air yang berkaitan dengan pergerakan orang dan barang di atas air. Maritim adalah segala sesuatu yang terhubung dengan laut atau jalur air di seluruh dunia, terutama yang berkaitan dengan navigasi, perkapalan, dan teknik kelautan. Industri ini berdampak langsung pada sebagian besar kehidupan kita sehari-hari seperti oli yang menggerakkan mobil, kendaraan, elektronik, kopi yang kita minum, makanan yang kita makan dan pakaian yang kita kenakan yang berasal dari luar negeri.¹²

Industri maritim penting bagi masyarakat modern karena mempengaruhi pembangunan sosial dan ekonomi, terutama sebagai sumber lapangan kerja dan peluang karir yang sangat baik bagi jutaan orang yang bekerja di kegiatan dan perusahaan yang secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan lautan dan lautan di seluruh dunia. Kegiatan bisnis seperti industri perkapalan dan perikanan masing-masing memanfaatkan armada kapal untuk volume perdagangan dan kapasitas penangkapan. Dengan demikian, perkapalan adalah bentuk utama transportasi, serta jalur komunikasi penting yang menghubungkan kota, negara, dan benua pesisir. Transportasi air adalah cara yang paling ekonomis dan hemat lingkungan untuk bepergian atau mengangkut barang dagangan; dan saat ini, sekitar 90% perdagangan dunia dilakukan oleh industri pelayaran internasional.¹³

e. Industri Maritim Nigeria.

Industri maritim Nigeria mencakup semua perusahaan yang bergerak dalam bisnis merancang, membangun, memperoleh, mengoperasikan,

¹²Industri kelautan menjelaskan. <https://www.youthmaritimecollaborative.org/what-is-maritime>

¹³<http://www.windrosenetwork.com/Maritime-Sector>

memasok, memperbaiki dan / atau memelihara kapal, atau bagian komponennya: mengelola dan / atau mengoperasikan jalur pelayaran, layanan bongkar muat dan perantara pabean, galangan kapal, dok kering, kereta laut, bengkel kelautan, jasa pengiriman dan pengiriman barang dan perusahaan serupa.¹⁴

Industri maritim berkembang dengan baik karena Nigeria terletak di koridor garis pantai Teluk Guinea dan Teluk Benin, yang diberkahi dengan basis maritim alami yang terdiri dari garis pantai lebih dari 850 km², Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) lebih dari 200 mil laut, sumber daya air yang diperkirakan mencapai 4.000 km³, yang mampu mendukung perdagangan intra-regional yang dinamis. Dengan total biaya pengiriman tahunan Nigeria, diperkirakan antara \$ 5 miliar hingga \$ 6 miliar per tahun, tidak ada keraguan bahwa pengiriman sangat penting bagi perekonomian Nigeria.¹⁵

Dengan demikian, industri maritim Nigeria mencakup semua aktivitas bisnis terkait maritim yang terjadi dalam lingkungan maritim negara tersebut. Ini termasuk kegiatan ekonomi lepas pantai seperti penangkapan ikan, penyelamatan, penarik, bawah air, sumber daya dan kegiatan ekonomi darat seperti kegiatan pelabuhan, transportasi laut (perkapalan), pembangunan kapal, kegiatan perbaikan dan pemeliharaan.¹⁶

Industri maritim di Nigeria didominasi oleh pemain berikut; Badan Keamanan dan Administrasi Maritim Nigeria (NIMASA), Otoritas Pelabuhan Nigeria (NPA), Asosiasi Pemilik Kapal Nigeria (NSA), Dewan Pengirim Nigeria (NSC), Kementerian Perdagangan dan Transportasi, operator, lembaga keuangan, dan swasta investor.¹⁷

¹⁴ Industri Maritim Nigeria. <https://www.proshareng.com/news/TRANSPORTATION/Nigeria-Maritime-Industry/43571#>

¹⁵ (NIMASA 2018).

¹⁶ <https://brickstone.africa/private-sector-participation-in-the-nigeria-maritime-industry/>

¹⁷ NIMASA, 2018

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

7. Umum.

Bab ini membahas tentang peraturan perundang-undangan nasional dan internasional yang akan dijadikan dasar hukum pembahasan, kerangka teori dan data serta fakta-fakta yang berkaitan dengan pembahasan / analisis. Lingkungan strategis diskusi terkait global, regional dan nasional, yang akan menjadi dasar untuk merumuskan solusi untuk tantangan keamanan maritim Nigeria juga akan dibahas. Tantangan keamanan maritim Nigeria berdampak negatif terhadap ekonomi dan keamanan negara karena hal ini tercermin dari penurunan pendapatan ke negara tersebut dan rendahnya perlindungan pengiriman ke negara tersebut. Seperti yang dapat diamati, Nigeria secara strategis diposisikan di pantai barat Afrika dan menyediakan pengiriman barang ke beberapa negara yang terkurung daratan seperti Republik Chad, Niger dan Republik Afrika Tengah (CAR). Ini juga berfungsi sebagai alat pendapatan karena jasa transportasi yang disediakan ke negara-negara ini dibayar. Mempertimbangkan hal ini, tantangan keamanan maritim Nigeria harus diselesaikan untuk memberikan pendapatan yang sangat dibutuhkan bagi negara tersebut dan menyediakan lapangan kerja bagi penduduk Nigeria.

8. Peraturan dan Perundang-undangan.

Industri maritim diberkahi dengan banyak hukum, perjanjian dan regulasi internasional yang digunakan untuk mengatur industri maritim. Salah satunya adalah Konvensi PBB tentang Hukum Laut (Konvensi PBB tentang Hukum Laut, UNCLOS); oleh Organisasi Maritim Internasional:

a. **UNCLOS 1982 (Konvensi Hukum Laut PBB).**

Secara khusus, bagian 3 dari Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa menekankan INNOCENT PASSAGE IN SEA TERRITORIALS yang diperlukan untuk perdagangan internasional di laut. *Dalam Pasal 21, hukum dan peraturan Negara pantai yang berkaitan dengan perjalanan tidak bersalah, konvensi menyatakan bahwa;* Negara-negara pesisir dapat mengadopsi undang-undang dan peraturan, sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan aturan hukum internasional lainnya, yang berkaitan dengan perjalanan tak berdosa melalui laut teritorial, sehubungan dengan semua atau

salah satu dari berikut ini: Keamanan navigasi dan peraturan lalu lintas laut; Konservasi sumber daya hayati laut; Pencegahan pelanggaran hukum dan peraturan perikanan Negara pantai; Pencegahan pelanggaran hukum dan peraturan tentang bea cukai, fiskal, imigrasi atau sanitasi Negara pantai. Selanjutnya Pasal 25 membahas tentang hak perlindungan negara pantai, yang menyatakan bahwa negara pantai dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan di laut teritorialnya untuk mencegah lewatnya jalur yang tidak bersalah.

b. Hukum Organisasi Maritim Internasional tentang Keamanan Maritim.

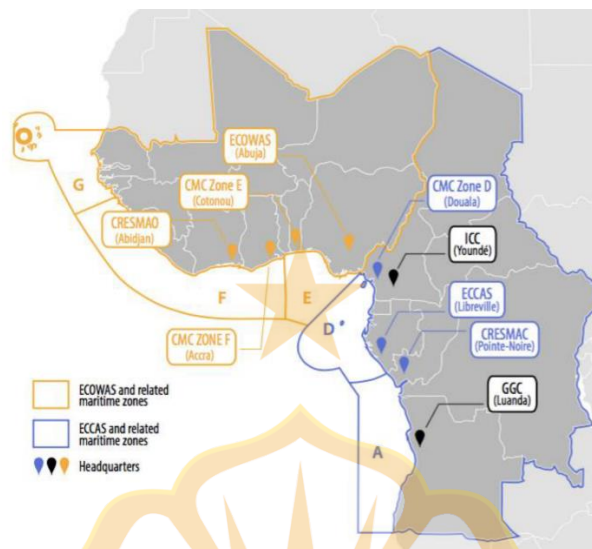
Organisasi Maritim Internasional (IMO) adalah badan pengatur Perserikatan Bangsa-Bangsa yang dibentuk untuk mengkoordinasikan keselamatan kehidupan di laut dan perlindungan lingkungan dengan menggunakan konvensi dan peraturan sejak muncul pada tahun 1959. Salah satu mekanisme yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional untuk manajemen yang efektif dari industri maritim adalah Kode Fasilitas Kapal dan Pelabuhan Internasional (ISPS). Hal itu dilakukan untuk mengurangi ketegangan pada isu kerentanan kapal, kargo dan penumpang serta personel pelabuhan dan penggunaan kapal sebagai vektor aktivitas teroris.

Tujuan utama dari ISPS Code antara lain adalah Pembentukan kerangka kerja internasional yang menumbuhkan kerjasama antara Pemerintah, Instansi Pemerintah, pemerintah daerah dan industri pelayaran dan pelabuhan, dalam menilai dan mendeteksi potensi ancaman keamanan terhadap kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional. ; Menentukan peran dan tanggung jawab masing-masing pihak terkait dengan menjaga keamanan maritim di pelabuhan dan di kapal, di tingkat nasional, regional dan internasional.

c. Keamanan Maritim Afrika.

Kode Etik Yaounde ditandatangani oleh 26 negara penandatangan, dengan fokus pada pengembangan proses antarlembaga dan strategi maritim nasional. Negara dikelompokkan ke dalam Zona, yang masing-masing memiliki Pusat Regional untuk Kerja Sama Operasional yang berkoordinasi antara Zona

dan setiap negara. Jadi, ada CRESMAC di Afrika Tengah yang mencakup Zona A dan D, dan CRESMAO di Afrika Barat yang mencakup Zona E, F, dan G (lihat gambar 1). Pusat Koordinasi Antar-Regional teratas, disebut sebagai CIC, berbasis di Yaoundé, Kamerun.



Gambar 1: Garis ICC dan CMC di Teluk Guinea dengan ECOWAS, ECCAS, dan zona maritim terkait.

d. Kerangka peraturan saat ini dan inisiatif yang sedang berlangsung di Afrika.

Berbagai kerangka peraturan nasional dan internasional dan inisiatif kelautan yang sedang berlangsung di Afrika, termasuk, dan tidak terbatas pada, adalah sebagai berikut:

- 1) MoU Organisasi Maritim Afrika Barat dan Tengah (MOWCA) tentang Pembentukan Jaringan Fungsi Penjaga Pantai Terpadu.
- 2) Sea Power for Africa Symposium (SPAS), pertemuan rutin Kepala Angkatan Laut dan Penjaga Pantai Afrika.
- 3) Zona "D" Pusat Multinasional untuk Koordinasi Pusat Regional untuk Keamanan Maritim Negara-negara Afrika Tengah (CRESMAC).

e. Undang-Undang Pelayaran Pesisir dan Darat (Cabotage).

Cabotage Act diberlakukan sebagai tanggapan atas meningkatnya permintaan pemangku kepentingan Maritim Nigeria di industri maritim untuk intervensi legislatif guna merangsang partisipasi Nigeria dalam perdagangan

pesisir domestiknya. Cabotage Act membatasi penggunaan kapal asing dalam perdagangan pesisir domestik (termasuk transportasi barang dan penumpang di perairan Nigeria), mempromosikan pengembangan tonase asli dan menetapkan pendanaan untuk kapal cabotage. Secara khusus, Cabotage Act mencegah kapal selain kapal yang sepenuhnya dimiliki dan diawaki oleh warga negara Nigeria, dibangun dan terdaftar di Nigeria dari keterlibatan dalam pengangkutan kargo domestik dan penumpang di perairan pedalaman teritorial pesisir, atau titik mana pun di perairan dari zona ekonomi eksklusif Nigeria.

f. Undang-Undang Otoritas Pelabuhan Nigeria (NPA).

Undang-Undang NPA memberdayakan NPA untuk memelihara, meningkatkan dan mengatur penggunaan pelabuhan; memastikan manajemen operasi pelabuhan yang efisien; menyediakan dan mengoperasikan fasilitas pelabuhan; Membentuk, membangun, atau menggabungkan anak perusahaan atau perusahaan afiliasi dengan orang atau organisasi lain untuk tujuan menjalankan fungsinya. Dan Merchant Shipping Act, 2007: Undang-undang ini mengatur pedagang pengiriman di Nigeria dan hanya mengizinkan kapal Nigeria terdaftar untuk beroperasi secara komersial di Nigeria dengan mengecualikan kapal lain kecuali untuk kasus yang dikecualikan menurut hukum.

9. Kerangka Teoritis.

Ada berbagai teori dan pendekatan yang menggambarkan keamanan maritim.

a. Pendekatan Realis untuk Keamanan Maritim.

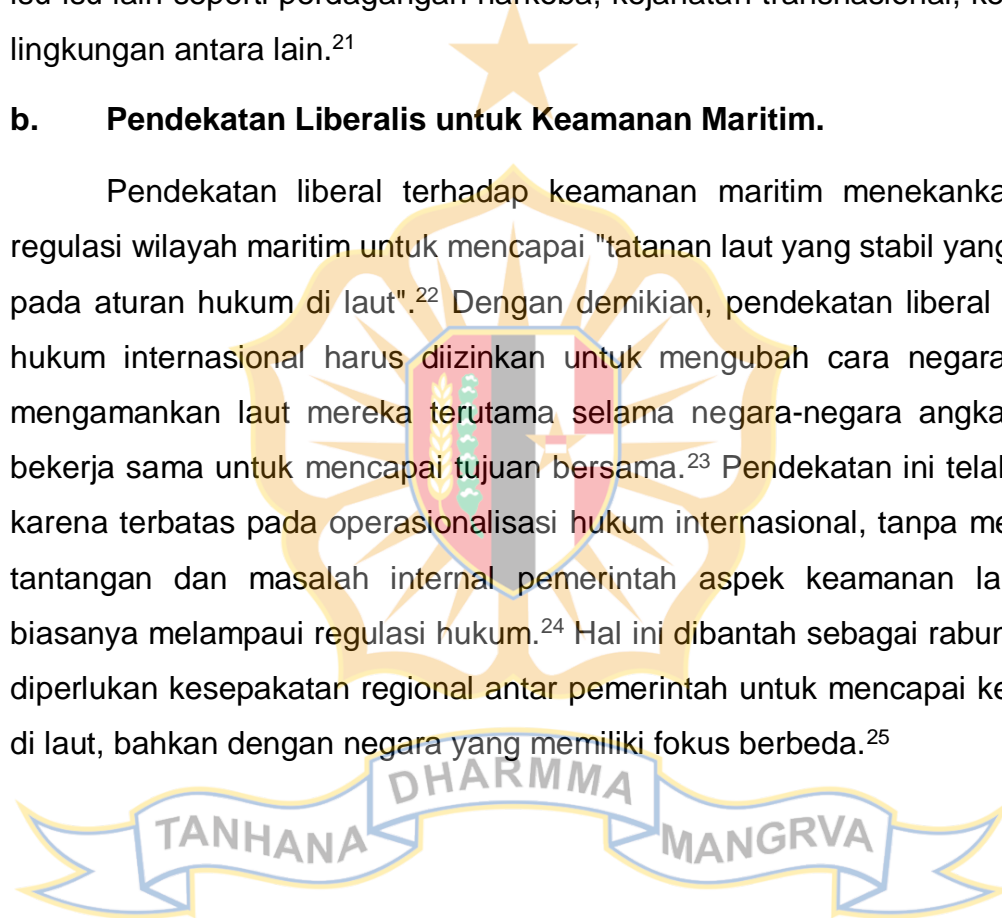
Aliran pemikiran realis (Until, Geoffrey; 2018) memandang keamanan maritim dari perspektif kekuatan laut dan sea command, dimana kekuatan laut mempertimbangkan kemampuan negara untuk mengamankan lautan untuk kelancaran transportasi dan perdagangan melalui laut, dan untuk menyerang institusi atau angkatan laut yang ingin menghambat kelancaran kelancaran, transportasi air.¹⁸ Dengan demikian, kaum realis melihat keamanan maritim sebagai "Perlindungan wilayah darat dan laut negara, infrastruktur, ekonomi, lingkungan, dan masyarakat dari segala tindakan berbahaya yang terjadi di

¹⁸ Sampai, Geoffrey. 2018. Seapower: Panduan ke Abad Kedua Puluh Satu. Seri Cass: Kebijakan dan Sejarah Angkatan Laut (edisi ke-4). Milton: Routledge

laut".¹⁹ Dengan demikian, keamanan maritim diklasifikasikan menjadi keamanan 'lunak' dan 'keras', di mana keamanan maritim 'keras' mencakup keamanan maritim atau dominasi laut oleh semua kekuatan dan keamanan maritim 'lunak' adalah tentang pengelolaan ancaman yang mempengaruhi 'laut', sumber daya, transportasi dan perdagangan, dan pertukaran informasi.²⁰ Namun, pandangan ini dikritik oleh US Naval Operation Concept karena mereka menuduh bahwa pendekatan realis tidak menunjukkan bagaimana keamanan maritim harus diprioritaskan, hubungannya dan kaitannya dengan isu-isu lain seperti perdagangan narkoba, kejahatan transnasional, kerusakan lingkungan antara lain.²¹

b. Pendekatan Liberalis untuk Keamanan Maritim.

Pendekatan liberal terhadap keamanan maritim menekankan pada regulasi wilayah maritim untuk mencapai "tatanan laut yang stabil yang tunduk pada aturan hukum di laut".²² Dengan demikian, pendekatan liberal percaya hukum internasional harus diizinkan untuk mengubah cara negara-negara mengamankan laut mereka terutama selama negara-negara angkatan laut bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama.²³ Pendekatan ini telah dikritik karena terbatas pada operasionalisasi hukum internasional, tanpa mengatasi tantangan dan masalah internal pemerintah aspek keamanan laut yang biasanya melampaui regulasi hukum.²⁴ Hal ini dibantah sebagai rabun karena diperlukan kesepakatan regional antar pemerintah untuk mencapai ketertiban di laut, bahkan dengan negara yang memiliki fokus berbeda.²⁵



¹⁹ Klein, Natalie (2011). *Keamanan Maritim dan Hukum Laut*. Oxford University Press. Benda.

11|[ISBN9780199566532](#)

²⁰ Klein, Natalie. 2011. *Keamanan Maritim dan Hukum Maritim*. Oxford University Press. Benda.

7|[ISBN9780199566532](#)

²¹ Bueger, Kristen. 2015. "Apa itu keamanan laut?" *Kebijakan Kelautan*. 53: 159–164. [doi:10.1016 / j.marpol.2014.12.005](#).

²² Kraska, James; Pedrozo, Raul A. 2013. *Hukum Keamanan Maritim Internasional*. Penerbit Martinus Nijhoff. Benda. 1|[ISBN978-9004233560](#).

²³ Kaska, James; Pedrozo, Raul A. 2013. *Hukum Keamanan Maritim Internasional*. Penerbit Martinus Nijhoff. [ISBN978-9004233560](#).

²⁴ Bueger, Kristen; Edmunds, Timothy (November 2017). "Beyond borders: agenda baru untuk studi keamanan maritim". *Urusan luar negeri*. 93 (6): 1293–1311. [doi:10.1093 / ia / iix174](#).

²⁵ Siebels, Dirk (2020). *Keamanan Maritim di Afrika Timur dan Barat: Kisah Dua Wilayah*. Palgrave Macmillan. Benda. 21|[ISBN9783030226886](#).

c. **Seorang Konstruktivis Approach ke Keamanan Maritim.**

Pendekatan konstruktivis terhadap keamanan maritim percaya bahwa keamanan maritim adalah konsep yang dibangun secara sosial yang membahas hubungan dan bagaimana ketidakamanan maritim terjadi dan dikelola sebagai hasil dari tindakan, interaksi, dan persepsi para pemangku kepentingan.²⁶ Terutama peran kepentingan politik dan pemahaman normatif dalam keamanan maritim. Ahli teori konstruktivis, Christian Bueger, menjelaskan lebih lanjut pendekatan tersebut dengan menggunakan tiga kerangka kerja: matriks keamanan maritim yang membantu mengkonseptualisasikan hubungan, kerangka sekuritisasi yang melihat klaim keamanan maritim, dan teori praktis yang menganalisis apa yang sedang dilakukan pada keamanan maritim.²⁷

Matriks keamanan maritim berfokus pada hubungan antara konsep kelautan dan masalah keamanan maritim. Bueger, terkait lingkungan laut atau keamanan laut untuk pembangunan ekonomi (ekonomi biru), keamanan nasional (penggunaan tenaga laut) dan keamanan manusia, khususnya perdagangan manusia, lalu lintas narkoba, dan lain-lain.²⁸ Kerangka Sekuritisasi dikembangkan oleh Ole Wæver dan Barry Buzan, dengan fokus pada bagaimana tindakan ekstrim harus diambil dan apa reaksi jangka pendek mereka. Penekanannya pada bagaimana dan maksud 'maritim' menjadi sekuritisasi dan bagaimana isu-isu dalam sekuritisasi menjadi bagian dari agenda keamanan.²⁹

Theory of Practice berkaitan dengan analisis jenis kegiatan yang dilakukan atas nama keamanan. Teori ini terkait dengan tindakan dan aktivitas yang mengarah pada penerapan langkah-langkah keamanan maritim.³⁰ Seperti Kesadaran Domain Maritim, aktivitas di laut (mis. Patroli, inspeksi, pelatihan), aktivitas penegakan hukum (mis. Penangkapan, persidangan, dan

²⁶ Aradau, Claudia; Huysman, Jef; Neal, Andrew; Voelkner, Nadine, eds. (2015). *Metode Keamanan Kritis. Kerangka Baru untuk Analisis*. Abingdon: Routledge. ISBN978-0-415-71294-1.

²⁷ Bueger, Christian (Maret 2015). "Apa keamanan laut?" *Kebijakan Kelautan*. 53: 159–164. doi:10.1016 / j.marpol. 2014.12.005.

²⁸ Bueger, Christian (2016). Balzaq, Thierry; Cavelty, Myriam D. (eds.). *Keamanan sebagai Praktek. Buku Pegangan Studi Keselamatan*. Rutekan. p. 126–135.

²⁹ Bueger, Kristen; Edmunds, Timothy (November 2017). "Beyond borders: agenda baru untuk studi keamanan maritim". *Urusan luar negeri*. 93 (6): 1295

³⁰ Bueger, Christian (2016). Balzaq, Thierry; Cavelty, Myriam D. (eds.). *Keamanan sebagai Praktek. Buku Pegangan Studi Keselamatan*. Rutekan. p. 126–135

penuntutan), aktivitas koordinasi (mis. Forum, konferensi, harmonisasi kerangka hukum) dan diplomasi angkatan laut (mis. pengembangan kapasitas, perang). Ini merupakan kegiatan yang dilakukan setiap hari sebagaimana rutin dilakukan oleh para pelaku keamanan maritim.³¹

10. Data dan Fakta.

a. Kondisi.

Terjadi peningkatan tingkat percobaan serangan pembajakan di Nigeria dari 2008-2019, dari 35 pada 2018, menjadi 48 pada 2019 dan 6 serangan aktual dan percobaan pembajakan pada 2020.³² Kedua, Partisipasi swasta dalam industri maritim dinilai masih rendahnya industri maritim, ditambah dengan modal yang besar yang dibutuhkan di sektor tersebut sedangkan pembiayaan yang kurang memadai. Inefisiensi dan ketidakefektifan terlihat dalam pengelolaan jasa industri maritim sebagai akibat dari rendahnya investasi dalam infrastruktur dan peralatan maritim, yang terutama penting untuk penyampaian layanan yang efisien dalam operasi maritim. Selain itu, program pembiayaan khusus yang disebut Dana Pembiayaan Kapal Cabotage (dana) untuk memberikan bantuan keuangan kepada operator asli belum diaktifkan.³³

Konsentrasi pada penggunaan pelabuhan tunggal membuat infrastruktur pelabuhan dan pengiriman tidak efektif dan memadai. Banyak Pelabuhan, terminal, peralatan penanganan kargo, saluran dan pelabuhan, gudang, jalan akses pelabuhan, transportasi antar moda yang melibatkan rel kereta api dan jalan yang terkait dengan kapal dan rencana, utilitas, teknologi komunikasi informasi (TIK), pelabuhan laut dan pemindai rusak dan keluar tanggal untuk banyak kegiatan pelabuhan. Adanya Defisit Infrastruktur Maritim seperti ukuran kapal besar baik untuk pelabuhan maupun perusahaan pelayaran untuk menampung kapal yang lebih besar merupakan tantangan karena pelabuhan saat ini tidak memiliki kapasitas untuk menerima kapal

³¹ Parfomak, Paul W.; Fritelli, John (2007). Keamanan Maritim: Potensi Serangan Teroris dan Prioritas Perlindungan. <https://fas.org/sqp/crs/homesecc/RL33787.pdf>: Layanan Perpustakaan Penelitian Kongres Washington DC

³² Mencoba serangan Pembajakan di Nigeria. [Departemen Riset Statista](https://www.statista.com/statistics/250868/number-of-actual-and-attempted-piracy-attacks-in-nigeria/) 8 Juni 2020. <https://www.statista.com/statistics/250868/number-of-actual-and-attempted-piracy-attacks-in-nigeria/>

³³ Industri Maritim Nigeria, 2018. Industri Maritim Nigeria. <https://www.proshareng.com/news/TRANSPORTATION/Nigeria-Maritime-Industry/43571#>

tersebut. Ada juga kerugian pendapatan yang dilaporkan hampir N15b atau \$ 101 juta setiap tahun yang dimiliki oleh kepemilikan Nigeria yang terhitung kurang dari 8 persen di sektor tersebut,

Sektor maritim dihadapkan pada inefisiensi operasional, operasi maritim yang tidak teratur, praktik-praktik tajam, dan kurangnya transparansi dalam keterlibatan dan aktivitas sehari-hari. Dengan demikian, ada kasus penundaan yang tidak perlu untuk pelabuhan pengapalan dan pengiriman pengapalan. Dengan tidak adanya kolaborasi antara regulator dan operator untuk menyelesaikan tantangan ini dengan menggunakan praktik terbaik global, teknologi inovatif belum muncul.

b. Pengembangan.

1) Potensi Perubahan Hukum.

Saat ini ada beberapa RUU yang menunggu keputusan Majelis Nasional yang dapat mempengaruhi industri maritim ketika disahkan. Ini termasuk: RUU Anti-pembajakan; Pembentukan RUU Bank Pembangunan Laut Nigeria; Draf Undang-Undang Perikanan (Amandemen) 2017; RUU Bagi Hasil (Amandemen) Penghasilan Deep Offshore dan Inland Basin 2016; dan Cabotage Act 2017 (RUU Amandemen).

2) Peningkatan Investasi dalam Infrastruktur Pelabuhan.

Pemerintah Nigeria telah meningkatkan investasi dalam Infrastruktur Pelabuhan untuk mulai memanfaatkan pelabuhan lain di negara tersebut daripada memusatkan kegiatan pelabuhan di Pelabuhan Tin Can, Lagos. Upaya untuk meningkatkan dan memodernisasi infrastruktur pelabuhan negara mungkin mulai mendukung dalam memastikan rilis pengiriman cepat. Perpanjangan jalur kereta api ke pelabuhan di Lagos juga dapat mendukung pembersihan awal dan pengiriman barang di pelabuhan.

3) Pembiayaan dan Partisipasi Sektor Swasta.

Kemungkinan pengembangan dana intervensi, melalui Nigerian Central Bank dan pembayaran Cabotage Ship Funding, dapat membuat

pelaku industri yang bersangkutan menjadi lebih aktif di industri ini. Kerja Sama dengan Public Private Partnership (PPP) juga dapat menghasilkan dana untuk infrastruktur maritim yang dapat membalikkan nasib industri maritim nasional.

4) Restrukturisasi Badan Pengatur dan Industri.

Proses restrukturisasi dan reformasi saat ini yang dilakukan oleh pemerintah Nigeria dapat meningkatkan efisiensi dalam operasi maritim di Nigeria. Janji untuk mengikuti praktik terbaik global yang ketat dapat mengarah pada peningkatan daya saing global, dan transparansi dalam operasi kelautan. Hal ini dapat meningkatkan kepercayaan di sektor tersebut, yang pada akhirnya akan menghasilkan peningkatan pendapatan. Upaya Otoritas Pelabuhan dan Agen Pelayaran Nigeria untuk mendapatkan lebih banyak PPP dapat mewujudkan penerapan strategi yang tepat dan penerapan praktik terbaik global, teknologi inovatif, dan metode cerdas yang dapat meningkatkan industri maritim.

5) Pengembangan Kapasitas.

Keterlibatan swasta dalam lembaga pelatihan maritim di dalam negeri akan membangun kapasitas tenaga kerja karena pihak swasta akan menggunakan simulator dan peralatan modern yang menguntungkan para profesional dan karyawan yang terlibat di industri maritim.

6) Patronisasi Potensi Wisata Bahari.

Keterlibatan swasta meningkatkan jumlah penjelajah wisata bahari dan resor maritim yang juga akan meningkatkan pendapatan dan penciptaan lapangan kerja. Tingginya kemungkinan pengembangan mal laut, kapal pesiar, dan olahraga bahari juga dapat mendorong pertumbuhan wisata bahari di negara ini.

7) Adopsi Tren Global Kapal Cerdas.

Apa yang dianggap sebagai revolusi teknologi berikutnya dalam industri perkapalan, kapal tak berawak, juga akan meningkatkan daya saing negara dalam bisnis maritim. Selain itu, adopsi Internet of Things

(IoT) dalam memantau dan mengendalikan sistem dan proses waktu nyata akan membantu pengukuran lingkungan laut. Penggunaan robotika yang dikendalikan dari jarak jauh untuk kegiatan pelayaran komersial serta teknologi rantai Blok untuk pelacakan kargo memperkuat keamanan sektor dan meningkatkan pendapatan negara karena berkontribusi pada kemudahan bisnis maritim.³⁴

11 Lingkungan Strategis.

a. Lingkungan Strategis Global.

Keamanan strategis global dalam Lima dekade terakhir ditandai dengan peperangan ekonomi, peperangan teknologi dan biomedis dan lain-lain. Mekanisme yang dibawa oleh organisasi Internasional, itu Amerika Serikat, EU, AU dan lainnya, untuk memastikan kelangsungan hidup dan keamanan bersama. Beberapa langkah tersebut antara lain tindakan militer dan perjanjian diplomatik seperti perjanjian dan konvensi tentang berbagai masalah yang saling berhubungan di dunia yang dapat mempengaruhi kelangsungan hidup. Seperti kekuatan ekonomi, konflik etnis, agama dan ideologi, konflik perdagangan dan ekonomi, pasokan energi, ilmu pengetahuan dan teknologi, makanan, dan ancaman terhadap keamanan manusia dan stabilitas negara.³⁵

Dengan demikian, globalisasi membantu menghargai ketersediaan sumber daya dan barang yang tidak selalu terletak pada populasi yang mereka inginkan, dan layanan transportasi global dibutuhkan untuk memenuhi permintaan konsumen ini. Inilah yang diperoleh pada tahun 1950-an, di mana sebagian besar minyak mentah dimurnikan dari sumbernya dan diangkut ke pasar dengan sejumlah kapal tanker kecil [berukuran antara 12.000 dan 30.000 tonase bobot mati (dwt)].³⁶ Tetapi dengan skala ekonomi yang segera menentukan bahwa perusahaan minyak akan menghasilkan lebih banyak keuntungan jika mereka mengirimkan minyak mentah dalam jumlah yang lebih besar dari lokasi yang jauh ke kilang yang lebih dekat dengan pasar produk.

³⁴Peluang dan tantangan yang muncul: implikasi bagi industri maritim. Akses 07-01-2020 <https://www.vanguardngr.com/2019/01/emerging-opportunities-and-challenges-implications-for-the-nigerian-maritime-industry/>

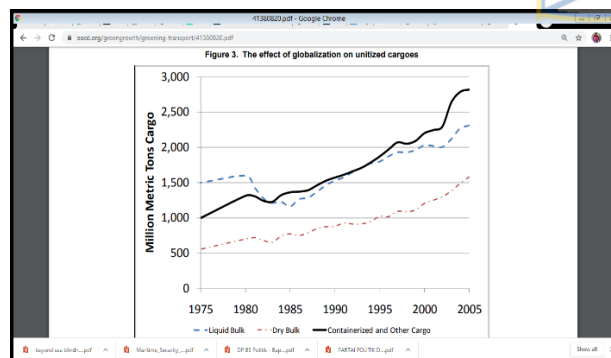
³⁵Buzen, B., O. Wæver, dkk. (1998). Keamanan: Kerangka kerja baru untuk analisis. Boulder, CO., Penerbit Lynne Rienner, Doty, P., A. Carnesale, dkk. (1976). "Kata pengantar." Keamanan Internasional 1 (1).

³⁶Biro Statistik Transportasi (2007); Administrasi Informasi Energi (2007). Perhatikan bahwa unit tersebut pada skala log.

Produk tersebut kemudian dapat didistribusikan dengan lebih efisien ke tempat-tempat konsumsi dengan menggunakan beberapa 7 moda transportasi. Hal ini menyebabkan munculnya kapal tanker besar (misalnya, lebih dari 200.000 ton dwt) dan pengurangan biaya per unit transportasi energi antarbenua.

Akibatnya, kapal kargo curah kering dirancang untuk mengirimkan kargo dalam kondisi mentah atau setengah mentah dari tempat mereka ditanam ke fasilitas pemrosesan (misalnya pabrik dan toko roti) yang lebih dekat ke pasar akhir. Seiring dengan peti kemas dan kemajuan dalam penanganan kargo dan teknologi kapal, langkah-langkah ini mengurangi jumlah awak dan kebutuhan tenaga kerja di sepanjang pantai yang juga mengurangi biaya per unit transportasi kargo laut. Globalisasi mengidentifikasi pasar tenaga kerja di luar negeri yang mendorong pengangkutan bahan setengah mentah dan produk setengah jadi yang biaya produksinya lebih rendah. Dengan energi minyak bumi berbiaya rendah untuk pengemudi kapal, yang difasilitasi oleh skala ekonomi kapal, biaya per unit produk setengah jadi dan eceran diminimalkan oleh rantai pasokan multi-benua.

Globalisasi telah mendorong transaksi barang dan jasa dalam paket kecil yang dikirimkan "tepat waktu". Hal ini telah meningkatkan "kecepatan pengiriman" yang dibenarkan di tahun 1970-an menjadi lebih cepat, kapal-kapal yang lebih kecil dikemas, dan selama dua dekade terakhir dibenarkan lebih cepat, kapal-kapal besar dikemas dalam kontainer. Dalam ekonomi global, peti kemas menawarkan keuntungan dari transportasi barang yang terintegrasi di semua moda.



Gambar 2. Pengaruh globalisasi pada kargo terpadu.

Data yang menunjukkan pengaruh globalisasi pada unit kargo ditunjukkan pada Gambar 2, di mana peningkatan pengiriman peti kemas menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam transportasi global produk jadi dan setengah jadi dari daerah dengan tenaga kerja terampil murah ke pasar konsumen. Fakta bahwa kargo dalam peti kemas telah melebihi muatan curah lainnya adalah bukti dampak perdagangan global yang melibatkan konsumen internasional dan produk tenaga kerja (bukan hanya bahan mentah).³⁷

b. Lingkungan Strategis Regional.

Afrika adalah salah satu benua di dunia, terdiri dari 54 negara, dan memiliki jumlah negara terkurung daratan terbesar di kawasan mana pun. Secara historis, peninggalan kolonial dan Perang Dingin berdampak pada dinamika pemerintahan Afrika, dan hal ini mempengaruhi respon pembangunan maritim. Hingga tiga dekade lalu, sistem nasional Afrika mulai mengembangkan koneksi regional yang lebih kuat. Dengan demikian, lingkungan strategis Afrika dicirikan oleh ketergantungannya pada mitra asing dan investasi asing dalam sumber daya alam untuk pendapatan dan bisnis mereka. Hal ini terlepas dari adanya jalur laut global yang penting yang melewati benua Afrika dari Tanjung Harapan antara Atlantik dan Samudra Hindia, melalui Laut Merah dan timur-barat melalui Laut Mediterania.³⁸

Namun, merupakan catatan bahwa Afrika adalah rumah bagi salah satu pendaftar pengiriman terbesar di dunia, Liberian Registry yang mencakup 11 persen dari armada laut dunia.³⁹ Afrika bergantung pada perjanjian internasional untuk pengelolaan laut di Afrika dan karenanya ada empat perjanjian regional di seluruh Afrika yang secara kolektif berupaya melindungi, mengelola, dan mengembangkan lingkungan laut dan pesisir Afrika dan Samudra Hindia Barat. Ini termasuk IMO yang menangani masalah lingkungan

³⁷ James J. Corbett dan James Winebrake Dampak Globalisasi pada Aktivitas Transportasi Maritim Internasional Tren masa lalu dan perspektif masa depan, OECD / ITF Global Forum on Transportation and Environment in the World of Globalization akan diadakan pada 10-12 November 2008 di Guadalajara.

³⁸ Saggia, Gilbert. 2017. Sekitar 90% Impor dan Ekspor di Afrika Digerakkan oleh Laut

<http://www.news.sap.com/Africa/2017/11>

³⁹ <https://www.liscr.com>

seperti polusi laut, tumpahan minyak dan emisi dari industri perkapalan dan membuka jalan bagi negara-negara pesisir Afrika, pendaftaran pengiriman dan pelabuhan untuk berinovasi dan memenuhi tantangan pembangunan berkelanjutan.⁴⁰

Pada awal dekade terakhir, Afrika telah menggunakan maritim untuk 2,7 persen kontribusinya terhadap perdagangan global, meskipun kurang dari 1 persen ekspor Afrika dalam bentuk barang-barang manufaktur.⁴¹ Sektor maritim, menonjol karena sembilan puluh persen perdagangan global bergerak di atas lautan, dan lalu lintas dalam peti kemas menyumbang bagian yang semakin besar dari total pengiriman laut.⁴² Sejak saat itu, negara-negara Afrika berharap pertumbuhan perdagangan global tidak hanya menarik perusahaan berbasis darat tetapi juga perusahaan pelayaran. Namun demikian, pelabuhan-pelabuhan di wilayah negara-negara Afrika saat ini paling tidak efisien di dunia, karena tidak ada satu pun pelabuhan Afrika yang berada di antara tujuh puluh paling produktif di dunia.⁴³ Tingkat lalu lintas peti kemas yang meningkat merupakan beban tambahan pada pelabuhan kecil di Afrika, karena peralatan yang dibutuhkan untuk memuat dan membongkar peti kemas tidak tersedia. Pergerakan dua puluh lima peti kemas per jam adalah hal yang biasa di sebagian besar pelabuhan Afrika, karena banyak pelabuhan di Afrika tidak dapat menangani kapal dengan ukuran rata-rata, sementara industri pelayaran dunia sedang memodernisasi armadanya, mengganti kapal yang lebih tua dan lebih kecil dengan "kapal induk besar" yang lebih baru.⁴⁴ Hal ini menuntut negara-negara Afrika untuk melakukan perbaikan besar dalam infrastruktur pelabuhan mereka melalui perluasan, pemeliharaan, dan peningkatan efisiensi

⁴⁰ Hussain, T.2019. [Fokus Afrika: Musim Semi 2019](https://www.whitecase.com/publications/insight/sustainability-africas-maritime-industry). Keberlanjutan dalam industri maritim Afrika. Dapat diakses di <https://www.whitecase.com/publications/insight/sustainability-africas-maritime-industry>

⁴¹United Nations Conference on Trade and Development [selanjutnya UNCTAD], *Transportasi Laut 2009 Review*: Laporan oleh Sekretariat UNCTAD (New York: 2009), hal. 160.

⁴² Organisasi Maritim Internasional [IMO], "Pengiriman Internasional dan Fakta dan Angka Perdagangan Dunia," Organisasi Maritim Internasional, Oktober 2009, www.imo.org /.

⁴³ Gylfi Pálsson, Alan Harding, dan Gaël Raballand, *Port and Maritime Transportation Challenges in West and Central Africa, Sub-Saharan Africa Transport Policy Work Paper (SSATP) Working Paper 84* (Washington, DC: SSATP, Mei 2007)

⁴⁴Menurut UNCTAD (ibid. Halaman 38), rata-rata kapal sekarang 2.618 TEUs. Pálsson, Harding, dan Raballand, *Port and Maritime Transportation Challenges in West and Central Africa*, melaporkan (hlm. 9) bahwa pelabuhan Afrika Barat biasanya menerima 1.000–2.000 TEUs, karena inefisiensi dan pengerukan yang buruk.

untuk menarik perusahaan perkapalan terkemuka; dan mencegah "beberapa negara pantai di Afrika Barat dan Tengah dari de facto" terkurung daratan."⁴⁵

Afrika menghadapi perairan yang tidak aman dan kurangnya regulasi perdagangan yang transparan dan nyaman untuk menarik investasi dan pengiriman laut. Wilayah ini menyaksikan tingginya tingkat pembajakan dan perampokan bersenjata di laut di Samudera Hindia dan Teluk Guinea yang menyebabkan beberapa perusahaan pelayaran menghindari rute tertentu ke atau sekitar Afrika. Bantuan pengerukan yang buruk dan alat navigasi yang tidak memadai adalah beberapa tantangan yang dihadapi oleh kapal yang beroperasi di banyak bagian Afrika. Dengan demikian, kawasan ini memiliki lalu lintas yang rendah, yang pada akhirnya menyebabkan pemerintah mengenakan tarif tinggi untuk menghasilkan dana yang cukup untuk operasional pelabuhan, yang membuat perusahaan pelayaran enggan beroperasi di Afrika.⁴⁶ Selain itu, banyak birokrasi yang masih terlibat dalam perdagangan maritim pemerintah Afrika dengan segala kecenderungannya untuk mendorong inefisiensi dan korupsi, membutuhkan upaya yang terkoordinasi dan berkelanjutan untuk merevolusi sektor maritim Afrika guna meningkatkan keselamatan dan keamanan, tata kelola, serta infrastruktur industri. dan efisiensi.⁴⁷

c. Lingkungan Strategis Nasional.

1) Geografi.

Geografi Nigeria bervariasi dengan hutan bakau dan rawa-rawa di pantai selatan, dan hutan kayu keras di pedalaman. Lembah Sungai Niger dan Sungai Benue membentuk wilayah terluas di Nigeria, menciptakan bentuk 'Y' saat mengosongkan air ke Samudra Atlantik. Dataran Tinggi Mambilla, dataran tertinggi di negara ini ditemukan di tenggara Benue. Negara ini memiliki sabana luas yang terdiri dari tiga zona: mosaik hutan Guinea, sabana Sudan, dan sabana Sahel. Curah hujan rendah di sabana Sahel yang berada di timur laut, dan tertinggi di

⁴⁵Pálsson, Harding, dan Raballand, *The Challenges of Port and Maritime Transportation in West and Central Africa*, hal. xiii.

⁴⁶Ibid

⁴⁷Pálsson, Harding, dan Raballand, *The Challenges of Port and Maritime Transportation in West and Central Africa*, hal. xiii.

kawasan mangrove di selatan. Titik tertinggi Nigeria adalah Chappal Waddi pada ketinggian 7.936 kaki (2.419 m); sedangkan titik terendah negara adalah Samudra Atlantik. Negara ini berbagi Danau Chad di timur laut dengan Niger, Chad dan Kamerun.⁴⁸

Wilayah maritim Nigeria terdiri dari kedaulatan negara pantai yang membentang di luar wilayah daratan dan perairan pedalaman hingga sabuk laut yang berdekatan, hingga 12 mil laut. Ini juga mencakup Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 200 mil laut dan landas kontinen dengan kedalaman 200 m atau hingga kedalaman eksploitasi.⁴⁹

2) Demografi.

Nigeria adalah negara berpenduduk sekitar 200 juta orang, tinggal di area seluas 923.768 km² (356.669 mil persegi).⁵⁰ Ini adalah populasi terpadat dan terbesar di Afrika⁵¹, populasi terbesar ketujuh di dunia.⁵² Dilaporkan bahwa 50% penduduk Nigeria adalah penduduk Kota, dengan perkiraan tingkat urbanisasi 4, 3%.⁵³ Nigeria memiliki hampir 250 kelompok etnis, 500 bahasa, dengan beragam budaya dan tradisi. Tiga kelompok etnis terbesar adalah Hausa-Fulani 27,4%, Yoruba 21% dan Igbo 22,1% Efik, Ibibio, Annang, dan Ijaw beberapa dari populasi tenggara utama. Ada juga Urhobo, Isoko, Edo dan Itsekiri di Midwest Nigeria. Sebagian besar penduduknya masih muda, dengan 42, 54% berusia antara 0-14 tahun.⁵⁴ Oleh karena itu, ada rasio ketergantungan negara bagian yang sangat tinggi yaitu 88, 2 tanggungan per 100 non-tanggungan.

Populasi Nigeria telah meningkat pesat selama 5 dekade terakhir karena tingkat kelahiran yang sangat tinggi, melipatgandakan populasinya selama ini. Pertumbuhan tercepat pada tahun 1980-an,

⁴⁸Geografi Nigeria. Dapat diakses dari <https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/africa/nigeria/ngland.htm>

⁴⁹ [CIA World Factbook](#) 7 Desember 2019

⁵⁰ Akinyemi, Akanni Ibukun (2014). "Dinamika dan perkembangan demografi di Nigeria". Studi Populasi Afrika. 27 (2): 239–248. doi:10.11564 / 27-2-471.

⁵¹ [The World Factbook - Central Intelligence Agency](#) ». www.cia.gov. Diperoleh 10 April 2020.

⁵² [Nigeria: Orang](#), CIA World Factbook, 2018

⁵³ [The World Factbook - Central Intelligence Agency](#) ». www.cia.gov.

⁵⁴ Lysonski, Steven (2013). "Nigeria dalam transisi: akulturasi budaya konsumen global". Jurnal Pemasaran Konsumen. 30 (6): 493-508. doi:10.1108 / JCM-07-2013-0626.

setelah kematian anak, menurun dengan cepat, dan sejak itu sedikit melambat karena angka kelahiran sedikit menurun.⁵⁵ Jumlah penduduk 185.989.640 pada tahun 2016, dibandingkan dengan hanya 37.860.000 pada tahun 1950. Proporsi anak di bawah usia 15 tahun pada tahun 2010 adalah 44,0%, sedangkan 53,2% berusia antara 15 dan 65 tahun, dan 2,7%; 65 tahun atau lebih. Ada yang besar momentum populasi Dorong, dengan tingkat pertumbuhan 3,2 persen yang mengarah ke populasi yang diproyeksikan.⁵⁶

Orang-orang yang tinggal di garis pantai Nigeria sebagian besar terlibat dalam penangkapan ikan artisanal (atau penangkapan ikan tradisional / subsisten) yang melibatkan berbagai praktik penangkapan ikan skala kecil, teknologi rendah, modal rendah yang dilakukan oleh rumah tangga nelayan individu (bukan perusahaan komersial). Banyak dari rumah tangga ini adalah kelompok etnis pesisir atau pulau. Rumah tangga ini melakukan perjalanan memancing singkat di dekat pantai. Produksinya biasanya tidak diproses dan terutama untuk konsumsi lokal.

Penangkapan ikan dengan menggunakan teknik penangkapan tradisional seperti tali pancing, panah dan tombak memancing, jaring tuang, dan perahu nelayan tradisional kecil (jika ada) adalah hal yang umum. Penangkapan ikan dapat dilakukan untuk alasan komersial dan subsisten. Ini kontras dengan praktik penangkapan ikan modern berskala besar karena seringkali tidak boros dan kurang menekan populasi ikan dibandingkan penangkapan ikan industri modern.⁵⁷

3) Sumber daya Alam.

Nigeria memiliki berbagai sumber daya yang dapat diperbarui dan tidak dapat diperbarui. Energi matahari, adalah sumber daya terbarukan yang paling banyak digunakan dan kurang dimanfaatkan.⁵⁸

⁵⁵ Stonawski, Marcin; Potancokova, Michaela; Cantele, Matthew; Skirbekk, Vegard (2016). "[Komposisi agama Nigeria yang berubah: penyebab dan implikasi dari perbedaan demografis](#)" (PDF). *Jurnal Studi Afrika Modern*. 54 (3): 362-386. doi:10.1017 / s0022278x16000409- melalui Perpustakaan Auraria.

⁵⁶ [MENGUKUR DHS: Survei Demografi dan Kesehatan](#) ". Microdata.worldbank.org. Diakses 29 Agustus 2017.

⁵⁷ Wikipedia, Orang-orang pesisir di Delta Niger, Nigeria. Akses pada 8 Juli 2020.

⁵⁸ Sumber daya alam Nigeria. <https://www.britannica.com/place/Nigeria/Resources-and-power>

Mineral yang paling bernilai ekonomis adalah minyak mentah, gas alam, batubara, memimpin dan columbite (mineral yang mengandung zat besi yang menyertai timbal). Minyak bumi, yang pertama kali ditemukan di ladang tanah di Nigerdelta pada tahun 1956 merupakan sumber terpenting pendapatan pemerintah dan devisa negara. Ada kilang minyak di Kaduna, Port Harcourt dan Warri. Nigeria menjadi anggota OPEC pada tahun 1971 dan menjadi pengeksport komoditas ini dalam peringkat global. Nigeria memiliki cadangan batu bara, timah, columbite, bijih besi yang signifikan, batu gamping, endapan gipsum, kaolin, barit, emas, safir, topas, aquamarine, dan uranium juga tersedia di negara ini. Namun demikian, kayu bakar (kayu bakar dan arang) masih menjadi sumber energi yang penting untuk keperluan rumah tangga, terutama di daerah pedesaan.

Sumber daya laut Nigeria adalah bahan dan atribut yang ditemukan di lautan yang dianggap memiliki nilai. Hal tersebut mencakup banyak hal: keanekaragaman hayati, pasokan ikan dan makanan laut, minyak dan gas, mineral, pasir dan kerikil, sumber energi terbarukan, potensi wisata, dan ekosistem unik seperti terumbu karang.

Sumber daya laut juga menjadi sumber rekreasi yang berharga bagi manusia. Itu ditambang untuk mineral (garam, pasir, kerikil, dan beberapa mangan, tembaga, nikel, besi, dan kobalt dapat ditemukan di laut dalam) dan dibor untuk minyak mentah. Laut memainkan peran penting dalam menghilangkan karbon dari atmosfer dan menyediakan oksigen. Oleh karena itu memegang peranan penting dalam kehidupan manusia dan perekonomian, sehingga perlu segala perlindungan yang tepat agar dapat terus eksis dan memainkan perannya⁵⁹.

4) **Gatra Ideologi.**

Dari segi ideologi, Nigeria merupakan negara pluralis yang terdiri dari banyak suku / suku bahasa. Nigeria memiliki perwakilan yang hampir sama dari mayoritas Muslim di utara dan mayoritas Kristen di

⁵⁹ USULAN, BARU, ATAU PERATURAN DARURAT. Dikirim Juli, 2020. Pemberitahuan Pembuatan Peraturan Darurat - Bab 41 Menhaden.

selatan. Muslim diperkirakan 45%, Kristen 45%, dan kepercayaan asli lainnya 10%.⁶⁰ Orang dari berbagai latar belakang etnis paling sering berkomunikasi Inggris, meskipun pengetahuan tentang dua atau lebih bahasa Nigeria tersebar luas. Hausa, Igbo dan Yoruba adalah bahasa Nigeria yang paling banyak digunakan. Pidgin Nigeria banyak digunakan sebagai media komunikasi informal terutama di kota-kota seperti Warri, Sapele, Ughelli, Benin dan Port Harcourt⁶¹

Nigeria menganut pendekatan Afrika untuk melahirkan banyak anak, jadi ada bonus demografis yang sangat muda di negara tersebut. Namun, para pemuda ini tersingkir dari kesetaraan politik dan ekonomi negara mereka. Sebagian besar dari kaum muda ini menganggur dan banyak dari mereka berada di sektor informal, atau terlibat dalam penyelundupan, menjual narkoba untuk bertahan hidup. Angka pengangguran kaum muda terus meningkat karena ketidakmampuan untuk mengembangkan industri maritim atas partisipasi mereka. Beberapa anak muda bergabung dengan perompakan, penyelundupan dan minyak mentah, geng-geng penghancur pipa minyak untuk bertahan hidup. Beberapa digunakan oleh politisi untuk tujuan bisnis dan untuk mendorong bagian mereka dalam bisnis minyak dan gas di Nigeria. Beberapa anak muda juga bergabung dengan tentara Relawan.

5) Politik.

Awal perkembangan pelabuhan modern dan bisnis maritim di Nigeria dilacak pada pendudukan Inggris di Lagos, yang dikenal sebagai perdagangan budak Trans-Atlantik, pada tahun 1861, dan kolonisasi mereka selanjutnya di pedalaman Nigeria. Lagos dan Port Harcourt menjadi pelabuhan terkemuka setelah pekerjaan pelabuhan ekstensif dilakukan selama periode kolonial (1861-1960) sebelum Perang Dunia Kedua. Port Harcourt Port dibuat dari awal seperti pelabuhan Kashima segera setelah Perang Dunia Pertama.⁶² Kebijakan pembangunan

⁶⁰ Nigeria: Orang, CIA World Factbook, 2018

⁶¹ Osoba, Joseph Babasola (2015). "Analisis Wacana dalam Pidgin Nigeria". Jurnal Bahasa Universal. Diakses 27 Mei 2020.

⁶² Olukoju, Ayodeji, 1996a, 'Playing the Fiddle Second: Development of Port Harcourt and Its Role in Nigerian Economy, 1917-1950', International Journal of Maritime History, vol. VIII, tidak. 1, hal. 105-131.

pelabuhan dari pendekatan konsentrasi ke difusi, yaitu kebijakan untuk memusatkan investasi di, dan mengembangkan, beberapa pelabuhan, dengan mengorbankan yang lain sedangkan yang terakhir melibatkan pengembangan banyak outlet pelabuhan. Kontraksi dan perluasan tersebut mencerminkan kondisi ekonomi global dan lokal yang berlaku yang menentukan permintaan fasilitas pengiriman dan pelabuhan⁶³. Jadi, selama Depresi Besar pada tahun 1930-an, pekerjaan pelabuhan utama ditangguhkan untuk memenuhi pengurangan volume perdagangan dan pengiriman laut. Namun, ledakan perdagangan setelah dua perang dunia mengakibatkan perumusan dan implementasi proyek pembangunan pelabuhan.

Sejak 1960, Nigeria memiliki sejarah kudeta militer dan serangan balik hingga 1999, tetapi sekarang negara itu menandai dua puluh satu tahun sejak transisi menuju demokrasi pada 1999. Dinamika politik Nigeria setelah kemerdekaan, dan aturan militer dan politik yang panjang yang dibentuk oleh eksplorasi minyak dan transisi dari pemerintahan militer ke demokrasi mengubah pendekatan pengembangan bisnis maritim. Pemilihan presiden 2015 menyaksikan peralihan kekuasaan untuk pertama kalinya sejak 1999 dengan presiden dari partai yang berkuasa, Dr. Goodluck Jonathan, kalah dari Mayjen (Rtd) Muhammadu Buhari dari oposisi. Namun, semua perubahan kepemimpinan ini memang memiliki perubahan dalam program pembangunan menuju industri maritim Nigeria.

6) **Ekonomi.**

Perekonomian dan masyarakat laut sangat erat kaitannya dengan laut, hal ini dikarenakan panjang dan sifat garis pantai suatu negara, menentukan besar kecilnya industri perdagangan laut dan yang terkait dengan pelabuhan. Tingkat perkembangan kerangka sosial dan ekonomi di mana perkembangan ini terjadi menentukan sebagian besar pertumbuhan dan perkembangan sektor maritim. Nigeria hanya memiliki

⁶³ Ogundana, Babafemi, 1970, 'Patterns and Problems of the Evolution of Ports in Nigeria', dalam BS Hoyle and DA Hilling, (eds.), Ports and Development in Africa, London, p.167-182.

satu pelabuhan alami di Lagos tetapi telah mengembangkan pelabuhan lain di sisi timur negara itu.

Secara historis, administrasi pelabuhan dan bisnis maritim Nigeria di Nigeria hingga pertengahan 1950-an melihat Nigeria memanfaatkan dualitas kontrol dan banyak otoritas dalam manajemen dan keamanan bisnis maritim. Pertama, bisnis pelabuhan dan maritim dikendalikan oleh kepentingan pribadi seperti United African Company (UAC) dan jalur pelayaran asing, Elder Dempster Shipping Line, mengendalikan aktivitas tertentu seperti pemantik api⁶⁴ dan mengontrol port tertentu. Kedua, ada banyak otoritas di pelabuhan, terutama yang besar seperti Lagos dan Port Harcourt. Diantaranya adalah Kereta Api, Bea Cukai, Pelabuhan dan Teknik Kelautan, yang masing-masing menangani aspek tertentu dari operasi pelabuhan, seperti pemungutan tarif, transportasi, pilotage, dan pekerjaan pelabuhan. Departemen-departemen pemerintah ini menyaksikan persaingan antar departemen, yang mengakibatkan koordinasi layanan dan operasi pelabuhan tidak efektif.⁶⁵

Otoritas Pelabuhan Nigeria (NPA) kemudian didirikan pada pertengahan 1950-an untuk melakukan koordinasi bisnis maritim tetapi tidak dapat mengelola administrasi maritim di Nigeria karena pada akhirnya menambah otoritas yang bersaing yang menghambat operasi dan administrasi pelabuhan yang efisien. Di bawah Hukum Pelabuhan 1954 (Cap 55) dari Hukum Federasi Nigeria, Otoritas Pelabuhan Nigeria didirikan sebagai otoritas tunggal dalam mengendalikan pelabuhan Nigeria, dengan yurisdiksi atas operasi penanganan kargo; pemeliharaan pelabuhan, perbaikan dan regulasi dan pendekatan; pengerukan, layanan pilotage, penerangan dan alat bantu navigasi, dan layanan terkait. Dengan NPA memulai program pribumisasi

⁶⁴Olukoju, Ayodeji, 1992a, 'Elder Dempster and the Nigerian Shipping Trade Selama Perang Dunia Pertama', *Journal of African History*, vol. 33, tidak. 2, hal. 255-271. Olukoju, Ayodeji, 1992b, 'Lagos Port Development, c. 1892-1946', *Jurnal Sejarah Transportasi, Seri Ketiga*, vol. 13, tidak. 1, hal. 59-78.

⁶⁵Olukoju, Ayodeji, 1992c, 'Latar Belakang Pembentukan Otoritas Pelabuhan Nigeria: Politik Administrasi Pelabuhan di Nigeria, c. 1920-1954', *Jurnal Internasional Sejarah Maritim*, vol. IV, no. 2, hal. 155-173.

('Nigerianisation') dan pembangunan perluasan dermaga di Apapa dan pekerjaan pelabuhan di Port Harcourt,⁶⁶

Hingga saat ini, Badan Keamanan Maritim dan Administrasi Maritim Nigeria telah berdiri, negara tersebut mengalami perkembangan yang lamban dalam perluasan pelabuhan dan bisnis maritim sejak kemerdekaan meskipun perkembangan ekonominya bergantung pada ekspor minyak. Pemerintah berturut-turut telah berupaya merehabilitasi dan merenovasi pelabuhan serta meredakan ketegangan di laut karena pembajakan, pencurian minyak mentah, dan masalah keamanan laut lainnya. Namun, investasi yang rendah dan lambat dalam perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan masih mempengaruhi negara.⁶⁷

Tantangan sosial ekonomi yang dihadapi negara juga mempengaruhi investasi dalam langkah-langkah keamanan. Ini mungkin bertanggung jawab untuk meningkatkan tingkat ketidakamanan maritim dan ketidakmampuan Angkatan Laut Nigeria (NN), Perusahaan Keamanan dan Pertahanan Sipil Nigeria (NSCDC) dan Polisi Nigeria (Departemen Kelautan) untuk menangani dengan tepat tantangan keamanan yang meningkat di laut.

7) Sosial-Budaya.

Nigeria Selatan dihuni oleh orang-orang dari kelompok etnis yang berbeda, tetapi kelompok etnis utama adalah Yoruba, Igbo, Ijaw, Efik dan Ibibio.⁶⁸ Masyarakat di wilayah ini memiliki kemiripan sosial ekonomi, budaya dan bahasa yang mirip dengan warga negara tetangga dari era pra-kolonial. Sifat dan skala kemiskinan mencerminkan interaksi geografis, ekologi, dan politik. Dalam hal ukuran, Negara Bagian Lagos adalah negara bagian terkecil di Nigeria dengan sebagian besar wilayah daratan berawa dan berawa karena kedekatannya dengan laut Atlantik.

⁶⁶ Olukoju, Ayodeji, 1996b, *Perdagangan Maritim, Pengembangan dan Administrasi Pelabuhan: Pengalaman dan Pelajaran Jepang untuk Nigeria*, Tokyo: IDE.

⁶⁷ Olukoju, Ayodeji, 2003, 'A "Really Nigerian Project?" Politics for the Establishment of Nigerian National Shipping Line (NNSL), 1957-59', *International Journal of Maritime History*, vol. XV, no. 1, pp.69-90.

⁶⁸ (Abubakar, 2011).

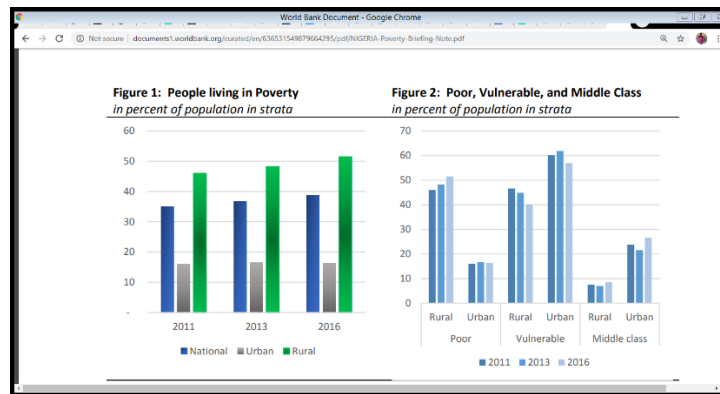
Selain itu, sebagian besar penduduk terdapat di perkotaan, semi perkotaan dan perdesaan.

Sebagian besar Kota besar dan kecil padat penduduk dengan pemukiman yang bervariasi dari rumah kecil hingga besar dan akomodasi sebagai hasil dari keterlibatan bisnis yang sukses dan kehadiran sekolah, universitas dan pasar. Ada banyak akses ke infrastruktur dasar, jalur transportasi, dan inklusivitas ekonomi. Perbedaan tingkat kesejahteraan ini mempengaruhi kondisi kehidupan antara kedua wilayah dan menentukan kohesi sosial.

Di sisi lain, budaya masyarakat nelayan sedikit berbeda dengan daerah lain di Indonesia, mengingat lokasi dan cara hidup mereka. Penangkapan ikan sebagai salah satu dari sekian banyak cara untuk menafkahi keberadaan manusia memerlukan adaptasi dan perilaku manusia tertentu, dengan adaptasi dan perilaku tersebut memerlukan pengembangan ciri budaya tertentu. Adaptasi ini berakar pada persyaratan untuk mengeksploitasi ekosistem laut tertentu dengan teknologi apa pun yang tersedia untuk masyarakat pada waktu tertentu. Oleh karena itu, perlu digarisbawahi bahwa pendekatan masyarakat nelayan dalam menangkap ikan, atau alat tangkap yang digunakannya berbeda-beda.

Karena budaya penangkapan berakar pada eksploitasi ekosistem laut tertentu, hubungan produksi dan organisasi kegiatan penangkapan ikan untuk nelayan skala kecil yang hidup dalam budaya yang sangat berbeda mungkin sangat mirip, meskipun mereka adalah anggota dari budaya yang sangat berbeda. Tentu saja, ada beberapa pengecualian penting yang terlihat di daerah di mana tradisi budaya yang lebih besar memenuhi keseragaman lintas budaya ini. Misalnya, perempuan memberikan kontribusi penting untuk pemrosesan dan distribusi ikan di sebagian besar komunitas nelayan skala kecil di seluruh dunia, tetapi dalam budaya tertentu mereka tidak diizinkan bekerja di perikanan⁶⁹.

52. Karakteristik budaya komunitas nelayan skala kecil Smith (1977: 253)



Gambar 3: Kemiskinan dan Kerentanan Nigeria

Seperti terungkap pada Gambar 3 di atas, angka kemiskinan terus meningkat, dengan angka yang meningkat dari 35,0 menjadi 38,8 persen dari total penduduk dari tahun 2011 hingga 2016.⁷⁰ Jumlah penduduk miskin meningkat sebesar 17 juta sejak tahun 2011, karena meningkatnya angka kemiskinan dan laju pertumbuhan penduduk yang pesat, selama tahun 2011-2016 jumlah penduduk yang hidup dalam kemiskinan meningkat dari 57 juta menjadi 74 juta.⁷¹ Kemiskinan sebagian besar masih merupakan fenomena pedesaan dengan sekitar 64 persen dari semua orang miskin tinggal di daerah pedesaan. Kelas menengah sebagian besar tumbuh di perkotaan dan porsi masyarakat miskin meningkat karena banyak orang yang sebelumnya rentan berada di bawah garis kemiskinan. Selain itu, ukuran kelas menengah juga sedikit meningkat, akibat perluasan kelas menengah di perkotaan.⁷²

8) **Pertahanan dan Keamanan.**

Keamanan maritim di Nigeria merupakan tantangan keamanan dua sisi - penjajah darat dan penjajah lepas pantai. Oleh karena itu, negara menangani manajemen keamanan secara holistik untuk perencanaan dan penerapan keamanan laut yang berkelanjutan. Keamanan maritim di Nigeria ditangani oleh Badan Keselamatan dan Administrasi Maritim Nigeria (NIMASA), badan pengatur di industri perkapalan negara itu, dan dibebani dengan tanggung jawab untuk

⁷⁰ Tingkat kemiskinan yang menggunakan garis kemiskinan internasional \$ 1,90 adalah 42,8 persen pada tahun 2016.

⁷¹ Komisi Populasi Nasional (Nigeria)

⁷²

menyediakan keamanan di perairan pesisir negara itu. Dengan cara yang sama, Kepresidenan menugaskan tugas untuk melindungi perairan pesisir negara dan beberapa wilayah Republik Benin untuk NIMASA di negara lain guna menanggulangi ancaman bajak laut di sub-wilayah Afrika Barat. Namun, NIMASA melakukan penugasan ini bekerja sama dengan Angkatan Laut Nigeria, Satuan Tugas Militer Gabungan (JTF) dan Polisi Laut Nigeria. Hal ini menyebabkan NIMASA mencapai tingkat serangan pembajakan Nol di distrik Pilotage Lagos melalui kewaspadaan yang ketat.

Selain itu, Joint Military Task Force (JTF), dibentuk untuk memerangi militansi di wilayah Delta Niger, dan terus meminimalkan insiden perompakan di wilayah tersebut melalui kewaspadaan yang berkelanjutan. Polisi Marinir telah memperoleh sekitar 80 kapal patroli lapis baja dalam 3 tahun terakhir untuk menanggapi insiden pembajakan dan fungsi kepolisian.

Namun, belum adanya respon hukum dan kebijakan yang tepat terhadap keamanan maritim kawasan di Afrika Barat dan Afrika, terutama yang memprioritaskan masalah keamanan maritim dalam konteks pemerintahan di Afrika, berupa inisiasi reformasi sektor keamanan maritim menjadi sebuah tantangan. Ada kebutuhan untuk mengatasi masalah kelemahan infrastruktur dan kapasitas di sektor ini, kurangnya kesadaran maritim dan tidak adanya kerangka kebijakan yang komprehensif dan kapasitas nasional yang terbatas untuk proyeksi operasional yang kuat.

Masalah lain seperti Gangguan dalam manajemen keamanan dan intelijen perlu ditangani; sementara sinergi yang kuat perlu dibangun, untuk mengkonsolidasikan dan meningkatkan operasi keamanan dan pengumpulan intelijen yang telah lama menjadi tantangan dalam keamanan maritim. Terakhir, upaya untuk membangun kapasitas dalam badan keamanan, yang dibebani dengan tanggung jawab mengamankan jalur air Nigeria, perlu dilakukan di tempat lain untuk mempersiapkan dan secara profesional mengamankan pemberian layanan yang lebih baik.

BAB III

PEMBAHASAN

12 Umum.

Bab ini membahas langkah-langkah yang diperlukan untuk meningkatkan Industri Maritim Nigeria dan mencapai ketahanan keamanan dalam konteks teori yang disorot, lingkungan strategis dan perspektif hukum. Secara khusus, Bab ini akan menganalisis aturan dan regulasi yang ada serta pendekatan pemerintah terhadap bisnis maritim dan bagaimana undang-undang, regulasi, dan pendekatan baru dapat membantu. Ini juga akan berisi analisis sinergi yang ada antara pemangku kepentingan maritim dan mendorong kemungkinan implikasi dari peningkatan sinergi antara pemangku kepentingan maritim dan industri maritim. Terakhir, Bab ini akan menganalisis langkah-langkah kolaboratif antara industri maritim, penegakan hukum, dan negara tetangga serta langkah-langkah yang perlu diambil untuk memperbaikinya.

13. Perumusan Formulasi Hukum dan Kebijakan Maritim yang Efektif Sesuai dengan Perjanjian Maritim Internasional.

Untuk merumuskan hukum dan kebijakan maritim, studi ini mengkaji hukum, peraturan dan regulasi maritim yang ada di negara ini. Upaya telah dilakukan untuk melihat secara mendalam visi, misi, amanat, dan praktik masing-masing lembaga pengelola industri maritim di Nigeria untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman (SWOT).

a. Analisis Hukum dan Struktur Maritim yang ada.

Hukum maritim adalah suatu badan hukum, konvensi dan perjanjian yang berlaku untuk kelancaran pengelolaan usaha kelautan dan masalah kelautan lainnya, seperti perkapalan, pelanggaran yang terjadi di laut atau samudera. Hukum maritim nasional diharapkan dapat meminjam atau didomestikasi dari hukum maritim internasional, yaitu regulasi yang mengatur tentang pemanfaatan laut dan samudera.⁷³ Seperti disebutkan di bagian aturan dan regulasi di Bab dua, IMO adalah badan yang diakui PBB bertanggung

⁷³Hukum Kelautan. 2019. <https://www.investopedia.com/terms/m/maritime-law.asp>

jawab untuk mengembangkan konvensi maritim internasional, perjanjian baru untuk mengatur semua aspek perdagangan dan transportasi laut. Tiga konvensi utama membentuk inti dari konvensi IMO dan mereka mengharapkan semua penandatanganan konvensi untuk memelihara dan menerapkan: Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS); Konvensi Internasional untuk Pencegahan Polusi dari Kapal; dan Konvensi Internasional tentang Pelatihan, Sertifikasi, dan Standar Pengamanan untuk Pelaut.

Untuk mengoperasionalkan konvensi, traktat dan kesepakatan ini, negara memberlakukan Kementerian, Lembaga dan Departemen untuk mengatur, mengelola dan menegakkan aturan dan regulasi tentang urusan maritim di Nigeria. Pemerintah Nigeria menempatkan Kementerian Perhubungan sebagai badan pembuat kebijakan yang berlebihan untuk pengelolaan transportasi yang berkelanjutan di negara tersebut. Kementerian Perhubungan Nigeria bertujuan untuk membangun sistem transportasi antar ibu Kota kelas dunia yang aman, efisien, dan terjangkau serta mengikuti praktik terbaik global untuk pembangunan sosio-ekonomi dan peningkatan kualitas hidup masyarakat. Akibatnya, dalam kaitannya dengan industri maritim, empat institusi khusus dan satu institusi akademik khusus ditempatkan di bawah Kementerian Perhubungan di Nigeria. Mereka adalah Badan Keamanan dan Administrasi Maritim Nigeria (NIMASA); Otoritas Pelabuhan Nigeria (NPA); Nigeria Shippers Council (NSC); Dewan Pengatur Penerusan di Nigeria dan Akademi Maritim Nigeria, (MAN) Oron.

Secara khusus, NIMASA didirikan sebagai badan pengatur maritim teratas dengan tanggung jawab untuk mengatur industri maritim di Nigeria di bawah Undang-Undang Administrasi Keselamatan dan Administrasi Maritim Nigeria, 2007; Merchant Shipping Act, 2007 dan Coastal and Inland Shipping (Cabotage) Act, 2003. Oleh karena itu, NIMASA fokus pada pencapaian Administrasi Keselamatan Maritim yang efektif, Peraturan Tenaga Kerja Maritim, Pencegahan dan Pengendalian Pencemaran Laut, Pencarian dan Penyelamatan (SAR), Penegakan Cabotage, Pengembangan dan Pendaftaran Pengiriman Kapal, Pelatihan dan Sertifikasi Pelaut, dan Pengembangan Kapasitas Maritim menggunakan alat-alat modern untuk efisiensi dan efektivitas, sambil mengembangkan kapasitas masyarakat adat dan

menghilangkan semua hambatan bisnis maritim.⁷⁴ Dalam upaya penyelenggaraan penyelenggaraan keselamatan maritim, NIMASA diharapkan antara lain mengelola administrasi negara berbendera, Port State Oversight, Survei dan Inspeksi, sistem navigasi, layanan hidrografi, pencarian dan penyelamatan, investigasi korban laut dan keamanan kapal.

Otoritas Pelabuhan Nigeria juga merupakan agen Kementerian Perhubungan Federal yang menangani pengelolaan operasi Pelabuhan di Nigeria. NPA telah mengalami reformasi dan restrukturisasi sejauh sebagian tanggung jawabnya sebagian ditangani oleh sektor swasta. Saat ini, tanggung jawab pemerintah NPA mencakup kepemilikan dan pengelolaan tanah dan air di dalam batas pelabuhan; merencanakan dan mengembangkan infrastruktur operasional pelabuhan; melakukan penyewaan infrastruktur pelabuhan dan konsesi serta menetapkan tolok ukur untuk struktur tarif. Tanggung jawab lainnya termasuk operasi kelautan dan pelabuhan dan survei hidrografi; mengelola insiden dan polusi laut; pemeliharaan keselamatan dan keamanan di area pengguna umum; memberlakukan peraturan pelabuhan dan anggaran dasar dan menegakkan peraturan pelabuhan. Sektor swasta menangani kargo, bongkar muat, pergudangan dan pengiriman; memperoleh penanganan kargo dan mengoperasikan peralatan terkait; mengembangkan dan memelihara superstruktur pelabuhan, menjaga keselamatan dan keamanan di terminal dan terlibat dalam penarik, tambat, bunkering, pembuatan kapal, dan perbaikan kapal.

Dengan tanggung jawab ini, NPA melakukan pelayanan kelautan yang meliputi konservasi, bunkering, penyelamatan dan pemantauan penyelamatan⁷⁵, operasi mid-stream dan terminal kontribusi minyak dll; layanan hidrografi (lisensi untuk perpipaan, dll.) dan layanan Lingkungan, Kesehatan dan Keselamatan, terutama pencegahan dan pengendalian insiden dan pencemaran laut⁷⁶. NPA juga melakukannya Patroli laut yang dilakukan bersama dengan Pelabuhan dan Polisi Laut.⁷⁷

⁷⁴ Badan Keamanan dan Keselamatan Maritim Nigeria. <https://nimasa.gov.ng/>

⁷⁵ <https://nigerianports.gov.ng/marine-services/>

⁷⁶ <https://nigerianports.gov.ng/health-safety-and-environment-services/>

⁷⁷ <https://nigerianports.gov.ng/security-services/>

Nigerian Shipping Council adalah badan yang dibentuk untuk memoderasi ketersediaan, kualitas, biaya dan efisiensi di sektor transportasi untuk mempengaruhi daya saing barang ekspor di pasar internasional serta biaya barang impor. NSC bergantung pada Peraturan Dewan Pengirim Nigeria 1997 (Biaya Pengiriman Lokal); Peraturan Dewan Pengirim Nigeria (Depot Kontainer Darat) 2007 dan Peraturan Dewan Pengirim Nigeria (Stasiun Pengangkutan Kontainer) 2007 untuk operasi mereka. Menurut undang-undang, Nigerian Shipping Council menjalankan fungsi utama menyediakan forum untuk melindungi kepentingan pengirim barang dalam hal-hal yang mempengaruhi pengiriman impor dan ekspor ke dan dari Nigeria. Mereka sama-sama menjalankan fungsi Regulator Ekonomi Pelabuhan, terutama pemberian pedoman tentang pengaturan tarif sebagai pedoman terhadap kesewenang-wenangan; promosi efisiensi dalam menyediakan layanan pelabuhan; memantau dan memastikan kepatuhan semua pihak dengan ketentuan Perjanjian Konsesi Pelabuhan.⁷⁸

Sorotan di atas mengungkapkan bahwa ada tanggung jawab yang berlebihan di antara lembaga-lembaga ini. Misalnya, NIMASA melakukannya Administrasi Keselamatan Maritim, Pencegahan dan Pengendalian Pencemaran Laut, Pencarian dan Penyelamatan, sementara NPA juga mengelola insiden dan polusi laut; pemeliharaan keselamatan dan keamanan di area pengguna umum; mengembangkan dan memelihara superstruktur pelabuhan, menjaga keselamatan dan keamanan di terminal; dan NSC menjalankan fungsi Regulator Ekonomi Pelabuhan dengan memberikan panduan tentang pengaturan tarif sebagai pedoman terhadap kesewenang-wenangan; promosi efisiensi dalam menyediakan layanan pelabuhan; memantau dan memastikan kepatuhan semua pihak dengan ketentuan Perjanjian Konsesi Pelabuhan. Masalah yang tumpang tindih ini bertanggung jawab atas persaingan antar lembaga yang mencegah kolaborasi antar lembaga diperlukan untuk mengelola bisnis kelautan di Nigeria dengan lancar.

Ini adalah kontradiksi yang jelas dengan konvensi IMO yang telah mengidentifikasi badan dan anak perusahaan teratas di sektor maritim dan apa

⁷⁸Dewan Pengirim Nigeria. 2019. Fungsi hukum. <https://www.shipperscouncil.gov.ng/statutory-functions.php>

yang seharusnya menjadi tanggung jawab badan tersebut. Dengan demikian, masalah yang tumpang tindih seharusnya tidak ada jika Konvensi dan perjanjian IMO ditaati secara ketat. Oleh karena itu, perbedaan ini perlu ditinjau dari UU Keagenan untuk kelancaran bisnis di sektor maritim.

Saat ini, tantangan yang tumpang tindih dan persaingan antar lembaga bertanggung jawab atas banyak tantangan di sektor ini. Beberapa diantaranya termasuk kurang memadaitempat berlabuh yang dicegah oleh kecurigaan masing-masing lembaga dan ketidakmampuan instansi pemerintah yang bertanggung jawab untuk mengadvokasi hal ini; dan ketidakmampuan untuk menjalani pengerukan ruang untuk memungkinkan kedatangan kapal-kapal besar. Bahkan tantangan ketidakamanan seperti pembajakan laut, illegal fishing, dan perampokan laut terus terjadi karena adanya ketimpangan dalam penyelenggaraan bisnis maritim. Saat ini, pelabuhan di Nigeria menghadapi tantangan dengan pendangkalan dan pengurangan lebar alur; masalah buruh pelabuhan terus menerus; masalah dengan keterlambatan kapal karena kemacetan; fungsi peralatan pabrik dan pelabuhan yang tidak memadai; pemeliharaan fasilitas yang ada tidak memadai; berkurangnya finansial dan pendanaan untuk operasional pelabuhan, terutama di bidang infrastruktur pelabuhan; penurunan kualitas layanan yang menyebabkan kemacetan parah; perkembangan lebih lanjut lembaga pemerintah dalam kegiatan pelabuhan; penundaan dan inefisiensi operasional dan prosedural.⁷⁹ Semua ini diharapkan dapat dikoreksi oleh para agen tersebut dan tentunya Kementerian Perhubungan secara keseluruhan melalui peninjauan kembali UU yang membentuk Badan-Badan tersebut.

Namun, Kementerian Perhubungan dibebani masalah umum birokrasi pegawai negeri yang menentukan siapa yang bekerja di tempat apa pada waktu tertentu. Dengan demikian, kementerian tidak memiliki sarana untuk mendikte Kepala Dinas Federasi mengenai sumber daya manusia yang harus ditempatkan di kementerian untuk kinerja industri yang optimal. Implikasi langsung dari hal ini adalah bahwa tenaga kerja non-spesialis ditempatkan di

⁷⁹Ndikom Obed, Buhari, SO, Okeke, OK, dan Matthew W Samuel. 2017. PENILAIAN KRITIS INDUSTRI MARITIM DI NIGERIA: TANTANGAN DAN PROSPEK MASALAH KEBIJAKAN. JURNAL AFRIKA STUDI PSIKOLOGI MASALAH SOSIAL, Vol. 20 No.3 2017: 113-120.

departemen khusus, hal ini bertentangan dengan sistem berbasis kinerja yang diharapkan dari Badan khusus ini. Petugas yang tidak kompeten ini disinyalir tidak mampu mendorong perubahan yang diharapkan di sektor ini. Padahal, dengan sistem hukum saat ini, birokrat yang cakap dapat mengelola sistem industri maritim ini lebih baik daripada staf non-spesialis. Untuk mengatasi tantangan pengembangan tenaga kerja, Kementerian Transportasi dan badan-badan bawahannya menerapkan Akademi Maritim Nigeria; yang bersama dengan perguruan tinggi lain di tanah air telah menempatkan Manajemen Transportasi sebagai mata kuliah untuk melatih lulusan perguruan tinggi secara khusus tentang persyaratan dan keterampilan industri Transportasi Laut. Namun, tingkat penyerapan lulusan Akademi dan Universitas ini pada PNS secara umum dan Kementerian Perhubungan belum menggembirakan.

Akademi Maritim Nigeria, Oron, dibebani dengan tanggung jawab memproduksi tenaga kerja untuk industri khusus ini untuk memperbaiki tantangan dalam sistem pendidikan dan pelatihan maritim di Nigeria, menjamin pengembangan kapasitas dan menghemat jutaan dolar yang sejauh ini telah dihabiskan di luar negeri, yang telah menempatkan peralatan pelatihan yang diakui dunia untuk mengatasi kekurangan tenaga laut. Lulusan Akademi ini dinilai memiliki kemampuan untuk mengelola perusahaan pelayaran, melakukan survey kargo, kegiatan kliring dan penerusan yang hampir dilakukan oleh ekspatriat di Tanah Air.⁸⁰ Meskipun sistem pendidikan dan pelatihan maritim di Nigeria menghadapi tantangan dari dukungan industri maritim yang buruk, upaya pemerintah saat ini dalam mendanai sekolah pelatihan, terutama dengan menyediakan teknologi simulasi yang merupakan praktik terbaik di mana pun di dunia, telah mengubah posisi sekolah untuk efektivitas dan pelatihan yang mendekati kenyataan untuk memahami tugas-tugas yang kompleks dan berpotensi berbahaya tanpa efek fisik pada kapal dan pelatih. Implikasinya, pengelolaan bisnis maritim masih berada di tangan pejabat yang tidak memiliki keahlian khusus, sehingga sulit untuk mendorong peninjauan kembali Undang-Undang Para Rasul yang mendirikan Lembaga-

⁸⁰ Abiodun, E. 2020. Transformasi Akademi Maritim.
<https://www.thisdaylive.com/index.php/2020/02/07/transforming-maritime-academy/>

Lembaga ini untuk bisnis maritim yang efektif karena bersumber dari perbedaan ini.

Tak hanya itu, perumusan kebijakan dan undang-undang kelautan yang efektif terhambat oleh beberapa masalah lain. Isu-isu yang akan disoroti ini diharapkan untuk ditangani dan dimasukkan ke dalam undang-undang dan kebijakan baru. Merekalangkungan operasi yang tidak ramah di mana investor, pengguna, dan pemangku kepentingan beroperasi di bawah kebijakan yang sangat kompetitif yang mempengaruhi dan berdampak negatif pada pertumbuhan, modalitas operasional, dan perkembangan industri maritim. Beberapa agen sekarang terlibat dalam menaikkan tarif pelabuhan dan menakut-nakuti importir dan eksportir, yang mengarah pada upaya untuk memanipulasi sistem, seperti kurangnya deklarasi barang, kurangnya faktur, penyembunyian, dan penagihan berlebihan yang menyebabkan pelarian modal, yang memiliki beberapa bentuk implikasi negatif bagi perekonomian kita.

Tantangan yang ditimbulkan oleh tidak adanya kerangka kelembagaan holistik dari Kementerian Perhubungan juga telah diidentifikasi sebagai kesulitan penting untuk mencapai manfaat optimal dari industri maritim. Kementerian Perhubungan tampaknya bingung antara kebutuhan kebijakan komprehensif untuk Sistem Transportasi di Nigeria dan kebutuhan Undang-Undang Bisnis Maritim Holistik untuk negara tersebut. Sementara Kebijakan Transportasi Komprehensif di Nigeria memberikan arahan komprehensif tentang Kebijakan Transportasi, yang akan terdiri dari Transportasi Laut, Jalan, Kereta Api dan Udara, Kebijakan Industri Maritim Komprehensif akan membahas aspek transportasi Maritim tertentu di satu sisi dengan mempertimbangkan Pengiriman Hukum dan Kebijakan Industri Maritim bekerja sebagai pemegang kebijakan di dalam negeri. Pemegang khusus termasuk Nigeria Custom Services (NCS); Layanan Imigrasi Nigeria (NIS); Organisasi Standar Nigeria (SON), Badan Nasional untuk Pengawasan dan Pengendalian Pangan (NAFDAC), Polisi Laut Nigeria, Angkatan Laut Nigeria, pemimpin buruh dan agen non-pemerintah.

Tantangan lain yang menghambat pengoperasian sektor kelautan adalah rendahnya dukungan dan pendanaan pemerintah. Hal ini terjadi karena

pemerintah tampaknya telah kehilangan beberapa investasi di sektor maritim, terutama di sektor industri perkapalan di mana 19 kapal dibeli untuk Jalur Pelayaran Nasional Nigeria (NNSL) pada tahun 1979 dan saat ini tidak dapat ditemukan. Hilangnya kapal-kapal ini disalahkan atas inefisiensi yang besar dan kurangnya efektivitas dalam pengelolaan jasa pelayaran dan industri kelautan di negara tersebut. Tanggapan pemerintah dalam mengabaikan sektor ini lebih jauh mempengaruhi investasi dalam infrastruktur dan peralatan Maritim, yang sangat penting untuk penyampaian layanan yang efisien oleh industri dalam negeri.⁸¹ Padahal, sebagian besar negara maju di dunia mendukung industri maritimnya, dan berusaha memastikan perkembangan perkapalan dan kendali asli atas ketentuan layanan pelayaran; alih-alih layanan pengiriman luar negeri skala besar di negara tersebut.⁸²

Tidak hanya Kebijakan Maritim Nasional yang kurang di lingkungan maritim bangsa, kebijakan operasional pelayaran juga dikabarkan masih kurang.⁸³ Minimnya kerangka kerja kebijakan pengiriman operasional telah memberikan ruang bagi pelanggaran hukum dan mengikuti keinginan dan tingkah laku dalam operasi industri antara operator, pemegang saham, pemilik kapal, agen kapal, dan pengirim barang dalam menghadapi Konvensi Maritim Internasional. Kerangka kebijakan maritim yang komprehensif diperlukan untuk memberikan peta jalan operasional bagi industri dan mengurangi salah urus dan persepsi korupsi di sektor maritim.

Terakhir, seringkali pergeseran arah kebijakan pemerintah pada isu-isu yang berkaitan dengan pelayaran, tarif, instansi yang ada dalam pengelolaan pelabuhan, dan pengelolaan keamanan di laut selama bertahun-tahun, merupakan masalah serius yang menghambat tumbuh dan berkembangnya industri maritim. Kasus adalah kebijakan paletisasi kargo yang diberlakukan untuk menggantikan penggunaan scanner dalam menangani pemeriksaan barang. Terlepas dari kenyataan bahwa kebijakan pallet adalah pelanggaran

⁸¹Ihenacho, E. (2005). Kebijakan penting untuk pengembangan industri perkapalan yang layak: Presentasi makalah pada forum pemangku kepentingan perkapalan di restoran laguna, Pulau Victoria, Lagos.

⁸²Gwandu, B. (2000). Korupsi: kutukan pelayanan pelabuhan yang efisien. Makalah dipresentasikan pada seminar nasional pemberantasan korupsi dan praktik tajam di pelabuhan, pertemuan pemangku kepentingan

⁸³Ndikom Obed, Buhari, BC; Okeke, SO dan Matthew dan Samuel. W. 2017. Kajian Kritis Industri Maritim di Nigeria: Tantangan dan Prospek Masalah Kebijakan. JURNAL AFRIKA UNTUK STUDI PSIKOLOGI MASALAH SOSIAL, Vol. 20 No.3 hal. 113-121

langsung (IPPC) (ISPMP) No. 15 konvensi internasional tentang palet, kayu, dunnage yang membawa serangga invasif, kebijakan palet adalah alternatif yang salah untuk pemindai karena akan meningkatkan jumlah pemindai. Kosongkan kontainer dan tingkatkan pembayaran pengiriman. Sedangkan yang diharapkan adalah Pemerintah Federal untuk memperbaiki pemindai untuk menghapus ketentuan wajib barang palletized dalam peti kemas pada pengiriman Nigeria. Selain itu, paletization akan meningkatkan capital flight dan meningkatkan biaya pengiriman ke dalam negeri. Kebijakan ini telah diusulkan untuk dikembangkan tanpa masukan dari pemangku kepentingan industri maritim terkait.⁸⁴ Beberapa kebijakan gagal lainnya diberlakukan, seperti Kebijakan Inspeksi Pra-Pengiriman (PSI), Kebijakan Inspeksi Destinasi (DI), kebijakan tentang Administrator Bea Masuk Profesional (PIDA), Layanan Pemindaian Kargo melalui Penyedia Layanan, Kebijakan Otomotif Nasional, Catatan Pelacakan Kargo, Sistem Informasi Advanced Cargo (ACIS), dan beberapa lainnya.⁸⁵

Selain NIMASA, NPA dan Shipping Board yang terlibat dalam pengelolaan keamanan Laut dan Laut di Nigeria, Angkatan Laut Nigeria, Polisi Laut Nigeria dan Korps Keamanan Nasional dan Pertahanan Sipil juga terlibat dalam mengelola masalah keamanan di Laut. Kebingungan ini hanya dapat menumbuhkan kemalasan dan ketidakmampuan dan memberikan ruang bagi penyebaran rumor yang dapat dieksploitasi oleh orang-orang yang berpikiran korup secara teratur. Mungkin ini bisa menjadi alasan mengapa tantangan keamanan lebih tinggi di Laut Nigeria dan berdampak besar pada ketahanan Industri Maritim Nigeria.

Yang penting dari analisis sejauh ini adalah ada kebutuhan untuk mengatasi masalah tanggung jawab yang tumpang tindih dengan meninjau undang-undang yang membentuk lembaga-lembaga ini. Sayangnya, tenaga kerja yang diharapkan untuk melakukan ini tidak melakukannya, meskipun ada kemauan politik untuk melaksanakannya. Dengan demikian, untuk perumusan

⁸⁴ Dalam komunikasi yang dikeluarkan oleh koordinator pertemuan Balai Kota yang diselenggarakan oleh Kapal dan Pelabuhan di Lagos

⁸⁵ Editor, 2019. Kurangnya pemindai dan kebijakan kargo yang kontroversial. <https://guardian.ng/business-services/maritime/deficient-scanners-and-controversial-cargo-policy/>

kebijakan dan undang-undang yang efektif untuk Industri Maritim Nigeria, pertama-tama perlu untuk mengatasi tantangan tenaga kerja di sektor ini dengan menggabungkan spesialisasi dalam sistem maritim, membangun kepercayaan pada industri perkapalan asli, meninjau badan-badan keamanan di sektor, memberdayakan pengembangan keterampilan tenaga kerja dan memastikan disiplin dan memerangi korupsi.

b. Hukum Maritim Nasional.

Analisis sebelumnya, seperti yang ditunjukkan di atas, telah menunjukkan bidang-bidang yang harus dimasukkan dalam UU Industri Maritim Nasional. Ini tidak terbatas pada tindakan untuk membersihkan industri maritim; menyelaraskan dan mengoordinasikan kegiatan dan operasi maritim; tetapi juga untuk memastikan upaya pemantauan dan implementasi yang memadai; membina hidup berdampingan secara damai dan pertumbuhan yang berkelanjutan melalui integrasi semua pemangku kepentingan sehingga tujuan dan sasaran maritim dapat dicapai dengan lebih baik; promosi citra internasional yang positif; meningkatkan pemanfaatan kapasitas dan membangun infrastruktur dan peralatan yang responsif; peningkatan pembangunan kapasitas dan efisiensi operasional; organisasi dan manajemen hubungan / asosiasi pekerja industri dan standarisasi operasional.⁸⁶

Perkembangan Hukum Maritim Nasional Nigeria harus mengikuti proses seperti pembentukan Komite Peninjau Hukum Badan di tingkat Badan, setelah mendapat persetujuan dari Kepala Badan dari Yang Terhormat Menteri Perhubungan. Komite Peninjau Hukum Badan akan mempekerjakan ahli kelautan, teknokrat, dan perwakilan angkatan kerja dan pemangku kepentingan dalam penulisan draf. Komite diharapkan dapat memanfaatkan kesepakatan, konvensi, regulasi, dan aturan yang telah ditetapkan dan ditandatangani dalam penyusunan RUU Badan yang baru. Setelah draf selesai diproduksi dan diserahkan kepada Kepala Badan, Kepala Badan diharapkan dapat mengirimkannya ke Menteri Perhubungan untuk diproses lebih lanjut. Menteri diharapkan akan membentuk Panitia Kementerian Pengkajian Tindakan Kelembagaan yang harus melibatkan semua Kepala Departemen

⁸⁶Ndikom, OB (2004). Konsep inti operasi, kebijakan dan strategi pelayaran; tinjauan industri. Lagos: Penerbit Bunmico.

dari instansi di bawah Kementerian untuk melakukan analisis silang terhadap draf tersebut. Komite kementerian juga diharapkan mengundang pakar dari badan atau asosiasi profesional, pakar internasional, perwakilan ketenagakerjaan, pemilik bisnis dan investor, perwakilan lembaga akademik, dan operator sektor. Strategi Pembangunan Teknis Maritim Nasional yang ada yang dikembangkan untuk mengatasi masalah-masalah yang mencegah pengembangan teknis sektor kelautan dapat dikooptasi dan kekhawatiran mereka ditinjau dan dimasukkan ke dalam desain baru.

Tagihan yang dihasilkan pada tingkat ini harus diselesaikan dan diproses oleh Sekretaris Tetap Kementerian Transportasi Federal untuk disajikan oleh Menteri Kehormatan di Dewan Eksekutif Federal (FEC), badan pembuat keputusan tertinggi di Nigeria, untuk dibaca dengan teliti. Masukan, persetujuan dan perintah untuk Majelis Nasional. Draft perbaikan yang telah disetujui akan dikerjakan oleh Menteri Kehakiman Federal dan Jaksa Agung Federasi untuk memastikan kepatuhan dengan perjanjian, konvensi dan peraturan internasional, regional dan nasional, sebelum dikirim ke Majelis Nasional untuk legislatif review dan proses.

Majelis Nasional setelah menerima dan mengumumkan rencana ini diharapkan mengirimkan draf makalah untuk ditinjau oleh Komite Senat dan Komite House untuk Transportasi dan Bisnis Maritim untuk ditinjau lebih lanjut dan menyerukan diskusi pemangku kepentingan untuk memungkinkan semua aktor di sektor maritim untuk berpartisipasi dalam Review dan masukan ke dalam draft. Pada akhirnya, draf tersebut diserahkan ke Senat dan Parlemen untuk ditinjau dan diterima sebelum menyerahkannya kepada Presiden negara untuk persetujuannya.

14. Sinergi antar Pemangku Kepentingan Maritim dan Angkatan Laut Nigeria.

a. Meningkatkan Sinergi antar Pemangku Kepentingan Maritim dan Angkatan Laut Nigeria.

Industri maritim, sebagai salah satu sektor yang menguntungkan perekonomian dunia, banyak praktisi yang beroperasi di sektor-sektor seperti International Maritime Organization (IMO), Afrika. Organisasi Maritim,

NIMASA, NPA, Nigeria Customs Service, operator maritim, pembuat kapal, pengacara, bankir, perusahaan asuransi, personel keamanan, pemodal domestik dan internasional, agen tenaga kerja, masyarakat sipil, manajer pelabuhan, pelaut, Kamar Dagang Nigeria, Dewan Konsultasi Pelabuhan Nigeria (NPCC), Asosiasi Pelaut Pedagang Nigeria (MSAN); Forum Maritim Perusahaan Minyak Internasional (OCIMF), Asosiasi Internasional Pemilik Tanker Independen (INTERTANKO), Kamar Pengiriman Internasional (ICS), Asosiasi Internasional Pemilik Kargo Kering (INTERCARGO), Baltic dan Dewan Maritim Internasional (BIMCO). Para pemangku kepentingan ini bekerja di industri maritim, mulai dari keselamatan dan keamanan, hingga administrasi keuangan, kesehatan laut, dan hubungan kerja maritim untuk mencapai solusi terkoordinasi.

Pentingnya sinergi adalah untuk mencapai regulasi industri maritim yang efektif. Sinergi diharapkan ada di lembaga-lembaga inti Kementerian Perhubungan seperti Nigerian Shipping Board (NSC), Nigerian Port Authority (NPA), Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA), Nigerian Inland Waterway Authority (NIWA) dan Akademi Maritim Nigeria (MAN), Oron; dan agen yang berurusan dengan mereka di luar Kementerian Perhubungan, seperti Pendapatan Pedalaman Federal, Layanan Bea Cukai Nigeria, Organisasi Standar Nigeria, Angkatan Laut Nigeria, Korps Keamanan dan Pertahanan Sipil Nigeria, Polisi Laut Nigeria dan badan profesional lainnya.

Sinergi industri maritim nasional diharapkan dapat mendorong agenda keberlanjutan yang menjadi kunci upaya memajukan industri maritim. Kekuatan sinergi adalah pencapaian penyampaian program yang efektif atau masalah-masalah seperti kemungkinan operasi pelabuhan 24 jam; penyelesaian cepat masalah hukum; digitalisasi proses pelabuhan, transaksi untuk mencapai pelabuhan tanpa kontak, pelabuhan tanpa kertas, dan terutama mencapai 98 persen dari rencana digitalisasi pelabuhan.⁸⁷ Lebih lanjut, sinergi antara institusi dan parastatal ini akan mengurangi kontak perantara, pencatatan yang lama

⁸⁷ Eromosele Abiodun, 2020. Badan Kerja Sama untuk Memperbaiki Regulasi Sektor Maritim. Dapat diakses dari <https://www.thisdaylive.com/index.php/2020/07/10/agencies-collaborate-for-improved-maritime-sector-regulation/>

atau pengelolaan korespondensi yang biasanya membutuhkan waktu berbulan-bulan sebelum diperhatikan, sehingga menghambat proses terbuka dan transparan yang dapat membantu pengambilan keputusan yang cepat bagi negara-negara pesaing. Sinergi ini juga membantu mengefektifkan evakuasi dan pengiriman kargo ke pelabuhan yang selama ini hanya mengandalkan satu moda transportasi, dengan konsekuensi lambatnya pemrosesan pemanfaatan jalur air pedalaman dari tongkang, kereta api dan kanal yang ditambatkan oleh NIWA. .

Sinergi akan ditingkatkan melalui pertemuan rutin dari badan-badan yang akan mengarah pada pertukaran ide dan informasi di antara para pemangku kepentingan untuk meningkatkan peluang operasional di industri maritim. Lebih khusus lagi di bidang fungsi pengawasan dan pengawasan industri maritim. Proses digitalisasi akan memastikan bahwa keputusan yang biasanya membutuhkan waktu berbulan-bulan untuk dicapai melalui korespondensi sekarang akan memakan waktu beberapa hari sementara keputusan menggunakan surat dan jenis korespondensi lainnya akan membutuhkan waktu tidak kurang dari 6 bulan untuk menyimpulkan keputusan tersebut. Salah satu bidang sinergi yang penting adalah masalah pemindahan bangkai kapal, di mana tiga lembaga memiliki tanggung jawab yang tumpang tindih pada: misalnya NIMASA, NIWA dan NPA memiliki fungsi yang tumpang tindih dalam masalah ini berdasarkan undang-undang keagenan; ini biasanya mengarah pada putusan karena ketidakmampuan untuk memastikan siapa yang bertanggung jawab atas apa dan pada akhirnya tidak ada yang dilakukan. Di dimensi lain, NPA dan NIMASA dapat berkolaborasi dalam pengelolaan keamanan terhadap serangan eksternal baik di pelabuhan maupun di laut. Ditto pergi ke NIMASA, NIWA dan bahkan Layanan Bea Cukai Nigeria dalam hal pengumpulan pendapatan.

Sinergi ini diharapkan dapat mendorong industri maritim nasional mencapai pertumbuhan 2,5 persen dan sektor maritim menyumbang setidaknya 10 persen dari PDB Nigeria, serta menghasilkan sekitar 65-67 persen. ent kargo dimasukkan ke Afrika Barat, dan 65 persen dari semua kargo yang pergi ke wilayah Afrika Sub-Sahara berakhir di pasar Nigeria. Sinergi juga memberikan jaminan kepada investor dan memungkinkan lembaga untuk

mendorong dana intervensi khusus, suku bunga khusus dan insentif lain yang dapat mendorong kinerja yang optimal di sektor tersebut, terutama dalam menghadapi kerangka yang tepat bagi penerima manfaat dan investor untuk memiliki investasi yang menguntungkan. Sinergi ini diharapkan dapat ditingkatkan dengan investasi besar yang dilakukan oleh Akademi Maritim Nigeria dan Universitas di Nigeria dalam mengembangkan kapasitas manusia di sektor ini sehingga lebih banyak lagi warga Nigeria yang terlibat dalam pelayaran, operasi pelayaran, dan lain-lain.⁸⁸

Dalam hal sinergi antar kelembagaan baik di dalam industri maritim nasional maupun di luar instansi, hal tersebut memegang peranan penting dalam kolaborasinya yang sangat penting. Kontribusi aparat keamanan dalam bekerja sama untuk mencapai manfaat sinergis dari upaya bersama bagi keamanan sektor maritim bangsa tidak bisa terlalu ditekankan. Meskipun NN memiliki tanggung jawab utama untuk perlindungan keamanan laut dan laut, NN telah mampu bekerja sama dengan NIMASA dan NPA dalam mencegah keamanan di laut dan di kapal. Hal ini dimungkinkan karena NN menyadari tanggung jawab yang lebih besar sebagai penjaga gerbang untuk memastikan keselamatan dan keamanan sebagai tugas wajib yang ditentukan; dan bila perlu kerjasama dengan NIMASA, NPA untuk mencapai amanahnya. Sinergi seperti ini dimana NIMASA bekerjasama dengan kantor National Security Adviser, Nigerian Navy juga sangat diperlukan.

Badan lain yang bekerja Sama dengan NPA, NIMASA dan NSC adalah Layanan Bea Cukai Nigeria yang memiliki fokus pada pemeriksaan barang dan jasa yang masuk ke negara tersebut serta menghasilkan pendapatan bagi pemerintah. Penciptaan lingkungan yang memungkinkan kemudahan melakukan bisnis di pelabuhan dan pembersihan kargo yang efektif adalah tanggung jawab NCS, tetapi mereka membutuhkan NPA untuk memfasilitasi hal ini. Dengan demikian, NPA sambil memainkan fungsi regulasi dan keuangan untuk pemerintah bekerja sama dengan NCS dalam mewujudkan kemudahan berbisnis untuk pengalaman bisnis yang mengesankan dan menghasilkan pendapatan. NPA, NIMASA dan NSC juga bekerja sama dengan

⁸⁸ Ochai, P. 2019. Kehilangan Manfaat Ekonomi Biru Karena Kurangnya Sinergi
<https://www.orientenergyreview.com/news/losing-benefits-of-blue-economy-to-lack-of-synergy/>

Bea Cukai dalam mempromosikan perdagangan transit.⁸⁹ Layanan Bea Cukai Nigeria, di sisi lain, mengandalkan NPA untuk penyediaan dan pemrosesan kertas manifest untuk membersihkan barang di pelabuhan, terutama dengan meningkatnya kasus pemalsuan dokumen dan kesalahan penyajian barang.

Salah satu lembaga yang bekerja sama dengan NPA, NIMASA dan NSC adalah Kementerian Pekerjaan (Departemen Pekerjaan Umum) khusus dalam menyediakan akses jalan dan menghilangkan segala hambatan untuk kelancaran angkutan kargo di pelabuhan. Kementerian Pekerjaan bekerjasama dalam investasi pembangunan infrastruktur skala besar, dalam bentuk jalan menuju pelabuhan dan rel kereta api ke pelabuhan dan jalur air. Untuk pasokan kereta ke pelabuhan, NPA, NIMASA, dan NSC bekerja sama dengan Nigerian Railway Corporation untuk memfasilitasi pergerakan kargo dengan kereta api. Kolaborasi antara badan-badan kementerian juga membantu memperlancar artikulasi rantai nilai dan membantu konsultasi yang sedang berlangsung dengan operator sektor swasta dan semua pemangku kepentingan lainnya di pemerintahan seperti NRC.

Namun, salah satu bidang sinergi yang harus diperhatikan Yang dihindari oleh semua pemangku kepentingan adalah penugasan tanggung jawab keamanan maritim kepada perusahaan swasta seperti yang dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Nigeria ketika memberikan layanan keamanan Maritim kepada perusahaan swasta, seperti kasus Ocean Marine Solutions Limited (OMSL) untuk kapal yang mengunjungi pelabuhan Lagos terlepas dari peran hukum NIMASA dan NN. OMSL kebetulan adalah perusahaan keamanan swasta yang dimiliki oleh pensiunan pilot komersial kelahiran Edo, Idahosa Wells Okunbo, dan perusahaannya diberi tanggung jawab untuk menyediakan layanan keamanan bagi kapal asing yang singgah di Pelabuhan Apapa dan Pulau Tin Can di Lagos dengan harga \$ 2.000 per hari pada hari pertama dan biaya berikutnya sebesar \$ 1.500 setiap hari di area yang ditentukan di perairan yang disebut Secure Anchorage Area. Perusahaan mengatakan sedang bekerja dalam kemitraan dengan Angkatan Laut Nigeria, yang juga

⁸⁹Foster Obi. 2016 Mengapa Agen Pelabuhan Harus Berkolaborasi untuk Efek Maksimal. Kapal dan Pelabuhan. Dapat diakses di <https://shipsandports.com.ng/why-port-agencies-should-collaborate-for-maximum-effect/>

melisensikannya untuk beroperasi sejak 2014, mempertahankan bahwa layanannya memberikan keamanan yang sangat dibutuhkan untuk kapal yang menghubungi pelabuhan Nigeria tanpa biaya kepada pemerintah Nigeria. Sinergi ini bertentangan dengan tanggung jawab hukum dari Angkatan Laut Nigeria, Polisi Laut Nigeria dan NIMASA, dan hanya mungkin jika celah keamanan yang jelas di perairan Nigeria diidentifikasi oleh CSO yang tidak ditangani dengan baik oleh Angkatan Laut Nigeria atau Polisi Laut Nigeria dan NIMASA yang secara hukum bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan perairan kita.⁹⁰

Aspek lain dalam meningkatkan hubungan antara pemangku kepentingan maritim dan NN adalah melalui pendidikan. Saat ini, terdapat beberapa universitas di Nigeria yang menawarkan mata kuliah di bidang keamanan maritim untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang bekerja di sektor maritim. Selanjutnya pada tahun 2018 berdiri Universitas Maritim Nigeria Okerenkoko yang merupakan sebuah perguruan tinggi negeri nirlaba yang berlokasi di Okerenghigo, Delta. Secara resmi diakui oleh Komisi Universitas Nasional Nigeria, Universitas Maritim Nigeria, Okerenkoko (NMU) adalah institusi pendidikan tinggi Nigeria coedukasi. Universitas Maritim Nigeria, Okerenkoko (NMU) menawarkan kursus dan program yang mengarah ke gelar pendidikan tinggi yang diakui secara resmi seperti gelar sarjana di beberapa bidang studi.⁹¹ Hal ini juga mengarah pada terbukanya jalan untuk seminar dan lokakarya pelatihan di lingkungan akademis yang lengkap dengan narasumber yang berpengalaman untuk menyampaikan tren modern dalam keamanan maritim kepada para peserta.

b. Isu Keberhasilan Sinergi di Sektor Maritim untuk Ketahanan Keamanan.

Selain itu, dalam mencapai keberhasilan sinergi di sektor maritim untuk ketahanan keamanan yang berkelanjutan, terdapat tiga isu utama yang harus diperkuat oleh pemerintah Nigeria sejalan dengan rekomendasi dari Safe Seas

⁹⁰Samson Echesin. 2019.OMSL, NPA menghadapi lebih dari miliaran layanan keamanan naira untuk kapal yang mengungkapkan celah dalam peran hukum lembaga. Keuangan Maritim dan Perkapalan. <https://www.businessamlive.com/omsl-mpa-faceoff-over-multibillion-naira-security-services-for-ships-reveals-cracks-in-agencies-statutory-roles/>

⁹¹ Maritim Universitas Nigeria Okerenkoko. ikhtisar universitas.

Best Toolkit.⁹² Persoalan pertama adalah perlunya Koordinasi Antar Badan Usaha dan Keamanan Maritim yang jelas di tingkat politik dan teknis. Hal ini membutuhkan pembentukan Komite Politik Tingkat Tinggi, Komite Bisnis Maritim Nasional di tingkat menteri di tingkat menteri tertinggi, dan Komite Teknis atau Satuan Tugas Antar Lembaga untuk mengelola bisnis dan keamanan maritim di tingkat kelembagaan. Hal ini penting karena bisnis dan keamanan maritim berkisar pada berbagai kementerian dan lembaga seperti dalam negeri, peradilan, pertahanan dan keamanan, lingkungan hidup, perikanan dan pariwisata. Tercapainya keterbukaan dan pengelolaan kepentingan yang berbeda dari perspektif kelembagaan dan profesional menjadi tanggung jawab panitia, yang dapat mengarah pada pencapaian ketahanan di sektor maritim.

Masalah kedua yang dapat memperkuat sinergi di sektor maritim adalah perlunya mengatasi ketidakpercayaan laut dengan kesadaran masyarakat luas tentang pentingnya laut. Hal ini menjadi perlu karena terdapat gap informasi yang diamati sehingga masyarakat kurang memahami risiko dan peluang yang ada di lautan. Sinergi dapat diperluas ketika keamanan dan bisnis maritim disiarkan dengan baik di surat kabar, perhatian khusus diberikan pada perayaan maritim global, seperti Africa Ocean and Ocean Day yang biasanya diadakan pada 25 Juli, World Ocean Day pada 6 Juni dan IMO World Maritime Hari di bulan September di berbagai tingkat program pendidikan.

Ketiga, sinergi diperkuat dengan keberadaan Maritime Domain Awareness Center (MDA-C) yang dapat melakukan sinkronisasi informasi dan data tentang kegiatan maritim serta menganalisisnya untuk pengambilan keputusan yang cepat. MDA dapat membantu membangun kepercayaan antar lembaga dan membantu mengatasi masalah dengan interaksi sehari-hari antar lembaga. Pusat MDA biasanya merupakan pusat teknologi tinggi yang akan memiliki sensor terintegrasi seperti stasiun radar, database dan algoritma deteksi anomali, atau memvisualisasikan data dengan staf manusia yang diperbantukan dari masing-masing institusi, menganalisis data yang

⁹²SafeSeas. 2018. Menguasai Keamanan Maritim: Pengembangan Kapasitas Reflektif dan Pengalaman Perangkat Praktik Terbaik Samudra Hindia Barat. Dapat diakses di <http://www.safeseas.net/wp-content/uploads/2018/02/Mastering-Maritime-Security-final.pdf>

dikumpulkan dari sensor, baik dari informan dari komunitas maritim besar seperti nelayan, atau sumber publik seperti media sosial atau berita. Sistem berteknologi tinggi ini mahal dan membutuhkan biaya perawatan yang tinggi sehingga dapat ditangani dengan baik oleh semua institusi, bukan dari satu institusi. Komite dan Lembaga Teknis Antar Lembaga di bidang kelautan diharapkan mengandalkan MDA-C untuk berbagi informasi, mengintegrasikan fungsi SAR, observasi perikanan, dan kegiatan penangkapan ikan, antara lain. Semakin awal MDA Center didirikan, ditentukan sejauh mana tren keamanan maritim, anomali nasional dan regional diperiksa dan ditanggapi. MDA, jika dibentuk, akan meningkatkan efektivitas operasi maritim, mendukung patroli dan inspeksi preventif, dan meningkatkan daya tanggap terhadap bencana lingkungan laut atau situasi pencarian dan penyelamatan. Untuk mencegah atau memastikan penangkapan tersangka kejahatan maritim tepat waktu. Integrasi fungsi SAR, pengamatan perikanan dan aktivitas penangkapan ikan, antara lain mengintegrasikan fungsi SAR, observasi perikanan, dan aktivitas penangkapan ikan, antara lain. Semakin awal MDA Center didirikan, ditentukan sejauh mana tren keamanan maritim, anomali nasional dan regional akan diperiksa dan ditanggapi. MDA, jika dibentuk, meningkatkan efektivitas operasi maritim, mendukung patroli dan inspeksi preventif, dan meningkatkan daya tanggap terhadap bencana lingkungan laut atau situasi pencarian dan penyelamatan. Untuk mencegah atau memastikan penangkapan tersangka kejahatan maritim tepat waktu. Integrasi fungsi SAR, pengamatan perikanan dan aktivitas penangkapan ikan, antara lain mengintegrasikan fungsi SAR, observasi perikanan, dan aktivitas penangkapan ikan, antara lain. Semakin awal MDA Center didirikan, ditentukan sejauh mana tren keamanan maritim, anomali nasional dan regional akan diperiksa dan ditanggapi. MDA, jika dibentuk, meningkatkan efektivitas operasi maritim, mendukung patroli dan inspeksi preventif, dan meningkatkan daya tanggap terhadap bencana lingkungan laut atau situasi pencarian dan penyelamatan. Untuk mencegah atau memastikan penangkapan tersangka kejahatan maritim tepat waktu. Integrasi fungsi SAR, observasi perikanan dan aktivitas penangkapan ikan, antara lain anomali nasional dan regional akan diperiksa dan ditanggapi. MDA, jika dibentuk, meningkatkan efektivitas operasi maritim, mendukung patroli dan inspeksi preventif, dan meningkatkan daya tanggap terhadap bencana

lingkungan laut atau situasi pencarian dan penyelamatan. Untuk mencegah atau memastikan penangkapan tersangka kejahatan maritim tepat waktu. Integrasi fungsi SAR, pengamatan perikanan dan aktivitas penangkapan ikan, antara lain anomali nasional dan regional diperiksa dan ditanggapi. MDA, jika dibentuk, akan meningkatkan efektivitas operasi maritim, mendukung patroli dan inspeksi preventif, dan meningkatkan daya tanggap terhadap bencana lingkungan laut atau situasi pencarian dan penyelamatan. Untuk mencegah atau memastikan penangkapan tersangka kejahatan maritim tepat waktu. Integrasi fungsi SAR, pengamatan perikanan dan aktivitas penangkapan ikan, antara lain.

Pertimbangan utama lainnya dari Bab ini adalah aspek kolaborasi dengan negara tetangga kita. Ini adalah kunci untuk meningkatkan dan membangun ketahanan di industri maritim Nigeria untuk menarik lebih banyak bisnis ke dalam perekonomian. Nigeria terletak di tengah Teluk Guinea (GoG) dan berbagi perbatasan laut dengan Republik Benin di barat dan Kamerun di sisi timur. Sayangnya, Nigeria tidak menikmati hubungan ekonomi yang baik dengan tetangganya. Ini terutama disebabkan oleh sabotase dan penyelundupan dari ekonomi bawah. Seiring waktu, beberapa inisiatif diciptakan untuk menyelesaikan masalah, tetapi tidak berhasil. Terlepas dari kesenjangan dalam inisiatif saat ini, penting untuk dicatat bahwa masih ada banyak ruang untuk perbaikan dalam hal pembentukan dan perluasan ruang lingkup pengaturan keamanan kolektif maritim lintas-regional kolaboratif di Afrika Barat dan Tengah. Ini dapat dimulai, misalnya, dengan mengakui bahwa batas perairan yang berdekatan dalam Komunitas Ekonomi Negara-negara Afrika Tengah (Zona D ECCAS) tumpang tindih dengan batas-batas yang berbatasan dengan negara-negara Afrika Barat di Nigeria dan Benin, di mana ancaman keamanan laut juga sangat menonjol. Ini menggarisbawahi pentingnya kerjasama dengan ECOWAS dan dengan pemain utama seperti Nigeria. Oleh karena itu, bukanlah suatu kebetulan bahwa ECOWAS telah mengadopsi aspek-aspek kunci dari model ECCAS, misalnya dengan menunjukkan komitmen yang lebih besar untuk mendorong berbagi informasi, koordinasi aset, dan integrasi. dengan mengakui bahwa batas perairan yang berdekatan dalam Komunitas Ekonomi Negara-negara Afrika Tengah (Zona D

ECCAS) tumpang tindih dengan perbatasan yang berbatasan dengan negara-negara Afrika Barat di Nigeria dan Benin, di mana ancaman keamanan laut juga sangat menonjol. Ini menggarisbawahi pentingnya kerjasama dengan ECOWAS dan dengan pemain utama seperti Nigeria. Oleh karena itu, bukanlah suatu kebetulan bahwa ECOWAS telah mengadopsi aspek-aspek kunci dari model ECCAS, misalnya dengan menunjukkan komitmen yang lebih besar untuk mendorong berbagi informasi, koordinasi aset, dan integrasi. dengan mengakui bahwa batas perairan yang berdekatan dalam Komunitas Ekonomi Negara-negara Afrika Tengah (Zona D ECCAS) tumpang tindih dengan perbatasan yang berbatasan dengan negara-negara Afrika Barat di Nigeria dan Benin, di mana ancaman keamanan laut juga sangat menonjol. Ini menggarisbawahi pentingnya kerjasama dengan ECOWAS dan dengan pemain utama seperti Nigeria. Oleh karena itu, bukanlah suatu kebetulan bahwa ECOWAS telah mengadopsi aspek-aspek kunci dari model ECCAS, misalnya dengan menunjukkan komitmen yang lebih besar untuk mendorong berbagi informasi, koordinasi aset, dan integrasi.

Pada tahun 2012, ECOWAS membuat zona operasional pertamanya, bernama 'Zona E' yang melibatkan Nigeria, Niger, Benin, dan Togo. Selain itu, kesepakatan tentang pengawasan maritim di perairan yang berdekatan ditandatangani pada Mei 2009 diikuti dengan pembuatan inventaris aset angkatan laut dan patroli bersama yang mampu membantu angkatan laut yang lebih lemah di zona tersebut untuk mengumpulkan sumber daya bersama mereka secara efektif dan efisien.

Ini juga sebagian sebagai tanggapan atas kesadaran bahwa tantangan keamanan maritim yang dihadapi Afrika Barat dan Tengah sangat mirip sehingga ECOWAS baru-baru ini melakukan banyak upaya untuk meningkatkan diri dengan ECCAS dalam hal memahami dimensi maritim dari dilema regionalnya. Sebelumnya, fokus ECOWAS terutama pada keamanan lahan. Meskipun REC jauh lebih berkembang, strategi maritimnya baru pertama kali dibahas oleh Komite Kepala Staf Pertahanan (CCDS) pada

pertemuan yang diadakan di Cotonou pada bulan April 2010 ketika gagasan itu masih dalam tahap awal.⁹³

Bidang lain yang perlu dipertimbangkan adalah masalah penangkapan ikan ilegal yang tidak dilaporkan dan tidak diatur (IUU) dari negara tetangga serta dari China. Sebagai negara yang relatif miskin dengan laut yang relatif kaya, Nigeria juga rentan terhadap penangkapan ikan secara ilegal oleh kapal asing, khususnya dari China. Departemen perikanan pemerintah tidak memiliki layanan kapal patroli saat ini untuk memantau kapal berlisensi dan, selanjutnya diklaim tidak ada alokasi anggaran untuk "pemantauan, pengendalian dan pengawasan" selama lebih dari 15 tahun. Pada Maret 2018, Angkatan Laut Nigeria mencatat bahwa negara diperkirakan mengalami kerugian US \$ 70 juta setiap tahun karena penangkapan ikan ilegal. Ancaman ini menambah bencana yang membayangi ketahanan pangan, terutama mengingat laporan yang menyorot setengah dari spesies ikan di perairan Afrika Barat telah dieksploitasi secara berlebihan.⁹⁴

Di sisi lain, nelayan dari negara tetangga melanggar batas perairan Nigeria untuk menangkap ikan, tetapi tidak sampai merugikan orang Cina. Selain itu, karena merupakan budaya masyarakat nelayan di negara-negara Afrika bagian barat, para nelayan berkeliaran dari satu bagian pantai ke bagian lain untuk mendapatkan hasil tangkapan yang bagus. Beberapa dari mereka juga memiliki keluarga, teman, dan relasi di daerah pesisir lainnya dari Kamerun hingga Senegal.⁹⁵

15. Meningkatkan Kolaborasi Industri Maritim dan Penegakan Hukum dengan Negara Tetangga.

Hukum Maritim Internasional menganjurkan perlunya kolaborasi yang luas antara semua pemangku kepentingan untuk bisnis maritim yang sukses. Para pemangku kepentingan ini termasuk organisasi internasional seperti IMO, badan / organisasi publik seperti penegak hukum, dan angkatan laut, industri swasta seperti

⁹³ Charles Ukeje / Prof. Wullson Mvomo Ela | Pendekatan Afrika untuk keamanan maritim - Teluk Guinea

⁹⁴ Penipisan stok ikan Nigeria dapat menjadi ancaman bagi keamanan regional, 7 Desember 2018 19.40 WIB

⁹⁵ Komunitas nelayan budaya di Afrika Barat, Wikipedia.

perusahaan pelayaran, pelabuhan, personel keamanan bersenjata yang dikontrak swasta, dan negara-negara tetangga. Beberapa langkah telah dilakukan untuk mencapai kolaborasi tersebut di semua aspek bisnis maritim. Beberapa peraturan keselamatan yang diberlakukan adalah Kode Keamanan Fasilitas Kapal dan Pelabuhan Internasional (ISPS Code), praktik perlindungan pelayaran, dan patroli angkatan laut.

Analisis ini diandalkan pendekatan konstruktivis keamanan maritim untuk keberhasilan kolaborasi. Para konstruktivis mengadvokasi kolaborasi pemangku kepentingan, secara vertikal dan horizontal; memasang kerangka keamanan dan pemanfaatan pendekatan praktis dalam menyelesaikan langkah-langkah keamanan maritim. Berdasarkan ini, dan sejalan dengan fokus IMO dalam mencapai tujuannya, berbagai kolaborasi dilakukan dengan perjanjian dan perjanjian lokal, regional dan global yang diadopsi setelah sejumlah resolusi dan konvensi menuju kelancaran bisnis maritim. Misalnya, Resolusi A.545 menekankan pada langkah-langkah kolaboratif untuk Mencegah Tindakan Pembajakan dan Perampokan Bersenjata terhadap Kapal yang ditandatangani pada tahun 1983. Hal yang sama juga diperoleh dalam Resolusi IMO A.584 di mana langkah-langkah kolaboratif ditekankan Untuk Mencegah Tindakan Melanggar Hukum yang Mengancam Keselamatan Kapal Dan Keamanan Penumpang; MSC / Circ.443 yang disetujui IMO - Langkah-langkah Untuk Mencegah Tindakan Melanggar Hukum Terhadap Penumpang Dan Kru Di Kapal dalam Resolusi A.

Resolusi ini untuk mencegah penyitaan kapal secara paksa, tindak kekerasan terhadap orang-orang di atas kapal, dan menempatkan perangkat di atas kapal yang kemungkinan besar akan menghancurkan atau merusaknya. Sementara pada sesi kedua puluh dua IMO, pada November 2001, IMO dan pemangku kepentingan setuju untuk memasukkan peraturan keamanan dan menyetujui pengembangan langkah-langkah baru yang berkaitan dengan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan untuk diadopsi oleh Konferensi Pemerintah yang terikat kontrak dengan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut pada bulan Desember 2002. Terlepas dari semua konvensi, perjanjian dan kesepakatan ini, ketidakamanan maritim terus meningkat di Afrika dan khususnya di Nigeria karena pendekatan operasional dan taktis yang sangat sedikit untuk implementasi dan penegakan hukum. hukum laut.

Amerika Serikat juga melakukan upaya kolaboratif melalui Angkatan Laut, Penjaga Pantai dan Korps Marinir, setelah memasang dokumen nasional yang mengadvokasi prospek yang kuat untuk kerja sama internasional dalam bisnis maritim. Meski Pemerintah AS belum menandatangani UNCLOS, namun bekerjasama dengan Negara-negara Afrika dalam langkah pengamanan Maritim seperti Exercise Obangame Express. Latihan ini dirancang untuk meningkatkan kerja sama regional, kesadaran wilayah maritim, praktik berbagi informasi, dan keahlian larangan taktis untuk meningkatkan kemampuan kolektif negara-negara yang berpartisipasi untuk melawan aktivitas ilegal berbasis laut.⁹⁶ Upaya ini dan banyak upaya lainnya secara rutin dilakukan oleh AS dengan mitra di Afrika untuk membangun hubungan yang langgeng dan kapasitas gabungan untuk memastikan keselamatan dan keamanan lingkungan maritim regional.

Uni Eropa (UE) juga memiliki mandat politik yang mencakup kepentingan maritim karena kepentingan ekonomi global dan hubungan historis mereka dengan negara-negara GoG, terutama Prancis, Portugal, Spanyol, dan Inggris di kawasan tersebut. Prancis, khususnya, dengan masa lalu kolonial, warisan francophone dan hubungan perdagangan yang kuat dengan GoG, telah menjadi aktor penting dalam mensponsori pelatihan anti-pembajakan dan upaya peningkatan kapasitas di GoG melalui Accord de Cooperation. Inggris juga telah menerapkan Strategi Maritim Kooperatif di GoG, mendukung pelatihan militer dan pembentukan MTISC-GOG, pusat pelaporan pembajakan, pada tahun 2016.⁹⁷ Penciptaan Program Rute Maritim Kritis (CRM) UE, untuk menilai kejahatan di rute maritim inti di Teluk Guinea berhasil menyebarkan 14 misi peningkatan kapasitas dan 13 pelatihan tanggap krisis, mendukung pelaksanaan ICC di Yaoundé dan implementasi Pedoman Perilaku Yaoundé. Untuk meningkatkan kerja sama, UE menyusun Strategi yang tepat di Teluk Guinea (2014) dan mengadopsi Rencana Aksi (2015) yang sesuai untuk 2015-2020. Inti dari strategi ini adalah tujuan keseluruhan “untuk berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan ekonomi Negara-negara pantai Afrika Barat dan Tengah dengan mempromosikan pentingnya sektor maritim yang diatur dengan baik, aman

⁹⁶ **AFRIKA AS PERINTAH PUBLIK. 2020.**Komando Afrika AS membatalkan latihan Obangame Express. Diakses dari <https://www.c6f.navy.mil/Press-Room/News/News-Display/Article/2112341/us-africa-command-cancels-exercise-obangame-express/>

⁹⁷ (Ali, 2014)

dan terjamin". Ini bertujuan untuk "memperkuat kerja sama intra-regional serta untuk meningkatkan tingkat koordinasi di antara UE dan Negara Anggotanya,

Di tingkat regional Afrika, Kode Etik Yaounde (YCoC) ditandatangani pada 25 Juni 2013 oleh 22 negara Afrika Barat dan Tengah mengadvokasi kerja sama negara-negara anggota dalam mencegah dan menuntut semua bentuk kejahatan maritim dan kegiatan ilegal di laut dan untuk berbagi informasi diantara satu sama lain. Kode Etik Yaoundé (YCoC) mengatur pembagian informasi hierarkis dan struktur koordinasi yang mencakup semua negara dari dua komunitas ekonomi regional - Komunitas Ekonomi Negara Afrika Barat (ECOWAS) dan Komunitas Ekonomi Negara-negara Afrika Tengah (ECCAS)) dan membayangkan Pusat Koordinasi Antar-regional (ICC) untuk tingkat strategis, pusat pelaporan regional untuk ECOWAS dan ECCAS untuk koordinasi operasional, Pusat Koordinasi Multinasional (CMC),

Keberhasilan kolaborasi berdasarkan YCoC ini adalah arus informasi yang lebih jelas dan luas meskipun standar dan prosedur pelaporannya kurang, dan tidak adanya interpretasi yang sama tentang gambaran situasi, kekurangan organisasi dan teknis. Kolaborasi ini mengungkap ketergantungan yang berlebihan dari banyak MOC pada kapal pelacak melalui sinyal Automated Identification System (AIS) mereka karena semakin banyak kapal dagang yang mematikan AIS mereka sebagai tindakan perlindungan diri sesuai panduan industri. Implikasi dari hal ini adalah penurunan kemampuan Maritime Domain Awareness (MDA) mendekati nol di luar jangkauan radar pesisir; sehingga mencegah pelacakan dan tanggapan awal terhadap kegiatan penangkapan ikan ilegal, tidak diatur dan tidak dilaporkan (IUU) selama perburuan.⁹⁸

Namun, mempertahankan keberhasilan ini merupakan tantangan karena tidak semua negara Afrika memiliki radar pesisir terintegrasi untuk cara kerja MDA yang tepat. Negara-negara seperti Ghana, Nigeria telah mengintegrasikan stasiun radar pantai mereka ke dalam sistem MDA mereka, tetapi negara-negara seperti Republik dan Republik Demokratik Kongo dan Angola sama sekali tidak memiliki jangkauan radar pantai. Nigeria baru-baru ini mengakuisisi tiga Kapal Patroli Lepas Pantai (OPV) yang lebih besar yang meningkatkan prospek untuk pengawasan yang lebih baik dari Zona Ekonomi Eksklusif Nigeria (ZEE). Namun upaya perlu diarahkan pada

⁹⁸ DIRK STEFFEN, 2015. OBANGAME EXPRESS 2015: DUA LANGKAH KE DEPAN. SATU LANGKAH KEMBALI
[.http://cimsec.org/obangame-express-2015-two-steps-forward-one-step-back/16227](http://cimsec.org/obangame-express-2015-two-steps-forward-one-step-back/16227)

perubahankecurigaan dan prasangka lama antar bangsa. Nigeria dan Kamerun, misalnya, memiliki kapasitas untuk melacak dan mencegat kapal yang dicurigai di perbatasan antara Zona E dan D, namun Kamerun tidak memberikan Nigeria hak untuk melakukan pengejaran ke perairan teritorialnya. Ini juga berlaku antara Ghana dan Nigeria di mana pembentukan "koalisi berbagi informasi" dibentuk antara Pantai Gading, Ghana, Togo, dan Benin, tanpa memilih Nigeria. Dengan demikian, masih ada tantangan dalam berbagi informasi dengan Nigeria dan ini dimanfaatkan oleh jaringan kriminal.

Di tingkat taktis, kolaborasi juga dicatat di antara angkatan laut meskipun tidak ada prosedur formal dan terlatih untuk Operasi Interdiksi Maritim (MIO). Meskipun kolaborasi tersebut masih kurang memiliki keterampilan taktis yang konsisten untuk penanganan kapal, boarding dan close-quarter termasuk pembersihan kamar serta prosedur komando, tidak adanya peralatan komunikasi yang buruk merupakan kekurangan yang besar. Ada kebutuhan untuk melakukan lebih banyak upaya dalam kepemilikan radio VHF untuk berkomunikasi dengan kapal induk dan mengamankan tempat kejadian perkara serta pelestarian dan pengumpulan bukti.

Oleh karena itu, sejalan dengan pendekatan konstruktivis terhadap keamanan maritim, diperlukan langkah-langkah kritis untuk membantu mencapai ketahanan keamanan di industri Maritim Nigeria. Yang pertama adalah domestikasi hukum maritim internasional. Ini akan membantu dalam mendorong kerja sama regional untuk memerangi pembajakan, hukum kebiasaan internasional karena sebagian besar negara di Afrika masih memerlukan undang-undang domestik untuk menuntut kejahatan tersebut. Di Nigeria, mode domestikasi perjanjian internasional diatur dalam konstitusi. Bagian 12 (1) Konstitusi Republik Federal Nigeria 1999 menyatakan bahwa; " Tidak ada perjanjian antara federasi dan negara lain yang memiliki kekuatan hukum kecuali sejauh mana perjanjian tersebut telah disahkan menjadi undang-undang oleh Majelis Nasional. " Perjanjian seperti UNCLOS dan konvensi SUA hanya dapat memiliki kekuatan hukum di Nigeria ketika Majelis Nasional Nigeria harus memberlakukan perjanjian tersebut menjadi hukum. Kemudian Nigeria akan menjinakkan konvensi ini ke dalam hukum nasional. Kurangnya kepatuhan terhadap konvensi, yang dicontohkan oleh non-domestikasi telah mencegah penuntutan beberapa kasus yang melibatkan pembajakan dan perampokan bersenjata di laut di

hadapan pengadilan hukum mana pun di Nigeria, dan pelanggar konvensi juga tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas pelanggaran apa pun.⁹⁹

Karena defisit legislatif, kejaksaan merasa sulit untuk menuntut tersangka perompak di pengadilan karena tidak ada pelanggaran yang sesuai menurut hukum nasional untuk menuntut orang-orang yang terlibat. Hal ini kemungkinan besar akan mengakibatkan situasi penangkapan dan pelepasan, dengan demikian memberikan izin gratis kepada orang yang dicurigai untuk melanjutkan tindakan mereka.¹⁰⁰ Dari poin-poin di atas, dapat disimpulkan bahwa ketidakmampuan Nigeria untuk memberlakukan undang-undang khusus tentang pembajakan dan perampokan bersenjata di laut merupakan faktor penyebab terbatasnya jumlah pengadilan terkait keamanan laut di pengadilan nasional. Situasi di mana para tersangka perompak dibebaskan tanpa pengadilan mungkin memiliki sedikit efek jera pada calon perompak lainnya dan ini berdampak pada kekuatan lembaga penegak hukum untuk secara efektif memerangi pelanggaran tersebut.

Selain itu, untuk penegakan hukum yang efektif terhadap aktivitas ketidakamanan maritim, perlu ada kapasitas yang kuat terkait dengan pengawasan, respons, dan penegakan.¹⁰¹ Di Nigeria, pengawasan telah meningkat pesat karena adanya sistem pengawasan FALCON EYE yang memantau zona maritim Nigeria hingga 200nm.¹⁰² Namun, kapal yang tersedia untuk digunakan oleh NN dan NIMASA untuk tugas patroli dan penyelamatan tidak memadai.¹⁰³ Hal ini berdampak besar pada waktu respons terhadap panggilan darurat pada serangan pembajakan dan juga pada tindakan penegakan hukum lainnya seperti dalam situasi pengejaran cepat terhadap kapal yang terlibat dalam pembajakan. NN merasa sangat sulit untuk menavigasi ke sungai seperti itu karena kapal yang dikerahkan untuk operasi tersebut tidak dibangun untuk perairan seperti itu. Dalam beberapa kasus, pilot lokal perlu dibawa untuk operasi patroli untuk memastikan kapal dinavigasi melalui jalur yang benar.

Masalah lain yang terkait dengan kapasitas penegakan hukum yang tidak memadai yang menghalangi upaya memerangi ketidakamanan maritim adalah kurangnya personel yang terampil. Sementara penangkapan orang-orang yang

⁹⁹ (Rotimi, 2016)

¹⁰⁰ (Ali 2015)

¹⁰¹ (Osinowo, 2015)

¹⁰² (Wertheim, 2017)

¹⁰³ (Salau, 2017).

terlibat dalam kegiatan pembajakan merupakan salah satu aspek penegakan hukum, proses peradilan adalah aspek lainnya. Oleh karena itu, agar berhasil menuntut orang yang ditangkap, harus ada bukti yang dapat diterima terhadap orang yang dituntut di hadapan pengadilan. Seringkali, penyimpanan bukti oleh lembaga penangkap sebelum diserahkan ke kejaksaan menjadi masalah. Dalam kurun waktu penyidikan sebelum serah terima, biasanya terdapat 36 tantangan pengawetan barang bukti yang berpihak pada orang-orang yang ditangkap, yang pada gilirannya menggunakannya sebagai alasan untuk memperoleh kebebasan (Osinowo, 2015).

Kurangnya kekuatan untuk mengadili kejahatan maritim di air Nigeria juga menjadi tantangan. Angkatan Laut mengandalkan EFCC dan Kementerian Kehakiman untuk menuntut orang-orang yang ditangkap karena dicurigai melakukan pembajakan dan perampokan bersenjata di laut karena tidak memiliki kekuatan untuk mengadili orang-orang tersebut. Ini merupakan kendala utama dalam perang melawan pembajakan dan perampokan bersenjata di laut. Contohnya adalah kasus di wilayah Delta Niger di mana persidangan terhadap orang yang ditangkap dilakukan beberapa bulan setelah penangkapan karena kurangnya ketersediaan petugas pengadilan. Akibat dari waktu tunggu tersebut, tersangka mengajukan banyak kasus pelanggaran HAM di pengadilan karena mereka berada dalam tahanan lebih lama dari jangka waktu yang ditentukan oleh undang-undang. Ini biasanya menguntungkan orang-orang yang dicurigai, yang mendapatkan kembali kebebasannya setelah penangkapan.¹⁰⁴

Korupsi adalah tantangan lain yang menghalangi penegakan hukum terhadap pembajakan dan perampokan bersenjata di laut di Nigeria karena korupsi yang dilakukan oleh petugas keamanan dan pejabat pemerintah meluas. Ada dugaan petugas penegak hukum bekerja sama dengan bajak laut dan beberapa bajak laut yang ditangkap mengungkapkan bahwa politisi, penguasa tradisional dan kelompok kepentingan perusahaan adalah sponsor pembajakan di Nigeria. Oleh karena itu, sebagian besar gembong bajak laut yang dikenal oleh petugas keamanan tidak tersentuh oleh hukum dan bahkan ketika mereka ditangkap, mereka biasanya dibebaskan berdasarkan perintah dari pejabat tinggi pemerintah.¹⁰⁵ Dari 2012 hingga 2013, Program Pembangunan Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNDP) dan Jaringan

¹⁰⁴ (Osinowo, 2015).

¹⁰⁵ (Oyewole, 2016).

Anti-Korupsi Maritim (MACN) melakukan studi penilaian risiko di sektor Pelabuhan Nigeria. Studi tersebut menemukan bahwa korupsi secara luas dirasionalkan sebagai bagian dari sistem dan merupakan alat yang diterima untuk mempromosikan kepentingan bisnis. Ditemukan juga bahwa pejabat atasan di pelabuhan menekan bawahannya untuk mematuhi praktik korupsi yang telah ditetapkan (MACN, 2014). Dengan praktik korupsi seperti itu di antara pejabat pemerintah yang memegang kekuasaan kebijaksanaan di pelabuhan Nigeria, menjadi mudah bagi pembajak untuk meningkatkan jaringan mereka dalam sistem untuk mengakses informasi tentang kapal yang menavigasi ke dan dari pelabuhan.

Komersialisasi tindakan anti-pembajakan meningkatkan pembajakan di wilayah Teluk Guinea. Pendekatan inovatif dan kolaboratif yang diadopsi oleh negara selama bertahun-tahun belum sepenuhnya memadai dan ini dibuktikan dengan meningkatnya jumlah serangan di wilayah tersebut. Hal ini membuat keamanan militer swasta menjadi pilihan yang menarik bagi perusahaan pelayaran yang kapalnya melintasi rute tersebut. Di beberapa negara, perusahaan pelayaran melibatkan Perusahaan Keamanan Militer Swasta (PMSC) baik untuk mengerahkan penjaga bersenjata di atas kapal mereka, atau untuk mengerahkan kapal pengawal konvoi bersenjata untuk menjaga kapal melalui daerah rawan pembajakan. Dalam situasi seperti itu, pemilik kapal diharuskan untuk mematuhi peraturan negara bendera dan negara bagian pelabuhan tentang transportasi dan pengangkutan senjata.¹⁰⁶ Nigeria menentang penggunaan penjaga bersenjata di atas kapal di perairan teritorialnya. PMSC, badan keamanan maritim Nigeria, dan kapal asing yang melakukan navigasi ke perairan Nigeria tunduk pada pembatasan ini (Osler, 2014). Meskipun penjaga bersenjata tidak diizinkan naik kapal di perairan Nigeria, PMSC memiliki pengaturan tertentu.

Kerja Sama antar-lembaga yang terbatas sebagai akibat dari perkembangan lembaga di sektor maritim Nigeria telah menciptakan lebih banyak daripada memecahkan masalah. Undang-undang yang menetapkan beberapa lembaga ini sering kali tidak secara jelas menjelaskan tugas dan fungsinya masing-masing sehingga fungsi yang sama atau serupa diberikan kepada masing-masing lembaga. Skenario ini telah menghasilkan budaya persaingan antar-lembaga yang tak

¹⁰⁶(Dutton, 2013)

terucapkan tetapi nyata, dengan beberapa lembaga, dalam upaya untuk memberikan pengaruh, mengklaim kredit atau menunjukkan relevansi, terlibat dalam semua jenis praktik untuk mengakali, mendiskreditkan, dan bahkan menyabotase orang lain.¹⁰⁷

Sengketa batas laut: Penanggulangan pembajakan yang efektif membutuhkan kerja sama antar negara; namun, salah satu kendala utama yang menghambat kerja sama antarnegara adalah kekhawatiran atas kedaulatan.¹⁰⁸ Kerja sama kemungkinan besar terancam jika suatu negara mengidentifikasi negara lain sebagai ancaman bagi kepentingan dan kedaulatan nasionalnya. Salah satu kepedulian kedaulatan yang membuat inisiatif kerja sama sulit untuk dilaksanakan adalah sengketa batas Maritim dan jika ada antar negara, hal itu menjembatani hubungan antara pemerintah negara bagian dan menghalangi kerja sama antarnegara untuk memerangi pembajakan dan perampokan bersenjata di laut. Contoh sengketa maritim antar negara di kawasan Teluk Guinea termasuk: sengketa Nigeria dan Kamerun atas Semenanjung Bakassi; Ghana dan Pantai Gading berselisih tentang perairan yang kaya minyak, Guinea Khatulistiwa dan Kamerun memperebutkan sebuah pulau di muara Sungai Ntem dan Gabon dan Guinea Khatulistiwa atas Pulau Mbone dan Teluk Corisco.¹⁰⁹

Hingga baru-baru ini, ketika angkatan laut Kamerun berupaya untuk mendorong kerjasama dengan Angkatan Laut Nigeria, sengketa maritim antara kedua negara atas Semenanjung Bakassi telah menghambat pemerintahan yang efektif dan kehadiran keamanan di Semenanjung Bakassi.¹¹⁰ Pada tahun 2002, ketika Mahkamah Internasional (ICJ) memberikan keputusannya yang memenangkan Kamerun, mayoritas penduduk asli tidak puas dengan keputusan tersebut karena mereka yakin bahwa mereka seharusnya berkonsultasi dengan ICJ sebelum menyatakan Semenanjung Bakassi sebagai Wilayah Kamerun. Untuk alasan ini, mereka memutuskan untuk melepaskan diri dari Nigeria dan Kamerun untuk membentuk bangsa sendiri. Beberapa orang pribumi yang kemudian menjadi Pejuang Kemerdekaan Bakassi mencoba menyuarakan suaranya melalui keterlibatan dalam aksi terorisme, penyanderaan, dan pembajakan di laut. Para bajak laut yang dikenal

¹⁰⁷ (Odoma & Aerinto, 2013)

¹⁰⁸ (Murphy, 2010)

¹⁰⁹ (Mandanda & Ping, 2016)

¹¹⁰ (Affe, 2017)

sebagai Komando Marinir Afrika, bekerja sama dengan MEND, terlibat dalam serangan konstan terhadap kapal dan penculikan awak.¹¹¹

Kerja sama antar negara yang buruk karena perbedaan budaya negara di kawasan Teluk Guinea menghambat kerja sama antar negara. Pandangan ini didasarkan pada fakta bahwa negara-negara di kawasan ini menggunakan bahasa yang berbeda, dan memiliki pendekatan tata kelola yang berbeda. Selain itu, angkatan laut mereka memiliki peralatan yang berbeda dan prosedur operasi standar yang berbeda pula. Karena alasan ini, beberapa angkatan laut menahan informasi tertentu yang dapat membantu dalam perang melawan pembajakan, menghalangi pembagian informasi yang merupakan kunci untuk kerja sama yang efektif di antara negara-negara di kawasan.¹¹²

Sehubungan dengan kasus pembajakan lain di Teluk Guinea, banyak yang telah ditulis tentang pembajakan dan pemulihan yang berhasil dari MAXIMUS. Salah satu alasan untuk perhatian adalah bahwa, mungkin lebih dari insiden lainnya, insiden ini menunjukkan nilai arsitektur koperasi yang ditetapkan dalam Kode Etik 2013 Mengenai Penindasan Pembajakan, Perampokan Bersenjata terhadap Kapal, dan Aktivitas Maritim Terlarang di Barat dan Afrika Tengah (Kode Etik Yaoundé). Pada bulan Februari 2016, MAXIMUS dibanjiri oleh bajak laut sekitar 60 mil laut di lepas pantai Côte d'Ivoire. Badan penegakan hukum maritim Pantai Gading, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, dan São Tomé serta Príncipe semuanya bekerja sama dalam melacak kapal melintasi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) masing-masing. Akhirnya, Angkatan Laut Nigeria melakukan boarding yang berlawanan, membunuh satu bajak laut, menangkap sisanya dan membebaskan sandera dan kapalnya. Saat itu, insiden itu digembar-gemborkan sebagai "masa dewasa" angkatan laut di wilayah tersebut.¹¹³

Meskipun tidak ada yang dapat mengurangi keberhasilan kasus MAXIMUS, ada beberapa masalah utama yang terungkap dalam insiden tersebut yang menunjukkan upaya kolaboratif angkatan laut negara-negara yang disebutkan dalam mencegah situasi penyanderaan yang mungkin bertahan hanya entah untuk berapa

¹¹¹ (Funteh, 2015)

¹¹² (Mandanda & Ping, 2016).

¹¹³ Belajar dari Kesuksesan: Memajukan Kerja Sama Keamanan Maritim di Afrika Atlantik. Dr Ian Ralby Sep 17, 2019.

lama. Kolaborasi regional merupakan kunci dalam mencapai ketahanan keamanan di kawasan serta negara-negara terkait yang pada gilirannya akan berdampak positif pada perekonomian setiap orang.



BAB IV

PENUTUP

16. KESIMPULAN.

Taskap bertujuan untuk mendeskripsikan, menganalisis, dan menawarkan saran dalam menyelesaikan masalah keamanan industri maritim Nigeria untuk menyumbangkan pemikiran peserta dan menyarankan kepada pembuat kebijakan tentang cara menyelesaikan masalah tantangan keamanan industri maritim di Nigeria dengan menggunakan berbagai teori dan pendekatan yang menggambarkan keamanan maritim, yaitu; pendekatan Realis, Liberalis, dan pendekatan Konstruktivis terhadap keamanan maritim untuk tujuan mencapai ketahanan dalam industri maritim Nigeria. Taskap mengadopsi metode analisis kualitatif / deskriptif dengan menggunakan pendekatan dan perspektif multidisiplin untuk menganalisis kepentingan nasional guna memperoleh pandangan tentang materi pelajaran.

Taskap menegaskan bahwa Industri Maritim Nigeria belum mencapai ketahanan ekonomi yang kuat karena ketahanan keamanan yang lemah. Dalam Taskap tersebut juga terungkap bahwa industri maritim merupakan kegiatan bisnis yang penting bagi masyarakat modern karena berpengaruh terhadap pembangunan sosial dan ekonomi. Sekilas melihat file Industri maritim Nigeria mengungkapkan beberapa masalah dan tantangan terkait yang meliputi investasi rendah dalam infrastruktur dan peralatan maritim, inefisiensi operasional, operasi maritim yang tidak teratur, praktik yang tajam dan kurangnya transparansi dalam keterlibatan dan aktivitas sehari-hari, yang lainnya adalah tidak adanya kolaborasi antara regulator dan operator, tidak adanya tanggapan hukum dan kebijakan yang sesuai untuk keamanan maritim regional di Afrika Barat dan Afrika, Gangguan dalam manajemen keamanan dan intelijen, tempat berlabuh yang tidak memadai, pengembangan tenaga kerja dan layanan sipil birokrasi yang menentukan siapa yang bekerja di tempat apa di waktu tertentu, tanggung jawab yang berlebihan antar lembaga seperti NIMASA dan NPA, kerangka kelembagaan holistik dari Kementerian Perhubungan, rendahnya dukungan dan pendanaan pemerintah. Untuk mengatasi masalah dan tantangan yang dibahas, Taskap menyarankan pengembangan Hukum Maritim Nasional Nigeria, Sinergi antara Pemangku Kepentingan Maritim dan langkah-langkah kolaboratif antara industri maritim, penegakan hukum, dan negara tetangga.

Taskap tersebut mengedepankan hal-hal berikut ini. Dalam pembahasan perkembangan hukum maritim nasional Nigeria, perlu mengikuti proses seperti pembentukan sebuah Agency Law Review Committee di level Agency, setelah mendapatkan persetujuan dari Kepala Badan dari Yang Terhormat. Menteri Perhubungan yang akan menyertakan perwakilan Majelis Nasional untuk Maritim dan Transportasi pada tingkat ini, setelah itu RUU yang telah diselesaikan harus diproses oleh Sekretaris Tetap Kementerian Federal Perhubungan, yang disajikan oleh Menteri Kehormatan di FEC untuk masukan mereka dengan teliti. Pada akhirnya, draf tersebut diserahkan ke Senat dan Parlemen untuk ditinjau dan diterima sebelum menyerahkannya kepada Presiden negara untuk mendapatkan persetujuannya.

Taskap tersebut juga mencakup perlunya sinergi antar lembaga dalam industri maritim nasional dan lembaga luar, sambil menghindari penugasan tanggung jawab keamanan laut kepada perusahaan swasta. Menyoroti tiga prospek utama yang harus diperkuat oleh pemerintah Nigeria sejalan dengan rekomendasi dari Safe Seas Best Toolkit. Hal pertama adalah perlunya adanya Koordinasi Antar Badan Usaha dan Keamanan Maritim yang jelas di tingkat politik dan teknis yang mensyaratkan pembentukan Komite Politik Tingkat Tinggi, Komite Bisnis Maritim Nasional di tingkat menteri di tingkat menteri tertinggi, dan Panitia Teknis Antar Lembaga atau Satgas untuk mengelola bisnis dan keamanan maritim di tingkat kelembagaan.

Hal kedua yang dibahas dalam Taskap adalah perlunya mengatasi ketidakpercayaan laut dengan kesadaran masyarakat luas tentang pentingnya laut karena kesenjangan informasi yang diamati dan ketiga, sinergi keberadaan Maritime Domain Awareness Center (MDA-C) yang dapat melakukan sinkronisasi informasi dan data tentang kegiatan maritim dan menganalisisnya untuk pengambilan keputusan yang cepat. Taskap mempertimbangkan masalah dalam aspek kolaborasi dengan negara tetangga kita, penangkapan ikan ilegal yang tidak dilaporkan dan dilaporkan (IUU) dari negara tetangga serta dari China.

Selain itu, Kemungkinan pengembangan dana Intervensi, melalui Bank Sentral Nigeria dan pembayaran Pendanaan Kapal Cabotage dapat membuat para pelaku industri yang bersangkutan lebih aktif dalam industri ini. Kerja Sama dengan Public Private Partnerships juga dapat menghasilkan dana untuk infrastruktur maritim yang dapat membalikkan nasib industri maritim nasional. Keterlibatan swasta meningkatkan jumlah penjelajah wisata bahari dan resor bahari yang juga akan

meningkatkan pendapatan dan penciptaan lapangan kerja. Kemungkinan besar pembangunan mal laut, kapal pesiar dan pembinaan olah raga bahari juga dapat mendorong tumbuhnya wisata bahari di tanah air.

Terakhir, Taskap menganalisis secara ekstensif langkah-langkah kolaboratif antara industri maritim, penegakan hukum, dan negara-negara tetangga menggunakan pendekatan keamanan maritim yang konstruktif untuk keberhasilan kolaborasi. Dalam membahas langkah-langkah kolaboratif, Taskap mengidentifikasi langkah-langkah penting untuk membantu mencapai ketahanan keamanan di industri Maritim Nigeria, termasuk domestikasi hukum maritim internasional, kebutuhan akan kapasitas yang kuat sehubungan dengan pengawasan, tanggapan, dan penegakan. The Taskap menegaskan kembali Kurangnya kekuatan untuk menuntut kejahatan maritim di air Nigeria, personel yang tidak memadai, korupsi, Komersialisasi tindakan anti-pembajakan, sengketa batas maritim, kerja sama antar lembaga yang terbatas sebagai akibat dari berkembangnya badan-badan di sektor maritim dan kerja sama antar negara yang buruk karena perbedaan budaya negara-negara di kawasan Teluk Guinea menghambat kerja sama antar negara sebagai faktor yang dapat menghambat keamanan maritim yang efektif.

17. Rekomendasi.

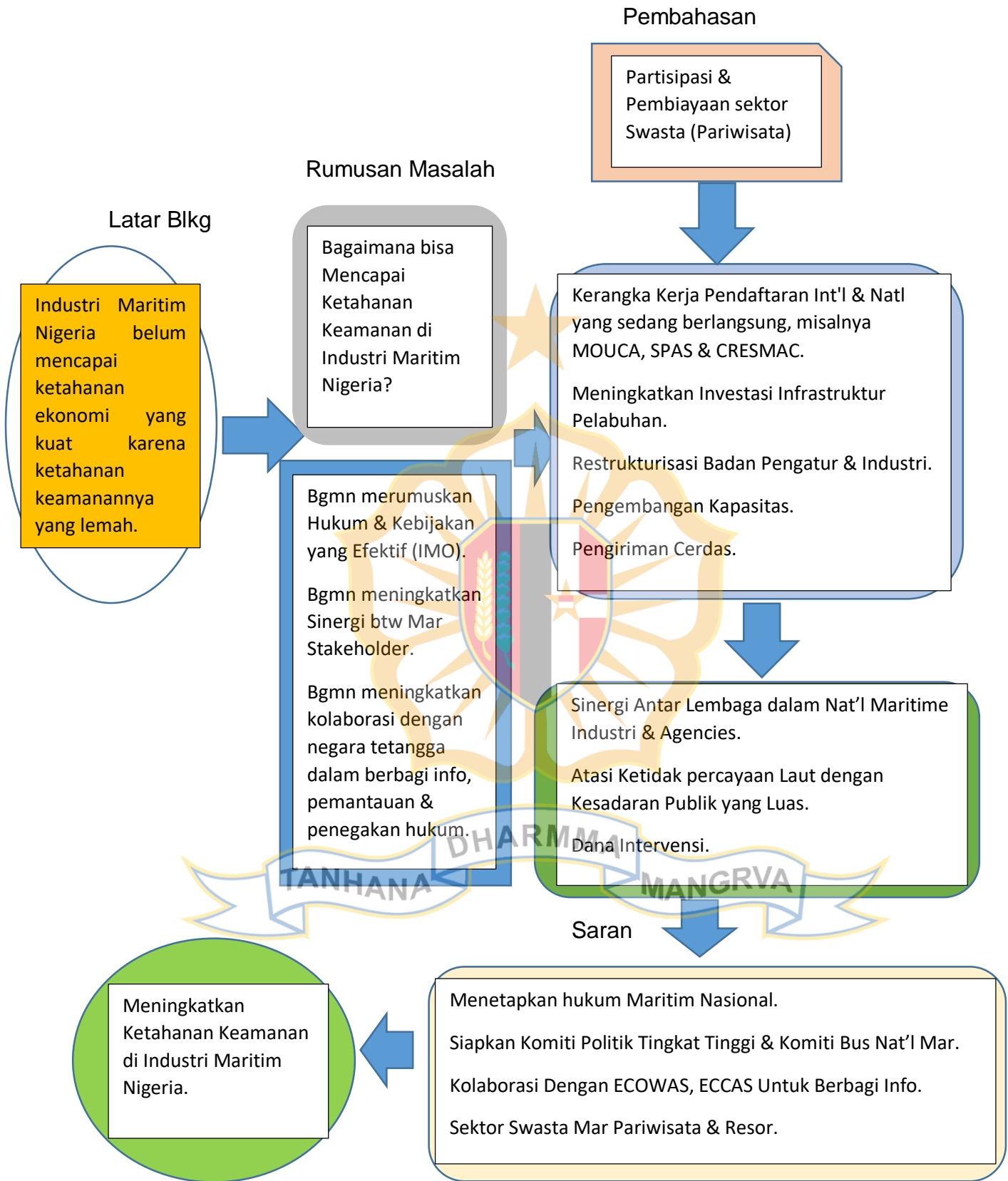
Rekomendasi berikut melanjutkan dari Taskap ini:

- a. Menteri Perhubungan bersama dengan Kementerian Kehakiman, Majelis Nasional dan FEC harus memulai pemberlakuan undang-undang Maritim Nasional sebelum akhir Triwulan terakhir tahun 2022.
- b. Pemerintah Federal Nigeria harus membentuk Komite Politik Tingkat Tinggi dan Komite Bisnis Maritim Nasional di tingkat menteri tertinggi, dan Komite Teknis atau Satuan Tugas Antar Lembaga pada Kuartal Ketiga tahun 2022 yang akan mengelola bisnis maritim dan keamanan di tingkat kelembagaan.
- c. Pemerintah Federal Nigeria bekerja sama dengan ECOWAS, ECCAS harus membuat Pusat Kesadaran Domain Maritim (MDA-C) untuk berbagi dan memantau informasi. Ini akan dilakukan setelah pertemuan tingkat tinggi yang akan berlangsung pada Kuartal Keempat tahun 2022.

- d. Keterlibatan swasta sebagai cara memperluas sektor maritim harus mendapat perhatian yang sangat serius karena meningkatkan jumlah penjelajah wisatawan bahari dan resor bahari di Tanah Air.



ALUR PIKIR



DAFTAR PUSTAKA

Buku Referensi:

- Ali, Kamal-Deen (2014) "Kerjasama Keamanan Maritim di Teluk Guinea: prospek dan tantangan" Tesis Doktor Filsafat di Universitas Wollongong, Australia.
- Ali, Kamal-Deen (2015) "Anatomi Pembajakan Teluk Guinea" dalam *Naval War College Review*, Musim Dingin 2015, Vol. 68, No. 1 hlm.93 – 118.
- Allen, David dan Michael Smith (1990) "Kehadiran Eropa Barat di arena internasional kontemporer" dalam *Studi Internasional*, Vol. 16 hlm. 19-37, Inggris.
- Barnett, Michael N dan Martha Finnemore (1999) "Politik, Kekuasaan, dan Patologi Organisasi Internasional" dalam *Organisasi Internasional*, Vol. 53, No. 4 (Autumn, 1999), hlm.699-732.
- Barnett, Michael N dan Martha Finnemore (2004) *Aturan untuk Dunia: Organisasi Internasional dalam Politik Global*, Universitas Cornell, New York
- Barrios, Cristina (2013) *Fighting Piracy in the Gulf of Guinea - Offshore and Onshore*, European Union Institute for Security Studies (EUISS) Edisi Singkat 20, Mei
- Biscop, Sven (2016) "The EU Global Strategy: Realpolitik with European Characteristics" dalam *Egmont Security Policy Brief No. 75*, June Bretherton, Charlotte dan John Vogler (2006) *The European Union as a Global Actor Second Edition*, 1st publikasi 1999, Routledge, London dan New York Bueger,
- Buzan, Barry, Ole Waever dan Jaap de Wilde (1998) *Security: a New framework of analysis*, Colorado and London, (2nd edition) (Original: 1997) Lynne Rienner Publishers.
- Kellerhaus, Franziska (2010) "Peran Uni Eropa di Konferensi Perubahan Iklim Perserikatan Bangsa-Bangsa di Kopenhagen" Tesis Sarjana - Administrasi Publik, Universitas Twente, Würzburg mengutip Waldmann, J. (2007) *Nie mehr low politics - oder: die EU auf dem Weg zum führenden Akteur der internationalen Umweltpolitik ?*, dalam: Ehrhardt, H.-G. dkk. (ed.), (2007): *Die Europäische Union im 21.*
- Coffey, Amanda (2014) "Menganalisis Dokumen" dalam *The Sage Handbook for Qualitative Data Analysis*, Bab 25, pp.367-379, SAGE Publications, London.
- Duchêne, F. (1973), 'The European Community and the Uncertainties of Interdependence', dalam Kohnstamm, H. dan Hager, W. (eds.), *A Nation Writ Large? Masalah Kebijakan Luar Negeri di hadapan Masyarakat Eropa*, Macmillan Press pp. 1-21, London.
- Faria, Fernanda (2014) *EU Pendekatan komprehensif apa? - Tantangan untuk rencana aksi UE dan seterusnya*, Catatan Singkat Pusat Manajemen Kebijakan Pembangunan Eropa (ECDPM) No. 74 Oktober.

Germond, Basil (2011) "Keamanan Uni Eropa dan laut: mendefinisikan strategi keamanan maritim" dalam *European Security Journal*, vol. 20, hlm. 563-584.

Germond, Basil (2015) *The Maritime Dimension of European Security - Seapower and the European Union*, Palgrave Macmillan, UK 35.

Germond, Basil dan Celine Germond-Duret (2015) "Tata kelola laut dan keamanan maritim di lingkungan yang tempat: Kasus Uni Eropa" dalam *Kebijakan Kelautan* vol.66. 124-131.

Günther, Enrico (2015) "Tanggapan Uni Eropa terhadap pembajakan: Apakah pelajaran yang dipetik dari Tanduk Afrika Model untuk Teluk Guinea?" *College of Europe - Makalah Diplomasi No. 07/2015*, Bruges Hill.

Whitman, Richard G. dan Sven Biscop (2012) *The Routledge Handbook of European Security* Routledge, London.

Journal:

Backstrand, Karin dan Ole Elgström (2013) "Peran Uni Eropa dalam negosiasi perubahan iklim: dari pemimpin ke 'leaditor'" dalam *Jurnal Kebijakan Publik Eropa* (online) Vol. 20, Masalah 10, hlm.1369-1386.

Conceição-Heldt, Eugénia dan Sophie Meunier (2014) "Berbicara dengan satu suara: keterpaduan internal dan efektivitas eksternal Uni Eropa dalam pemerintahan global" dalam *Journal of European Public Policy*, Vol. 21, No. 7 hlm.961-979.

Christopher (1993), 'Kesenjangan kemampuan-harapan, atau konsep peran internasional Eropa', dalam *JCMS Journal of Common Market Studies*, Vol. 31 No. 3, hlm.305-325.

Howorth, Jolyon (2007) *Kebijakan Keamanan dan Pertahanan di Uni Eropa* Palgrave Macmillan, Basingstoke Hyde-Price, Adrian (2008) "A 'tragic actor'? Perspektif realist tentang 'kekuatan etis Eropa'" dalam *Hubungan Internasional* Vol. 84, hlm. 29-44

Jacobsen, Katja Lindskov dan Nordby, Johannes Riber (2015) *Maritime Security in the Gulf of Guinea Report - Royal Danish Defense College Publishing House*, Copenhagen Jørgensen,

Erik Knud (1998) *Kinerja Uni Eropa dalam Politik Dunia: Bagaimana seharusnya kita mengukur kesuksesan? Dalam Paradoks Kebijakan Luar Negeri Eropa*, (Zielonka), I, hlm.87 – 101.

Mandanda, Edward Devota dan Duo Ping (2016) "Perbedaan dan Persamaan antara Pembajakan Maritim Teluk Guinea dan Somalia: Pelajaran yang Harus Dipelajari Negara-negara Pesisir Teluk Guinea dari Pembajakan Somalia" dalam *Jurnal Hukum, Kebijakan dan Globalisasi* (online) Vol. 56.

Manners, Ian (2002) Normative Power Europe: A Contradiction in Terms in *Journal of Common Market Studies*, vol. 40 Tidak 2. hlm. 235–58.

Sjöstedt, Gunnar (1977), *The External Role of the European Community*, Saxon House, Farnborough
 Sjørusen, Helen (2006) “Uni Eropa sebagai 'kekuatan normatif': bagaimana ini bisa terjadi?” dalam *Jurnal Kebijakan Publik Eropa*, Vol. 13, Masalah 2, hlm.235 – 251.

Neal, Sarah Katherine (2011) "Pembajakan di Somalia: Menargetkan Sumber" dalam *Studi Keamanan Global, Musim Panas 2011*, Vol. 2, Masalah 3.

Niemann, Arne dan Bretherthon, Charlotte (2013) "Pendahuluan: Kebijakan eksternal Uni Eropa di persimpangan jalan" dalam *Hubungan Internasional*, Vol. 27. No. 3, hlm. 261-275.

Nye, Joseph Samuel (2004) *Soft Power: The Means to Success in World Politics*, Public Affairs - Paperback, New York.

Oliveira, Ricardo Soares de (2007) *Minyak dan Politik di Teluk Guinea*, Hurst and Company, London
 Rieker, Pernille (2009) “Uni Eropa - Aktor Keamanan yang Mampu? Mengembangkan Kemampuan Administratif” dalam *Journal of European Integration*, Vol 31, Issue 6, pp.713-719 36.

Bull, Hedley (1982) “Civilian Power Europe: Sebuah kontradiksi dalam istilah?” *JCMS: Jurnal Pasar Bersama* Vol. 21, Edisi 2 Desember 1982, hlm. 149–170.

Sumber Lain:

Christian (2013) "The Decline of Somali Piracy - Towards Long Term Solutions" di <http://piracystudies.org/towards-long-term-solutions/>

Bueger, Christian (2015) “What is Maritime Security?” Akan terbit dalam *Kebijakan Kelautan*, Universitas Cardiff, Vol. 53, hlm. 159-164.

Bueger, Kristen; *The Decline of Somali Piracy - Towards Long Term Solutions* (2013) tersedia di <http://piracystudies.org/the-decline-of-somali-piracy-towards-long-term-solutions/>

Jupille, Joseph dan James A Caporaso (1998) "Serikat, Badan, dan Aturan: Uni Eropa dalam Politik Lingkungan Global" di *Uni Eropa dalam Komunitas Dunia*, Rhodes, Carolyn (ed.) Oleh Lynne Rienner Publications, Boulder, CO hlm. 213-229.

Jahrhundert. Le Goff, Jacques (1984) diterjemahkan pada tahun 1990 dalam “Documento / Monumento”, *Enciclopédia Einaudi*, Vol I, “Memória - História”, São Paulo
 Makinda, Samuel (2007) “Mengapa AFRICOM belum memenangkan orang Afrika” (online) di Pusat Studi Strategis & Internasional tersedia di <https://www.csis.org/analysis/why-africom-has-not-won-over-africans>

Matthiessen, Michael (2013) "Pendekatan komprehensif Uni Eropa terhadap keamanan: Perjanjian Lisbon dan "kekuatan pintar" Ringkasan Kebijakan Singapore Pusat Uni Eropa No. 6, Mei.

Mearsheimer (1990) "Kembali ke Masa Depan: Ketidakstabilan di Eropa setelah Perang Dingin" dalam *Keamanan Internasional* Vol. 15, No 1, Summer 1990 hlm. 5-56.

Riesche, Simon (2010) "Bosnia, Darfur dan Aktor Organisasi Regional: Kinerja Operasi Perdamaian Regional Uni Eropa dan AU (ized)" Bab 7 dalam *Keamanan Multilateral dan Operasi ESDP* (Attinà dan Irrera), Routledge Ringbom, Henrik, (2008) *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, penerbit Martinus Nijhoff, dikutip dalam laporan European Parliament Policy Briefing 2016, hlm. 6.

Risley, Michael (2014) *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Issues and Solutions for the 21st Century*, Disertasi Master dalam Ilmu Politik dan Hubungan Internasional, Lisbon, UNL.

Shepherd, Alistair JK (2009) "Sebuah Tonggak Sejarah Uni Eropa: Kosovo dan Peran Internasional Uni Eropa" dalam *Hubungan Internasional*, Vol. 85, Edisi 3, Mei, hlm. 513–530.

Solana, Javier (2016) "Strategi baru Uni Eropa yang berani" (online) di Project Syndicat tersedia di <https://www.projectsyndicate.org/commentary/european-global-strategy-foreign-security-policy-by-javier-solana-2016-07>

Steffen, Dirk (2014) "Use and Abuse in Nigerian Maritime Security" (online) di The Maritime Executive tersedia di <http://www.maritime-executive.com/article/Use-and-Abuse-in-Nigerian-Maritime-Security-2014-07-01> The Marine Resources Assessment Group (MRAG) dan Department for International Development (DFID) Report (2009) "Illegal, Unreported and Unregulated Policy" Brief 8, 2009 dikutip oleh Kamal Ali-Deen, 2015, hal. 0,129

Ukeje, Charles dan Ela Wullson (2013) *Pendekatan Afrika untuk Keamanan Maritim*, Penerbit Friedrich-Ebert-Stifung, Abuja.

Viilup, Elina (2015) "Uni Eropa, bukan kurcaci politik atau cacing militer" dalam *Peace in Progress*, The EU A True Peace Actor? No 23, Mei (online) <http://www.icip-perlapau.cat/numero23/>

Vircoloun, Thierry dan Violette Tournier (2014) "Teluk Guinea: Solusi regional untuk pembajakan?" (Online) di International Crisis Group tersedia di <http://blog.crisisgroup.org/africa/nigeria/2014/09/04/gulf-of-guinea-a-regional-solution-to-piracy/>

Zwolski, Kamil (2009) "The European Union as a Security Actor: Moving beyond the Second Pillar" dalam *Journal of Contemporary European Research*, Vol. 5 Edisi 1, hlm.82 – 96.

Zwolski, Kamil (2012) "Uni Eropa sebagai Aktor Keamanan Internasional setelah Lisbon" dalam *Kerjasama dan Konflik*, SAGE Publications Vol. 47, hlm. 68–87.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Mohammed Basheer Salisu.
2. Pangkat/ N.R.P : Navy Captain.
3. Tempat Tanggal Lahir : Zaria, Nigeria. 20 July 1974.
4. Asal Kesatuan/Pengiriman : Angkatan Laut Nigeria.
5. Jenis Kelamin : Laki Laki.
6. Status Keluarga : Sudah Menikah.
7. Agama/Suku : Islam.
8. Alamat : Markas Besar Angkatan Laut Nigeria, Area 7,
Garki; Abuja NIGERIA.
9. No Telepon : +234 802 332 5106, +234 803 424 9364.
10. Kemampuan Bahasa : Hausa-Fulani.
 - a. Asing : English, Bahasa Indonesia.
 - b. Daerah : NIGERIA.

