

## **BAB 2**

### **KONDISI PENGAMANAN SELAT MALAKA PERIODE 2006-2008**

Pembahasan dalam bab ini akan diuraikan berdasarkan dengan prinsip *command of the sea* yang dalam hal ini diuraikan menjadi kondisi pengamanan di Selat Malaka periode 2006 hingga 2008. Menurut Clark G. Reynolds ada tiga panduan yang dapat digunakan untuk melakukan proses pengidentifikasian fungsi angkatan laut, yaitu pada *maritime or "blue-waters" nations, continental nations* dan *small nations*.<sup>70</sup>

Oleh karena itu, kondisi pengamanan Selat Malaka selama periode 2006 hingga 2008 akan dianalisis sejalan dengan *command of the sea*. Kondisi pengamanan Selat Malaka dijabarkan menjadi kondisi keamanan di Selat Malaka, pelaksanaan pengamanan di Selat Malaka berupa usaha pengamanan dari pihak Indonesia, kerjasama pertahanan *littoral state* dan juga bantuan dari pihak asing (di luar *littoral state*), dan tawaran *Proliferation Security Initiative* di Selat Malaka. Dengan demikian dapat diketahui bagaimana *command of the sea* Indonesia di Selat Malaka. Selain itu juga dapat diketahui apa yang menyebabkan Indonesia berkeberatan dengan *Proliferation Security Initiative* di Selat Malaka.

Secara umum, Indonesia sudah secara aktif mengamankan Selat Malaka selama periode 2006 hingga 2008. Namun, dari penilaian yang dilakukan berdasarkan kualitas dan kuantitas, Indonesia yang berbentuk kepulauan belum sepenuhnya menjalankan *command of the sea* pada negara maritim, tapi masih berbasis pada *continental power*.

#### **2.1 Kondisi Keamanan di Selat Malaka Periode 2006-2008**

Pengamanan di Selat Malaka selama periode 2006 hingga 2008 tidak dapat dilepaskan dari latar belakang kondisi keamanan di selat tersebut. Oleh karena itu, pada bagian ini akan diuraikan terlebih dahulu mengenai kondisi keamanan di Selat Malaka. Clark G. Reynolds menyatakan bahwa kondisi keamanan suatu wilayah tidak dapat dipisahkan dari keadaan geografisnya, yaitu

---

<sup>70</sup> Clark G. Reynolds. *Command of The Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*. Hal 32

*“Geography is the major determining factor in any nation’s ability to utilize the sea commercially and to defend its political and economic integrity from overseas attack”.*<sup>71</sup>

Sejalan dengan yang diutarakan Reynolds tersebut, maka akan dijelaskan terlebih dahulu secara singkat mengenai kondisi geografis Selat Malaka.



**Gambar 2.1. Selat Malaka**

(Sumber: [http://www.sabrizain.org/malaya/gallery/maps/page\\_06.htm](http://www.sabrizain.org/malaya/gallery/maps/page_06.htm))

Selat Malaka merupakan jalur laut strategis komunikasi (*Sea Line of Communication*) dan jalur transportasi laut (*Sea Line of Transportation*) yang membentang sekitar sepanjang 500 mil laut berada di antara semenanjung Malaya dan Pulau Sumatera. Lebar alur masuk di sebelah utara sekitar 220 mil laut dan berbatasan dengan Malaysia dan berakhir pada ujung selatan yang berbatasan dengan Malaysia dan juga merupakan wilayah tersempit (*the narrowest point*)

<sup>71</sup> *Ibid.* Hal 20.

dengan lebar alur laut sekitar 8 mil laut.<sup>72</sup> Lalu pada bagian barat dan timur Selat Malaka, Indonesia berbatasan dengan Singapura.

Karakteristik geografi Selat Malaka dengan alur pelayaran sempit yang diapit oleh tiga kedaulatan negara serta menjadi penghubung antara benua Eropa dengan Asia Timur dan Pasifik dan terdapatnya pulau-pulau kecil memberikan peluang akan munculnya tindak kejahatan di sepanjang perairan tersebut.

Dengan kondisi geografis tersebut, Selat Malaka dilayari sedikitnya 200 kapal per hari, atau setidaknya 6,000 kapal per bulan - lebih dari 70,000 kapal per tahun. Lebih dari 25% untuk kepentingan angkutan perdagangan dunia, dimana separuhnya adalah kapal-kapal tanker minyak dan LNG.<sup>73</sup> Selat Malaka juga disebut-sebut sebagai “jalur sutera” abad ke-21 yang menghubungkan wilayah timur dan barat.<sup>74</sup>

Strategisnya posisi Selat Malaka sebagai bagian dari kepentingan dunia mengingat selat ini merupakan jalur perdagangan dunia dan juga *choke point* strategis bagi proyeksi armada angkatan laut negara besar dunia dalam rangka *forward presence* ke seluruh penjuru dunia. Dengan tiga parameter dasar *choke points* yakni tidak adanya rute pilihan, tingginya volume pelayaran dan penerbangan, serta kemungkinan blokade dari negara pantai maka Selat Malaka digolongkan sebagai salah satu dari 10 selat *choke points* dunia. Akan tetapi, konstelasi geografis Selat Malaka tersebut membuatnya menjadi sangat rawan terhadap tindakan kejahatan di laut.

Situasi dan kondisi Selat Malaka yang demikian tersebut menunjukkan bahwa isu-isu yang mengancam keamanan Selat Malaka sebagian besar berupa *armed robbery* dan *piracy*.<sup>75</sup> Terkait dengan istilah penggunaan *piracy* dan *armed*

---

<sup>72</sup> Lihat makalah “Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu” oleh Laksamana Pertama (TNI) Edhi Nuswantoro (Kepala Staf Komando Armada RI Kawasan Barat). Disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli tentang “Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka, 19-20 Juli 2005 oleh Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri.

<sup>73</sup> *Ibid.*

<sup>74</sup> Oegreseno, Arif Havas. 2010. *Lessons Learned: Securing the Straits of Malacca and Singapore*. Departemen Luar Negeri Indonesia.

<sup>75</sup> *International Maritime Organization (IMO)* mendefinisikan *piracy* sesuai dengan Pasal 101 UNCLOS 1982, yaitu (a) *any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside*

*robbery*, Indonesia sebagai penganut UNCLOS 1982 menyatakan bahwa tidak ada *piracy*, yang terjadi di Selat Malaka adalah berupa *armed robbery*.<sup>76</sup> Lebih lanjut, data statistik menunjukkan bahwa *armed robbery* yang terjadi di Selat Malaka lebih banyak terjadi di wilayah Indonesia dibandingkan wilayah lain.<sup>77</sup>

Keamanan Selat Malaka dianggap rentan terhadap serangan teroris karena tingginya tingkat pembajakan.<sup>78</sup> Oleh karena itu, fokus perhatian keamanan berujung pada pembajakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata (*armed robbery*) di Selat Malaka dan juga ancaman terorisme maritim.<sup>79</sup> Hal ini sejalan dengan yang diutarakan Joshua Ho<sup>80</sup> bahwa *piracy* dan juga terorisme maritim menjadi momok akan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.

Ramainya jalur pelayaran di Selat Malaka membuat wilayah ini juga merupakan surga bagi bajak laut dengan kejahatan berupa menculik awak kapal untuk dimintai tebusan atau bahkan menyerang dengan senapan mesin dan roket peluncur.<sup>81</sup> Bahkan, *Lloyd's Market Association Joint War Committee* (Badan Asuransi Perdagangan) memasukkan Selat Malaka ke dalam 21 daftar *deemed high-risk for merchant ships and prone to war, strikes, terrorism and other such perils*.<sup>82</sup> Menurut *International Maritime Bureau*, Indonesia pun secara khusus

---

*the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).* Berdasarkan definisi ini maka *piracy* hanya dapat terjadi di laut lepas dan tidak muncul pada laut teritorial, laut kepulauan dan laut pedalaman. Lalu, *arms robbery against ships* sebagai semua tindakan yang melawan hukum yang menyerang kapal, manusia dan barang yang berada di kapal.

*International Maritime Bureau* (IMB) mendefinisikan *piracy* dan *arms robbery against ships* sebagai semua tindakan penyerangan terhadap kapal niaga dimana pun itu berlokasi. (Roach, J. Ashley. 2005. *Enhancing Maritime Security in The Straits of Malacca and Singapore* dalam *Journal of International Affairs*, vol 59 no. 1. hal 101, New York).

<sup>76</sup> Lihat Kwa Chong Guan dalam *Maritime Security in Southeast Asia*. 2007. Routledge. Hal 5.

<sup>77</sup> *Ibid.* Hal 6.

<sup>78</sup> Lihat *Terrosim in Southeast Asia: The Threat and Response* dalam *Report of an International Conference Organised by The Institute of Defence and Strategic Studies and Office of the Coordinator for Counterterrorism US Departement of State Washington D.C.*, 12-13 April 2006. Singapore.

<sup>79</sup> *Lihat Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action* dalam *Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper*. Bateman, Sam. Mei 2006. Singapore.

<sup>80</sup> Lihat *The Security of Regional Sea Lanes* dalam *The Institute of Defence and Strategic Studies No. 81*. Singapore. Juni 2005.

<sup>81</sup> Lihat Christopher J. Pehrson dalam *String of Pearls: meeting the challenge of china's rising power across the asian littoral*. Juli 2006. <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/>.

<sup>82</sup> Roach, J. Ashley. 2005. *Enhancing Maritime Security in The Straits of Malacca and Singapore* dalam *Journal of International Affairs*, vol 59 no. 1. hal 101, New York hal 102. Badan ini menyejajarkan kondisi Selat Malaka dengan Irak, Somalia dan Libanon. Meski pada akhirnya,



selalu berupaya meningkatkan usaha untuk melawan aksi pembajakan dengan melakukan "pamer" kekuatan di tempat-tempat yang sering terjadi perompakan.<sup>83</sup>

Demi keakuratan data penelitian, maka sumber data kondisi keamanan di Selat Malaka dengan rentang waktu mulai dari tahun 2006 hingga 2008 diperoleh dari dua lembaga internasional dan juga tentunya dari angkatan laut Indonesia, yaitu Tentara Nasional Indonesia.

Secara umum, jumlah pembajakan yang terjadi di Selat Malaka mulai dari tahun 2006 hingga tahun 2008 mengalami penurunan yang sangat signifikan. Menurut data *International Maritime Organisation* pada tahun 2006 hanya terjadi 22 pembajakan di Selat Malaka, tahun 2007 terjadi 12 pembajakan, dan tahun 2008 terjadi 2 pembajakan.

Dapat dilihat pada Tabel 1.1, bahwa pembajakan/ *armed robbery* pada tahun 2006 paling banyak terjadi pada kuartal kedua tahun 2006 dengan jumlah sebanyak delapan pembajakan/ *armed robbery*. sedangkan, pada kuartal pertama dan ketiga masing-masing terjadi sebanyak tujuh kali pembajakan/ *armed robbery*.

**Tabel 2.1 Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2006  
(Versi *International Maritime Organisation*)**

No.	Waktu	Nama Kapal	Jenis
1	14/01/2006	SY WADO RYU	Piracy/ Armed Robbery
2	15/01/2006	SIAM SUCHADA	Piracy/ Armed Robbery
3	05/04/2006	NA (NOT AVAILABLE)	Piracy/ Armed Robbery
4	17/04/2006	NA (NOT AVAILABLE)	Piracy/ Armed Robbery
5	17/04/2006	NA (NOT AVAILABLE)	Piracy/ Armed Robbery
6	22/04/2006	MARTHA DINI	Piracy/ Armed Robbery
7	23/04/2006	LEADER M	Piracy/ Armed Robbery
8	04/05/2006	VOYAGER V	Piracy/ Armed Robbery
9	18/05/2006	FRONT LEADER	Piracy/ Armed Robbery

menurut laporan IMB, Badan ini mengeluarkan Selat Malaka dari daftar tersebut pada Oktober 2006 (*Global Piracy Decreasing but Hotspots Remain Deadly* lihat [www.icc-ccs.org/index.php?option=com\\_content&iew=article&id=123:global-pir](http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&iew=article&id=123:global-pir), diakses 14 September 2009 pukul 10:00 WIB)

<sup>83</sup>Lihat *RI Dipuji Soal Pengamanan Selat Malaka*. 4 Mei 2006.

<http://www.suarapembaruan.com/News/2006/05/04/Internas/int01.htm>

10	02/07/2006	BERKAT ANUGERAH	Piracy/ Armed Robbery
11	03/07/2006	BINTANG SAMUDRA I	Piracy/ Armed Robbery
12	03/07/2006	ISLAND OASIS	Piracy/ Armed Robbery
13	26/07/2006	GLOBAL PALLAS	Piracy/ Armed Robbery
14	27/07/2006	NA (NOT AVAILABLE)	Piracy/ Armed Robbery
15	27/07/2006	NA (NOT AVAILABLE)	Piracy/ Armed Robbery
16	16/09/2006	NEW SETOKAZE	Piracy/ Armed Robbery
17	07/10/2006	MRINAL	Piracy/ Armed Robbery
18	05/11/2006	AGNES SCAN	Piracy/ Armed Robbery
19	15/11/2006	BELLE AYURA	Piracy/ Armed Robbery
20	20/11/2006	BERING WIND	Piracy/ Armed Robbery
21	29/11/2006	GENCO BEAUTY	Piracy/ Armed Robbery
22	18/12/2006	KRISTINA THERESA	Piracy/ Armed Robbery

(Sumber: *Reports on Acts of Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report 2006*, International Maritime Organisation, 13 April 2007)

Pada tahun 2007, menurut IMO, jumlah pembajakan mengalami pengurangan menjadi sejumlah 12 pembajakan/ *armed robbery* dengan jumlah paling banyak terjadi pada kuartal kedua sebesar enam pembajakan/ *armed robbery*.

**Tabel 2.2 Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2007**  
(Versi *International Maritime Organisation*)

No.	Waktu	Nama Kapal	Jenis
1	21/01/2007	SINAR MERAK	Piracy/ Armed Robbery
2	22/01/2007	ARENDAL	Piracy/ Armed Robbery
3	28/03/2007	HEINRICH OLDENDORFF	Piracy/ Armed Robbery
4	25/05/2007	ECHIGO MARU	Piracy/ Armed Robbery
5	29/04/2007	SHOKO MARU	Piracy/ Armed Robbery
6	10/05/2007	ALAM CEPAT	Piracy/ Armed Robbery
7	24/05/2007	KUDAM	Piracy/ Armed Robbery
8	13/08/2007	BRANTAS 25	Piracy/ Armed Robbery
9	28/08/2007	MARTHA RUSS	Piracy/ Armed Robbery
10	19/10/2007	KOTA TERAJU	Piracy/ Armed Robbery
11	01/11/2007	ISLAMABAD	Piracy/ Armed Robbery
12	06/11/2007	BOW FERTILITY	Piracy/ Armed Robbery

(Sumber: *Reports on Acts of Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report 2006*, International Maritime Organisation, 10 April 2008)

Lalu pada tahun 2008, jumlah pembajakan/ *armed robbery* berkurang drastis menjadi hanya dua pembajakan/ *armed robbery* yang terjadi pada kuartal pertama.

**Tabel 2.3 Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2008**  
(Versi *International Maritime Organisation*)

No.	Waktu	Nama Kapal	Jenis
1	10/01/2008	LION CITY RIVER	Piracy/ Armed Robbery
2	01/02/2008	KASAGISAN	Piracy/ Armed Robbery

(Sumber: *Reports on Acts of Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report 2006*, International Maritime Organisation, 19 Maret 2009)

Data tersebut juga sejalan dengan data perhitungan yang dihimpun oleh Staf Umum Operasi Markas Besar Tentara Nasional Indonesia (Mabes TNI AL). Menurut data yang diperoleh dari Mabes AL, jumlah pembajakan yang terjadi di Selat Malaka mulai dari tahun 2006 hingga tahun 2008 juga mengalami penurunan yang signifikan, meski terdapat perbedaan jumlah. Pada tahun 2006 terjadi 15 pembajakan, tahun 2007 terjadi 16 pembajakan, dan tahun 2008 terjadi 1 pembajakan.

Menurut data yang dilansir Mabes TNI AL, jumlah pembajakan/ *armed robbery* pada tahun 2006 paling banyak terjadi pada kuartal kedua sebanyak tujuh pembajakan/ *armed robbery*. sedangkan pada kuartal pertama terjadi dua pembajakan/ *armed robbery* dan kuartal ketiga sebanyak enam pembajakan/ *armed robbery*.

**Tabel 2.4 Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2006**  
(Versi Mabes TNI AL)

No.	Waktu	Nama Kapal	Jenis
1	Januari 2006	KM. SERBA GUNA I	Piracy/ Armed Robbery
2	01/02/2006	TB. ASL SEA HORSE	Piracy/ Armed Robbery
3	04/05/2006	MV VOYAGER	Piracy/ Armed Robbery
4	18/052006	MV. FRONT LEADER	Piracy/ Armed Robbery

5	02/07/2006	MV. PACIFIC SPIRIT	Piracy/ Armed Robbery
6	03/072006	MV. ISLAND OASIS	Piracy/ Armed Robbery
7	06/07/2006	BINTANG SAMUDERA I	Piracy/ Armed Robbery
8	26/07/2006	MT. GLOBAL PALLAS	Piracy/ Armed Robbery
9	09/08/2006	KM. PUSKOPAL	Piracy/ Armed Robbery
10	16/09/2006	MT. NEW SETOKAZE	Piracy/ Armed Robbery
11	05/10/2006	KM. SINAR BARU I	Piracy/ Armed Robbery
12	23/10/2006	MT. EXCIM PANAMA	Piracy/ Armed Robbery
13	20/11/2006	MT. BERING WIND	Piracy/ Armed Robbery
14	29/11/2006	KM. SUMBER REJEKI	Piracy/ Armed Robbery
15	07/12/2006	KM. CAMPION-X	Piracy/ Armed Robbery

(Sumber: Staf Umum Operasi Markas Besar TNI Angkatan Laut)

Pada tahun 2007, jumlah pembajakan/ *armed robbery* paling banyak terjadi pada kuartal pertama sebanyak sepuluh pembajakan/ *armed robbery*, sedangkan pada kuartal kedua terjadi 4 pembajakan/ *armed robbery* dan 2 pembajakan/ *armed robbery* di kuartal ketiga.

**Tabel 2.5 Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2007  
(Versi Mabes TNI AL)**

No.	Waktu	Nama Kapal	Jenis
1	06/01/2007	KM. REZEKI BARU	Piracy/ Armed Robbery
2	06/01/2007	KM. BINTANG TERANG	Piracy/ Armed Robbery
3	09/01/2007	KM. KARYA UTAMA	Piracy/ Armed Robbery
4	11/01/2007	KM. CITRA BARU	Piracy/ Armed Robbery
5	11/01/2007	KM. PUTRA BEROMBANG	Piracy/ Armed Robbery
6	11/01/2007	KM. HORISON	Piracy/ Armed Robbery
7	13/01/2007	KM. SINAR BARU I	Piracy/ Armed Robbery
8	11/04/2007	KM. CAMAR	Piracy/ Armed Robbery
9	26/04/2007	MV. ECHIGOMARI	Piracy/ Armed Robbery
10	27/04/2007	MV. BUNGA KELAPA	Piracy/ Armed Robbery
11	13/08/2007	TB. BRANTAS	Piracy/ Armed Robbery
12	13/08/2007	TK. SINGA BESAR	Piracy/ Armed Robbery
13	23/08/2007	MT. PETROLIMEX TANKER	Piracy/ Armed Robbery

14	24/08/2007	MV. SICHEM EVA	Piracy/ Armed Robbery
15	20/09/2007	KM. AC MILAN	Piracy/ Armed Robbery
16	12/11/2007	KM. HARAPAN NELAYAN	Piracy/ Armed Robbery

(Sumber: Staf Umum Operasi Markas Besar TNI Angkatan Laut)

Pada tahun 2008, jumlah pembajakan menurun drastis menjadi satu pembajakan/ *armed robbery* yang terjadi di kuartal pertama. Dapat dilihat pada Tabel 2.6.

**Tabel 2.6 Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2008  
(Versi Mabes TNI AL)**

No.	Waktu	Nama Kapal	Jenis
1	28/3/2007	KM. MAYTRI	Piracy/ Armed Robbery

(Sumber: Staf Umum Operasi Markas Besar TNI Angkatan Laut)

Selain itu, *International Maritime Bureau* yang bermarkas di Malaysia dan merupakan afiliasi dari *International Chamber of Commerce* di London juga menghimpun data pembajakan yang terjadi di Selat Malaka pada tahun 2006 hingga tahun 2008. Pada tahun 2006 telah terjadi pembajakan sebanyak 23 kali. Lalu pada tahun 2007 telah terjadi 26 kali dan pada tahun 2008 telah terjadi 18 kali pembajakan. Pada tahun 2005, Menteri Luar Negeri Indonesia menyatakan bahwa berita mengenai tingginya angka *piracy* di Selat Malaka yang dilansir oleh *International Maritime Bureau* (IMB) bertentangan dengan Konvensi Hukum Laut 1982. Pasalnya, IMB menggolongkan tindakan pencurian kecil-kecilan di pelabuhan sebagai suatu tindakan bajak laut (*piracy*).<sup>84</sup> Namun, data dari IMB tetap menunjukkan perubahan jumlah pembajakan yang terjadi di Selat Malaka.

Pada tahun 2006, jumlah pembajakan/ *armed robbery* paling banyak terjadi di kuartal kedua dan ketiga dengan jumlah masing-masing sebesar delapan pembajakan/ *armed robbery*. Sedangkan pada kuartal pertama terjadi sebanyak tujuh pembajakan/ *armed robbery*.

<sup>84</sup> Pernyataan Pers Tahunan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia. 2005.

**Tabel 2.7 Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2006**  
(Versi *International Maritime Bureau*)

No.	Waktu	Jenis Kapal	Jenis
1	14/01/2006	Yacht	Hijacked
2	15/01/2006	Chemical Tanker	Boarded
3	07/02/2006	Chemical Tanker	Attempted
4	05/04/2006	Fishing Vessel	Boarded
5	17/04/2006	Fishing Vessel	Firedupon
6	17/04/2006	Fishing Vessel	Boarded
7	22/04/2006	Tug	Hijacked
8	04/05/2006	Bulk Carrier	Boarded
9	18/05/2006	Bulk Carrier	Attempted
10	02/07/2006	Landing Craft	Boarded
11	03/07/2006	Landing Craft	Boarded
12	03/07/2006	Bulk Carrier	Attempted
13	26/07/2006	Chemical Tanker	Boarded
14	27/07/2006	Fishing Vessel	Boarded
15	27/07/2006	Fishing Vessel	Boarded
16	16/09/2006	Chemical Tanker	Boarded
17	07/10/2006	Bulk Carrier	NS
18	05/11/2006	General Cargo	Attempted
19	20/11/2006	Product Tanker	Boarded
20	29/11/2006	Bulk Carrier	Attempted
21	04/12/2006	Crude Tanker	Attempted
22	08/12/2006	Crude Tanker	Attempted
23	18/12/2006	Chemical Tanker	Boarded

(Sumber: *International Maritime Bureau*. [www.icc-css.org](http://www.icc-css.org))

Pada tahun 2007, pembajakan/ *armed robbery* paling banyak terjadi di kuartal kedua sejumlah 12 pembajakan/ *armed robbery*, sedangkan pada kuartal pertama dan ketiga masing masing terjadi sebanyak sembilan dan lima pembajakan/ *armed robbery*.

**Tabel 2.8 Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2007**  
(Versi *International Maritime Bureau*)

No.	Waktu	Jenis Kapal	Jenis
1	21/01/2007	Container	NS
2	22/01/2007	Crude Tanker	Boarded
3	21/03/2007	Crude Tanker	Boarded
4	28/03/2007	Bulk Carrier	Attempted
5	06/04/2007	Chemical Tanker	Boarded
6	24/04/2007	Container	Boarded
7	25/04/2007	LNG	Boarded
8	27/04/2007	Crude Tanker	Boarded
9	28/04/2007	Chemical Tanker	Boarded
10	10/05/2007	Product Tanker	Boarded
11	25/05/2007	Crude Tanker	Attempted
12	30/05/2007	Container	Boarded
13	26/06/2007	Chemical Tanker	Boarded
14	11/07/2007	Chemical Tanker	Boarded
15	13/08/2007	Tug & Barge	Boarded
16	13/08/2007	Chemical Tanker	Boarded
17	13/08/2007	Tug & Barge	Boarded
18	18/08/2007	General Cargo	Boarded
19	22/08/2007	Product Tanker	Boarded
20	24/08/2007	Chemical Tanker	Boarded
21	28/08/2007	Container	Attempted
22	19/10/2007	Container	NS
23	23/10/2007	Container	Boarded
24	01/11/2007	General Cargo	Attempted
25	06/11/2007	Chemical Tanker	NS
26	29/11/2007	Product Tanker	Boarded

(Sumber: *International Maritime Bureau*. [www.icc-css.org](http://www.icc-css.org))

Pada tahun 2008, jumlah pembajakan/ *armed robbery* mengalami pengurangan menjadi 18 dengan jumlah paling banyak terjadi pada kuartal kedua sebanyak tujuh pembajakan/ *armed robbery*. Sedangkan pada kuartal pertama



terjadi lima pembajakan/ *armed robbery* dan kuartal ketiga terjadi enam pembajakan/ *armed robbery*.

**Tabel 2.9 Daftar Perompakan & Pembajakan di Selat Malaka Tahun 2008  
(Versi *International Maritime Bureau*)**

No.	Waktu	Jenis Kapal	Jenis
1	10/01/2008	Crude Tanker	Attempted
2	01/02/2008	Crude Tanker	Attempted
3	08/03/2008	Chemical Tanker	Boarded
4	17/04/2008	Chemical Tanker	Boarded
5	25/04/2008	Crude Tanker	NS
6	02/05/2008	Fishing Vessel	Hijacked
7	02/05/2008	Fishing Vessel	Hijacked
8	10/05/2008	Chemical Tanker	Attempted
9	27/05/2008	Tug	Boarded
10	31/05/2008	Product Tanker	Boarded
11	20/07/2008	Bulk Carrier	Boarded
12	26/07/2008	Chemical Tanker	Boarded
13	08/09/2008	Tug	NS
14	08/11/2008	Container	NS
15	10/11/2008	Tug	Boarded
16	22/11/2008	Crude Tanker	NS
17	06/12/2008	Chemical Tanker	Boarded
18	26/12/2008	Offshore super vessel	NS

(Sumber: *International Maritime Bureau*. [www.icc-css.org](http://www.icc-css.org))

Berdasarkan data dan fakta yang dihimpun, meskipun terjadi perbedaan jumlah kuantitas, tapi dari ketiga lembaga tersebut dapat disimpulkan bahwa secara umum pembajakan di Selat Malaka periode 2006 hingga 2008 mengalami penurunan yang signifikan. Tentunya hal tersebut turut dipengaruhi oleh strategi pertahanan yang dilakukan khususnya oleh Indonesia dan *littoral state* pada umumnya. Oleh karena itu, bagian selanjutnya akan menjabarkan mengenai pelaksanaan pengamanan Selat Malaka periode 2006-2008 yang terdiri dari strategi pertahanan Indonesia di Selat Malaka, kerjasama pertahanan *littoral state* di Selat

Malaka, dan kerjasama pertahanan dengan negara selain *littoral state* di Selat Malaka.

## 2.2 Pelaksanaan Pengamanan di Selat Malaka Periode 2006-2008

Proses pengamanan di Selat Malaka selama kurun waktu 2006 hingga 2008 akan dikaitkan dengan fungsi angkatan laut sesuai prinsip *command of the sea* yang dilakukan, terutama Indonesia. Melalui hal ini dapat diketahui bahwa Indonesia lebih memiliki kecenderungan melaksanakan prinsip *command of the sea* pada bentuk *maritime nations*, *continental powers* atau *small nations*. Namun, untuk melihat bagaimana *command of the sea* Indonesia di Selat Malaka, maka perlu diperhatikan juga hubungan Indonesia dengan *littoral state* dan juga *user state* yang berkaitan dengan pengamanan Selat Malaka.

Oleh karena itu, proses pengamanan di Selat Malaka akan dibagi menjadi tiga bagian, dimulai dari proses pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia, proses pengamanan oleh Indonesia bersama *littoral state*, dan proses pengamanan oleh Indonesia bersama *user state*. Dalam hal ini, setiap proses pengamanan tersebut akan disinergikan dengan prinsip *command of the sea*. Dengan demikian, dapat diketahui bagaimana proses *command of the sea* yang dilakukan Indonesia di Selat Malaka selama periode 2006-2008.

Secara keseluruhan, *Command of The Sea* yang dilakukan Indonesia sebagai pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia melalui TNI AL selama periode 2006 hingga 2008 lebih cenderung menunjukkan fungsi pada *continental power*. Untuk menguraikan fungsi angkatan laut Indonesia yang cenderung pada *continental power*, maka penjelasannya akan dibagi menjadi tiga, yaitu pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia, Indonesia bersama *littoral state*, dan Indonesia bersama *user state*.

Seperti panduan yang diuraikan Clark G. Reynolds, bahwa *command of the sea* yang dilakukan angkatan laut memiliki tiga jenis berbeda berdasarkan *maritime nations*, *continental powers* dan *small nations*. Bagi *maritime nations*, *navy* (angkatan laut) harus menjadi kekuatan (senjata) utama dalam struktur

pertahanan dengan mendominasi setiap kebijakan pertahanan.<sup>85</sup> Berdasarkan hal tersebut, maka bagi *maritime nations*, angkatan laut digunakan sebagai kekuatan untuk menyelesaikan setiap permasalahan yang terjadi tidak hanya di laut, tapi juga sungai, dan danau. Selain itu, angkatan laut merupakan peralatan pertahanan dalam melindungi negara dari serangan musuh, baik dalam keadaan damai atau perang. Lebih lanjut, angkatan laut juga digunakan untuk melindungi dan mengatur lalu lintas jalur laut (perdagangan, komunikasi dan transportasi).

Angkatan laut (yang juga dikombinasikan dengan kekuatan udara) bagi *continental powers* merupakan senjata strategis pertahanan nasional. Operasi-operasinya yang bersifat ofensif akan bergantung pada kekuatan maritim yang dimiliki sekutu. Sedangkan bagi *small nations*, baik angkatan laut dan angkatan darat hanya bisa berharap untuk dapat bersekutu dengan pemegang kekuatan besar.

Meski Indonesia termasuk negara kepulauan dengan memiliki wilayah perairan yang lebih luas, tapi dalam pembahasan penelitian pada bagian ini, angkatan laut Indonesia cenderung melakukan *command of the sea* pada *continental nations*.

Pembahasan mengenai pelaksanaan pengamanan di Selat Malaka mulai dari tahun 2006 hingga 2008 tidak terlepas dari kedudukan dan status hukum Selat Malaka. Pasalnya, hal ini berkaitan erat dengan segala macam bentuk strategi pertahanan yang dilakukan terhadap pemilik ketiga selat dan juga pengguna selat. Oleh karena itu, dalam pembahasan ini akan diuraikan juga mengenai kedudukan dan status hukum Selat Malaka secara singkat.

Sesuai dengan Pasal 34 ayat 1 *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang berbunyi:

*“the regime of passage through straits used for international navigation established in this Part shall not in other respects affect the legal status of the waters forming such straits or the exercise by the States bordering the straits of their sovereignty or jurisdiction over such waters and their air space, bed and subsoil”*

---

<sup>85</sup> Clark G. Reynolds. *Command of The Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*. Hal 32.

Dalam pasal tersebut ditegaskan bahwa di Selat Malaka berlaku rezim khusus, yaitu meskipun Selat tersebut digunakan untuk pelayaran internasional, tapi pemilik kedaulatan selat adalah ketiga negara (*littoral state*) yang mengelilinginya, yaitu Indonesia, Singapura, dan Malaysia yang merupakan laut teritorial negara tersebut.

Lebih lanjut, UNCLOS juga mengatur hak lintas transit negara pengguna (*user state*) di Selat Malaka yang dijabarkan dalam Pasal 39<sup>86</sup> bahwa negara pengguna (*user state*) Selat Malaka harus menghormati kedaulatan dan hak berdaulat *littoral state* di Selat Malaka seperti yang meliputi berlayar tanpa henti, terus-menerus dan secepat mungkin dengan cara sewajarnya, kecuali diperlukan alasan untuk *force majeure*. Lalu, tidak mengancam dan atau menggunakan kekuatan apa pun yang mengancam kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara yang berbatasan dengan selat, atau menggunakan cara lain yang bertentangan dengan hukum internasional.

*User state* juga harus menaati peraturan hukum internasional tentang keselamatan laut, pencegahan pencemaran dari kapal. Menaati peraturan penerbangan yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) bagi pesawat udara sipil. Tidak melakukan penelitian atau kegiatan survei tanpa izin *littoral state*, dan tidak melakukan penangkapan ikan, menaikkan atau menurunkan komoditi, mata uang atau manusia yang bertentangan dengan peraturan bea cukai, fiskal imigrasi atau saniter *littoral state*.

---

<sup>86</sup> Pasal 39 UNCLOS 1982: 1. *Ships and aircraft, while exercising the right of transit passage, shall: (a) proceed without delay through or over the strait; (b) refrain from any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of States bordering the strait, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations; (c) refrain from any activities other than those incident to their normal modes of continuous and expeditious transit unless rendered necessary by force majeure or by distress; (d) comply with other relevant provisions of this Part. 2. Ships in transit passage shall: (a) comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for safety at sea, including the International Regulations for Preventing Collisions at Sea; (b) comply with generally accepted international regulations, procedures and practices for the prevention, reduction and control of pollution from ships. 3. Aircraft in transit passage shall: (a) observe the Rules of the Air established by the International Civil Aviation Organization as they apply to civil aircraft; state aircraft will normally comply with such safety measures and will at all times operate with due regard for the safety of navigation; (b) at all times monitor the radio frequency assigned by the competent internationally designated air traffic control authority or the appropriate international distress radio frequency.*

Selain itu, dalam Pasal 43 UNCLOS juga disebutkan bahwa negara pengguna (*user state*) dan *littoral state* harus bekerjasama dalam upaya peningkatan perbaikan dan keselamatan di Selat Malaka. Bunyi pasal tersebut, yaitu

*“Navigational and safety aids and other improvements and the prevention, reduction and control of pollution User States and States bordering a strait should by agreement cooperate: (a) in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and (b) for the prevention, reduction and control of pollution from ships.*

Oleh karena itu, *littoral state*, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura pun aktif bekerjasama dalam rangka pertahanan keamanan di Selat Malaka. Bagi Indonesia sendiri, pengamanan di Selat Malaka dilakukan dalam rangka untuk mempertahankan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tentunya tidak memerlukan keterlibatan dari pihak asing.

### **2.2.1 Pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia Periode 2006-2008**

Pilihan strategi pertahanan Indonesia di Selat Malaka sangat berkaitan erat dengan kebijakan yang dikeluarkan atas posisi Indonesia terhadap Selat Malaka. Akan tetapi, dalam hal ini Kementerian Luar Negeri sebagai perumus kebijakan nasional, belum mengeluarkan kebijakan nasional pengamanan Selat Malaka.<sup>87</sup> Merujuk pada ketentuan UNCLOS, maka posisi Indonesia terhadap Selat Malaka dapat dirumuskan bahwa<sup>88</sup> pertama, berdasarkan hukum internasional khususnya UNCLOS 1982, kedaulatan dan yurisdiksi atas Selat Malaka berada dibawah negara-negara yang langsung berbatasan (*the state bordering the straits*). Oleh karena itu, persoalan keamanan di Selat Malaka menjadi tanggung jawab *littoral*

---

<sup>87</sup> Direktorat Perjanjian Politik dan Keamanan Wilayah Kementerian Luar Negeri menyatakan bahwa Buku Putih mengenai Keamanan Selat Malaka masih dalam perumusan. Oleh karena itu, kebijakan nasional Indonesia secara khusus di Selat Malaka belum bisa dijabarkan.

<sup>88</sup> Lihat Abdulkadir Jailani dalam *Pokok-Pokok Masalah Kebijakan Luar Negeri tentang Issue Keamanan Laut dan Kewilayahan Selat Malaka* yang disampaikan dalam “Pertemuan Kelompok Ahli tentang Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka” di Medan, 19-20 Juli 2005 oleh Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri.

*state*. Dalam hal ini Indonesia menolak campur tangan asing dalam penanganan masalah keamanan di Selat Malaka.

Kedua, Indonesia tetap membuka ruang untuk adanya partisipasi internasional khususnya negara pengguna selat (*user state*) untuk memberi kontribusi kepada *littoral state* dalam rangka peningkatan keamanan, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka sepanjang bentuk partisipasi itu tidak bertentangan dengan prinsip kedaulatan *littoral state*. Oleh karena itu, tawaran kerjasama dari *user state* baik dalam bentuk bilateral, trilateral maupun internasional harus memakai parameter bahwa tidak bertentangan dengan prinsip kedaulatan negara selat dan tidak memancing reaksi dari *user state* lainnya. Berdasarkan hal tersebut, maka bentuk partisipasi internasional yang sangat ideal untuk pengamanan Selat Malaka berupa bantuan teknis, *capacity building*, *burden sharing* dan pertukaran informasi.

Lebih lanjut, *Maritime Security* di Selat Malaka harus dipandang secara komprehensif dengan tidak semata-mata hanya menonjolkan satu atau beberapa isu keamanan. Keempat, peningkatan kewaspadaan akan terorisme harus disikapi secara proporsional dan tidak berlebihan. Pasalnya, adanya wacana untuk (kembali) menginternasionalisasi Selat Malaka lebih dipicu oleh kekhawatiran *user state* terhadap keamanan Selat Malaka yang didasarkan pada prakiraan yang berlebihan terhadap ancaman terorisme di laut. Terakhir, *littoral state* sudah memiliki mekanisme tersendiri dalam pengamanan di Selat Malaka melalui *the Joint Statement on the Malacca Strait of 16 November 1971* yang membentuk forum *Ministerial Meetings*, *Senior Official Meetings* dan *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG).

Bagi *littoral states* dan *user state* masalah keamanan di Selat Malaka merupakan hal yang paling sensitif. Dengan alasan ketidakamanan di Selat Malaka, maka *user state* akan memaksa masuk untuk mengamankan armada niaganya. Tentunya, hal ini tidak dikehendaki *littoral state*. Di sisi lain, *littoral state* tidak memiliki kemampuan yang sama dalam pengamanan di Selat Malaka.

Oleh karena itu timbul gagasan mengenai *burden sharing* dalam mengamankan Selat Malaka, tentunya dengan melibatkan partisipasi *user state*.<sup>89</sup>

Bagi Indonesia, ada tiga hal penting yang perlu mendapat perhatian terkait dengan bantuan yang diperlukan dalam *burden sharing*. Pertama, peningkatan *capacity building* yang meliputi bantuan alat utama maupun peralatan, pelatihan/kursus untuk personel, dan sistem dan prosedur koordinasi serta cara kerja baik antar instansi RI sendiri maupun dengan *user state*. Kedua, kegiatan perawatan alur pelayaran maupun sarana prasarana di Selat Malaka yang berupa survei hidro-oseanografi dan kondisi lingkungan hidup oleh *littoral state* dan perawatan sarana bantu navigasi pelayaran.

Meski perumusan kebijakan Indonesia secara khusus di Selat Malaka masih dalam proses, setiap institusi yang berwenang dan bertanggung jawab terhadap pengamanan Selat Malaka, khususnya angkatan laut Indonesia, yaitu Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) harus tetap mempunyai strategi pertahanan untuk mengamankan Selat Malaka. Oleh karena itu, *command of the sea* Indonesia di Selat Malaka tentunya akan diselaraskan sesuai dengan fungsi dan tugas yang diemban TNI AL.

Di sisi lain, Indonesia memiliki institusi yang berwenang dalam menangani setiap persoalan keamanan, penegakan hukum dan keselamatan laut, yang terdiri dari Tentara Nasional Indonesia, khususnya TNI AL, Polisi Republik Indonesia, Badan Koordinasi Keamanan Laut, dan departemen atau lembaga yang terkait.<sup>90</sup>

**Tabel 2.10 Institusi yang Berwenang Terhadap Persoalan Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan Laut**

No.	Lembaga/ Institusi	Fungsi
1.	Tentara Nasional Indonesia (TNI), khususnya TNI	Peran TNI AL dalam hal ini terkait dengan upaya pengawasan, penegakan hukum, pemeliharaan keamanan dan ketertiban di laut, dan juga

<sup>89</sup>Diolah dari Staf Umum Operasi Armada Kawasan Barat Republik Indonesia.

<sup>90</sup>Disarikan dari Koesworo Setiawan. 2007. *Buku Putih Keamanan Laut*. Jakarta: Badan Koordinasi Keamanan Laut. Hal 78-79.



	Angkatan Laut	sebagai alat pertahanan negara di laut.
2.	Polisi Republik Indonesia.	Peran Polri yaitu berada pada tataran pengawasan, penegakan hukum dan peraturan di laut.
3.	Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla)	Bakorkamla merupakan badan yang mengoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu.
4.	Departemen/ lembaga yang terkait	Dalam hal ini departemen atau lembaga yang terkait dengan melakukan kegiatan penegakan hukum berupa pengawasan dan penegakan peraturan perundangan-undangan di laut. Departemen atau lembaga tersebut meliputi Kejaksaan, Pengadilan, Departemen Kehutanan, Departemen Kelautan dan Perikanan, Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia, Departemen Perhubungan, Departemen Kesehatan, dll.

(Sumber: Diolah dari *Buku Putih Keamanan Laut*. 2007. Jakarta: Bakorkamla)

Berdasarkan hal tersebut, pembahasan dalam penelitian ini memfokuskan pada pertahanan negara di laut. Oleh karena itu, strategi pertahanan yang dilakukan Indonesia akan difokuskan pada strategi pertahanan yang dilakukan TNI AL di Selat Malaka. Pasalnya, TNI AL merupakan armada terdepan Republik Indonesia dalam pertahanan negara yang harus mampu mengemban tugas yang diamanatkan negara untuk menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Sejalan dengan hal tersebut, maka pada bagian ini akan dianalisis bahwa fungsi angkatan laut Indonesia lebih memiliki kecenderungan pada *maritime nations*, *continental power* atau *small nations*.

Pada umumnya, fungsi yang dilakukan TNI AL Indonesia pada proses pengamanan Selat Malaka sesuai dengan fungsinya pada *continental power*. Hal

ini dapat dilihat dari pola dan jenis operasi yang digelar Indonesia untuk pengamanan Selat Malaka. Sembilan jenis operasi keamanan laut yang dilakukan Indonesia untuk mengamankan Selat Malaka mencerminkan fungsi TNI AL dalam melakukan *defend against invansion* baik pada *maritime nations*, *continental power* atau *small power*. Melalui gelar operasi tersebut juga dapat diketahui bahwa TNI AL Indonesia melakukan *engage in combined operations*, dalam hal ini tidak hanya dengan TNI Angkatan Darat dan TNI Angkatan Udara, tapi juga dengan departemen/ instansi terkait.

Sejalan dengan hal tersebut, gelar operasi TNI AL yang dilakukan bertujuan untuk mengamankan Selat Malaka yang merupakan jalur perdagangan internasional dan juga para penggunanya. Oleh karena itu, fungsi TNI AL yang demikian termasuk dalam fungsi untuk *protect maritime commerce*. Namun, TNI AL belum memiliki kemampuan untuk *blockade the enemy coast* sesuai dengan fungsi angkatan laut pada *maritime nations* dimana masih terjadi pembajakan (meski jumlahnya semakin menurun setiap tahun).

Pada umumnya, TNI AL baik secara sektoral maupun lintas sektoral menempuh berbagai upaya sesuai perannya dalam mewujudkan stabilitas keamanan di laut dan hanya sebatas pengamanan dan mengurangi angka kejahatan atau perompakan, tapi belum memecahkan masalah secara keseluruhan. Oleh karena itu, upaya yang ditempuh TNI AL berupa upaya preventif dan upaya represif.<sup>91</sup>

**Tabel 2.11 Upaya TNI AL terhadap Pengamanan Selat Malaka**

No.	Upaya	Keterangan
1.	Upaya Preventif	Upaya ini diarahkan untuk mencegah niat pihak-pihak tertentu melakukan aksi pelanggaran hukum di laut dengan menghadirkan unsur-unsur patroli laut dan udara di daerah daerah rawan selektif, jalur strategis, alur laut kepulauan Indonesia (ALKI)

<sup>91</sup> Lihat Implementasi Kebijakan Nasional Pengamanan Selat Malaka oleh Staf Umum Operasi Markas Besar TNI Angkatan Laut, Cilangkap. 2005.

2.	Upaya Represif	Upaya ini dilaksanakan dengan menindak tegas pihak-pihak tertentu yang terbukti melakukan pelanggaran di laut sesuai peraturan perundangan yang berlaku. Hal ini dilaksanakan secara cepat dan konsisten dengan penerapan sanksi yang seimbang demi memperoleh efek penjeraman
----	----------------	--

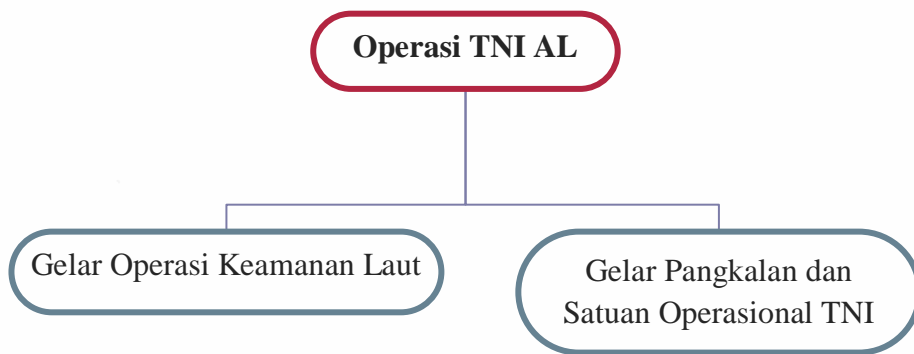
(Sumber: Diolah dari Staf Umum Operasi Mabes TNI AL. Jakarta)

Melalui upaya yang ditempuh TNI AL tersebut dapat diketahui bahwa meski upaya yang ditempuh TNI AL baru sebatas preventif dan represif, tapi hal ini sudah sejalan dengan fungsi angkatan laut pada *maritime nations*, dan *continental powers*, yaitu TNI AL bertindak untuk melindungi pantai, baik dalam keadaan perang atau damai dari berbagai ancaman. Selain itu, pengamanan TNI AL di Selat Malaka dapat merupakan tindakan untuk memproteksi jalur perdagangan maritim termasuk penggunaannya (*user state*) dari berbagai macam bentuk kejahatan, terlepas dari banyaknya jumlah pembajakan yang terjadi.

Selain itu, usaha *command of the sea* yang dilakukan TNI AL di Selat Malaka juga dilakukan melalui berbagai penggelaran operasi dan pangkalan. Hal ini sejalan dengan fungsi angkatan laut pada *maritime nations* dalam rangka *defend against invasion*. Selain itu, operasi yang digelar TNI AL juga sejalan dengan fungsi angkatan laut pada *continental powers*, yaitu *defend against invasion*. Penggelaran operasi yang dilaksanakan TNI AL dirumuskan melalui suatu konsep operasi yang dipandang dalam dua konsep, yaitu Konsep Operasi Siaga Tempur Laut dan Konsep Operasi Keamanan Laut Sehari-hari.

Secara khusus, operasi TNI AL yang diselenggarakan di Selat Malaka dibagi menjadi dua, yaitu Gelar Operasi Keamanan Laut, dan Gelar Pangkalan dan Satuan Operasional TNI AL.<sup>92</sup>

<sup>92</sup> Diolah dari Implementasi Kebijakan Nasional Pengamanan Selat Malaka oleh Staf Umum Operasi Mabes TNI AL, Cilangkap tahun 2010, dan juga Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu Laksmana Pertama (TNI) Edhi Nudwantoro, Kepala Staf Komando Armada RI Kawasan Barat yang disampaikan dalam Pertemuan Kelompok Ahli tentang Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka di Medan, 19-20 Juli 2005 oleh Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri.



**Gambar 2.2. Operasi TNI AL di Selat Malaka**

(Sumber: Diolah dari Staf Umum Operasi Mabes TNI AL. Jakarta)

Gelar Operasi Keamanan Laut TNI AL di Selat Malaka dibagi menjadi empat operasi yang terdiri dari Operasi Sepanjang Tahun, Operasi Secara Berkala, Operasi Khusus TNI AL, dan Operasi Preventif.



**Gambar 2.3. Gelar Operasi Keamanan Laut di Selat Malaka**

(Sumber: Diolah dari Staf Umum Operasi Mabes TNI AL. Jakarta)

Operasi Sepanjang Tahun TNI AL merupakan operasi laut yang digelar dan dilaksanakan untuk melaksanakan keamanan dan kehadiran di laut selama kurun waktu sepanjang tahun dalam rangka mencegah tindak kejahatan dan pelanggaran di laut termasuk dalam hal ini di wilayah perairan Selat Malaka dan

Selat Singapura. Operasi ini terdiri dari dua jenis operasi, yaitu Operasi *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP), dan Operasi Keamanan Laut.

Operasi MSSP merupakan operasi laut yang digelar dan dilaksanakan untuk melaksanakan keamanan dan kehadiran di laut selama kurun waktu sepanjang tahun secara mandiri oleh TNI AL, Tentara Laut Diraja Malaysia (TLDM) dan *Republic of Singapore Navy* (RSN) dalam rangka mencegah tindak kejahatan dan pelanggaran di laut termasuk dalam hal ini di wilayah perairan Selat Malaka dan Selat Singapura.

Sedangkan, Operasi Keamanan Laut (Operasi Kamla) dilaksanakan dalam rangka operasi bersama dengan unsur-unsur keamanan laut lainnya dalam bentuk patroli kamla dalam rangka mengawasi, mengamankan, mencegah dan menindak pelanggaran hukum di laut khususnya Selat Malaka yang dilaksanakan terus-menerus sepanjang tahun. Operasi ini juga dilaksanakan juga dengan instansi lain (bakorkamla) seperti dengan KPLP, bea cukai kerjasama dengan deperindag dalam hal penanganan segala bentuk penyelundupan, dengan DKP dalam hal penanganan penyelundupan pasir, pencurian ikan. Sekarang ini TNI AL telah bekerja sama dengan BNN khususnya di Selat Malaka sebagai pintu masuk barang terlarang (narkoba/psikotropika) dari luar negeri Indonesia.

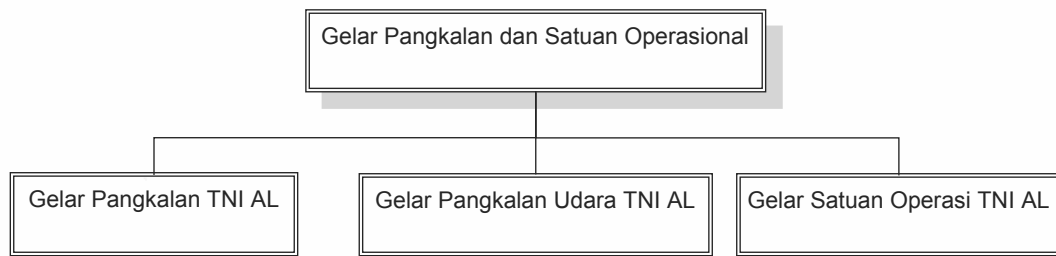
Bentuk Gelar Operasi Keamanan Laut TNI AL yang kedua, yaitu Operasi Secara Berkala. (Operasi Siaga Purla) yang merupakan operasi laut yang di gelar dan dilaksanakan untuk melaksanakan keamanan dan kehadiran di laut selama kurun waktu sepanjang tahun dalam rangka mencegah tindak kejahatan dan pelanggaran di laut termasuk dalam hal ini di wilayah perairan Selat Malaka dan Selat Singapura.

Selanjutnya, ketiga, yaitu Operasi khusus TNI AL yang digelar dan dilaksanakan untuk melaksanakan keamanan dan kehadiran di laut dalam rangka mencegah tindak kejahatan dan pelanggaran di laut termasuk dalam hal ini di wilayah perairan Selat Malaka dan Selat Singapura yang sewaktu-waktu digelar sesuai perintah. Operasi ini meliputi tiga jenis, yaitu pertama Operasi Trisila yang dilaksanakan dalam rangka untuk menanggulangi, menangkal dan menindak setiap usaha dan kegiatan yang mengganggu keamanan di laut. Hal ini dilakukan untuk menjamin rasa aman bagi masyarakat pengguna laut selama 90 hari, secara

periodik satu kali dalam setahun. Kedua, Operasi Satgas Mupe yang dilaksanakan untuk mencegah dan menindak kegiatan dan penyelundupan senjata, amunisi dan bahan peledak serta tindak kejahatan lainnya di laut khususnya di perairan Aceh, dilaksanakan oleh pasukan Marinir TNI AL. Ketiga, Operasi Satgasla Kooopslihkam yang dilaksanakan untuk menemukan dan menindak setiap bentuk pelanggaran dan hukum di laut dalam rangka menciptakan kondisi stabilitas keamanan dalam negeri, khususnya di perairan Sabang sampai perairan Aceh Utara yang merupakan ujung Utara dari Selat Malaka, dilaksanakan dalam kurun waktu 180 hari, periodik dua kali setahun.

Bentuk Gelar Operasi Keamanan Laut TNI AL yang keempat, yaitu Operasi Preventif yang dilakukan dalam tiga cara, yaitu pertama mengembangkan Binpotmar dan Bintermatla di wilayah pantai melalui upaya-upaya antara lain dengan memantapkan kerja sama dan koordinasi dengan Pemda dan instansi pemerintah serta swasta di wilayah pantai, menumbuhkan kebiasaan kepada masyarakat untuk setiap saat memberikan laporan tentang adanya tindak kriminalitas di laut sekitarnya dan mengembangkan pola Operasi Bakti parsial di desa-desa sekitar Selat Malaka dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup masyarakat desa. Kedua, mengembangkan pola kegiatan intelijen maritim melalui deteksi dini aparat intelmar di darat dengan kegiatan antara lain: Mengintensifkan informasi Athan di Malaysia dan Singapura, mengintensifkan kegiatan aparat intelijen maritim yang ditempatkan di wilayah Lanal-lanal sepanjang Selat Malaka dan mengembangkan aksi-aksi penggalangan, dalam rangka menumbuhkembangkan *sense of criminal* masyarakat di wilayah ini. Terakhir, mengembangkan pola deteksi dini unsur udara, melalui kegiatan antara lain meningkatkan gelar unsur patroli udara maritim TNI AL yang ada di Tanjung Pinang, merancang pola patroli udara maritim disesuaikan dengan kondisi geografi dan kemungkinan kontak sasaran di wilayah ini dan menentukan sektor patroli yang sesuai dengan sektor patroli unsur laut.

Selain gelar operasi, TNI AL juga melakukan Gelar Pangkalan dan Satuan Operasional yang dibagi menjadi empat, yaitu Gelar Pangkalan TNI AL, Gelar Pangkalan Udara TNI AL, dan Gelar Satuan Operasi TNI AL.



**Gambar 2.4. Gelar Pangkalan dan Satuan Operasional di Selat Malaka**

(Sumber: Diolah dari Staf Umum Operasi Mabes TNI AL. Jakarta)

Gelar Pangkalan TNI AL (Lanal) tersebar sepanjang Pantai Timur Sumatra dalam hal ini Lanal dan Posal, dimana keduanya berperan memantau berbagai bentuk aktivitas kemaritiman di sepanjang wilayah perairan Selat Malaka. Gelar pangkalan TNI AL mulai dari Barat hingga ke Timur berjumlah sebanyak 12 pangkalan yaitu, Lantamal 1/ Belawan, Lantamal IV/ Tanjung Pinang, Lanal Sabang, Lanal Lhokseumawe, Lanal Tanjung Balai Asahan, Lanal Dumai, Posal Iyu Kecil, Lanal Tanjung Balai Karimun, Posal Pulau Jemur, Posal Tolop, Posal Sambu, dan Lanal Batam.

Gelar pangkalan yang kedua, yaitu Gelar Pangkalan Udara TNI AL (Lanudal). Sepanjang Selat Malaka, Lanudal sebagai basis dari pesawat-pesawat udara TNI AL di gelar di Tanjung Pinang Belawan, Sabang, sehingga pesawat-pesawat udara yang berada di pangkalan tersebut dapat digerakkan dengan waktu yang singkat.

Selanjutnya, yang ketiga merupakan Gelar Satuan Operasi TNI AL dimana terdiri dari tujuh unsur yang terjun ke lapangan. Unsur-unsur tersebut meliputi, pertama Gugus Keamanan Laut Kawasan Barat (Guskamlabar) dimana unsur-unsur yang beroperasi dibawahnya Guskamlabar melaksanakan operasi keamanan laut sesuai operasi/ patroli yang direncanakan. Kedua, Gugus Tempur Laut Kawasan Barat (Guspurlabar) dimana hanya menangani operasi yang bersifat insidentil pada daerah yang mengalami tingkat keamanannya mulai terganggu. Ketiga, Satroltas Lantamal I/ Belawan yang melaksanakan tugas-tugas patroli keamanan laut secara terbatas dengan area tanggung jawab mulai dari kawasan



perairan Tanjung Tamiang-Belawan-Pulau Berhala sampai Pulau Pandang. Keempat, Satroltas Lantamal IV/ Tanjung Pinang yang melaksanakan tugas-tugas patroli keamanan laut secara terbatas dengan area tanggung jawab mulai dari kawasan perairan sekitar Selat Philips-Selat Singapura.

Kelima, Satuan Tugas Keamanan Laut (Satgaskamla), Pokgaskamla dan Unsur Tugas Kamla untuk melaksanakan operasi Kamla terbatas di sektor lingkungan perairannya dengan titik berat pada penegakkan hukum dan gangguan keamanan intensitas rendah, Unsur KAL melaksanakan patroli secara bergilir dengan pola bebas, minimal terdapat satu KAL yang berpatroli di setiap sektor dalam 24 jam dan unsur SAR Udara (Helikopter) *stand by* SAR di Lanudal Tanjung Pinang (khususnya pada saat musim Barat dan musim Utara, dimana kondisi udara kurang menguntungkan), bila diperlukan dapat dimanfaatkan untuk melaksanakan patroli dan aksi penindakan (memberikan dukungan terhadap tim Khusus). Sedangkan untuk unsur SAR laut *stand by* di Belawan, Dumai dan Mentigi sewaktu-waktu siap untuk digerakkan.

Keenam, Puskodal yang merupakan Pusat Komando dan Pengendalian operasi pengamanan perairan Selat Malaka yang berada di Batam dan Belawan, dan senantiasa siaga menerima berita untuk diinformasikan kepada unsur-unsur operasional di lapangan untuk dapat ditindaklanjuti segera setelah sebelumnya dilakukan analisis cermat melalui koordinasi dengan pihak *Maritime Controle* yang berada di Malaysia dan Singapura. Unsur ketujuh berupa Satuan Radar dalam rangka pengamanan perairan Selat Malaka juga telah digelar satuan radar *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS) yang terpasang dan diawaki oleh personel TNI AL sejak 21 Februari 2007 pada 12 titik di sepanjang Selat Malaka yang berfungsi untuk melaksanakan deteksi segala bentuk kegiatan sepanjang perairan Selat Malaka.

Berbagai bentuk pengamanan yang dilakukan Indonesia di Selat Malaka selama periode 2006 hingga 2008 turut mencerminkan beberapa fungsi angkatan laut sesuai dengan prinsip *command of the sea*, baik untuk *maritime nations*, *continental powers*, dan *small nations*, yaitu dalam hal bertahan terhadap serangan musuh. Selain itu, TNI AL juga melakukan operasi bersama dengan institusi lain,

hal ini sesuai dengan fungsi angkatan laut *maritime nations* dan *continental powers*, yaitu dalam hal *engage in combined operations*.

### 2.2.2 Pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia dan *Littoral State* Periode 2006-2008

Persoalan keamanan sepanjang Selat Malaka merupakan tanggung jawab tiga negara pantai, Indonesia, Malaysia dan Singapura. Oleh karena itu, sudah sejak 20 Juli 2004, diluncurkan Patroli Terkoordinasi (Patkor) Malsindo (Malaysia, Singapura dan Indonesia) di Selat Malaka.<sup>93</sup> Ketiga negara pantai di Selat Malaka menggelar kegiatan patroli terkoordinasi yang melibatkan angkatan laut dari ketiga negara itu. Patroli tersebut bukanlah patroli bersama atau *joint patrol*, melainkan patroli terkoordinasi (*coordinated patrol*) yang dilaksanakan sepanjang tahun.

Sebelumnya, para *littoral state* menjalin kerjasama dalam bentuk bilateral berupa Patkor Malindo antara Indonesia dengan Malaysia dan Patkor Indosin antara Indonesia dengan Singapura dan dan antara Malaysia-Singapura (Patkor Malapura). Selain itu, masing-masing negara sudah mempunyai pos-pos koordinasi, seperti Batam dan Belawan di Indonesia, Lumut di Malaysia, serta Changi *Naval Base* di Singapura.<sup>94</sup>

Selain itu, ketiga *littoral state* juga mengadakan *coordinated patrol* yang merupakan patroli terkoordinasi (Patkor) yang dilakukan di wilayah kedaulatan masing-masing. Pada Patkor Malaysia-Indonesia (Malindo) diselenggarakan patroli terkoordinasi bersama unsur Tentara Diraja Laut Malaysia untuk menangkal, menanggulangi dan menindak setiap pelanggaran hukum di perairan Selat Malaka, secara periodik empat kali dalam satu tahun. Pada Patkor Optima Malindo, bersama Tentara Laut Diraja Malaysia menyelenggarakan patroli di daerah operasi Patkor Optima dengan titik berat menegakkan kedaulatan dan hukum serta kegiatan SAR dalam rangka memelihara dan meningkatkan stabilitas keamanan di perairan Selat Malaka, satu kali dalam satu tahun.

<sup>93</sup> Lihat *Menumpas Perompakan Dengan Surfic*. 9 Agustus 2005.

[http://beta.tnial.mil.id/cakrad\\_cetak.php?id=390](http://beta.tnial.mil.id/cakrad_cetak.php?id=390)

<sup>94</sup> *Patroli Koordinasi Malsindo Diluncurkan di Selat Malaka* lihat

<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=5790>

Pada Patkor Indonesia-Singapura (Indosin), bersama *Singapore Navy* menyelenggarakan patroli di daerah Selat Singapura dengan titik berat menegakkan hukum serta kegiatan SAR dalam rangka memelihara dan meningkatkan stabilitas keamanan di perairan Selat Singapura, empat kali dalam satu tahun. Patkor Indosin, diselenggarakan patroli terkoordinasi bersama unsur laut India untuk menangkal, menanggulangi dan menindak setiap pelanggaran hukum di perairan perbatasan antara India dan Indonesia di ujung Utara Selat Malaka secara periodik sekali dalam setahun. Patkor Malsindo, bersama *Singapore Navy* dan Tentara Diraja Laut Malaysia menyelenggarakan patroli terkoordinasi (Patkor Malsindo) dengan titik berat menjaga keamanan sepanjang perairan Selat Malaka dan Selat Singapura secara bersama-sama dari segala bentuk kejahatan perompakan, penyelundupan dan terorisme di laut.

Pada 27 Mei 2005, dalam rangka meningkatkan pengamanan di Selat Malaka, antara Indonesia dan Singapura telah terjalin kerjasama berupa pengadaan proyek *Surfice Picture* (Surpic).<sup>95</sup> Kerjasama tersebut ditandai dengan penandatanganan naskah kerja sama antara Komandan Gugus Keamanan Laut Komando Armada RI Kawasan Barat, Laksamana Pertama TNI Budi Suyitno dan Komandan *Coastal Command Republic of Singapore Navy*, Kolonel Chng Teow Hiang di Pangkalan TNI AL (Lanal) Batam. Surpic merupakan satu instrumen elektronika radar modern yang dapat memonitor perkembangan situasi di perairan Selat Malaka secara *real time*.

Selain itu, Pemerintah Indonesia, Singapura, dan Malaysia membentuk forum tiga negara pada tingkatan Menteri Luar Negeri yang membahas masalah pengamanan di Selat Malaka dan rentannya masalah pembajakan. Pertemuan tersebut terwujud dalam pertemuan Tripartit Tingkat Menteri di Batam pada 2 Agustus 2005. Hadir dalam pertemuan tersebut adalah Menlu RI Hassan Wirajuda, Menlu Malaysia Syed Hamid Albar, dan Menlu Singapura George Yeo. Secara kontekstual, jaminan keamanan bagi keselamatan kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka merupakan tanggung jawab negara pantai di wilayah tersebut yakni Indonesia, Singapura dan Malaysia. Dalam hal ini terlihat jelas,

---

<sup>95</sup> Lihat *Menumpas Perompakan Dengan Surfic*. 9 Agustus 2005. *Opcit*.

bahwa Indonesia melakukan fungsi angkatan laut yang dalam *command of the sea* pada *maritime nations* berupa *protect maritime commerce* termasuk melindungi para *user state*.

Para *littoral State* di Selat Malaka, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura mempunyai *Malacca Strait Joint Security Concept* yang dipertemukan dalam *tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on The Straits of Malacca and Singapore*. *Malacca Strait Joint Security Concept* yang ditandatangani pada 21 April 2006 di Batam<sup>96</sup> itu menegaskan hak berdaulat para *littoral state* di Selat Malaka sesuai dengan UNCLOS 1982 sebagai selat yang digunakan untuk navigasi internasional. Dengan ditandatanganinya *Malacca Strait Joint Security Concept*, maka menjadi payung hukum bagi pelaksanaan patroli terkoordinasi di laut dalam kerangka Malsindo (Malaysia-Singapura-Indonesia) dengan pengamanan melalui udara (*Eyes In the Sky*).

Ketiga negara yang berdaulat terhadap perairan Selat Malaka, Indonesia, Singapura, dan Malaysia sepakat melibatkan Thailand sejak Agustus 2005 untuk ikut mengamankan Selat Malaka karena posisi perairan Thailand dekat dengan Selat Malaka. Para menteri pertahanan dari empat negara, yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand, pada 13 September 2005 di Kuala Lumpur, meluncurkan kerja sama pengamanan melalui udara, *Eyes in the Sky* (EiS) guna mendukung patroli terkoordinasi di sepanjang Selat Malaka. Untuk memudahkan upaya menekan tindak kejahatan laut di Selat Malaka, masing-masing negara mendirikan *incident hotline station*, yakni Sabang, Dumai (Indonesia), Lumut (Malaysia), Pukhet (Thailand), dan Changi (Singapura).<sup>97</sup>

*Eyes in The Sky* yang merupakan patroli udara maritime oleh *littoral state* ditambah dengan Thailand.<sup>98</sup> Sebelumnya, masing-masing negara telah melakukan patroli pengintaian udara hanya di dalam wilayah udara sendiri. Program baru ini memungkinkan gabungan patroli udara melintasi batas-

---

<sup>96</sup> Lihat AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka dalam <http://www.kapanlagi.com/newp/h/0000112666.html>. April 2006.

<sup>97</sup> Lihat *Pengamanan Selat Malaka dari Aksi Teror*. 13 Oktober 2005. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=124147>

<sup>98</sup> Lihat Victor Huang dalam *Building maritime security in Southeast Asia: outsiders not welcome?*. Naval War College Review, Wntr, 2008.

batas teritorial, memungkinkan efektivitas yang lebih baik di selat sempit serta mempromosikan kerjasama operasional.

Dengan demikian, tanggung jawab utama atas keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan maritim di Selat Malaka dan Singapura terletak pada *littoral state*.<sup>99</sup> Konsep tersebut terwujud dalam *The Malacca Straits Security Initiative (MSSI) Concept*. Komponen dari MSSI terdiri dari tujuh komponen<sup>100</sup>, yaitu *Malacca Straits Identification System (MSIS)*, *Joint Maritime Security Operations (JMSO)*, *Joint Maritime Air Patrol Operations (JMAP)*, *Integrated Maritime Surveillance System Facility (IMSS)*, *Margin of Allowable Hot Pursuit, Intelligence and Information Exchange*, dan *Public Informations Campaign*.

*Malacca Straits Identification System (MSIS)* dimaksudkan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan navigasi di Selat Malaka sesuai dengan Pasal 42 dan 44 UNCLOS 1982. Untuk dapat mengatasi setiap tindak kejahatan yang dilaporkan, maka Selat Malaka dibagi menjadi lima sektor pengawasan dengan sebuah *Reporting Station* di setiap sektor. Pada setiap *reporting station* dilengkapi dengan radio komunikasi dan *hotline* yang berfungsi untuk memantau perairan sendiri seperti memantau perairan para *littoral state* yang sudah dibagi berdasarkan sektor. Selain itu juga, untuk memantau kapal yang datang dan pergi di Selat Malaka.

MSIS juga berfungsi untuk mencari informasi mengenai kapal yang masuk dan transit di Selat Malaka. Informasi ini meliputi identitas, bendera, nama kapal, tujuan, jenis muatan, lokasi, kecepatan, pelabuhan tujuan dan kode keamanan pelabuhan. Fungsi MSIS berikutnya, yaitu untuk menyusun dan mencatat data referensi yang didapat untuk dipergunakan kemudian hari, untuk memantau kapal yang memasuki selat, transit dan keluar selat secara berkesinambungan, dan untuk menginformasikan pada *reporting stasiun* lainnya mengenai semua informasi yang diperoleh dari satu kapal dengan menggunakan frekuensi pelaporan yang berbeda untuk menghindari kemacetan lalu lintas pada jaringan.

---

<sup>99</sup> Lihat *Malacca Strait Joint Security Concept*. Staf Umum Operasi Markas Besar TNI AL. Cilangkap. 2010

<sup>100</sup> Lihat *The Malacca Straits Security Initiative (MSSI) Concept*. Staf Umum Operasi Markas Besar TNI AL. Cilangkap. 2010

*Malacca Straits Identification System* (MSIS) terdiri dari lima sektor, yaitu; Sektor 1 yang berada di Stasiun Pelaporan di Phuket (Thailand), Sektor 2 yang berada di Stasiun Pelaporan di Sabang (Indonesia), Sektor 3 yang berlokasi di Stasiun Pelaporan di Lumut (Malaysia), Sektor 4 yang merupakan Stasiun Pelaporan di Dumai (Indonesia), dan Sektor 5, yaitu Stasiun Pelaporan di Changi (Singapura).

Komponen MSSSI yang kedua, yaitu *Joint Maritime Security Operation* (JMSO). Dalam pelaksanaan operasi, setiap *Commander Task Group* (CTG) setiap *littoral state* hanya bertanggung jawab atas wilayah patrolinya masing-masing. Ketika sebuah peristiwa menimpa wilayah *littoral state* lainnya, maka setiap CTG tidak bisa ikut serta mengatasinya. Komponen berikutnya, yaitu *Joint Maritime Air Patrol Operation* (JMAP), dimana operasi keamanan maritime yang dibangun di antara *littoral state* meliputi wilayah laut dan juga udara. Dalam konteks ini sangat penting untuk meningkatkan *command, control, and coordination*. Biasanya patroli maritime udara *littoral state* hanya bersifat individual di wilayah masing-masing tanpa ada koordinasi dengan *littoral state* lainnya.

Komponen keempat, yaitu *Integrated Maritime Surveillance System Facility* (IMSS) dimana selama periode 2006-2008, radar IMSS belum beroperasi sepenuhnya, masih berada dalam proses penyelesaian. Kerjasama integral akan IMSS sangat dibutuhkan untuk memantau semua kegiatan, sinergitas pengawasan, proses dan analisis data dalam rangka mempercepat setiap tanggapan. IMSS terdiri atas radar dan kamera yang memiliki jangkauan jauh atau *long-range camera* untuk mengintensifkan pengamanan wilayah RI di Selat Malaka.<sup>101</sup>

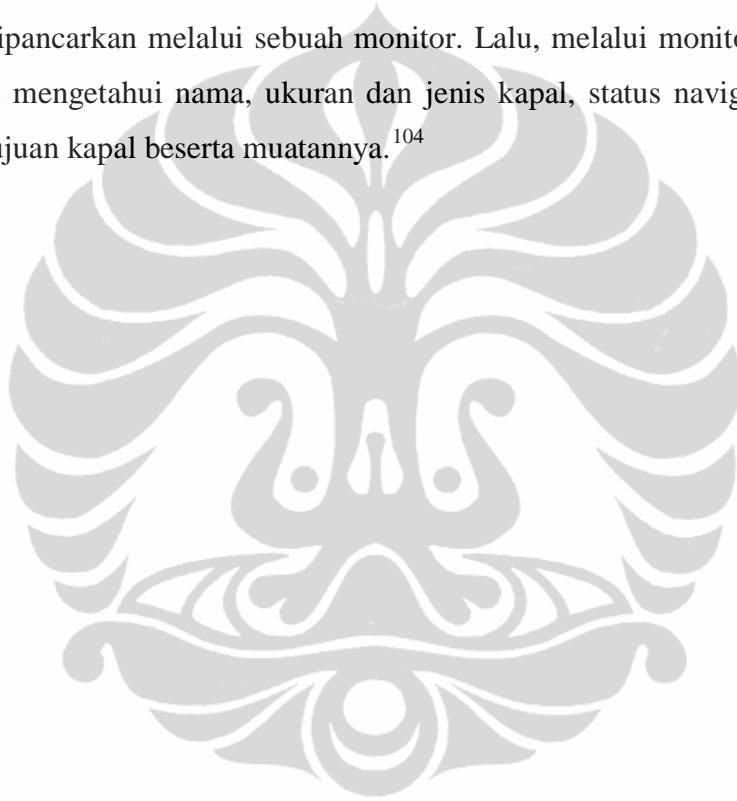
Radar IMSS ini berjumlah 12 dan akan dipasang sepanjang Selat Malaka. Sebanyak delapan radar IMSS merupakan hibah dari AS, sedangkan dua radar hibah dari Jepang, dan dua sisanya merupakan dari TNI.<sup>102</sup> Pemasangan radar tersebut dibagi dalam beberapa tahap. Tahap pertama (Tahap 1A) dilakukan pemasangan pada empat titik di sepanjang Selat Malaka, dan radar tersebut sudah

<sup>101</sup> Lihat Kasal: *Sembilan Radar Di Selat Malaka Selesai Akhir 2007*. 9 Oktober 2007. <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=print&sid=8045>

<sup>102</sup> Lihat TNI AL *Targetkan Empat Radar di Selat Malaka Beroperasi Akhir 2008*. 25 Januari 2008. <http://www.antaraneews.com/view/?i=1201246443&c=NAS&s=>

mulai beroperasi. Keempat titik tersebut berada di daerah Tanjung Tamiang, Tanjung Balai Asahan, Bagan Siapi-Api, dan Pulau Bengkalis. Sedangkan, delapan titik lainnya yaitu meliputi Pulau Weh, Sigli, Lhokseumawe, Langsa, Belawan, Sekitar Pulau Berhala, Karimun, dan Batam. Lihat Gambar 2.5.

Radar IMSS memiliki jangkauan cukup luas, yaitu mencapai 40NM atau sekitar 74 kilometer dengan cara kerjanya yang terpasang pada pesawat AIS (*automatic identification system*) Based sebagai penerima (*receiver*).<sup>103</sup> Setiap objek yang terpantau melalui antena pada *AIS Based*, akan menghasilkan data dan sinyal yang dipancarkan melalui sebuah monitor. Lalu, melalui monitor tersebut, petugas dapat mengetahui nama, ukuran dan jenis kapal, status navigasi, waktu tempuh dan tujuan kapal beserta muatannya.<sup>104</sup>



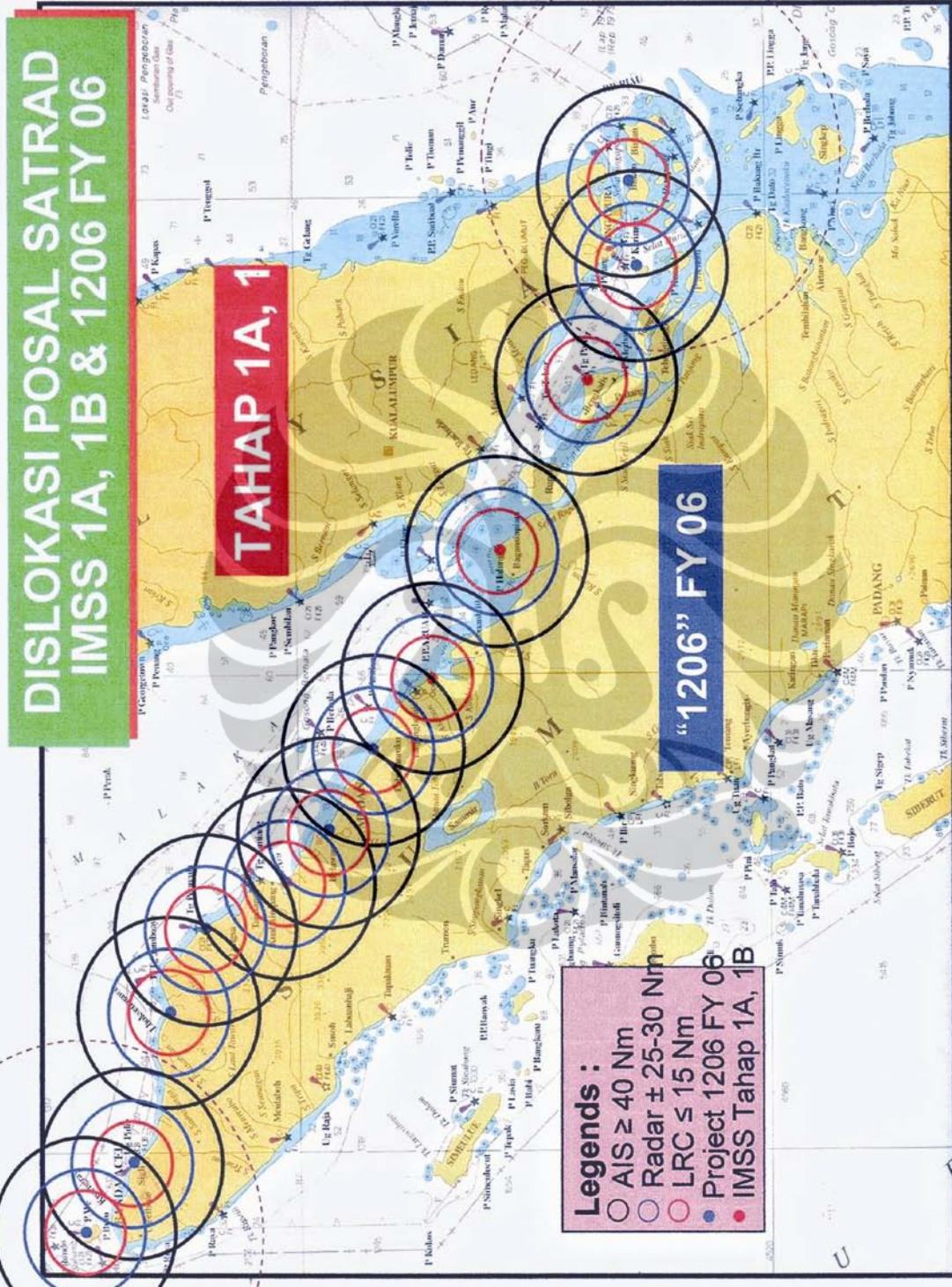
---

<sup>103</sup> Lihat *12 Radar Intai Selat Malaka Segera Dioperasikan*. 5 Januari 2009.  
<http://www.kapanlagi.com/h/old/12-radar-intai-selat-malaka-segera-dioperasikan.html>.

<sup>104</sup> Lihat *Lanal Karimun Optimalkan Radar Pantau Teroris*. 16 Maret 2010.  
<http://www.antaraneews.com/berita/1268726399/lanal-karimun-optimalkan-radar-pantau-teroris>



# IMSS (Integrated Maritime Surveillance System)



**Gambar 2.5. Lokasi Radar IMSS**  
(Sumber: Staf Umum Operasi Mabes TNI AL)

Komponen kelima, *Margin of Allowable Hot Pursuit* yang berkaitan dengan proses pengejaran musuh yang melanggar hukum, jika musuh tersebut memasuki wilayah *littoral state* lainnya. Keenam, *Intelligence and Information Exchange* yang mana pertukaran informasi intelijen harus dilakukan sebelum dan selama operasi berlangsung. Komponen ketujuh, *Public Information Campaign* mengenai pelaksanaan akan kampanye publik mengenai langkah-langkah yang telah diambil, proses operasi dan hasil yang dicapai.

### **2.2.3 Pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia Bersama *User State* (Negara Pengguna/ Diluar *Littoral State*) Periode 2006-2008**

Pada dasarnya Indonesia terbuka dalam setiap kerjasama yang bertujuan untuk menghadapi ancaman-ancaman keamanan yang muncul di Selat Malaka. Akan tetapi, setiap kerjasama yang dilakukan tersebut harus berdasarkan pada penghormatan kedaulatan negara dan hukum internasional. Para negara pengguna dapat memberikan bentuk bantuan dalam kerangka *capacity building* pada *littoral state* termasuk Indonesia. Indonesia hanya bersedia bekerjasama dalam berbagai forum regional pada sebatas forum dialog konsultasi dan tidak memiliki kewenangan untuk memaksakan suatu ketentuan tertentu maupun memiliki kewenangan untuk menegakkan berbagai pelanggaran terhadap keamanan maritim.

Pada Pertemuan Tahunan Keamanan Asia Ke-6 yang berlangsung 3 Juni 2007 di Singapura, Menteri Pertahanan, Juwono menekankan pentingnya kerjasama antara Indonesia, Jepang, Cina, dan Korea Selatan dalam mengamankan Selat Malaka.<sup>105</sup> Hal ini penting mengingat Selat Malaka merupakan perairan dengan lalu lintas laut paling sibuk di dunia. Pasalnya, Indonesia menghadapi berbagai keterbatasan mengenai apa yang dapat dilakukan. Oleh karena itu, Juwono meminta ketiga negara ekonomi terbesar di Asia tersebut untuk memberikan bantuan teknis demi pengamanan Selat Malaka yang menjadi tempat lalu lintas 40% perdagangan global dan setengah perdagangan minyak ke

---

<sup>105</sup> Lihat *RI-AS Perkuat Kerja Sama Militer* dalam [http://www.jakarta.go.id/mpu/berita/index.php?jns=1&bg=107&id\\_berita=202](http://www.jakarta.go.id/mpu/berita/index.php?jns=1&bg=107&id_berita=202). 4 Juni 2006.

pasar dunia.<sup>106</sup> Oleh karena itu, tidak mengherankan jika *user state* berbondong-bondong menawarkan bantuan kerjasama pengamanan Selat Malaka.

Dengan adanya pernyataan dari Menhan bahwa Indonesia membutuhkan bantuan teknis demi pengamanan Selat Malaka, maka terlihat disini bahwa TNI AL Indonesia belum memiliki kemampuan armada yang canggih dalam mencegah dan mengontrol keamanan di Selat Malaka. Maka hal ini menegaskan Indonesia belum mampu memiliki fungsi TNI AL seperti pada *maritime nations*, tapi lebih pada *continental power*.

Selain itu, mengenai kerjasama militer internasional, sesungguhnya Indonesia sudah menuangkannya ke dalam peraturan. Menurut pengamat militer, Andi Widjajanto, mengutarakan bahwa dalam Bab Tujuh tentang kerja sama militer internasional Peraturan Presiden (PP) No. 7 tahun 2005, ada tujuh kelompok negara yang akan didekati Indonesia yaitu Singapura, Malaysia, Philipina, India, Pakistan, Cina, Rusia dan negara-negara Eropa Timur.<sup>107</sup> Menurutnya, dalam bab tersebut Amerika tidak sekali disebut, dan dalam PP itu terlihat jelas akan adanya usaha untuk mengangkat kembali peran Cina dan Rusia. Oleh karena itu, terkait dengan kerjasama pertahanan di Selat Malaka, maka pada bagian ini akan uraian dan analisis akan difokuskan mengenai hubungan Indonesia dengan Cina, India, Jepang, Korea Selatan, Thailand, Australia, dan Amerika Serikat.

Selain melakukan patroli terkoordinasi dengan *littoral state*, yaitu Singapura dan Malaysia, Indonesia bersama *littoral state* juga melakukan patkor bersama Thailand. Dengan semakin maraknya kejahatan laut terutama di wilayah perairan Thailand di sebelah utara Selat Malaka maka Indonesia meminta Thailand untuk ikut serta dalam pengamanan Selat Malaka.<sup>108</sup> Ide untuk melibatkan Thailand dalam patroli terkoordinasi di Selat Malaka datang dari Indonesia dan dibahas dalam *Shangrilla Dialogue* di Kuala Lumpur 2 Agustus 2005, yang dihadiri panglima angkatan bersenjata tiga negara pantai dan

---

<sup>106</sup> *Ibid.*

<sup>107</sup> Lihat *Pengamat Militer : Kebijakan Pertahanan Tanpa AS, Tepat*. 28 April 2005. <http://www.tempo.co.id/hg/nasional/2005/04/28/brk,20050428-03,id.html>

<sup>108</sup> Lihat *Krisis Thailand Tidak Pengaruhi Patroli Selat Malaka*. 24 Mei 2010. <http://www.antaraneews.com/berita/1274702637/krisis-thailand-tidak-pengaruhi-patroli-selat-malaka>.

Thailand.<sup>109</sup> Lalu pada tahun berikutnya, dalam kunjungan Komandan Skuadron Fregat Angkatan Laut Kerajaan Thailand Laksamana Muda Thanarat Ubol ke Komando Armada RI Kawasan Barat (Koarmabar) TNI AL di Jakarta Tahun 2006, kembali dibahas kemungkinan kerjasama maritim di Selat Malaka.<sup>110</sup> Dalam kunjungan tersebut dibahas kemungkinan kerjasama patroli terkoordinasi antara RI-Thailand untuk mengamankan alur laut kedua negara, khususnya di Selat Malaka.

Keinginan Thailand untuk membantu pengamanan di Selat Malaka juga pernah disampaikan pemerintah Thailand pada pertemuan Panglima Bersenjata Thailand dan Panglima TNI di Thailand pada Maret 2007.<sup>111</sup> Oleh karena itu, sejak Agustus 2005, ketiga negara yang berdaulat terhadap perairan Selat Malaka, Indonesia, Singapura, dan Malaysia sepakat melibatkan Thailand dalam mengamankan Selat Malaka karena posisi perairan Thailand dekat dengan Selat Malaka.<sup>112</sup>

Mulanya, keikutsertaan Thailand akan dikukuhkan pada 1 Desember 2005 melalui payung MIST (Malaysia-Indonesia-Singapura-Thailand).<sup>113</sup> Namun, keinginan Thailand tersebut sempat tertunda selama beberapa kali. Hal tersebut mengingat kisruh politik dalam negeri yang melanda Negeri Gajah Putih tersebut. Oleh karena itu, pemerintah Thailand memutuskan keikutsertaannya berstatus peninjau dalam kerjasama pengamanan bersama di Selat Malaka. Akhirnya, sejak September 2008, Thailand baru bisa bergabung dalam pengamanan bersama Selat Malaka dalam bentuk patroli terkoordinasi dengan *liitoral state*.<sup>114</sup> Selanjutnya, dalam rangka penekanan tindak kejahatan laut di Selat Malaka, masing-masing

---

<sup>109</sup> Lihat *Thailand Ikut Amankan Selat Malaka*. November 2008.

<http://www.majalahdefender.com/2008/11/thailand-ikut-amankan-selat-malaka.html>

<sup>110</sup> Lihat *TNI AL-Angkatan Laut Thailand Bahas Kembali Kerjasama Maritim Di Selat Malaka*. 25 Desember 2006. <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=print&sid=7395>

<sup>111</sup> Lihat *Selat Malaka Kini Lebih Aman*. 25 Mei 2007.

<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=print&sid=7788>

<sup>112</sup> Lihat *Pengamanan Selat Malaka dari Aksi Teror*. 12 Oktober 2005. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=124147>

<sup>113</sup> Lihat *Thailand Ikut Amankan Selat Malaka.Opcit*

<sup>114</sup> *Ibid.*

negara mendirikan *incident hotline station*, yaitu Sabang, Dumai (Indonesia), Lumut (Malaysia), Pukhet (Thailand), dan Changi (Singapura).<sup>115</sup>

Meski *littoral state* sudah meningkatkan kerjasamanya dalam pengamanan di Selat Malaka, tapi *user state*, seperti Cina, Jepang, India dan Amerika Serikat juga menawarkan keikutsertaan militernya di Selat Malaka.<sup>116</sup> Cina yang juga memiliki kepentingan terhadap Selat Malaka, merasa perlu ikut andil dalam pengamanan jalur perdagangan tersebut. Sebesar 65% kebutuhan energi Cina disalurkan melalui jalur perdagangan tersebut.<sup>117</sup> Umumnya bantuan yang ditawarkan Cina dalam bentuk persenjataan atau *sharing information*, bukan bantuan armada.<sup>118</sup>

Pada 25 April 2005, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menandatangani *Joint Declaration between Republik Indonesia and RRC on Strategic Partnership*.<sup>119</sup> Pada November 2006, se usai kunjungannya ke Cina, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menegaskan bahwa Indonesia dan Cina sepakat meningkatkan kerja sama dibidang pertahanan dan teknis militer dengan melakukan pengamanan Selat Malaka.<sup>120</sup> Menurut SBY, bantuan tersebut bisa dalam bentuk peningkatan kemampuan personel atau bantuan teknis lainnya.

Menteri Pertahanan RI saat itu, Juwono Sudarsono mengatakan bahwa Indonesia tengah menjajaki kerjasama pertahanan dengan negara-negara blok komunis, termasuk Cina.<sup>121</sup> Hal ini merupakan bentuk antisipasi Indonesia, jika suatu saat Indonesia dikenakan embargo kembali oleh negara-negara barat seperti yang pernah dialami beberapa tahun lalu. Melalui hal ini, Juwono berharap bahwa Indonesia dapat melakukan perimbangan kerjasama dengan negara-negara yang

<sup>115</sup> Lihat *Pengamanan Selat Malaka dari Aksi Teror*. 12 Oktober 2005. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=124147>

<sup>116</sup> Lihat *Balancing Powers in the Malacca Strait*. 7 Maret 2010.

<http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>

<sup>117</sup> Lihat Ian Storey dalam *The United States And Asean-China Relations: All Quiet On The Southeast Asian Front*. Oktober 2007. <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/>. Hal 8.

<sup>118</sup> Lihat *MoU Patroli 4 Negara di Selat Malaka Ditandatangani November*. 21 Oktober 2005.

<http://www.tempointeraktif.com/hg/nasional/2005/10/21/brk,20051021-68356,id.html>

<sup>119</sup> Lihat *Indonesia-Cina Akan Teken Kerja Sama Pertahanan*. 14 Mei 2006.

<http://www.tempointeraktif.com/hg/nasional/2006/05/14/brk,20060514-77427,id.html>.

<sup>120</sup> Lihat *Indonesia-Cina Sepakat Amankan Selat Malaka*. 1 November 2006.

<http://www.detiknews.com/index.php/detik.read/tahun/2006/bulan/11/tgl/01/time/005915/idnews/702087/idkanal/10>.

<sup>121</sup> Lihat *Kerjasama Militer Dengan Blok Timur, Antisipasi Embargo Negara Barat*. 1 November 2006. <http://www.tempo.co.id/hg/nasional/2006/11/01/brk,20061101-86895,id.html>.

menjadi sumber produksi alat utama sistem senjata (alutsista) dikaitkan dengan kepentingan nasional Indonesia.<sup>122</sup> Pada umumnya kerjasama industri pertahanan dengan Cina adalah dibidang senjata ringan dan transportasi ringan, baik pesawat maupun kapal.<sup>123</sup>

Menurut Wakil Menteri Pertahanan Letnan Jenderal Sjafrie Syamsudin, kerjasama teknologi pertahanan RI-Cina telah dirintis Kementerian sejak 2006.<sup>124</sup> Saat itu delegasi pertahanan Cina datang ke Departemen Pertahanan untuk merintis kesepakatan tentang kerjasama tersebut. Pemerintah Indonesia menuntut komitmen Cina untuk lebih serius dalam kerjasama teknologi pertahanan. Cina diminta untuk memberikan porsi strategis dan sejajar dalam alih teknologi atau *transfer of technology* (TOT). Lebih lanjut, Sjafrie mengutarakan bahwa setiap kontrak dalam kerjasama teknologi pertahanan, seharusnya memberikan porsi yang besar bagi keterlibatan industri pertahanan RI, sumber daya manusia, dan muatan lokal. Sjafrie juga menegaskan bahwa kerja sama pertahanan dengan Cina tak terkait dengan politik, dan persoalan mengenai teknologi dan alih teknologi hanya akan digunakan untuk kebutuhan profesional.

Selain itu, ada Australia yang juga merasa berkepentingan di Selat Malaka. Australia juga turut menawarkan kehadiran militernya di Selat Malaka dalam rangka pengamanan jalur pelayaran internasional tersebut.<sup>125</sup> Dengan alasan untuk mengamankan jalur pelayaran internasional tersebut dari pembajakan dan teror, Australia menawarkan diri untuk membantu melakukan patroli udara di Selat Malaka, jalur tersibuk perairan Asia.<sup>126</sup> Pemimpin Angkatan Laut Australia Russ Shalders menyampaikan tawaran itu ketika Australia, Selandia Baru, Inggris, Malaysia dan Singapura sedang latihan perang tahunan pada September 2005 di Laut Cina Selatan dan di semenanjung Malaysia. Tentu saja, Indonesia merasa

---

<sup>122</sup> Lihat *Kerjasama Militer Dengan Blok Timur, Antisipasi Embargo Negara Barat*. 1 November 2006. <http://www.tempo.co.id/hg/nasional/2006/11/01/brk,20061101-86895,id.html>.

<sup>123</sup> *Ibid.*

<sup>124</sup> Lihat *Indonesia Tuntut Komitmen Cina untuk Alih Teknologi Pertahanan*. 22 Januari 2010. <http://www.tempointeraktif.com/hg/politik/2010/01/22/brk,20100122-220918,id.html>.

<sup>125</sup> Lihat *Balancing powers in the Malacca Strait*. 7 Maret 2010.

<http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>

<sup>126</sup> Lihat *Pengamanan Selat Malaka dari Aksi Teror*. 13 Oktober 2005 <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=124147>.



berkeberatan dengan hal tersebut, karena hal tersebut melanggar kedaulatan tiga negara pantai.

Setahun sebelumnya, Indonesia juga mengutarakan keberatan akan konsep *Australia Maritime International Zone (AMIZ)*.<sup>127</sup> Melalui konsep tersebut, Australia memasang radar dengan jangkauan hingga 1000 mil laut atau sekitar 1850 kilometer. Selain itu, Australia juga berhak mencegat kapal-kapal yang diduga memuat barang atau orang-orang yang berpotensi mengancam keamanan negaranya. Menurut Menteri Pertahanan Juwono Sudarsono, dengan jangkauan sejauh itu, radar Australia akan menjangkau Laut Halmahera, Laut Arafura hingga Laut Jawa atau menjangkau dua pertiga wilayah laut Indonesia.<sup>128</sup> Tentu saja hal tersebut tidak sesuai dengan UNCLOS 1982.

Jepang, juga merasa turut andil dalam pengamanan Selat Malaka. Pasalnya, 80% kebutuhan migas Jepang bergantung pada jalur perdagangan laut di Selat Malaka.<sup>129</sup> Pada Juni 2005, Jepang melalui Wakil Duta Besar Jepang untuk Indonesia menyatakan akan membantu pengamanan di Selat Malaka dari adanya kemungkinan pembajakan, aksi terorisme maupun perdagangan manusia.<sup>130</sup> Bantuan yang diberikan Jepang tersebut berupa kapal. Pada 2 Juni 2005, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dalam kunjungannya ke Jepang, menandatangani naskah kesepahaman dengan PM Jepang, Junichiro Koizumi terkait kerjasama di bidang ekonomi, yaitu *Economic Partnership Agreement (EPA)* dan *Strategic Investment Action Plan (SIAP)*. Bersamaan dengan itu, disepakati juga kerjasama dalam bidang maritim, fokus yang disepakati adalah kerjasama untuk memberantas tindak kejahatan di Selat Malaka terutama terhadap pembajakan.<sup>131</sup>

Tahun 2006, Indonesia juga masih belum menerima tawaran kesepakatan kerjasama regional pertama untuk melawan pembajakan dan perompakan bersenjata yang digagas Perdana Menteri Jepang, Junichiro Koizumi pada tahun

---

<sup>127</sup> Lihat *Australia, Pantau Boleh, Bertindak Jangan*. 18 Desember 2004. <http://www.tempo.co.id/hg/nasional/2004/12/18/brk,20041218-03,id.html>

<sup>128</sup> *Ibid.*

<sup>129</sup> Lihat *AS Didesak Bantu RI Amankan Selat Malaka*. Harian Umum *Republika*, 16 Juni 2005 dalam [http://www.indonesia-ottawa.org/information/details.php?type=news\\_copy&id=1005](http://www.indonesia-ottawa.org/information/details.php?type=news_copy&id=1005)

<sup>130</sup> Lihat *Jepang akan Bantu Pengamanan Selat Malaka*. 3 Juni 2005. [www.kapanlagi.com](http://www.kapanlagi.com).

<sup>131</sup> *Ibid.*

Oktober 2001.<sup>132</sup> Setelah tiga tahun dirumuskan dan diperkenalkan pada 16 negara, yaitu 10 negara anggota *Association of South East Asia Nations* (ASEAN) ditambah Jepang, Korea Selatan, India, Srilangka, Cina dan Bangladesh, kesepakatan kerjasama yang dinamai *Regional Cooperation Agreement On Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia* (ReCAAP) berhasil dirampungkan pada November 2004 di Tokyo, Jepang. Namun, ReCAAP dianggap tidak sejalan dengan prinsip kedaulatan tiga negara pantai yang mengamankan Selat Malaka. Direktur Jenderal Strategi Pertahanan Departemen Pertahanan (Dirjen Strahan Dephan), Mayjen TNI Dadi Susanto mengutarakan bahwa kontrol kerjasama tersebut berada dibawah Jepang.

Selain itu, Indonesia juga bekerjasama dengan India yang merupakan negara di kawasan Asia Selatan yang sudah maju di bidang teknologi, baik teknologi militer maupun sipil, termasuk pembuatan alat utama maupun alat utama sistem persenjataan (termasuk rudal).<sup>133</sup> Kerjasama pertahanan tersebut terwujud dalam *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of India on Cooperative Activities in the Field of Defence*.<sup>134</sup> Perjanjian kerjasama tersebut ditandatangani oleh Menteri Pertahanan RI, Moh. Mahfud MD dengan *Minister of State for External Affairs* India, Ajit Kumar Panja. Perjanjian ini berlaku selama lima tahun dan otomatis diperpanjang selama lima tahun lagi, bila tidak ada pemberitahuan dari salah satu pihak untuk menghentikannya. Kerjasama ini disahkan dalam UU No. 21/2006 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah RI dan Pemerintah India tentang Kegiatan Kerjasama di Bidang Pertahanan yang mulai berlaku efektif pada 29 Desember 2006.

Kerjasama antara TNI AL dengan *Indian Armed Forces/ India Navy* tersebut terwujud melalui bidang operasi dan latihan, peningkatan personel, kunjungan kapal perang, dan kerjasama strategis dalam bentuk *Navy to Navy Talks* (NTNT). Selain itu, saat Presiden Susilo Bambang Yudhoyono berkunjung ke India, 21-24 November 2005, telah ditandatangani bersama *Declaration on*

---

<sup>132</sup> Lihat "Amankan Selat Malaka, Indonesia Belum Sepakati ReCAAP" dalam <http://www.antara.co.id/print/1157122267>. 1 September 2006.

<sup>133</sup> Diolah dari Staf Umum Operasi Armada Kawasan Barat Republik Indonesia.

<sup>134</sup> *Ibid.*



*New Strategic Partnership*. India ingin eksistensinya diakui dalam pengamanan Selat Malaka, maka India pun mengakuisisi dirinya sebagai *funnel state* (negara corong) yang merupakan pintu masuk/ keluar untuk/dari Selat Malaka.<sup>135</sup> Namun, Pemerintah RI tetap memiliki kebijakan, bahwa India tidak diizinkan untuk mengirimkan unsur-unsurnya (kapal maupun pesawat terbang) untuk ikut berpatroli di Selat Malaka, karena keamanan Selat Malaka merupakan tanggung jawab tiga negara pantai. Keahlian India dalam keamanan maritim dapat bermanfaat untuk melindungi jalur perdagangan sempit di Selat Malaka dari ancaman keamanan yang muncul di Asia Tenggara.<sup>136</sup> Oleh karena itu, patroli yang digelar India dengan Indonesia berupa patroli terkoordinasi antara TNI AL dan Angkatan Laut India di muara Selat Malaka dan Laut Andaman.<sup>137</sup> Patkor yang terjalin sejak tahun 2003 tersebut dilakukan selama dua kali setahun sebagai upaya mengamankan Samudera Hindia dari ancaman pengiriman perdagangan.<sup>138</sup>

Selain itu, ada Korea Selatan (Korsel) yang juga menganggap Indonesia sebagai salah satu negara dan mitra yang sangat strategis di kawasan Asia Pasifik. Peralnya, 80% kebutuhan migas Korsel bergantung pada jalur perdagangan laut di Selat Malaka.<sup>139</sup> Pada Mei 2008, Korsel melalui Kepala Staf Angkatan Laut Laksamana Jung OK-Keun menawarkan kemitraan strategis bidang pertahanan kepada Indonesia, untuk mempererat dan meningkatkan hubungan bilateral kedua negara yang telah terjalin lama, terutama antara angkatan bersenjata kedua pihak.<sup>140</sup> Pada pertemuannya dengan Menteri Pertahanan RI Juwono Sudarsono, Panglima TNI Jenderal TNI Djoko Santoso dan Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal) Laksamana Sumardjono ditegaskan bahwa Korsel akan turut serta mendukung keamanan di Selat Malaka. Peralnya, hal tersebut berdampak pada

---

<sup>135</sup> Diolah dari Staf Umum Operasi Armada Kawasan Barat Republik Indonesia.

<sup>136</sup> Lihat Laporan No. 42 Institute of Peace And Conflict Studies: *India Malaysia Relations, It Is Time To Get Going*. Juni 2007. New Delhi. Hal 2.

<sup>137</sup> *TNI AL-India Lakukan Patroli Koordinasi*. 31 Maret 2010. [http://www.harian-global.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=34077:tni-al-india-lakukan-patroli-koordinasi&Itemid=91](http://www.harian-global.com/index.php?option=com_content&view=article&id=34077:tni-al-india-lakukan-patroli-koordinasi&Itemid=91)

<sup>138</sup> Lihat *TNI AL Blokade Jalur Laut*. 15 Maret 2010. <http://www.serambinews.com/news/view/26277/tni-al-blokade-jalur-laut>.

<sup>139</sup> Lihat *AS Didesak Bantu RI Amankan Selat Malaka*. *Harian Umum Republika*, 16 Juni 2005 dalam [http://www.indonesia-ottawa.org/information/details.php?type=news\\_copy&id=1005](http://www.indonesia-ottawa.org/information/details.php?type=news_copy&id=1005)

<sup>140</sup> Lihat *Korsel Tawarkan Kemitraan Strategis Bidang Pertahanan Pada RI*. 19 Mei 2008. <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=print&sid=8319>

kelangsungan hidup negara-negara kawasan Asia Timur termasuk Korsel. Kerjasama yang telah dilaksanakan selama ini antara TNI AL dan Angkatan Laut Korea Selatan antara lain *Navy to Navy Talks* (NTNT), meliputi bidang latihan, pendidikan, teknologi, tukar menukar informasi dan kunjungan personel.

Amerika Serikat yang merupakan salah satu *user state* di Selat Malaka, juga berniat untuk membantu pengamanan Selat Malaka, dengan menerjunkan armadanya. Ketakutan AS akan kejadian yang berulang seperti 9/11 membuatnya gencar melakukan berbagai aksi untuk membasmi terorisme, terutama pada jalur perdagangan yang sibuk seperti Selat Malaka. Pasalnya, ketergantungan AS terhadap jalur perdagangan laut sangat tinggi. Hal ini dapat dilihat dari sekitar 44% kontainer yang masuk ke AS berasal dari jalur-jalur perdagangan laut di Asia, termasuk Selat Malaka.<sup>141</sup>

Pada akhir tahun 2002, Pemerintah AS meluncurkan *Container Security Initiative* (CSI) yang menempatkan Bea Cukai AS di pelabuhan-pelabuhan asing. Selanjutnya, pada 31 Mei 2003, Presiden AS George Bush meluncurkan *Proliferasi Security Initiative* (PSI) di Krakow, Polandia.<sup>142</sup> Inisiatif ini merupakan perpanjangan tangan dari strategi nasional AS tahun 2002 dalam rangka memerangi proliferasi senjata pemusnah massal.

Presiden George Bush pada 11 Februari 2004 menyatakan bahwa AS tengah menghadapi ancaman serius dari serangan teroris di seluruh belahan bumi dengan kemungkinan menggunakan material radioaktif dan nuklir.<sup>143</sup> Pidato Bush tersebut ditanggapi oleh Departemen Energi AS dengan mengeluarkan *Global Threat Reduction Initiative* (GTRI) dengan misi untuk mencegah jatuhnya material radioaktif dan nuklir pada teroris dan aktor-aktor lainnya yang dicurigai melawan AS.<sup>144</sup>

Lalu, pada April 2004, tanpa berpikir panjang, Admiral Thomas Boulton Fargo selaku Komandan US PACOM di Singapura menyatakan akan

---

<sup>141</sup> Lihat Marsetio, MM, Laksamana Pertama TNI dalam *Monografi Isu Keamanan Maritim Kontemporer* yang disampaikan pada Orasi Ilmiah Penutupan Pendidikan Dikreg Seskoal Angkatan XLV. Bumi Cipulir. 7 November 2007. Hal 12.

<sup>142</sup> *Ibid.* Hal 13

<sup>143</sup> Lihat *Global Threat Reduction Initiative Highlights*.

<http://www.energy.gov/media/ViennaGTRFactSheetFINAL1052604.pdf>. Hal 1.

<sup>144</sup> *Ibid.*

membersihkan Selat Malaka dari teroris.<sup>145</sup> Usulan tersebut merupakan bagian dari *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI) yang diusung AS dalam rangka patroli untuk menghapus teroris.<sup>146</sup> Namun, dari keempat inisiatif tersebut, tidak satu pun ada keterlibatan Indonesia didalamnya. Pasalnya hal tersebut disinyalir dapat mengancam kedaulatan Indonesia di Selat Malaka.

Maka, pada tahun 2006, Amerika Serikat sebagai *user state* memberikan perangkat sistem peringatan dini (*early warning*) untuk mendukung pengamanan di Selat Malaka yang dilakukan oleh tiga negara pantai yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura.<sup>147</sup> Panglima TNI Marsekal Djoko Suyanto menyebutkan bahwa perangkat peringatan dini itu dipasang di beberapa titik di sepanjang wilayah RI di Selat Malaka, dan akan dipasangkan pula di kapal patroli maritim (*maritime patrol aircraft-MPA*).<sup>148</sup>

Berbagai inisiatif yang digagas AS tersebut menimbulkan pro dan kontra pada *littoral state*, terutama Indonesia. Namun, bagi Indonesia, gagasan PSI yang menimbulkan polemik berkepanjangan.<sup>149</sup> Hal ini dapat dilihat dari sikap AS yang terang-terangan mengajak Indonesia turut berpartisipasi dalam PSI melalui kunjungan Menteri Luar Negeri dan Menteri Pertahanan AS.

### **2.3 Usaha Amerika untuk Mengajak Indonesia ikut serta dalam *Proliferation Security Initiative* Periode 2006-2008**

Meskipun *littoral state* sudah melakukan kerjasama pertahanan keamanan di Selat Malaka, tapi tawaran kerjasama tetap datang dari para *user state*, seperti Amerika Serikat. Dalam hal ini AS melalui *Proliferation Security Initiative* (PSI) yang digagasnya bermaksud menjalin kerjasama dengan *littoral state* di Selat Malaka. Bila dikaitkan dengan *power*, yang dilakukan AS di Selat Malaka melalui PSI sejalan dengan *Offensive Realists* dimana negara berusaha untuk

---

<sup>145</sup> Lihat *Tawaran yang Kelewatan*. 28 Juni 2004.

<http://majalah.tempinteraktif.com/id/arsip/2004/06/28/NAS/mbm.20040628.NAS92360.id.html>

<sup>146</sup> Lihat Helen E. S. Nesadurai dalam Working Paper No. 72; *Malaysia and The United State: Rejecting Dominance, Embracing Engagement*. Desember 2004. Institute of Defence and Strategic Studies of Singapore. Hal 19.

<sup>147</sup> Lihat *AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka* dalam <http://www.kapanlagi.com/newp/h/0000112666.html>. April 2006.

<sup>148</sup> *Ibid.*

<sup>149</sup> Lihat Marsetio, MM, Laksamana Pertama TNI *Opcit*. Hal 12.

mempertahankan eksistensinya dengan memperoleh *power* sebanyak-banyaknya. Dengan begitu AS dapat mempertahankan posisinya sebagai aktor utama sekaligus mengoperasikannya. Akan tetapi, sebelum membahas mengenai tawaran AS tersebut, maka akan dibahas terlebih dahulu mengenai sejarah dan profil dari *Proliferation Security Initiative*.

### 2.3.1 *Proliferation Security Initiative*

Pasca serangan 9/11, nonproliferasi telah menjadi pilar utama kebijakan keamanan nasional Amerika Serikat. Pemerintah AS telah merasakan bagaimana *Weapon of Mass Destruction* dan sistem pengirimannya menimbulkan ancaman yang begitu serius terhadap keamanan nasional Amerika Serikat, pasukan dan sekutunya.

Oleh karena itu, pada 31 Mei 2003 Presiden Bush mengumumkan *Proliferation Security Initiative* (PSI), di Krakow, Polandia.<sup>150</sup> PSI merupakan inisiatif global yang bertujuan menghentikan pengiriman WMD, sistem pengirimannya, dan bahan-bahan pembuatnya. Inisiasi ini juga diharapkan dapat membuat proliferasi WMD lebih mahal dan lebih sulit bagi para pelaku. Inisiatif ini bertujuan untuk menghambat perdagangan gelap WMD terkait dari dan ke "negara-negara atau aktor non-negara yang menjadi perhatian proliferasi" dan kelompok teroris. PSI menargetkan negara atau kelompok-kelompok yang terlibat dalam proliferasi melalui upaya mengembangkan atau memperoleh senjata kimia, biologi, atau nuklir dan sistem pengiriman terkait, dan mentransfer penjualan baik, menerima, atau memfasilitasi WMD, sistem pengirimannya atau bahan yang terkait.<sup>151</sup>

PSI yang merupakan salah satu bentuk lanjutan dari strategi nasional tahun 2002 AS dalam memerangi pengembangan senjata pemusnah massal (*The 2002 National Strategy to combat WMD Proliferation*).<sup>152</sup> Peristiwa khusus yang memicu lahirnya PSI terjadi pada Desember 2002 ketika sebuah kapal Spanyol jenis *destroyer* mengamati kapal yang mencurigakan di Laut Arab, *So San*. Kapal

<sup>150</sup> Lihat Sharon Squassoni dalam *Proliferation Security Initiative*. CRS Report for Congress. 14 September 2006.

<sup>151</sup> Lihat *Proliferation Security Initiative*. <http://www.globalsecurity.org/military/ops/psi.htm>

<sup>152</sup> Lihat Marsetio, MM, Laksamana Pertama TNI . *Opcit*.

tersebut mengibarkan bendera yang berbeda. Kru Spanyol tersebut meminta bantuan kapal angkatan laut Amerika Serikat dan menaiki kapal tersebut, lalu mereka menemukan 15 rudal SCUD buatan Korea Utara dengan hulu ledak konvensional dan bahan pembakar kimia yang diperlukan untuk meluncurkannya. Karena penemuan ini tidak ditemukan adanya pelanggaran perjanjian hukum nasional atau internasional manapun, kapal tersebut diizinkan untuk melanjutkan perjalanannya berikut muatannya.<sup>153</sup>

Inisiatif ini merupakan sebuah pendekatan yang inovatif dan proaktif dalam mencegah penyebaran dengan tindakan sukarela dari negara yang sesuai dengan otoritas legal nasionalnya dan hukum internasional yang berkaitan. Pada 4 September 2003, para partisipan PSI menyetujui *The PSI Statement of Interdiction Principles*.<sup>154</sup>

*The Statement of Interdiction Principles* terdiri dari tiga pilar dasar, yaitu:

- *Undertaking effective measures to interdict the transfer or transport of weapons of mass destruction (WMD) the rapid exchange of information on suspected proliferation activity.*
- *Strengthening national and international legal frameworks in support of the Proliferation Security Initiative.*
- *Taking specific actions in six different categories to prevent the transfer or transport of WMD, their delivery systems and related activities.*

*Proliferation Security Initiative* dilakukan dengan cara menginterdiksi setiap kapal dan pesawat yang dicurigai melakukan penyebaran WMD. Inisiatif ini bekerja dalam tiga cara<sup>155</sup>, yaitu memfokuskan interdiksi sebagai *a key component of global counter proliferation strategy*. Kedua, PSI menetapkan bahwa setiap negara partisipan memiliki tanggung jawab untuk meningkatkan kapabilitas dan otoritas nasional. Ketiga, meski PSI bukan organisasi formal, tapi

---

<sup>153</sup> Lihat Mark R. Shulman dalam *The Proliferation Security Initiative As A New Paradigm For Peace And Security*. April 2006. <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/>

<sup>154</sup> Lihat *Proliferation Security Initiative (PSI)*. Bureau of International Security and Nonproliferation, U.S. Departement of State, Washington, DC. 26 Mei 2008.

<sup>155</sup> *Ibid*

PSI dapat menjadi dasar setiap negara partisipan untuk melakukan tindakan khusus dalam penanganan proliferasi WMD.

**Tabel 2.12. Negara Peserta PSI**

Afghanistan	Denmark	Latvia	Romania
Albania	Djibouti	Liberia	Russia
Andorra	El Salvador	Libya	Samoa
Angola	Estonia	Liechtenstein	Saudi Arabia
Argentina	Fiji	Lithuania	San Marino
Armenia	Finland	Luxembourg	Serbia
Australia	France	Macedonia	Singapore
Austria	Georgia	Malta	Slovakia
Azerbaijan	Germany	Marshall Islands	Slovenia
Bahamas, The	Greece	Moldova	Spain
Bahrain	Holy See	Mongolia	Sri Lanka
Belarus	Honduras	Montenegro	Sweden
Belgium	Hungary	Morocco	Switzerland
Belize	Iceland	Netherlands, The	Tajikistan
Bosnia	Iraq	New Zealand	Tunisia
Brunei Darussalam	Ireland	Norway	Turkey
Bulgaria	Israel	Oman	Turkmenistan
Cambodia	Italy	Panama	Ukraine
Canada	Japan	Papua New Guinea	United Arab Emirates
Chile	Jordan	Paraguay	United Kingdom
Colombia	Kazakhstan	Philippines	United States
Croatia	Korea, Republic of	Poland	Uzbekistan
Cyprus	Kyrgyzstan	Portugal	Vanuatu
Czech Republic	Kuwait	Qatar	Yemen

(Sumber: Diolah dari *Proliferation Security Initiative (PSI)*. Bureau of International Security and Nonproliferation, U.S. Departement of State, Washington, DC. 26 Mei 2008)

Melalui PSI, AS menegaskan bahwa dibutuhkan usaha serius untuk mencegah penyebaran senjata pemusnah massal dengan menginterdiksi setiap tempat yang dicurigai memuat senjata tersebut. Oleh karena itu, AS mengajak negara-negara di dunia untuk berpartisipasi aktif dalam PSI yang juga mendapat dukungan dari Resolusi DK PBB No. 1540 tahun 2004 mengenai usaha pencegahan penyebaran senjata pemusnah massal.<sup>156</sup>

### 2.3.2 Tawaran *Proliferation Security Initiative* kepada Indonesia

Terkait dengan kondisi Selat Malaka yang demikian, AS gencar melobi ketiga negara pantai, terutama Indonesia. Amerika melancarkan aksinya untuk menggelar *Proliferation Security Initiative* di Selat Malaka. *Proliferation Security Initiative* (PSI) merupakan sebuah tindakan global dalam upaya mencegah penyebaran akan pengembangan *Weapons of Mass Destruction* (WMD), sistem pengirimannya dan juga materialnya, yang dideklarasikan oleh Presiden AS George W. Bush pada 31 Mei 2003.<sup>157</sup> Sesungguhnya keterlibatan AS dalam PSI merupakan pengembangan akan strategi nasionalnya, yang tentunya juga mencerminkan kepentingan nasional AS.

Akan tetapi, tantangan PSI berujung pada keselarasannya dengan UNCLOS. Hal ini seperti diutarakan Philip E. Coyle:

*“The challenge for the PSI is that under the Law of the Sea Convention, vessels on the high seas can be stopped by other ships of their flag state, but not by another state unless there are extenuating circumstances, such as if the vessel is engaged in piracy, slave trade, interference broadcasting, or carries no flag or other demonstration of its registration.”*<sup>158</sup>

(Tantangan bagi PSI adalah bahwa dibawah Konvensi Hukum Laut, kapal di laut bebas dapat dihentikan oleh kapal-kapal dengan bendera yang, bukan bendera dari negara lainnya, kecuali

<sup>156</sup> *The PSI represents an important pillar in the architecture of the international non-proliferation regime and together with UN Security Council Resolution 1540 (April 2004) is helping to reinforce global non-proliferation norms.* Hal ini ditegaskan Richard Bond dalam pernyataan tiga tahun PSI (2 Agustus 2006).

<sup>157</sup> Lihat *The Proliferation Security Initiative* (PSI) dalam *DISAM Journal of International Security Assistance Management*. 30 September 2008. Hal 40

<sup>158</sup> Lihat *The Proliferation Security Initiative: Background, History And Prospects For The Future*. International Commission on Nuclear Non- proliferation and Disarmament. Januari 2009.

dalam situasi tertentu, seperti pembajakan, perdagangan budak, gangguan penyiaran, atau tidak membawa bendera dan persyaratan lainnya)

Menteri Luar Negeri AS Condoleeza Rice dalam kunjungannya pada 14-15 Maret 2006 mengajak Indonesia untuk bergabung dengan PSI. Namun, hal tersebut ditolak oleh Menteri Luar Negeri Hassan Wirajuda, hal ini dikemukakan oleh Juru Bicara Departemen Luar Negeri Desra Percaya.<sup>159</sup> Usaha Amerika Serikat untuk mengajak Indonesia ikut serta dalam PSI berlanjut pada kunjungan Menteri Pertahanan AS Donald Rumsfeld, 6 Juni 2006. Rumsfeld mendiskusikan mengenai restorasi hubungan militer AS dan Indonesia melalui Menteri Pertahanan Juwono Sudarsono.<sup>160</sup> Di sisi lain, Singapura sudah bergabung dengan PSI sejak tahun 2004.

Amerika Serikat tidak berhenti sampai disitu, pada 20 November 2006, Presiden George W. Bush mengunjungi Indonesia dengan salah satu agenda utamanya adalah melakukan pendekatan diplomatis mengajak Indonesia untuk turut bergabung dengan PSI. Meski Indonesia sudah menolak PSI pada tahun 2006, tapi pada 22 Februari 2008, Menteri Pertahanan AS Robert Gates berkunjung ke Indonesia dengan salah satu tujuan utamanya untuk tetap membujuk Indonesia turut serta dalam PSI.<sup>161</sup>

Indonesia melalui Menteri Luar Negeri, Hassan Wirajuda, yang sepakat bahwa Selat Malaka merupakan tanggung jawab bersama negara pantai yang berkaitan dengan wilayah kedaulatan dan integritas teritorial. Lebih lanjut, pada 26 Juni 2008, Direktur Perjanjian Internasional – Departemen Luar Negeri RI, Arif Havas Oegroseno, menegaskan bahwa Indonesia masih belum bisa menerima PSI karena inisiatif ini menyangkut berbagai aspek hukum internasional yang

---

<sup>159</sup> *Indonesia Tolak Ajakan AS Bergabung dalam PSI*. Majalah Gatra edisi 17 Maret 2006. [www.gatra.com/2006-03-17/versi\\_cetak.php?id=93066](http://www.gatra.com/2006-03-17/versi_cetak.php?id=93066). Diakses pada 14 September 2009.

<sup>160</sup> *Rumsfeld's Indonesia Visit Cements US Military Ties*. ABC News. 6 Juni 2006. [www.indonesia-ottawa.org/information/details.php?type=news\\_copy&id=2695](http://www.indonesia-ottawa.org/information/details.php?type=news_copy&id=2695) diakses pada 14 September 2009.

<sup>161</sup> *Menhan AS datang ke Indonesia incar Selat Malaka*. 25 Februari 2008. <http://news.okezone.com/read/2008/02/25/1/86418/menhan-as-datang-ke-indonesia-incar-selat-malaka>. Diakses pada 14 September 2009.



masing-masing memiliki peraturan tersendiri, terkait dengan isu perlucutan senjata, hukum laut, hukum udara dan hukum transportasi darat.<sup>162</sup>

Hal ini sejalan dengan kewenangan pengaturan lalu lintas di Selat Malaka, seperti yang ditegaskan dalam Pasal 21 UNCLOS 1982, bahwa kewenangan tersebut merupakan tanggung jawab Indonesia, Singapura dan Malaysia. Selain itu, Pasal 23 Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 mengatur bahwa kapal nuklir dan kapal bermuatan barang nuklir diperbolehkan melakukan pelayaran. Tentunya hal ini tidak sejalan dengan prinsip-prinsip PSI yang menginterdiksi setiap kapal yang membawa senjata pemusnah massal. Tak diragukan lagi bahwa banyak pihak juga yang meragukan legalitas PSI dibawah hukum internasional.

Pada umumnya, Indonesia keberatan dengan adanya intervensi dari pihak asing – selain dua negara pantai lainnya – dalam menjaga keamanan di Selat Malaka. Indonesia pun juga masih meragukan legalitas PSI dibawah Hukum Laut Internasional (UNCLOS). Bentuk campur tangan dan upaya internasionalisasi Selat Malaka merupakan pelanggaran terhadap Hukum Internasional. Oleh karena itu, Indonesia hanya menerima bantuan pihak asing seperti dari Amerika Serikat dalam hal peralatan dan teknologi.

## 2.4 Kesimpulan

Pengamanan yang dilakukan Indonesia di Selat Malaka selama periode 2006 hingga 2008 dibagi menjadi tiga bagian, yaitu dengan melihat usaha yang dilakukan Indonesia, Indonesia bersama *littoral state* lainnya (Singapura dan Malaysia), dan juga Indonesia bersama *user state*. Oleh karena itu, *command of the sea* yang dilakukan TNI AL di Selat Malaka, dianalisis berdasarkan hal tersebut.

Secara keseluruhan, gelar operasi TNI AL di Selat Malaka selama periode 2006 hingga 2008 terdiri dari dua jenis, dibagi menjadi tujuh Operasi Keamanan Laut, 22 Gelar Pangkalan dan Satuan Operasional AL yang terdiri dari 15 Gelar

---

<sup>162</sup> Hal ini diungkapkan oleh Havas di sela-sela sidang ke-9 *United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea* (UNICPOLOS) yang berlangsung pada 23-27 Juni di Markas Besar PBB, New York. Lihat *RI Masih Belum Mau Bergabung Dengan PSI*. Kamis, 26 Juni 2008. <http://www.antara.co.id/arc/2008/6/26/ri-masih-belum-mau-bergabung-dengan-psi/>

Pangkalan (Pangkalan TNI AL dan Pangkalan udara TNI AL), tujuh Gelar Satuan Operasi TNI AL.

Sedangkan, pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia bersama *littoral state* lainnya tertuang dalam *Malacca Strait Security Initiative Concept* (MSSI) dengan *Malacca Strait Joint Security Concept* sebagai payung hukumnya. Melalui konsep tersebut, Indonesia bersama Singapura dan Malaysia melakukan pengamanan Selat Malaka berdasarkan enam komponen yang meliputi berbagai macam aspek. Selain itu, *littoral states* melakukan patroli terkoordinasi (patkor) di wilayah masing-masing kedaulatan selama periode 2006 hingga 2008. Secara keseluruhan, patkor yang dilakukan Indonesia bersama negara pantai lainnya berjumlah lima patkor (dengan India sudah ikut didalamnya dan Thailand).

Selain itu, Indonesia juga banyak menerima tawaran kerjasama pertahanan dari *user state* (terutama negara besar) di Selat Malaka, seperti Amerika Serikat, Jepang, India, Cina dan Korea Selatan. Namun, Indonesia hanya menerima kerjasama pertahanan dalam bantuan teknis, bukan gelar kekuatan militer asing di Selat Malaka. Pasalnya, hal tersebut melanggar kedaulatan wilayah Indonesia di Selat Malaka dan juga tidak sesuai dengan UNCLOS 1982. Seiring dengan banyaknya tawaran tersebut, maka Indonesia bersama dua negara pantai lainnya, semakin aktif dalam pengamanan di Selat Malaka selama Periode 2006-2008.

Secara keseluruhan, Indonesia belum sepenuhnya melakukan *command of the sea* di Selat Malaka. seperti fungsi TNI AL pada *maritime nations*, dan juga tidak terlalu buruk seperti pada *small power*. Umumnya berbagai operasi yang digelar TNI AL terhadap pengamanan di Selat Malaka cenderung menunjukkan *command of the sea* sebagai *continental power*.

Meski kecenderungan fungsi angkatan laut Indonesia seperti pada *continental power*, tapi Indonesia tidak lantas begitu saja menggantungkan pengamanan Selat Malaka pada negara kuat, terutama dalam hal ini AS melalui PSI. Dengan semakin banyaknya tawaran pengamanan yang datang dari *user state*, maka membuat Indonesia dan dua negara pantai lainnya gencar meningkatkan pengamanan di Selat tersebut. Pasalnya, sesuai dengan UNCLOS 1982, bahwa Selat Malaka merupakan wilayah kedaulatan dan tanggung jawab ketiga negara pantai.