Vol. 4, No. 1, Maret 2025
e-ISSN: 2964-1322
p-ISSN: 2964-9595

JIPOSSTER: Jurnal Ilmu Politik dan Studi Sosial Terapan

Efisiensi "Joint Africa-EU Strategy" untuk Mengatasi Pembajakan Kapal oleh Perompak Somalia di Perairan Afrika Timur

Azila Zahira[1*] , Asmiati A Malik[2]
[1,2]Ilmu Politik, Universitas Bakrie, Jakarta Selatan, 12920, Indonesia
Email : [a*]azilazahira@gmail.com

A B S T R A K

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti Strategi Keamanan Maritim di Middle East and North Africa dengan menggunakan pendekatan Studi Kasus Mekanisme Kerja Sama Kelembagaan African Union dan European Union melalui "Joint Africa-EU Strategy" untuk mengatasi Pembajakan Kapal oleh Perompak Somalia di Perairan Afrika Timur khususnya di Perairan Horn of Africa dan Gulf of Aden Periode 2008-2023. Penelitian ini penting untuk diteliti sebab permasalahan pembajakan kapal oleh perompak Somalia termasuk fenomena keamanan non-tradisional yang harus segera diatasi dan berdampak langsung terhambatnya jalur perdagangan dan pelayaran, keamanan manusia, serta perekonomian global. Penelitian ini menggunakan Teori Kelembagaan Baru sebagai Umbrella Theory. Penelitian ini menggunakan Metode Penelitian Kualitatif dengan desain penelitian berlandaskan pada pendekatan studi kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan adanya kerja sama kelembagaan JAES di bidang perdamaian dan keamanan dapat mengatasi pembajakan kapal secara efisien dengan dibuktikan terjadinya penurunan aktivitas pembajakan kapal di perairan Horn of Africa dan Gulf of Aden

Kata kunci: AU dan EU, Pembajakan Kapal, Kerja Sama, Perairan Afrika Timur, Keamanan Maritim

A B S T R A C T

This research aims to analyze Maritime Security Strategies in the Middle East and North Africa using a Case Study of the Mechanism of Institutional Cooperation between the African Union and the European Union through the "Joint Africa-EU Strategy" in addressing Ship Piracy by Somali Pirates in the Waters of East Africa, specifically in the Horn of Africa and Gulf of Aden period 2008-2023. This research is significant for examination due to the issue of ship piracy by Somali Pirates being a non-traditional security phenomenon that needs immediate attention, directly impacting trade routes and navigation, human security, and the global economy. The study employs New Institutional Theory as an Umbrella Theory. It utilizes Qualitative Research Method with a research design based on a case study approach. The findings indicate that institutional cooperation within JAES in peace and security can efficiently tackle ship piracy, evidenced by the decrease in piracy activities in the waters of the Horn of Africa and Gulf of Aden.

Keywords: *AU and EU, Cooperation, East African Waters, Maritime Security Strategy, Ship Piracy*

Submit:	Revised:	Accepted:	Available online:
11.03.2025	25.03.2025	29.03.2025	31.03.2025

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

PENDAHULUAN

Permasalahan pembajakan merupakan tantangan bagi politik internasional, sebab pembajakan merupakan kejahatan transnasional yang terjadi di beberapa negara atau berdampak bagi negara atau aktor non negara seperti perusahaan kapal internasional (Bueger, Edmunds, McCabe, 2020: 230-237). Sejak 1980-an, pembajakan telah muncul sebagai masalah internasional yang menimbulkan kekhawatiran negara-negara, pemilik kapal, dan perusahaan transportasi kapal (Berlusconi, 2012: 3). Pada tahun 2009, International Maritime Organization yang berada di London menerima laporan pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal sebanyak 406 laporan, berdasarkan laporan tersebut terjadi peningkatan 106 atau 24,6 persen apabila dibandingkan dengan tahun 2008 (Laila, 2021: 109). Selain itu, laporan dari IMB melakukan pelacakan serangan pembajakan, melaporkan bahwa di seluruh dunia terdapat hampir 3.000 upaya serangan pembajakan di laut selama periode tahun 2000-2009 (Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual report – 2009, 2010: 2). Pada kuartal pertama 2011, terdapat 97 percobaan serangan (Nelson., Goossens, 2011). Hingga akhirnya sekitaran tahun 2000-an fenomena pembajakan kapal mulai bergejolak (Cordner, 2011: 71-71). Terhitung sejak 2005-2009 telah terjadi 449 percobaan atau insiden perompakan yang berhasil terjadi dilakukan oleh perompak Somalia dengan melintasi seluruh Perairan Arab, Samudera Hindia, sepanjang Teluk Aden, Laut Merah, dan Pantai Oman (Rudloff dan Weber, 2011: 34). Dengan perkembangan lebih lanjut, para perompak melakukan pengembangan taktik baru yang memungkinkan para perompak untuk meningkatkan jangkauan operasional mereka (Hamza & Priotti, 2020: 141-158). Serangan pembajakan bersenjata terhadap kapal-kapal melalui rute lalu lintas pelayaran global berpotensi menimbulkan dampak negatif bagi sektor ekonomi terutama peningkatan serangan di sekitar jalur perdagangan kawasan Afrika (Felbab-Brown, 2014: 6-8), seperti Pantai Tanduk Afrika, Teluk Aden, Pantai Timur Afrika, Teluk Guinea, dan Pantai Barat Afrika yang langsung berdampak pada logistik maritim, rantai pasokan, arus perdagangan serta mengancam kapal-kapal di seluruh dunia saat melewati rute tersebut (Nwokedi et al., 2022: 133-143).

Lebih lanjut, kapal-kapal berkebangsaan Uni Eropa mengalami pembajakan oleh perompak Somalia yaitu terdapat saru kapal berkebangsaan Ukraina mengalami pembajakan di bulan Mei 2010 yang dilakukan oleh perompak bersenjata menggunakan peluncur granat dan menahan sekitar 25 kapal serta menyandera setidaknya 587 awak kapal milik Jerman (BBC News Indonesia, 2010). Selain itu, pada bulan Desember 2023, sebuah kapal komersial berbendera Malta bernama Ruen, dibajak oleh perompak di lepas pantai Somalia, sehingga membuat pasukan anti pembajakan Somalia di Uni Eropa menerima peringatan mengenai "dugaan kapal yang dibajak oleh perompak" dan mengirim kapal angkatan laut Spanyol, Victoria, ke lokasi kejadian untuk mengumpulkan lebih banyak informasi dan mengevaluasi tindakan lebih lanjut, bahwa kapal tersebut dikelola oleh Navigation Maritime Bulgaria, dan awak kapal bernegara Angola, Bulgaria, dan Myanmar (Saul, 2023).

Selanjutnya, tidak hanya biaya kerugian terhadap kapal yang ditimbulkan dari aksi pembajakan (Shortland, 2011: 2-3), tetapi juga berdampak bagi biaya kemanusiaan, dampak fisik, dan psikologis para korban serangan (Anyanova, 2007: 25), diperkirakan dari tahun 1995 hingga 2006 sekitar 510 orang dibunuh, 3.300 pelaut disandera (Spearin, 2014: 98-101), lebih dari 120 orang diculik, hampir 500 orang mengalami luka parah dan ratusan lainnya diancam dengan senjata tajam di wilayah Somalia dan Teluk Aden dengan menyumbang 70 persen serangan dari total dunia di tahun 2007 dan 80 persen di tahun 2008 (The Hague Centre for Strategic Studies, 2008: 5). Lebih lanjut, fenomena pembajakan menimbulkan biaya ekonomi, pada tahun 2008, sebanyak 30 juta dolar uang tebusan digunakan untuk membebaskan kapal beserta awak kapal yang ditangkap oleh perompak Somalia (Scheffler, 2010: 6). Peningkatan serangan bajak laut pada tahun 2008 mengakibatkan hilangnya kesejahteraan lebih dari $1.5 billion dengan pendapatan bajak laut sebesar $120 million (Besley, Fetzer, Mueller, 2012: 3). Dengan demikian, semakin maraknya tindakan pembajakan kapal, tercatat ekonomi global mengalami kerugian sekitar US$24,5 miliar per tahun untuk pembayaran uang tebusan, biaya asuransi, dan operasi militer (Ahmad, 2020: 62). Sementara itu. kerugian yang berdampak pada sektor perikanan, ketahanan pangan, dan pariwisata serta biaya

pengiriman meningkat sebesar 8 hingga 12 persen (Martens, 2017: 9-12), dikarenakan menggunakan rute yang lebih panjang untuk menghindari serangan perompak, apabila diakumulasikan kerugian keseluruhan sebenarnya dapat diperkirakan sekitar US$630 juta per tahun (Pichon & Pietsch, 2019: 10). Pembajakan di lepas pantai Somalia mencapai puncaknya pada tahun 2011, dengan total 736 pelaut disandera di 32 kapal, kasus tersebut hanya bisa distabilkan oleh intervensi militer internasional yang terkonsentrasi di teritorial perairan Somalia (International Crisis Group, 2012). Selain itu, ketidakstabilan politik atau kegagalan negara masih menjadi kondisi menguntungkan bagi pembajakan (Lucas, 2013: 56). Situasi ini juga diindikasi oleh Pemerintah Somalia dengan munculnya eskalasi konflik antar kelompok etnis di tahun 1998 hingga 2008 (Hartati, 2011: 24). Dengan kondisi politik Somalia tersebut, menyebabkan ekonomi nasional semakin buruk, akhirnya mendorong perubahan dalam pekerjaan warga Somalia yang semua sebagai pemancing beralih sebagai pembajak kapal dengan harapan dapat menghasilkan keuntungan dengan tinggi (Adaye & Nnwobunwene, 2011: 569). Para pembajak kapal Somalia berhasil menghasilkan uang tebusan rata-rata $5 juta dan sebanyak $9.5 juta meningkatkan finansial masyarakat Somalia (Nelson & Goossens, 2011). Lebih lanjut, wilayah dengan berlangsungnya konflik sipil adalah negara-negara di antara Horn of Africa (Kraska, 2011: 20). Konflik sipil di Somalia ini sebagai hasil dari permasalahan sosial dan politik yang tidak berujung pada perbaikan (Sauvageot, 2009: 3-4). Ditambah dengan faktor kemiskinan, berada di jalur perdagangan dan lalu lintas pelayaran serta tidak adanya kekuatan untuk mengontrol perairan menyebabkan pembajakan di Somalia semakin tersebar dengan luas (Johnson, 2014: 4). Selain itu, masalah kekeringan dan banjir secara besar-besaran meningkatkan kerentanan warga Somalia (Chalk, 2009: 5). Sepanjang tahun 2011, untuk pertama kalinya dalam dua dekade, PBB mengumumkan kelaparan di beberapa wilayah Somalia Selatan hingga Tengah dengan menewaskan tak terhitung banyaknya orang dan memaksa puluhan ribuan orang mengungsi ke negara tetangga (Besley, Fetzer, Mueller, 2012: 2-4). Pada awal 2012, lebih dari 2 juta warga Somalia diperkirakan masih membutuhkan bantuan pangan (Alexandre, 2022: 43). Beberapa daerah di Somalia akses akan kebutuhan dasar penduduk, seperti perawatan kesehatan, air, sanitasi, dan pendidikan juga hampir tidak bisa dipenuhi (Hadju, 2021: 15). Selain itu, konflik meningkat antara Transisi Pemerintah Federal dengan Kelompok Islam Militan Al Shabaab, kemudian menjadi target intervensi militer dari Kenya dan Ethiopia (Ehrhart & Petretto, 2012: 5).

Lokasi Penelitian



*Gambar 2. 1 : Lokasi Penelitian (*Google Maps, *2023)*

https://www.google.com/maps/@2.2655324,23.5914664,3z?entry=ttu



Gambar 2. 2: Lokasi Penelitian-Horn of Africa *(Google Maps, 2023)*
https://www.google.com/maps/@7.9594234,31.5881093,5z?entry=ttu



Gambar 2. 3: Lokasi Penelitian-Gulf of Aden *(Google Maps, 2023)*
https://www.google.com/maps/@12.7807534,44.589281,7z?entry=ttu

Sebagaimana terlihat pada maps diatas, alasan kenapa dua lokasi penelitian tersebut menjadi objek lokasi yang peneliti kaji adalah: Pertama, Horn of Africa yang juga dikenal sebagai Semenanjung Somalia adalah sebuah semenanjung luas di Afrika Timur yang terletak di bagian paling timur daratan Afrika dan sebagai semenanjung terbesar keempat di dunia. Terdiri dari Ethiopia, Eritrea, Somalia, Djibouti mencakup juga Kenya, Sudan, Uganda, Burundi, Rwanda, dan Tanzania. Wilayah ini terletak di sepanjang batas selatan Red Sea dan terbentang ratusan kilometer hingga ke Selat Guardafui, Gulf of Aden, dan Samudera Hindia serta berbagai perbatasan laut dengan Semanjung Arab di Asia Barat. Horn of Africa memiliki luas wilayah sekitar 1.883 million km. Pembajak Somalia di Horn of Africa berbeda tindakannya dengan pembajak di Selat Malaka yang lebih berfokus pada kapal-kapal besar dalam melakukan pelayaran internasional. Kelompok besar atau komunitas pembajak Somalia yang terkenal paling kuat dan canggih adalah Marinir

Somalia sebuah faksi militer terorganisir sebagaimana mencerminkan Angkatan laut sungguhan (Globalsecurity.org). Lebih lanjut, terdapat lima kategori kapal yang beraktivitas pada jalur maritim dunia yakni kapal tanker, kapal kontainer, *ferry boats*, *bulk carriers*, kapal cruise, serta *special ships* diantaranya *ice breakers*, *research vessels*, dan *tugs* (Sullivan, 2010: 234). Lebih lanjut, dari jenis kapal tersebut yang paling rentan terkena pembajakan adalah bulk carriers dan tankers. Bulk carriers mengangkut bahan baku padat seperti batu bara dan bijih besi, sedangkan kapal tanker mengangkut bahan baku cair seperti produk minyak bumi yang menyumbang 32 persen bahan kimia dan minyak mentah. Di tahun 2009, sebanyak 68 bulk carriers mengalami serangan di Tanduk Afrika, dan 58 kapal tanker mendapat serangan oleh pembajak Somalia di Tanduk Afrika (Sullivan, 2010: 234). Perhatikan gambar berikut ini:

Table 1 Bulk carriers and tankers attacked in Horn of Africa (2005–2009).

Ship Type	2005	% Total	2006	% Total	2007	% Total	2008	% Total	2009	% Total
Bulk Carrier	81	29%	57	24%	32	12%	48	16%	109	27%
Tanker	70	25%	48	20%	83	32%	91	31%	116	29%
Total	276		239		263		293		406	

ICC International Maritime Bureau (2010) Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2009

Gambar 2. 4 ICC *International Maritime Bureau, "Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report"*. 2009

Table 2 Number of people affected by piracy in Horn of Africa compared to world.

	Horn of Africa	Global total	% Global total
Hostage	867	1,052	82%
Threatened	0	14	0%
Assault	0	4	0%
Injured	10	68	15%
Killed	4	8	50%
Missing	1	8	13%
Kidnapped	0	12	0%
Total	882	1,166	76%

ICC International Maritime Bureau (2010) Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2009

Gambar 2. 5 ICC *International Maritime Bureau, "Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report"*. 2009

Pada awal tahun 2009, PRC melaporkan dengan total 217 serangan bajak laut terjadi di sekitar Perairan Horn of Africa termasuk diantaranya Samudera Hindia, Laut Merah, dan Teluk Aden (ICC IMB, 2009: 1-15). Di tahun 2011, PRC juga melaporkan terjadi 125 insiden di Perairan Horn of Africa (ICC IMB, 2011: 1-10). Sedangkan di wilayah Teluk Aden di tahun yang sama telah menunjukkan penurunan karena adanya upaya terkoordinasi dari pasukan maritim internasional (Hecker, 2012: 71). Bahwasanya memang benar serangan bajak laut Somalia berdampak serius bagi jalur pelayaran dunia sebab sekitar 20.000 kapal dan 12 persen dari pengiriman minyak dunia melintas setiap tahun di perairan Afrika (Petretto, 2011: 10-17). Pada tahun 2010, the U.S. Energy and Information Administration mengemukakan bahwa jalur pelayaran yang melewati Terusan Suez dan Pantai Afrika Timur sebagai jalur perdagangan maritim terpenting kedua di dunia dan

perdagangan maritim terpenting kedua di dunia (United States Energy Information Administration, 2011).

Kedua, Gulf of Aden terletak di Samudera Hindia dan terletak antara Yaman (terlihat di atas teluk) yakni berada pada Semenanjung Arab di pantai Selatan hingga perairan Somalia (terlihat di bawah teluk pada Maps) di Afrika. Gulf of Aden memiliki panjang sekitar 900 km dan lebar 500 km dikenal sebagai jalur perairan penting untuk mengangkut minyak Teluk Persia bersamaan dengan Red Sea yang terhubung di barat laut membentuk jalur transportasi minyak antara Eropa dan Far East. Gulf of Aden membentang dari arah barat-timur dan Red Sea yang digunakan untuk penangkapan ikan, perdagangan, dan jalur transportasi. Terletak di jalur perdagangan Laut Mediterania-Samudera Hindia, Teluk ini merupakan jalur perairan strategis yang dilalui oleh Portugal, Turki, dan Inggris pada abad ke-16 (European Space Agency, 2006). Karakteristik pembajak di Teluk Aden hingga ke Samudera Hindia tidak hanya terpusat di satu pelabuhan tertentu, melainkan tersebar luas di lautan lepas Teluk Aden dan Samudera Hindia. Dalam hal ini, apabila menggunakan teori pilihan rasional bahwa pelaku pembajak akan berusaha mencari tujuan mereka dengan cara yang paling sederhana dan paling tidak berisiko (Townsley dan Oliveira, 2012, 217-229). Akan tetapi, dengan dilancarkannya operasi militer di perairan Somalia, para pembajak berusaha menargetkan serangan di lepas laut bahwa diperkirakan sejak tahun 2011, para pembajak melakukan serangan dengan mengelilingi Tanjung Harapan untuk menargetkan kapal lain (Giampaolo dan Foster, 2011), dan pada tahun 2012 rata-rata serangan berhasil terjadi pada 746 km di lepas Pantai Somalia (Wright, 2013). Pembajak Somalia melakukan aksinya dengan pengejaran yang cepat dan mengancam kapal ketika berlayar, menaiki kapal kargo dengan alat transportasi utama menggunakan perahu kecil dan kapal induk. Senjata yang digunakan juga lebih canggih, tetapi untuk tindakan kekerasan lebih relative lemah dibandingkan dengan pembajak di afrika barat atau pembajak Nigeria (He, Wang, Gao, Xie, 2023: 14). Adapun senjata yang digunakan berupa pistol, roket, granat berpeluncur roket, senjata ini digunakan untuk memperlambat kapal kargo yang sedang bergerak agar para pembajak bisa menaiki kapal tersebut dan kemudian mengancam serta mengendalikan awak kapal. Aksi yang dilakukan oleh pembajak Somalia memuncak pada akhir tahun 2010 ketika hampir 700 awak kapal diculik dari 30 kapal dagang di lepas Pantai Somalia (He, Wang, Gao, Xie, 2023: 14).

Kemudian, perlu diketahui bahwa European Union memiliki kepentingan kuat dalam menjaga jalur komunikasi laut dan mengamankan keamanan pelayaran global (Belfer, 2009: 22). Pada 2015, sekitar 48 persen ekspor European Union ke negara ketiga dan sekitar 53 persen impor UE dari negara ketiga yang diangkut melalui laut, aktivitas ini terus berkembang selama beberapa dekade terakhir (Mustika, 2019: 314-316). Secara total, sekitar 90 persen transportasi European Union dengan negara ketiga diangkut melalui laut (Larsen & Nissen, 2017). Pemilik kapal European Union mewakili 30 persen kapal pengapalan global, menangani sekitar 35 persen ton pengiriman global atau 55 persen kapal peti kemas dan 35 persen kapal tanker (Johnson, 2014: 2-6). Oleh karena itu, UE mewakili sekitar 42 persen dari nilai perdagangan lintas laut global (Collins, 2012: 112-116). Dengan maraknya pembajak di Kawasan Afrika akan sangat menjadi tantangan bagi negara-negara di dunia akibat ketidakamanan pada rute perdagangan, sehingga dibutuhkan jalur laut aman bagi perdagangan internasional (Pichon dan Pietsch: 2019; Anyanova, 2007: 25-27).

Permasalahan pembajakan mengakibatkan negara-negara anggota European Union turut berpartisipasi dalam menangani isu pembajakan di Perairan Afrika terutama di perairan Horn of Africa dan perairan Gulf of Aden (UNCTAD Conference, 2014). Keterlibatan European Union dalam mengatasi pembajakan ini didasari karena isu pembajakan merupakan isu internasional yang harus dengan segera diatasi, berkaitan dengan norma dan kelembagaan European Union untuk berkontribusi aktif dalam penanganan isu global (Mustika, 2019: 314). Sebagai Lembaga Regional dengan kepemilikan terhadap norma dan nilai untuk membantu terciptanya perdamaian dunia tanpa adanya hambatan dalam sektor pelayaran dan perdagangan internasional (Mustika, 2019: 314), European Union membentuk operasi gabungan untuk membantu penyelesaian masalah pembajakan kapal di Perairan Afrika dan memberantas segala bentuk tindakan pembajak Somalia ketika melakukan aksi kejinya (Orugbani dan Nnwobunwenw, 2010: 567-568). Dengan adanya ancaman tersebut, European Union segera mengembangkan operasi keamanan di Gulf of Aden dengan

menghadirkan EU NAVFOR Atalanta yang dikembangkan pada Desember 2008 (Osei-Tutu, 2011:12). Operasi ini memiliki beberapa mandat bertujuan untuk mengirimkan sejumlah bantuan ke Somalia dan melindungi misi African Union melalui AMISOM yang melintasi Gulf of Aden serta memperkuat keamanan maritim dengan mendukung organisasi internasional lainnya (Prasetyo, 2016: 61).

Maka dari itu, faktor utama atau alasan penting penulis mengkaji mengenai efisiensi mekanisme kerja sama kelembagaan African Union dan European Union untuk mengatasi pembajakan kapal di perairan Afrika khususnya wilayah Horn of Africa dan Gulf of Aden sebab situasi di jalur pelayaran tersebut sangat merugikan perekonomian global, keselamatan nyawa manusia, dan ketidakamanan kawasan (Prasetyo, 2016: 57-66). Perlu dipahamai bahwa African Union sebagai organisasi regional yang terletak di wilayah Horn of Africa dan Gulf of Aden dan Somalia sebagai salah satu negara anggota AU. Artinya, African Union seharusnya dapat memfasilitasi terjadinya sebuah kesepakatan di antara negara-negara Kawasan Afrika dan mengupayakan mekanisme untuk meminimalkan permasalahan pembajakan kapal di wilayah tersebut (Sahin dan Sahin, 2023: 31-56). Sejauh ini yang menjadi fasilitator dan aktif dalam menjaga keamanan di dua wilayah tersebut dan memberikan bantuan kepada Somalia adalah negara-negara barat, terutama European Union. Untuk itu, dengan adanya kajian mengenai penelitian ini penulis berharap dapat memberikan solusi untuk mencegah dan menurunkan tingkat eskalasi pembajakan yang disebabkan oleh perompak Somalia. Penulis berupaya menjelaskan bagaimana mekanisme kerja sama kelembagaan African Union bersama dengan European Union melalui "Joint Africa-EU Strategy" dapat merealisasikan strategi keamanan maritim dan dapat menciptakan regulasi dan resolusi konflik yang efisien dan berkelanjutan.

Literature Review

Berdasarkan ulasan mengenai jurnal penelitian sebelumnya yang dikaji oleh (Gunawan, 2012), (Tobing, 2020), (Karawita, 2019), (Williams, Paul R., Lowry, 2014), (Wallner., Kokoszkiewicz, 2019), (Weitz, 2009), (Chalk, 2010), dan (Nelson., Goossens, 2011), permasalahan maritime piracy merupakan fenomena dan isu yang sangat penting untuk segera diatasi dan menjadi masalah internasional sehingga perlu dibahas melalui studi akademik dan keilmuan. Berbeda dengan penelitian sebelumnya yang juga mengangkat tentang permasalahan Maritime Piracy oleh Perompak Somalia di Perairan Afrika, penelitian ini akan mencoba memahami dan berfokus pada sudut pandang tindakan, strategi, peran, penanganan, dan respon oleh aktor utama khususnya aktor inter-regional. Aktor yang dimaksud adalah aktor yang terlibat aktif dalam penanganan Ships Piracy yaitu African Union dan European Union sebagai aktor utama dalam mengatasi permasalahan pembajakan kapal oleh perompak Somalia dengan mekanisme kerja sama kelembagaan. Penelitian ini berfokus pada efisiensi mekanisme kelembagaan yang dilakukan oleh African Union dan European Union melalui "Joint-Africa EU Strategy" untuk mengatasi permasalahan pembajakan kapal di Perairan Afrika Timur khususnya Horn of Africa dan Gulf of Aden sebagai perairan yang ramai dilalui oleh kapal-kapal internasional sehingga dibutuhkan sistem kelembagaan yang efisien dan terstruktur. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan "efisiensi" untuk melihat efisiensi mekanisme kerja sama kelembagaan antara African Union dan European Union melalui "Joint Africa-EU Strategy" agar mampu meminimalisir dan mengatasi jumlah pembajakan kapal oleh perompak Somalia di Horn of Africa dan Gulf of Aden, bahwasanya efisiensi merupakan sebuah ukuran keberhasilan dalam mencapai tujuan sehubungan dengan sarana yang tersedia, sehingga perlu mempertimbangkan tujuan dan cara (Banton, 2023). Efisiensi juga mengacu pada kemampuan untuk melakukan suatu tindakan atau kegiatan dengan cara meminimalkan penggunaan sumber daya seperti waktu, tenaga kerja, atau biaya, dan berfokus pada proses serta bagaimana sumber daya dikelola atau digunakan untuk mencapai tujuan tertentu (Mraovic, 2024). Ketika berbicara mengenai efisiensi maka berkaitan dengan alokasi sumber daya secara efisien yang diperlukan oleh sebuah lembaga, namun keberadaan lembaga tersebut tidak dibuat dan muncul secara spontan, melainkan hasil dari pikiran yang rasional dan hasil dari kualitas serta bentuk institusi politik (Borner, Bodmer, dan Kobler, 2004: 44). Efisiensi juga berkaitan erat dengan efektivitas, namun memiliki perbedaan secara pengertian, sebab efisiensi merupakan faktor penting dalam menentukan biaya paling rendah untuk mencapai hasil yang diinginkan (GeeksforGeeks, 2024). Kemudian, apabila dihubungkan

dengan Teori Kelembagaan, bahwa istilah efisiensi mau pun efektivitas memiliki relevansi yang berbeda tergantung pada konteksnya. Namun, secara umum dalam konteks teori Kelembagaan, istilah yang lebih sering digunakan adalah "efisiensi", sebab teori Kelembagaan cenderung berfokus pada bagaimana struktur, norma, nilai, peraturan, dan praktik organisasi mempengaruhi penggunaan sumber daya secara efisien. Lebih lanjut, efisiensi dalam teori Kelembagaan mencakup konsep alokasi sumber daya yang optimal, pengurangan biaya transaksi, dan peningkatan kinerja organisasi. Dalam kerangka ini, efisiensi sering kali dilihat sebagai tujuan utama dalam merancang dan mengevaluasi lembaga. Sementara itu, efektivitas juga penting dalam konteks teori Kelembagaan, sebab efektivitas berkaitan dengan sejauh mana lembaga mencapai tujuan mereka dan seberapa baik mereka dalam memenuhi kebutuhan dan harapan para pemangku kepentingan.

Dalam penelitian ini, efisiensi yang dimaksud adalah bagaimana mekanisme kerja sama kelembagaan antara African Union dan European Union melalui "Joint Africa-EU Strategy" dapat mengatasi pembajakan kapal oleh warga Somalia di Perairan Afrika Timur khususnya Horn of Africa dan Gulf of Aden berupa strategi keamanan maritim yang dapat dilihat pada dialog politik antar pemangku kepentingan dalam bidang maritim, pengerahan personil keamanan dan pembangunan serta bantuan kemanusiaan(Ulzikri 2023). Lebih lanjut, teori turunan yang penulis gunakan diantaranya Teori Pilihan Rasional dan Teori Perilaku, Teori Aktor, Teori Policy Making, dan Teori Kerja Sama dalam Hubungan Internasional sebagai teori mikro. Dan teori rujukan lainnya atau teori pendukung, Security Theory dalam Hubungan Internasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan metodologi penelitian kualitatif untuk mendapatkan data dan informasi. Menurut Cresswell, (2013: 4), metodologi penelitian kualitatif adalah sebuah instrumen pendekatan yang digunakan untuk melakukan eksplorasi dan pemahaman akan makna terhadap individu atau kelompok dalam konteks sosial dan kemanusiaan. Penelitian kualititatif berbicara mengenai: konstruksi realitas sosial, makna budaya; berfokus pada proses interaksi dan peristiwa; faktor kunci terdapat pada keaslian (authenticity); terdapat nilai dan eksplisit; digunakan untuk memisahkan teori dan data; dibatasi oleh situasional; beberapa kasus, subjek, small-n; dan peneliti terlibat (involved) (Neuman, 2014: 17).

Lebih lanjut, penelitian ini berbasis pada penelitian kualitatif melalui pendekatan penelitian induktif (bentuk penelitian yang dilakukan secara spesifik, didahului dengan pengumpulan data, dan diakhiri dengan kesimpulan) dan holistik (penelitian yang dilakukan secara komprehensif), desain penelitian bersifat pada pendekatan studi kasus. Posisi keilmuan dalam penelitian ini berlandaskan pada posisi ontologi konstruksionisme atau konstruktivisme dan posisi epistemologi interpretivisme. Selanjutnya, cara penulis mengumpulkan data berdasarkan penulisan penelitian ini adalah dengan cara secondary data melalui dokumen resmi beberapa lembaga/instansi sesuai topik penelitian, dokumen kesepakatan dan perjanjian, hukum internasional, ebook, ejournal nasional dan internasional, media massa online, gambar atau data visual seperti gambar dan tabel serta artikel lainnya. Adapun proses berlangsungnya penelitian ini dilakukan secara daring/online dan pengambilan data dilakukan melalui secondary data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Teori Kelembagaan Baru: Efisiensi mekanisme kerja sama kelembagaan African Union dan European Union melalui 'Joint Africa-EU Strategy' untuk mengatasi permasalahan Pembajakan Kapal di Horn of Africa dan Gulf of Aden oleh Perompak Somalia

Sebagaimana merujuk pada pandangan North (1990: 3-4), institusi adalah rules of game dalam masyarakat bersifat formal dengan tujuan untuk merancang segala aturan secara manusiawi dengan membentuk interaksi antar manusia, dan berdampak pada pergerakan manusia baik politik, sosial,

atau ekonomi yang berevolusi dari waktu ke waktu. Sebagaimana sejarahnya, hubungan antara Afrika dan Eropa merupakan hubungan yang kompleks dan unik. Selama lima puluh tahun terakhir, telah terjadi interaksi yang kuat antara kedua kawasan dengan sejarah mendalam dalam bidang ekonomi, politik, sosial, kelembagaan, budaya, dan hubungan paling utama adalah hubungan antara bekas kekuasaan kolonial dan bekas jajahan (Shiferaw dan Ciommo, 2023). Meskipun hubungan di kedua lembaga ini muncul akibat sejarah masa lalu kolonial, akan tetapi hubungan mereka saat ini didominasi oleh kebijakan dan program bantuan yang saling ketergantungan di bidang keamanan dan migrasi sebab Uni Eropa memiliki kondisi ekonomi dan kemampuan politik serta militer yang unggul dibandingkan Uni Afrika (International Crisis Group, 2017). Dengan keunggulan yang dimiliki oleh Uni Eropa dan kedekatan secara historis dengan Uni Afrika maka terbentuklah sebuah perjanjian kerja sama yaitu Joint Africa-EU Strategy untuk menyeimbangkan kembali hubungan antara Afrika dan Uni Eropa dengan mengadopsi Joint Strategy pada KTT Africa-EU yang diadalan di Lisbon pada bulan Desember 2007 (Biondo, 2020: 1-2). Sehingga kerangka JAES inilah yang menjadi instrumen berlangsungnya kerja sama dan koordinasi antara negara-negara Uni Eropa dan negara-negara Uni Afrika (Council of the European Union, 2007). Pada dasarnya, Afrika dan Eropa terikat oleh sejarah, budaya, geografi, masa depan yang sama, serta nilai komunitas diantaranya: penghormatan terhadap hak asasi manusia, kebebasan, kesetaraan, solidaritas, keadilan, supremasi hukum dan demokrasi sebagaimana tertuang dalam perjanjian internasional yang relevan dan dalam dokumen konstitusi dari masing-masing Unions (Caramerli dan Caselli, 2015: 1). Situasi terbentuknya mekanisme kerja sama JAES ini berhubungan dengan konsep-konsep yang terdapat pada Teori Kelembagaan Baru yaitu: Pertama, Normative Institutionalist, bagaimana norma dan nilai yang terkandung di dalam institusi politik membentuk perilaku individu. Kedua, Rational Choice Institutionalist, berpendapat bahwa institusi politik adalah sebuah sistem aturan yang mana individu berupaya memaksimalkan kegunaan atau utilitasnya terhadap suatu aturan yang dibentuk. Ketiga, historical institutionalists, melihat bagaimana suatu pilihan yang diambil mengenai rancangan sistem dari institusi pemerintah mempengaruhi pengambilan keputusan individu di masa depan (Lowndes dan Roberts, 2013: 31).

Joint Africa-EU Strategy

Selanjutnya, mekanisme kerja sama "Joint Africa-EU Strategy" muncul sebagai transformasi dan kebaruan dari perjanjian-perjanjian sebelumnya antara Afrika dan Uni Eropa bahwa kemitraan dibentuk bukan hanya untuk Afrika semata, tetapi juga diperuntukkan untuk menciptakan strategi bersama antara Afrika dan Uni Eropa (Pirozzi, 2012: 23-25). Maka dari itu, terdapat perubahan kesepakatan politik mengenai perlunya ide dan saran dari aktor serta pemangku kepentingan terkemuka, terutama masyarakat sipil, warga negara, dan serikat pekerja dalam Joint Strategy yang secara resmi diadopsi pada KTT Africa-EU pada bulan Desember 2007 di Lisbon (Haidara, Aubry, Niaudet, dan Sebban, 2008: 1-16), kemudian KTT tersebut menghasilkan masukan setara dari kedua belah pihak dan terbentuknya Joint Africa-EU Strategy (JAES) dengan tujuan untuk mempertemukan hubungan antar negara Afrika dan Uni Eropa ke tingkat yang baru. Lebih lanjut, kemitraan ini memiliki 8 (delapan) bidang strategis secara luas, diantaranya:

> *"First, Africa-EU Partnership on Peace and Security. Second, Africa-EU Partnership on Democratic Governance and Human Rights. Third, Africa-EU Partnership on Trade and Regional Integration. Fourth, Africa-EU Partnership on the Millennium Goals (MDGs). Fifth, Africa-EU Partnership on Energy. Sixth, Africa-EU Partnership on Climate Change. Seventh, Africa-EU Partnership on Migration, Mobility, and Employment. Eighth, Africa-EU Partnership on Science, Information, Society, and Space" (European Parliament Action Plan Agreement 1 dan 2, 2008-2010; 2011-2013).*

Mekanisme kerja sama kelembagaan "Joint Africa-EU Strategy" untuk mengatasi pembajakan kapal di perairan afrika timur khususnya horn of africa dan gulf of aden

Berikut merupakan tabel mekanisme kerja sama *Joint Africa-EU Strategy* mengenai strategi keamanan maritim secara keseluruhan:

Tabel 2. 3 ***Partnership 1: Peace and Security***

Priority Area	***Initiative***	***Concrete Action***
Political Dialogue	*Initiative* 1: penyelesaian dan implementasi kerangka kerja dialog politik dengan membangun hubungan yang sistematis dan struktural hubungan antara EU COPS-AU PSC, Kepala staff EU dan AU, dan antara struktur Uni Eropa yang baru (EEAS), AUC dan RECs *Peace and Security Departments*. Tujuannya adalah untuk meningkatkan keterlibatan pada tingkat politik dalam meninjau tindakan yang telah dilakukan, dan dalam memberikan panduan politik yang lebih baik untuk masa depan	Adanya *Annual Meetings* antara EU COPS dan AU PSC telah terorganisir sejak 2006.
Political Dialogue	*Initiative* 2: Konsultasi antara *Africa Group* dan EU yang akan dibentuk di New York untuk membahas tantangan global dalam DK PBB dan UNGA (Konflik, terorisme, CBRN *proliferation dan conventional disarmament*). Program ini akan ditetapkan secara tahunan dan ditinjau setiap enam bulan untuk memungkinkan persiapan yang memadai pada pertemuan di tingkat Markas Besar.	PSC Africa dan Eropa juga terlibat dalam dialog di bidang *maritime safety dan security*, serta *transnational security*, terutama di Sahel
Political Dialogue	*Initiative* 3: *Exert coordinated and concerted effort to combat piracy*, termasuk dalam kerangka kerja PBB dan mempertimbangkan penjabaran instrumen hukum yang dianggap tepat untuk meningkatkan kerja sama dalam semua masalah yang berkaitan dengan pembajakan.	Uni Eropa mendukung *African Union Peacekeeping mission di Somalia* (AMISOM). Dan total kontribusi APF untuk AMISOM berjumlah €411.4 juta pada akhir tahun 2012 mencakup biaya tunjangan pasukan, gaji petugas polisi dan staf sipil, serta biaya operasional kantor misi di Nairobi.
Political Dialogue	*Initiative* 4: Dalam menangani krisis dan tantangan *Peace and Security* di Afrika, Eropa dan di wilayah lain, tim tematik *ad hoc Africa*-EU akan dibentuk untuk memastikan koordinasi dan kerja sama, sehingga akan sangat bermanfaat untuk menangani stabilisasi pasca-konflik, rekonstruksi dan pembangunan, serta memperkuat peran perempuan di semua tingkatan, untuk mengkonsolidasikan kemajuan yang telah dicapai dalam menyelesaikan konflik di Afrika dan mengambil keuntungan dari	-

	pengalaman serta kemampuan Eropa. Tim ini akan melibatkan pemangku kepentingan internasional dan pemangku kepentingan masyarakat sebagaimana mestinya dan akan mengoptimalkan tindak lanjut dari kebijakan AU tentang *Post Conflict Reconstruction and Developmen*t (PCRD). Dalam hal ini, Uni Afrika akan menyelesaikan studi tentang pembentukan Pusat Rekonstruksi dan Pembangunan Pasca Konflik.	
Political Dialogue	*Initiative* 5: *Thematic cluster sessions with experts from* AU/RECs/RMs/MS/EU akan dibuat pada tujuan operasional di bidang *climate change and security*, AU *border programme*, termasuk *"exchange of experience, capacity building, cross-border cooperation, development of legal instruments, dan disarmament issues"* termasuk Sisa Bahan Peledak Perang/*Explosing Remnants of War*), atau berfokus pada wilayah geografis.	-
Political Dialogue	*Initiative* 6: *Informal consultation* antara AU, EU, dan UN untuk menindaklanjuti rekomendasi dari Laporan AU/PBB yang diketuai oleh MR. Romano Prodi dan UN *Secretary General Reports* pada September 2009 yang akan memungkinkan ketiga lembaga tersebut untuk memajukan agenda masing-masing. Selain itu, saran-saran praktis dari para ahli harus membantu membuat kemajuan dalam menyediakan dukungan yang berkelanjutan, fleksibel dan dapat diprediksi untuk operasi-operasi pemeliharaan perdamaian yang diluncurkan dalam kerangka kerja Bab VIII Piagam PBB dan dilakukan oleh AU atau di bawah kewenangannya dengan persetujuan Dewan Keamanan PBB.	Masih berlangsungnya diskusi di antara kedua belah pihak. AU dan EU juga telah melakukan diskusi dengan *nontraditional donors* seperti China, Turkey, *League of Arab States*.
Political Dialogue	*Initiative* 7: membangun AU *Border Programme* sebagaimana pengalaman dari Uni Eropa, AU dan EU akan menciptakan program yang dilakukan secara bersama, termasuk *exchange experience, capacity building, cross-border cooperation and development of legal instruments*. Inisiatif ini dapat diperluas melalui dukungan negara-negara Anggota UE untuk pertukaran pengalaman tentang delimitasi dan demarkasi perbatasan.	Uni Eropa mendukung inisiatif perbatasan Afrika melalui program-program indikatif nasional dan regional. Hal ini terbuka untuk dipertimbangkan untuk memberikan dukungan kepada rencana strategis AUBP
Political Dialogue	*Initiative* 8: dalam upaya penguatan kebijakan Pencegahan, Perdamaian, Pembangunan Perdamaian dan Pasca Konflik serta langkah-langkah APSA di tingkat benua dan regional, *plans of action* akan disusun dan diimplementasikan untuk menangani isu-isu tematik seperti: Program SSR, DDR, AU *Border Programmes*, *Early Warnings Systems*, *Women Peace and Security*, *Mediation-Negotiation capacity* dan *Counter-terrorism*.	Kerangka kerja kebijakan AU tentang SSR dikembangkan, sebuah rencana tindakan AU untuk AU Border Programmes telah dikembangkan dan didiskusikan pada pertemuan RECs yang

		diselenggarakan oleh ECOWAS pada bulan Oktober 2013.
***Operationalisation of* APSA**	*Initiative* 4: mengembangkan dan mendukung konsep, doktrin, dan prosedur yang terkait dengan ASF secara umum termasuk kemampuan pengerahan cepat, logistik, dan komponen maritim. Sedangkan APSA mengenai hubungan fungsional antara *Early Warning* dan *Planning Elements* di tingkat regional dan continental level serta pengambilan keputusan, pelatihan, mediasi dan yang berkaitan pada masalah keamanan lainnya (SSR, DDR, SALW, Counter-terroris).	*African Training Centre* untuk Perdamaian dan Keamanan telah dialokasikan dana sebesar €11.4 juta dimulai pada bulan Februari 2012 dan akan berlangsung hingga 31 Januari 2014. Program ini membahas masalah pelatihan di tiga tingkat yang berbeda: *continental* (AU), *regional* (REC) dan pusat-pusat pelatihan. Proses ini merupakan langkah pertama menuju implementasi kebijakan pelatihan AU yang berkelanjutan.
Predictable funding of Peace-Security Operations (PS0s)	*Initiative* 1) masalah pendanaan dapat diprediksi untuk PSO sebagaimana dipimpin oleh Afrika dan akan diintegrasikan dalam inisiatif-inisiatif relevan dalam bidang prioritas pertama dan kedua dari *Action Plan*	Masih belum ada informasi

Sumber dari *European Parliament-Directorat Generak for External Policies of the Union, Annex 3: Partnership 1: Peace and Security, "The Implementation of the Joint Africa Europe Strategy: Rebuilding Confidence and Commitments"*, 2014: 47-53.

Berdasarkan mekanisme kerja sama *Joint Africa-EU Strategy* tersebut, yang membahas terkait strategi keamanan maritim untuk mengatasi pembajakan kapal di Perairan Afrika Timur terdapat pada Prioritas Rencana Kerja JAES pada *Partnership Peace and Security.* Berikut implementasi *Joint Africa-EU Strategy on Peace and Security*: Pertama, *Enhancing Political Dialogue*, perdamaian dan keamanan tetap menjadi prioritas utama dari kerja sama *African Union* dan *European Union* dengan tujuan untuk menjamin terciptanya lingkungan damai dan aman bagi seluruh manusia, mengurangi konflik, dan mendorong pertumbuhan serta pembangunan berkelanjutan, dan peningkatan pemerintahan demokratis dengan berkontribusi terhadap stabilitas politik. Adapun tindakan-tindakan yang dilakukan untuk memastikan tujuan tersebut tercapai meliputi kebutuhan untuk memperkuat dialog politik di antara pemimpin Afrika, pendanaan APSA agar tetap beroperasi dan meningkatkan kolaborasi serta koordinasi dengan *Regional Economic Communities* dan *United Nations*. Walaupun kerangka JAES dalam *Peace and Security* ditujukan untuk mencapai posisi dan kepentingan bersama demi menyelesaikan masalah perdamaian dan keamanan di benua Afrika, tetapi tujuan baik tersebut masih menjadi tantangan seperti dialog berbasis kebijakan mengenai masalah keamanan baik di tingkat teknis dan politik masih belum ditingkatkan meskipun terdapat AU PSC dan EU PSC sejak tahun 2008 (*African Union Co-Chair*, 2016). Kedua, *Operationalisation of the* APSA, alat kemitraan AU dan EU untuk melaksanakan

perdamaian dan keamanan adalah Fasilitas perdamaian Afrika yang dibentuk pada tahun 2003 untuk mendukung mekanisme regional dengan nama APF terdiri dari *African Peace Support Operations*, *Operationalisation of the African Peace and Security Architecture* dan *Operations of the* ERM. Bahwasanya sebagian besar dana APF dialokasikan untuk Peace Support operations sebesar 89,5% dari total EUR 1,76 miliar antara tahun 2004 dan 2016 8,31 % atau EUR 164 juta digunakan untuk peningkatan kapasitas sedangkan 1,32% atau EUR 30 juta digunakan untuk ERM (*AU Peace Fund*, 2016: 1-10). Selain itu, prioritas kerja sama AU dan EU di bidang perdamaian dan keamanan dengan memberikan dukungan kepada *African Standby Force*. Untuk mencapai tujuan tersebut, APSA harus dioperasionalkan walaupun belum sepenuhnya dapat menyelesaikan permasalahan. Lebih lanjut, APF masih memiliki elemen lemah dalam pengembangan kapasitas bahwa hampir seluruh anggaran didanai oleh EU. Sehingga menimbulkan permasalahan kepemilikan dan kapasitas pengambilan keputusan. Ketiga, *strengthening the relationship between the AU, EU, RECs and the UN*, adanya pengkoordinasian dan penguatan di antara pihak -pihak seperti AU, EU, RECs, dan UN sebagai proses penerapan menjaga perdamaian, keamanan, dan stabilitas di tingkat benua dalam hal tanggung jawab kepemimpinan dan pendanaan (Pirozzi, 2012: 260).

Selanjutnya, berdasarkan *Council of the European Union* mengenai *"Council conclusion on the Horn of Africa"* sebagaimana *Council meeting* diselenggarakan di Brussels, 14 November 2011, dengan adanya keterlibatan Uni Eropa di wilayah *Horn of Africa* berfokus pada Somalia, konflik dimensi regional, dan pembajakan dapat mendukung implementasi *Strategic Framework*. Kemudian, komitmen jangka panjang Uni Afrika terhadap *Horn of Africa* berakar pada kondisi geostrategis kawasan tersebut, membantu wilayah tersebut dari kemiskinan menuju pertumbuhan ekonomi mandiri, ketidakstabilan wilayah menimbulkan tantangan yang semakin besar tidak hanya terhadap keamanan masyarakat, tetapi keamanan seluruh dunia. Keterlibatan Uni Eropa berkelanjutan ini akan mendukung upaya-upaya regional termasuk *Intergovernmental Authority for Development* (IGAD), *African Union* (AU), dan upaya nasional untuk mencapai perdamaian abadi, keamanan, dan keadilan, *good governance* berdasarkan pada prinsip-prinsip demokrasi yang inklusif, supremasi hukum dan penghormatan terhadap hak asasi manusia. Selanjutnya, *Strategic Framework* ini juga mengakui perlunya melindungi warga negara Eropa dari ancaman-ancaman yang berasal dari wilayah *Horn of Africa* termasuk terorisme, pembajakan, tantangan perubahan iklim, dan migrasi. Selain itu, Uni Eropa sangat prihatin dengan krisis kemanusiaan yang menimpa beberapa negara di *Horn of Africa*, bahwa berdasarkan dukungan hingga saat ini lebih dari 760 juta euro dan Uni Eropa akan terus memberikan bantuan kemanusiaan secara netral, tidak memihak, dan independen, begitu pun Dewan Uni Eropa menyerukan semua pihak untuk memastikan akses secara aman dan tanpa hambatan bagi para aktor kemanusiaan sesuai dengan prinsip-prinsip kemanusiaan internasional. Kemudian, Dewan Uni Eropa juga menggarisbawahi perlunya mengatasi penyebab mendasar dari krisis kemanusiaan, khususnya kerawanan pangan struktural, kekeringan berulang, dan konflik. Uni Eropa akan terus mendukung negara-negara di kawasan dalam memperkuat kapasitas nasional negara-negara di *Horn of Africa* melalui strategi pengurangan risiko bencana dan program kerja sama pembangunan jangka panjang di bidang kesiapsiagaan kekeringan, pertanian, pembangunan pedesaan, dan ketahanan pangan. Namun, efektivitas dukungan tersebut bergantung pada kepemilikan lokal dan komitmen politik negara-negara di kawasan untuk menerapkan kebijakan struktural guna mendukung produksi peternakan berkelanjutan, termasuk pergerakan lintas batas, pengelolaan sumber daya alam, khususnya sumber daya air serta perdagangan dan integrasi regional. Kemudian, permasalahan pembajakan di lepas pantai Somalia terus memberikan dampak negatif terhadap keamanan maritim internasional serta kegiatan ekonomi regional dan internasional. Dewan tetap berkomitmen terhadap terhadap kerja dari EU *naval counter-piracy operation*, EU NAVFOR Atalanta yang memberikan perlindungan terhadap *World Food Programme* dan AMISOM *Shipping* serta berkontribusi untuk mencegah pembajakan dan melindungi jalur pelayaran yang rentan. Uni Eropa akan terus memajukan upaya untuk meningkatkan kapasitas Somalia dan wilayah *Horn of Africa* secara lebih luas dalam memerangi pembajakan termasuk melalui penguatan kapasitas maritim lebih lanjut dan kapasitas penuntutan serta penahanan. Begitu pun Uni Eropa akan terus berupaya melacak aliran keuangan dari pembajakan. Sebagaimana halnya EUSR untuk wilayah *Horn of Africa* akan berkontribusi dalam

mengembangkan dan menerapkan pendekatan Uni Eropa secara koheren, efektif, dan seimbang terhadap pembajakan (*Council of the European Union*, 2011: 1-12).

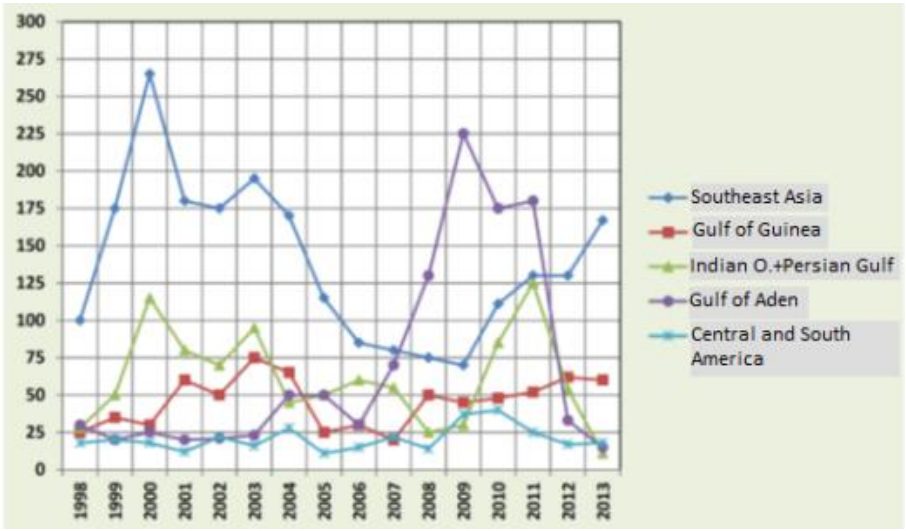
Selanjutnya, sebagaimana halnya kerja sama *Joint Africa-EU Strategy* yang diadopsi pada tahun 2007, untuk memperkuat dan memajukan perdamaian, keamanan, pemerintahan demokratis dan hak asasi manusia bahwa Uni Eropa menyediakan dana sebesar 1 miliar euro sebagai implementasi *African Peace and Security Structure* (Ehrhart dan Petretto, 2012: 11-19). Dalam hal ini, Uni Eropa membantu Afrika pada misi penjaga perdamaian khusus di Afrika yaitu AMISOM pada tahun 2007 yang sebelumnya sudah terbentuk misi perdamaian dipimpin oleh IGAD, namun misi tersebut memiliki kepentingan berlawanan dari negara-negara anggotanya, sehingga AMISOM turut berkontribusi dalam misi perdamaian di Somalia yang keterlibatannya dirancang dalam jangka pendek kemudian digantikan oleh pasukan penjaga perdamaian PBB (*African Union: Reports of the Chairperson Commission in Somalia*, 2011). Lebih lanjut, mandat AMISOM juga diperpanjang beberapa kali dan memiliki kekuatan militer resmi sebanyak 12.000 tentara yang saat ini sekitar 10.000 dikerahkan. Kemudian, AMISOM diberi mandat untuk menstabilkan situasi negara Somalia berdasarkan Bab VII Piagam PBB. Selain itu, AMISOM juga dikerahkan di kota Mogadishu, tempat operasi mengamankan instalasi utama seperti pelabuhan, bandara, dan gedung TFI, serta pertemuran Al Shabaab dalam upaya melawan pemberontakan. Dengan keberhasilan AMISOM ini, Uni Afrika mempertimbangkan dan memperluas operasi AMISOM di luar Mogadishu hingga ke Somalia Selata dan Somalia Tengah. Adapun tujuan perluasan operasi ini digunakan untuk membantu operasi penjaga perdamaian PBB dan membantu rekonstruksi serta stabilitas jangka panjang Somalia (*African Union: Reports of the Chairperson Commission in Somalia*, 2011).

Selain itu, strategi Uni Eropa di wilayah Afrika khususnya untuk mengatasi pembajakan kapal di *Horn of Africa* dan *Gulf of Aden* adalah bahwa pada tahun 2008, Uni Eropa menginisiasi untuk membentuk operasi guna memerangi pembajakan yaitu diberi nama EUNAVFOR Somalia atau Operasi Atalanta, bahwa operasi dirancang dengan mandat satu tahun dan dana sebesar 8.3 juta euro (*EU Naval Force Operation Atalanta*, 2024). Adapun operasi ini meliputi wilayah di bagian *Red Sea*, *Gulf of Aden*, *Somali Basin*, dan sebagian Samudera Hindia termasuk Seychelles (*European Union*, 2020). Kemudian, EUNAVFOR ini juga dirancang sebagai misi kemanusiaan dan respon terhadap perlunya menjaga jalur pelayaran tersibuk di dunia agar tetap lancar, serta perlindungan perdagangan internasional, perikanan, dan industri penjaminan asuransi Eropa (*EU Naval Force Operation Atalanta*, 2024). Selain itu, strategi Uni Eropa di Afrika banyak menggabungkan pendekatan berbasis laut dan darat terhadap masalah pembajakan, kemudian bekerja sama dengan organisasi internasional lainnya seperti NATO, PBB, dan *Contact Group on Piracy* di lepas pantai Somalia (Lewis dan Winn, 2017: 1-15). Dengan adanya Operasi ini dapat mendukung peningkatan keamanan maritim dalam memerangi terorisme, kejahatan terorganisir dan pembajakan (*EU Naval Force Operation Atalanta*, 2024).

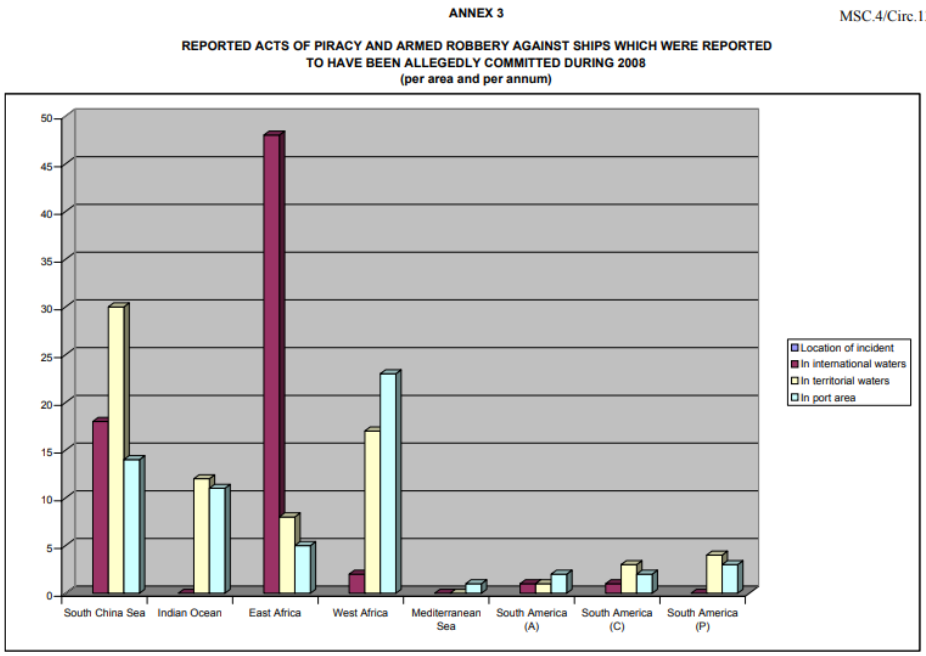
Penelitian ini menghasilkan temuan bahwa sebagaimana mekanisme kerja sama kelembagaan AU-EU melalui *"Joint Africa-EU Strategy"* untuk mengatasi pembajakan kapal di Perairan Afrika Timur, khususnya di perairan *Horn of Africa* dan *Gulf of Aden*, sehingga efisiensi kerja sama kelembagaan ini dapat ditemukan pada norma, nilai, kebijakan, dan keberhasilan dari Afrika dan Eropa yang terikat secara bersama pada sejarah, budaya, geografi, kesamaan akan tujuan masa depan, dan kesamaan akan nilai-nilai bersama seperti penghormatan terhadap hak asasi manusia, kebebasan, kesetaraan, solidaritas, keadilan, supremasi hukum, dan demokrasi sebagaimana yang tertuang pada perjanjian internasional dan di dalam dokumen konstitutif antara AU dan EU. Penelitian ini menunjukkan temuan dari efisiensi mekanisme kerja sama kelembagaan AU-EU melalui JAES untuk mengatasi pembajakan kapal di perairan *Horn of Africa* dan *Gulf of Aden* oleh Perompak Somalia apabila menggunakan Teori-teori yang digunakan untuk menganalisis penelitian adalah: Pertama, kelembagaan *Joint Africa-EU Strategy*. Kedua, proses pengambilan keputusan *Joint Africa-EU Strategy*. Ketiga, partisipasi dan keterlibatan *Stakeholder*. Keempat, koordinasi dan pengelolaan sumber daya kerja sama *Joint Africa-EU Strategy*. Kelima, tantangan dan evaluasi kerja sama *Joint Africa-EU Strategy*.

Penelitian ini menemukan bahwa dengan teori Kelembagaan Baru sebagai *Umbrella Theory* dan *Grand Theory* berguna untuk membantu menganalisis penelitian dan sebagai kerangka utama untuk menganalisis kerja sama kelembahaan antara *African Union* dan *European Union* melalui *"Joint Africa-EU Strategy"* dalam mengatasi pembajakan kapal oleh Perompak Somalia di Perairan Afrika Timur Khususnya *Horn of Africa* dan *Gulf of Aden*, bahwa terdapat nilai atau norma tekad untuk memberikan perhatian baru dan jangka panjang terhadap Afrika melalui penguatan kemitraan berdasarkan identitas baru para mitra, hal ini diwujudkan dalam pertemuan dialog politik intensif untuk membahas hal-hal yang menjadi kepentingan bersama dan tantangan seperti perdamaian dan keamanan serta berfokus pada prinsip kesetaraan, kemitraan, solidaritas, dan dialog budaya.

Berikut data statistik pembajakan yang terjadi Kawasan Afrika mengalami penurunan signifikan:



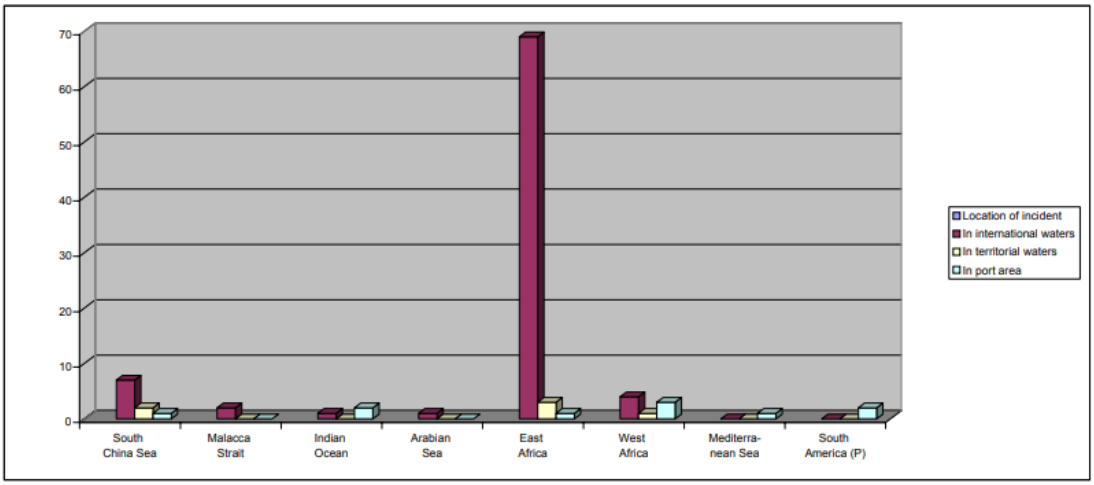
Gambar 3. 11 Perkembangan kasus pembajakan di Perairan Afrika dari tahun 1993 hingga 2013 (https://www.researchgate.net/publication/283420631_Considering_anti-piracy_ship_security_Citadel_design_and_use)



Gambar 3. 12. *International Maritime Organization, "Reported Acts of piracy and Armed Robbery Ships-Annual Report",* 2008

MSC.4/Circ.133
ANNEX 3
Page 2

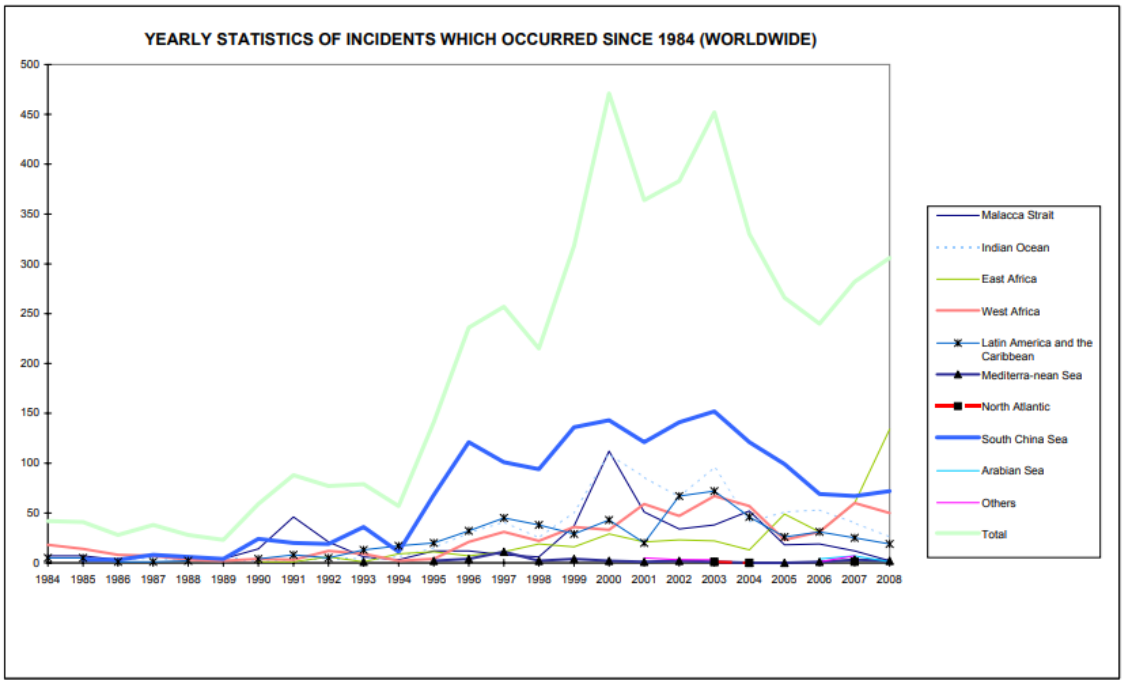
REPORTED ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY ATTEMPTED DURING 2008



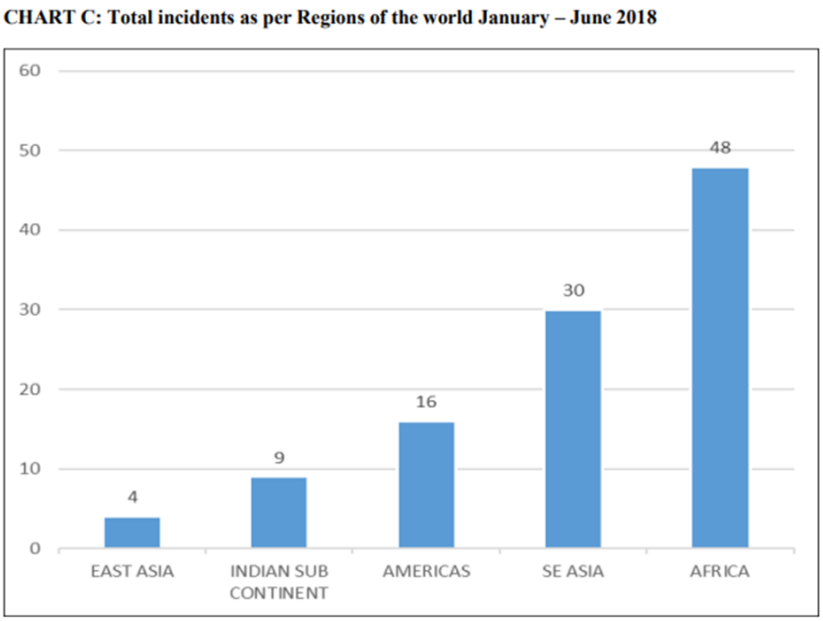
Gambar 3. 13 *International Maritime Organizations, "Reported Act of Piracy and Armed Robbery Against Ships",* 2008.

ANNEX 4

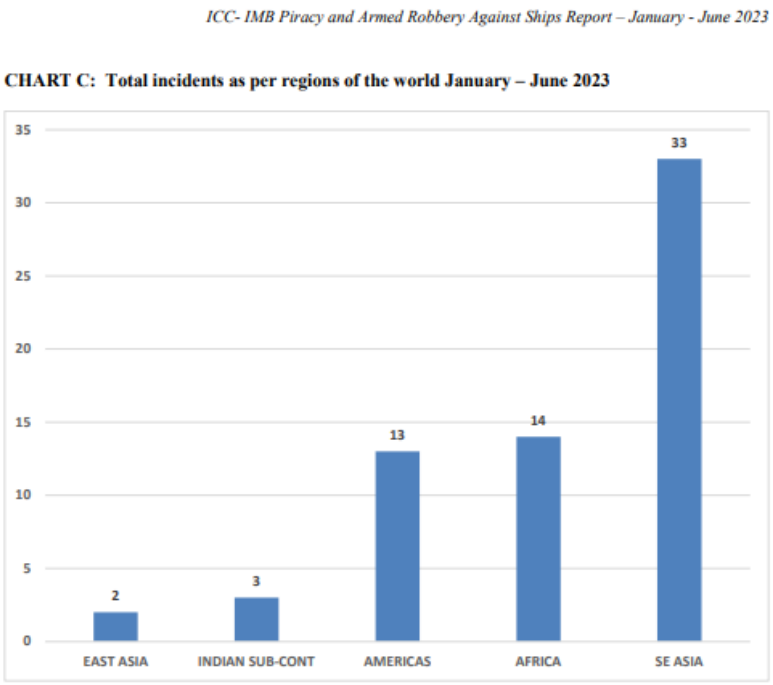
YEARLY STATISTICS OF INCIDENTS WHICH OCCURRED SINCE 1984 (WORLDWIDE)



Gambar 3. 14. *International Maritime Organizations,* "Data statistik per tahun aktivitas pembajakan kapal di beberapa kawasan di dunia", 2008



Gambar 3. 15 ICC-IMB Laporan kasus Pembajakan dan Perampokan Bersenjata ditujukan terhadap Kapal, 2018. (ICC IMB (2018: 8))



Gambar 3. 16 *ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report, January – June 2023. (ICC International Maritime Bureau* (2023: 8)

Berdasarkan data aktivitas pembajakan kapal tersebut dapat dilihat terjadi penurunan signifikan di perairan Afrika yang awalnya di tahun 2018 terjadi aktivitas pembajakan kapal sebanyak 48, dan mengalami penurunan di tahun 2023 dengan jumlah pembajakan sebanyak 14. Kemudian, rentangan tahun 1998-2013 aktivitas pembajakan kapal di wilayah *horn of africa* dan *gulf of aden* mengalami penurunan.

KESIMPULAN

Penelitian ini mengangkat isu mengenai peran African Union dan European Union akibat isu pembajakan kapal yang dilakukan oleh perompak Somalia di Horn of Africa dan Gulf of Aden yang mengakibatkan terhambatnya rute pelayaran dan perdagangan global. Akibat pembajakan kapal ini juga mengakibatkan ekonomi global mengalami penurunan. Seperti yang sudah dijelaskan di awal bahwa pembajakan kapal menjadi tantangan bagi politik internasional. Untuk itu, diperlukan tiga hal dari politik internasional. Pertama, masing-masing yurisdiksi nasional perlu menerapkan undang-undang melawan pembajakan dengan melihat bahwa isu ini merupakan kejahatan transnasional. Kedua, negara dengan jalur pelayaran tersebut harus diberi dukungan demi mengamankan perairan teritorial apabila negara-negara tersebut tidak mampu mengamankan perairannya serta meningkatkan kapasitas negara mereka untuk mengadili perompak melalui struktur pengadilan sendiri. Ketiga, apabila tidak memungkinkan negara-negara mengadili kasus pembajakan tersebut, komunitas internasional harus melakukan langkah-langkah perbaikan bahwa infrastruktur maritim yang sangat besar dan jangkauan global menjadi sangat penting yang dapat dilakukan dengan mekanisme kelembagaan antara African Union dengan European Union melalui "Joint Africa-EU Strategy" yang berfokus pada keamanan maritim untuk mengatasi pembajakan kapal di Perairan Afrika Timur.

Kemudian, berdasarkan proses pengumpulan data dan analisis data mengenai penelitian "analisis efisiensi kerja sama kelembagaan African Union dan European Union melalui "Joint Africa-EU Strategy" untuk mengatasi pembajakan kapal di Perairan Afrika khususnya wilayah Horn of Africa dan Gulf of Aden oleh Perompak Somalia, bahwa strategi kerja sama antara Uni Afrika dan Uni Eropa melalui JAES dapat memberikan dampak positif terhadap stabilitas, ekonomi, pembangunan, politik, dan keamanan di Horn of Africa dan Gulf of Aden serta pemerintahan Somalia. Aktivitas pembajakan kapal dalam kurun waktu 2008-2023 memperlihatkan penurunan yang cukup signifikan. Strategi bersama yang dilakukan oleh kedua lembaga berupa dialog politik, operasi militer, dan pendanaan telah mampu mengurangi risiko pembajakan kapal. Selain itu, penelitian ini juga mengidentifikasi sinergi yang signifikan antara negara-negara Uni Afrika dan Uni Eropa dalam meningkatkan kapasitas keamanan maritim di Horn of Africa dan Gulf of Aden dengan melibatkan patroli bersama, pelatihan keamanan, dan peningkatan teknologi pemantauan laut. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kerja sama dalam kerangka Joint Africa-EU Strategy memiliki potensi untuk memberikan solusi yang efisien dan berkelanjutan dalam menanggulangi pembajakan kapal di Horn of Africa dan Gulf of Aden.

Ucapan Terima kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Miss Asmiati A Malik, PhD selaku Dosen Pembimbing Penulis atas bimbingan dan dukungan yang diberikan dalam penyusunan penelitian ini. Ucapan terima kasih juga Penulis sampaikan kepada rekan-rekan atas diskusi dan masukan yang berharga sehingga penelitian ini dapat terselesaikan dengan baik.

REFERENSI

Ebook

Borner, S., Bodmer, F., & Kobler, M. (2004). *Institutional Efficiency and its Determinants: The Role of Political Factors in Economic Growth* (Issue January 2004). OECD Publications

Cresswell, J. W. (2013). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. SAGE Publications Inc.

Kraska, J. (2011). *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea* (First). Praeger.

Lowndes, V., & Roberts, M. (2013). Why Institutions Matter: The New Institutionalism in Political Science. In *Palgrave Macmillan* (First). Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.5860/choice.51-4080

Neuman, L. (2014). *Social Research Methods: Qualitative and Qualitative Approach*. Pearson Education Ltd.

North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press.

Petretto, K. (2011). Piracy as a Problem of International Politics. In S. Mair (Ed.), *Piracy and Maritime Security: Regional Characteristics and Political, Military, Legal, and Economic Implications* (p. 13). Stiftung Wissenschaft und Politik.

Pirozzi, N. (2012). Strengthening the Africa-EU Partnership on Peace and Security-How to Engage African Regional Organizations. In *Istituto Affari Internazionali* (Issue October). Edizioni Nuova Cultura.

Rudloff, B., & Weber, A. (2011). Somalia and the Gulf of Aden. In S. Mair (Ed.), *Piracy and Maritime Security: Regional Characteristics and Political, Military, Legal, and Economic Implications* (p. 34). Stiftung Wissenschaft und Politik.

Journal

Adaye, O., & Nnwobunwene, S. (2011). Piracy in Somalia and Operation Atalanta: The Need for a Diplomatic Option. *African Research Review*, *4*(4), 561–572. https://doi.org/10.4314/afrrev.v4i4.69252

African Union Co-Chair. (2016). *Co-Chair Conclusions of the Joint African Union Peace and Security Council (AU PSC)/European Union Political and Security Committee (EU PSC) Retreat* (Issue October 2015, p. 1). African Union.

African Union Peace Fund. (2016). *Securing Predictable and Sustainable Financing for Peace in Africa* (Issue August, pp. 1–10). https://archives.au.int/handle/123456789/2774

Ahmad, M. (2020). Maritime Piracy Operations: Some Legal Issues. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, *4*(3), 62–69. https://doi.org/10.1080/25725084.2020.1788200

Alexandre, A. G. (2022). An analysis of the issue of piracy in the Horn of Africa through the lens of the Securitization Theory of the Copenhagen School. *JANUS NET E-Journal of International Relation*, *13*(2), 35–47. https://doi.org/10.26619/1647-7251.13.2.2

Anyanova, E. (2007). The EC and enhancing ship and port facility security. Journal of International Commercial Law and Technology, 2(1), 25–31.

Belfer, M. A. (2009). Central European Journal of International & Security Studies. *Metropolitan University Prague*, *3*(1), 1–200.

Berlusconi, G. (2012). Piracy: History. *ResearchGate*, *1*(January), 1–4. https://www.researchgate.net/publication/295086441_History_of_piracy

Besley, T., Fetzer, T., & Mueller, H. (2012). One Kind of Lawlessness : Estimating the Welfare Cost of Somali Piracy. In One Kind of Lawlessness Estimating the Welfare Cost of Somali Piracy (S-6013-SOM-1; April, Vol. 1, Issue 1).

Bueger, C., Edmunds, T., & McCabe, R. (2020). Into the sea: capacity-building innovations and the maritime security challenge. *Third World Quarterly*, *41*(2), 228–246. https://doi.org/10.1080/01436597.2019.1660632

Caramerli, A., & Caselli, Z. (2015). The EU Comprehensive Approach on Somali Piracy. *Audri*, *8*(1), 78–87.

Chalk, P. (2009). Maritime Piracy: Reasons, Dangers, and Solutions. Before the Committee on Transportation and Infrastructure Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation United States House of Representatives. In *RAND Corporation*. https://doi.org/10.7249/mg697

Chalk, P. (2010). Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses. *The Brown Journal of World Affairs*, *16*(2), 89–108. https://www.jstor.org/stable/24590911

Cordner, L. (2011). Progressing Maritime Security Cooperation in the Indian Ocean. *Naval War College Review*, *64*(4), 68–88. https://www.jstor.org/stable/26397244

Council of the European Union. (2007). Lisbon Declaration - EU Africa Summit (Lisbon, 8-9 December, 2007). *European Union*, *07*(December), 1–2.

Del Biondo, K. (2020). Moving beyond a donor-recipient relationship? Assessing the principle of partnership in the joint Africa–EU strategy. *Journal of Contemporary African Studies*, *38*(2), 1–20. https://doi.org/10.1080/02589001.2018.1541503

Ehrhart, H.-G., & Petretto, K. (2012). The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach. *Options*, *1*(February), 1–50.

Felbab-brown, V. (2014). The Not-So-Jolly Roger: Dealing With Piracy Off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea. *The Brookings Institution*, *1*(1), 5–8.

Gunawan, Y. (2012). Penegakan Hukum TerHadap Pembajakan di Laut Melalui Yurisdiksi Mahkamah Pidana Internasional. *Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta*, *19*(1), 73–86. https://journal.umy.ac.id/index.php/jmh/article/view/1978

Hadju, Z. A. A. (2021). Pengaruh Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 Terhadap Wilayah Laut Indonesia. *Jurnal SASI*, *27*(1), 12–23. https://doi.org/10.15408/jch.v6i2.8687

Haidara, S., Aubry, A., Niaudet, G., & Sebban, F. (2008). Africa-EU joint strategy Lisbon + 1: What headway has the Africa-Europe partnership made? *Coordination SUD- Solidarite Urgence Development*, *1*(December), 1–16.

Hamza, F. R., & Priotti, J.-P. (2020). Maritime trade and piracy in the Gulf of Aden and the Indian Ocean (1994–2017). *Journal of Transportation Security*, *13*(3–4), 141–158. https://doi.org/10.1007/s12198-018-0190-4

Hartati, A. Y. (2011). Konflik Internal SomalIa dalam Konteks Perang Sipil. *Jurnal Ilmu Politik Hubungan Internasional*, *8*(1), 1–34.

He, Z., Wang, C., Gao, J., & Xie, Y. (2023). Assessment of Global Shipping Risk Caused by Maritime Piracy. *Heliyon*, *9*(10), 1–21. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e20988

Hecker, B.-T. (2012). Combating Piracy Around the Horn of Africa. *Konrad Adenauer Stiftung*, *1*(1), 71–92. http://www.jstor.com/stable/resrep09946

Johnson, L. N. M. (2014). The Consequences of Somali Piracy on International Trade. *Pepperdine University*, *8*(5), 1–15. https://digitalcommons.pepperdine.edu/globaltides/vol8/iss1/5

Karawita, A. K. (2019). Piracy in Somalia: An Analysis of the Challenges Faced by the International Community. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, *23*(2), 102–119. https://doi.org/10.22146/jsp.37855

Laila, A., & Lon, N. J. (2021). The Dynamics of Maritime Security along the South We estern Coast of Cameroon 1981-2017: Manifestations and Chall allenges. *International Journal on Integrated Education*, *4*(9), 109–122.

Lucas, E. R. (2013). Somalia's "Pirate Cycle": The Three Phases of Somali Piracy. *Journal of Strategic Security*, *6*(1), 55–63. https://doi.org/10.5038/1944-0472.6.1.5

Mustika, M. M. (2019). Peran Uni Eropa Melalui Patroli EU NAVFOR dalam Menangani Aktivitas Perompak Somalia di Teluk Aden Periode Tahun 2008-2012. *Journal of International Relations*, *5*(2), 312–322.

Nelson, R. O., & Goossens, S. (2011). Counter-Piracy in the Arabian Sea: Challenges and

Opportunities for GCC Action. *Center For Strategic & International Studies*, *1*(1), 1–8. https://www.csis.org/analysis/counter-piracy-arabian-sea

Nwokedi, T. C., Anyanwu, J., Eko-Rapheaels, M., Obasi, C., Akpufu, I. D., & Ogola, D. B. (2022). Probability Theory Analysis of Maritime Piracy and the Implications for Maritime Security Governance. *Journal of Eta Maritime Science*, *10*(2), 133–143. https://doi.org/10.4274/jems.2022.37132

Orugbani, A., & S.C. F, N. (2010). Piracy in Somalia and Operation Atlanta: The Need for a Diplomatic Option. *African Research Review*, *4*(4), 561–572.

Osei-Tutu, J. A. (2011). The Root Causes of the Somali Piracy. *KAIPTC Occaisonal Paper*, *March*(31), 1–24.

Pichon, E., & Pietsch, M. (2019). Piracy and Armed Robbery off the Coast of Africa: EU and Global Impact. *European Parliamentary Research Service*, *1*(March), 1–23. https://doi.org/10.2861/78273

Prasetyo, H. D. (2016). Operasi Atalanta Oleh Uni Eropa di Teluk Aden Dalam Menangani Perompak Somalia Periode Tahun 2009-2013. *Journal of International Relations*, *2*(1), 57–66. https://www.semanticscholar.org/paper/OPERASI-ATALANTA-OLEH-UNI- EROPA-DI-TELUK-ADEN-DALAM-Prasetyo-Utomo/0826447e74c1d68e2471dc12959b6347e98d5a11

Sahin, S., & Sahin, M. O. (2023). African Missions of the European Union in the Context of Security Strategy. *Journal of Emerging Economies and Policy*, *8*(2), 31–56.

Sauvageot, E. (2009). Piracy off Somalia and its Challenges to Maritime Security: Problems and Solutions. *UNISCI Discussion Paper*, *19*(January), 1–18.

Scheffler, A. (2010). Piracy-threat or nuisance? *NATO Defence College Research Division*, *56*(Februari), 1–12. https://www.jstor.org/stable/resrep10422

Shortland, A. (2011). "Robin Hook": The Developmental Effects of Somali Piracy. In Economics of Security Working Paper Series (54; Issue 54). http://hdl.handle.net/10419/119380

Spearin, C. (2014). Promising Privateers?: Understanding the Constraints of Contemporary Private Security at Sea. *U.S Naval War College Press*, *67*(2), 97–116. https://www.jstor.org/stable/26397759

Sullivan, A. K. (2010). Piracy in the Horn of Africa and its effects on the global supply chain. *Journal Transportation Security*, *3*(1), 231–243. https://doi.org/10.1007/s12198-010-0049-9

The Hague Centre for Strategic Studies. (2008). Future Issue: Maritime Piracy. *Hague Centre for Strategic Studies*, *2*(Februari), 1–12. https://www.jstor.org/stable/resrep12588

Tobing, G. G. L. (2020). Keterlibatan Uni Eropa Dalam Mengatasi Perompakan di Somalia Tahun 2008-2015. *Journal of International Relations*, *6*(4), 422–430.

Townsley, M., & Oliveira, A. (2015). Space-time Dynamics of Maritime Piracy. *Security Journal*, *28*(3), 217–229. https://doi.org/10.1057/sj.2012.45

Ulzikri, Ahmad Robi. 2023. "Politik Dan Bencana : Kajian Rekognisi Hak Masyarakat Di Pulau Terisolir Di Masa Krisis." *Jurnal Ilmu Politik Dan Studi Sosial Terapan (JIPOSSTER)* 2(1):28–39.

Wallner, M., & Kokoszkiewicz, A. (2019). Maritime Piracy and Limitations of the International Law of the Sea. *Historia i Polityka*, *35*(28), 25–35. https://doi.org/10.12775/HiP.2019.012

Weitz, R. (2009). Countering the Somali Pirates: Harmonizing the International. *Journal of Strategic Security*, *2*(3), 1–12. https://doi.org/10.5038/1944-0472.2.3.1

Williams, P. R., & Lowry, P. (2014). Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution Case Western Reserve Journal of International Law A Sustainable Global Solution. *Case Western Reserve Journal of International Law*, *46*(1–2), 178–214. https://digitalcommons.wcl.american.edu/facsch_lawrev/1266

Wright, J. (2013). Transnational organised crime in eastern Africa: a threat assessment. In *UNODC*. UNODC

International Law

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual report – 2009, 1 (2010).

Convention for the Supression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation: Concluded at Rome on 10 March 1988, Pub. L. No. 29004, United Nations 221 (1992). https://doi.org/10.18356/9789210015257c017

Working Papers

Besley, T., Fetzer, T., & Mueller, H. (2012). One Kind of Lawlessness : Estimating the Welfare Cost of Somali Piracy. In *One Kind of Lawlessness Estimating the Welfare Cost of Somali Piracy* (S-6013-SOM-1; April, Vol. 1, Issue 1). https://www.researchgate.net/publication/254391687_One_Kind_of_Lawlessness_Estimating_the_Welfare_Cost_of_Somali_Piracy

Shortland, A. (2011). "Robin Hook": The Developmental Effects of Somali Piracy. In *Economics of Security Working Paper Series* (54; Issue 54). http://hdl.handle.net/10419/119380

Report and Conference

Africa-EU Commission. (2008). *Africa-EU Ministerial Troika, Addis Ababa (20-21 November 2008) Joint Progress Report on the implementation of the Africa-EU Joint Strategy and its first Action Plan (2008-2010)* (Issue November 2008).

African Union. (2011). Report of the Chairperson of the Commission on the Situation in Somalia. In *Peace and Security Council Meeting: Vol. PSC/PR/2(C* (Issue September).

African Union. (2012). *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy): Vol. 1.0*. https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/11151/2050_aims_srategy.pdf Atlantic

Chalk, P. (2009). Maritime Piracy: Reasons, Dangers, and Solutions. Before the Committee on Transportation and Infrastructure Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation United States House of Representatives. In *RAND Corporation*. https://doi.org/10.7249/mg697

Commission of the European Communities. (2005). Communication from the Commission to the Council-the European Parliament and the European Economic and Social Committee-EU Strategy for Africa: Towards a Euro-African pact to accelerate Africa's Development. In *Commission of the European Communities*.

Consilium European Union. (2008). *Report on the Implementation of the European Security Strategy - Providing Security in a Changing World* (Issue December).

Council of the European Union. (2008). *The Africa-EU Strtaegic Partnership: A Joint Africa- EU Strategy* (Issue December 2007).

Council of the European Union. (2011). *Council Conclusions On the Horn of Africa* (Vol. 32, Issue November).

Feierstein, G. M. (2020). The Impact of Middle East Regional Competition on Security and Stability in the Horn of Africa. In *Middle East Institute* (Issue August 2020). https://www.mei.edu/sites/default/files/2020-08/The Impact of Middle East Regional Competition on Security and Stability in the Horn of Africa.pdf

Giampaolo, A., & Foster, E. (2011). *Changes in Maritime Practice as a Result of Piracy in the Gulf of Aden*.

ICC International Maritime Bureau. (2009). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report*.

ICC International Maritime Bureau. (2011). *Piracy and Armed Robbery Against Ships*. ICC

International Maritime Bureau. (2018). ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships. *ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period of 1 January – 30 June 2018*, *July*, 1–46.

ICC International Maritime Bureau. (2022). ICC International Maritime Bureau: Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period 1 January-31 December 2022. *ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – January - December 2022 ICC*, 1–50.

African Union. (2012). *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy): Vol. 1.0*. https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/11151/2050_aims_srategy.pdf Atlantic

Chalk, P. (2009). Maritime Piracy: Reasons, Dangers, and Solutions. Before the Committee on Transportation and Infrastructure Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation United States House of Representatives. In *RAND Corporation*. https://doi.org/10.7249/mg697

Commission of the European Communities. (2005). Communication from the Commission to the Council-the European Parliament and the European Economic and Social Committee-EU Strategy for Africa: Towards a Euro-African pact to accelerate Africa's Development. In *Commission of the European Communities*.

Consilium European Union. (2008). *Report on the Implementation of the European Security Strategy - Providing Security in a Changing World* (Issue December).

Council of the European Union. (2008). *The Africa-EU Strtaegic Partnership: A Joint Africa- EU Strategy* (Issue December 2007).

Council of the European Union. (2011). *Council Conclusions On the Horn of Africa* (Vol. 32, Issue November).

Feierstein, G. M. (2020). The Impact of Middle East Regional Competition on Security and Stability in the Horn of Africa. In *Middle East Institute* (Issue August 2020). https://www.mei.edu/sites/default/files/2020-08/The Impact of Middle East Regional Competition on Security and Stability in the Horn of Africa.pdf

Giampaolo, A., & Foster, E. (2011). *Changes in Maritime Practice as a Result of Piracy in the Gulf of Aden*.

Hersi, A., & Sharamo, R. D. (2020). *How an IGAD Regional Maritime Council can boost trade*. https://issafrica.org/research/policy-brief/how-an-igad-regional-maritime-council- can-boost-trade

ICC International Maritime Bureau. (2009). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report*.

ICC International Maritime Bureau. (2011). *Piracy and Armed Robbery Against Ships*. ICC

International Maritime Bureau. (2018). ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships. *ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period of 1 January – 30 June 2018*, *July*, 1–46.

ICC International Maritime Bureau. (2022). ICC International Maritime Bureau: Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period 1 January-31 December 2022. *ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – January - December 2022 ICC*, 1–50.

ICC International Maritime Bureau. (2023). ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships Report. *ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Periode 1 January-30 June 2023*, *July*, 1– 38.

International Crisis Group. (2012). *The Gulf of Guinea: The New Danger Zone* (Issue December). https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/guinea/gulf-guinea-new- danger-zone

International Maritime Organization. (2008). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships-Annual Report-2008. In *International Maritime Organization* (Vols. T2- MSS/2.1, Issue March).

International Maritime Organization. (2010). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Issued Monthly-Acts Reported during March 2010*, 1–2.

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual report – 2009, 1 (2010).

Martens, M. (2017). *Food and Water Security in the Middle East and North Africa* (Issue October). www.nato-pa.int

The Council of the European Union. (2007). *The Africa-EU Strategic Partnership: A Joint Africa-EU Strategy* (Vol. 07, Issue December).

Web Page

Banton, C. (2023). *Efficiency: What It Means in Economics, the Formula To Measure It*. Investopedia. https://www.investopedia.com/terms/e/efficiency.asp

BBC News Indonesia. (2010). *Perompak Somalia dapat $5,5 juta*. BBC News Indonesia. https://www.bbc.com/indonesia/dunia/2010/12/101228_somalia_piracy

EU Naval Force Operation Atalanta. (2024). *EUNAVFOR*. EUNAVFOR European Union. https://eunavfor.eu/mission

European Commission. (2000). *Africa-Europe Summit under the Aegis of the OAU and the EU Cairo, 3-4 April 2000*. European Commission. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_00_901

European Commission. (2007a). *A Joint Africa-EU Strategy*. European Commission. https://knowledge4policy.ec.europa.eu/publication/joint-africa-eu-strategy_en

European Commission. (2010). *Africa-EU Relations-Key Facts and Figures*. European Commission. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/MEMO_10_234

European Commission. (2018). *EU Sopport for Somalia*. European Commission.

European Commission. (2019). *A Joint Africa-EU Strategy*. European Commission. https://knowledge4policy.ec.europa.eu/publication/joint-africa-eu-strategy_en

European Commission. (2020a). *About the Africa-EU Partnership*. European Commission. https://international-partnerships.ec.europa.eu/orphan-pages/intpa-landing-pages/about- africa-eu-partnership_en

European Commission. (2022a). *Communication From the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions-2022 Communication on EU Enlargement Policy*. European Commission.

European Commission. (2022b). *Policy document-Developing a multiannual strategic policy for European integrated border management in accordance with Article 8(4) of Regulation (EU) 2019/1896*. European Commission.

European Commission. (2024). *What the European Commission does in law*. European Commission.

European Parliament. (2024a). *How the European Union Works*. European Parliament. https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/chapter/209/how-the-european-union- works

European Parliament. (2024b). *The Treaty of Lisbon*. European Union.

European Space Agency. (2006). *Earth from Space: The Gulf of Aden-the gateway to Persian oil*. European Space Agency. https://www.esa.int/Applications/Observing_the_Earth/Earth_from_Space_The_Gulf_of _Aden_the_gateway_to_Persian_oil

European Union. (2008). *From a strategy for Africa to an EU-Africa Strategic Partnership*. European Union.

European Union. (2020). *European Union Naval Force Somalia Military Operation Atalanta*. EEAS European Union. https://www.eeas.europa.eu/eu-navfor-somalia/european-union- naval-force-somalia-military-operation-atalanta_und_en

European Union. (2023). *Delegation of the European Union to the African Union*. European Union. https://www.eeas.europa.eu/african-union/who-we-are_en?s=43

European Union. (2024a). *Aims and values European Union*. European Union.

European Union. (2024b). *History of the European Union 1945-1959*. European Union. https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/history-eu/1945-59_en

European Union External Action. (2019). *EU-Somalia Relations. Factsheet*. European Union External Action.

European Union External Action. (2021a). *Operation Atalanta, The European Union Naval Force for Somalia Takes Stock After 13 Years Operating*. European Union External Action. https://www.eeas.europa.eu/eeas/operation-atalanta-european-union-naval- force-somalia-takes-stock-after-13-years-operating_und_en

European Union External Action. (2021b). *Operation Atalanta, The European Union Naval Force for Somalia Takes Stock After 13 Years Operating*. European Union External Action. https://www.eeas.europa.eu/eeas/operation-atalanta-european-union-naval- force-somalia-takes-stock-after-13-years-operating_und_en

European Union External Action. (2021c). *The Common Security and Defence Policy-CSDP Structure, Instruments, and Agencies*. European Union External Action. https://www.eeas.europa.eu/eeas/csdp-structure-instruments-and-agencies_en

European Union External Action. (2021d). *The EU High Representative for Foreign Affairs Shapes the Standing of the European Union on the Global Stage*. European Union External Action.

https://www.eeas.europa.eu/eeas/high-representative-vice-president_en
GeeksforGeeks. (2024). Difference between Efficiency and Effectiveness. GeeksforGeeks. https://www.geeksforgeeks.org/difference-between-efficiency-and-effectiveness/
Globalsecurity.org. (2010). Pirates. GlobalSecurity.Org. https://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm
International Crisis Group. (2017). *Time to Reset African Union-European Union Relations*. International Crisis Group. https://www.crisisgroup.org/africa/255-time-reset-african- union-european-union-relations
Mraovic, J. (2024). *Productivity vs efficiency: what is the difference and why it matters*. Clockify.Me. https://clockify.me/blog/managing-tasks/productivity-vs-efficiency/
Saul, J. (2023). *Warship rushes in to investigate suspected pirate attack off Somalia*. Reuters.Com. https://www.reuters.com/world/spanish-warship-headed-vessel-that-may-be-hijacked-by-pirates-eu-somali-force-2023-12-15/
Shiferaw, L. T., & Ciommo, M. Di. (2023). *Trouble in Paradise: The EU-Africa Partnership in a Geopolitical Context*. Ecdpm.Org. https://ecdpm.org/work/trouble-paradise-eu- africa-partnership-geopolitical-context