

BAJAK LAUT DI ASIA TENGGARA ABAD 16 – 19: EVOLUSI DAN POLA-POLANYA

Budiawan
budiawan4@ugm.ac.id
Universitas Gadjah Mada

Abstract

Historically sea has been a theatre for action, in which one party exercised its power over the others. But, is the history of maritime piracy as old as the history of human activities in seas? What is maritime piracy itself? Who can be considered maritime pirates? Why? This question is arisen because the definition of maritime piracy itself is dynamic. It changes in line with the changing contexts of space and time, and the relations of power working in it. This article attempts to answer these questions by specifically referring to the case of maritime piracy in Southeast Asia from sixteenth to nineteenth century. This article aims to show the dynamics of the meaning of maritime piracy, and how such a notion could turn to be a convention and above that convention a law is established. This article uses secondary sources since it has no pretension to contribute new data on the historical narrative of maritime piracy in Southeast Asia, but rather it aims at showing how a notion of maritime piracy could turn to be a regime of truth. The presentation of the historical narrative of the maritime piracy in Southeast Asia is aimed at showing its evolution and patterns.

Keywords: maritime piracy, Southeast Asia, exercise of power, regime of truth

PENDAHULUAN

Ungkapan populer sebagaimana kutipan di atas menggambarkan bagaimana secara historis laut atau samudera telah merupakan apa yang disebut *theater for action* atau medan laga (Andaya, 2011: 14). Laut telah merupakan arena di mana satu pihak mendemonstrasikan kekuasaannya atas pihak-pihak yang lain. Akan tetapi, apakah sejarah “bajak laut” memang setua sejarah kegiatan manusia melaut? “Bajak laut” itu sendiri (si)apa dan mengapa? Pertanyaan ini muncul karena pengertian “bajak laut” itu sendiri dinamis, berubah sesuai dengan

konteks ruang dan waktu serta relasi-relasi kuasa yang beroperasi di dalamnya.

Menurut Laporan International Maritime Bureau, London, 2012, dari 2008 hingga 2012 peristiwa bajak laut di Asia Tenggara merupakan yang kedua terbesar di dunia, setelah Afrika Timur (Amri, 2014: 128). Fenomena bajak laut di Asia Tenggara, khususnya Selat Malaka, memiliki sejarah yang panjang. Mengapa? Bagaimana pola-polanya? Tetapi, sekali lagi, bagaimana “bajak laut” (*maritime piracy*) itu sendiri didefinisikan? Siapa yang mendefinisikannya? Bagaimana suatu

definisi bisa dominan sehingga diterima sebagai konvensi/hukum yang mengikat?

Artikel ini berupaya menjawab pertanyaan-pertanyaan di atas dengan mengacu pada kasus sejarah bajak laut di Asia Tenggara pada abad 16 – 19. Artikel ini hendak menunjukkan dinamika pengertian “bajak laut”, serta bagaimana suatu pengertian bisa menjadi sebuah konvensi sedemikian rupa sehingga di atas konvensi itulah hukum dibentuk.

Artikel ini menggunakan sumber-sumber sekunder karena memang tidak berpretensi menawarkan kebaruan data dalam narasi sejarah bajak laut di Asia Tenggara, tetapi lebih ingin menunjukkan bagaimana suatu pengertian tentang “bajak laut” menjadi mapan sedemikian rupa sehingga ia menjadi sebuah “rezim kebenaran” yang kemudian mewujud dalam hukum. Paparan tentang narasi sejarah bajak laut itu sendiri lebih dimaksudkan untuk menunjukkan evolusi dan pola-polanya.

Artikel ini disusun dengan sistematika sebagai berikut. Pertama adalah paparan tentang perdagangan maritim dan bajak laut di Asia Tenggara sebelum abad 16. Kedua adalah paparan tentang kedatangan bangsa-bangsa Eropa di Asia Tenggara abad 16 – 19. Ketiga berisi paparan tentang bagaimana bangsa-bangsa Eropa menekan para bajak laut Melayu sampai kemudian mereka mampu memaksakan “rezim kebenaran” mereka sedemikian rupa sehingga terbentuklah hukum-hukum yang mengikat. Keempat adalah semacam kesimpulan.

PERDAGANGAN MARITIM DAN BAJAK LAUT DI ASIA TENGGARA SEBELUM ABAD 16

Tiga abad Sebelum Masehi (SM), orang-orang Tiongkok sudah berlayar melakukan perdagangan ke Asia Tenggara, yang mereka sebut Nanyang, atau negeri selatan. Rute perdagangan ke selatan ini mereka sebut Nanhai. Dalam catatan sejarah mereka, rute perdagangan ini bermula dari kota-kota pelabuhan di Tiongkok Selatan menuju Kalimantan barat, Palembang, Samudra Hindia bahkan sampai kawasan pinggirannya kekaisaran Romawi (Xu, 2006: 26).

Di zaman kapal layar, perdagangan maritim sangat bergantung pada angin musim. Menunggu datangnya angin musim kapal-kapal dagang perlu singgah, dan dalam persinggahan itu mereka membutuhkan berbagai bentuk layanan. Dari sinilah muncul kota-kota pelabuhan di pesisir Laut Andaman, Teluk Siam, Laut Jawa, Selat Malaka, dsb (Xu, 2006: 26).

Dari abad 5 hingga 9 M, para peziarah Budha Tiongkok mulai menggunakan rute perdagangan maritim melalui Asia Tenggara ke India. Sebagian singgah di Sriwijaya untuk, antara lain, belajar bahasa sebelum melanjutkan perjalanan ke India (Xu, 2006: 26 – 27).

Di zaman dinasti Song (960 – 1279), rute perdagangan Nanhai berkembang. Diikuti dinasti Mongol Yuan (1279 – 1368), yang mempromosikan rute perdagangan Nanhai setelah mereka menaklukkan Tiongkok. Pemerintah dinasti Yuan bahkan menyediakan pinjaman lunak kepada para pedagang Tiongkok. Pinjaman lunak itu cukup mereka kembalikan dengan persentase tertentu dari keuntungan mereka (Xu, 2006: 27 – 28).

Pada tahun 1368 dinasti Yuan Mongol digulingkan oleh dinasti Ming (1368 – 1664). Pendiri dinasti Ming, Kaisar Hongwu, melihat bahwa perdagangan laut ke selatan yang disponsori dinasti Yuan itu merupakan ancaman terhadap kekaisaran yang baru dia dirikan. Konsekuensinya dia membuat banyak pembatasan atas segala bentuk perdagangan dengan Asia Tenggara. Perdagangan swasta – di luar perintah kaisar – dilarang. Namun, perdagangan ilegal dengan Nanyang tetap berlanjut, dan pembajakan pun marak (Xu, 2006: 28).

Ketika Kaisar Yongle naik takhta pada 1402, sistem upeti resmi dari kegiatan dagang dihidupkan lagi. Kaisar Yongle bahkan menyuruh Laksamana Zheng He (Cheng Ho) ke Asia Tenggara dan India. Dari 1405 hingga 1433 Cheng Ho memimpin tujuh perjalanan legendaris melakukan berbagai misi: diplomasi, perdagangan, dan eksplorasi pengetahuan. Perjalanan ini terjauh ke barat sampai ke Pantai Afrika timur, hampir satu abad sebelum Columbus menginjakkan kaki di benua Amerika, atau Vasco da Gama sampai di pantai India (Xu, 2006: 28).

Pada dekade pertama abad 15, Chen Zuyi, seorang narapidana dari dinasti Ming, melarikan diri ke Palembang, tempat di mana ada banyak penduduk Cina. Chen menjadi ketua komunitas Cina di sana, dan sering melakukan aksi perompakan terhadap kapal-kapal yang lewat di Selat Melaka. Dinasti Ming sangat menaruh perhatian terhadap keamanan laut di Selat Melaka. Pada 1405, kaisar Ming menyuruh Laksamana Zheng He untuk mengatasi bajak laut yang mungkin ia jumpai dalam pelayarannya ke Samudra Hindia. Laksamana Zheng He berhasil mengalahkan para bajak laut, termasuk kelompok bajak laut yang dipimpin Chen

Zuyi. Chen Zuyi pun berhasil ditangkap dan dibawa ke ibukota kekaisaran Tiongkok, dan di sana ia dihukum penggal kepala (Xu, 2006: 31).

KEDATANGAN BANGSA-BANGSA EROPA DI ASIA TENGGARA ABAD 16 – 19

Mengapa Selat Melaka?

Kombinasi berbagai faktor yang tidak dijumpai di kawasan lain manapun di dunia ini, tidak hanya menjelaskan asal-usul dan sifat historis bajak laut di Selat Melaka, tetapi juga sifatnya yang khas dalam imajinasi para pelaut Asia. Bentangan perairan Selat Melaka merupakan salah satu selat terpanjang di dunia. Di satu sisi Semenanjung Malaya, di sisi lain pulau Sumatera. Di bagian utara melebar sekitar 480 kilometer, tapi di kawasan selatan di titik yang paling sempit hanya sekitar 35 kilometer. Ini titik celah paling sempit (*choke point*) (Andaya, 2011: 16), tempat terkonsentrasinya kapal-kapal yang lewat, sehingga itulah konsentrasi sasaran para “bajak laut” (Berlusconi, 2014: 301).

Di pintu masuk selatan, titik celah sangat sempit itu ditandai dengan banyak sekali pulau kecil, batu karang dan singkapan berbatu (*rocky outcrops*). Sejak awal kawasan ini merupakan daerah “orang laut” (*sea nomads*), yang berseliweran di Selat Melaka, tetapi paling sering di sepanjang pesisir selatan semenanjung Malaya dan pesisir timur Sumatera. Selat Melaka merupakan jalur favorit karena mudah dilalui, menyingkat waktu tempuh dalam rute India – Tiongkok/Asia Timur. Selain itu terdapat sejumlah tempat singgah, baik di pesisir timur Sumatera maupun di

perampokan yang dilakukan orang laut itu juga bersamaan dengan situasi di mana mereka paceklik dengan hasil laut. Dengan kata lain, pembajakan yang mereka lakukan itu disebut “pembajakan episodic” (musiman) (Andaya, 2011: 19). Atau, mereka bukanlah “bajak laut” penuh waktu (Teitler, 2002: 69).

perampokan yang dilakukan orang laut itu juga bersamaan dengan situasi di mana mereka paceklik dengan hasil laut. Dengan kata lain, pembajakan yang mereka lakukan itu disebut “pembajakan episodic” (musiman) (Andaya, 2011: 19). Atau, mereka bukanlah “bajak laut” penuh waktu (Teitler, 2002: 69).

Ketika perdagangan dengan Tiongkok berkembang, kemampuan untuk mensuplai produk-produk seperti rumput laut, kerang dan karang menjadi semakin penting. Para penguasa sepanjang Selat Malaka pun saling bersaing untuk membuat kota-kota pelabuhan masing-masing lebih menarik daripada yang lain. Orang Laut, dengan pengetahuannya yang luar biasa tentang perairan lokal, bertindak sebagai pemandu. Kadang dengan paksa mereka mengarahkan kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka untuk singgah di pelabuhan yang dikuasai patron mereka (Andaya, 2011: 18).

Ketika produk-produk laut berkurang, sumber lain yang dibutuhkan untuk mendapatkan besi, garam dan barang-barang lain yang orang laut butuhkan, adalah barang-barang jarahan yang diperoleh dari kapal yang mengalami kecelakaan, atau menyerang kapal yang lewat. Selain merupakan pendapatan “intrinsic” kerajaan, hasil jarahan atau

perampokan yang dilakukan orang laut itu juga bersamaan dengan situasi di mana mereka paceklik dengan hasil laut. Dengan kata lain, pembajakan yang mereka lakukan itu disebut “pembajakan episodic” (musiman) (Andaya, 2011: 19). Atau, mereka bukanlah “bajak laut” penuh waktu (Teitler, 2002: 69).

Pada tahun 1403 berdirilah Kerajaan Melaka. Terbentuklah hubungan kemitraan antara orang laut dengan penguasa Kerajaan Melaka. Orang laut, dengan jumlah relatif besar dan ketrampilan maritim yang mumpuni, mempunyai peran penting bagi raja-raja Melaka. Mereka menjadi pengawal kapal-kapal pengangkut barang-barang produk laut. Mereka juga berpatroli, memberikan peringatan bahaya bagi kapal-kapal yang mereka kawal, mengarahkan (sering dengan paksa) kapal-kapal yang akan menuju ke pelabuhan-pelabuhan pesaingnya untuk berlabuh di Melaka. Pendek kata, orang laut itu menjadi semacam apparatus negara (Andaya, 2011: 20).

Ketika orang-orang Eropa mencapai Asia Tenggara pada abad 16, mereka menggambarkan apa yang dilakukan orang laut itu sebagai “perompakan”, meskipun sedikit berbeda dari serangan yang dilakukan orang-orang Portugis dan Belanda terhadap kapal-kapal bangsa pesaing atau perahu-perahu penduduk lokal. Mereka menyebut apa yang dilakukan orang-orang Eropa itu sebagai usaha komersial yang diijinkan kendati tidak ada pengumuman perang (Andaya, 2011: 20). Persaingan antarbangsa di laut itu juga menciptakan suatu wilayah abu-abu antara apakah suatu kekerasan maritim itu bisa disebut pelanggaran hukum atau tidak (Amirell, Buchan, Hägerdal, 2021: 10).

Jatuhnya Melaka ke tangan Portugis pada 1511 tidak berpengaruh pada hubungan simbiosis mutualisme antara orang laut dan raja-raja Melayu. Orang laut yang sebelumnya berada di bawah otoritas penguasa Melaka pun ikut ke Johor, mengikuti raja mereka (Andaya, 2011: 21).

Akan tetapi fokus kegiatan orang laut pun berubah. Dulu mereka merompak barang sembari mengancam nyawa awak kapal yang menjadi target perompakan. Mereka tidak segan membunuh awak kapal yang tidak mau tunduk kepada mereka. Kini, selain menarget barang, mereka juga menarget awak kapal hidup-hidup. Mereka tangkap awak kapal itu untuk mereka serahkan kepada raja, yang pada gilirannya menjual mereka sebagai budak di pasar budak. Permintaan akan budak ini meningkat ketika orang-orang Eropa membutuhkannya untuk mereka pekerjakan di daerah-daerah lain yang telah mereka kuasai atau jajah (Andaya, 2011: 21).

Para penguasa pelabuhan di sepanjang Selat Melaka dan di tempat-tempat lain merespons meningkatnya permintaan akan budak itu dengan mensponsori penyerangan pada pemukiman-pemukiman di pesisir. Dalam perannya sebagai “bajak laut” dan “penangkap budak”, kontribusi orang laut bagi pemasukan kerajaan semakin meningkat setelah VOC mengambil alih Melaka dari tangan Portugis pada 1641. VOC pun menjadi penguasa Eropa yang dominan di Selat Melaka, dan Palembang serta Jambi menjadi pasar budak yang ramai (Andaya, 2011: 21).

Apa yang dilakukan orang laut itu tetap bersifat “musiman”. Dari Februari hingga April, selama angin musim timur

laut, orang laut mengumpulkan rumput laut dan hasil-hasil laut lainnya. Musim penjarahan atau perompakan itu baru mulai bulan Juni, ketika angin musim barat daya membawa armada orang laut menyusuri Selat Melaka. Hal ini berlangsung sampai sekitar Oktober (Andaya, 2011: 21).

Dalam konteks Selat Melaka, definisi apapun tentang “bajak laut” menjadi rumit. “Bajak laut” bisa berarti “perompakan di laut lepas tanpa otoritas hukum”, tetapi bisa juga “praktik perompakan yang mendapat legitimasi negara, sebagai cara untuk mendapatkan pemasukan dari laut, sembari tetap mengacu pada pedoman [negara] tentang siapa yang boleh dan tidak boleh dirompak dan di mana” (Andaya, 2011: 22).

Secara kultural, bagi lelaki muda partisipasi dalam perompakan itu merupakan cara untuk mendemonstrasikan kelelakian mereka, sekaligus sarana mencari isteri dan mendapatkan prestise sosial. Bahkan orang laut dari Pulau Galang membangun reputasi diri dengan menjadi bajak laut. Sultan Husein dari Singapura – sebagai “kadipaten” kesultanan Johor – dengan penuh percaya diri berkata kepada Raffles bahwa “bajak laut sudah menjadi bawaan sejak lahir, sehingga itu tidak akan menurunkan martabatnya, bahkan sebaliknya” (Andaya, 2011: 22 – 23).

Sepanjang abad 18, ada sejumlah perkembangan politik yang signifikan di Selat Melaka, yang membuat kawasan ini sangat berbahaya. Banyak orang laut semakin terasing dari pusat-pusat patronase. Yang paling serius terjadi di Kesultanan Johor. Akhir abad 17, Johor masih diperintah oleh keturunan dinasti Melaka. Namun ketika garis keturunan terakhir dibunuh pada 1699, sejumlah kelompok

orang laut menolak melayani penguasa baru. Sementara sebagian kelompok yang lain mencari patron baru, misalnya Sultan Palembang; sedangkan yang lain memilih memisahkan diri dari struktur negara. (Andaya, 2011: 23).

Sebagian kelompok orang laut mendapatkan patron baru di kalangan “anak-anak raja” dan bangsawan yang menolak mengakui kekuasaan para penguasa lokal. Masalah diperumit dengan diaspora para pangeran dan bangsawan Bugis dan Makassar yang meninggalkan Sulawesi karena berbagai konflik internal. Di Johor, struktur pemerintahan diubah secara radikal sedemikian rupa sehingga para pangeran keturunan Bugis inilah yang menjadi penguasa efektif (Andaya, 2011: 24).

Melihat maraknya aksi bajak laut di Selat Melaka pada abad 18, orang-orang Eropa menyebutnya “bajak laut sebanyak anak-anak ayam”. Inilah “zaman keemasan” aksi-aksi bajak laut, yakni ketika penjelajahan dan penjajahan bangsa-bangsa Eropa semakin tersebar (Kempe, 2021: 36). Ada sejumlah faktor atas semakin meningkatnya aksi-aksi perompakan baik pada kapal-kapal yang melintasi Selat Melaka maupun pemukiman-pemukiman di pesisir. Faktor paling mencolok adalah permintaan akan budak yang terus meningkat dan arus lalu-lintas di Selat Melaka yang semakin ramai sebagai akibat dari meningkatnya hubungan dagang antara Tiongkok dan India (Andaya, 2011: 25).

Jumlah pedagang Inggris juga semakin meningkat setelah mereka menang dalam perang melawan Belanda pada 1780 – 1784, yang membuat mereka membuka laut untuk perdagangan bebas. Hal ini dimungkinkan setelah Inggris membangun

pelabuhan di Penang pada 1786 (Andaya, 2011: 25).

Menjelang akhir abad 18, semakin maraknya aksi-aksi perompakan itu juga diikuti dengan semakin beragamnya aktor bajak laut. Aktor bajak laut bukan hanya orang laut, tetapi juga para pelarian bangsawan Melayu dan Bugis, selain munculnya orang-orang Iranun dan Balangingi dari Sulu, Filipina Selatan (Mulyanto, 2021). Para bajak laut dari Sulu ini melengkapi diri dengan persenjataan yang lebih baik. Target utama mereka adalah menangkap orang hidup-hidup untuk mereka jual sebagai budak, yang akan dipekerjakan pada berbagai tempat usaha di Sulu untuk menghasilkan sejumlah barang bernilai jual tinggi [*lucrative goods*] yang sangat dibutuhkan di Tiongkok (Andaya, 2011: 25).

Para bajak laut Iranun dan Balangingi itu mengandalkan arah angin untuk menavigasikan perahu-perahu mereka. Angin musim setengah tahunanlah yang mengarahkan mereka melakukan ekspedisi sampai ke Selat Malaka. Angin musim berhembus antara Agustus dan Oktober, dan di bulan-bulan itulah mereka beroperasi di Selat Melaka. Pada bulan-bulan ini Inggris dan Belanda memberi peringatan pada penduduk kota-kota pesisir untuk mempersenjatai diri menghadapi kemungkinan serangan para bajak laut Iranun dan Balangingi tersebut (Andaya, 2011: 25 – 26).

MENEKAN PARA BAJAK LAUT MELAYU

Pada awal abad 19, Inggris mem-*back up* para “centeng” Iranun dan Balangingi

untuk menyerang markas Belanda di kawasan Melayu. Namun, para “centeng” dari Sulu itu terlalu kuat untuk dikendalikan. Para penguasa Eropa pun kemudian menyadari bahwa “bajak laut” [*piracy*] merupakan ancaman atau musuh bersama, “yang harus disingkirkan layaknya hama yang sulit” (Kempe, 2021: 36). Mereka, utamanya Inggris dan Belanda, mulai bekerjasama untuk berupaya menyingkirkan gangguan terhadap bisnis mereka itu dari kawasan Selat Melaka (Xu, 2006: 54 – 55).

Pada 17 Maret 1824 terjadilah London Treaty (Perjanjian London), yakni tukar guling tanah jajahan antara Inggris dan Belanda. Inggris menyerahkan Bengkulu kepada Belanda; sebaliknya Belanda menyerahkan Melaka kepada Inggris. Selat Melaka menjadi perbatasan laut antara koloni Inggris dan Belanda; dan dalam dokumen yang sama mereka juga sepakat untuk kerjasama menangani bajak laut. Setelah Perjanjian London itu, Inggris khususnya, mengambil tindakan keras untuk menekan aksi-aksi bajak laut di Selat Melaka (Xu, 2006: 55).

Mulai abad 19, para penguasa kolonial Eropa mulai menancapkan kekuasaan negara yang kuat secara tersentralisasikan. Akan tetapi kelompok-kelompok kecil perompak tetap ada. Mereka kemudian berbaur dengan nelayan dan pedagang di Selat Melaka, dan terkadang melancarkan serangan secara mendadak pada kapal-kapal yang melintasi Selat Melaka. Membedakan antara para perompak dan kapal-kapal dagang merupakan perkara serius bagi para penguasa kolonial Inggris dan Belanda. Salah satu solusinya adalah menerapkan sistem pas (surat izin jalan) untuk mengontrol setiap kapal yang melintas.

Dari akhir abad 19 angka perompakan di Selat Melaka pun turun drastis, tetapi bukan berarti tidak ada (Xu, 2006: 56 – 57).

Para penguasa kolonial sangat kuat dari segi kapabilitas pemerintahan, dan tindakan-tindakan anti-perompakan mereka sangat tegas dan efektif. Mereka juga berhasil mengontrol kapal-kapal yang melintas dengan sistem pas. Mereka menghancurkan basis-basis para perompak dengan bantuan kapal uap serta senjata api. Semuanya ini memungkinkan mereka untuk mewujudkan tujuan-tujuan imperialistiknya yang mereka balut dengan hukum yang mereka buat (Xu, 2006: 62-63). Dengan kata lain, negara kolonial sebagai negara modern yang dibangun bangsa-bangsa Eropa, yang mereka topang dengan teknologi, pengetahuan dan birokrasi modern, berhasil memaksakan apa yang mereka sebut hukum. Dari situlah ditegaskan apa yang dianggap melanggar dan tidak melanggar hukum. Pengertian konsep “bajak laut” pun ditarik dari sini, yaitu segala tindakan kekerasan di laut yang dianggap melanggar hukum negara kolonial itu (Amirell, Buchan, Hägerdal, 2021:10). Pemahaman seperti inilah yang kemudian menjadi “rezim kebenaran” (*regime of truth*), yang mereka kukuhkan dengan klaim bahwa bajak laut adalah musuh umat manusia, “yang harus dibasmi layaknya hama pengganggu” (Kempe, 2021: 36).

KESIMPULAN

Terbentuknya negara kolonial, yang antara lain ditandai dengan batas-batas administratif (baik darat maupun laut) yang jelas, turut membentuk pengertian yang jelas dari segi hukum tentang konsep “*piracy*”. Negara kolonial dengan apparatus

resminya bertanggung jawab menjaga teritorinya dari segala bentuk gangguan atas apa yang mereka sebut “rust en orde” [ketenangan dan ketertiban]. “Piracy” di sini dipandang sebagai salah satu bentuk gangguan itu.

Dengan klaim bahwa “bajak laut” merupakan musuh bersama, maka produk-produk hukum yang mereka lahirkan pun menjadi konvensi, yang pada gilirannya menjadi norma yang mengikat. Padahal di balik kesemuanya itu adalah hasrat imperialistik untuk menguasai jalur-jalur perairan strategis.

DAFTAR PUSTAKA

- Amirel, Stefan Ecklöf, Buchan, Bruce, dan Hägerdahl, Hans (2021), “Introduction: Piracy in World History”, dalam Amirel, Stefan Ecklöf, Buchan, Bruce, dan Hägerdahl, Hans (eds.), *Piracy in World History*, Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Amri, Ahmad A. (2014), “Piracy in Southeast Asia: An Overview of International and Regional Efforts”, *Cornell International Law*, Vol. 1, No. 1
- Andaya, Barbara W. (2011), “‘The Dark Passage’: History, Piracy and the Melaka Strait”, dalam Edmond, J., Johnson, H., & Leckie, J (eds.), *Recentring Asia: Histories, Encounters, Identities*, Kent (UK): Global Oriental.
- Berlusconi, Giulia (2014), “Piracy: History”, dalam Beare ME (ed.), *Encyclopedia of Transnational Crime and Justice*, London: Sage Publications.
- Kempe, Michael (2021), “Publique Enemies to Mankind: International Pirates as a Product of International Politics”, dalam Amirel, Stefan Ecklöf, Buchan, Bruce, dan Hägerdahl, Hans (eds.), *Piracy in World History*, Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Mulyanto, Heru (2021), “Sejarah Maritim Filipina: Etnis, Agama, Kebudayaan dan Kehidupan Suku-suku Maritim di Laut Sulu Abad ke-18 – 20”, *Metahumaniora*, Vol. 11, No. 3.
- Teitler, Ger (2002), “Piracy in Southeast Asia: A Historical Comparison”, *Maritime Studies*, Vol. 1, No. 1.
- Xu Ke (2006), “Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia”, Ph.D thesis, National University of Singapore