

Konsep Negara Gagal Di Afrika

Oleh: Eric Hendra

1. Pendahuluan

Berakhirnya Perang Dingin berarti berkurangnya juga minat negara adikuasa di banyak daerah di dunia dan juga berkurangnya kehadiran militer maritim untuk mencegah kejahatan. Bajak laut kemajuan teknologi memungkinkan akses ke persenjataan modern, serangan cepat perahu, dan teknologi komunikasi canggih, meningkatkan kemungkinan keberhasilan mereka dan dengan ekstensi, daya tarik pembajakan. Sementara kebanyakan pembajakan maritim masih tetap menjadi "inti" permasalahan, dengan penekanan pada teknologi yang lebih rendah akhir skala, beberapa bajak laut yang jelas-jelas membuat penggunaan teknologi yang lebih besar dalam kegiatan mereka.

Walaupun penjelasan ini telah diterapkan secara khusus untuk pembajakan maritim di Asia Tenggara, mereka dapat dimasukkan ke dalam model untuk pembajakan maritim di Afrika. Banyak dari kondisi yang disebutkan oleh Liss Vagg dan dapat dijelaskan oleh konsep "negara". Meningkatnya kesenjangan antara kaya dan miskin akibat globalisasi (Liss), gangguan yang dapat terjadi selama proses pembangunan, terutama sarat konflik masyarakat, dan "penerimaan budaya" yang dapat terjadi ketika penghormatan terhadap otoritas negara rendah (Vagg). Peluang kritis akan ada kecenderungan yang lebih besar terjadi serangan bajak laut yaitu *Ceteris paribus* - di bidang pengiriman yang lebih besar kerapatan (Vagg) dan ini mungkin terjadi di negara-negara yang lebih erat dengan, atau dekat aktivitas maritim, dalam ekonomi global (Liss). Kemauan atau kemampuan penguasa lokal (Vagg) atau aktor-aktor internasional (Liss) untuk mengambil sikap terhadap serangan bajak laut, juga dapat menjadi faktor penyebabnya.

Akhir Perang Dingin, walaupun semakin jauh, tetap memperkuat titik penting ini. Kurangnya kehadiran negara adikuasa bersenjata potensial dapat memberanikan bajak laut, seperti peningkatan kehadiran Angkatan Laut yang efektif (seperti yang semakin kasus, misalnya, dalam perang

melawan terorisme Amerika Serikat di Afrika) dapat menghambat kejahatan maritim.

Setelah peristiwa 11 September 2001, Strategi Keamanan Nasional Amerika Serikat mengakui bahwa kepentingan negara itu lebih terancam oleh negara-negara gagal daripada menaklukkan negara. Sebuah "negara gagal" telah didefinisikan dalam beberapa cara, tetapi pada umumnya mengacu pada negara-negara yang pemerintahannya tidak dapat memaksakan kontrol yang efektif atas, atau menyediakan layanan penting dengan, suatu bagian penting dari wilayahnya. Hal ini mungkin disebabkan konflik internal atau eksternal, pemerintahan tidak efektif, atau kehancuran negara (Rice, 2003). Beberapa membedakan antara "lemah" dan "gagal" menyatakan, mencatat bahwa negara-negara lemah kurangnya adat dan strategi pembangunan daerah, dan menunjukkan kepemimpinan yang tidak memadai dan rapuh pemerintahan (Pascual, 2008).

Lainnya, seperti Beras (2003), menunjukkan hirarki yang berguna negara gagal. Negara-negara gagal adalah mereka yang pemerintahannya lemah dalam mengontrol kekuasaan dan wilayah mereka dan, dengan demikian, beresiko menjadi bubar. Ini mungkin termasuk negara-negara yang muncul dari, atau di ambang konflik. Mewakili negara-negara lemah kategori yang ketiga dan adalah mereka beresiko gagal.

2. Indeks Negara Gagal

Pada tahun 2005, Kebijakan Luar Negeri dan Dana untuk Perdamaian ("Indeks Negara Gagal") mencoba merumuskan definisi yang lebih heuristik mengenai kegagalan negara yang tidak hanya menangkap ciri-ciri yang jelas tercantum di atas, (termasuk kehilangan monopoli atas penggunaan kekuasaan sah), tetapi yang lebih halus yang juga; ketergantungan pada pasar gelap untuk mendukung ekonomi hukum, ketidakmampuan untuk mengumpulkan pajak, membuat atau berpartisipasi dalam keputusan kolektif dan lainnya. Dalam menanggapi berbagai

definisi dan ukuran kegagalan negara, Kebijakan Luar Negeri dan Dana untuk Perdamaian mulai menerbitkan tahunan indeks negara gagal (ING) dibangun dari dua belas indikator: empat indikator sosial, dua indikator ekonomi, dan enam indikator politik ("Skor Indeks Negara Gagal", 2005-2007):

- Indikator sosial: 1) Meningkatnya tekanan demografis, 2) gerakan besar-besaran pengungsi atau internal orang terlantar menciptakan keadaan darurat kemanusiaan yang kompleks, 3) *Legacy* pembalasan-kelompok mencari keluhan atau kelompok paranoia, dan 4) kronis dan berkelanjutan penerbangan manusia;
- Indikator ekonomi: 5) pembangunan ekonomi tidak merata sepanjang garis kelompok, dan 6) Sharp dan atau kemerosotan ekonomi yang parah;
- Politik indikator: 7) kriminalisasi dan / atau negara *delegitimization*, 8) Progresif kemerosotan pelayanan publik, 9) Penangguhan atau sewenang-wenang penerapan aturan hukum dan pelanggaran luas hak asasi manusia, 10) aparat keamanan beroperasi sebagai sebuah "negara dalam sebuah negara", 11) Terpecah belah elit, dan 12) Intervensi negara lain atau aktor-aktor politik eksternal.

Masing-masing dari dua belas indikator memiliki nilai mulai dari nol (rendah) hingga sepuluh (tinggi); mereka kemudian ditambahkan bersama-sama untuk menghasilkan ING (nilai maksimum 120, yang mewakili negara gagal paling tinggi). Negara-negara dikelompokkan berdasarkan nilai; ING di atas 90 dapat dianggap "sangat gagal" atau "sangat berisiko", nilai-nilai 60-90 bisa disebut "cukup berisiko," "gagal" atau "lemah" dan nilai-nilai di bawah enam puluh pada umumnya tidak perhatian. Pada tahun 2007, ada dua puluh satu negara pesisir dengan ING lebih besar dari 90 dari ini, sepuluh berada di Afrika.

Ada tampaknya menjadi hubungan antara serangan bajak laut global dan indikator negara gagal (Tabel 3), ada

tampaknya menjadi sebuah hubungan. Untuk semua bertahun-tahun untuk yang ING telah dihitung, hampir sepertiga dari semua serangan bajak laut di dunia terjadi di negara yang paling beresiko (baris ketiga) dan lebih dari setengah dari yang paling berisiko/gagal menyatakan satu atau lebih mengalami serangan bajak laut. Pada saat yang sama, hanya 10 serangan bajak laut di tahun 2005-2007 paling tidak terjadi di negara-negara gagal (ING <60).

Melihat cara lain, pada tahun 2007 98,4% dari semua serangan bajak laut terjadi di moderat atau sangat baik negara gagal dan 23,2% dari semua moderat atau negara gagal sangat berpengalaman minimal satu serangan bajak laut. Hal ini membawa kita untuk menunjukkan bahwa kegagalan negara, meskipun tidak cukup untuk maritim pembajakan, mungkin merupakan kondisi yang diperlukan (lihat Tabel 1).

Pentingnya indikator negara gagal sebagai kondisi yang diperlukan untuk pembajakan maritim menjadi lebih jelas ketika berpaling ke Afrika. Sebagian besar serangan bajak laut (dari 62% pada tahun 2006 menjadi lebih dari 83% tahun 2007) telah terjadi di negara-negara gagal paling tinggi (ING > 90). Hal ini sangat penting karena ada lebih banyak variasi dalam kegagalan negara/stabilitas di benua daripada yang diharapkan. Pada tahun 2005, tujuh belas negara Afrika termasuk dalam Indeks Negara Gagal (semua yang sangat atau cukup gagal), tapi tahun 2007, tiga puluh satu negara yang dimasukkan, dengan indikator negara gagal mulai dari yang rendah dari 42,7 (Mauritius) yang tinggi dari 113,7 (Sudan).

Dari jumlah tersebut tiga puluh satu negara, sepuluh negara dianggap paling berisiko (ING > 90), sembilan belas negara bagian risiko sedang (ING antara 60 dan 90), dan dua negara (Mauritius dan Afrika Selatan) dinilai kurang dari suatu keprihatinan (ING <60). Pada masing-masing tahun studi ini, 100% dari semua serangan bajak laut terjadi di Afrika yang sangat baik di negara-negara gagal atau gagal negara moderat. Pada tahun 2007, 35,5% dari semua sangat atau cukup gagal negara di pesisir Afrika tercantum dalam ING mengalami setidaknya satu serangan

bajak laut, sekali lagi menunjukkan bahwa negara gagal variabel adalah syarat perlu untuk maritim pembajakan, tetapi tidak cukup satu (lihat Tabel 2).

Sementara ING adalah kumpulan dari beberapa nilai heuristik, tidak boleh mengabaikan nilai *disaggregating* indikator ke dalam komponen konstituen, terutama mereka yang tampaknya untuk menyesuaikan diri dengan beberapa kondisi yang disarankan oleh Vagg dan Liss. Tiga indikator menonjol khususnya

	2005	2006	2007
Total pirate attacks in countries listed in Failed States Index	238	223	196
% of littoral countries in the world listed in ING experiencing pirate attacks	20.3%	23%	23%
% of pirate attacks occurring in most at risk littoral countries (ING > 90)	37%	37.3%	45.9%
% of most at risk littoral countries (ING > 90) experiencing pirate attacks	50%	64.7%	52.4%
% of pirate attacks occurring in moderate risk littoral countries (ING between 60 and 90)	58.5	59.6%	51.5%
% of moderate risk littoral countries (ING between 60 and 90) experiencing pirate attacks	63%	24.4%	27.6%

Tabel 1. ING dan Serangan Bajak Laut Global 2005-2007

Sumber: *Fund for Peace* dan IMO

dalam hal ini, yang mencerminkan gangguan ekonomi dan politik yang dapat terjadi ketika pengembangan dan integrasi ekonomi dengan perekonomian global buruk dikelola. Dua indikator ini adalah ekonomi: pembangunan ekonomi tidak merata sepanjang garis kelompok (ING # 5), dan tajam dan atau kemerosotan ekonomi yang parah (ING # 6). Kedua

	2005	2006	2007
Total pirate attacks in littoral African countries listed in the Failed States Index	62	50	83
% of littoral countries in Africa listed in ING experiencing pirate attacks	41.2%	46.2%	35.5%
% of African pirate attacks occurring in most at risk littoral countries (ING > 90)	74.2%	62%	83.1%
% of most at risk African littoral countries (ING > 90) experiencing pirate attacks	40%	75%	70%
% of African pirate attacks occurring in moderate risk African littoral countries (ING between 60 and 90)	25.8%	38%	16.9%
% of moderate risk African littoral countries (ING between 60 and 90) experiencing pirate attacks	42.8%	33.3%	21%

Tabel 2. ING dan serangan bajak laut di Afrika: 2005-2007

Sumber: *Fund for Peace*, IMO dan IMB

harus menunjukkan beberapa korelasi dengan peningkatan kegiatan kriminal pada umumnya, termasuk pembajakan maritim.

Variabel ketiga, kriminalisasi dan atau negara *delegitimization* (ING # 7), menangkap Vagg butir penting tentang "penerimaan budaya" dari kegiatan bajak laut, yang terjadi saat penghormatan terhadap otoritas negara rendah, dan warga negara mengubah kesetiaan mereka terhadap orang-orang yang lebih mampu menyediakan bagi mereka, jadi mereka sah lain aktor-aktor sosial atau "ekstra-

kemasyarakatan" aktor seperti kelompok-kelompok kriminal.

3. Pentingnya Kesempatan

Kesempatan mengacu pada kondisi bahwa, diberi motivasi, membuat pembajakan dan kejahatan maritim mungkin. Pertama dan paling jelas adalah keberadaan kapal-kapal yang kedua adalah penurunan risiko ketahuan dan dihukum. Meskipun tidak jelas pada istilah sepenuhnya menguntungkan, Afrika telah menjadi semakin terintegrasi ke dalam ekonomi global dalam beberapa tahun terakhir, terutama disebabkan oleh kenaikan komoditas (kebanyakan energi) ekspor. Sayangnya, data yang tidak ada di kapal kunjungan atau tonase dilakukan per negara, tetapi hal ini dapat diperkirakan oleh sejumlah indikator: Panjang garis pantai negara itu, jumlah pelabuhan utama dan kehadiran *hub port* atau sekitarnya ke laut utama-jalur komunikasi:

Panjang garis pantai, garis pantai yang lebih besar menunjukkan lebih kapal dalam jangkauan dan lebih banyak tempat dari mana untuk memulai serangan (dan bersembunyi, jika yang dikejar). Dengan beberapa pengecualian, sebagian besar serangan bajak laut terjadi di dalam perairan teritorial suatu negara (dalam waktu 12 mil dari pantai) dan diawali dari daratan. Satu-satunya pengecualian adalah Somalia, di mana sebuah "kapal induk" yang dicurigai mendukung serangan bajak laut lebih dari 200 nm lepas pantai ("Pirate 'Mother Ship' Spotted," 2005).

Jumlah pelabuhan utama, mengikuti logika yang sama, semakin banyak pelabuhan yang terlibat dalam perdagangan maritim dalam suatu negara, semakin pengiriman target kemungkinan besar akan hadir untuk bajak laut untuk menyerang. Kapal perlu harus melambat ketika mereka memasuki area pelabuhan; ketika mereka memperlambat mereka menjadi kurang bermanuver dan karena itu lebih rentan terhadap serangan.

Selain itu, sejumlah besar serangan bajak laut terjadi pada saat kapal berlabuh atau di jangkar di pelabuhan. *Hub regional* dan kedekatan dengan pelabuhan laut besar-jalur komunikasi (SLOCs), kon-

sentral perdagangan di daerah ini sebagai kapal bergerak masuk dan keluar dari pelabuhan utama untuk bongkar muat barang. Dalam kasus Afrika, menunjukkan koridor utama transportasi darat (kereta api dan jalan), dan jalur akses mereka ke laut, untuk Senegal, Pantai Gading, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Kamerun, Mozambik, Tanzania dan Kenya. Semua hal yang sama, mengharapkan konsentrasi yang lebih besar kapal di pelabuhan ini dan karena itu lebih target untuk maritim pembajakan.

Sementara kapal, dalam teori, dapat bernavigasi kemana saja ada cukup dalam air, sebagian besar dunia kapal laut akan mengikuti resep yang sangat ketat mengatur rute perdagangan yang telah berubah sedikit dalam beberapa ratus tahun. Ini mewakili terpendek dan tercepat rute perdagangan dan daerah di mana kapal-kapal lebih cenderung terkonsentrasi. 50.000 jalur utama transit yang sempit Selat Malaka setiap tahun dan duaperlima dari semua transit perdagangan minyak yg berlayar di laut 21 mil luas Selat Hormuz setiap hari.

Dalam kasus Afrika, laut global besar-jalur komunikasi - Laut Merah/Terusan Suez rute perdagangan maritim - lewat berdekatan dengan Tanduk Afrika; semua kapal dagang transit antara Laut Tengah dan Samudera India akan berlalu dekat dengan Somalia, Sudan, Eritrea dan Djibouti di dalam dan keluar dari strategis penting Selat Bab el Mandeb. Salah satu yang tersibuk di dunia, selat adalah jaringan yang vital bagi perdagangan minyak Teluk Persia dengan Eropa.

Pembajakan juga harus dipengaruhi oleh kemampuan - atau akan - dari negara, atau (dalam kasus ekstrem) masyarakat internasional, untuk melindungi perairan teritorial dan berdekatan dari kejahatan. Tiga variabel dari perkiraan indeks ING kehendak/kemampuan untuk campur

tangan.

Variabel No.8, "progresif kemerosotan pelayanan publik," menunjukkan seberapa baik suatu negara mampu menyediakan kebutuhan dasar kepada warga negara termasuk kesehatan, pendidikan, dan transportasi umum. Lebih penting lagi untuk tujuan model ini, ia memasukkan "kegagalan untuk melindungi warga negara dari terorisme dan kekerasan." Dalam hal ini, karena nilai-nilai yang lebih tinggi menunjukkan ketidakmampuan di pihak negara untuk melindungi rakyat dari kejahatan, kita berharap untuk melihat nilai yang lebih tinggi berkorelasi dengan insiden lebih besar pembajakan (dan juga kejahatan lain), karena negara tidak memiliki kemauan baik atau sarana untuk campur tangan.

The ING variabel dari aparat keamanan negara beroperasi sebagai sebuah "negara dalam negara bagian" (#10) mencerminkan kenaikan internal atau disponsori negara-negara ditoleransi milisi swasta memajukan kepentingan penguasa yang dominan klik, atau munculnya saingan milisi, pasukan gerilya atau pasukan pribadi dalam kampanye perjuangan bersenjata atau kekerasan terhadap negara. Nilai-nilai yang tinggi menunjukkan bahwa negara tidak lagi memiliki monopoli atas penggunaan kekuatan yang sah di negeri ini, dan mungkin tidak berada dalam posisi untuk memberikan keamanan pada umumnya, apalagi keamanan maritim bagi negara.

Semakin tinggi nilai variabel ini, semakin sedikit kemauan/kemampuan untuk campur tangan ada di pihak aparat keamanan yang sah dari negara dan, kami bisa menyarankan, semakin besar insiden pembajakan maritim bersama dengan bentuk-bentuk kejahatan lain di negara ini.

Variabel No.12 adalah ukuran dari intervensi negara lain atau aktor-aktor politik

eksternal. Ini bisa apa saja dari intervensi militer oleh pasukan asing, negara, kelompok-kelompok para-militer, atau bahkan donor bantuan asing. Meskipun bukan ukuran sempurna upaya eksternal untuk mengatur kejahatan maritim daerah (seperti yang terjadi dengan pasukan koalisi di perairan Somalia), ia tetap bisa menunjukkan kehadiran menstabilkan asing. Nilai-nilai yang tinggi dapat diharapkan berkorelasi dengan insiden rendah maritim pembajakan (dan bentuk-bentuk kejahatan).

4. Kesimpulan

Analisis awal yang mungkin menyebabkan pembajakan maritim di Afrika menunjukkan bahwa menjadi negara gagal (setidaknya yang diukur dengan Indeks Negara Gagal) adalah perlu, meskipun tidak cukup syarat untuk maritim pembajakan. Selain menjadi sangat atau cukup baik gagal, perlu bagi suatu negara untuk berada di daerah di mana pedagang pengiriman konsentrat, baik di sekitar laut besar-jalur komunikasi atau penting *hub port*. Selain itu, pembajakan maritim lebih mungkin terjadi ketika negara telah kehilangan kontrol atas sah berarti kekerasan dalam masyarakat; yaitu, di mana milisi bersenjata, kelompok para-militer dan sejenisnya dapat beroperasi dengan dekat impunitas.

Namun, kondisi ini, berdasarkan bukti-bukti dari model yang disajikan, tidak menjelaskan cukup banyak kasus pembajakan maritim di Afrika. Melihat negara-negara dimana pembajakan yang terjadi kurang sering daripada model memprediksi akan menunjukkan bahwa negara-negara tersebut dapat melakukan pekerjaan yang lebih baik pada penegakan (sesuatu yang tidak cukup ditangkap dalam model), atau bahwa ada faktor pendorong lain beroperasi sebagai potensi disinsentif bagi bajak laut.

Daftar Pustaka

- Anger at Somali Pirates' Ransom (2008, March 18). BBC News. news.bbc.co.uk.
- Brandon J. (2002, June 3-9). Piracy as terrorism. *Journal of Commerce Weekly*. www.joc.com.
- Brown, N. (2006, May 1). Taking the Fight to the Pirates. *Jane's Navy International*. Jane's Information Group.
- Burnett, J. S. (2002). *Dangerous Waters: Modern Piracy and Terror on the High Seas*. New York: Dutton.
- Carroll, R. (2006, February 25). Shell told to pay Nigerians \$1.5bn pollution damages. *The Guardian*. www.guardian.co.uk.
- Chalk, P. (2003). Non-Military Security in the Wider Middle-East. *Studies in Conflict and Terrorism*, 26, 197-214.
- Dillon, D. R. (2000). Piracy in Asia: A Growing Barrier to Maritime Trade. Heritage Foundation Background Paper #1379. www.heritage.org.
- The Failed States Index (2005, July/August). *Foreign Policy*, 149, 56-65.
- Failed States Index Scores. (2005-2007). The Fund for Peace. www.fundforpeace.org.
- International Maritime Bureau. (2007). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2007. www.icc-ccs.org/imb International Maritime Organization (2001-2007). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. www.imo.org.
- Liss, C. (2003). Maritime Piracy in Southeast Asia. *Southeast Asian Affairs*, 52-68.
- Musse, G. H. & Tako, M. H. (1999). Illegal Fishing and Dumping Hazardous Wastes Threaten the Development of Somali Fisheries and the Marine Environments. Tropical Aquaculture and Fisheries, Conference, 99 held on 7th-9th Sept, Park Royal Hotel, Terengganu. Malaysia. www.geocities.com/gabobe/illegalfishing.
- National Geospatial-Intelligence Agency. Anti-Shipping Activity Messages. www.nga.mil.
- Ntetema, V. (2004, August 2). Tanzania probes illegal fishing. BBC News. news.bbc.co.uk
- Obi, I. (2008, March 1). Nigeria: How Pirates' Attacks On Fishing Trawlers Hike Price of Fish. *Vanguard*. www.allafrica.com.