



UNIVERSITAS INDONESIA

**KERJASAMA KEAMANAN INDONESIA-MALAYSIA-SINGAPURA
DALAM MENCIPTAKAN KEAMANAN JALUR PELAYARAN DI SELAT
MALAKA PASCA PERISTIWA 11 SEPTEMBER 2001-2010**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk memperoleh gelar Magister Sains (M.Si)**

ANDI MEGANINGRATNA

1006743405

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI MAGISTER HUBUNGAN INTERNASIONAL
JAKARTA
JUNI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**KERJASAMA KEAMANAN INDONESIA-MALAYSIA-SINGAPURA
DALAM MENCIPTAKAN KEAMANAN JALUR PELAYARAN DI SELAT
MALAKA PASCA PERISTIWA 11 SEPTEMBER 2001-2010**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk memperoleh gelar Magister Sains (M.Si)**

ANDI MEGANINGRATNA

1006743405

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI MAGISTER HUBUNGAN INTERNASIONAL
JAKARTA
JUNI 2012**

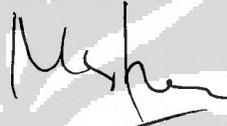
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Andi Meganingratna

NPM : 1006743405

Tanda Tangan :



Tanggal : 10 Juni 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : Andi Meganingratna
NPM : 1006743405
Program Studi : Magister Ilmu Hubungan Internasional
Judul Tesis : Kerjasama Keamanan Indonesia-Malaysia-Singapura Dalam Menciptakan Keamanan Jalur Pelayaran di Selat Malaka Pasca Peristiwa 11 September 2001-2010

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Program Studi Magister Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

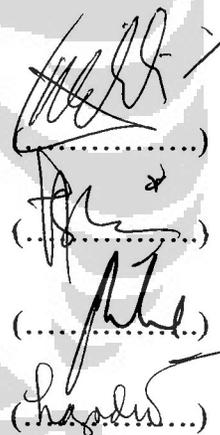
DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Prof. Zainuddin Djafar, Ph.D

Sekretaris : Asra Virgianita, S.Sos, MA

Pembimbing : Dr. Fredy BL Tobing

Penguji Ahli : Dr. Hariyadi Wirawan



(.....)
(.....)
(.....)
(.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 28 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat, nikmat, dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini dengan tepat waktu, sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Magister Hubungan internasional untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

Terima kasih tak terhingga penulis haturkan untuk Bapak Dr. Fredy B.L Tobing selaku pembimbing penulis dalam menyelesaikan tesis ini, untuk segala masukan dan bimbingan yang diberikan pada penulis. Tidak lupa penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Bapak Dr. Hariyadi Wirawan selaku penguji ahli yang telah memberikan banyak masukan dalam perbaikan tesis ini serta kepada Prof. Zainuddin Djafar, Ph.D selaku ketua sidang dan ibu Asra Virgianita, S.Sos, MA selaku sekretaris sidang yang juga telah memberikan masukan agar penulisan tesis ini dapat lebih baik.

Kepada Ayahanda, Dr. Andi Ware, Text. Ing, SH, MH yang telah memberikan semangat dan contoh kepada penulis untuk tetap belajar dan belajar meskipun usia telah tidak muda lagi. Terima kasih juga untuk Ibunda, R. Neneng Sunengsih atas semua supportnya, perhatiannya, waktu, dan cinta yang tak ada habisnya. Kakakku tercinta, (Alm) Ir. Andi Bombang Magassa yang hingga akhir hayat senantiasa memberikan dukungan agar penulis bisa melanjutkan studi, serta untuk kakakku Ir. Andi Kemal Sompakahu dan Meldawaty yang terus mendukung semua keinginan adik bungsunya. You are my best family, ever.

Ayahanda , A. Gaffar dan Ibunda Hj. Hasnawaty Jadda, M.Si terimakasih untuk dukungan dan cinta yang diberikan. Untuk suamiku tercinta, Ir. Idham Jaya Gaffar, SH terimakasih untuk kesabarannya selama ini, cinta yang tak pernah putus, dorongan dikala penulis sedang merasa tidak berdaya dan pelukan hangat ketika keletihan melanda. Love you always,papa..

Anak anakku tercinta, Andi Pangeran Mahendra Jayaningrat, Andi Azzahra Ratu Jayaningrat, Andi Azzeeza Cinta Jayaningrat..big hug from mama, terima kasih untuk tawa yang kalian beri sebagai semangat dalam menjalani hidup..love you all.

Untuk para sahabat berbagi suka dan duka dua tahun terakhir, Eva Wishanti, Ratih Pratiwi, Virginia, Lelly Andrisanti, Nuri Widiastuti, Ruth Ivana, Firstyarinda, serta adikku nun jauh di Tarakan, Nuraini Wiliadewi, terima kasih untuk semua support yang tak henti kalian berikan. Semoga segala kenangan dapat terus tersimpan di hati kita ya..

Untuk laptop tuaku, yang setia menemani perjalanan hidupku 5 tahun terakhir, tidak ada kata yang bisa kuberikan selain terima kasih..

Serta kepada berbagai pihak yang tidak dapat diset utkan satu per satu yang telah memberikan bantuan dan dukungan.

Akhir kata penulis berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan baik akademis maupun praktik nyata.

Jakarta, 10 Juni 2012



Andi Meganingratna

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Andi Meganingratna
NPM : 1006743405
Program Studi : Magister Hubungan Internasional
Departemen : Hubungan Internasional
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Kerjasama Keamanan Indonesia-Malaysia-Singapura Dalam Menciptakan Keamanan Jalur Pelayaran di Selat Malaka Pasca Peristiwa 11 September 2001-2010.

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada tanggal : 10 Juni 2012

Yang menyatakan


(Andi Meganingratna)

ABSTRAK

Nama : Andi Meganingratna
Program Studi : Magister Ilmu Hubungan Internasional
Judul Tesis : Kerjasama keamanan Indonesia-Malaysia-Singapura
Dalam Menciptakan Keamanan Jalur Pelayaran di Selat
Malaka Pasca Peristiwa 11 September 2001- 2010

Penelitian ini menggambarkan tentang efektivitas kerjasama yang dibentuk oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura di dalam pengamanan selat Malaka setelah terjadinya peristiwa 11 September 2001 hingga tahun 2010 yang telah mengubah ancaman dan tantangan keamanan di kawasan ini. Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat kuantitatif dengan data sekunder. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa efektivitas kerjasama yang dibentuk oleh *littoral states* dalam pengamanan selat Malaka ini sangat di pengaruhi oleh banyak alasan sehingga bentuk bentuk kerjasama di Asia tenggara antara *littoral states* terbatas bahkan hingga pasca peristiwa 11 September 2001. Secara historis perompakan dan terorisme maritim memang bukan merupakan masalah yang dianggap penting. Akibatnya ada keengganan untuk bekerjasama pada isu tersebut. Adanya peristiwa 11 September 2001 dan beberapa kejadian lain yang berhubungan dengan terorisme akhirnya membuat *littoral states* mengubah persepsinya pada berbagai masalah yang sebelumnya diyakini bukan sebagai ancaman pada masa lalu. sehingga sangat penting untuk menginterpretasikan kerjasama keamanan maritim secara lebih luas sehingga diharapkan dapat menjawab tantangan dan dinamisme perkembangan maritim dalam batas teritorial setiap negara.

Kata Kunci:

Selat Malaka, Efektifitas Kerjasama Keamanan, Perompakan, Terorisme Maritim.

ABSTRACT

Name : Andi Meganingratna
Study Program : Master's Degree International Relations
Title : Security Cooperation Between Indonesia-Malaysia and Singapore in Creating a Security Shipping Lines in The Malacca Straits Post 11 September 2001 to 2010

This study illustrates the effectiveness of cooperation established by Indonesia, Malaysia and Singapore in the Malacca Strait security after the event of 11 September 2001 that have changed the threats and security challenge in the region. This research is a quantitative study with secondary data. Study concluded that the effectiveness of cooperation established by littoral states in securing the Malacca strait is influenced by many reasons, so the form of cooperation in Southeast Asia between the littoral states is limited even after the events of 11 September 2001. Historically piracy and maritime terrorism is not an issue that is important. As a result there is a reluctance to cooperate on the issue. The existence of the event of 11 September 2001 and some other events related to terrorism ultimately make littoral states to change their perception on various issues that were previously believed to be not as a threat in the past. So it is important to interpret maritime security cooperation more broadly so that is expected to meet the challenges and dynamism in the development of maritime territorial limits of each country.

Key words :

Strait of Malacca, Effectiveness Security Cooperation, Piracy, Maritime Terrorism.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Perumusan Masalah	5
1.3 Tujuan dan Signifikansi Penelitian	9
1.3.1 Tujuan Penelitian	9
1.3.2 Signifikansi Penelitian	10
1.4 Kerangka Teori	10
1.4.1 Tinjauan Pustaka.....	10
1.4.2 Kerangka Teori.....	16
1.4.2.1 Konsep <i>Maritime Security</i>	16
1.4.2.2 Konsep <i>Cooperative Security</i>	19
1.4.2.3 Operasionalisasi Konsep.....	21
1.4.2.4 Model Analisa	21
1.4.2.5 Asumsi dan Hipotesa.....	22
1.5 Metode Penelitian	22
1.5.1 Tipe Penelitian	22
1.5.2 Teknik Pengumpulan Data.....	23
1.5.3 Jenis Data.....	23
1.6 Sistematika Penulisan.....	23
BAB 2. ANCAMAN DAN PERSPEKTIF KEAMANAN <i>LITTORAL STATES</i>	26
2.1 Ancaman Keamanan Selat Malaka	27
2.1.1 Ancaman Perompakan di Selat Malaka	29
2.1.2 Ancaman <i>Maritim Terrorism</i> di Selat Malaka.....	36
2.2 Perspektif <i>Littoral States</i> mengenai Keamanan di Selat Malaka.....	42
2.2.1 Indonesia	44
2.2.2 Malaysia	53
2.2.3 Singapura.....	59

BAB 3. KERJASAMA KEAMANAN DI SELAT MALAKA	65
3.1 Sejarah Hubungan <i>Littoral States</i>	67
3.1.1 Hubungan Indonesia-Malaysia.....	68
3.1.2 Hubungan Malaysia-Singapura.....	71
3.1.3 <i>The ASEAN Way</i>	73
3.2 Kerjasama Keamanan Sebelum 11 Setember 2001.....	76
3.2.1 Kerjasama Bilateral.....	77
3.2.2 Kerjasama Multilateral.....	78
3.3 Kerjasama Ekstra Regional	81
BAB 4. EFEKTIFITAS KERJASAMA LITTORAL STATES TERHADAP KEAMANAN SELAT MALAKA	91
4.1 Kerjasama Setelah 11 September 2001	91
4.1.1 Kerjasama Bilateral.....	94
4.1.2 Kerjasama Multilateral.....	97
4.2. Efektifitas Kerjasama.....	100
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN.....	111
5.1 Kesimpulan.....	111
5.2 Saran.....	115
DAFTAR REFERENSI.....	117
LAMPIRAN	

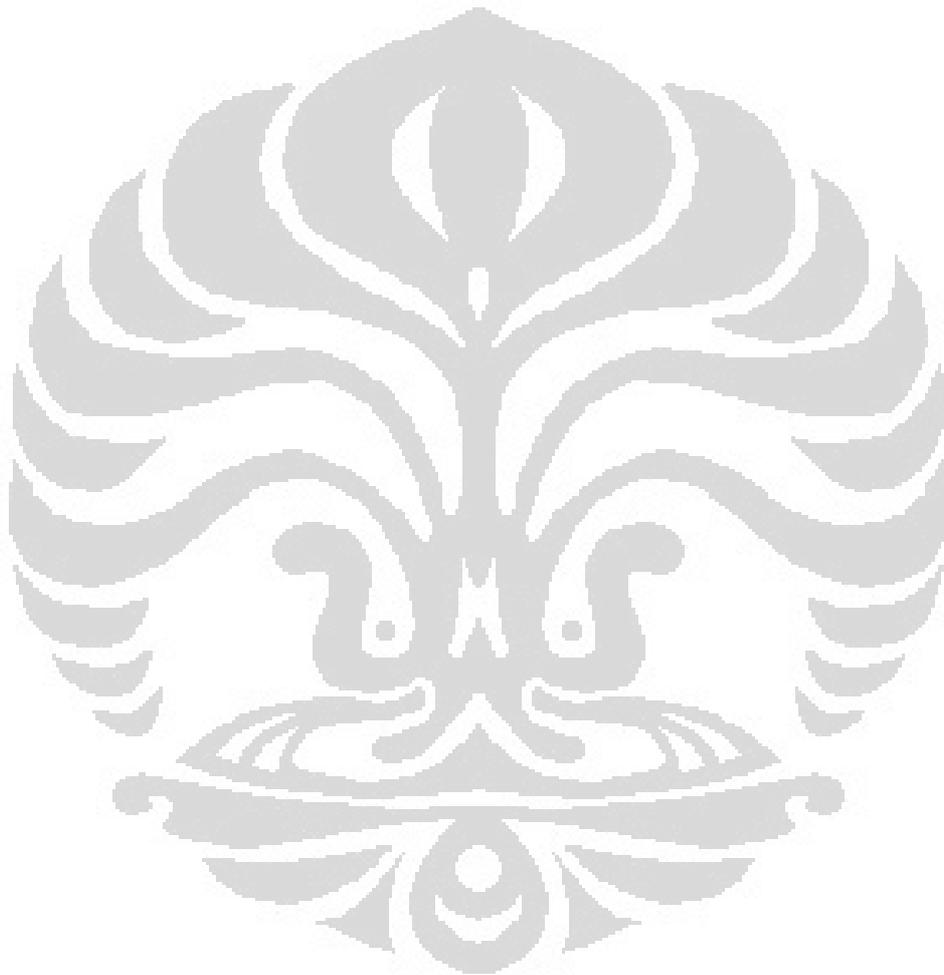
DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perbandingan Perompak dan Terorisme Maritim	40
Tabel 2.2 Kapabilitas Maritim Indonesia Tahun 2010.....	49
Tabel 2.3 Anggaran Belanja Militer Indonesia	51
Tabel 2.4 Institusi Yang Berwenang Terhadap Persoalan Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan Laut.....	52
Tabel 2.5 Anggaran Belanja Militer Malaysia.....	58
Tabel 2.6 Kapabilitas Maritim Malaysia Tahun 2010	58
Tabel 2.7 Anggaran Belanja Militer Singapura	63
Tabel 2.8 Kapabilitas Maritim Singapura Tahun 2010.....	63
Tabel 3.1 Matriks Kerjasama <i>Littoral States</i> Sebelum 11 September 2001	90
Tabel 4.1 Ancaman Perompakan di Selat Malaka Tahun 1998-2000.....	103
Tabel 4.2 Perbandingan Lokasi dan Jumlah Serangan Perompakan Januari- Desember 2001-2010	107
Tabel 4.3 Tipe-Tipe Penyerangan Perompakan Asia Tenggara Periode 2001-2010.....	108



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Ilustrasi Selat Malaka	2
Gambar 2.1	Ilustrasi Kompleksitas Serangan di Perairan.....	34
Gambar 2.2	Batas Teritorial Maritim	54
Gambar 4.1	Jumlah Perompakan Selat Malaka 1995-2000.....	102
Gambar 4.2	Statistik Intensitas Perompakan Dunia.....	105



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Asia Tenggara merupakan kawasan yang wilayahnya hampir 80 persen didominasi oleh lautan.¹ Salah satu kawasan yang hingga saat ini mengandung tingkat kerawanan yang cukup tinggi di Asia Tenggara adalah perairan selat Malaka dengan hamparan ribuan kilometer jalur air sempit yang terbentang dari laut Cina Selatan ke laut Andaman antara Indonesia dan Malaysia. Panjangnya sekitar 900 mil dan merupakan penghubung utama antara lautan Hindia dan laut Cina Selatan. Dengan lebar rata-rata 8,3 mil laut dimana tempat tersempit terletak di pulau Karimun kecil (Indonesia) dan pulau Kutub (Malaysia).²

Selat Malaka selama ini selalu terkait dengan masalah internasional secara politis maupun ekonomi karena jalur tersebut digunakan oleh berbagai kapal untuk berbagai kepentingan, terutama kepentingan niaga. Dari perspektif posisi maupun historis perdagangan, selat Malaka sudah lama menjadi sentra ekonomi bisnis. Sejarah telah mencatat keberhasilan dan kejayaan dari kerajaan-kerajaan yang tumbuh di sekitar selat Malaka yang diantaranya kerajaan Sriwijaya dan kesultanan Malaka dimana perekonomiannya sangat berkembang dengan pesat. Kejayaan mereka pada masa itu, dikarenakan selain karena lokasinya yang sangat strategis, juga karena penguasaan mereka terhadap selat Malaka dan sekitarnya. Nilai strategis selat Malaka ini juga menjadi salah satu faktor yang menyebabkan bangsa Eropa, terutama Inggris, Belanda dan Portugis berlomba-lomba melakukan ekspansi ke wilayah ini.

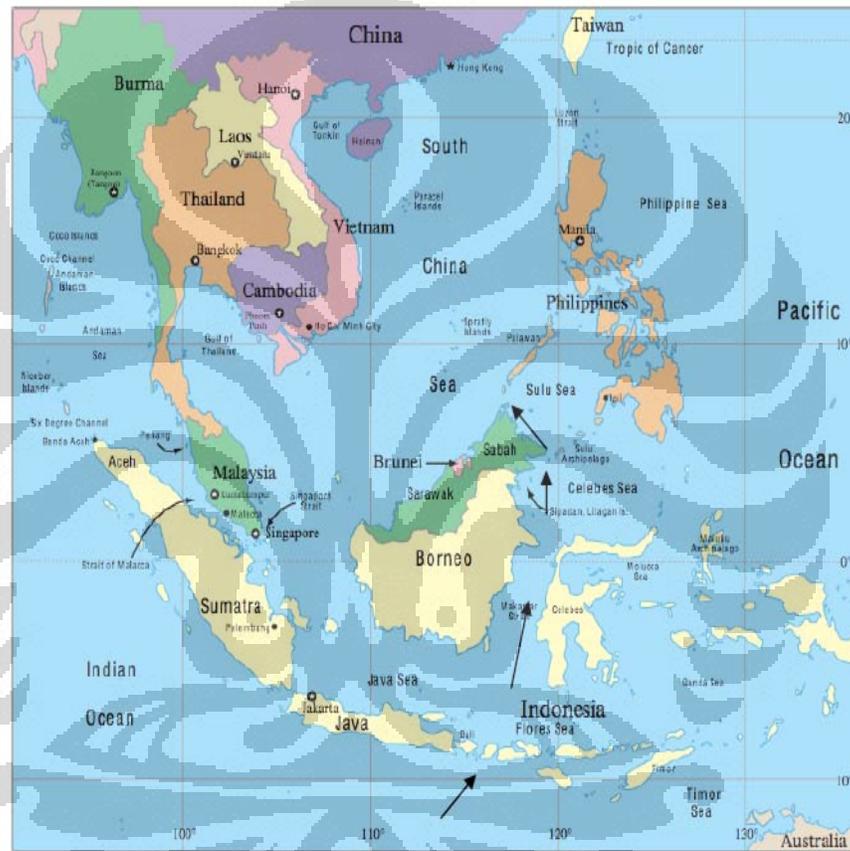
Selat Malaka memainkan peranan penting dalam perdagangan global sejak berabad lalu. Perdagangan dunia harus melewati beberapa “*Choke Points*”³ antara

¹John F. Bradford, “The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia,” *Naval War College Review*, Vol. 58, no. 3, 2005, h. 63.

²Daniel P. Fin, dan Y. Hanayan, “*Oil Pollution from Tankers in the Strait Malacca*,” East – West Centre, 1979, h. 20.

³Choke points adalah konsep umum dalam geografi transportasi, karena merujuk pada lokasi yang membatasi kapasitas sirkulasi dan tidak dapat dengan mudah dilewati, karena sangat mudah untuk diblokir. Ini berarti bahwa setiap alternatif dari choke points melibatkan sebuah rute memutar atau penggunaan alternatif yang berimplikasi pada biaya keuangan dan penundaan waktu yang signifikan. Choke points bisa berupa selat atau alur pelayaran yang sempit dan padat sebagai

daerah produksi dan tujuan akhir mereka. Salah satu “*Choke Points*” di dunia adalah selat Malaka yang menghubungkan antara laut Cina Selatan dengan samudra Hindia. Tetapi selat ini tidak hanya sebagai sebuah saluran untuk lalu lintas pelayaran dari timur ke barat ataupun sebaliknya. Melainkan juga mengintegrasikan negara negara yang berada di kedua sisi selat.⁴



Gambar 1.1 Peta Ilustrasi Selat Malaka⁵

akibat terpusatnya lalu lintas pelayaran kapal-kapal dari berbagai jalur perdagangan dunia yang biasanya berlokasi dekat dengan Hub-Port atau paling tidak berada di lintasan alur pelayaran kapal-kapal dari dan ke suatu Hub-Port. Terdapat 5 (lima) choke points di kawasan Asia Pasifik yaitu selat Malaka, selat Sunda, selat Lombok dan Makassar, laut Cina Selatan, laut Cina Timur.

⁴ Hans-Dieter Evers, Solvay Gerke, “*The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development*,” Center for Development Research, Department of Political and Cultural Change, Diakses dari http://www.southchinesea.org/docs/zef_wp17_evers-gerke.pdf pada tanggal 13 Februari 2012 pukul 13.33 WIB.

⁵ Bradford, *op.cit.*, h.65.

Tanda panah ditambahkan untuk menunjukkan rute Selat Lombok-Makassar-Sulu.

Potensi ekonomi ini menjadi lebih bermakna dan bernilai strategis, seiring dengan kenyataan bahwa pusat kegiatan ekonomi dunia sejak akhir abad ke 20 sebenarnya telah bergeser dari poros Atlantik ke poros Asia-Pasifik. Hampir 70 persen total perdagangan dunia berlangsung diantara negara-negara di Asia-Pasifik. Sementara itu, lebih dari 75 persen dari barang-barang yang diperdagangkan ditransportasikan melalui laut, terutama melalui selat Malaka, selat Lombok, selat Makasar, dan laut-laut Indonesia lainnya.⁶

Selain selat Malaka sebenarnya juga terdapat selat lainnya di Asia Tenggara yang dapat dijadikan jalur alternatif bagi kapal kapal jika ingin melintasi samudera Hindia dan laut Cina selatan, namun selat ini juga memiliki problem tersendiri. Misalnya selat Sunda yang terletak antara pulau Jawa dan Sumatera dan jalur selat Lombok-Makassar-laut Sulu. Namun kedua rute ini bukanlah sebuah jalur yang aman karena sedang berada dalam situasi konflik.⁷

Selat Malaka tidak hanya merupakan kepentingan strategis bagi *littoral states* tetapi juga untuk masyarakat internasional dengan lebih dari 50.000 kapal yang membawa seperempat dari seluruh perdagangan dunia melewati selat tersebut sepanjang tahun.⁸ Maka tentu dapat kita bayangkan kesibukan pelayaran di selat ini karena setiap saat dilalui oleh kapal kapal pengangkut minyak mentah dan kapal kapal dagang untuk memenuhi kebutuhan industri dan kebutuhan barang dan jasa masing masing negara.

Dari data pergerakan kapal di selat Malaka pada tahun 1999 hingga tahun 2009 ditemukan peningkatan jumlah kapal yang signifikan setiap tahunnya. Jenis kapal yang melintasi selat ini sepanjang periode tersebut sebanyak 228.506 kapal kontainer, 162.250 kapal tanker, 78.706 bulk vessel, 76.273 kapal kargo, disusul sebanyak 38.411 jenis kapal ro-ro, 27.234 kapal penumpang, 11.133 kapal armada angkatan laut, dan sisanya kapal penangkap ikan. Di penghujung 2010 kapal yang melintas telah mencapai 71.359 kapal dari sebanyak 63.636 kapal di tahun 2004 dan hanya 43.965 di tahun 1999. Kesibukan di selat ini diperkirakan akan

⁶Diakses dari http://www.kbrisingapura.com/docs/Buku_Piracy/Isi_buku.pdf pada tanggal 24 Februari 2012 pukul 10.12 WIB.

⁷Donald B. Freeman, "*The Straits of Malacca: Gateway or Gauntlet*," London: McGill-Queen's University Press, 2003, h.120.

⁸"Nilai Penting Selat Malaka," Diakses dari http://www.kemlu.go.id/_layouts/mobile/PortalDetailNewsLike.aspx?l=id&ItemId=aa2d0627-c3b7-47a4-b389-da5bca18dd54 pada tanggal 24 Februari 2012 pukul 23.12 WIB.

meningkat mencapai angka 316.700 ditahun 2024 dan akan mencapai 1.300.000 pada tahun 2083.⁹

Clark G. Reynolds menyatakan bahwa kondisi keamanan suatu wilayah tidak dapat dipisahkan dari keadaan geografisnya, yaitu: “*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*”.¹⁰ Dengan kondisi geografis selat Malaka maka isu keamanan di selat ini memiliki implikasi terhadap hubungan internasional. Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai *littoral states* dari selat Malaka, adalah negara-negara yang sangat berkepentingan terhadap keamanan dan stabilitas selat ini. Banyak negara besar yang juga memiliki kepentingan terhadap kawasan ini diantaranya Cina, Jepang dan Amerika Serikat. Setidaknya ada tiga faktor yang menjadi kepentingan banyak negara di selat Malaka, yaitu (1) Peperangan dan proyeksi kekuatan militer melintasi dunia, (2) Kepentingan komersial dan perdagangan maritim, dan (3) Eksploitasi ekonomi sumber daya laut. Negara-negara besar yang menjadi aktor ekstra regional dan pengguna selat memiliki kepentingan besar pada dua faktor pertama, sedangkan *littoral states* lebih pada faktor ketiga.

Bagi Cina misalnya, hal ini berkaitan dengan kapasitas selat Malaka sebagai jalur minyak dimana hampir 60 persen impor minyak Cina dari Timur Tengah melalui selat Malaka.¹¹ Sudah menjadi rahasia umum bahwa tanker-tanker Cina selalu melintasi selat Malaka dalam perjalanan mereka membawa minyak dari Timur Tengah. Karena itu dalam perspektif kepentingan Cina, selat ini harus aman dari segala gangguan yang bisa menghalanginya untuk mensuplai energi untuk kepentingan Cina.¹²

Sedangkan bagi Jepang, selat ini memiliki nilai yang sangat penting berdasarkan fakta bahwa Jepang bergantung pada selat ini dari segi keamanan

⁹Connie Rahakundini Bakrie, “Maritime Security and Safety di Selat Malaka,” Diakses dari http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=12180&coid=4&caid=33&gid=3 pada tanggal 27 Februari 2012 pukul 12.24 WIB.

¹⁰Clark G. Reynolds, “*Command of The Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*,” Morrow, 1974, h. 32.

¹¹Ian Storey, “China’s Malacca Dilemma,” *China Brief* 6, Issue 3, 12 April 2006.

¹² *Ibid.*

militer dan ekonominya.¹³ Sebanyak 90 persen barang-barang impor Jepang juga melewati selat ini. Seperti halnya Cina, kebanyakan barang-barang Jepang itu berupa minyak yang diimpor dari Timur Tengah. Jepang sebagai negara industri mempunyai aspirasi geopolitik yang menjangkau wilayah di luar yurisdiksinya. Aspirasi geopolitik tersebut mayoritas terkait dengan domain maritim, di mana negara itu mesti mampu mengamankan SLOC-nya yang memanjang dari teluk Persia hingga laut Jepang. Geopolitik Jepang sangat terkait dengan keamanan energi, sebab pasokan energi Jepang mayoritas mengandalkan pada sumber-sumber yang berada jauh dari wilayahnya.

Amerika Serikat meskipun bukan negara kawasan Asia Tenggara tetapi mempunyai pula kepentingan geopolitik di kawasan ini. Kepentingan geopolitik Amerika Serikat adalah menciptakan perdamaian stabilitas di kawasan ini sekaligus mengeliminasi sedini mungkin adanya ancaman terhadap dominasinya. Sebagai pemain utama kawasan, Amerika Serikat tidak akan membiarkan munculnya kekuatan lain yang akan menyaingi hegemoninya.

Melihat perkembangan di atas, maka kita dapat melihat bahwa keamanan selat Malaka sebagai wilayah yang sangat strategis secara ekonomi dan politis menjadi faktor penting tidak hanya bagi pihak-pihak yang menggunakan jalur tersebut tetapi juga bagi negara-negara pantai serta kawasan sekitarnya.

1.2 Rumusan Masalah

Tata dunia internasional kerap kali berubah ketika terjadi suatu *defining moment* yang dramatis. Berakhirnya Perang Dunia II pada tahun 1945 segera diikuti dengan dimulainya era Perang Dingin. Ketika tembok Berlin runtuh pada tahun 1989, masyarakat internasional melihatnya sebagai awal dari lahirnya era pasca Perang Dingin. Berakhirnya Perang Dingin membawa perubahan-perubahan besar dan terjadi dengan sangat cepat dalam sistem internasional. Perubahan yang menciptakan transformasi pada sistem internasional ini menimbulkan harapan dan

¹³Chris Rahman, "The International Politics of Combating Piracy in Southeast Asia," *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terroris*, ed. Peter Lehr, NY: Routledge, 2007, h.189.

tantangan sekaligus. Salah satu tantangan baru yang mengundang banyak perhatian adalah mengenai konsep keamanan.¹⁴

Pasca perang dingin, konsep tentang keamanan telah banyak mengalami perkembangan. Mely Caballero-Anthony menyebutkan minimal ada tiga pandangan tentang keamanan.¹⁵ Pandangan pertama adalah yang beranggapan bahwa ruang lingkup keamanan adalah lebih luas daripada semata-mata keamanan militer (*military security*). Pandangan kedua adalah menentang perluasan ruang lingkup daripada keamanan dan lebih cenderung konsisten dengan status quo. Pandangan ketiga tidak saja memperluas cakupan bahwa keamanan adalah lebih luas dari semata-mata ancaman militer dan ancaman negara, namun juga berusaha untuk memperlancar proses pencapaian emansipasi manusia (*human emancipation*).¹⁶

Runtuhnya gedung World Trade Centre (WTC) di New York tanggal 11 September 2001 lalu akibat serangan teroris juga dilihat banyak pihak sebagai *defining moment* yang mengakhiri era pasca Perang Dingin. Memang, tragedi 11 September 2001 membawa implikasi fundamental terhadap situasi dan percaturan politik internasional. Bagi kawasan Asia Tenggara, peristiwa 11 September 2001 justru semakin memperumit kompleksitas tantangan keamanan di kawasan, yang sebelumnya telah "akrab" dengan berbagai ancaman non-tradisional.

Seperti halnya perkembangan masalah non tradisional di kawasan Asia Tenggara, maka persoalan selat Malaka pada mulanya timbul karena adanya perkembangan yang penting di bidang perkapalan dan perubahan dalam strategi militer secara global dari negara-negara besar.¹⁷ Pada awalnya permasalahan di kawasan ini memang hanya meliputi kasus kasus perompakan karena selama lebih dari 300 tahun selat ini telah menawarkan limpahan harta karun bagi para

¹⁴Rizal Sukma, "Keamanan Internasional Pasca 11 September: Terorisme, Hegemoni AS dan Implikasi Regional,"

Makalah Disampaikan Pada Seminar "Pembangunan Hukum Nasional VIII" Departemen Kehakiman dan HAM RI, Denpasar, 14 - 18 Juli 2003.

¹⁵Mely Caballero-Anthony, "*Regional Security in Southeast Asia*," Singapore ISEAS Publishing, 2005.

¹⁶Heru susetyo, "Menuju Paradigma Keamanan Komprehensif Berperspektif Keamanan Manusia Dalam kebijakan Keamanan Nasional Indonesia," Diakses dari <http://hukum.blog.esaunggul.ac.id/2010/10/12/> pada tanggal 29 Februari 2012 pukul 12.34 WIB.

¹⁷Hasjim Djalal, "Persoalan Selat Malaka dan Singapura," Diakses dari http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33 pada tanggal 29 Februari 2012 pukul 12.58 WIB.

perompak. Pada beberapa tahun terakhir, kawasan Asia Tenggara telah mengalami penyerangan perompak hampir 50 persen dari jumlah keseluruhan serangan yang terjadi di seluruh dunia. Perairan disekeliling Indonesia merupakan kawasan yang paling sering mengalami serangan perompakan ini.¹⁸

Seperti halnya perompakan, *maritime terrorism* sebagai bagian dari *maritime security* juga merupakan sebuah isu yang juga menjadi agenda utama negara-negara Asia Tenggara. Pada awalnya, kebanyakan negara di kawasan Asia-Pasifik melihat bahwa tragedi 11 September 2001 lebih merupakan persoalan AS ketimbang sebuah persoalan global. Meskipun seluruh dunia termasuk negara-negara Asia Tenggara menyatakan rasa simpati terhadap tragedi yang menimpa AS, namun pada umumnya tidak terlalu yakin bahwa tragedi serupa dapat juga terjadi di kawasan ini. Hal itu antara lain terlihat dari sikap skeptis yang ditunjukkan sebagian kalangan terhadap niat dan seruan AS dalam memerangi terorisme pada tataran global, termasuk di Asia Tenggara.

Sikap skeptis ini juga terlihat ketika pemerintah Singapura mengumumkan bahwa pihaknya telah berhasil membongkar adanya sebuah jaringan teroris regional yang dapat mengancam keamanan negara-negara di kawasan. Sikap “menyangkal” (*denial*) ini antara lain terlihat di Indonesia, Thailand, dan pada tingkat yang lebih rendah, di Malaysia. Namun, tragedi 12 Oktober 2002 di Bali¹⁹ telah menyadarkan negara-negara di kawasan bahwa ancaman terorisme dapat terjadi dimana saja, dan pada waktu dan metode yang tidak dapat diduga dengan mudah.

Banyak pengamat keamanan memperkirakan bahwa selat Malaka ini merupakan fokus dari berbagai kelompok teroris dengan kapabilitas maritim yang tidak dapat dianggap rendah. Bahkan *Lloyd's joint War Committee* menambahkan selat Malaka sebagai perairan yang sangat berbahaya.²⁰ Hal ini juga semakin

¹⁸Rommel C. Banlaoi, “Maritime Security Outlook for Southeast Asia,” *The Best of Time, the Worst of Times*, ed. Joshua Ho and Catherine Zara Raymond, Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd, 2005, h. 61.

¹⁹Bom Bali terjadi pada malam hari tanggal 12 Oktober 2002 di jalan Legian-kuta Bali. Kejadian itu mengorbankan 202 orang dan mencederakan 209 yang lain, kebanyakan merupakan wisatawan asing. Peristiwa ini dianggap sebagai aksi Teroris terparah dalam sejarah Indonesia. Peristiwa itu juga merugikan banyak pihak sehingga tingkat perekonomian dan pariwisata di Bali menurun drastis.

²⁰The Growing Menace of Piracy. “*Taking Cover – and Joint Action.*” Zurich Financial Services, 2006.

serius semenjak terjadinya serangan 11 September 2001 yang di klaim sebagai sebuah awal dimana terorisme menjadi ancaman bagi seluruh negara di dunia.

Dalam kondisi seperti ini, sangat diperlukan suatu kerjasama tidak hanya dalam melakukan suatu pengawasan terhadap aksi-aksi kejahatan laut, tetapi juga kerjasama dalam melakukan koordinasi terhadap pengejaran di lapangan dan penegakan hukum.²¹ Manajemen keselamatan dan keamanan maritim merupakan sebuah tantangan besar bagi kawasan dan telah berulang kali menjadi agenda dalam pertemuan dan konferensi regional. Telah banyak inisiatif dan aktifitas yang terkait dengan penanganan keamanan dan keselamatan maritim di selat Malaka, namun belum banyak dari rencana rencana itu yang berjalan.²²

Setelah adanya peristiwa 11 September 2001, negara *littoral states* yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura mulai membangun kemitraan dalam pelaksanaan keamanan maritim di selat Malaka pada tahun 2004. Kerjasama ini lebih serius dibandingkan kerjasama sebelumnya. Letak geografis ketiga negara ini yang bersentuhan langsung dengan selat Malaka merupakan dasar bagi ketiga negara untuk membentuk kerjasama patroli terkoordinasi.²³ Bergabung dalam payung *MALSINDO Coordinated Patrol* ketiga negara sepakat mengadakan pengamanan bersama di selat Malaka.²⁴

Dua tahun kemudian, dibentuk Patroli keamanan udara diatas selat Malaka yang dinamakan *Eye in the Sky* (EiS) yang diresmikan pada bulan April 2006 dan keduanya berada di bawah payung *Malacca Straits Patrol Network*.²⁵ Hal ini merupakan salah satu cara untuk menahan aksi aksi terorisme dan pembajakan

Diakses dari

http://www.zurich.com/main/productsandsolutions/industryinsight/2006/march2006/industryinsight20060301_000.htm pada tanggal 3 Maret 2012 pukul 14.24 WIB.

²¹ Sam Bateman, Catherine Zara Raymond, Joshua Ho. “*Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits An Agenda for Action.*” Institute of Strategic and Defence, May 2007, h. 28.

²² *Ibid.*

²³ “Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait,” Diakses dari <http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait> pada tanggal 3 Maret 2012 pukul 15.25 WIB.

²⁴ Carolin Liss, “The Challenges of Piracy in Southeast Asia and the Role of Australia,” Diakses dari <http://www.nautilus.org/publications/essays/apsnet/policy-forum/2007/the-challenges-of-piracy-in-southeast-asia-and-the-role-of-australia> pada tanggal 5 Maret 2012 pukul 13.11 WIB.

²⁵ *Ibid.*

untuk memastikan akses selat Malaka sebagai *a Safe Sea Line Of Communication* (SLOC).²⁶

Kerjasama yang dilaksanakan oleh ketiga negara ini pasca terjadinya serangan 11 September 2001 diharapkan menjadi sebuah titik balik didalam pengembangan kerjasama yang lebih baik di masa yang akan datang sehingga dapat memperkecil tingkat kejahatan yang terjadi di selat Malaka. Di dalam penelitian ini akan dijelaskan mengenai bagaimana negara negara Asia Tenggara dapat bekerja sama dalam area keamanan maritim dalam konteks regional. Hal ini mengingat bahwa sebelumnya Indonesia, Malaysia dan Singapura tidak secara serius menangani masalah keamanan maritim ini. Namun semenjak terjadinya serangan 11 September 2001, ketiga negara mulai menetapkan ukuran dalam keamanan maritim di selat Malaka. Tidak mengherankan jika peristiwa ini dijadikan sebagai *turning point* dalam kerjasama ketiga negara.

Berdasarkan paparan diatas, maka dapat dirumuskan pertanyaan penelitian:

1. Mengapa Indonesia, Malaysia dan Singapura mulai membentuk suatu standar kerjasama multilateral padahal sebelumnya hal tersebut hampir tidak pernah dilakukan?
2. Bagaimana efektifitas kerjasama keamanan Indonesia, Malaysia dan Singapura mampu menciptakan keamanan jalur pelayaran di Selat Malaka pasca peristiwa 11 September 2001 hingga 2010?

1.3 Tujuan dan signifikansi penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan mengenai kerjasama keamanan yang terdapat di perairan selat Malaka sebagai jalur yang mempengaruhi perekonomian global, yang melibatkan *littoral states*. Secara rinci, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Memaparkan perspektif keamanan *littoral states* terhadap berbagai ancaman keamanan di selat Malaka serta kapabilitas maritim yang dimiliki *littoral*

²⁶Sam Bateman, "Sea Piracy: Some Inconvenient Truth," Diakses dari <http://www.unidir.org/pdf/articles/pdf-art2960.pdf> pada tanggal 8 Maret 2012 pukul 21.10 WIB.

states untuk menangani tantangan dan ancaman yang terdapat di perairan tersebut.

2. Menjelaskan mengenai bentuk kerjasama keamanan yang melibatkan *littoral states* di perairan selat Malaka sebelum terjadinya peristiwa 11 September 2001 dan setelah peristiwa 11 September 2001 sehingga dapat diperbandingkan bagaimana keterlibatan *littoral states* dalam pengamanan selat Malaka.
3. Menjelaskan bagaimana konsep *maritime security* dan *cooperative security* mempengaruhi efektifitas *littoral states* di dalam proses pelaksanaan kerjasama keamanan setelah peristiwa 11 September 2001 sehingga dapat diteliti apakah kerjasama ini berjalan efektif atau tidak.

1.3.2 Signifikansi Penelitian

1. Analisis penelitian ini akan terkonsentrasi pada aspek aspek kerjasama keamanan maritim di selat Malaka dan juga bentuk bentuk kerjasama yang kiranya efektif di dalam menangani masalah keamanan maritim tersebut.
2. Memberikan kontribusi dalam kajian keamanan terutama terkait dengan Problematika *maritime security* di Asia Pasifik.

1.4 Tinjauan Pustaka dan Kerangka Teori

1.4.1 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka ini akan melihat berbagai sumber ilmiah tersebut yang secara umum menganalisa mengenai kerjasama operasi keamanan di selat Malaka. Keamanan di selat Malaka telah menjadi topik pembahasan baik di tingkat pemerintah, pengambil kebijakan politik, praktisi militer maupun akademisi. Masing-masing pandangan memiliki terminologi yang berbeda berdasarkan persepsi dan penempatan sebagai isu keamanan. Kawasan selat Malaka merupakan kawasan yang memiliki seribu alasan potensi untuk menjadi sumber konflik. Ancaman terbesar di kawasan ini adalah perompakan sehingga penulis mencoba mencari sumber dalam menggali latar belakang ancaman ini.

Buku yang dijadikan bahan rujukan oleh penulis adalah karya Adam J. Young yang berjudul "*Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies.*"²⁷ Didalam buku ini, Young memaparkan mengenai problematika masalah keamanan yang mencakup masalah perompakan di Asia Tenggara dengan menggunakan konteks sejarah dan faktor faktor terjadinya perompakan. Pendekatan ini memberikan gambaran mengenai perompakan di Asia Tenggara sehingga dapat dirumuskan mengenai kebutuhan apa saja yang diperlukan untuk meningkatkan kemampuan setiap negara, pembangunan struktur jangka panjang, termasuk kerjasama kerjasama yang memungkinkan dalam menghadapi masalah ini. Kondisi alam di kawasan Asia Tenggara membuat kawasan ini memiliki nilai vital baik dari sisi ekonomi maupun dari sisi militer. Ancaman yang diakibatkan menjadi suatu isu sekuriti transnasional.

Menurut Young, cabang dari permasalahan ini terletak pada masalah budaya, ekonomi dan perkembangan politik negara di regional dan ketidakmampuan negara negara tersebut untuk mengontrol atau meregulasi perkembangan ini. Pandangan sosio kultural yang bervariasi, pertumbuhan ekonomi yang tidak dibarengi oleh komitmen politik serta tantangan yang terdapat dalam hegemoni politik adalah beberapa hal yang mempengaruhi perompakan baik sejarah maupun kontemporer. Pokok permasalahan buku ini mengenai sejarah terjadinya pembajakan laut sehingga dapat dijadikan rujukan menangani kondisi pembajakan yang terjadi di selat Malaka saat ini.

Dalam melihat terjadinya latar belakang terjadinya permasalahan di selat malaka, Catherine Zara Raymond dalam tulisannya "*Piracy and Armed Robbery in the Malacca Straits*"²⁸ berpendapat bahwa hal ini terjadi karena dua alasan. Pertama adanya krisis keuangan Asia pada tahun 1997. Buruknya sistem ekonomi pada saat itu memaksa banyak orang yang tinggal didaerah pesisir di Indonesia dan Malaysia beralih ke pembajakan untuk menambah penghasilan mereka. Keruntuhan ekonomi ini juga menyebabkan ketidakstabilan politik. Tekanan internasional terhadap situasi ini sangat dirasakan oleh Indonesia dan Malaysia.

²⁷Adam .J Young, "*Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies,*" ISEAS publishing, 2007.

²⁸Catherine Zara Raymond, "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait," *Naval War College Review*, Vol. 62, no. 3, 2009.

Upaya ini dimulai pada tahun 2000, ketika serangan bajak laut mencapai puncaknya dan bahkan lebih meningkat semenjak peristiwa 11 September 2001. Penelitian ini akan mencari aspek aspek yang menjadi kemungkinan sehingga isu keamanan selat Malaka tetap menjadi sebuah penelitian meskipun sudah ada kerjasama yang melibatkan negara negara *littoral states*. Karena pada faktanya masih banyak persoalan persoalan yang muncul sekaitan dengan pembagian kewenangan di dalam kerjasama ini. Kurangnya koordinasi sehingga kadang terjadi timpang tindih dalam pelaksanaan patroli bersama.

Penelitian yang ditulis oleh Joyce Dela Pena, "*Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns*"²⁹ menganalisa mengenai adanya perbedaan kepentingan yang melatar belakangi terbentuknya perjanjian patroli bersama antara ketiga negara ini. Seperti Singapura yang secara jelas sangat bergantung secara ekonomi pada selat Malaka. Sehingga tidak mengherankan jika negara ini sangat menginginkan terjadi kerjasama untuk mengamankan selat Malaka dari kejahatan kejahatan maritim. Malaysia juga sangat tergantung pada perekonomian dari sektor kelautan. Sekitar 80 persen perdagangannya melewati selat Malaka dan pelabuhannya juga terletak di selat itu. Namun Malaysia juga konsern terhadap sumber daya kelautan yang kaya, karena hal ini memberikan kontribusi pada industri perikananannya. Sedangkan Indonesia adalah negara kepulauan terbesar dengan garis pantai yang tesebar lebih dari 17 juta mil persegi. Namun menurut Pena, berbeda dengan negara tetangganya, Indonesia tidak terlalu bergantung pada perdagangan. Menurutnya, untuk Indonesia pencegahan terhadap perompakan kurang penting bila dibandingkan dengan melakukan patroli perbatasan dengan wilayah yang sangat luas yang berurusan dengan penyelundupan, *illegal fishing* maupun kerusakan lingkungan. Terlebih dengan lepasnya dua pulau Indonesia yang di klaim oleh Malaysia menjadikan masalah kedaulatan menjadi hal yang sangat penting bagi Indonesia.

Ada pemisahan yang jelas antara kepentingan negara maritim dalam hal ini Indonesia dengan negara pesisir. Terlebih dengan hadirnya AS yang menawarkan peran untuk mengamankan selat Malaka. Sehingga menurut Pena,

²⁹Joyce Dela Pena, "Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns," *Stanford Journal of International Relations*, Vol. X, no. 2, 2009.

mengembangkan kerjasama keamanan yang sukses membutuhkan lebih banyak keseriusan dari negara negara yang bersangkutan. Penelitian inilah yang ingin di kembangkan lebih jauh oleh penulis dengan menganalisa mengapa keamanan selat Malaka ini hanya di kelola oleh ketiga negara ini. Sementara banyak negara negara lain yang juga memiliki kepentingan di kawasan ini justru tidak memiliki akses untuk ikut mengelola keamanan.

Permasalahan keamanan perairan di Asia Tenggara dijabarkan oleh Joshua Ho dalam artikelnya "*The Security of Sea Lanes in Southeast Asia.*"³⁰ Menurut Ho, pada abad ke 21 Asia Pasifik akan menjadi sebuah kawasan yang memiliki tingkat pertumbuhan yang fenomenal. Sebagai pusat dari gravitasi pertumbuhan ekonomi, kawasan ini akan memerlukan laut sebagai sarana transportasi sehingga sebagai hasilnya keamanan jalur pelayaran regional akan menjadi sebuah hal penting sebagai urat nadi dari efek pertumbuhan ekonomi. Ancaman yang paling nyata menurut Ho adalah perompakan dan terorisme maritim. Menurut Ho, meskipun ancaman perompakan ini telah belangsung sejak lama, namun salah satu faktor yang membuat hal ini semakin sulit untuk di berantas adalah semakin meningkatnya peralatan perompak tersebut. Sejak peristiwa 11 September 2001 perompakan laut ini sering di hubungkan dengan ancaman terorisme maritim meskipun motivasi keduanya berbeda. Teroris memiliki motivasi yang berkaitan dengan ideologi, rasa nasionalisme dan landasan agama. Sedangkan perompak lebih kepada masalah ekonomi. Jadi hal ini sejalan dengan yang dikemukakan oleh Pena. Menghadapi ancaman ini, negara negara dalam kawasan regional telah melakukan berbagai langkah untuk mengantisipasi isu ini. Indonesia misalnya melakukan peningkatan platform dari angkatan lautnya juga membentuk pusat komando angkatan laut di Batam dan Belawan dengan menempatkan pasukan khusus. Malaysia dengan membangun radar sepanjang selat Malaka dan Singapura juga meningkatkan peralatan maritimnya termasuk pengembangan pusat informasi untuk menganalisa gerakan gerakan yang dianggap mencurigakan. Sebenarnya sebelum kerjasama multilateral yang melibatkan ketiga negara ini,

³⁰Joshua Ho, "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia," *Academic Research Library Military Technology*, 2005.

telah ada kerjasama bilateral antara Indonesia dan Singapura, Indonesia dan Malaysia serta Malaysia dan Singapura.

Dalam artikel Ho, dijelaskan mengenai adanya perbandingan terhadap kerjasama bilateral ini yang di respon oleh ASEAN dan ARF untuk ikut mempromosikan kerjasama multilateral melawan perompakan di laut. ARF mengadopsi pernyataan dalam pertemuan tingkat menteri di Phnom Penh pada Juni 2003, dimana negara negara ARF setuju untuk membicarakan cara cara penanganan terhadap problem perompakan ini. Hal ini termasuk pembentukan sebuah *legal framework* untuk melawan perompakan berdasarkan konvensi Roma. Hal inilah yang kemudian di kembangkan penulis kedalam topik penelitian, yang mengkaji kerjasama pengamanan di selat Malaka mengingat banyaknya kepentingan negara ekstra teritori di kawasan ini.

Kemudian mengenai tanggungjawab negara di dalam mengatasi ancaman terorisme maritim utamanya yang menyangkut Indonesia dan Malaysia di kemukakan Tammy M. Sittnickt dalam artikelnya "*State Responsibility and Maritime Terrorism in The Strait of Mallacca: Persuading Indonesia and Malaysia to Take Additional Steps to Secure The Strait.*"³¹ Menurutnya selat Malaka yang terletak antara Indonesia dan Malaysia bukan hanya sebagai salah satu jalur pelayaran yang tersibuk dan memiliki peranan vital tetapi juga merupakan target bagi terorisme maritim. Tingkat perompakan yang tinggi serta banyaknya organisasi teroris yang berada di wilayah ini memperlihatkan bahwa selat ini memiliki nilai yang sangat penting sehingga sebuah serangan teroris dapat mengakibatkan adanya kekacauan pada ekonomi global. Secara khusus, tanggung jawab dalam pengamanan selat ini merupakan tanggung jawab negara negara yang langsung berhubungan dengan perairan Malaka seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura. Tetapi permasalahan kedaulatan menjadi sebuah hambatan di dalam kerjasama ini.

Dalam pemaparan selanjutnya, Sittnickt menyimpulkan bahwa adanya grup grup teroris lokal, tingkat perompakan dan pentingnya pengembangan kawasan maritim regional terhadap perdagangan internasional membuat perairan

³¹Tammy M. Sittnickt, "State Responsibility and Maritime Terrorism in The strait of Mallacca: Persuading Indonesia and Malaysia to Take Additional Steps to Secure the Strait," *Pacific Rim Law & Policy Jurnal*, Vol. 14, no. 3, 2005.

di Asia Tenggara utamanya di selat Malaka menjadi target utama teroris maritim. Tetapi tampaknya negara negara yang langsung berbatasan dengan kawasan ini masih kurang mampu menangani ancaman tersebut. Menurutnya, jika Indonesia dan Malaysia tidak dapat bertanggung jawab terhadap kerusakan yang diakibatkan oleh serangan teroris mereka harus memikirkan langkah selanjutnya termasuk di dalamnya membiarkan kekuatan ekstra regional ikut mengontrol keamanan selat dan memberi ijin untuk melintasi perbatasan.

Penelitian lain mengenai kerjasama *maritime security* dipaparkan oleh John F. Bradford dalam "*The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia*".³² Ada sejumlah alasan terhadap signifikansi patroli trilateral yang di bentuk oleh Malaysia, Indonesia dan Singapura ini. Pertama, adanya dukungan kuat dari media serta respon positif masyarakat terhadap patroli menunjukkan adanya keinginan agar proyek ini tetap berjalan. Kedua, ini adalah pertama kalinya secara signifikan dioperasikan kerjasama multilateral antar negara Asia Tenggara tanpa mitra ekstra regional. Meskipun pada operasinya, kerjasama ini terlihat hanya sebagai bentuk "show kekuatan" daripada fungsi sebenarnya.

Secara struktural dan normatif, perubahan ekonomi ke sistem regional memungkinkan terjadinya kerjasama maritim yang lebih besar. Beberapa dari perubahan ini secara langsung adalah hasil dari pengakuan global bahwa terorisme adalah ancaman utama. Sementara lainnya merupakan kelanjutan dari tren regional sejak pasca perang dingin. Perubahan ini dapat dilihat dari lima faktor utama: sensitivitas masalah kedaulatan, kepentingan kekuatan ekstra regional, meningkatnya prevalensi norma norma kerjasama, peningkatan sumber daya negara, dan prioritas peningkatan keamanan maritim. Kelima faktor ini adalah konsep analisis yang digunakan untuk menggambarkan keterkaitan dan saling melengkapi.

³²John F. Bradford, "The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia," *Naval War College Review*, Vol. 58, no. 3, 2005.

1.4.2 Kerangka Teori

Dalam penulisan tesis ini penulis menggunakan teori-teori atau pendapat para ahli yang berkorelasi dengan obyek yang dikaji oleh penulis. Hal ini dilakukan untuk memberikan dasar pemikiran yang kuat dalam suatu penelitian sehingga diakui kebenarannya dalam mendukung suatu hipotesis. Untuk dapat menganalisa suatu permasalahan dibutuhkan suatu alat bantu berupa teori-teori yang dapat digunakan. Suatu teori di butuhkan sebagai pegangan pokok secara umum terdiri dari dari sekumpulan data yang tersusun dalam suatu pemikiran yang terdiri dari berbagai fakta yang membentuk dalil tertentu. Teori berfungsi untuk memahami serta memberikan hipotesa secara sistematis, disamping menjelaskan maksud terhadap berbagai fenomena yang ada. Tanpa menggunakan teori, fenomena tersebut akan sulit dipahami, di sisi lain teori juga berupa sebuah bentuk pernyataan yang menghubungkan konsep-konsep secara logis.³³

Menurut Mochtar Mas' oed, teori merupakan penjelasan yang paling umum memberitahukan kepada kita mengapa sesuatu terjadi dan kapan sesuatu akan terjadi. Dengan demikian selain di pakai untuk eksplanasi, teori juga merupakan dasar dari sebuah prediksi dari pengertian ini, singkatnya teori dapat juga dikatakan sesuatu yang terjadi atau yang akan terjadi.³⁴

1.4.2.1 Konsep *Maritime Security*

Peristiwa 11 September 2001 memberikan persepsi berbeda dengan apa yang di maksud dengan keamanan maritim dari yang ada sebelumnya. Secara tradisional, *maritime security* dapat diartikan sebagai bagian dari angkatan laut maupun pasukan pertahanan suatu negara yang memiliki peran untuk melindungi bangsa dan kepentingan nasionalnya terhadap berbagai ancaman. Ancaman ini biasanya bersifat militer dan dirumuskan atas dasar penilaian strategis dan apresiasi militernya.³⁵

Maritime security secara umum dimaknai sebagai perpaduan (*convergence*) antara *maritime safety* atau keselamatan maritim dan *maritime*

³³Jack C Plano, "The International Relation Dictionary," Santa Barbara, California Press, 1992, h.7.

³⁴Mochtar Mas' oed, "Ilmu Hubungan Internasional," LP3ES, Jakarta, 1993, h. 21.

³⁵Sam Bateman et.al, "Capacity Building for Maritime Security Cooperation," *Maritim Capacity Building in The Asia-Pacific Region*, ed.Andrew Forbes, *Australia Maritime Affairs* no.30.

security itu sendiri. Mengutip Barry Desker, dekan S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University, Singapura, *Maritime safety* adalah: “*measure employed by owners, operators and administrators of vessels, port facilities, offshore installations, and other marine organizations or establishments to prevent or minimize the occurrence of mishap or incident at the sea that may be caused by sub-standard ships, unqualified crew or operator error*”³⁶

Konsep *maritime security* ini memiliki pengertian yang berbeda tergantung kepada kepentingan, politik bahkan sisi ideologis suatu pihak. Geoffrey Till berpendapat bahwa perlu ada kebutuhan yang jelas tentang apa yang di perlukan bagi kelangsungan *maritime security* ini. Hal ini disebabkan karena pada satu sisi, *maritime security* dapat dilihat sebagai refleksi perluasan perdebatan konsep dalam security, tetapi disisi lain konsep ini dapat dilihat sebagai dimensi lain dari konsep security itu sendiri.³⁷

Meskipun terkesan tumpang tindih, dimensi yang dikemukakan oleh Till dalam konsepnya mengenai kerangka keamanan maritim tidak mengidentifikasi berbagai perspektif *maritime security*. Literatur yang mencakup *maritime security* lebih berfokus pada karakteristik lautan dan penggunaannya serta berbagai ancaman terhadap penggunaan laut tersebut.³⁸ Hal ini sejalan dengan pendapat Till yang menempatkan analisisnya mengenai “*Good order at sea*” yang melihat lautan sebagai suatu sumber, sarana untuk melakukan pertukaran informasi dan sebagai lingkungan yang memandang resiko dan ancaman sebagai sebuah kontribusi untuk lebih meningkatkan pembangunan manusia.³⁹

Sebuah studi di Universitas Dalhousie mendefinisikan *maritime security* sebagai “*a process of maintaining stability in the international system on, over, under and from the sea.*” Hal ini masuk akal, tetapi tidak dapat mencakup banyak kepentingan. Sebuah penelitian di Kanada juga mengidentifikasikan empat prinsip dasar yang mengatur penggunaan laut yang serupa dengan konsep yang

³⁶“Membedah Kebijakan Maritime Security AS di Indonesia,” Diakses dari <http://www.antaraneews.com/berita/248430/membedah-kebijakan-maritime-security-as-di-indonesia> pada tanggal 4 April 2012 pukul 11.23 WIB.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Bateman, *op.cit.*, h. 8-11.

³⁹ Geoffrey Till, “*Sea Power: a Guide for the Twenty First Century*,” Routledge, 2004, h. 311.

dikemukakan oleh Till, yaitu: pengakuan lautan sebagai “sumber kekayaan”, sebagai “sistem pendukung kehidupan”, sarana perdagangan dan komunikasi, serta “tradisi” bahwa yang menggunakan lautan harus menggunakan dalam konteks perdamaian dan keamanan.⁴⁰

Konsep *maritime security* memiliki arti yang berbeda beda tergantung pada sudut pandang dan kepentingan politik pihak yang terkait. Objek dari sebuah misi yang ingin dicapai melalui operasi yang melibatkan *naval diplomacy* juga bisa di deskripsikan sebagai *Maritime Security Operations* (MSO). MSO ini di definisikan sebagai:

“MSO help develop security in the maritime environment, which promotes stability and global prosperity. These operations complement the counterterrorism and security efforts of regional nations and seek to disrupt violent extremists’ use of the maritime environment as a venue for attack or to transport personnel, weapons or other material.”⁴¹

Independent World Commission on the Oceans (IWCO) melihat konsep *maritime security* sebagai konsep “penggunaan secara damai”:

“One fundamental concept implicitly underpins the notion of the peaceful uses of the oceans, namely that all peoples should benefit from their use. The concept also recognizes peace as being more than the absence of war, extending the notion of peace to include the idea of an equitable public order that governs all human activity. This broader notion of peace can be expressed differently by the insistence that the opposite of peace is not war but injustice.”⁴²

Dengan kata lain, didalam dunia kemaritiman, keamanan maritim juga telah meluas tidak hanya konsep pertahanan laut terhadap ancaman militer dari negara lain tetapi juga termasuk pertahanan terhadap ancaman non militer antara lain perlindungan terhadap kelestarian alam, jalur perdagangan, pemberantasan aksi ilegal di laut, dan lain lain. Keamanan laut/maritim bukan hanya menyangkut penegakan hukum di laut semata, keamanan laut dalam arti yang luas adalah laut menjadi wilayah yang aman digunakan oleh pengguna dan bebas dari ancaman

⁴⁰Ed Tummers, “The Future Maritime Security Environment,” *Maritime Affairs*, 1999, h.13.

⁴¹ “Maritime Security Operations,” Diakses dari <http://www.cusnc.navy.mil/command/ctf150.html> pada tanggal 26 Maret 2012 pukul 18.56 WIB.

⁴²Mário Soares, “The Ocean...Our Future,” *The Report of the Independent World Commission on the Oceans*, Cambridge University Press, 1998, h.11

atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan laut, yaitu:

1. Laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara.
2. Laut yang bebas dari ancaman terhadap navigasi, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi, yang membahayakan keselamatan pelayaran.
3. Laut yang bebas dari pencemaran dan perusakan ekosistem, yaitu ancaman terhadap kelestarian lingkungan yang dampaknya merugikan bagi masyarakat sekitar dan juga generasi penerus.
4. Laut yang bebas dari ancaman pelanggaran hukum, yaitu pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku seperti illegal logging, illegal fishing dan lain-lain.⁴³

1.4.2.2 Konsep *Cooperative security*

Ide dasar dari adanya kerjasama keamanan (*cooperative security*) adalah bahwa negara negara bekerja sama untuk menjaga keamanan dan memastikan kepentingan nasional mereka. Di dalam permasalahan ini terdapat norma norma dasar yang digunakan bagi aktor aktor ini untuk saling berinteraksi. John Gerard Ruggie berpendapat bahwa persetujuan kerjasama itu bergantung kepada beberapa prinsip yang kemudian melandasi hubungan, yang secara spesifik sangat bergantung kepada faktor faktor tertentu.⁴⁴ Sederhananya, ini berarti bahwa negara negara yang terlibat dalam kerjasama ini satu sama lain harus memiliki tradisi kerjasama dan aturan baik verbal maupun non verbal yang akan mengatur cara mereka berinteraksi.

Dalam karya yang lain, Antonia dan Abram Chayes menegaskan bahwa hal ini perlu untuk “dasar normatif yang kuat” didalam pengaturan tersebut.

⁴³“Keamanan Laut dan Tanggung Jawab Indonesia: Tantangan dan Kendala,” *Makalah TNI-AL Yang Disampaikan Pada Lokakarya Hukum Laut Internasional*, Yogyakarta, 13-15 Desember 2004.

⁴⁴John Gerard Ruggie, “Multilateralism: the Theory of an Institution,” *Multilateralism Matters: The Theory and Praxis of an Institutional Norm*, ed. John Gerard Ruggie, Columbia, NY, Columbia University Press, 1993.

Mereka menekankan bahwa keberhasilan dari sistem kerjasama ini bergantung pada kemampuan untuk beradaptasi dengan norma yang telah diatur. Jadi tidak hanya norma penting yang harus di tetapkan, tetapi kerjasama ini juga haruslah fleksibel atau kerjasama ini akan menemui kegagalan.⁴⁵

Dengan demikian dapat dilihat dalam kerjasama yang melibatkan *littoral states* penyelenggaraan dan jaminan keamanan nasional melalui suatu sistem ketahanan nasional sangat diperlukan dalam menjalin hubungan dengan negara lain. Hal ini merupakan kepentingan nasional yang harus ada dari setiap negara bila keamanan dipandang sebagai faktor utama dalam menyelenggarakan hubungan bilateral. Konsep ini sejalan dengan konsep *Sea power* yang di usung oleh Alfred Thayer Mahan. Secara essensial Mahan membangun strategi berdasarkan ide mengenai operasi maritim yang berhubungan dengan kebijakan nasional yang diusung oleh suatu negara.⁴⁶

Sebagai pengusung teori umum yang pertama mengenai peperangan di lautan, Mahan berpendapat bahwa peperangan di lautan merupakan bagian dari tindakan politik. Dalam keadaan damai, kekuatan nasional, keamanan dan kesejahteraan sangat bergantung kepada lautan dalam artian sebagai sarana transportasi dan perdagangan. Namun di masa perang, *Sea Power* merupakan sebuah bagian dari kekuasaan mariner dan merujuk pada pengertian untuk menyerang perdagangan musuh dan juga sebagai bentuk ancaman bagi kepentingan musuh.⁴⁷

⁴⁵Antonia Chayes et. al, "Regime Architecture: Elements and Principles," *Global Engagement: Cooperation and Security in the 21st Century*, ed. Janne E. Nolan ,Washington, D.C.: Brookings Institute, 1994.

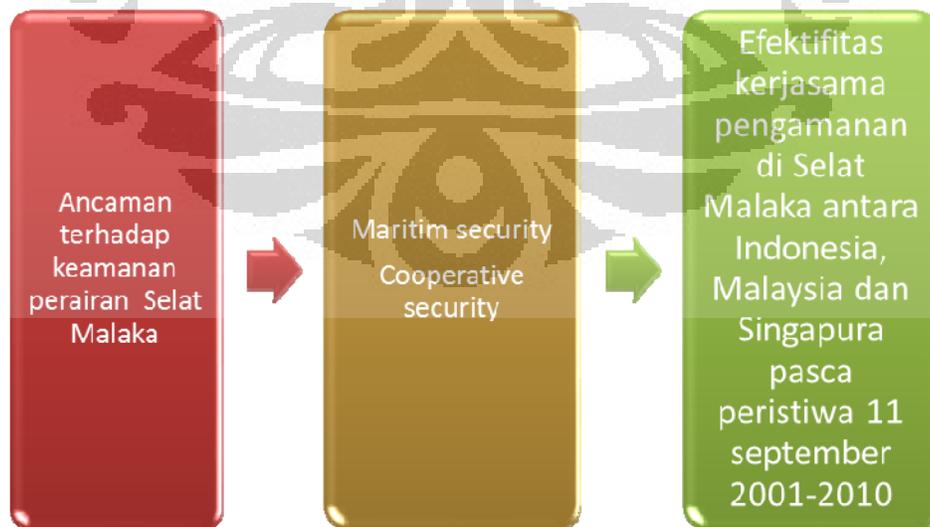
⁴⁶ Till, *loc.cit*, h. 311.

⁴⁷ *Ibid*.

1.4.2.3 Operasionalisasi konsep

Konsep	Variabel	Indikator
Maritime Security	<ul style="list-style-type: none"> Maritime capabilities 	<ul style="list-style-type: none"> Geographic position Physical conformation Extent of territory Number of population National character Character of the government
Cooperative Security	<ul style="list-style-type: none"> Coalition Building 	<ul style="list-style-type: none"> Deterrence Compellance

1.4.2.4 Model analisa



1.4.2.5 Asumsi dan Hipotesa

Penelitian ini memiliki beberapa asumsi dan hipotesa. Asumsi adalah hal hal yang penulis anggap benar yang menjadi landasan penulisan. Sedangkan hipotesa adalah satu atau lebih kalimat pernyataan yang akan diuji kebenarannya dalam penelitian. Asumsi dari penelitian ini antara lain adalah: efektifitas kerjasama keamanan selat Malaka yang dibentuk oleh *littoral states* sangat di pengaruhi oleh peristiwa 11 September 2001 yang merupakan titik balik didalam hubungan antara ketiga negara ini. Sedangkan hipotesa dalam penelitian ini antara lain adalah: peristiwa 11 September 2001 merupakan sebuah pemicu di dalam pelaksanaan kerjasama keamanan antara *littoral states* sehingga didalam penelitian ini akan dipaparkan mengenai bentuk bentuk kerjasama yang melibatkan *littoral states* sehingga dapat dianalisis adanya perubahan yang terjadi yang mendorong negara negara ini membentuk basis multilateral yang bisa secara efektif menekan jumlah kejahatan transnasional yang terjadi di selat Malaka.

Lebih lanjut penelitian ini juga menganalisis tipe kapabilitas maritim yang dimiliki oleh *littoral states* dalam melaksanakan kerjasama pasca peristiwa 11 september 2001. Dari kapabilitas ini kita dapat menyimpulkan seberapa efektif kerjasama yang dibangun secara multilateral ini mengingat ancaman yang dihadapi juga tentu tidak bisa diselesaikan hanya dengan kapabilitas yang seadanya saja. Kerjasama keamanan yang efektif juga ditentukan oleh seberapa dekat pihak yang terlibat dalam permasalahan ini. Kerjasama hanya dapat berjalan di lingkup *littoral states* karena ketidakyakinan negara negara tersebut terhadap kekuatan ekstra regional yang dianggap dapat mengganggu kedaulatan *littoral states*.

1.5 Metode penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Dalam penulisan ini, penulis menggunakan tipe penelitian ekplanatif, yaitu penulis menggambarkan mengenai kerjasama keamanan di selat Malaka yang melibatkan ketiga negara baik sebelum maupun setelah periode 11 September

2001. Analisis sejarah akan di konsentrasikan pada aspek aspek kerjasama keamanan maritim yang juga melibatkan *littoral states* termasuk analisa kerjasama lain yang melibatkan organisasi maupun forum di kawasan Asia Pasifik. Kemudian akan dijelaskan mengenai ancaman perompakan dan maritim terrorisme yang terjadi di selat Malaka beserta kapabilitas yang dimiliki oleh *littoral states* untuk menghadapi berbagai ancaman tersebut. Dari penjelasan tersebut diharapkan dapat menyimpulkan apakah kerjasama multilateral ini efektif atau tidak di dalam menjaga keamanan perairan selat Malaka hingga tahun 2010.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Menurut Neuman, penelitian kualitatif menggambarkan realitas sosial yang berfokus pada proses yang interaktif dengan nilai yang bersifat eksplisit. Data dan teorinya merupakan sebuah kesatuan dimana data yang diperoleh dari berbagai literatur akan diinventarisir dan diklarifikasi kemudian permasalahan digambarkan berdasarkan fakta-fakta yang ada dan disusun dalam suatu tulisan.⁴⁸ Sedangkan angka-angka statistik yang digunakan hanya bersifat menunjang dari semua fakta yang hendak digambarkan.

1.5.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah telaah pustaka (*Library Research*) yaitu pengumpulan data dengan menelaah sejumlah literatur yang berhubungan dengan masalah yang tengah diteliti baik berupa buku-buku, dokumen, jurnal, majalah, surat kabar serta artikel-artikel yang berhubungan dengan masalah ini.

1.5.3 Jenis Data

Adapun Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, yaitu data-data yang diperoleh dari literatur-literatur yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti, misalnya data yang berasal dari buku-buku, dokumen, jurnal, majalah, surat kabar, serta berbagai literatur yang lainnya.

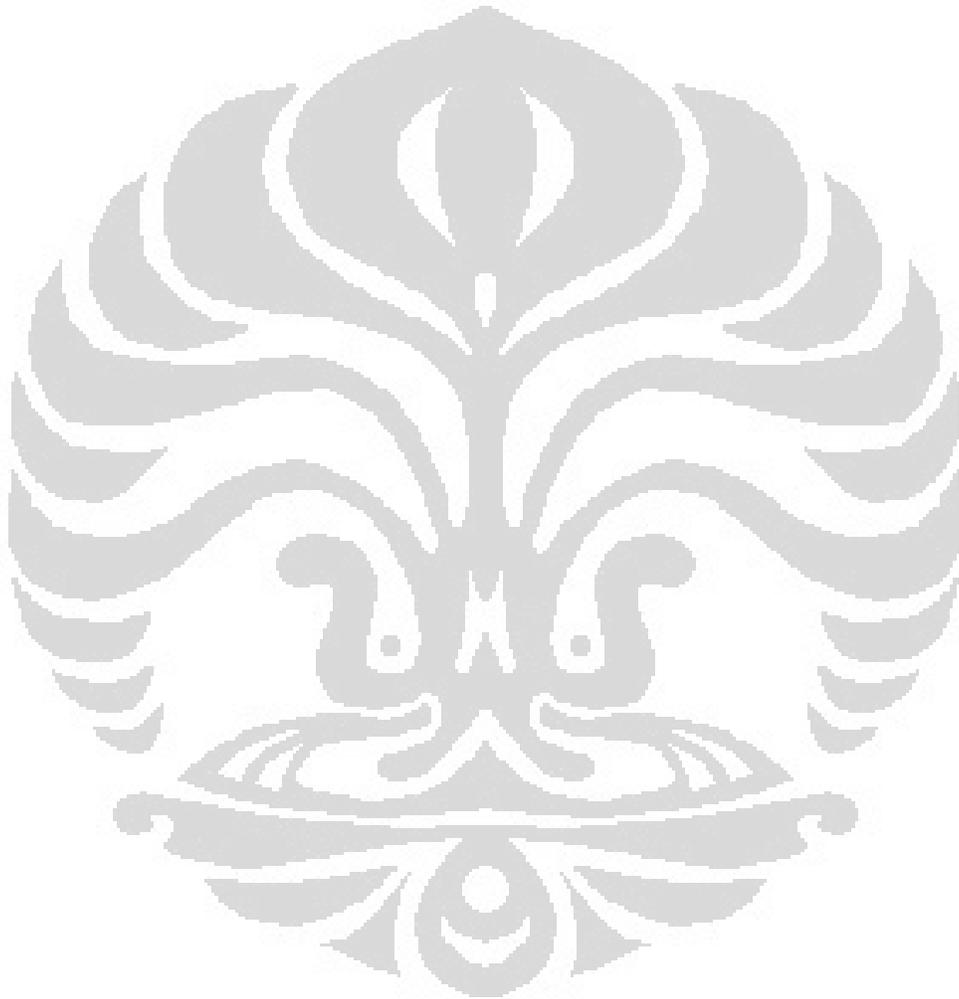
1.6 Sistematika Penelitian

⁴⁸William Lawrence Neuman, "*Social Research Methods : Qualitative and Quantitative Approaches*," Sixth ed, Pearson, 2006, h.13.

Untuk memudahkan pembahasan, penulisan tesis ini akan diuraikan secara sistematis dalam beberapa bab, dengan susunan sebagai berikut: Bab 1 adalah Pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan signifikansi penelitian, kerangka pemikiran yang terdiri dari tinjauan pustaka dan kerangka teori, operasionalisasi konsep, hipotesis, model analisis, metode penelitian, dan sistematika penelitian. Bab 2 adalah pemaparan mengenai ancaman keamanan yang ada di kawasan selat Malaka serta bagaimana perspektif *littoral states* terhadap problematika *maritime security* di kawasan tersebut. Selain itu akan dipaparkan mengenai kapabilitas maritim yang dimiliki oleh masing masing negara sehingga dengan melihat cara pandang masing masing negara terhadap ancaman serta kapabilitas maritim yang mereka punyai dalam mengcounter ancaman tersebut, maka kita bisa melihat alasan mengapa ketiga negara ini akhirnya mau melaksanakan kerjasama.

Bab 3 adalah pemaparan mengenai mengenai mekanisme kerjasama keamanan selat Malaka yang meliputi kerjasama yang melibatkan *littoral states* sebelum peristiwa 11 september 2001 dimana terdapat berbagai hambatan bagi ketiga negara di dalam membentuk kerjasama multilateral yang dikaitkan dengan konsep *maritim security* dan *cooperative security*. Selain itu juga akan dikemukakan mengenai bentuk bentuk pendekatan yang di lakukan oleh negara negara ekstra regional yang memiliki kepentingan terhadap keamanan selat Malaka berdasarkan pendekatan *Good order at sea* .Sehingga dapat di analisis mengenai alasan negara negara ekstra regional melakukan intervensi di dalam pengamanan selat ini. Dari penjelasan tersebut diharapkan dapat diketahui apa yang telah berubah di dalam hubungan antar *littoral states* ini yang kemudian menjadikan mereka bisa berkerjasama dalam basis multilateral. Bab 4 adalah pemaparan kerjasama yang melibatkan *littoral states* setelah peristiwa 11 September 2001. Kondisi keamanan sebelum dan sesudah peristiwa 11 September 2001 merupakan indikator yang menentukan apakah kerjasama *littoral states* telah efektif menekan angka kejahatan transnasional di kawasan selat Malaka. Sedangkan pada bab 5 adalah kesimpulan dan saran. Bagian ini memberikan kesimpulan sebagai jawaban pertanyaan yang telah diajukan dalam bagian awal penelitian. Kesimpulan diambil berdasarkan temuan dan ringkasan yang diperoleh

dari bagian pembahasan. Saran merupakan masukan bagi pembuat kebijakan maupun penelitian selanjutnya.



BAB 2

ANCAMAN DAN PERSPEKTIF KEAMANAN *LITTORAL STATES*

Selat Malaka sebagai suatu jalur pelayaran yang sangat strategis dimata dunia internasional tentu memiliki berbagai ancaman yang dapat mempengaruhi situasi keamanan di kawasan ini. Sejak dahulu selat ini telah menjadi perebutan antara negara negara di Eropa. Pada awal abad XIX, konflik yang terjadi antara negara negara besar di eropa berubah menjadi perang global yang melanda seluruh dunia termasuk Asia Tenggara. Selat Malaka kemudian menjadi urat nadi ekonomi dan sumber pasokan bagi mesin perang negara negara yang berkonflik di Eropa.⁴⁹ Secara geopolitik dan geostrategis selat ini memang sangat menguntungkan hingga tidak heran berbagai ancaman keamanan seringkali terjadi di selat ini.

Keamanan dan isu pengelolaan di selat Malaka adalah sebuah masalah yang amat kompleks karena melibatkan berbagai aspek dan dimensi serta implikasi yang berbeda. Karena itu dibutuhkan respon yang komprehensif. Salah satu kompleksitas dari keamanan maritim adalah adanya persoalan ganda yaitu perompakan dan terorisme. Tantangan yang dihadapi oleh *littoral states* adalah bagaimana membangun sebuah pendekatan dan respon seimbang terhadap masalah masalah yang terjadi di selat tanpa menekankan atau mengurangi arti penting dari isu isu tertentu seperti dampak aksi internasional terhadap kedaulatan negara negara pantai.

Pemikiran Till tentang reformulasi konsep pengendalian laut terhadap konsepsi keamanan laut merupakan isu sentral dari strategi maritim sejak berabad abad silam. Pikiran pokoknya adalah bahwa dengan mengendalikan laut dalam ruang dan waktu tertentu maka akan mencegah lawan menggunakan laut bagi kepentingannya. Konsepsi keamanan laut harus diciptakan untuk mengamankan laut bagi siapa saja.

Pemikiran ini sangat penting karena selat Malaka merupakan sumber daya kelautan yang penting untuk ketahanan pangan dan jalur laut juga sangat penting

⁴⁹ Djoko Marihandono, "Nilai Strategis Malaka Dalam Konstelasi Politik Asia Tenggara Awal Abad XIX," *Makalah ini disampaikan pada Seminar Internasional Universitas Hasanuddin dan Universiti Kerajaan Malaysia*, Makassar 24-27 November 2006.

untuk meningkatkan perdagangan dan pertumbuhan ekonomi negara-negara di kawasan.

2.1 Ancaman Keamanan Selat Malaka

Pada abad ke 21, dimana dikatakan juga sebagai abad informasi, hampir seluruh dunia dapat dijelajahi dengan menggunakan dunia maya. Didunia nyata, orang-orang memilih untuk menggunakan angkutan udara untuk melakukan perjalanan yang jauh. Namun penggunaan laut sebagai sarana pengangkutan sejak beribu-ribu tahun yang lalu tetap tidak dapat tergantikan.

Maritim security seperti yang telah dijelaskan pada bab 1 merupakan *non-doctrinal term* yang dapat didefinisikan sebagai sebuah operasi yang ditujukan untuk menjaga kedaulatan dan sumber daya maritim. Secara efektif hal ini membutuhkan suasana yang komprehensif untuk menciptakan stabilitas ekonomi global dan melindungi legitimasi kegiatan-kegiatan di laut dari tindakan ilegal pada domain maritim.

Pada kenyataannya, penerapan istilah masalah keamanan yang terjadi di selat Malaka tersebut turut mempengaruhi setiap strategi yang dilakukan oleh negara-negara yang memiliki kepentingan di wilayah ini. Dalam hal ini maka penerapan konsep *maritime security* dapat dibagi menjadi dua yaitu kategori individual dan collective. *Individual maritime security* merupakan sebuah tindakan yang diambil oleh satu negara untuk menjaga keamanan dan keselamatannya, berdasarkan undang-undang yang mereka punyai. Sementara itu, dapat digaris bawahi bahwa tindakan tersebut tidak dapat menjamin keamanan maritim secara keseluruhan karena memiliki berbagai keterbatasan. Sehingga diperlukan *collective maritime security* sebagai bentuk penyatuan pemikiran beberapa negara untuk menciptakan keselamatan dan keamanan di laut.⁵⁰

Dikaitkan dengan globalisasi, peran domain maritim sangat vital karena lebih dari 90 persen perdagangan dunia melintasi lautan. Tidak berlebihan bila Sam J. Tangredi menyatakan bahwa globalisasi dimulai dari laut.⁵¹ Karena sangat

⁵⁰“Naval Operation Concept 2010,” Diakses dari www.navy.mil/maritime/noc/NOC2010.pdf pada tanggal 26 Maret 2012 pukul 11.23 WIB.

⁵¹Sam J. Tangredi, “*Globalization and Maritime Power*,” Washington: National Defense University, 2000.

strategisnya laut, maka keamanan maritim kini menjadi salah satu isu keamanan secara global dan menjadi perhatian semua pihak yang berkepentingan, baik aktor negara maupun non negara. Aktor non negara yang dimaksud seperti industri pelayaran, industri asuransi, industri perbankan dan beragam industri lainnya yang secara langsung atau tidak langsung terkait dengan keamanan maritim dalam distribusi produknya.

Geopolitik kontemporer dewasa ini diwarnai oleh persaingan dan sekaligus kerjasama antar bangsa di bidang politik, ekonomi dan militer. Domain maritim merupakan salah satu wadah persaingan sekaligus kerjasama antar bangsa. Isu-isu keamanan maritim mewarnai geopolitik kontemporer. Saat ini Asia tenggara merupakan kawasan yang terus berkembang dimana terdapat kepentingan nasional dan skala prioritas sosial yang berbeda. Isu keamanan perairan di kawasan dapat menjadi ancaman potensial terjadinya konflik antar negara di kawasan yang harus diantisipasi sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang ada. Dinamika perkembangan lingkungan strategis serta kemungkinan ancaman yang di hadapi di selat Malaka adalah ancaman faktual seperti perompakan, terorisme, separatism, beragam kegiatan illegal, serta konflik horizontal dan vertikal.

Sebagai dampak dari tingginya volume serta padatnya jalur lalu lintas kapal di kawasan selat Malaka, jumlah gangguan serius terhadap keselamatan pelayaran dan lingkungan hidup diperkirakan terus meningkat dan dapat berdampak merugikan. Di lain pihak, ketidaknyamanan memutar jalur (*re-routing*) menghindari selat Malaka juga berakibat kepada bertambahnya biaya pengiriman barang dan tentunya akan menyebabkan meningkatnya harga komoditas. Biaya *re-routing* maritim khususnya pada kapal tanker sangat mahal. Contoh biaya pengalihan rute kapal tanker Jepang dan Timur Tengah dari selat Malaka ke selat Lombok akan membebani industri minyak Jepang sebanyak US\$ 340 juta pertahun.⁵²Selanjutnya, data departemen energi Amerika Serikat telah menghitung bahwa jika selat Malaka dan selat Singapura ditutup maka hampir separuh armada pelayaran dunia akan menggunakan jalur memutar serta akan memodifikasi kapal-kapalnya untuk meningkatkan kapasitas angkut. Akibatnya,

⁵² US Energy Information Agency, "World Oil Transit Chokepoints: Strait of Malacca," 2004. Diakses dari <http://www.eia.gov/> pada tanggal 4 April 2012 pukul 12.13 WIB.

di samping waktu pendistribusian menjadi lebih lama, juga *cost transportation* menjadi lebih mahal dan dipandang dari sudut ekonomi, hal ini merupakan hal yang sangat merugikan.⁵³

Dari beragam kejahatan transnasional yang terjadi di perairan ini, kegiatan perompakan atau bajak laut merupakan kejahatan yang paling ramai terjadi di selat Malaka. Hal ini semakin diperjelas dengan adanya perkembangan lingkungan strategik yang ikut mempengaruhi terhadap semua aspek kehidupan baik global, regional, maupun nasional. Pasca peristiwa 11 September 2001, muncullah isu baru yaitu terorisme maritim. Isu ini memiliki hubungan dan banyak kesamaan dengan isu perompakan. Laut yang merupakan wahana paling ekonomis bagi lalu-lintas perdagangan dunia menjadi sangat penting sementara itu disisi lain isu perampokan di laut (*piracy* dan *sea robbery*) serta kemungkinan adanya terorisme maritim pada saat ini menjadi mengemuka dan menjadi perhatian dunia.

Isu maritim yang selama ini hanya dilihat secara tradisional telah bergeser tidak hanya terfokus pada hal-hal yang bersifat militeristik, tetapi telah berkembang mengarah pada berbagai aspek seperti perlindungan lingkungan, hak asasi manusia, perluasan perdagangan dan investasi, pemberantasan kejahatan internasional, atau perdagangan barang terlarang. Oleh karena itu keamanan laut dan keselamatan pelayaran menjadi hal yang sangat penting bagi penyokong kelancaran perdagangan dunia dalam peningkatan bidang ekonomi.

2.1.1 Ancaman Perompakan di Selat Malaka

Aksi kejahatan seperti Perompakan di selat Malaka merupakan sebuah sejarah panjang yang tak terselesaikan bagi para pemilik kapal dan pelaut yang melintasi selat Malaka, jalur laut sepanjang 900 mil di Asia Tenggara ini. Perompakan merupakan ancaman yang telah lama menjadi momok di lautan. Bahkan dapat dikatakan sebagai suatu “profesi” tertua di dunia. Kejadian kejadian yang berhubungan dengan permasalahan perompakan di Asia tenggara sebenarnya telah ada sejak 2500 tahun yang lalu, namun mulai menjadi perhatian selama dekade terakhir abad 20 dan pada tahun tahun awal pada era millennium. Hal ini

⁵³“Strait of Malacca: Security Implication,” Diakses dari <http://www.saag.org> pada tanggal 24 Maret 2012 pukul 13.12 WIB.

semakin di perparah dengan berbagai konflik politik dan sosial yang terjadi di kawasan ini.⁵⁴ Pada kawasan dimana keamanan maritim menjadi kepentingan keamanan regional, perompakan yang terjadi di selat Malaka merupakan sebuah ancaman yang berkembang sejalan dengan maraknya kejahatan transnasional yang juga menjadi fokus perhatian dalam hubungan multilateral dan internasional.⁵⁵

Eric Frecon menggambarkan bahwa kejadian pembajakan dan perompakan bersenjata sepanjang selat Malaka merupakan cerminan dari lingkungan sekitarnya yakni wilayah Kepulauan Riau, Palembang maupun Aceh. Dalam studi Frecon, diceritakan bahwa setiap kapal yang lewat di selat Malaka selalu akan menutup dinding atau jendela kapal, memadamkan lampu kemudian mengemudikan kapal dengan kecepatan tinggi. Hal ini dilakukan untuk menghindari serangan para perompak yang bisa saja datang menggunakan sampan atau perahu kecil dan melakukan pembajakan kapal. Asumsi-asumsi ini telah menggambarkan betapa besarnya ancaman di selat Malaka.⁵⁶

Ada dua alasan mengapa kemudian perompakan menjadi *trending issue* di kawasan Asia Tenggara. Pertama, terjadinya krisis finansial Asia yang memberikan dampak yang keras terhadap kawasan Asia Tenggara dipercaya menjadi pemicu sehingga banyak masyarakat yang tinggal di area sekitar selat Malaka yang kemudian menjadi perompak untuk memenuhi kebutuhan ekonomi mereka. Keterpurukan ekonomi juga menyebabkan ketidakstabilan politik yang membuat orang lebih mudah menggunakan hal hal illegal sebagai sarana untuk mendapatkan tambahan penghasilan. Kedua, pada akhir tahun 1990-an terjadi Serangan pada kapal tanker dalam jumlah besar yaitu pada kapal *Tenyu* Thailand dan *Petro Ranger* milik Singapura di lepas pantai Malaysia, dan *Atlanta* milik Indonesia di selat Riau.⁵⁷

Akar permasalahan perompakan ini memang berputar pada masalah kebudayaan, ekonomi dan situasi politik dari negara negara di kawasan Asia

⁵⁴Young, *loc. cit* h. 3.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶Eric Frecon, "Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Islands," *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, ed.Graham Gerard Ong-Webb , Singapore: ISEAS Publishing, 2006, h. 81.

⁵⁷Roach, J. Ashley, "Enchancing Maritime Security in The Straits of Malacca and Singapore," *Journal of International Affairs*, Vol. 59, no. 1, 2005, h.100.

Tenggara, serta ketidakmampuan negara-negara tersebut untuk mengontrol permasalahan ini. Berbagai pandangan terhadap keadaan sosial budaya, perkembangan ekonomi tanpa diikuti oleh perkembangan komitmen politik, kesehatan yang tidak merata serta perubahan hegemoni kekuasaan, juga turut memicu terus berkembangnya perompakan di selat Malaka.⁵⁸ Sehingga masalah perompakan laut ini dapat dikatakan sebagai permasalahan temporer di kawasan selat Malaka.

Sejarah mencatat bahwa ancaman perompakan di dunia ini telah ada bahkan pada jaman sebelum dibangunnya piramida di Mesir. Penggunaan kata perompakan ini dimulai pada abad ke-17, yang digunakan oleh sejarawan Roma sekitar tahun 140 SM. Sebelumnya sejarawan Yunani bernama Plutarch sempat mendefinisikan kata perompakan ini. Ia mendeskripsikan perompakan sebagai penyerangan tanpa otoritas legal tidak hanya pada kapal-kapal, tetapi juga pada kota-kota maritime.⁵⁹

Banyaknya pendefinisian mengenai perompakan dapat memberikan gambaran yang berbeda tentang perompakan itu sendiri. Perbedaan definisi juga menghasilkan perbedaan estimasi kerugian yang didapatkan dari perompakan ini. Sebagai hasilnya, perompakan dapat dilaporkan secara berbeda tergantung pada definisi legal yang digunakan.

Young mengungkapkan bahwa perompakan selalu diartikan sebagai konsep yang subjektif yang selalu memiliki multi-pengertian sepanjang sejarah penggunaan kata ini.⁶⁰ Merujuk pada sistem pengklasifikasian terhadap perompakan/bajak laut, ada beberapa definisi representatif. Salah satunya yang dikemukakan oleh Breverton.⁶¹ Ia berpendapat bahwa perompak adalah *“people that attacked any ships, including those from their own countries”*. Pendapat kedua dikemukakan oleh Anderson yang mengklaim bahwa perompakan adalah *“essentially indiscriminate taking of property (or persons) with violence, on or by*

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ “Introduction to Piracy,” Diakses dari http://www.piratesinfo.com/cpi_pirate_history_of_pirates_piracy_510.asp pada tanggal 24 Maret 2012 pukul 13.25 WIB.

⁶⁰ Young, *op.cit.* h. 6.

⁶¹ Breverton, T, *“The Pirate Dictionary,”* Gretna: Pelican Publishing Company, 2006.

descent from the sea."⁶² Sedangkan definisi ketiga di kemukakan oleh Grey.⁶³ Ia menambahkan bahwa perompakan diikuti oleh sikap seperti "*boardings, attempted boardings, hijackings, detentions, and robberies at port or anchorage.*" Perkembangan pemikiran barat mengenai konsep perompakan ini memang sebagian besar dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi dan politik di Asia tenggara serta merujuk kepada konvensi Jenewa tahun 1958, UNCLOS I, negosiasi UNCLOS II tahun 1960, dan UNCLOS III pada tahun 1982.⁶⁴

Berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) artikel 101 perompakan dapat di definisikan sebagai:⁶⁵

"Piracy consists of any of the following acts:
 (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 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 inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph (a) or (b)."*

Pada perkembangan selanjutnya, definisi tersebut dirasakan tidak cukup memadai dengan kenyataan yang ada dilapangan. Hal ini dikarenakan perompakan tidak lagi terbatas pada harta benda saja melainkan juga dapat mengancam nyawa manusia yang ada di kapal tersebut. Selain itu, perompakan tidak hanya terjadi di wilayah internasional saja sebagaimana disebutkan dalam sub paragraph (a) pada butir (i) tetapi juga terjadi pada wilayah territorial.

Oleh karena itu, beberapa negara di dunia menyatakan perlunya mendirikan suatu badan internasional mengatasi masalah keamanan di laut secara lebih efektif. Pada tahun 1948, sebuah konferensi internasional yang diadakan di

⁶²Anderson, J. L., "Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation," *Bandits at Sea: A Pirates Reader*, ed. C. R. Pennell, New York: New York University, 2001, h.82-106.

⁶³Gray, J.Monday, Stubblefield G, "*Maritime Terror: Rotecting Yourselves, Your Vessel, and Your Crew Against Piracy*," Boulder: Sycamore Island Books, 1999.

⁶⁴ Young, *op.cit* h. 8.

⁶⁵"United Nations Convention on the Law of the Sea" Diakses dari http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf pada tanggal 4 April 2012 pukul 23.11WIB.

genewa mengadopsi sebuah konferensi yang selanjutnya secara resmi mendirikan *Inter Governmental Maritime Consultative Organization*. Selanjutnya pada tahun 1982, IMCO ini berubah menjadi IMO.⁶⁶

Selanjutnya IMB Didirikan oleh *International Chamber of Commerce* (ICC) pada tahun 1981. Biro Maritim Internasional (IMB) muncul dengan dukungan dari IMO, lembaga terkemuka di dunia untuk bertukar dan mengumpulkan informasi tentang kejahatan maritim. Keduanya adalah organisasi yang memberikan dukungan untuk negara terlibat dalam upaya kontra-pembajakan dengan mempertahankan database dari semua insiden yang dilaporkan pembajakan, dan dengan mendukung pengembangan teknologi dan protokol untuk melindungi kapal dari serangan bajak laut.⁶⁷

Pendefinisian perompakan berdasarkan UNCLOS dikembangkan berdasarkan hukum internasional dan organisasi maritim internasional juga menerima definisi ini. Meskipun berdasarkan hukum internasional, tindakan tindakan illegal dari kekerasan dan penahanan yang dilakukan dalam wilayah perairan negara itu tidak dapat didefinisikan sebagai perompakan. Namun jika merujuk pada hal tersebut maka menurut IMB semua tindakan illegal di Asia Tenggara terjadi di didalam wilayah perairan dan dengan demikian tidak akan sesuai dengan definisi perompakan. Secara teknis, jika terjadi serangan dalam yurisdiksi wilayah suatu negara, maka hal ini akan diklarifikasi sebagai perompakan jika memang hukum negara tersebut menetapkan hal itu.⁶⁸

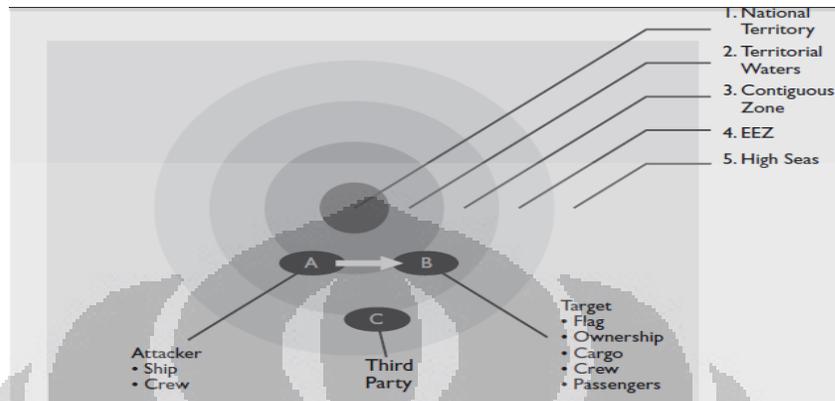
Dalam beberapa kasus perompakan di selat Malaka, situasi hukum memang menjadi permasalahan tersendiri. Contohnya ketika serangan itu dilakukan di wilayah perairan suatu negara terhadap kapal berbendera sama dengan negara tersebut. Dalam hal ini, satu satunya kendala adalah kemampuan aktual dari penegak hukum negara tersebut (terutama panjaga pantai), sistem dan undang undang nya. Namun situasinya bisa jauh lebih kompleks karena pihak

⁶⁶“Convention on the International Maritime Organization,” Diakses dari http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XIII&chapter=12&lang=en pada tanggal 8 April 2012 pukul 16.45 WIB.

⁶⁷“ICC Commercial Crime Services,” Diakses dari <http://www.icc-ccs.org/> pada tanggal 8 April 2012 pukul 17.05 WIB.

⁶⁸“Defining Maritime Terrorism,” Diakses dari <http://www.maritimeterrorism.com/definitions/> pada tanggal 10 April 2012 pukul 12.14 WIB.

ketiga hanya bertindak mengawasi dan mempertimbangkan apakah akan ikut terlibat atau tidak.



Gambar 2.1 Ilustrasi Kompleksitas Serangan di Perairan

Sumber: DIIS report, 2009:02

Dari ilustrasi tersebut pertama tama yang penting untuk diketahui adalah apakah serangan terjadi dalam wilayah perairan 12 mil dari pantai atau ZEE ataukah di perairan internasional. Kedua adalah kewarganegaraan perompak, baik kapal maupun awaknya dan yang ketiga adalah kewarganegaraan korban. Ketiga hal tersebut penting untuk menganalisa apakah kejahatan yang terjadi dapat di kategorikan sebagai sebagai sebuah perompakan atau tidak sesuai dengan definisi UNCLOS.

Untuk mengatasi perbedaan antara laut lepas dan perairan teritorial, IMB kemudian mendefinisikan perompakan sebagai: “*an act of boarding (or attempted boarding) with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in furtherance of that act*”. Sedangkan menurut IMO, perompakan itu memiliki tiga level intensitas yaitu (a) *Low-Level Assault or Armed Robbery*, (b) *Medium-Level Armed Assault and Robbery* dan (c) *high level Armed Assault and Robbery*.⁶⁹Namun, menurut IMO diperkirakan bahwa insiden perompakan mungkin kurang dilaporkan dengan adanya beberapa faktor (artinya, mereka menganggap bahwa untuk setiap serangan yang diumumkan, ada dua serangan tambahan yang tidak diumumkan). Selain itu, kemungkinan bahwa

⁶⁹Sakhuja, V, “Sea Piracy in South Asia,” *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, ed. P. Lehr, New York: Routledge, 1999, h. 23-36.

dalam statistik dikenakan distorsi sebagai serangan yang lebih kecil sehingga tidak dilaporkan. Hal ini terutama berasal dari dua faktor:

- Peningkatan premi asuransi yang seringkali lebih besar daripada nilai klaim atas serangan yang lebih kecil,
- Pelaporan serangan perompakan seringkali memakan waktu yang dapat menyebabkan penundaan pelayaran hingga beberapa hari. Kerugian yang diderita hingga \$25.000 perhari. Sehingga dalam banyak kasus, terutama kasus yang kecil, biaya yang dikeluarkan lebih murah jika tidak melaporkan kejadian tersebut.

Jenis jenis perompakan yang terjadi juga beragam dan tergantung kepada besar kecilnya penyerangan yang dilakukan. Kebanyakan penyerangan merupakan penyerangan dengan skala kecil, dengan jumlah perompak sekitar 5-10 orang dan kebanyakan merupakan perompakan “yang tidak di rencanakan” misalnya penyerangan pada kapal kapal kecil yang sedang melintas. Perampokan kapal kecil oleh bajak laut biasanya terjadi saat kapal sedang dalam pelayaran, malam hari antara pukul 01:00 – 06:00 di pagi hari. Para perompak kapal menggunakan kait dan kemudian mengambil uang tunai serta barang berharga lainnya yang terdapat di kapal, termasuk peralatan navigasi atau apapun yang dapat mereka ambil dengan cepat.⁷⁰ Dalam jenis serangan seperti ini, nilai kerugian yang diderita oleh korban perompakan mencapai 10 hingga 20 ribu dollar AS.⁷¹ Kapal bisa diambil alih selama 5 hingga 10 jam oleh para perompak, meskipun pada kenyataannya pada banyak insiden, perompakan hanya terjadi kurang lebih setengah jam saja.

Jika sebuah kapal yang lebih besar di bajak, hal ini biasanya berlangsung sedikit lebih lama, mungkin untuk beberapa hari sementara barang barangnya di turunkan di pelabuhan yang telah ditentukan oleh para perompak untuk dipindahkan ke kapal lainnya.⁷² Tipe pembajakan seperti ini kurang umum dilakukan daripada jenis sebelumnya yang lebih sederhana. Karena diperlukan

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ Anthony Davis, “Piracy in Southeast Asia Shows Signs of Increased Organization”, *Jane’s Intelligence Review*, June 2004, h. 2.

⁷² Raymond, *op.cit* h. 34.

pengumpulan informasi serta perencanaan yang matang sebelum serangan tersebut di laksanakan, seperti memastikan kargo dan rute kapal. Sebuah pelabuhan yang aman untuk membongkar barang-barang curian juga di perlukan sebelum adanya pembeli yang bersedia menadahkan hasil mereka.

Tipe perompakan yang lain adalah para perompak mengubah kapal yang telah mereka bajak menjadi "*Phantom Ship*" atau sebuah kapal hantu. Ketika kargo kapal yang dibajak telah di pindahkan, maka para perompak tersebut tidak meninggalkan kapal. Melainkan mereka mengecat ulang kapal tersebut dan kru dari kapal tersebut dibuang atau di bunuh. Sehingga para perompak kemudian membawa sebuah kapal baru berlayar kepelabuhan dengan nama baru dan tanpa dokumen resmi.⁷³

Dalam beberapa tahun terakhir, kapal tunda telah menjadi target favorit dari para perompak, karena kapal-kapal ini biasanya tidak memiliki sistem identifikasi otomatis (AIS) yang terpasang, namun kapal-kapal ini memiliki nilai tinggi dan mereka juga lebih mudah untuk diserang. Setelah di ambil, kapal-kapal ini dapat digunakan dalam berbagai kejahatan maritim.

Penculikan juga merupakan bentuk paling serius dari perompakan yang terjadi di selat Malaka sejak tahun 2001. Selama penculikan, penyerang bersenjata mengambil alih kapal dan menculik dua atau tiga awak kapal senior yang kemudian akan dimintakan negosiasi tebusan. Uang tebusan yang diminta berkisar dari US\$ 100.000 hingga US\$ 200.000.

Namun negosiasi jumlah uang yang akhirnya dibayarkan kepada para perompak biasanya jauh lebih rendah antara US\$ 10.000 hingga US\$ 20.000.⁷⁴ Semakin besar atau semakin berharga muatan kapal kargo, semakin tinggi tingkat perlindungannya, maka semakin besar dan semakin mahal pula tuntutan yang di ajukan oleh para perompak. Namun kebanyakan tingkat serangannya juga kurang mengalami keberhasilan.

2.1.2 Ancaman *Maritim Terrorism* di Selat Malaka

⁷³Catherine Zara Raymond, "Piracy in the Waters of Southeast Asia," *Maritime Security in Southeast Asia*, ed. Chong Guan Kwa and John K. Skogan, London: Routledge, 2007, h. 66.

⁷⁴*Ibid* h. 67.

Berdasarkan data dan analisa diatas, menunjukan bahwa selat Malaka merupakan jalur perdagangan yang sangat strategis tetapi sangat rentan terhadap gangguan-gangguan dari eksternal maupun internal. Maraknya gangguan aksi bersenjata terhadap kapal-kapal yang melintas, menunjukan bahwa sistem pengamanan di wilayah tersebut sangatlah lemah. Apabila hal ini tidak ditangani dengan serius maka dikhawatirkan dapat membuka peluang bagi jaringan teroris melakukan aksinya di wilayah ini.

Ketakutan terbesar negara-negara di dunia adalah serangan terorisme. Serangan terorisme 11 September 2001 telah mengubah paradigma tentang keamanan global. Terorisme menjadi ancaman yang sangat mengemuka sehingga konsep keamanan di setiap negara mengalami perubahan secara mendasar dari konsep lama yang lebih mengedepankan pendekatan konvensional kepada konsep baru yang lebih komprehensif. Nuansa penanganan isu terorisme telah mempengaruhi hubungan antar negara dengan semakin menguatnya kerja sama di bidang pertahanan yang menempatkan penanganan isu terorisme sebagai agenda utama. Pasca terjadinya serangan 11 September 2001, Asia Tenggara tiba-tiba saja menjadi wilayah yang mendapat perhatian khusus oleh negara-negara di dunia. Asia Tenggara merupakan kawasan yang labil secara politis dan ekonomi yang memuncak sejak tahun 1997. Ketika krisis ekonomi mulai meradang pada tahun 1997, diikuti dengan adanya krisis politik, Asia Tenggara juga diwarnai dengan gerakan-gerakan menentang pemerintahan termasuk gerakan-gerakan separatisme, bahkan aksi atau demonstrasi anti Amerika.

Jika dicermati, telah terjadi pergeseran gerakan (*shift-movement*) atas aksi aksi terorisme belakangan ini. Pertama tentang '*locus*', dan kedua adalah '*rules*'. Robert Mangindaan mengatakan bahwa arena / '*locus*' serangan teroris tampaknya tidak lagi terbatas pada satu kawasan, misalnya di perairan Timur Tengah. Mandala perangnya sudah mengglobal. Di mana saja dan terdapat indikasi kepentingan/symbol atau entitas dari salah satu pihak dalam hal ini negara-negara Eropa dan AS, maka disana akan terjadi pertikaian atau serangan.⁷⁵

Selanjutnya, mengenai 'aturan perkelahian' atau *rules*, teroris tidak lagi menyerang *hard target* seperti instalasi militer atau armada perang karena sudah dipastikan ada pengawalan yang mampu melakukan *retaliate* atau menangkis.

⁷⁵ Robert Mangindaan, "Maritime Terrorism dan Penanggulangannya," *Majalah Maritim*, 2006.

Kini, sasaran penyerangan teroris adalah *soft target* yang secara fisik tidak memiliki pengawalan bersenjata sehingga lebih mudah menimbulkan kerusakan sebesar-besarnya baik jiwa maupun harta benda.⁷⁶

Isu dari terorisme global sudah menjadi hal penting sejak serangan teroris di Pusat Perdagangan Dunia AS dan Pentagon di 11 September 2001. Dalam menanggapi serangan teroris itu, Perserikatan Bangsa-Bangsa, yang dipimpin oleh AS, sudah melaksanakan suatu kampanye untuk membawa semua negara-negara bersama-sama kepada teroris sebagai suatu ancaman keamanan dunia. Setelah peristiwa 11 September 2001 seluruh mata publik menilai ancaman terorisme dapat saja terjadi di udara, darat maupun laut. Oleh karena itu, perspektif ancaman juga diarahkan terhadap potensi laut dimana terdapat moda transportasi, angkutan dan pelayaran internasional.

Sejak serangan tersebut terjadi, telah tumbuh kekhawatiran bahwa kawasan Asia tenggara akan ikut menjadi sasaran terorisme terhadap industri pelayarannya. Barry Desker mengatakan tren ini juga juga mengikuti serangan AlQaeda terhadap USS Cole di teluk Aden pada bulan oktober 2000 dan super tanker milik Perancis di lepas pantai Aden pada bulan oktober 2002. Lalu ada pemboman super ferry oleh jaringan AlQaeda Abu Sayyaf di perairan Manila pada February 2004 yang notabene adalah tindakan terburuk dari terorisme maritim di tahun tahun terakhir karena mengakibatkan lebih dari 100 penumpang tewas.⁷⁷

Kekhawatiran ini dapat dimengerti karena kepentingan strategis selat Malaka terutama dari perspektif ekonomi dan keamanan. Cara berpikir ini selaras dengan pemikiran bahwa konstruksi isu-isu keamanan jauh lebih penting daripada perlombaan senjata pemusnah massal. Singkatnya, konstruksi ini menghadirkan perspektif ancaman melebihi phobia militerisme dan cukup merusak sendi-sendi hubungan internasional. Ada sedikitnya tiga masalah pokok yang perlu diperhatikan dalam hal ini:

⁷⁶ Hal ini diperkuat dengan pelarangan beroperasinya *Security Agent* untuk menjaga muatan kapal yang melintasi Selat Malaka, "TNI-AL Larang Security Agent di Selat Malaka," *TempoInteraktif*, Jumat 29 April 2005.

⁷⁷ Barry Desker, "Protecting the Malacca Strait," *IDDS Commentaries*, Maret 2005. Diakses dari <http://www.southchinasea.org/docs/desker-malacca%20strait%20security.pdf> pada tanggal 27 Maret 2012 pukul 15.45 WIB.

1. Di dalam melakukan perlawanan terhadap terorisme global memerlukan kerjasama antara negara-negara.
2. Semua kasus terorisme harus dijalankan dengan penangkapan semua penjahat dan jaringan mereka. Hal ini harus dilakukan sesuai hukum yang ada.
3. Dalam melakukan usaha-usaha represif diperlukan langkah-langkah yang diambil untuk mencegah tindakan-tindakan terorisme yang mungkin akan terjadi. Ini bukanlah hanya tanggung jawab segi keamanan tetapi harus seluruh aspek institusi yang terkait termasuk masyarakat sendiri.⁷⁸

Keamanan laut juga merupakan elemen utama dalam “*Global War on Terrorism*” yang diprakarsai oleh AS menekankan bahwa “*the infrastructure and systems that span the maritime domain ... have increasingly become both targets of and potential conveyances for dangerous and illicit activities.*”⁷⁹ Pertanyaan yang kemudian muncul adalah bagaimana keseluruhan strategi keamanan maritim dan tingkat komitmen dari komponen strategi itu mampu memberikan pemahaman tentang sifat dan kemungkinan serangan teroris yang potensial. Selanjutnya, Edy Prasetyono mengungkapkan bahwa operasi terorisme dan kejahatan transnasional telah berhasil mengeksploitasi sifat wilayah Asia Tenggara yang terbuka.⁸⁰ Banyak wilayah yang tidak sepenuhnya dikontrol pemerintah, mengakibatkan sebagian besar atau hampir 80 persen penyelundupan senjata dilakukan melalui laut menuju daerah-daerah konflik di negara-negara kawasan Asia Tenggara.

The Council for Security cooperation in the Asia Pacific (CSCAP) memberikan definisi *maritime terrorism*:

⁷⁸“Teroris Di Indonesia Dan Usaha-Usaha Yang Diambil Untuk Mengalahkan Masalah,” Diakses dari <http://www.interpol.go.id/id/kejahatan-transnasional/terorisme/69-teroris-di-indonesia-dan-usaha-usaha-yang-diambil-untuk-mengalahkan-masalah> pada tanggal 27 Maret 2012 pukul 24.12 WIB.

⁷⁹“Terrorism Incident Database Incident profiles,” National Memorial Institute for the Prevention of Terrorism (MIPT), July 20, 2006.

Diakses dari <http://www.tkb.org/Home.jsp> pada tanggal 20 April 2012 pukul 11.10 WIB.

⁸⁰ Edy Prasetyono, “Prospek dan Tantangan Hubungan Keamanan Indonesia-Thailand,” *Roundtable Discussion Departemen Luar Negeri RI*, Jakarta, 23 April 2008.

“...the undertaking of terrorist acts and activities within the maritime environment, using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas and port towns or cities.”

Definisi ini tidak secara langsung memberikan pemahaman mengenai apa yang dimaksud terorisme dan apakah hal ini hanya termasuk penyerangan di laut yang melibatkan kapal kapal sipil atau bahkan melawan armada militer. Sehingga pendefinisian terorisme maritim ini dapat dikatakan sebagai penggunaan atau ancaman kekerasan terhadap kapal sipil maupun militer, penumpang maupun awak kapal, kargo, fasilitas pelabuhan yang tujuannya semata mata untuk politik. Definisi ini dapat diperluas mencakup penggunaan sistem transportasi maritim untuk menyelundupkan teroris ke negara sasaran. Dengan kata lain definisi yang digariskan oleh CSCAP dapat memberikan celah dimana secara eksplisit membatasi bahwa terorisme maritim hanya menyangkut puncak kegiatan teroris yang di lakukan di laut. Sebagai contoh, jaringan teroris yang sedang menyelundupkan senjata atau bahan peledak tidak termasuk ke dalam kategori terorisme maritim karena tidak diarahkan pada personel, kapal, atau bangunan di wilayah pesisir. Oleh sebab itu, sudah selayaknya bila terorisme maritim didefinisikan pada suatu tindakan atau kegiatan yang tidak hanya menyangkut aksi aksi langsung terhadap aspek maritim tetapi segala sesuatu yang terkait dengan terorisme yang dilakukan di lautan.

Tabel 2.1 Perbandingan Perompak dan Terorisme Maritim

Category	Piracy	Maritime terrorism
Principals/Agents	Private	Movement/Military wing
Aim	Private Gain	Altruistic
Motive	Private Gain	Altruistic or personal
Activity	Attacks against ships at Sea	Attacks against or from ships
Means	Small , fast vessels, mother ships	Speed boats, bombs
Deployment	Dispersed	Very disperdes
Stratagem	Hit and run	Hit and run , suicide attack
Main Targets	Civilian	Civilian

Sumber : DIIS report, 2009.
(Telah diolah kembali)

Tabel diatas memperlihatkan terdapat kesan bahwa ada hubungan yang erat antara perompakan dengan terorisme maritim. Walaupun pada perkembangannya sampai saat ini belum dapat dibuktikan keterkaitan langsung antara perompakan dan aksi terorisme, kemungkinan adanya kerjasama tersebut adalah sesuatu yang masuk akal. Para perompak, karena keahlian dan pengalaman mereka, dapat digunakan oleh para teroris untuk membajak kapal untuk kemudian digunakan untuk melakukan penyelundupan, atau dijadikan sebagai *floating bomb*. Mereka memanfaatkan lemahnya pengawasan keamanan di laut untuk menyerang ke target-target yang telah ditentukan.

Namun meskipun terdapat beberapa persamaan antara kedua fenomena ini, juga terdapat perbedaan yang signifikan antara mereka misalnya kepentingan dan tujuan perompak dan teroris kadang berbeda dan bahkan sering tidak kompatibel. Sama halnya dengan terorisme yang tidak memiliki definisi otoritatif, terorisme maritim juga sulit untuk didefinisikan. Yang membedakan hal ini dari perompakan adalah bahwa tujuan perompakan dilakukan untuk alasan egoisme, sedangkan terorisme dipahami sebagai salah satu diantara beberapa bentuk pemberontakan bersenjata untuk penyebab yang lebih spesifik.⁸¹ Menurut Miller Selain itu terorisme adalah strategi atau taktik dimana aktornya dapat memilih baik sepenuhnya atau sebagian ataupun berganyian antara menggabungkan perjuangan tanpa kekerasan dengan melakukan gerakan gerilya.⁸²

Minimnya angka serangan terorisme terhadap instalasi di laut maupun kapal selama ini terkait dengan kenyataan bahwa dari aspek operasional, target di laut lebih sulit ditemukan dan lebih sulit pula diserang. Tingkat kesulitan yang lebih tinggi itu dipengaruhi oleh faktor dimana untuk melakukan aksi di laut, teroris membutuhkan kecakapan yang relatif lebih tinggi serta membutuhkan peralatan khusus dan dana yang lebih besar.

Disamping itu, terorisme membutuhkan suatu pesan yang bergema keluar dari serangannya. Hal inilah yang membuat kapal atau instalasi lepas pantai selama ini kurang diminati teroris. Berita pemboman kapal terasa kurang menyentuh sisi ketakutan massa karena dianggap tidak memberikan ancaman

⁸¹ Miller, *op.cit* h. 36.

⁸² *Ibid.*

langsung pada masyarakat dibanding serangan frontal terhadap sarana public di darat.

Meskipun terorisme maritim sejauh ini masih dapat diatasi, namun kita tidak dapat memungkiri bahwa hal ini bisa saja berkembang menjadi sebuah mimpi buruk. Bagaimana kita bisa membayangkan jika suatu saat nanti ada kelompok yang menggunakan kapal sebagai bom mengambang atau sebagai sarana pemberian alat peledak seperti nuklir. Bisa juga sebagai alat untuk melakukan serangan kepada kapal kapal penumpang yang di maksudkan agar mencapai jumlah maksimal dalam hal korban jiwa, atau menenggelamkan kapal untuk menghasilkan kerusakan ekonomi yang maksimal. Di perairan selat Malaka yang sempit, hal hal seperti ini bukan tidak mungkin akan terjadi dan tentu saja dapat mempengaruhi keseluruhan situasi dunia internasional.⁸³ Memahami resiko resiko terorisme maritim membutuhkan penelitian dan konsekuensi yang terkait yang didasarkan oleh data historis yang relevan. Penilaian ini dapat membantu pembuat kebijakan dan perusahaan perusahaan pelayaran untuk memprioritaskan langkah langkah keamanan.

Terorisme telah menjadi problem besar bagi negara negara di kawasan Asia Tenggara selama beberapa dekade terakhir.⁸⁴ Hal ini mengakibatkan instabilitas politik dan karena adanya beberapa kelompok Muslim separatis, Asia tenggara telah menjadi target AS dalam kampanyenya melawan terorisme. Ancaman ini telah mengubah peta keamanan non tradisional menyusul serangan terorisme pada peristiwa 11 September 2001. Para pemimpin di Asia Tenggara juga mengakui bahwa jaringan organisasi AlQaeda telah bermunculan di kawasan ini dengan tujuan menyerang sekutu AS dan mendorong radikalisis dengan membentuk suatu negara Islam dengan bagian dari negara Filipina, Brunai, Malaysia dan Indonesia. Meskipun serangan terorisme di Asia Tenggara kebanyakan masih terjadi di daratan, namun kemungkinan serangan di lautan juga harus mendapatkan perhatian karena kita harus mengakui bahwa wilayah ini

⁸³ *Ibid* h. 38.

⁸⁴ Tammy M. Sittnick, "State Responsibility and Maritim Terrorism in the Strait of Mallacca: Persuading Indonesia and Malaysia to Take Additional Steps to Secure the Strait," *Pacific Rim Law & Policy Jurnal*, Vol. 14, no. 3, 2005.

merupakan “rumah “ dari kelompok teroris yang cukup besar seperti JI (Jamaah Islamiyah), Abu Sayyaf Grup, serta MILF.⁸⁵

2.2 Perspektif *Littoral States* Mengenai Keamanan di Selat Malaka

Dengan adanya berbagai ancaman terhadap keamanan jalur pelayaran selat Malaka maka sangat penting untuk memahami bagaimana sebenarnya kepentingan strategis *littoral states* di kawasan ini. Terlebih mengingat adanya perbedaan pandangan mengenai batas-batas maritim berdasarkan UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982*), maka diperlukan pemahaman terhadap tanggung jawab setiap *littoral states*.

Berdasarkan UNCLOS, daerah teritorial perairan negara tercantum dalam artikel 3 dan 4 yaitu:

“Article 3 - Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention”

“Article 4 - The outer limit of the territorial sea is the line every point of which is at a distance from the nearest point of the baseline equal to the breadth of the territorial sea.”⁸⁶

Dengan demikian, dalam menganalisa perspektif *littoral states* yang perlu kita perhatikan adalah mengenai batas-batas perairan karena hal ini berhubungan dengan masalah kedaulatan atau yurisdiksi sebagaimana termaktub dalam hukum internasional. Hal ini juga dijelaskan lebih lanjut dalam UNCLOS artikel 105:

⁸⁵Jamaah Islamiyah ("JI") adalah kelompok Islam militan yang aktif beroperasi di beberapa negara Asia Tenggara. Didirikan pada tahun 1960 oleh Abu Bakar Baasyirillah Sungkar. Tujuan utamanya adalah untuk membangun negara Islam meliputi Indonesia, Malaysia, Singapura dan Filipina. Moro Islamic Liberation Front ("MILF") beroperasi di Filipina bagian utara dengan tujuan membentuk negara Islam yang merdeka dan terpisah dari Filipina. Ada dugaan bahwa JI telah melatih anggota MILF.

Abu Sayyaf ("ASG") yang juga beroperasi di wilayah Filipina dibentuk pada tahun 1990 sebagai bagian dari pejuang MILF yang juga berjuang di Afghanistan. ASG bertanggung jawab terhadap beberapa penyerangan termasuk pemboman super ferry pada tahun 2004 yang menewaskan 100 orang .

⁸⁶“United Nations Convention on the Laws of the Sea,”

Diakses dari http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf pada tanggal 28 April 2012 pukul 22.35 WIB.

“On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith”⁸⁷

Berdasarkan tingkat pertumbuhan perompakan sejak tahun 1990-an dan perhatian terhadap kemungkinan serangan terorisme maritim di Asia Tenggara setelah peristiwa 11 September 2001, ketiga *littoral states* memiliki perspektif yang berbeda atas manajemen selat untuk mengatasi problem tersebut. Perbedaan tersebut berasal dari perbedaan doktrin dan tentu saja kepentingan ekonomi yang berbeda.

2.2.1 Indonesia

Dengan wilayah perairan yang paling luas, Indonesia melihat bahwa permasalahan selat Malaka adalah suatu hal yang sangat kompleks. Bagi Indonesia, selat ini berfungsi sebagai pintu masuk ke dalam perairan negara ini. Indonesia sangat menjaga batas teritori laut negaranya karena dahulu pernah mendapatkan intervensi asing yang melibatkan penggunaan *Sea Power*.

Seperti diketahui bahwa sejak tahun 1957, Indonesia sudah menerima lebar laut wilayah 12 mil. Indonesia juga menyatakan bahwa di selat-selat yang lebarnya kurang dari 24 mil, garis batas laut wilayah Indonesia dengan negara tetangga di tarik di tengah selat (*median line*). Indonesia secara unilateral memproklamasikan dirinya sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) melalui Deklarasi Juanda, 13 Desember 1957 dan lebih jauh mengembangkan konsep Wawasan Nusantara sebagai konsep ideologi yang berbasis kesatuan territorial. Melalui upaya panjang dan gigih, akhirnya deklarasi negara kepulauan Indonesia diakui dalam Hukum Laut Internasional atau UNCLOS. Indonesia dapat dikatakan sebagai pewaris UNCLOS karena melalui ratifikasi traktak

⁸⁷*Ibid.*

tersebut, wilayah EEZ (*Exclusive Economic Zone*) Indonesia bertambah menjadi 1,566,300 meter persegi diluar territorial laut sebelumnya.⁸⁸

Dengan posisi seperti demikian, maka Indonesia memiliki tanggung jawab yang besar untuk menjamin keamanan di selat Malaka. Pada awalnya, perhatian keamanan Indonesia didalam negeri lebih difokuskan pada penegakan hukum laut di selat Malaka dan perairan teritorial lainnya karena tingginya aktivitas penyelundupan minyak, pasir, perikanan, kayu, obat bius dan manusia yang secara potensial merusak perekonomian dan lingkungan alam di Indonesia. Sementara itu, terorisme berbasis maritim atau aktivitas perompakan yang dapat menjadi instrument terorisme dipandang bukan prioritas utama Indonesia meskipun pada faktanya tingkat perompakan tertinggi di selat Malaka terjadi di perairan Indonesia. Namun sejak peristiwa 11 September 2001 dan peristiwa bom Bali, Indonesia mulai memberikan perhatian lebih besar terhadap penanganan berbagai permasalahan di perairan Selat Malaka.

Sebagai negara kepulauan dengan 80 persen wilayah laut dan 20 persen wilayah darat, ancaman terhadap kedaulatan dan wilayah Indonesia berada di laut. Persentase ancaman ini menjadi semakin tinggi karena posisi geografis Indonesia berada dalam lalu lintas perdagangan dunia. Setiap hari ratusan bahkan mungkin ribuan kapal baik kapal dagang maupun militer melintas di perairan Indonesia melalui empat SLOC. Mengingat berbagai kepentingan nasional dari negara masing-masing kapal itu, sangat dimungkinkan mereka melakukan kegiatan intelejen atau bahkan "sekedar" mencuri ikan, tanpa dapat terdeteksi oleh kemampuan pertahanan dan keamanan laut. Dihadapkan pada fakta bahwa wilayah laut adalah wilayah terbuka, maka dengan leluasa kekayaan laut Indonesia dimanfaatkan bangsa lain tanpa ada kemampuan untuk melindunginya.

Bagi *maritime nations*, navy harus menjadi kekuatan (senjata) utama dalam struktur pertahanan dengan mendominasi setiap kebijakan pertahanan.⁸⁹ Berdasarkan hal tersebut maka bagi *maritime nations*, angkatan laut digunakan sebagai kekuatan untuk menyelesaikan setiap permasalahan yang terjadi tidak

⁸⁸“Risalah Rapat Paripurna Ke 10 Masa Sidang I,” Diakses dari [http://www.dpr.go.id/archive/minutes/Risalah Rapat Paripurna Ke10 Masa Sidang I Tahun 2008-2009.pdf](http://www.dpr.go.id/archive/minutes/Risalah_Rapat_Paripurna_Ke10_Masa_Sidang_I_Tahun_2008-2009.pdf) pada tanggal 26 April 2012 pukul 18.11 WIB.

⁸⁹Reynolds, *loc.cit.*

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).

Dalam perspektif Indonesia, selat Malaka sesungguhnya menjadi vital dan strategis karena perairan ini berada di lintasan wilayah Republik Indonesia. Hal ini berarti Indonesia wajib menjaga, mengamankan dan memanfaatkan selat Malaka untuk kepentingan perekonomian, pertahanan dan keamanan negara. Ironisnya, luas laut itu mencakup Zona Ekonomi Eksklusif, yang menunjukkan gambaran semakin lemahnya kapabilitas pertahanan dan pengamanan laut Indonesia. Sudah seharusnya luas 200 mil laut dari titik terluar pulau terluar sebagai penguasaan pengelolaan ekonomi menjadi tambahan kedaulatan ekonomi, sehingga kapabilitas pertahanan harus dibangun mencakup keluasan itu.⁹⁰

Perompakan di perairan Indonesia merupakan kejahatan serius dalam Undang Undang kriminal Indonesia. Kejahatan ini dapat dihukum hingga 15 tahun penjara atau bahkan hukuman mati atau penjara seumur hidup jika di dalam peristiwa perompakan tersebut terdapat korban jiwa.⁹¹

Kekuatan laut Indonesia di dukung oleh kekuatan militer lewat Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL). TNI AL sebagai aparaturnegara yang bertugas untuk menjaga keamanan di laut dalam melaksanakan tugasnya memiliki suatu panduan yang tercantum dalam sebuah Prosedur Tetap (Protap).⁹² Tujuan dari Protap ini adalah untuk memberikan ketegasan dan keseragaman serta kepastian hukum bagi unsur operasional dalam rangka penanganan tindak pidana di laut secara benar guna keberhasilan tugas TNI AL.

Secara universal, TNI AL mengemban tiga peran utama yaitu peran militer, peran polisionil dan peran diplomasi. Ketiga peran ini diselaraskan dengan

⁹⁰ Diakses dari <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=Sections&op=viewarticle&artid=69> pada tanggal 2 Mei 2012 pukul 22.45 WIB.

⁹¹ Hasjim Djalal, "Regional Maritime Security Threats in Southeast Asia," Diakses dari <http://www.egmontinstitute.be/speechnotes/11/...sec/HasjimDjalal-mai.ppt> pada tanggal 2 Mei 2012 pukul 23.13 WIB.

⁹² "Peranan TNI AL Dalam Pengawasan Hukum di Laut." Komando Armada Republik Indonesia Kawasan Barat Pangkalan Utama TNI AL, 2004, h. 1-2.

tugas utama TNI AL. Tugas utama dari TNI AL berdasarkan pasal 9 UU no 34 tahun 2004 mengenai TNI adalah:⁹³

1. Melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan.
2. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang telah diratifikasi.
3. Melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan pemerintah.
4. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra Laut.
5. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

Berdasarkan tugas tersebut TNI AL berkewajiban untuk menjaga keamanan wilayah yurisdiksi Indonesia termasuk menjaga integritas dan persatuan dari teritorial maritim. Dengan lebih dari 17 ribu pulau dan 54 ribu kilometer garis pantai, Angkatan Laut di harapkan memiliki kapabilitas yang memadai untuk menjaga yurisdiksi Indonesia.⁹⁴

Armada Angkatan Laut Indonesia sebelumnya merupakan armada pemberian Uni Soviet dan negara negara Eropa timur sehingga sebagian besar armada tersebut tidak beroperasi karena kurangnya suku cadang dan kurangnya keahlian dalam hal pemeliharaan.⁹⁵ Selama periode konfrontasi, Armada laut meningkat dalam hal kualitas dan kuantitas. Armada ini diperkuat dengan akuisisi dari Rusia termasuk jenis *cruisers*, *destroyers*, *frigates*, *fast attack missile craft* dan *submarines*.

Sejak tahun 2001, Indonesia telah memulai modernisasi yang lebih luas dari angkatan laut mereka, dengan tujuan mengembangkan efektifitas dan ketangguhan armada sehingga mampu melindungi perairan teritorial Indonesia, dan armada komersial yang kuat untuk meningkatkan perdagangan internasional

⁹³“Tugas Pokok TNI AL,” Diakses dari <http://www.tnial.mil.id/Aboutus/TugasTNIAL.aspx> pada tanggal 30 April 2012 pukul 13.12 WIB.

⁹⁴ “Indonesia Factbook,” Diakses dari <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html> pada tanggal 30 April 2012 pukul 13.45 WIB.

⁹⁵ “ALRI - Navy of the Republic of Indonesia – Modernization.” Diakses dari <http://www.globalsecurity.org/military/world/indonesia/alrimodernization.htm&usg=ALkJrhjgefVsqi6XzH6mWHYpSMbpy> pada tanggal 30 April 2012 pukul 14.25 WIB.

Indonesia. Perencanaan strategis terkini Angkatan Laut Indonesia tercantum dalam Cetak Biru 2013 atau TNI-AL Blueprint 2004-2013. Selain membangun angkatan laut yang tangguh, perencanaan strategis Indonesia saat ini bertujuan memastikan bahwa angkatan laut Indonesia secara teknologi sama atau lebih unggul dari angkatan laut negara-negara tetangganya.⁹⁶

Menurut Henry Xu Ke, kapabilitas keamanan maritim Indonesia memiliki kekurangan dalam hal *Money (budget)*, *Manpower (personnel)*, *Machines (ships)*, dan *Methods (skills and training)*.⁹⁷ Indonesia masih memiliki kelemahan akan terbatasnya anggaran. Berdasarkan kekuatan matra laut, kapal perang (KRI) ada 133 unit dengan yang siap dioperasikan sebesar 50,82 persen. Untuk kendaraan tempur marinir dari berbagai jenis ada sejumlah 435 unit dengan yang siap dioperasikan hanya 36,09 persen. Lalu untuk jumlah pesawat terbang yang tersedia sebesar 71 unit dengan yang siap beroperasi sebesar 52 persen. Kondisi alat utama sistem persenjataan TNI-AL yang sebagian besar berusia 25-40 tahun menandakan bahwa postur kekuatan TNI-AL masih jauh dari standar. Selain itu, jumlah armada laut Indonesia yang diperkirakan hanya sebesar 45000 personel.⁹⁸

Kemampuan Indonesia untuk menegakkan hukum di perairan memang terhalang oleh kurangnya anggaran. Hal ini merupakan masalah bagi Angkatan Laut Indonesia yang tidak selalu bisa diselesaikan dengan modernisasi teknologi dan persenjataan. Meskipun pada tahun 2010 Indonesia menempati posisi ke 18 dalam urutan kekuatan militer dunia⁹⁹, namun untuk kekuatan maritim dapat dikatakan bahwa Indonesia masih tertinggal jauh. Dengan hanya 31 kapal patroli, maka sangatlah tidak memadai di dalam melakukan fungsi penjagaan. Bahkan jauh sebelum data tersebut dikeluarkan, pada tahun 2004 Kepala Staff TNI AL Laksamana B Sondakh telah menegaskan bahwa sebagian besar kapal patroli yang dimiliki oleh TNI AL tidak dapat dioperasikan karena tidak berada dalam kondisi yang layak. Bahkan lebih lanjut beliau menyatakan bahwa hanya 25 kapal

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ Dr Henry Xu Ke, "The Indonesian New Maritime Security Proposal." *Maritime Monitor*, 2007 h. 13-14.

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ "Indonesia Military Strength Detail by the Numbers," Diakses dari http://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=Indonesia pada tanggal 3 Mei 2012 pukul 10.10 WIB.

yang dapat beroperasi penuh waktu.¹⁰⁰ Untuk melakukan pengamanan perairan Indonesia diperlukan sedikitnya 180 kapal yang tentu saja juga akan memerlukan biaya yang sangat besar di dalam pengoperasian, perbaikan dan sumber daya manusianya.¹⁰¹

Tabel 2.2 Kapabilitas Maritim Indonesia Tahun 2010

Kapabilitas maritim	Indonesia
Navy Ships	136
Merchant Marine Strength	1,244
Major port & terminal	9
Aircraft Carriers	0
Destroyers	0
Submarines	2
Frigates	6
Patrol Craft	31
Mine warfare Craft	12
Amphibious Assault Craft	8

Sumber: http://www.globalfirepower.com/World_Military_Strength_Ranking
(Telah diolah kembali)

Armada Indonesia kebanyakan terdiri dari *Frigates*, *Corvettes*, *Patrol craft* dan *amphibious Landing Ships*. Dari keempat tipe ini, *Patrol Craft* merupakan jenis terbanyak. Jenis ini termasuk Kal Kangean, Todak (PB57 MkV), Singa (PB57 Mk 1 and II), PC-36, Sibarau and Kakap (PB57 Mk III and IV)¹⁰². Yang terbanyak adalah jenis Kal Kangean dengan 65 armada, tetapi dengan kecepatan maksimum yang dimilikinya, kapal ini masih terlalu lambat untuk menangkap perompak dalam situasi pengejaran. Kelas Todak, Singa dan Kakap adalah jenis yang paling berguna. Masing masing kapal ini dapat mencapai kecepatan 27

¹⁰⁰Carolyn Liss, "The Privatization of Maritime Security – Maritime Security in Southeast Asia: Between a Rock and a Hard Place?," *Asian Research Center* 114, Feb 2007.

¹⁰¹ Yun Yun Teo, "Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia," *Southeast Asia, Studies in Conflict and Terrorism*, Vol. 30, no. 6, 2007, h. 550.

¹⁰²"Navy, Indonesia," *Jane's Sentinel Security Assessment*, Diakses dari <http://www8.janes.com> pada tanggal 4 Mei 2012 pukul 12.13 WIB.

Knot. Kapal patroli ini memiliki system persenjataan yang kapabel dengan berbagai jenis awak sekitar 6.100 NM pada kecepatan jelajah 21 Knot.¹⁰³

Indonesia juga telah meresmikan penggunaan radar *International Maritime Security System* atau sistem pengamanan laut internasional (IMSS) sebanyak delapan unit yang tersebar di pesisir timur perairan selat Malaka. Tujuan pembangunan radar IMSS sebagai wujud tanggung jawab TNI AL dalam mengamankan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) serta sumber daya alam yang ada di dalamnya dari ancaman dan gangguan dari pihak luar.¹⁰⁴ Menteri Pertahanan Juwono Sudarsono juga menyatakan instalasi delapan radar ini dimaksudkan untuk mendukung pertahanan maritim ASEAN. AS sebelumnya juga telah memberikan Indonesia lima radar pengintai yang didirikan di sepanjang Selat Malaka untuk mendukung keamanan kawasan ini.¹⁰⁵

Kemampuan Indonesia dalam menjaga keamanan di selat Malaka memang memiliki permasalahan, terutama dalam kapabilitas keamanan maritim. Sesungguhnya, kapabilitas keamanan maritim lebih berbasis pada kekuatan alat utama sistem persenjataan (Alutsista), bukan pada personel seperti pada angkatan darat.¹⁰⁶ Perumusan postur ideal TNI AL harus diawali dengan penghitungan alutsista yang diperlukan dengan beberapa pertimbangan strategis sesuai dengan karakteristik geografis dan ultrastrategis berbagai alur laut kepulauan Indonesia (AKLI). Maka dapat ditarik kesimpulan, bahwa rata rata biaya operasional alutsista TNI AL yang berbasis kekuatan senjata yang diawaki untuk memenuhi hitungan keseimbangan maritim kawasan membutuhkan anggaran tambahan sebesar 70 persen per unit.¹⁰⁷

Keterbatasan alokasi anggaran telah menjadi masalah klasik dalam pembangunan kekuatan pertahanan di negeri ini. Akibatnya, TNI AL sebagai

¹⁰³ *Ibid.*

Lihat lampiran

¹⁰⁴ “Kasus Perompakan di Selat Malaka Menurun,” Diakses dari <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=7581> pada tanggal 3 Mei 2012 pukul 14.23 WIB.

¹⁰⁵ “ALRI - Navy of the Republic of Indonesia – Modernization,” Diakses dari <http://www.globalsecurity.org/military/world/indonesia/alrimodernization.htm&usg=ALkJrhjgefVsqi6XzH6mWHYpSMbpy> pada tanggal 3 Mei 2012 pukul 14.56 WIB.

¹⁰⁶ Connie Rahakundini Bakrie, “*Pertahanan Negara dan Postur TNI Ideal*,” Jakarta, Yayasan Obor Indonesia, 2007, h. 178.

¹⁰⁷ Connie Rahakundini Bakrie, “TNI dan Pembangunan Ekuilibrium Regional,” Diakses dari <http://rahakundini.multiply.com/journal/item/159/159> pada tanggal 3 Mei 2012 pukul 15.17 WIB.

kekuatan terdepan pertahanan maritim masih berada dalam kondisi memprihatinkan. Kekuatan tersebut jika dibandingkan dengan wilayah perairan Indonesia seluas 6 juta kilometer persegi tentunya sangatlah tidak berimbang. Apalagi tidak semua KRI tadi tergolong dalam unsur pemukul maupun patroli yang jumlahnya hanya 90 KRI, sehingga setiap kapal pemukul maupun patroli TNI AL harus bertanggung jawab terhadap petak laut seluas 67 ribu kilometer persegi.¹⁰⁸

Tabel 2.3 Anggaran Belanja Militer Indonesia

Year	In local currency (Rupiah)	In constant (US\$)	As percentage of gross domestic product
2001	7,864	1,762	0,5
2002	14,308	2,866	0,8
2003	19,876	3,736	1
2004	21,712	3,841	0,9
2005	20,829	3,336	0,8
2006	23,923	3,387	0,7
2007	30,611	4,073	0,8
2008	31,349	3,800	0,6
2009	34,333	3,971	0,6
2010	42,392	4,663	0,7

Sumber : The SIPRI Military Expenditure Database

(Telah diolah kembali)

Persoalan lain yang cukup besar dalam pengamanan perairan Indonesia terletak pada banyaknya pihak yang ikut bertanggung jawab di dalam persoalan keamanan dan penegakan hukum di laut. Di Indonesia setelah gelombang *security sector reform* (SSR) terdapat 13 lembaga yang terlibat dalam keamanan maritim. Namun demikian, sampai saat ini peran masing-masing ke-13 lembaga tersebut

¹⁰⁸Khairil Azmi, "Aneh, Negara Maritim Zonder Angkatan Laut yang Kuat," Diakses dari <http://www.tandef.net/aneh-negara-maritim-zonder-angkatan-laut-yang-kuat> pada tanggal 4 Mei 2012 pukul 22.56 WIB.

masih kurang jelas yang mengakibatkan sulitnya koordinasi antar lembaga dalam mengamankan wilayah kedaulatan perairan Indonesia, termasuk di selat Malaka.

Tabel 2.4 Institusi yang Berwenang Terhadap Persoalan Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan Laut

No.	Lembaga / Institusi	Fungsi
1.	Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL)	Peran TNI dalam hal ini terkait dengan upaya pengawasan, penegakan hukum, pemeliharaan keamanan dan ketertiban laut dan juga 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)	Merupakan badan yang mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi 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: Buku Putih Keamanan Laut. 2007. Jakarta: Bakorkamla
(Telah diolah kembali)

Untuk mengkoordinasikan aspek aspek keamanan maritim ini, maka pemerintah Indonesia telah membentuk Badan Koordinasi keamanan laut atau

BARKORKAMLA untuk melaksanakan optimalisasi sosial penyelenggaraan koordinasi keamanan laut untuk mengamankan maritim yang kuat. Bakorkamla berfokus pada perlunya optimalisasi sosial penyelenggaraan koordinasi keamanan laut untuk mensinergikan peraturan di setiap instansi agar dapat melakukan pengamanan maritim yang kuat. Selain itu, perlunya peningkatan pemahaman petugas keamanan mengenai "*Standar Operating Procedure*" (SOP) dan penerapan sanksi hukum yang tepat kepada orang yang melanggar ketentuan baik di internal dan pelaku tindak kriminal. Bakorkamla mempunyai peran strategis bagaimana memberikan koordinasi terhadap instansi yang bertugas untuk memberikan efek yang optimal dalam meningkatkan keamanan di laut.¹⁰⁹

Reformasi kekuatan maritim Indonesia sangat di perlukan di masa yang akan datang. Berdasar konsep dasar yang lazim digunakan, pembangunan kekuatan Angkatan Laut diarahkan untuk mewujudkan empat elemen dasar yakni struktur kekuatan (*force structure*) yang sebanding dengan rasio luas perairan nasional dan tingkat teknologi (*state of modernisation*) yang mempunyai keunggulan komparatif/minimal seimbang dengan Angkatan Laut negara lain. Selain itu, diarahkan pula untuk mewujudkan tingkat kesiapan tinggi (*readness*) dalam bentuk kapabilitas tempur dan dukungan untuk meningkatkan kesiapan kualitas satuan operasional (*sustainability*) berupa kemampuan pangkalan dalam melaksanakan dukungan. Semua dilaksanakan dengan mempertimbangkan strategi yang dipilih dalam menghadapi prediksi ancaman aspek laut dan kemampuan pemerintah dalam menyediakan alokasi anggaran.¹¹⁰

2.2.2 Malaysia

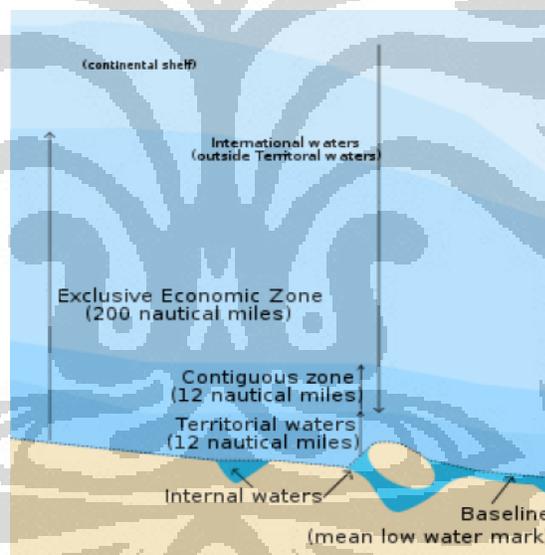
Bagi Malaysia, selat Malaka dapat dipandang sebagai halaman depan dari negara ini. Malaysia melihat bahwa tantangan utama dalam keamanan maritim adalah *illegal trafficking*, perdagangan senjata dan narkoba. Imigran ilegal yang berasal dari Indonesia dianggap sebagai problem yang sangat sensitif. Jadi meskipun perompakan menjadi perhatian pemerintahan Malaysia, namun pada

¹⁰⁹“Bakorkamla: Perlu Optimalisasi Sosial Koordinasi Keamanan Laut,” 5 Januari 2012, Diakses dari <http://www.investor.co.id/home/bakorkamla-perlu-optimalisasi-sosial-koordinasi-keamanan-laut/27464> pada tanggal 25 April 2012 pukul 19.36 WIB.

¹¹⁰Diakses dari <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=5846> pada tanggal 25 April 2012 pukul 21.29 WIB.

faktanya jumlah serangan yang terjadi di perairan mereka memang lebih sedikit jika dibandingkan dengan Indonesia.

Pada tahun 1971, Malaysia mengklaim bahwa selat Malaka sebagai bagian perairan teritorialnya dan dengan demikian kedudukan selat tersebut berada dibawah kedaulatan penuh mereka. Dibawah UNCLOS dan peta geografis mereka, selat Malaka dikategorikan sebagai selat yang digunakan untuk navigasi internasional. Mereka membaginya menjadi dua kategori. Zona A dibawah rejim Zona Ekonomi Eksklusif (EEZ), yakni batas lempeng kontinental (*continentalshelves*) antara Indonesia dan Malaysia serta Zona B, batas teritorial laut antara Malaysia dan Indonesia. Oleh karena itu, berdasarkan kategorisasi tersebut, segala bentuk proposal bagi internasionalisasi selat untuk dalih keamanan akan dipandang sebagai ancaman kedaulatan mereka.



Gambar 2.2 Batas Territorial Maritim

Sumber: [http://www.eoearth.org/article/Exclusive_economic_zone_\(EEZ\)](http://www.eoearth.org/article/Exclusive_economic_zone_(EEZ))

Dengan garis pantai sepanjang 4,675 km, Malaysia juga memiliki tantangan dan ancaman keamanan maritim yang beragam.¹¹¹ Pada pertemuan Asia Pasifik ke 24 di Kuala Lumpur, komandan regional utara *Malaysian Maritime Enforcement Agency* (MMEA) First Admiral Maritime Zulkifli bin Abu Bakar

¹¹¹“Malaysia Factbook,” Diakses dari <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/my.html> pada tanggal 5 Mei 2012 pukul 23.13 WIB.

menegaskan mengenai pentingnya keamanan selat Malaka bagi Malaysia.¹¹² Alasan yang ia kemukakan adalah pertama adanya persepsi internasional mengenai keamanan selat Malaka yang menjadi tanggung jawab *littoral states*. Yang kedua adalah mengenai permasalahan otoritas dan terutama kedaulatan karena dengan ketiadaan penegakan hukum yang efektif maka hal tersebut dapat mengundang intervensi dari negara lain.¹¹³

Salah satu tantangan terbesar yang dihadapi oleh pemerintahan Malaysia adalah masalah penegakan hukum di laut. Dengan perbandingan luas wilayah beserta sumber daya yang ada, maka pemerintah Malaysia memfokuskan pada lembaga lembaga yang menangani permasalahan ini. Sebelumnya terdapat delapan badan/lembaga yang bertanggungjawab terhadap permasalahan maritim, yaitu:

- Department of Immigration;
- Department of Fisheries;
- Department of Environment (DOE);
- Marine Department;
- Royal Malaysian Air Force;
- Royal Malaysian Navy;
- Royal Malaysians Customs;
- Royal Malaysian Police (Marine and Air Wing)

Sebagai hasilnya maka terjadi tumpang tindih kewenangan dalam menghadapi berbagai ancaman maritim. Sehingga kemudian dibentuklah *National Maritime Enforcement and Coordination Centre* (NMECC) pada tahun 1985 untuk mengkoordinasikan aktivitas penegakan hukum. NMECC kemudian di lebur menjadi Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) yang dibentuk berdasarkan kajian yang dijalankan oleh pihak Kerajaan Malaysia. Hasil dari kajian tersebut menunjukkan bahwa hal hal yang berkaitan dengan kebijakan maritim tidak menunjukkan hasil yang mengembirakan sebab terlalu banyak pihak yang ikut terlibat didalamnya. Hal tersebut mengakibatkan segi fungsi dan

¹¹² Zulkifli bin Abu Bakar, "Enhancing Maritime Security – Law Enforcement in Malaysia," *Pidato Disampaikan Pada 24 th Asia Pasifik Roundtable*, Kuala Lumpur, 2010.

¹¹³ *Ibid.*

tanggung jawab yang tidak efisien. Perdana menteri Malaysia meresmikan APMM pada Oktober 2005 dan mulai dijalankan pada November 2005.¹¹⁴

Pengkoordinasian maritim Malaysia terpusat pada Angkatan Lautnya atau disebut Tentara Laut Diraja Malaysia (TLDM) dan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM). Kedua badan ini bertanggung jawab terhadap keamanan maritim di Malaysia. Angkatan Laut Malaysia bertugas untuk melindungi perairan dan sebagai badan yang menangani permasalahan maritim seperti bajak laut maupun pelanggaran Zona Ekonomi Eksklusifnya.¹¹⁵ Sedangkan instansi lain bertanggung jawab untuk operasi yang berbeda dan tugas-tugas di perairan teritorial negara.

Adapun berdasarkan piagam pelanggan Tentara Laut Diraja Malaysia, tugas utama TLDM adalah:¹¹⁶

1. Melindungi dan mempertahankan kedaulatan maritim negara.
2. Menyokong usaha-usaha pentadbiran dan pembangunan negara.
3. Meningkatkan kerjasama dan keupayaan bersama dengan perkhidmatan lain didalam atau diluar negara.
4. Mengeratkan hubungan dengan masyarakat demi kesejahteraan negara
5. Membangunkan tenaga kerja yang professional, kompeten dan bermotivasi dalam melaksanakan tugas.

Dengan terpusatnya pengelolaan maritim kepada dua badan ini, maka sistem manajemen maritim Malaysia memang dapat dikatakan lebih rapi dibandingkan sistem manajemen maritim Indonesia. Dari sisi armada, kapal kapal perang yang dimiliki Malaysia juga terhitung generasi muda. Armada Malaysia terdiri dari *Frigates*, *Corvettes* dan *Fast Attack craft*. Dengan perbandingan 14 *Fast Attack Craft* dari 31 armada. Seluruh kapal patroli ini juga memiliki

¹¹⁴“Latar Belakang APMM,” Diakses dari http://www.mmea.gov.my/index.php?option=com_content&view=article&id=43&Itemid=56&lang=ms pada tanggal 11 April 2012 pukul 20.13 WIB.

¹¹⁵ Liss, *op. cit* h. 7.

¹¹⁶“Piagam Pelanggan TLDM,” Diakses dari <http://www.navy.mil.my/index.php/template/piagam-pelanggan-tldm> pada tanggal 11 April 2012 pukul 15.24 WIB.

kapabilitas yang hampir sama dan memiliki kecepatan mencapai 25 Knot.¹¹⁷ Tipe Handalan, Perdana dan Jerong merupakan kapal penyerang cepat yang memiliki kapabilitas yang sama dengan kecepatan 15 Knot dan cocok digunakan dalam berpatroli di daerah pesisir Malaysia.¹¹⁸

Tantangan keamanan yang dihadapi oleh Malaysia kebanyakan didominasi oleh permasalahan territorial. Persoalan lahan yang belum terselesaikan dan perbatasan maritim telah berkembang menjadi klaim yang saling tumpang tindih seperti Isu pengamananan Zona Ekonomi Eksklusif dan juga permasalahan di selat Malaka.¹¹⁹

Malaysia menganggarkan anggaran pertahanannya sekitar 6,6 persen dari keseluruhan jumlah anggaran Malaysia, yang merupakan alokasi terbesar keempat pada tahun 2009/2010. Krisis finansial global telah memberikan dampak yang signifikan dalam bidang pertahanan mengingat jumlah ini mengalami penurunan hingga 10,46 persen jika dibandingkan pada tahun 2007, yaitu dari RM 4,681 Milyar turun menjadi RM 2,351 Milyar.¹²⁰

Tabel 2.5 Anggaran Belanja Militer Malaysia

Year	In local currency (Ringgit)	In constant (US\$)	As percentage of gross domestic product
2001	7,351	2,248	1,6
2002	8,504	2,797	2,1
2003	10,950	3,178	2,2
2004	10,728	4,052	2,6
2005	11,817	4,183	2,3
2006	11,981	4,094	2,1
2007	13,649	4,571	2,1

¹¹⁷“World Navies Today: Malaysia,” Diakses dari <http://www.hazegray.org/worldnav/asiapac/malaysia.htm> pada tanggal 15 April 2012 pukul 19.23WIB.

¹¹⁸ “Warships, Malaysia,” Diakses dari http://www.worldwarships.com/warships_malaysia.htm pada tanggal 15 April 2012 pukul 20.12 WIB. lihat lampiran

¹¹⁹Tang Siew Mun, “*Malaysia’s Security Outlook and Challenge*,” Asia Pacific Countries Security Outlook and Its Implications for the Defense Sector h. 28.

Diakses dari http://www.nids.go.jp/english/publication/joint_research/series5/pdf/5-2.pdf pada tanggal 15 April 2012 pukul 20.45 WIB.

¹²⁰ *Ibid.*

2009	13,974	4,413	2,1
2010	12,429	3,865	1,6

Sumber : The SIPRI Military Expenditure Database

(Telah diolah kembali)

Tabel 2.6 Kapabilitas Maritim Malaysia Tahun 2010

Kapabilitas maritime	Malaysia
Navy Ships	65
Merchant Marine Strength	321
Major port & terminal	5
Aircraft Carriers	0
Destroyers	0
Submarines	2
Frigates	4
Patrol Craft	37
Mine warfare Craft	4
Amphibious Assault Craft	1

Sumber : http://www.globalfirepower.com/World_Military_Strength_Ranking

(Telah diolah kembali)

Tentara Laut Diraja Malaysia telah menganggarkan 3,29 Milyar US\$ untuk program pengembangan kapabilitas maritimnya. Diantaranya yaitu pengembangan *Kedah class Next Generation Patrol Vessels*, dimana armada yang baru diharapkan lebih memiliki spesifikasi persenjataan yang lebih lengkap dibandingkan tipe sebelumnya.¹²¹ Tentara laut Diraja Malaysia juga telah menganggarkan pembelian 6-12 ASW helicopter dengan AS, termasuk tipe MH-60R Seahawk untuk melengkapi armada lautnya.¹²² Rencana pengembangan kapabilitas maritim Malaysia lainnya adalah akuisisi *Jebat Class frigates* dan juga upgrade *Katsuri Class Corvettes*.¹²³

2.2.3 Singapura

¹²¹Dzirhan Mahadzir, "Malaysia's Military Modernization," *Asian Military Review*, December 2011, h.17.

¹²²*Ibid.*

¹²³"Procurement, Malaysia," *Jane's Sentinel Security Assessment*, Diakses dari <http://www8.janes.com> pada tanggal 15 April 2012 pukul 23.45 WIB.

Bagi Singapura, selat Malaka memiliki kepentingan yang melebihi Malaysia dan Indonesia karena selat ini menjamin kelangsungan perdagangan, pasokan makanan serta kebutuhan material lainnya. Singapura yang melihat perdagangan internasional sebagai urat nadi ekonomi negaranya berpendapat bahwa segala ancaman yang terjadi di perairan ini sebagai *existential threat*. Ancaman yang berasal dari kelompok teroris lintas negara juga demikian. Problemanya, Singapura adalah negara pantai sekaligus negara pengguna utama selat Malaka. Setiap tindakan baik berdimensi positif maupun negatif yang diambil dan berkaitan dengan penggunaan selat Malaka akan benar benar berpengaruh terhadap keberlangsungan ekonomi dan lebih jauh terhadap eksistensi negara tersebut.

Singapura percaya bahwa kelompok teroris seperti AlQaeda dan JI menargetkan negara ini karena Singapura memiliki ikatan pertahanan yang kuat dengan AS dan mendukung Washington dalam gerakan *Global War On Teror*. Dengan melihat dirinya sebagai sebuah target dan melihat bahwa kekacauan yang terjadi di jalur lintas perdagangan mempengaruhi ketahanan negaranya, Singapura telah memperingatkan bahwa terorisme merupakan ancaman bagi keamanan nasionalnya. Pada desember 2003, Menteri dalam negeri Singapura Wong Kan Sen membuat pendapat mengenai hubungan eksplisit antara perompakan dan terorisme ketika ia merujuk pada “Terorisme yang berkamufase sebagai perompak”.¹²⁴ Pada April 2004, menteri pertahanan Singapura Teo Chee Hean memperingatkan:

*“It is entirely possible that terrorist could resort to pirate tactics to hijack supertankers or chemical carriers. They could sink these large vessel in the choke points of busy international straits or even trun them into floating bombs...The key regional SLOCs are attractive targets for terrorist because of the potentially great damage that a successful attack could have on the global trading system combined with the powerfull political impact such an attack would have”*¹²⁵

Meskipun bukti memperlihatkan bahwa pada banyak kasus serangan yang terjadi dapatlah diatasi, Singapura tetap melihat bahwa persoalan keamanan selat

¹²⁴ “Piracy Equals Terrorism on Troubled Water,” *Agence France presse*, Desember 2003.

¹²⁵ Teo Chee Hean. “*Pidato Dalam Pembukaan the Second Western Pacific Mine Countermeasure and Diving Exercises*,” Singapura, April 2004.

Malaka ini lebih serius bila dibandingkan Indonesia ataupun Malaysia. Oleh karena itu, perspektif strategis Singapura berkaitan dengan manajemen selat lebih banyak merefleksikan keinginan untuk menerapkan kebebasan navigasi yang maksimum pada satu sisi dan disisi lain adanya jaminan jalur komunikasi (*Sea Lane of Communication*) dan jalur perdagangan (*Sea Lane of Trade*). Sejak pembentukan TTEG (*Tripartite Technical Experts Group on Safety of Navigation*), kebijakan maritim Singapura didesain dengan garis besar tersebut. Misalnya, proposal yang saling bertentangan antara Singapura disatu pihak dengan Indonesia dan Malaysia dipihak lain tentang regulasi draft maksimum bagi kapal yang melintasi selat Malaka menunjukkan kepentingan tiga negara pantai yang berbeda dalam konteks pemakaian selat Malaka

Ditengah kebangkitan ancaman terorisme, Singapura sangat konsern tentang keamanan navigasi di selat Malaka dan Singapura. Singapura memprediksikan tentang kerentanan keselamatan sektor maritim atas serangan teroris. Kekhawatiran Singapura diperkuat dengan meningkatnya insiden perompakan dan perampokan bersenjata sepanjang 1999-2004 di Selat Malaka yang dijuluki sebagai tempat “perompakan terawan di dunia”. Demikian pula kaitan yang dimungkinkan antara insiden perompakan dengan aksi kelompok teroris. Terlebih lagi, pemberontak GAM sebelum perjanjian damai Helsinki ditandatangani ditengarai berada dibalik beberapa aksi perampokan bersenjata di ujung utara selat Malaka. Ancaman terorisme maritim dianggap sebagai “skenario yang rendah kemungkinannya tetapi berdampak besar” (*low probability and high impact scenario*) akan sangat mempengaruhi sektor ekonomi karena gangguannya atas lalu lintas kapal. Oleh karena itu, isu fundamental bagi Singapura adalah keselamatan transportasi di selat Malaka dan semua dimensi tersebut harus mencakup isu keamanan juga sebagai bagian integral pembangunan sektor keamanan maritim.

Dalam menghadapi ancaman *maritime security* ini, singapura terlihat paling siap dalam pengembangan kapabilitas maritimnya. Dari ketiga negara *littoral states*, Singapura merupakan salah satu negara yang dikenal sebagai macan Asia karena memiliki pertumbuhan ekonomi yang paling pesat. Karena luas negaranya yang tergolong kecil, dimana garis pantainya hanya 193 km dan

GDP yang relatif besar maka tidak mengherankan jika kapabilitas maritim yang dimiliki oleh Singapura lebih modern bila dibandingkan oleh Indonesia dan Malaysia.¹²⁶

Teknologi membentuk dan menentukan pola pelaksanaan sebuah perang (*conduct of war*). Sehingga, jika sebuah negara ingin pertahanannya kuat, maka harus mendasarkan pola pertahanannya pada kemajuan teknologi. Hal tersebut yang tampaknya diterapkan oleh Singapura. Menilik dari tingkat kecanggihan teknologi, perlengkapan militer dan kapabilitas industri pertahanannya, Singapura dengan nyata telah menjadikan teknologi sebagai landasan pertahanan negaranya.

Dengan mendasarkan pola pertahanannya pada perspektif kemajuan teknologi, Singapura pada saat ini memiliki potensi untuk menjadi superpower regional dalam konteks kemampuan proyeksi kekuatan militer. Dengan potensi ekonomi dan posisi geopolitisnyanya, maka negara ini memiliki banyak kemudahan dalam mengakuisisi senjata termutakhir buatan barat.

Didalam perlindungan perairannya, Singapura hanya melibatkan tiga lembaga yaitu Angkatan laut Singapura (RSN), Polisi (SPF), dan Coast Guard (PCG). Angkatan laut Singapura dikenal dengan sebutan The Republic of Singapore Navy (RSN). Misi utama dari RSN adalah menjaga pertahanan laut dan memastikan keselamatan jalur pelayaran Singapura sebagai SLOC. Dalam masa damai, RSN memiliki tugas untuk menjaga wilayah perairan Singapura dari maraknya kejahatan transnasional. RSN ini melakukan kerjasama dengan lembaga pemerintah lainnya seperti otoritas pelabuhan dan maritim Singapura dan polisi penjaga pantai untuk mencapai misinya.¹²⁷ RSN membawahi lima departemen yang menangani masalah personil, intelijen, operasi, logistik dan departemen perencanaan.

Dengan kondisi Singapura yang sangat konsern terhadap kegiatan ekonomi dan perdagangan, maka tidak mengherankan jika asset maritim yang dimiliki oleh negara ini merefleksikan adanya ancaman terhadap keamanan yang diyakini oleh Singapura dapat menjadi hambatan bagi negara mereka dimasa yang

¹²⁶“Singapore Factbook,” Diakses dari <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sn.html> pada tanggal 19 April 2012 pukul 10.23 WIB.

¹²⁷“Defence Policy,” Diakses dari http://www.mindef.gov.sg/content/imindef/mindef_websites/atozlistings/navy/about_us/crest.ml pada tanggal 19 April 2012 pukul 13.36 WIB.

akan datang. Singapura sadar bahwa sebagai negara dengan luas daerah sangat kecil (sekitar 581 km persegi sebelum tahun 1960) dan pada tahun 2010 diperkirakan sudah bertambah luasnya menjadi 820 km persegi dan membangun kejayaan maritimnya dan pengelolaan kawasan pantainya. Tugas utama dari Angkatan Laut Singapura adalah melindungi selat Malaka dan juga selat Singapura sebab perekonomian Singapura sangat bergantung pada perdagangan pada pelabuhan pelabuhannya.¹²⁸

Armada maritim Singapura terdiri atas *modern frigates, patrol vessels, minehunters* juga *amphibious landing craft*. Armada yang paling modern dari kapal ini adalah pada tipe Class Frigate yang memiliki *low radar, acoustic, infrared dan electromagnetic signature*.¹²⁹ Belanja militer singapura tidak semata mata karena negeri ini punya uang. Pengadaan 6 *frigat Stealth* yang berteknologi radar mutakhir membuktikan bahwa bagi negara ini peran teknologi adalah sebagai pivot dalam penentuan pola pertahanan negara. Negara ini memahami betul bahwa tren perang laut masa depan ditentukan oleh kemajuan teknologi bawah air dan armada kapal perang berkemampuan stealth, sehingga selain pengadaan 6 *frigat stealth* tersebut, mereka juga membeli 4 kapal selam kelas Sjoormen buatan Swedia.¹³⁰

Tabel 2.7 Anggaran Belanja Militer Singapura

Year	In local currency (m.dollars)	In constant (US\$ m)	As percentage of gross domestic product
2001	7,820	6,574	4,9
2002	8,204	6,931	5
2003	8,238	6,999	4,9
2004	8620	7,132	4,5
2005	9,252	7,576	4,4
2006	9,268	7,640	4
2008	10,726	7,998	3,9
2009	11,043	8,264	4,1
2010	11,445	8,323	3,7

¹²⁸ "Navy Singapore," *Jane's Sentinel Security Assessment*,

Diakses dari <http://www8.janes.com> pada tanggal 20 April 2012 pukul 24.12 WIB.

¹²⁹ "Formidable Class Multi-Mission Frigates Singapore," *Navy Technology*,

Diakses dari <http://www.navaltechnology.com/projects/formidable/> pada tanggal 20 April 2012 pukul 22.18 WIB.

lihat lampiran

¹³⁰ Gogor oko, "Teknologi Elemen Kunci Pertahanan Negara,"

Diakses dari <http://teknologipertahanan.blogspot.com/2010/09/teknologi-elemen-kunci-pertahanan.html> pada tanggal 20 April 2012 pukul 22.45 WIB.

Sumber : The SIPRI Military Expenditure Database
(Telah diolah kembali)

Dari anggaran militernya maka dapat kita simpulkan bahwa porsi pengadaan militer Singapura terbilang cukup besar. Dengan kapabilitas maritim yang dimilikinya maka tidak mengherankan jika Angkatan Laut Singapura memiliki keunggulan teknologi maritim paling optimum dan berpotensi melakukan *pre-emptive attack* ke seluruh perairan regional.

Tabel 2.8 Kapabilitas Maritim Singapura Tahun 2010

Kapabilitas maritim	Singapura
Navy Ships	47
Merchant Marine Strength	1,422
Major port & terminal	1
Aircraft Carriers	0
Destroyers	0
Submarines	6
Frigates	6
Patrol Craft	18
Mine warfare Craft	4
Amphibious Assault Craft	4

Sumber: http://www.globalfirepower.com/World_Military_Strength_Ranking
(Telah diolah kembali)

Selain itu rencana untuk membangun pangkalan militer AS di Singapura dengan dalih bagian dari program pengokohan kemampuan militer AS di Laut Pasifik, juga merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi kemampuan Singapura dalam menjaga keamanan perairan selat Malaka.

Singapura juga membentuk sistem keamanan maritim nasional, *National Maritime Security System* (NMSS) yang akan terus menerus dan proaktif memindai ancaman maritim di Singapura untuk memberikan peringatan dini. NMSS akan mengikuti perjalanan secara *real-time* tentang informasi kapal-kapal yang berlayar di perairan Singapura bahkan sampai selat Malaka dan laut Cina Selatan setiap hari, untuk menyusun profil masing-masing kapal sebelum mencapai Singapura. Kapal-kapal yang muncul mencurigakan karena pola

perilaku dan perjalanan mereka, akan secara otomatis berbendera merah dalam sistem yang tersedia.¹³¹

Dari ketiga perspektif diatas, terlihat bahwa isu keamanan lebih banyak merefleksikan urusan domestik baik bagi Indonesia atau dua negara lainnya, yakni Malaysia dan Singapura ketimbang domain internasional. Terlebih lagi, status selat Malaka termasuk dalam rejim transit passage atau selat yang digunakan untuk navigasi internasional sebagaimana terdapat dalam pasal 43 UNCLOS.¹³²



¹³¹“Uji Sistem Keamanan Singapura,” Diakses dari <http://www.intelijen.co.id/warta/1558-uji-sistem-keamanan-maritim-nasional-singapura-gelar-qnorthstar-viiiq> pada tanggal 24 April 2012 pukul 22.56 WIB.

¹³² “United Nations Convention on the Law of the Sea,” Diakses dari http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf pada tanggal 24 April 2012 pukul 23.12 WIB.

BAB 3

KERJASAMA KEAMANAN SELAT MALAKA

Adanya peristiwa 11 September 2001 telah mengubah berbagai cara pandang *littoral states* terhadap keamanan Selat Malaka sebagai jalur pelayaran yang sangat strategis di Asia Tenggara. Sebelumnya ketiga negara ini cenderung untuk mengabaikan pola kerjasama multilateral, karena melihat bahwa ancaman yang ada bisa diatasi dengan menggunakan pendekatan bilateral. Didalam bab ini akan menjelaskan fenomena latar belakang sejarah dan hubungan *littoral states* sebelum peristiwa 11 September 2001 yang dikaitkan dengan banyaknya pengaruh dari negara ekstra teritori dan hubungan intra state yang berkaitan dengan pendirian ASEAN yang sangat mempengaruhi norma norma negara Asia Tenggara.

Sejalan dengan konsep *cooperative security* dimana ide dasar dari adanya kerjasama keamanan adalah bahwa negara negara bekerja sama untuk menjaga keamanan dan memastikan kepentingan nasional mereka maka kerjasama antara *littoral states* baru berjalan pada tahun 2004 atau semenjak terjadinya peristiwa 11 September 2001. Terdapat sejumlah alasan yang menyebabkan *littoral states* ini pada awalnya enggan untuk bekerjasama pada sendi multilateral. Setidaknya terdapat dua aspek penting dalam sejarah yang menyebabkan negara negara ini sulit untuk menjalin hubungan kerjasama tidak hanya antara satu sama lain, tetapi juga dengan negara lain diluar kawasan. Kedua aspek ini yang pertama adalah eksploitasi yang mereka hadapi sebelum dan selama negara ini baru lahir dan merdeka dan adanya norma norma yang diadopsi negara ini dari ASEAN dengan “ASEAN way”. Aspek yang kedua adalah situasi dimana negara negara Asia Tenggara terus menghadapi ancaman yang berbentuk kerjasama, karena berbagai kerjasama tersebut dilihat sebagai nilai lemah dalam memperlihatkan kapabilitas pertahanan masing masing negara.¹³³

Semua negara di wilayah yang sekarang lebih dikenal dengan Asia Tenggara, kecuali Thailand, telah mengalami berabad-abad masa

¹³³ Amitav Acharya, “Constructing a Security Community in Southeast Asia: ASEAN and the Problem of Regional Order,” NY Routledge, 2001, h.151.

penjajahan/kolonialisasi. Kolonialisasi telah membantu membentuk lingkungan yang rentan akan kecurigaan yang menimbulkan konflik-konflik dalam suatu wilayah dan juga antar wilayah. Konflik antar negara terjadi antara Indonesia dan Malaysia, antara Malaysia dan Philippina, dan antara Malaysia dengan Singapura. Pertikaian sipil dan perang-perang lainnya, dikombinasikan dengan permusuhan dari jaman sejarah, membuat wilayah ini cukup bergejolak di puncak masa Perang Dingin. Ini benar-benar pekerjaan yang cukup berat, karena wilayah ini terus-menerus dihadapkan dengan tantangan-tantangan keamanan yang selalu berubah. Sementara konflik-konflik antar negara telah dapat diselesaikan, atau paling tidak dikendalikan, beberapa negara di wilayah ini terus menerus disibukkan dengan kekerasan di dalam negaranya dalam bentuk pemberontakan bersenjata melawan pemerintahan pusat negara. Pemberontakan-pemberontakan bersenjata ini terjadi dalam dua bentuk: terorisme dan kekerasan.¹³⁴

Sebelum terjadinya peristiwa 11 September 2001, ketiga negara *littoral states* tidak memiliki kerjasama yang erat karena ancaman yang dihadapi cenderung hanya sebatas ancaman yang berbasis bilateral. Identitas kolektif yang terjalin diantara negara negara ini sebelumnya juga hanya berjalan berdasarkan adanya kesamaan sejarah sejak jaman kolonial yang kemudian mempengaruhi kebijakan luar negeri masing masing negara. Hubungan antar negara ini juga semakin diperparah dengan tumbuhnya rasa saling curiga sehingga meningkatkan ketidakpercayaan *littoral states* ini untuk menyatukan visi mereka didalam suatu perjanjian keamanan multilateral.

Acharya menekankan bahwa di kawasan Asia tenggara kita dapat melihat adanya pemikiran yang realistis mengenai kerjasama multilateral ini. Jika negara negara ini memutuskan untuk menjalankan bentuk kerjasama multilateral, hal ini dapat dianggap sebagai suatu ancaman bagi negara lain di kawasan. Negara lain melihat bentuk kerjasama multilateral ini secara potensial ditujukan kepada mereka. Sebagai hasilnya, negara negara tersebut akan mulai membangun kekuatan militer mereka sendiri atau membentuk kerjasama keamanan lain untuk

¹³⁴ Tatik S. Hafidz, "Deretan Ladang Luas Untuk Dicangkul: Sebuah Penilaian Kritis Terhadap Kerjasama ASEAN Untuk Melawan Terorisme," Diakses dari <http://kyotoreviewsea.org/KCMS/?p=72&lang=id> pada tanggal 30 April 2012 pukul 12.15 WIB.

mengcounter “ancaman” ini. Aktivitas ini yang disebut *Security Dilemma*. Idennya adalah ketika suatu negara menjadi ancaman bagi negara lain karena keamanan dalam perspektif realisme adalah *zero sum game*.¹³⁵ Hal seperti inilah yang dihindari oleh negara Asia Tenggara ketika membentuk kerjasama keamanan multilateral.¹³⁶

Secara umum, realisme menganggap bahwa kerjasama itu penting hanya ketika kerjasama tersebut dapat memberikan keuntungan bagi negara-negara yang terlibat. Kerjasama di perairan selat Malaka dalam hal keamanan maritim juga tentu memiliki keuntungan bagi masing-masing negara. Namun demikian, pelaksanaan kerjasama tentu memerlukan suatu situasi yang dinamis. Salah satu indikator dari situasi internasional yang dinamis itu ialah terjadinya peningkatan hubungan antara satu negara dengan negara lainnya, baik dalam kerangka bilateral maupun multilateral. Baik dengan sesama negara berkembang maupun dengan negara maju di bidang politik, ekonomi atau militer. Semua perkembangan itu harus selalu diantisipasi oleh setiap negara agar pelaksanaan politik luar negeri tidak menemui hambatan.

3.1 Sejarah Hubungan *Littoral States*

Ketiga negara ini memiliki sejarah hubungan yang cukup panjang. Secara historis, ketiga negara ini memiliki pengalaman yang hampir sama dalam berhubungan dengan negara-negara asing diluar kawasan. Pengalaman ini menumbuhkan “ketakutan” di antara negara-negara ini dalam menjalin hubungan antar negara dan meningkatkan proteksi negara ini terhadap daerah yang merupakan domain mereka, termasuk domain maritim.¹³⁷

Secara historis, ketiga negara ini pernah merasakan eksploitasi oleh negara seperti China, Jepang maupun negara barat lainnya. Hal ini menimbulkan perasaan sensitif apabila dikaitkan dengan masalah kedaulatan yang dimiliki oleh mereka. Bila dihubungkan dengan selat Malaka, maka hal tersebut merupakan

¹³⁵ John J. Mearsheimer, *The Tragedy of Great Power Politics*, NY W.W. Norton & Company, 2001, h. 36.

¹³⁶ Amitav Acharya, “The Association of Southeast Asian Nations: “Security Community” or “Defense Community?,” *Pacific Affairs*, Vol. 64, no. 2, 1991, h. 62.

¹³⁷ Jean-Marc F. Blanchard, “Maritime Issues in Asia: The Problem of Adolescence,” *Asian Security Order: Instrumental and Normative Features*, ed. Muthiah Alagappa, Stanford, CA: Stanford University Press, 2002, h. 430.

bagian penting dari pemahaman mengapa negara negara ini cenderung tidak menginginkan bantuan dari negara luar kawasan. Contohnya pada masa perang dingin ketika China mendukung partai partai komunis di hampir semua negara Asia Tenggara kecuali Singapura dan Brunai.¹³⁸ Juga selama perang dunia II, Jepang sangat mempengaruhi Asia Tenggara. Jepang bahkan menduduki sebagian besar wilayah ini karena Jepang menganggap kawasan ini sangat penting untuk suplai sumber daya untuk persediaan perang.¹³⁹

Hubungan yang berfluktuatif ini juga mempengaruhi di dalam kontribusi ketiga negara terhadap bentuk kerjasama keamanan multilateral. Indonesia dan Malaysia tercatat memiliki sejarah panjang dalam berbagai konflik keamanan, demikian pula Malaysia dan Singapura. Ketiga negara ini tentu saja harus menghadapi hal tersebut didalam pelaksanaan kerjasama selat Malaka. Hal ini dapat menimbulkan keadaan yang tidak kondusif di dalam kerjasama berbasis multilateral.

3.1.1 Hubungan Indonesia-Malaysia

Berbagai konflik telah terjadi sepanjang hubungan diplomatik antara Indonesia dan Malaysia. Dalam pidatonya mengenai dinamika hubungan Indonesia - Malaysia di Mabes TNI Cilangkap pada 1 September 2010, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menyatakan bahwa hubungan Indonesia dan Malaysia memiliki cakupan yang luas. Hubungan sejarah, budaya dan kekerabatan yang sangat erat dan mungkin yang paling erat dibanding negara negara lain dan sudah terjalin selama ratusan tahun. Namun, hubungan yang khusus ini juga sangat kompleks. Hubungan ini tidak bebas dari masalah dan tantangan. Ada semacam dalil diplomasi, bahwa semakin dekat dan erat hubungan dua negara, semakin banyak masalah yang dihadapi.¹⁴⁰

¹³⁸ Bruce Vaughn , Wayne M. Morrison, “ China-Southeast Asia Relations: Trends, Issues, and Implications for the United States,” *Washington D.C.: Congressional Research Service*, 4 April 2006, h. 5.

¹³⁹ James L. McClain, “*A Modern History of Japan*,” NY W.W. Norton & Company, 2002, h.476-477.

¹⁴⁰ “*Dinamika Hubungan Indonesia-Malaysia*,” Pidato Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, Diakses dari http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=4796&Itemid=26 pada tanggal 1 Mei 2012 pukul 17.33 WIB.

Pada tahun 1963, Indonesia menyerukan kampanye melawan Malaysia yang dikenal dengan “Gerakan Ganyang Malaysia”.¹⁴¹ Konfrontasi Indonesia dan Malaysia ini adalah sebuah perang mengenai masa depan Malaya, Brunei, Sabah dan Sarawak yang terjadi antara Federasi Malaysia dan Indonesia pada tahun 1962 hingga 1966. Konfrontasi ini berawal dari keinginan Federasi Malaya yang lebih dikenal sebagai Persekutuan Tanah Melayu pada tahun 1961 untuk menggabungkan Brunei, Sabah dan Sarawak kedalam federasi Malaya yang tidak sesuai dengan Persetujuan Manila. Keinginan tersebut ditentang oleh Presiden Soekarno yang menganggap pembentukan federasi itu sebagai "boneka Inggris" dan merupakan kolonialisme dan imperialisme dalam bentuk baru serta dukungan terhadap berbagai gangguan keamanan dalam negeri dan pemberontakan di Indonesia.¹⁴² Kejadian ini sempat membuat hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Inggris dan Malaysia terputus. Ketika PBB menerima Malaysia sebagai anggota tidak tetap, Sukarno menarik Indonesia dari PBB pada tanggal 20 Januari 1965.¹⁴³

Konflik lainnya terjadi pada tahun 2002. Hubungan antara Indonesia dan Malaysia juga sempat memburuk pada persoalan kepulauan Sipadan dan Ligitan yang diklaim oleh Malaysia sebagai wilayah Malaysia. Sipadan dan Ligitan merupakan pulau kecil di perairan dekat kawasan pantai negara bagian Sabah dan Provinsi Kalimantan Timur, yang diklaim dua negara sehingga menimbulkan persengketaan yang berlangsung selama lebih dari tiga dekade. Sipadan dan Ligitan menjadi ganjalan kecil dalam hubungan Indonesia dan Malaysia sejak tahun 1969 ketika kedua negara mengajukan klaim atas kedua pulau itu. Kedua negara tahun 1997 sepakat untuk menyelesaikan sengketa wilayah itu di Mahkamah Internasional setelah gagal melakukan negosiasi bilateral. Akhirnya MI mengeluarkan keputusan tentang kasus sengketa kedaulatan Pulau Sipadan dan Ligitan antara Indonesia dengan Malaysia dan

¹⁴¹Mely Caballero-Anthony, “*Regional Security in Southeast Asia*,” Singapore: ISEAS Publishing, 2005, h. 53.

¹⁴²Avrahm Mezerik, “*Malaysia-Indonesia Conflict: Creation of Malaysia, Indonesia's Confrontation Policy, Philippine and Indonesian Claims, UN Involvement, Indonesian Withdrawal from UN, Roles of UK, US, USSR, and China*,” University of Michigan Press, 1965, h.122.

¹⁴³Norman G. Owen, ed, “*The Emergence of Modern Southeast Asia*,” Honolulu University of Hawai'i Press, 2005, h. 415.

hasilnya Malaysia dimenangkan oleh 16 hakim, sementara hanya 1 orang yang berpihak kepada Indonesia. Dari 17 hakim itu, 15 merupakan hakim tetap dari MI, sementara satu hakim merupakan pilihan Malaysia dan satu lagi dipilih oleh Indonesia.¹⁴⁴

Pada 2005 juga terjadi sengketa mengenai batas wilayah dan kepemilikan Ambalat. Ambalat adalah blok laut luas mencakup 15.235 kilometer persegi yang terletak di laut Sulawesi atau selat Makassar dan berada di dekat perpanjangan perbatasan darat antara Sabah, Malaysia, dan Kalimantan Timur Indonesia. Penamaan blok laut ini didasarkan atas kepentingan eksplorasi kekayaan laut dan bawah laut, khususnya dalam bidang pertambangan minyak. Meskipun blok laut ini tidak semuanya kaya akan minyak mentah, namun ketegangan di blok Ambalat beberapa kali terjadi sebab Malaysia berkali-kali melanggar daerah yang berada di laut sebelah timur Pulau Kalimantan itu.¹⁴⁵

Indonesia dan Malaysia merupakan dua negara tetangga yang sama-sama sudah meratifikasi *United Nations convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS'82), namun demikian antara Indonesia dan Malaysia masih menyisakan permasalahan delimitasi maritim laut teritorial di kawasan selat Singapura bagian Timur, penetapan batas maritim di laut Sulawesi, serta Penetapan batas maritim di selat Malaka. Insiden penangkapan anggota Ditjen Kelautan dan Perikanan (DKP) RI pada tanggal 13 Agustus 2010 menjadikan peristiwa tersebut tidak saja menghidupkan kembali mekanisme *The Joint Commission for Bilateral Cooperation* (JCBC) setelah 6 (enam) tahun mengalami masa kevakuman namun juga sebagai pendorong diselenggarakannya kembali *Technical Meeting on Maritime Boundaries Delimitation*.¹⁴⁶

Selain kasus kasus tersebut, beberapa konflik lain juga sempat membuat hubungan antara kedua negara ini kembali memanas. Seperti adanya pengakuan

¹⁴⁴“Indonesia Kehilangan Pulau Sipadan-Ligitan,”

Diakses dari <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=3362> pada tanggal 3 Mei 2012 pukul 19.34 WIB.

¹⁴⁵“Masalah Ambalat Biarlah Kedua Negara Yang Menentukan,” Diakses dari <http://www.wilayahperbatasan.com/masalah-ambalat-biarlah-kerjasama-kedua-negara-yang-menentukan> pada tanggal 3 Mei 2012 pukul 20.15 WIB.

¹⁴⁶“Pertahanan Militer dan Keamanan,” Diakses dari http://www.kbrikualumpur.org/web/index.php?option=com_content&view=article&id=183&Itemid=112 pada tanggal 3 Mei 2012 pukul 21.46 WIB.

Malaysia atas kepemilikan lagu “Rasa sayange”, “Reog”, maupun klaim Malaysia atas budaya Batik.

3.1.2 Hubungan Malaysia-Singapura

Malaysia dan Singapura juga memiliki sejarah perseteruan yang disebabkan oleh adanya perbedaan kepentingan dan persaingan etnik antara muslim yang mendominasi partai politik di Malaysia dan etnik Cina yang mendominasi partai politik di Singapura.¹⁴⁷ Konflik antara kedua negara ini termasuk mengenai reklamasi lahan di Johor, permasalahan suplai air serta isu territorial dari Pedra Branca.¹⁴⁸

Sebagai sebuah negara pulau yang memiliki wilayah yang kecil, bahkan salah satu dari 20 negara terkecil didunia, Singapura mengalami ledakan populasi hingga dua kali lipat hanya dalam kurun waktu 30 tahun. Sejak kemerdekaan Singapura pada tahun 1960, lahannya telah berkembang dari 581,5 kilometer persegi ke 710 kilometer persegi. Hal ini berarti luas lahan Singapura telah berkembang hingga 30 % dari ukuran sebenarnya.¹⁴⁹ Proyek reklamasi lahan ini ditujukan untuk pelebaran Changi Airport, Jurong dan kawasan Pasir panjang¹⁵⁰.

Reklamasi secara awam diartikan sebagai menciptakan daratan baru di lahan yang sebelumnya terdiri dari air. Bagi Singapura, reklamasi merupakan kebijakan nasional yang ditujukan bagi kepentingan nasionalnya yang sejalan dengan kebijakan pembangunan fisik Singapura dalam “Concept Plan” yang disusun setiap 10 tahun.¹⁵¹ Penyusunan ini didasari atas visi Singapura 40-50 tahun mendatang dengan proyeksi penduduk 5,5 juta orang yang dibarengi dengan peningkatan kebutuhan perluasan wilayah bagi perumahan, industry, rekreasi, keperluan militer dan lain lain.

¹⁴⁷ Donald E. Weatherbee, “*International Relations in Southeast Asia: The Struggle for Autonomy*,” Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers, Inc, 2005, h.124.

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ Chris Milton, “The Sand Smugglers,”

Diakses dari http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/08/04/the_sand_smugglers pada tanggal 4 Mei 2012 pukul 22.34 WIB.

¹⁵⁰ Bill Guerin, “The Shifting Sands of Time – and Singapore,” *Asia Times*, 31 July 2003. Diakses dari <http://www.atimes.com/atimes/Southeast Asia/EG31Ae01.htm> pada tanggal 4 Mei 2012 pukul 22.57 WIB.

¹⁵¹ “Concept Plan Review 2011: Planning for a Sustainable Singapore,” Diakses dari <http://spring.urau.gov.sg/conceptplan2011/> pada tanggal 4 Mei 2012 pukul 23.14 WIB.

Malaysia berpendapat bahwa proyek reklamasi ini dapat menimbulkan dampak negatif bagi negara ini karena dapat mempengaruhi lebar selat Tebrau yang memisahkan kedua negara. Bahkan dalam siaran persnya, menteri pertahanan Malaysia Mohd. Najib Razak mengatakan Angkatan Laut Malaysia sedang melaksanakan sebuah survei untuk memutuskan apakah proyek-proyek reklamasi itu akan mempengaruhi sejumlah fasilitas yang letaknya berdekatan dengan proyek reklamasi tersebut. Langkah itu menyusul sebuah laporan dari Johor-negara bagian Malaysia yang paling dekat dengan Singapura-yang menyatakan pusat pelatihan angkatan laut Malaysia terkena pengaruh serius akibat pekerjaan yang dilakukan di pulau Tekong, Singapura tenggara. Pekerjaan reklamasi di Tekong akan mengakibatkan kapal-kapal angkatan laut Malaysia hanya memiliki perairan dengan kedalaman 700 meter untuk bermanuver sebelum merapat di dermaga, demikian laporan tersebut. Pilar batu-batu besar yang ditanam di dasar selat untuk mengokohkan fondasi pekerjaan reklamasi juga akan membuat aliran air lebih menyempit dan dangkal.¹⁵²

Untuk beberapa alasan, program reklamasi ini juga memicu kekhawatiran dikalangan para pejabat berwenang di Indonesia. Pada reklamasi kawasan Tuas View, daerah daratan Tuas Vies telah maju kurang lebih 5 km dan di rencanakan akan terus direklamasi hingga hampir mencapai batas wilayah TSS (*traffic separation scheme*) akhirnya, jarak ujung tuas view yg akan direklamasi tinggal berjarak 9 km dari suar nipah. Sementara di wilayah ini belum ditentukan batas maritim Indonesia - Singapura.¹⁵³ Selain itu dengan reklamasi yg terus berjalan, diperkirakan Singapura akan membutuhkan tambahan 1,8 billion kubik meter pasir laut. Kondisi ini berpotensi memicu terjadinya kejahatan transnasional berkenaan dengan penambangan pasir ilegal.¹⁵⁴

Persoalan lain yang hingga saat ini menjadi ganjalan dalam hubungan antara Malaysia dan Singapura adalah mengenai suplai air. Isu ini didasarkan pada fakta bahwa Malaysia merupakan sumber utama air Singapura. Terdapat dua

¹⁵² "Malaysia Peringatkan Singapura Soal Reklamasi"

Diakses dari <http://arsip.gatra.com/2002-03-08/artikel.php?id=15980> pada tanggal 6 Mei 2012 pukul 12.56 WIB

¹⁵³ Diakses dari http://www.kbrisingapura.com/docs/reklamasi_bab3a.pdf pada tanggal 6 Mei 2012 pukul 13.26 WIB.

¹⁵⁴ *Ibid.*

perjanjian mengenai air diantara kedua negara yang dimulai pada tahun 1961 dan akan berlanjut hingga tahun 2061.¹⁵⁵ Perjanjian ini merupakan bagian dari perjanjian pemisahan ketika Singapura berdiri sendiri dari Malaysia pada tahun 1965.¹⁵⁶ Permasalahan ini kemudian mencuat karena pemerintahan Malaysia menganggap harga air yang selama ini berlaku terlalu rendah, sementara di pihak lain Singapura menyatakan bahwa pandangan Singapura mendapatkan keuntungan dengan membeli air dengan harga murah dan menjualnya dengan harga yang lebih tinggi merupakan fakta yang keliru.¹⁵⁷

Islet Pedra Branca juga merupakan sebuah isu yang cukup mengganggu hubungan Malaysia dan Singapura. Pemerintahan Singapura telah mengakui pulau ini sebagai bagian dari teritorial mereka sejak tahun 1840, tetapi pada tahun 1979 pemerintah Malaysia menerbitkan peta yang memasukkan Pedra Branca sebagai bagian dari negara bagian Johor.¹⁵⁸ Pulau granit yang dianggap penting bagi posisi strategis dan berdampak pada batas batas teritorial ininterletak 7,7 mil laut dari Johor. Pada tahun 2008, Singapura memenangkan gugatan atas pulau ini di Mahkamah Internasional.¹⁵⁹

3.1.3 *The ASEAN Way*

Sebelum terjadinya peristiwa 11 September 2001, kerjasama multilateral antara *littoral states* memang cenderung tidak berjalan. Kerjasama antara negara ini terhambat karena adanya organisasi ASEAN yang pada awalnya menekankan mengenai masalah kedaulatan dan non intervensi. Ada pandangan bahwa dengan adanya kerjasama multilateral dalam pengamanan selat Malaka maka hal ini dapat mengganggu kedaulatan masing masing negara. Hal ini disebabkan karena permasalahan yang dihadapi di Selat Malaka ini terbilang cukup kompleks dan

¹⁵⁵Lee Poh Onn, "The Water Issue Between Singapore and Malaysia: No Solution in Sight?," *Economic and Finance: ISEAS Publishing 1*, 2003.

¹⁵⁶*Ibid.*

¹⁵⁷Sonia Kolesnikov, "Malaysia-Singapura Water Issue Boiling," Diakses dari <http://www.singapore-window.org/sw02/020128up.htm> pada tanggal 6 Mei 2012 pukul 10.00 WIB.

¹⁵⁸C.L. Lim. "The Uses of Pacific Settlement Techniques in Malaysia-Singapore Relations." *Melbourne Journal of International Law 6*, 2005, h. 327.

¹⁵⁹"Pedra Branca Islet," Diakses dari <http://www.asiaone.com/News/AsiaOne%2BNews/Singapore/Story/A1Story2008052366715.ml> pada tanggal 6 Mei 2012 pukul 10.11 WIB.

tidak bisa diselesaikan hanya dengan masing masing negara mengirimkan angkatan lautnya untuk berpatroli.¹⁶⁰

ASEAN merupakan sebuah organisasi yang di bentuk pada 8 Agustus 1967 di Bangkok. Organisasi ini merupakan wadah bagi negara negara dalam regional Asia Tenggara. Didalam deklarasinya disebutkan bahwa pembentukan ASEAN bertujuan untuk membangun kerjasama dalam bidang ekonomi, sosial, budaya, teknik, pendidikan dan bidang bidang lainnya sebagai upaya untuk menciptakan kemandirian dan stabilitas regional dengan tetap mengedepankan keadilan berdasarkan piagam PBB.¹⁶¹ Pentingnya ASEAN ini tidak dapat kita abaikan sebab prinsip dan norma yang di jalankan mempengaruhi negara negara Asia Tenggara, termasuk *littoral states*.

“*The ASEAN way*” merupakan sebuah penerapan dari prinsip ASEAN yang dijalankan dalam bentuk komitmen musyawarah dan mufakat sebagai dasar dalam menyikapi perbedaan diantara negara anggota.¹⁶² Terdiri dari langkah langkah dialog yang dapat digunakan oleh para anggotanya untuk menghindari terjadinya konflik antara mereka.¹⁶³ Didalam konsep *ASEAN way* terdapat aturan mengenai non intervensi oleh kekuatan ekstra regional, ide kedaulatan dan ide bahwa persoalan regional sudah seharusnya diselesaikan di tingkat regional juga.¹⁶⁴ Hal inilah yang menyebabkan *littoral states* lebih memilih untuk menggunakan kerjasama bilateral dalam menyikapi persoalan selat Malaka.

ASEAN Way dapat dikatakan sebagai cara-cara ASEAN dalam menanggapi dan menanggulangi permasalahan yang ada. Secara sederhana *ASEAN Way* juga merupakan suatu pembentukan identitas bagi negara-negara

¹⁶⁰Jean-Marc F. Blanchard, “Maritime Issues in Asia: The Problem of Adolescence,” *Asian Security Order: Instrumental and Normative Features*, ed. Muthiah Alagappa, Stanford, CA: Stanford University Press, 2002.

¹⁶¹ “*The Founding of ASEAN*,” Diakses dari <http://www.aseansec.org/7069.htm> pada tanggal 8 Mei 2012 pukul 11.56 WIB.

¹⁶²Gillian Goh, “The ‘ASEAN Way’ Non-Intervention and ASEAN’s Role in Conflict Management,” *Stanford Journal of East Asian Affairs*, Diakses dari <http://www.stanford.edu/group/sjeaa/journal3/geasia1.pdf> pada tanggal 8 Mei 2012 pukul 12.33 WIB.

¹⁶³Tamara Renee shiee, “Ports in a Storm?: The Nexus Between Counterterrorism, Counter Proliferation, and Maritime Security in Southeast Asia,” *Issues and Insight*, july, 2004, h. 155.

¹⁶⁴Amitav Acharya, “*Constructing a Security Community in Southeast Asia: ASEAN and the Problem of Regional Order*,” NY Routledge, 2001, h. 47.

Asia Tenggara di tengah maraknya dominasi negara-negara Barat dan juga negara maju. ASEAN Way dapat menjadi suatu pedoman bagi negara Asia Tenggara khususnya untuk bertindak atau dalam menyelesaikan masalah. Beberapa karakteristik dari konsep ASEAN Way antara lain adalah penghormatan terhadap kedaulatan masing-masing negara anggotanya dengan tidak melakukan intervensi terhadap masalah internal negara lain, mengusahakan resolusi konflik dengan cara-cara damai serta tidak menggunakan ancaman kekerasan. Metode yang digunakan dalam manajemen konflik melalui konsep ASEAN Way umumnya didasarkan pada musyawarah atau konsensus. Hal ini untuk mencegah pihak-pihak yang memiliki pengaruh besar untuk bertindak sewenang-wenang.

Pada chapter 1 artikel 2 TAC (The Treaty of Amity and Cooperation) berisi:

The High Contracting Parties shall be guided by the following fundamental principles:

- a. Mutual respect for the independence, sovereignty, equality, territorial, integrity and national identity of all nations;*
- b. The right of every state to lead its national existence free from external influence, subversion or coercion;*
- c. Non-interference in the internal affairs of one another;*
- d. Settlement of differences or disputes by peaceful means;*
- e. Renunciation of the threat or use of force;*
- f. Effective cooperation among themselves.*¹⁶⁵

Dari isi artikel 2 tersebut sebenarnya kita sudah dapat melihat adanya keengganan dari *littoral states* dalam membentuk kerjasama keamanan. Norma norma yang di representasikan dalam ASEAN way membuat kerjasama multilateral sangat sulit terbentuk. Sebelum terjadinya peristiwa 11 September 2001, isu keamanan bukanlah sebuah hal yang utama bagi negara anggotanya. Banyak pertemuan ASEAN yang menghasilkan bentuk bentuk deklarasi dan pernyataan, namun tidak dibarengi dengan mekanisme pelaksanaan yang tepat. Permasalahan seperti terorisme bukanlah sebuah topik yang spesial.

Alasan lain yang membuat negara negara Asia tenggara membatasi diri didalam perjanjian kerjasama keamanan adalah adanya ketakutan terhadap bahaya yang mungkin dihadapi jika terlibat dalam persaingan dengan negara negara

¹⁶⁵“Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia,” Diakses dari <http://www.aseansec.org/TAC-KnowledgeKit.pdf> pada tanggal 10 Mei 2012 pukul 22.35 WIB.

adidaya serta kenyamanan yang telah mereka rasakan dengan hanya menjalin hubungan bilateral.¹⁶⁶ Sehingga secara historis, negara negara Asia Tenggara lebih memilih terlibat dalam hubungan individu ataupun bilateral dalam menjaga keamanan.

Survey tentang inisiatif kebijakan luar negeri ASEAN telah mengungkapkan gambaran yang kompleks dan tidak konsisten mengenai pengambilan keputusan dalam organisasi tersebut. Untuk membuat lebih mudah diakses penilaian sistematisnya, maka inisiatif kebijakan luar negeri ASEAN bisa kita kategorikan, (1) kepatuhan dengan norma konsultasi dan mencari konsensus dalam proses pengambilan keputusan dan, (2) koordinasi dengan ASEAN tentang konsensus mengenai isu kebijakan.¹⁶⁷ Kebijakan inilah yang membuat *littoral states* merasa bahwa kerjasama multilateral bukanlah sesuatu yang harus sesegera mungkin untuk dilaksanakan. Apalagi tidak terdapat peristiwa yang dapat dijadikan pemicu untuk menjalin kerjasama yang lebih erat. Deklarasi dan berbagai kesepakatan yang telah diajukan sebelumnya hanya merupakan sebuah bentuk *show of force*.

3.2 Kerjasama Sebelum 11 September 2001

Sebelum peristiwa 11 September 2001, *littoral states* memang lebih memilih untuk berada dalam kerjasama individu atau bilateral dibandingkan bergabung dalam payung multilateral. Salah satu alasan untuk hal ini adalah banyak kelompok teroris yang berada di Asia Tenggara merupakan kelompok domestik.¹⁶⁸ Sehingga seperti konsep ASEAN Way yang telah dijelaskan sebelumnya hal ini hanya berusaha diselesaikan ditingkat nasional saja. Dengan memandang bahwa keamanan maritim bukanlah suatu hal yang penting, maka sebelum peristiwa 11 September 2001 tidak terlalu banyak contoh yang berkaitan dengan domain maritim.

Berdasarkan analisa perspektif keamanan pada Bab 2, dari ketiga *littoral states*, hanya Singapura yang terlihat lebih aktif dengan isu isu yang berkaitan

¹⁶⁶ Acharya, *op.cit* h. 61.

¹⁶⁷ Tobias Ingo Nischalke, "Insights from ASEAN's Foreign Policy Co-operation: The "ASEAN Way" a Real Spirit or a Phantom?," *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 22, no.1, April 2002.

¹⁶⁸ Jonathan T. Chow, "ASEAN Counterterrorism Cooperation Since 9/11," *Asian Survey*, Vol. 45, no. 2, 2005, h. 303.

dengan keamanan. Sebagai suatu negara yang sangat mengandalkan perekonomiannya dari perdagangan, keamanan merupakan hal yang utama bagi negara ini. Sedangkan bagi Indonesia, masalah yang menyangkut perompakan maupun terorisme maritim tidak menjadi prioritas utama karena disebabkan terbatasnya sumber daya untuk menangani berbagai permasalahan internal negara ini. Demikian pula dengan Malaysia yang tidak begitu konsern mengenai isu maritim dalam kejahatan transnasional.

3.2.1. Kerjasama Bilateral

Kerjasama bilateral adalah suatu kerjasama antara dua negara dalam bidang-bidang tertentu. Ada beberapa bentuk kerjasama bilateral yang mengikat *littoral states* dalam bidang keamanan dan pertahanan. Kerjasama ini meliputi kerjasama masalah perbatasan, maupun kerjasama latihan militer bersama dan kerjasama dalam sektor industri pertahanan.¹⁶⁹ Untuk kerjasama dalam masalah perbatasan, dapat dikatakan bahwa hal tersebut merupakan suatu bagian dari dasar terjadinya kerjasama. Kerjasama keamanan dalam framework level bilateral ini membuat *littoral states* lebih nyaman dalam berinteraksi dengan negara lainnya.

Pada awal tahun 1990 an, menteri pertahanan Malaysia, Najib Tun Razak menyatakan bahwa kerjasama bilateral merupakan sebuah opsi terbaik. Menurutnya ASEAN tidak memerlukan sebuah pakta militer karena pasukan militer negara ASEAN sudah saling mengenal dalam basis bilateral. Bagi Razak, hal ini sudah cukup karena jika ASEAN membentuk sebuah pakta pertahanan maka hal ini akan menimbulkan banyak pertanyaan bagi pihak-pihak lain tentang tujuan pakta tersebut. Sehingga daripada mengirimkan alarm yang salah bagi pihak lain, menurutnya lebih baik melanjutkan hal yang telah berjalan dengan baik.¹⁷⁰ Pernyataan ini memperlihatkan pemikiran para pemimpin Asia Tenggara secara umum mengenai kerjasama bilateral. Daripada menimbulkan kecemasan dari negara-negara tetangga, Razak memilih untuk mengambil jalan aman meskipun mungkin bukan keputusan yang terbaik.

Sejalan dengan kerjasama perbatasan dan kerjasama intelijen, kerjasama dalam skope maritim meskipun terbatas juga berjalan sebelum terjadinya

¹⁶⁹ Joshua Ho, "The Security of Regional Sea Lanes," *IDSS Working Paper 81*, June 2005, h. 146.

¹⁷⁰ Acharya, *op.cit* h.150.

peristiwa 11 September 2001. Indonesia-Singapura telah membentuk patroli terkoordinasi di selat Malaka pada tahun 1992, dan pada tahun yang sama Indonesia-Malaysia membentuk *Maritime operation planning team*.¹⁷¹ Tim ini dibekali dengan formula mengatasi Perompakan di kawasan selat Malaka, namun seperti halnya kerjasama keamanan lainnya ada hal hal yang kemudian menjadi tumpang tindih jika menyangkut isu isu yang sensitive bagi kedua belah pihak.

3.2.2 Kerjasama Multilateral

Kerjasama multilateral adalah kerjasama yang dilakukan oleh lebih dari dua negara atau beberapa negara. Kerjasama multilateral dapat berupa kerjasama regional yaitu kerjasama berdasarkan wilayah tertentu dalam bidang tertentu. Kerjasama multilateral mengenai keamanan kawasan selat Malaka sebenarnya telah mulai terbentuk sebelum terjadinya peristiwa 11 September 2001, namun kerjasama ini lebih banyak dipengaruhi oleh kekuatan luar seperti AS.

a. ASEAN

Kerjasama ASEAN pada awalnya merupakan perpaduan karakteristik dari negara negara Asia Tenggara dimana pengembangan politiknya berasal dari ambiguitas *post colonial* dan perang dingin yang menghasilkan upaya terpadu untuk melindungi integritas nasional mereka dan adanya pengaruh kepentingan pihak luar.¹⁷² Banyak dari negara anggota ASEAN yang memiliki konflik dengan sesama anggota, dan sebagai jawaban dari problem ini adalah pengembangan “*The ASEAN Way*” sebagai metode kerjasama untuk membentuk mekanisme yang dapat memberikan kontribusi terhadap perdamaian dan stabilitas dalam hubungan intra regional.¹⁷³

Sorotan perlu diberikan karena selama ini fokus kerja sama ASEAN lebih banyak diwujudkan dalam bidang ekonomi dan sosial budaya. ASEAN yang lahir pada 8 Agustus 1967, lewat KTT I di Bali tahun 1976 melahirkan suatu *Declaration of ASEAN Concord* (dikenal sebagai Bali Concord I) yang sepakat untuk bekerja sama di bidang politik, sosial, budaya, ekonomi, dan

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² Shie, *op.cit* h. 168.

¹⁷³ Acharya, *op.cit* h.10.

keamanan. Deklarasi tersebut menjadi penegasan bersama dengan menekankan prinsip Zona Perdamaian, Kebebasan, dan Netralitas (*Zone of Peace, Freedom, and Neutrality- ZOPFAN*) serta Traktat Perdamaian dan Kerja Sama (*Treaty of Amity and Cooperation- TAC*). Namun, dalam perkembangannya, ASEAN terkesan lebih berat pada kerjasama ekonomi dan sosial budaya. Kerja sama keamanan seolah dikesampingkan.

Sebelum terjadinya peristiwa 11 September 2001, ASEAN telah melaksanakan konferensi mengenai kejahatan transnasional di Manila pada Desember 1997 yang menghasilkan deklarasi ASEAN mengenai kejahatan lintas negara.¹⁷⁴ Upaya pemberantasan kejahatan lintas negara (*transnational crimes/TC*) atau disebut pula sebagai *non-traditional security issue* di dalam Piagam ASEAN merupakan salah satu prioritas kerjasama ASEAN. Untuk mendukung pemberantasan TC, ASEAN telah membentuk *ASEAN Ministers Meeting on Transnational Crime (AMMTC)* pada tahun 1997 dengan mekanisme *Senior Official Meeting on Transnational Crime (SOMTC)* sebagai subordinasinya. Negara anggota ASEAN menyepakati delapan bentuk kejahatan transnasional yang harus ditangani secara bersama, yaitu: terorisme, Perdagangan Manusia / *Trafficking in Persons*, Penyelundupan obat-obatan terlarang, Pembajakan di Laut, Pencucian Uang, Kejahatan Ekonomi Internasional, Penyelundupan senjata, Kejahatan Maya / *Cyber Crime*.¹⁷⁵

b. STRAITREP

Secara regional, pentingnya selat Malaka tidak bisa dielakkan lagi. *Littoral states* memiliki tanggung jawab untuk memfasilitasi keamanan melalui pengkoordinasian manajemen keselamatan. Ketiga negara ini secara regular bertemu dalam sebuah forum *Tripartite Technical Experts Group (TTEG)* untuk mendiskusikan hal hal yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran di selat Malaka.¹⁷⁶

¹⁷⁴*Ibid* h. 305.

¹⁷⁵“Tentang ASEAN,” Diakses dari www.kemlu.go.id/Pages/Asean.aspx?IDP=6&l=id I pada tanggal 13 Mei 2012 pukul 15.27 WIB.

¹⁷⁶ Mark Heah Eng Siang, “Implementation of Mandatory Ship Reporting in the Malacca and Singapore Strait,” *Singapore Journal of International & Comparative Law*, 1999.

Inisiatif pembentukan STRAITREP sudah dimulai sejak tahun 1997 pada saat pertemuan triparti antara *littoral states*. Setelah pertemuan ke dua TTEG dan melihat pentingnya keselamatan pelayaran, proposal STRAITREP difinalisasi dan di ajukan ke IMO untuk mendapatkan persetujuan. Sebelumnya IMO telah mengadopsi sistem wajib lapor ini yaitu:

- a) REEFREP – di Great Barrier Reef, Australia;
- b) FINREP – off Finisterre, Spanyol; and
- c) GIBREP – di selat Gibraltar, Spanyol dan Maroko.¹⁷⁷

Organisasi Maritim Internasional (IMO) telah mengadopsi system wajib lapor pada kapal yang akan melewati selat Malaka dan Singapura yang diusulkan oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura yang dikenal dengan nama STRAITREP. Mulai berlaku pada 1 Desember 1998, STRAITREP diberlakukan untuk memenuhi persyaratan dari sistem pelaporan kapal sesuai dengan peraturan V/8-1 konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di Laut tahun 1974 yang diubah pada tahun 1994.¹⁷⁸

Indonesia, Malaysia dan Singapura benar benar berkomitmen dengan tujuan STRAITREP dan telah menginvestasikan jutaan dollar dalam bentuk tenaga kerja, pelatihan, pembangunan infrastruktur dan peralatan untuk membangun STRAITREP ini. Ditambah dengan system identifikasi otomatis (AIS), keduanya menjadi persyaratan bagi kapal dalam melintasi laut lepas. STRAITREP ini mewakili upaya untuk meningkatkan kerjasama maritim di selat tetapi sebenarnya tidak merepresentasikan usaha yang substansial. Upaya STRAITREP berpusat pada informasi dan bukan sebagai suatu bentuk perluasan kerjasama keamanan antar negara. Kapal yang hendak melewati selat ini di haruskan untuk menyertakan informasi nama kapal, posisi, kecepatan, pemberitahuan kargo dan informasi penting lainnya.

Diakses dari <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1999-2/SJICL-1999-345.pdf> pada tanggal 13 Mei 2012 pukul 17.22WIB.

¹⁷⁷ *Ibid.*

¹⁷⁸ "Mandatory Reporting System in the Straits of Malacca and Singapore." Diakses dari http://www.ialathree.org/iwrap/index.php?title=Malacca_and_Singapore_Strait_VTS pada tanggal 15 Mei 2012 pukul 22.35 WIB.

c. CARAT

AS merupakan sebuah negara yang selalu menganggap bahwa keselamatan SLOC merupakan bagian penting dari keselamatan navigasi di laut. Oleh karena itu, pada tahun 1995 AS mengembangkan proyek *Cooperation Afloat Readiness and Training* (CARAT) yaitu serangkaian latihan bilateral yang dirancang untuk meningkatkan pemahaman Armada laut AS terhadap budaya Asia. CARAT menunjukkan komitmen AS di Asia tenggara sekaligus meningkatkan kesiapan operasional dan kemampuan pasukan AS. Misinya termasuk meningkatkan kerjasama regional, persahabatan antara AS dan negara-negara Asia Pasifik. Peserta pelatihan ini biasanya berubah setiap tahunnya, tetapi *littoral states* selalu berpartisipasi dalam berbagai latihan termasuk operasi amfibi.¹⁷⁹

3.3 Kerjasama Ekstra Regional

Hubungan antar negara sejalan dengan perspektif realis yang melihat bahwa sebagai entitas politik yang berdaulat dan independen, ada motivasi dan dorongan untuk mengejar kepentingan nasional serta berusaha mencapai *balance of power* seperti yang dipersepsikan oleh para pembuat kebijakan. Kepentingan nasional yang vital menyangkut masalah eksistensi sebagai negara yang berdaulat. Sehingga sebuah persamaan mengenai tatanan dan keamanan bisa dipelihara dengan membentuk aliansi antar negara yang mencegah suatu negara manapun menjadi adikuasa sehingga dapat menjadi ancaman bagi perdamaian dan keamanan negara lainnya.¹⁸⁰

Kerjasama keamanan selat Malaka yang melibatkan kekuatan ekstra regional memang seringkali menjadi perdebatan tersendiri didalam kerangka *cooperative security*. Indonesia berpendapat bahwa manajemen keamanan di selat Malaka pada dasarnya bersifat unilateral. Tetapi atas dasar kebijakan ‘bertetangga dengan baik’, maka *littoral states* mengijinkan kerjasama multilateral dalam konteks bantuan teknis dan tukar menukar informasi. Oleh karena itu, Indonesia

¹⁷⁹“Cooperation Afloat Readiness and Training (CARAT),” Diakses dari www.globalsecurity.org/military/ops/carat.htm pada tanggal 16 Mei 2012 pukul 20.17 WIB.

¹⁸⁰Jill Steans, Llyod Petiford, “*International Relations: Perspective and Theme*,” Pearson Education, 2009, h. 254.

keberatan dengan gagasan partisipasi negara-negara pengguna (*user states*) dalam mengelola keamanan selat. Indonesia menegaskan bahwa rejim yang berlaku di selat Malaka bukan rejim laut bebas. Oleh karena itu, tidak ada alasan untuk mengabaikan hak *littoral states* untuk menjalankan kepentingan keamanannya di selat Malaka berdasarkan hukum internasional. Partisipasi negara-negara pengguna (*user states*) yang berkaitan dengan tindakan keamanan harus berada dibawah skema kebijakan dan tindakan keamanan *littoral states* karena tanggung jawab keamanan dan keselamatan navigasi tersebut sepenuhnya berada dibawah wewenang ketiga negara tersebut.

Jepang, seperti halnya AS memiliki kepentingan yang sangat besar terhadap keamanan jalur pelayaran selat Malaka. Sudah sejak lama Jepang merupakan negara yang sangat mendukung untuk peningkatan keamanan maritim di Asia Tenggara karena kekhawatirannya terhadap kejahatan lintas negara di selat Malaka. Secara umum, Jepang sangat bergantung pada upaya *littoral states* dalam mengamankan selat sehingga merasa terdorong untuk membantu dalam pengamanan selat. Pengaruh geopolitik Jepang cukup terasa di kawasan Asia Tenggara, meskipun bukan dalam bentuk kekuatan militer. Karena sensitivitas terhadap penggunaan kekuatan militer ini maka Jepang secara rutin mengirimkan kapal patroli *Japan Coast Guard* untuk berpatroli di perairan Asia Tenggara khususnya di selat Malaka. Hal itu karena selat Malaka tercatat sebagai salah satu *choke points* strategis bagi Jepang, bahkan beberapa kali kapal berbendera Jepang pernah dirompak dan dibajak di perairan itu beberapa tahun silam.

Sejak tahun 1990an perhatian atas maraknya kejahatan transnasional, khususnya pembajakan telah menyebabkan Jepang memfokuskan kebijakan luar negerinya untuk memberantas masalah perompakan di Asia Tenggara.¹⁸¹ Sebagai bagian dari perhatiannya, Jepang telah mengajukan beberapa proposal untuk mengamankan selat. Misalnya pada level bilateral Jepang membentuk kerjasama yang melibatkan *littoral states* dan angkatan Laut Jepang dengan mengadakan latihan bersama dengan berbagai negara di Asia Tenggara.¹⁸² Ada juga program lainya pada level multilateral.

¹⁸¹ John F. Bradford, "Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal State Responses," *Contemporary Southeast Asia*, Vol.26, no. 3, 2004, h. 481.

¹⁸² *Ibid.*

Program multilateral yang pernah ditawarkan sebelum peristiwa 11 September adalah konsep *Oceans Peace Keeping* (OPK), proposal penjaga pantai, dan organisasi manajemen kerjasama terhadap keamanan di selat Malaka. Ketiga proposal program ini tidak ada yang terealisasi karena berbagai alasan. Konsep OPK pertama kali dikemukakan pada pertemuan ASEAN+3 pada tahun 1999 dengan ide tentang pembentukan sebuah pasukan keamanan maritim yang terdiri dari asset angkatan laut regional tetapi hal ini gagal.¹⁸³ Usulan penjaga pantai sebenarnya mirip dengan OPK tetapi gagal karena tidak mendapatkan dukungan dari negara-negara lain.¹⁸⁴ Sedangkan organisasi manajemen kerjasama terhadap keamanan di selat Malaka merupakan sebuah proposal untuk berbagi beban keuangan dalam menjaga keselamatan navigasi, pencegahan polusi dan memerangi perompakan, tetapi ditolak oleh Malaysia dan Indonesia.

Pada tahun 2001 Jepang mengajukan ide mengenai pembentukan koalisi maritim regional yang melibatkan armada laut Jepang.¹⁸⁵ ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement On Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*), adalah kerja sama regional pertama untuk memerangi pembajakan dan perompakan bersenjata di Asia, yang digagas oleh Perdana Menteri (PM) Jepang Junichiro Koizumi pada Oktober 2001. Setelah tiga tahun dirumuskan dan diperkenalkan pada 16 negara, yakni 10 negara anggota Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (ASEAN) ditambah Jepang, Korea Selatan, India, Srilangka, Cina dan Bangladesh, ReCAAP berhasil dirampungkan pada November 2004 di Tokyo, Jepang. Sebanyak sebelas negara, Brunei Darussalam, Kamboja, Jepang, Korea Selatan, Laos, Myanmar, Filipina, Singapura, Srilangka, India dan Thailand, pada 20 April 2006 menandatangani kesepakatan kerjasama tersebut.¹⁸⁶

Indonesia hingga kini belum menandatangani kesepakatan kerjasama regional melawan pembajakan dan perompakan bersenjata (ReCAAP), karena tidak sejalan dengan prinsip kedaulatan tiga negara pantai yang mengamankan selat Malaka. Menurut Direktur Jenderal Strategi Pertahanan Departemen

¹⁸³Toshi Yoshihara, James R. Holmes, "Japanese Maritime Thought: If Not Mahan, Who?," *Naval War College Review*, Vol. 59 no. 3, 2006, h. 37.

¹⁸⁴Bradford, *op.cit.*, h. 490.

¹⁸⁵*Ibid* hal 492.

¹⁸⁶"Amankan Selat Malaka, Indonesia Belum Sepakati ReCAAP"

Diakses dari <http://www.antarane.ws.com/berita/1157122267/amankan-selat-malaka-indonesia-belum-sepakati-recaap> pada tanggal 17 April 2012 pukul 13.56 WIB.

Pertahanan (Dirjen Strahan Dephan), Mayjen TNI Dadi Susanto, Jika erjasama regional itu bertujuan untuk mengamankan laut Asia dari ancaman pembajakan dan perompakan bersenjata, mengapa harus didirikan pusat informasinya di Singapura, yang juga berdaulat penuh mengamankan wilayahnya di Selat Malaka.¹⁸⁷

Lebih lanjut dikemukakan bahwa ketidak setujuan Indonesia terhadap pembentukan ReCAAP ini berdasarkan pada prinsip bahwa pengamanan selat Malaka menjadi tanggung jawab tiga negara pantai, Indonesia, Malaysia, Singapura. Jika negara lain -seperti Jepang- ingin berpartisipasi, maka cukup dalam hal peningkatan kapasitas kemampuan (*capacity building*). Indonesia tidak menginginkan gelar kekuatan militer atau kontrol pihak lain terhadap pengamanan selat Malaka di luar tiga negara pantai Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Selain tawaran kerjasama oleh Jepang, ada berbagai kebijakan *maritime security* yang ditawarkan ke Indonesia oleh AS. Selat Malaka selama ini tidak saja dikenal sebagai *Sea Lines Of Trade* (SLOT) dan *Sea Lines of Communication* (SLOC) tetapi juga dipandang sebagai jalur strategis proyeksi Armada Laut negara-negara maritime besar dalam rangka forward presence dan global engagement ke seluruh dunia. sehingga bisa dikatakan selat Malaka adalah urat nadi perekonomian dunia. Dengan kemampuan selat Malaka yang sebenarnya sempit, dangkal, berbelok-belok dan ramai itu maka semakin lama semakin terbatas untuk dapat melayani kapal-kapal tangki raksasa yang semakin lama semakin besar dan banyak itu.

Kepentingan geopolitik Amerika Serikat di kawasan tidak lepas pula dari domain maritim. Kebebasan bernavigasi adalah bagian tidak terpisahkan dari kepentingan itu, karena dengan adanya kebebasan bernavigasi akan menjamin pergerakan militer Amerika Serikat khususnya Angkatan Laut. Kawasan Asia Tenggara khususnya dan Asia Pasifik pada umumnya berada dalam pengaruh geopolitik Amerika Serikat. Pengaruh tersebut tentu saja akan terus dipertahankan selama mungkin, sebab pengaruh itu memberikan ruang yang luas bagi Amerika Serikat untuk dominan di kawasan ini dalam rangka mengimplementasikan kepentingan nasionalnya.

¹⁸⁷ *Ibid.*

Kebijakan yang pertama, *Container Security Initiative* (CSI) yang diluncurkan pada 2002 oleh Biro Bea Cukai dan Perbatasan (CBP). Obyek kebijakan ini adalah seluruh peti kemas yang masuk ke AS. CSI diadopsi karena, menurut sistem berpikir pihak keamanan AS, organisasi teroris makin hari makin bersemangat menghancurkan infrastruktur ekonomi negara sasaran dalam upaya mencapai target politis mereka. Ini bisa jadi peti kemas yang masuk ke AS bukan berisi garmen, furnitur atau komoditas lainnya, tetapi bom, kuman penyakit atau berbagai bahan berbahaya lainnya.

Saat ini sekitar 90 persen perdagangan dunia dikapalkan dalam peti kemas. Setengahnya, atau kurang-lebih 7 juta unit dibongkar di berbagai pelabuhan di AS setiap tahunnya. Pemeriksaan terhadap peti kemas yang akan diekspor ke AS dilakukan di pelabuhan muat (port of origin) oleh tim dari CBP, dan tentu saja melibatkan tandem-nya, yakni Penjaga Pantai AS atau USCG, bekerjasama dengan instansi setempat.

Pemeriksaan mencakup penggunaan sumberdaya intelijen, teknologi informasi, detektor sinar gamma. Terakhir, pemanfaatan peti kemas yang memiliki kepekaan terhadap berbagai upaya modifikasi. Kini 47 pelabuhan ikut dalam program ini. Termasuk didalamnya pelabuhan Singapura dan Malaysia.¹⁸⁸

Pada Juni 2002, Organisasi Pabean Internasional atau World Customs Organization secara aklamasi mengesahkan sebuah resolusi yang dapat dijadikan dasar hukum bagi 161 anggotanya untuk penerapan sistem pemeriksaan peti kemas yang disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing negara selain yang diterapkan dalam CSI.

Kebijakan kedua, *Proliferation Security Initiative* (PSI). Kebijakan ini berkenaan dengan kewenangan negara pihak-ketiga untuk melakukan pencegahan atau *interdiction* terhadap kapal berkebangsaan tertentu di laut lepas yang dicurigai membawa senjata atau bahan nuklir. PSI dikembangkan oleh John R. Bolton, mantan Wakil Menteri Pertahanan AS bidang Pengendalian Senjata dan Keamanan Internasional dan Duta Besar untuk PBB. Ia mengusulkan kebijakan ini menyusul ditemukannya 15 rudal Scud di dalam kapal barang Korea Utara yang tengah berada di perairan internasional dan karenanya tidak bisa ditangkap.

¹⁸⁸ "Container Security Initiative," Diakses dari <http://www.globalsecurity.org/security/ops/csi.htm> pada tanggal 2 Juli 2012 pukul 24.45 WIB.

Secara resmi PSI diumumkan oleh Presiden George W. Bush pada 31 Mei 2003 di Krakow, Polandia. Saat ini PSI telah diikuti oleh lebih 90 negara, mencakup, antara lain, Rusia, Kanada, Inggris, Australia, Prancis, Jerman, Italia, Portugal, Spanyol, Jepang, Belanda, Polandia, dan Norwegia. Sementara itu, sembilan negara (Bahama, Belize, Kroatia, Siprus, Liberia, Malta, Kepulauan Marshall, Mongolia dan Panama) telah menandatangani perjanjian bilateral Mutual Shipboarding Pacts dengan AS. Dengan penandatanganan itu, USCG diperbolehkan menaiki kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut.

Kebijakan ketiga, *Global Maritime Partnership Initiative* (GMP). Kebijakan ini merupakan buah pikiran Laksamana Michael Mullen, mantan Chief of Naval Operation/Kepala Staf AL AS. Di kalangan kemaritiman internasional kebijakan ini disebut juga dengan “AL berkekuatan 1.000 kapal” atau 1.000-ship Navy. Ada juga yang menyebutnya dengan *Global Maritime Network*. Secara umum GMP merupakan sebuah forum kerja sama antara lembaga *maritime security* (angkatan laut, *coast guard* atau lainnya) di dunia yang diarahkan untuk menciptakan sebuah tatanan maritim yang bebas dari perompakan, senjata nuklir dan berbagai ancaman lainnya yang menjadikan laut sebagai mediumnya. Kerja sama ini diwujudkan dalam bentuk pertukaran informasi, intelijen dan sebagainya. Tentu, sebagai pengusung program, AS bertindak sebagai pemimpinnya. Ketika pertama digagas, Australia langsung menyatakan dukungannya. Sayangnya, tidak diketahui sudah berapa negara yang mengikuti langkah negeri kanguru itu karena komunitas maritim internasional hingga kini masih memperdebatkan inisiatif ini. Tetapi pemerintah Indonesia merasa bahwa jika AS atau negara negara asing lainnya diijinkan untuk melakukan patroli di wilayah perairan selat Malaka hal ini akan merupakan inkonsistensi terhadap hukum internasional dan akan berbahaya bagi kepentingan nasional mereka sendiri.¹⁸⁹

Kerjasama ekstra regional yang paling banyak menimbulkan kontroversi adalah kerjasama yang ditawarkan oleh AS yaitu *Regional Maritime Security initiative (RMSI)*. RMSI diajukan pada tahun 2004 pada saat pemberian pendapat

¹⁸⁹Mak, J.N, “Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Strait,” *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, ed. Graham Gerard Ong-Webb. Singapore: ISEAS Publishing, 2006, h. 153.

di Senat AS oleh Laksamana Thomas Fargo yang pada saat itu merupakan panglima komando pasukan AS di Pasifik.¹⁹⁰ RMSI dalam bentuk aslinya dimaksudkan agar ada pasukan marinir AS yang ikut berpatroli di Selat Malaka sebagai suatu bentuk pencegahan terhadap ancaman perompakan dan terorisme maritim.¹⁹¹ Ide ini terdiri dari tiga komponen yaitu situasi lalu lintas di Selat Malaka, pembuatan keputusan terhadap tindakan yang akan dilakukan jika terdapat kasus darurat dan adanya armada yang bersiap untuk melaksanakan keputusan yang telah dibuat.¹⁹²

Karena rendahnya kapasitas maritim negara pantai lainnya, Singapura mendukung keterlibatan pihak ketiga, yakni negara-negara besar dalam penjagaan besar dalam penjagaan keamanan dan keselamatan selat Malaka. Dalam Konferensi Internasional tentang Asia, 2004, Menteri Pertahanan Singapura, Teo Chee Hean mengatakan bahwa manajemen keamanan adalah tugas yang besar dan kompleks untuk menjaga perairan regional menghadapi terorisme maritim.¹⁹³ Inilah sebabnya mengapa Singapura mendukung proposal RMSI yang mengizinkan armada angkatan laut AS berpatroli disepanjang selat Malaka. Dalam konteks ini Singapura memang lebih fleksibel di dalam menginterpretasikan ketentuan UNCLOS. Sikap Singapura lebih mencerminkan perhatian strategis Singapura sebagai negara 'titik merah' (*red dot state*). Untuk itu, kepentingan Singapura selalu berhubungan erat dengan kebebasan maksimum dan keamanan navigasi di selat Malaka.

Berdasarkan perspektif ideologinya, Indonesia menunjukkan penolakan terhadap usulan RMSI yang mengatur tentang manajemen keamanan baru di selat Malaka. Indonesia melihat bahwa inisiatif ini merupakan upaya internasionalisasi manajemen selat Malaka dibawah hegemoni dan kontrol negara-negara besar. Hal ini berbenturan dengan perspektif Indonesia dalam masalah sensitivitas atas kedaulatan. Bagi Indonesia, kedaulatan negara menjadi kewenangan puncak sebuah negara dalam menjalankan kepentingan nasionalnya. Isu kedaulatan

¹⁹⁰ Sudha Ramachandran, "Division Over Terror in Malacca Straits," *Asia Times*, June 16, 2004.

¹⁹¹ Eric Frecon, "Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Islands," *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits* ed. Graham Gerard Ong-Webb, Singapore: ISEAS Publishing, 2006.

¹⁹² Joshua Ho, "Operationalising the Regional Maritime Security Initiative," *IDDS Commentaries*, 2004, h. 2.

¹⁹³ *Ibid.*

menjadi kepentingan utama Indonesia. Oleh karena itu, kepentingan penunjang lainnya semisal ekonomi, keamanan dan sebagainya akan selalu dikaitkan dengan wacana yang secara ideologis terformulasikan kedalam doktrin geopolitiknya.

Demikian pula halnya Malaysia yang juga merasa bahwa hal ini akan menjadi potensi ancaman terhadap integritas negara mereka. Hal ini berbeda dengan perspektif Singapura. Menurut Sato, diantara hal yang menyebabkan perbedaan sikap Sikap Singapura adalah” *Singapore greater emphasis on Strait Security as a national Strategic interest...(and) fear of its bigger muslim neighbours..*”¹⁹⁴ Ide pembentukan RMSI ini memang tidak berjalan, namun ide ini merupakan katalis yang penting dalam pembentukan kerjasama littoral states.

Kerjasama ekstraregional lainnya adalah *The Five Power Defense Arrangements (FPDA)*. FPDA ini merupakan persetujuan antara Inggris, Australia, New Zealand, Malaysia dan Singapura. FPDA dimulai sebagai persetujuan antara Malaysia dan Singapura untuk peningkatan kapabilitas pertahanan mereka.¹⁹⁵ Seiring waktu, FPDA telah berkembang sebagai infrastruktur yang kuat dengan program konsultasi antara para negara anggotanya dimana mereka mengembangkan program dan latihan yang signifikan.

Pada awalnya, para anggota berpartisipasi dalam latihan bersama dimana semua komponen udara, darat dan laut digabungkan dalam sebuah latihan yang disebut *Flying fish* pada tahun 1997. Sejak itu, latihan terus diperluas dan pada tahun 2003 disepakati bahwa FPDA akan mulai memasukkan skenario ancaman non konvensional dalam latihan bersama seperti latihan tentang *maritime security* dan secara bertahap akan dimungkinkan untuk memasukkan lembaga non militer untuk bergabung dalam latihan. Pada tahun 2004, dalam latihan bersama yang disebut *Bersama Lima* telah dimasukkan operasi anti terror maritim.

Setelah AS mengajukan rencana pembentukan RMSI, pada bulan maret 2004 anggota FPDA melaksanakan pertemuan dan mengeluarkan pernyataan bahwa FPDA mengakui adanya kebutuhan untuk beradaptasi dengan berbagai

¹⁹⁴Yoichiro Sato, “US and Japan in the Malacca Straits:Lending Hand not Stepping in,” *Pacific Forum CSIS*, no.29 july, 2004.

Diakses dari <http://www.csis.org/pacfor/pac0429A.pdf> pada tanggal 17 Mei 2012 pukul 17.53 WIB.

¹⁹⁵Danno Bristow, “The Five Power Defense Arrangements: Southeast Asia’s Unknown Regional Security Organization,” *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 27, no. 1, April 2005, h. 2.

masalah kejahatan transnasional dan ancaman non konvensional termasuk terorisme.¹⁹⁶ Disini kita dapat melihat bahwa aktor ekstra regional dapat mempengaruhi tindakan *littoral states*. Hal ini dikaitkan dengan pembentukan kerjasama MALSINDO yang diresmikan hanya berselang satu bulan setelah pernyataan FPDA. Kekhawatiran bahwa kedaulatan dan kredibilitas mereka akan berada dalam bahaya, mempengaruhi *littoral states* membentuk kerjasama keamanan multilateral yang sebelumnya tidak pernah berhasil dilaksanakan.

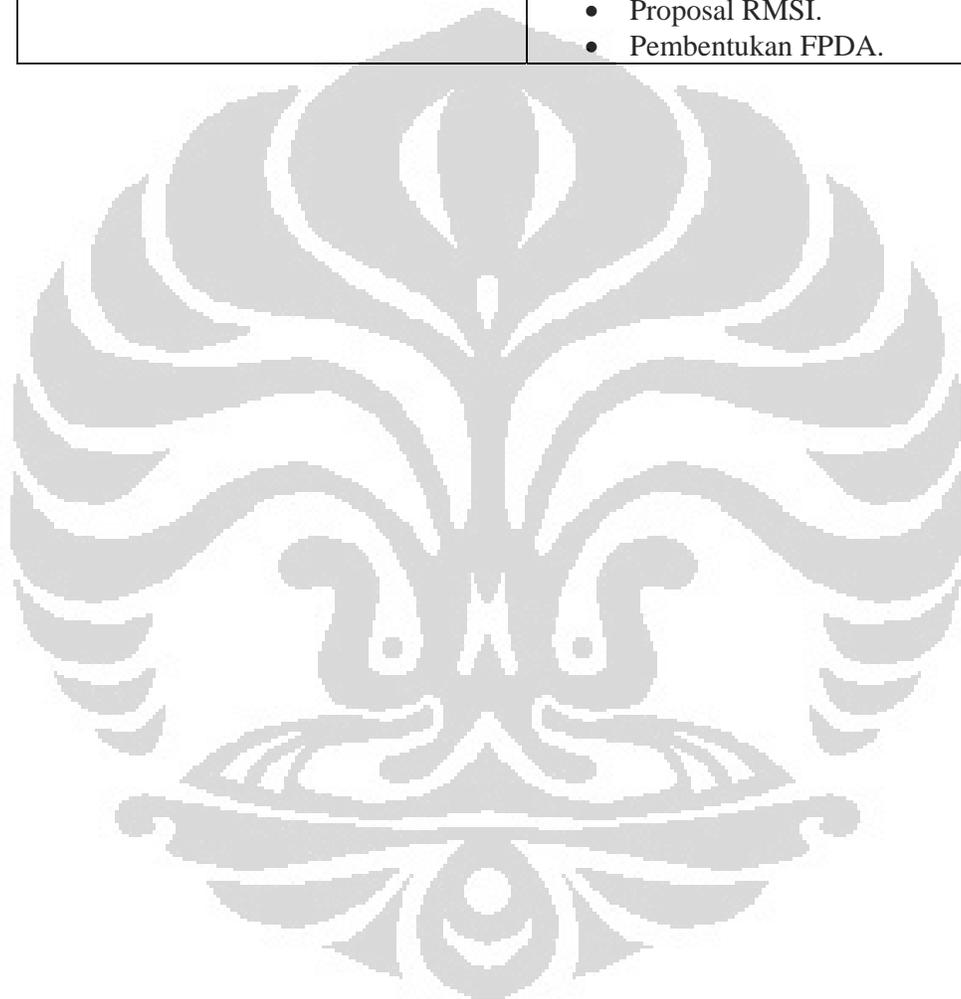
Kehadiran AS di kawasan ini, termasuk juga negara-negara maju lainnya telah menunjukkan besarnya kepentingan mereka terhadap stabilitas keamanan, politik dan ekonomi di kawasan ini. Namun di sisi lain, kehadiran pihak ketiga tersebut, dengan alasan ingin berpartisipasi dalam hal pengamanan di selat Malaka dan selat Singapura tersebut, dapat menjadi suatu ancaman dalam bentuk lain, terutama bagi negara-negara pantai. Kehadiran beberapa negara maju ini justru dapat menimbulkan kesan ketidakmampuan negara-negara pantai dalam melakukan kerjasama pengamanan di selat dan dalam jangka panjang dapat memancing pemikiran dan upaya-upaya dari pihak-pihak yang berkepentingan untuk mewujudkan kehadiran pihak-pihak selain *littoral states* di selat Malaka di masa yang akan datang.

Tabel 3.1 Matriks Kerjasama Keamanan Selat Malaka

Bilateral	<ul style="list-style-type: none"> • Pada tahun 1992 Indonesia dan Singapura membentuk Patroli terkoordinasi (INDOSIN). • Pada tahun 1992 Indonesia dan Malaysia membentuk <i>Maritime operation planning team</i>.
Multilateral	<ul style="list-style-type: none"> • ASEAN melaksanakan konferensi <i>Transnational Crimes</i> di Manila tahun 1997 yang diikuti oleh ASEAN <i>Minister Meeting on Transnational Crimes</i> (AMMTC). • Skema STRAITREP yang efektif dilaksanakan tanggal 1 Desember 1998.

¹⁹⁶ *Ibid.*

	<ul style="list-style-type: none">• Skema CARAT yang dibentuk AS pada tahun 1995.
Ekstra Regional	<ul style="list-style-type: none">• Jepang mengirimkan kapal piatrol <i>Japan Coast Guard</i>, latihan keamanan bersama.• Pembentukan CSI• Kebijakan PSI.• Kebijakan GMP.• Proposal ReCAAP.• Proposal RMSI.• Pembentukan FPDA.



BAB 4

EFEKTIFITAS KERJASAMA *LITTORAL STATES* TERHADAP KEAMANAN SELAT MALAKA

Pada tahun 2003, tampak jelas bahwa upaya unilateral dan bilateral untuk mengatasi berbagai kekerasan maritim di wilayah selat Malaka ini tidak cukup efektif. Dari tahun 2002 sampai 2004, serangan dilaporkan benar-benar meningkat, dengan banyak serangan terjadi di dalam wilayah perairan selat Malaka.¹⁹⁷ Realisasi dan tekanan berkelanjutan dari masyarakat internasional menyebabkan beberapa upaya peningkatan kerja sama keamanan di domain maritim. *Littoral states* yang terdiri dari Indonesia, Malaysia dan Singapura mulai membangun hubungan yang aktif pasca peristiwa 11 September 2001 dalam mengamankan perairan selat Malaka dalam sebuah basis multilateral yang dibentuk pada tahun 2004. Efektifitas kerjasama yang digagas oleh negara Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam pengamanan selat Malaka juga tidak bisa lepas dari kapabilitas maritim yang dimiliki oleh ketiga negara ini.

4.1 Kerjasama Setelah Peristiwa 11 September 2001

Banyak alasan dalam membatasi kerjasama antara *littoral states* yang merupakan efek sejarah yang sebelumnya terjadi diantara mereka. Namun peristiwa 11 September 2001 merupakan suatu periode yang tampaknya merupakan *turning point* di antara negara tersebut untuk saling mengikatkan diri dalam suatu bentuk kerjasama multilateral dalam bidang keamanan. Di Asia Tenggara secara historis permasalahan masalah perompakan dan terorisme maritim memang dianggap kurang penting. Sebagai akibatnya maka ada keengganan untuk membentuk kerjasama pada jenis permasalahan tersebut.

Adanya peristiwa 11 September 2001 juga dapat disimbolkan sebagai salah satu peristiwa yang mendefinisikan abad ke 21. Empat pesawat yang dibajak oleh teroris Al Qaeda dan selanjutnya digunakan sebagai rudal untuk menghancurkan sasaran yang sudah ditargetkan sebelumnya. Sebelum terjadinya pemboman 11 September 2001, banyak masyarakat internasional yang tidak yakin

¹⁹⁷IMB, "Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2008." *International Maritime Bureau Report*, 1999, h. 5-6.

bagaimana bentuk musuh baru pasca perang dingin. Tetapi dengan adanya peristiwa ini mempengaruhi cara berpikir masyarakat internasional bahwa sekarang telah ada musuh bersama yaitu terorisme.

Sementara itu, peristiwa ini merupakan sebuah titik balik bagi AS yang kemudian mencanangkan gerakan *Global War on Terror* (GWOT).¹⁹⁸ Bagi AS memperkuat aliansi dan kerjasama dengan setiap negara untuk mengalahkan teroris internasional adalah sangat penting. Namun upaya itu juga harus didukung dengan reformasi strategi keamanan negara serta maksimalisasi setiap kekuatan yang dimiliki. Kekuatan militer, pertahanan nasional, penegakan hukum, intelejen, dan upaya-upaya untuk mematahkan jalan dari pembiayaan operasi terorisme merupakan sebuah kesatuan yang harus dilakukan. Tekad AS memerangi terorisme bukanlah sebuah ungkapan kemarahan semata. Kesungguhan AS dalam hal ini terlihat jelas ketika AS menjadikan “*war against terrorism*” sebagai salah satu bagian dari Strategi Keamanan Nasional AS 2002 (*National Security Strategy/NSS*). Upaya AS memberantas terorisme ini tidak terbatas pada wilayah teritorial AS saja, tetapi juga diseluruh penjuru dunia, dimana kelompok-kelompok militan dan teroris bersembunyi. Afganistan bukanlah satu-satunya wilayah dimana AS berusaha menangkap dan menghancurkan kelompok taliban dan Al-Qaeda. Tetapi ribuan kelompok teroris yang terlatih secara militer dan sebagian besar diantaranya merupakan jaringan Al-Qaeda, telah tersebar di berbagai kawasan seperti belahan benua Amerika utara dan selatan, Eropa, Afrika, Timur Tengah, serta Asia.¹⁹⁹

Berakhirnya perang dingin dan peristiwa 11 September 2001 merupakan bagian penting dalam menganalisa mengapa *littoral states* kemudian mulai melakukan kerjasama pada persoalan keamanan dalam forum multilateral mengenai isu kejahatan transnasional. Selama Perang Dingin, pengaruh komunisme di Asia tenggara memang membuat isu keamanan cukup di

¹⁹⁸Pada tahun 2009, istilah “Global War on Terror” diubah menjadi “Overseas Contingency Operation” namun hal ini sempat menjadi perdebatan tersendiri antara departemen pertahanan AS dengan pihak Pentagon. Lihat “Global War on Terror is Given a New Name,” Diakses dari <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/03/24/AR2009032402818.html> pada tanggal 9 Mei 2012 pukul 22.11 WIB.

¹⁹⁹ “The National Security Strategy of The United States of America,” Diakses dari merln.ndu.edu/whitepapers/USnss2002.pdf pada tanggal 9 Mei 2012 pukul 24.30 WIB.

perhatikan. Namun hal tersebut tidak menjadi faktor penting dalam hubungan antar negara. Berakhirnya perang dingin merupakan faktor pendorong sehingga keamanan menjadi prioritas, dan peristiwa 11 September 2001 menjadi katalis penting dalam hal ini.

Sementara peristiwa ini menjadi titik balik yang spesifik bagi AS, bagi negara *littoral states* isu terorisme secara umum dan terorisme maritim secara khusus bukanlah sebuah isu yang terlalu mendapatkan perhatian karena di Asia Tenggara tidak ada ancaman nyata kecuali adanya pemberontakan domestik dalam skala kecil di Indonesia dan Malaysia.²⁰⁰ Persepsi ini kemudian berubah ketika pada bulan Desember 2001, MV Kalifornia dibom di kepulauan Maluku yang terletak disebelah timur selat Malaka.²⁰¹ Kemudian pada bulan oktober 2002, kapal MV Limburg yang membawa minyak mentah dari Iran ke Malaysia karam di lautan Arab dan pada bulan yang sama ada tiga kejadian pemboman terorisme di Bali.²⁰² Pada bulan Agustus 2003, hotel Marriot di Jakarta di bom dan ditambah terjadinya bom Bali 2 yang menyebabkan 200 korban jiwa membuat peristiwa ini juga dikatakan peristiwa terburuk dalam sejarah.²⁰³ Semua peristiwa tersebut secara signifikan telah mengubah persepsi mengenai terorisme maritim dan perompakan. Meskipun beberapa negara di Asia Tenggara tetap menyangkal hal ini, namun terorisme maritim kemudian dianggap sebagai isu yang penting dalam kawasan ini.

Peristiwa 11 September 2001 dan berbagai peristiwa terorisme pada periode ini membuat *littoral states* mengubah persepsi mereka pada isu-isu tersebut yang pada masa lalu dianggap bukan sebagai suatu masalah bagi negara-negara ini. Pada periode ini, terlihat bahwa tindakan yang berbeda telah dilakukan, sebagai upaya untuk mengimbangi ketakutan akibat peristiwa 11 September 2001. Perubahan ini misalnya dengan mengubah persepsi mengenai kejahatan transnasional serta tekanan yang didapatkan dari kekuatan luar seperti

²⁰⁰ Stefan Amirell, "Political Piracy and Maritime Terrorism: A Comparison Between the Straits of Malacca and the Southern Philippines," *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, ed. Graham Gerard Ong-Webb, Singapore: ISEAS Publishing, 2006, h. 63.

²⁰¹ John F Bradford, "The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia," *Naval War College Review*, Vol. 58, no. 3, 2005, h. 67.

²⁰² *Ibid.*

²⁰³ Sheldon W. Simon, "ASEAN and Its Security Offspring: Facing New Challenges," *Strategic Studies Institute*, Diakses dari <http://StrategicStudiesInstitute.army.mil> pada tanggal 25 Mei 2012 pukul 00.13 WIB.

AS dan Jepang sehingga menumbuhkan upaya baik individual maupun dengan bekerjasama menangani masalah perompakan dan terorisme maritim ini.

4.1.1 Kerjasama Bilateral

Berdasarkan analisis kapabilitas maritim pada bab 2, *littoral states* telah mengembangkan kemampuannya untuk mengatasi isu perompakan dan terorisme pasca peristiwa 11 September 2001. Karena memiliki level kapabilitas intelijen yang lebih tinggi, maka Malaysia dan Singapura telah dapat mendukung gerakan GWOT yang di canangkan oleh AS dengan menangkap beberapa tersangka teroris dan kriminal. Sementara Indonesia terlihat belum begitu memberikan peranan yang nyata dalam hal ini.²⁰⁴ Namun terlihat bahwa ketiga negara mulai meningkatkan kapabilitas maritim mereka setelah adanya peristiwa ini.

Singapura, karena ukuran negaranya cukup kecil dan berada pada pusat perdagangan maritim, menjadikan negara ini paling rentan terhadap perompakan dan terorisme maritim. Negara singa ini telah menerapkan pengawasan dan informasi terpadu terhadap pergerakan kapal kapal yang mencurigakan. Contohnya adalah kapal kapal tanker minyak diharuskan melakukan pemberitahuan 24 jam sebelum kedatangan, meskipun hal ini sebenarnya tidak terlalu mengejutkan mengingat banyak pelabuhan yang memiliki persyaratan bagi kapal kapal yang akan masuk maupun keluar dari pelabuhan.²⁰⁵ Singapura juga melakukan pengawalan yang selektif terhadap kapal kapal yang mengangkut muatan berharga, dan menaiki secara selektif kapal kapal kargo. Tidak ketinggalan, Singapura juga mengubah rute pelayaran kapal kapal pengangkut komoditas berharga untuk mengurangi ancaman terhadap kapal-kapal itu dari berbagai kapal-kapal kecil yang berlalulalang di perairan Singapura.²⁰⁶

Singapura juga telah mengadopsi pendekatan yang terkoordinasi antar lembaga yang berbeda dalam birokrasi seperti yang dilakukan oleh AS. Singapura telah memulai upaya koordinasi antar otoritas pelabuhan, polisi, penjaga pantai

²⁰⁴ Lee Poh Onn, "The Water Issue between Singapore and Malaysia: No Solution in Sight," *Economic and Finance*: ISEAS Publishing 1, 2003.

²⁰⁵ Yun Yun Teo, "Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia," *Southeast Asia Studies in Conflict and Terrorism*, Vol. 30, no. 6, 2007, h. 542.

²⁰⁶ "Indonesia dan Isu Perompakan," Diakses dari <http://www.antaraneews.com/print/1305704592/indonesia-dan-isu-perompakan> pada tanggal 18 Mei 2012 pukul 11.56 WIB.

dan angkatan laut dimana masing masing lembaga tersebut mengatur area maritime tersendiri sehingga tidak terjadi overlapping tanggung jawab.²⁰⁷ Singapura membangun hubungan yang lebih erat dengan organisasi maritim seperti IMO dengan mengimplementasikan fasilitas pengkodean bagi pelabuhan dan kapal internasional sebagai amandemen terhadap konvensi internasional untuk keselamatan hidup di laut.²⁰⁸

Banyak kerangka keamanan maritim baru yang membutuhkan insiatif ekstra keamanan diperkenalkan. Singapura dilaporkan mengeluarkan ijin bagi Perusahaan Keamanan Swasta untuk menyediakan jasa pengawalan bagi kapal-kapal yang melintasi selat. Ditengah ketidaksukaan dua negara pantai lainnya, Indonesia dan Malaysia atas operasi ini terlihat bahwa inisiatif baru Singapura ini menimbulkan permasalahan tentang status hukumnya berdasar hukum internasional. Analisis maritim, Mark Valencia mengatakan bahwa Indonesia dan Malaysia dapat meminta Singapura untuk menarik ijin operasi dan hanya memberlakukan ijin tersebut di wilayah perairan teritorial Singapura. Dia lebih jauh berpendapat bahwa inisiatif tersebut berpotensi merusak kedaulatan dan keselamatan navigasi di selat Malaka.²⁰⁹

Indonesia juga telah berusaha untuk meningkatkan efektifitas kebijakan bilateral sebelumnya dalam memelihara keamanan di selat Malaka setelah peristiwa 11 September 2001. Namun dengan luas wilayah yang sangat besar dan terdiri dari lebih 17.500 pulau, maka akan sulit bagi Indonesia untuk melakukan patroli keamanan sendiri. Oleh karena itu Indonesia telah merencanakan pengembangan kapabilitas maritimnya sebagai upaya untuk meningkatkan kemampuan patrol di wilayahnya.²¹⁰

Untuk meningkatkan daya tangkal dalam menghadapi tindak kejahatan dilaut, TNI Angkatan Laut juga telah membentuk Pusat Komando dan Pengendalian (Puskodal) yang berkedudukan di Batam dan Belawan, sementara itu pusat koordinasi pihak Malaysia berada di Lumut, Pihak Singapura di Changi.

²⁰⁷Teo, *op.cit* h. 543.

²⁰⁸Joshua Ho, "Maritime Counter-Terrorism: A Singapore Perspective," IDSS Commentary, 2004, h. 5.

²⁰⁹Mark Valencia, "The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in South Asia," ISEAS Publishing, 2004.

²¹⁰*Ibid.*

Dari tempat ini selat Malaka dan selat Singapura beserta kawasan sekitarnya diawasi terus menerus selama 24 jam setiap hari.²¹¹

Malaysia, seperti halnya Singapura juga telah menerapkan langkah langkah didalam memerangi perompakan dan terorisme maritim ini. Sejumlah radar telah dibangun sepanjang selat dan patroli dengan menggunakan kapal kecil terus ditingkatkan.²¹² Malaysia juga membentuk *Malaysia Enforcement Agency* (MMEA) yang bertanggung jawab dalam upaya pencarian dan penyelamatan, manajemen kejahatan maritim dan sebagai badan intelejen yang mengumpulkan semua informasi yang berkaitan dengan keamanan selat.²¹³ Badan ini mengkordinasikan lembaga lembaga lain yang berkaitan dengan keamanan maritim seperti Kepolisian Diraja Malaysia, departemen perikanan, departemen imigrasi dan departemen kelautan dari pemerintah Malaysia.²¹⁴

Sehubungan letak dan posisi selat Malaka yang sangat penting terhadap perekonomian dunia maka TNI Angkatan Laut Indonesia khususnya Koarmabar (Komando Armada Barat) mengembangkan formulasi untuk pengamanan perairan antara lain Patkor Malindo (Patroli Terkoordinasi Malaysia-Indonesia) yang telah dijalankan semenjak tahun 1990, sedangkan dengan Singapura dilakukan Patkor Indosin (Patroli Koordinasi Indonesia-Singapura) dan Indindo (Patroli Koordinasi India- Indonesia).²¹⁵ 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. Kerja sama Indonesia-Filipina diwujudkan dalam bentuk pelatihan dan patroli terkoordinasi di wilayah Laut Sulawesi (Patkor Filindo). Kerja sama Indonesia-Thailand dilakukan melalui kerja samapenanganan lintas batas gerakan separatisme.

Pada Patkor Optima Malindo, bersama Tentara Laut Diraja Malaysia, Indonesia menyelenggarakan patroli di daerah operasi Patkor Optima dengan titik

²¹¹“Patroli Koordinasi Malsindo Diluncurkan di Selat Malaka” Diakses dari <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=5790> pada tanggal 23 Mei 2012 pukul 22.14 WIB.

²¹²Teo, *op.cit* h. 547.

²¹³ *Ibid.*

²¹⁴ Ho, *op.cit* h. 66.

²¹⁵“Berita Seremonial.” Diakses dari <http://info.tnial.mil.id/kolinlamil/tabid/224/articleType/ArticleView/articleId/128/Default.aspx> pada tanggal 24 Mei 2012 pukul 16.35 WIB.

berat menegakkan kedaulatan dan hukum serta kegiatan SAR dalam rangka memelihara dan meningkatkan stabilitas keamanan di perairan selat Malaka, satu kali dalam satu tahun. Pada Patkor Indonesia-Singapura (Indosin), Indonesia 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 Indonesin, 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.²¹⁶

Pada 27 Mei 2005, dalam rangka meningkatkan pengamanan di selat Malaka, antara Indonesia dan Singapura telah terjalin kerjasama berupa pengadaan proyek *Surfice Picture* (Surpic). 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 instrument elektronika radar modern yang dapat memonitor perkembangan situasi di perairan selat Malaka secara *real time*.²¹⁷

4.1.2 Kerjasama Multilateral

Selain kerjasama dalam kerangka bilateral, ada juga kerjasama yang di bangun oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam kerangka multilateral. Kerjasama ini terbentuk pada tahun 2004 dengan nama operasi MALSINDO. Kerjasama ini merupakan pertama kalinya *littoral states* berkomitmen untuk bersatu dalam patrol terkoordinasi satu sama lainnya dalam kerangka multilateral.²¹⁸ Juga dikenal sebagai *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP) atau *Malacca Straits Security initiative* (MSSI) operasi kerjasama ini mengalokasikan sejumlah kapal untuk melakukan patrol terkoordinasi di selat Malaka dengan

²¹⁶ *Ibid.*

²¹⁷ "Menumpas Perompakan Dengan Surfic." Diakses dari http://beta.tnial.mil.id/cakrad_cetak.php?id=390 pada tanggal 24 Mei 2012 pukul 18.23 WIB.

²¹⁸ Teo, *op.cit* h. 547.

tujuan untuk mengurangi jumlah perompakan dan berbagai aktivitas ilegal yang terjadi di kawasan tersebut.²¹⁹ Ketika operasi kerjasama ini mulai diberlakukan, terdapat 17 kapal yang bertugas di selat Malaka. Indonesia menyumbang 7 kapal dan Malaysia serta Singapura menyumbang masing masing 5 buah kapal. Dalam upaya menghormati kedaulatan masing masing negara, maka kapal kapal tersebut hanya berpatroli di wilayah perairan mereka.

Pada tahun 2005, untuk menambah keefektifan operasi Malsindo maka *littoral states* setuju untuk membentuk kerjasama pengamanan melalui udara dengan nama “*Eyes in the Sky*”(EiS) guna mendukung patrol terkoordinasi sepanjang selat Malaka. Dalam inisiatif ini, masing masing negara memberikan kontribusi untuk melakukan patroli dua kali seminggu dengan pesawat patrol maritim dan pesawat patroli ini diperbolehkan untuk terbang hingga kurang lebih 3 kilo meter dari wilayah masing masing negara anggota.²²⁰ Masing masing negara juga memiliki seorang perwira yang bertugas memonitoring patroli ini jika terjadi sesuatu hal yang mencurigakan.

Kerjasama ini ditindaklanjuti dengan pertemuan *Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore*. Hadir dalam pertemuan tersebut adalah Menlu RI Hassan Wirajuda, Menlu Malaysia Syed Hamid Albar, dan Menlu Singapura George Yeo. Pertemuan ini menghasilkan *Malacca Strait Joint Security Concept* yang ditandatangani pada 21 April 2006. Konsep ini 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*).²²¹

Untuk lebih mengefektifkan kerjasama ini maka ketiga negara yang berdaulat terhadap perairan Selat Malaka, Indonesia, Singapura, dan Malaysia sepakat melibatkan Thailand ikut mengamankan selat Malaka karena posisi

²¹⁹ Ho, *op.cit* h. 552.

²²⁰ *Ibid.*

²²¹“AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka” Diakses dari <http://www.kapanlagi.com/newp/h/0000112666.html>. pada tanggal 25 Mei 2012 pukul 23.47 WIB.

perairan Thailand dekat dengan selat Malaka. Pemerintah Thailand menegaskan komitmennya untuk membantu pengamanan selat Malaka. Hal ini di kemukakan oleh Kepala Staf Angkatan Laut Thailand Laksamana Khamthorn Phumhiran saat bertemu Kepala Staf Angkatan Laut Indonesia Laksamana TNI Agus Suhartono.²²² 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).²²³

Didalam perkembangan selanjutnya, sejumlah perubahan penting telah diimplementasikan kedalam kerjasama ini. Pengejaran terhadap tersangka pelaku kejahatan yang pada awalnya tidak diperbolehkan akhirnya diubah dengan melihat kepada perjanjian bilateral masing masing negara apakah mereka boleh atau tidak mengejar kapal ke dalam wilayah teritorialnya.²²⁴

Dengan demikian, tanggung jawab utama atas keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan maritim di selat Malaka terletak pada *littoral state*. Konsep tersebut terwujud dalam *The Malacca Straits Security Initiative (MSSI) Concept*. Komponen dari MSSI terdiri dari tujuh komponen, 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*.²²⁵

Semenjak di jalankannya kerjasama terkoordinasi antara ketiga *littoral states*, terlihat bahwa tingkat kejahatan transnasional di perairan selat Malaka setelah peristiwa 11 September 2001 terus menurun. Dimana hingga tahun 2010 hanya tercatat 2 kali perompakan yang terjadi di selat Malaka.

4.2 Efektifitas Kerjasama

²²²“Thailand Komitmen Bantu Pengamanan Selat Malaka,” Diakses dari <http://www.antaranews.com/berita/1265887587/thailand-komitmen-bantu-pengamanan-selat-malaka> pada tanggal 26 Mei 2012 pukul 10.22 WIB.

²²³“Pengamanan Selat Malaka dari Aksi Teror,” Diakses dari <http://www.suarakaryaonline.com/news.html?id=124147> pada tanggal 26 Mei 2012 pukul 11.28 WIB.

²²⁴ *Ibid.*

²²⁵ “*The Malacca Straits Security Initiative (MSSI) Concept*,” Staf Umum Operasi Markas Besar TNI AL, Cilangkap, 2010.

Keamanan merupakan hal yang sangat penting bagi negara. Untuk menciptakan keamanan, negara saling berjuang meningkatkan kekuatan untuk menghadapi setiap ancaman yang datang, baik itu secara internal maupun eksternal. Negara juga meningkatkan kekuatan untuk mencapai kepentingan sendiri. Dalam dunia yang memiliki berbagai permasalahan yang kompleks, keberadaan Angkatan Laut sangat diperlukan dalam mengamankan negara dari berbagai peristiwa yang terjadi. Dengan senantiasa menjadi partner global dalam kerjasama keamanan dan bagian lain dari diplomasi. Kemampuan Angkatan Laut dapat mendukung *joint force* untuk memerangi tantangan baik irregular maupun konvensional.

Laut dimanfaatkan sebesar besarnya untuk kesejahteraan umat manusia. Perkembangan peradaban manusia telah membawa kemajuan di bidang teknologi termasuk teknologi kelautan. Berbeda dengan daratan, laut tidak dapat diduduki secara permanen, dipagari atau dikuasai secara mutlak. Laut hanya bisa dikendalikan, itupun dalam tempo yang terbatas. Sebagai bagian dari integral wilayah dunia, banyak hal yang dapat mengakibatkan terjadinya benturan kepentingan dalam pemanfaatan laut.

Untuk menghadapi kasus yang melibatkan kerjasama *littoral states* dalam pengamanan selat Malaka, terlihat bahwa kerjasama ini sangat berhubungan dengan power yang dimiliki oleh negara-negara tersebut. Sebagai sebuah konsep, *Sea Power* dapat dilihat dari dua sisi yaitu sebagai sebuah proses input dan output. *Sea Power* ini sangat erat berhubungan dengan kepentingan nasional suatu negara sehingga ketika negara tersebut berkembang dan menjadi besar maka akan mempengaruhi pola interaksinya dengan negara lain. Pengaplikasian *Sea Power* ini dapat kita lihat dari kapabilitas maritim yang menghasilkan bentuk operasi Angkatan Laut sebagai bagian dari strategi kepentingan suatu negara. Logika kepentingan nasional ini biasanya dapat kita definisikan sebagai pola pertahanan, keamanan, kekuasaan dan kapabilitas relatif.

Di paruh pertama tahun 1990 an, negara-negara Asia Tenggara telah memodernisasi angkatan bersenjata, termasuk di dalamnya kemampuan angkatan laut. Peningkatan kekuatan angkatan laut tersebut dipicu oleh kekhawatiran seperti tumpang-tindihnya klaim kepemilikan pulau dan luas kedaulatan perairan,

pentingnya perdagangan maritim dan keinginan menjadi lebih mandiri dalam pengelolaan aspek maritim.

Untuk menghadapi berbagai ancaman terhadap keamanan selat Malaka, tentu saja diperlukan kapabilitas maritim yang memadai. Negara-negara di kawasan kemudian memfasilitasi dengan kapal, pesawat terbang, dan senjata yang lebih canggih dan mampu beroperasi dalam jarak dan rentang yang lebih jauh daripada model-model sebelumnya. Angkatan laut sendiri memainkan peran yang penting dalam menjaga perairan nasional serta merespons segala kegiatan kriminal laut.

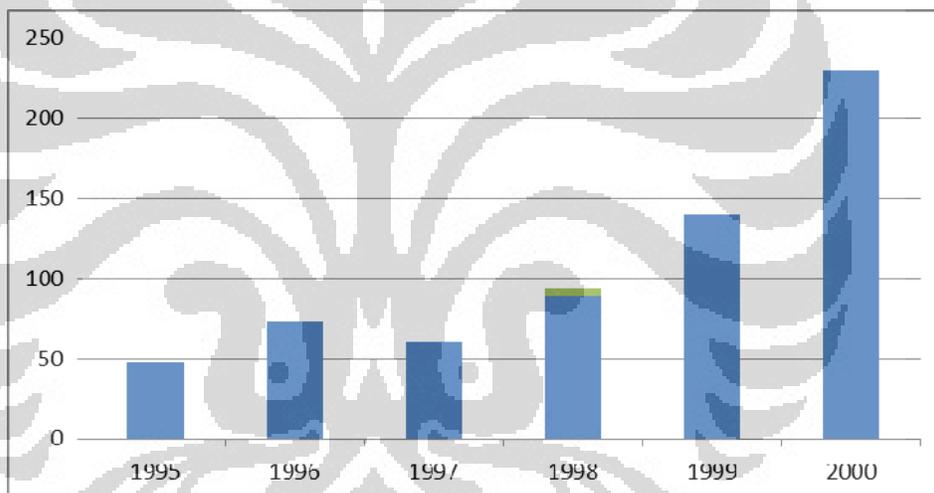
Namun sebagai negara negara berkembang, maka kapabilitas militer di kawasan ini tentu saja masih terbatas dan sebagai konsekuensinya maka peralatan militer yang digunakan pun secara umum tidaklah diproduksi oleh industri dalam negeri mereka. *Littoral states* ini harus membeli peralatan militer mereka dari negara lain. Di banyak hal, mereka membeli peralatan militer ini dari AS, Rusia maupun negara negara Eropa lainnya. Oleh sebab itu, spesifikasi alat alat militer yang dimiliki oleh negara negara ini kadang tidaklah jauh berbeda.

Hal ini menjadi bagian penting dalam meneliti keefektifan kerjasama keamanan antara Inonesia, Malaysia dan Singapura karena dengan menganalisis masing masing kapabilitas negara ini kita dapat mengetahui bagaimana peranan mereka di dalam pengamanan selat Malaka. Kekuatan maritim merupakan pemain kritis di dalam skema strategi nasional suatu negara. Angkatan laut merupakan benteng pertahanan utama dalam setiap keadaan kritis dan didesign untuk mengontrol situsi dan memfasilitasi kekuatan darat dan laut. Oleh karena itu, maka peningkatan kapabilitas maritim ikut mempengaruhi bagaimana kerjasama yang dilakukan negara negara tersebut. Hal yang penting dalam hal ini adalah strategi maritim dan penggunaan kekuatan laut harus berhubungan dengan keseluruhan strategi nasional dan tujuan politik yang ingin dicapai oleh negara tersebut.

Untuk mengantisipasi semakin tingginya tingkat kejahatan maritim, maka ketiga negara sepakat untuk membentuk kerjasama multilateral dengan tujuan untuk semakin memaksimalkan pengamanan sebagai kelanjutan dari kerjasama bilateral. pembentukan IMB's Piracy Reporting Centre (PRC) di Kuala Lumpur

pada tahun 1992 juga ikut membantu di dalam memberikan informasi mengenai data terjadinya perompakan di kawasan ini.

Sebelum adanya kerjasama multilateral antara *littoral states*, penyerangan perompakan ini mengalami perkembangan yang fluktuatif setiap tahunnya di selat Malaka. Pada gambar 4.1 memperlihatkan jumlah penyerangan di sekitar perairan Selat Malaka sejak tahun 1995 hingga tahun 2000 sebelum terjadinya peristiwa 11 September. Berdasarkan gambar tersebut dapat dilihat bahwa kejahatan transnasional mengalami perkembangan sejak tahun 1990-an. Tingkat penyerangan tertinggi terjadi pada tahun 2000. Hal ini kemungkinan besar disebabkan oleh adanya krisis finansial yang melanda Asia sejak tahun 1997 dan mencapai puncaknya pada tahun 2000.



Gambar 4.1 Jumlah Perompakan Selat Malaka 1995-2000

Sumber: Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report
www.icc-ccs.org.
 (Telah diolah kembali)

Dari data diatas memperlihatkan bahwa waktu terbaik untuk membentuk sebuah kerjasama untuk melakukan pengamanan di selat Malaka sebenarnya ada pada periode 1998-2000 ketika kegiatan perompakan sedang mengalami perkembangan yang sedemikian pesatnya. Tetapi pada faktanya, pada saat itu

hanya terbentuk kesepakatan kesepakatan bilateral yang tampaknya masih belum cukup untuk menurunkan potensi ancaman perompakan di selat Malaka.²²⁶

Tabel 4.1 Ancaman Perompakan di Selat Malaka Tahun 1998-2000

Year	2000	1999	1998
Attempted attacks	38	1	0
Steaming	38	1	
Actual attacks	35	0	0
Steaming	35		
Seriousness of attack	0		
Piracy under 1982 UNCLOS	3		
Major criminal hijack	0		
High-level weapons	19		
Medium-level weapons	0		
Crew member killed/missing	3		
Crew seriously injured	2		
Crew assaulted/threatened	1		
Crew removed from vessel	4		
Crew restrained	7		
Crew taken hostages			
Property stolen	3		
Vessel	3		
Cargo	32		
Cash and valuables	8		

Sumber: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=5018&filename=16-colour.pdf

Tabel 4.2 memperlihatkan berbagai insiden yang terjadi di selat Malaka mulai tahun 1998 hingga tahun 2000. Pada tahun 1998 dan 1999 tidak terdapat kapal dagang yang boarding di selat Malaka. Namun ada beberapa insiden serangan kekerasan di beberapa kapal penangkap ikan di pelabuhan sepanjang selat Malaka. Beberapa insiden ini sangat serius, dimana perompak dengan senjata membajak kapal kapal penangkap ikan, menyandera dan meminta tebusan atas awak kapal. Dalam beberapa kasus mereka juga menggunakan kekerasan terhadap awak kapal.

Pada tahun 2000, di selat Malaka terjadi lebih dari 70 insiden yang dilaporkan dan menjadikan selat Malaka sebagai daerah terawan di dunia. IMB melaporkan bahwa Polisi Royal Marine Malaysia berhasil menangkap dua

²²⁶Carolin Liss. "The Privatization of Maritime Security – Maritime Security in Southeast Asia: Between a Rock and a Hard Place." *Asian Research Center Working Paper*, Feb 2007.

kelompok bajak laut pada bulan Oktober dan Desember 2000, tetapi kelompok lain terus beroperasi.

Sebagian besar insiden di selat Malaka pada tahun 2000 melibatkan serangan bersenjata. Dalam beberapa insiden mereka mengambil awak kapal sebagai sandera. Dalam tiga insiden awak luka berat. Insiden paling serius yang dilaporkan adalah pembajakan kapal tanker Panama global Mars pada tanggal 23 Februari 2000.²²⁷

Sepanjang tahun 2000 hingga tahun 2004 banyak peristiwa yang menjadi katalis dalam keamanan maritim *littoral states*. Peristiwa 11 September 2001 telah mengubah cara pandang masyarakat internasional atas pendefinisian keamanan itu sendiri. Hal yang sama terjadi ketika GAM beroperasi di selat Malaka, maka kemudian muncul pandangan publik bahwa telah berkembang terorisme maritim di kawasan Asia Tenggara. Dari persepsi ancaman inilah kemudian terjadi isu *maritime security* yang mengakibatkan masuknya kapal kapal perang atau armada asing yang ingin mengawal kapal tanker ke daerah yang dianggap aman. Akan tetapi penolakan negara pantai Indonesia, Malaysia dan Singapura menghentikan usulan kongres AS dan Panglima Kawasan Pasifik AS Laksamana Thomas Fargo terhadap usulan RMSI yang digaungkan oleh AS.

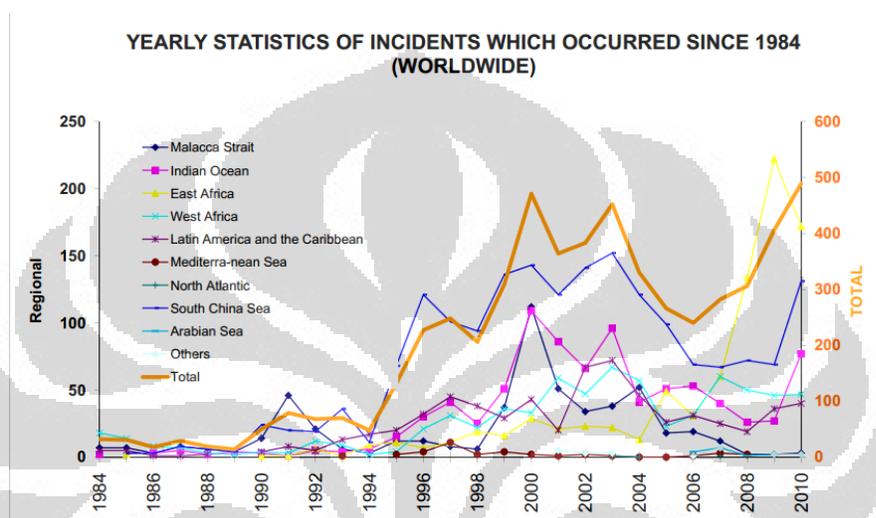
Bahkan dapat kita lihat bahwa pasca serangan 11 September 2001 untuk kawasan Asia Tenggara, serangan perompakan ini memang paling banyak terjadi di selat Malaka. Daerah ini dapat dikatakan cukup ramah bagi para perompak. Pertama tama jalur air yang sempit dan padat sehingga memudahkan kapal bajak laut untuk besembunyi. Kedua ada banyak teluk dan pelabuhan alam yang dapat diakses oleh para perompak dan bahkan terlindung oleh hutan. Ketiga, lingkungan alam antara Indonesia dan Filipina memiliki garis pantai yang cukup besar yang dapat menghambat kemampuan dari angkatan laut dan penjaga pantai setempat untuk berpatroli di keseluruhan garis pantai.²²⁸

Dengan dijalankannya operasi kerjasama keamanan pada tahun 2004 antara Indonesia, Malaysia dan Singapura statistik memperlihatkan bahwa

²²⁷ Robert Beckman, "Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: the Fay forward," *Ocean Development and International Law*, 2002.

²²⁸ Bjorn Miller, "Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy," DIIS, Copenhagen 2009, h. 113.

perompakan yang terjadi di kawasan selat Malaka mulai menunjukkan penurunan yang cukup besar dari jumlah serangan yang terjadi. Hasil dari kerjasama antara *littoral states* pada tahun 2004 tingkat perompakan terus menurun hingga tidak lebih 50 kali penyerangan.



Gambar 4.2 Statistik Intensitas Perompakan di Dunia

Sumber: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2010

www.icc-ccs.org.

(Telah diolah kembali)

Pada tahun 2006 aksi perompakan di selat Malaka tercatat ada 11 kasus, pada tahun 2007 menurun menjadi 7 kasus, tahun 2008 sebanyak 2 kasus, tahun 2009 sebanyak 2 kasus, dan sampai dengan Juli 2010 hanya terjadi 2 kasus perompakan. Pada tabel 4.3 memperlihatkan adanya perbandingan lokasi dan jumlah serangan perompakan yang terjadi di Asia Tenggara.

Kemajuan besar telah dicapai oleh *littoral states* dalam pengamanan selat Malaka selama kurun waktu 2004 hingga 2010 setelah dibentuknya kerjasama multilateral. Meskipun langkah langkah kerjasama operasional dalam pengaturan kerjasama ini dirasa belum berkembang dengan baik. Hal ini bisa saja disebabkan karena sebelumnya ketiga negara ini hanya melaksanakan kerjasama yang berbasis bilateral. Pelaksanaan operasi MALSINDO yang digabungkan dengan operasi EiS telah mampu menurunkan tingkat kejahatan perompakan yang terjadi

di selat Malaka. Namun, negara-negara pesisir, terutama Indonesia dan Malaysia, tetap tidak menghendaki adanya campur tangan negara ekstra teritori dalam pengamanan kawasan ini.

Prinsip kerjasama multilateral memang menguntungkan bagi negara negara yang lemah karena multilateralisme mengandung prinsip *non discrimination, reciprocity and self restrain*, yang tidak terdapat dalam kerjasama bilateral.²²⁹ Meskipun kerjasama tersebut belum sepenuhnya mampu menekan kejahatan maritim di selat Malaka, namun telah menghasilkan kesuksesan besar. Sejak inisiatif keamanan diberlakukan pada tahun 2004, jumlah kejahatan maritim di selat Malaka terus menurun dari tahun ke tahun. ICC melaporkan bahwa jumlah serangan telah menurun karena peningkatan patroli oleh *littoral states* sejak Juli 2005.²³⁰ Menurut Biro Maritim Internasional (IMB), hanya ada tiga usaha serangan yang sukses dari empat kali usaha penyerangan oleh bajak laut. Jumlah itu sangat kecil dibandingkan dengan sekitar sembilan puluh ribu kapal yang transit di Selat ini setiap tahun. Tahun 2009 laporan IMB juga menunjukkan keberhasilan kerjasama keamanan ini. Dari total 406 insiden perompakan yang terjadi didunia, hanya dua insiden yang dilaporkan terjadi di selat Malaka.²³¹

Tabel 4.2 Perbandingan Lokasi dan Jumlah Serangan Perompakan Periode Januari - Desember 2001-2010

Location	Indonesia	Malacca Straits	Malaysia	Myanmar	Philippines	Singapore Straits	Thailand
2001	91	17	19	3	8	7	8
2002	103	16	14	-	10	5	5
2003	121	28	5	-	12	2	2
2004	94	38	9	1	4	8	4
2005	79	12	3	-	-	7	1

²²⁹ Ikrar Nusa Bakti, "Kerjasama ASEAN dalam penanganan kejahatan lintas negara," *Presentasi di FGD Lemhanas*, 27 Juli 2010.

²³⁰ ICC Comercial Services, "*Piracy Prone Areas and Warning*," Diakses dari <http://www.icccs.org/home/piracy-reportingcentre/prone-areas-and-warnings> pada tanggal 20 Mei 2012 pukul 02.13 WIB.

²³¹ ICC Comercial Services, "*Worldwide Piracy Figure Surpass 400*," Diakses dari http://www.icccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=385:2009-worldwide-piracy-figures-surpass-pada pada tanggal 20 Mei 2012 pukul 02.35 WIB.

2006	50	11	10	-	6	5	1
2007	43	7	9	-	6	3	2
2008	28	2	10	1	7	6	-
2009	15	2	16	1	1	9	2
2010	40	2	18	-	5	3	2

Sumber : Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report
www.icc-ccs.org.
(Telah diolah kembali)

Semakin menurunnya tindak kejahatan perompakan menunjukkan bahwa aktivitas pelayaran di wilayah selat Malaka relatif aman, namun demikian dunia pelayaran internasional masih menempatkan selat Malaka dan perairan internasional Indonesia lainnya sebagai wilayah yang relatif berbahaya bagi pelayaran kapal-kapal asing. Penilaian ini dikhawatirkan dapat memunculkan pandangan negatif bagi dunia pelayaran di Asia Tenggara.²³²

Meskipun memang terjadi trend penurunan setiap tahunnya, namun sebagai suatu kasus yang bersifat temporer, perompakan sekarang dilihat sebagai suatu problem yang signifikan yang membutuhkan perhatian penting. Selama periode ini, terdapat beberapa tipe perompakan yang terjadi di selat Malaka. Hal ini termasuk perampokan kapal di laut, pembajakan kapal, dan penculikan untuk tebusan.²³³

Tabel 4.3 Tipe Penyerangan Perompakan Asia Tenggara Periode 2001-2010

Types of Attacks	Boarding	Detained	Fire upon	Hijack	Robbery	Violent boarding
2001	28	0	4	9	71	5
2002	12	1	1	23	84	6
2003	27	6	4	14	74	6
2004	28	7	1	21	57	8
2005	15	0	3	12	58	5

²³²Lampiran Peraturan Presiden RI no.5 Tahun 2010 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2010-2014,

Diakses dari www.ristek.go.id/file/upload/Referensi/2010/rpjm_bapenas/buku-ii-bab-vii.pdf

Pada tanggal 22 Mei 2012 pukul 12.08 WIB.

²³³Catherine Zara Raymond, " Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait," *Naval War College Review*, Vol. 62, No. 3, 2009.

2006	12	0	0	9	41	0
2007	16	0	0	5	34	0
2008	13	0	1	4	47	0
2009	34	0	1	1	11	0
2010	57	0	0	6	0	8

Sumber : Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report
(Telah diolah kembali)
www.icc-ccs.org

Dari tabel diatas maka dapat disimpulkan bahwa meskipun frekuensi keseluruhan serangan perompakan di selat Malaka telah berkurang secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir, namun penculikan tetap menjadi ancaman yang mengkhawatirkan terutama mengingat bahaya penculikan ini bagi para awak kapal. Bentuk perompakan lanjutan ini juga memerlukan suatu pengkajian ulang untuk lebih meningkatkan keamanan di selat Malaka. Karena tebusan yang dibayarkan kepada para perompak, justru biasanya di dimanfaatkan untuk membiayai persenjataan yang akan digunakan dalam penyerangan maupun penculikan berikutnya.

Bahaya yang ditimbulkan oleh perompakan terbilang cukup kompleks. Hal ini berhubungan langsung dengan masalah kemanusiaan, politik, ekonomi dan keamanan lingkungan. Pada level yang paling dasar, penyerangan ini merupakan ancaman langsung pada kehidupan dan keamanan penduduk negara negara didunia. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa perompakan kadangkala diikuti oleh tindak kekerasan. Seperti halnya resiko akan kematian dan kekerasan fisik, banyak pelaut yang telah mengalami perompakan akan mengidap trauma mental. Banyak diantara mereka bahkan tidak pernah sembuh secara total dan trauma terhadap laut.

Meskipun pada faktanya kerjasama yang digagas ketiga negara *littoral states* ini mampu menurunkan angka perompakan di selat Malaka, kita tidak bisa menutup mata bahwa ancaman terorisme maritim terus terjadi. Di kawasan ini banyak kelompok kelompok terorisme maritim yang meneror tetapi tidak berorientasi pada aspek ekonomi seperti halnya para perompak melainkan pada aspek ideologi radikal. Kelompok kelompok ini memiliki basis pelayaran dan

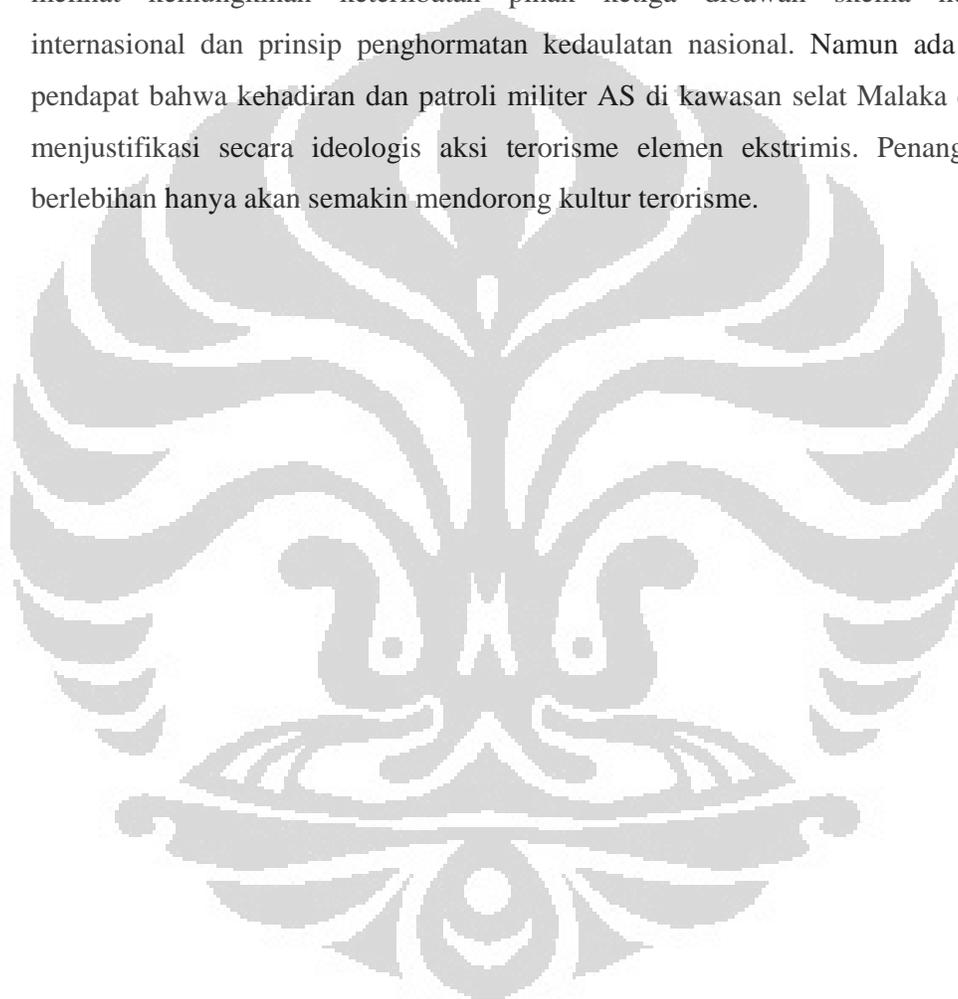
sangat kapabel untuk melakukan kegiatan *maritime terrorism*. Kelompok kelompok ini yang diketahui menggunakan lingkungan maritim untuk keperluan logistik, telah mengembangkan kemampuan maritim dan menjadikan kawasan ini sebagai targetnya.

Kawasan selat Malaka yang sangat strategis memungkinkan kelompok kelompok terorisme menggunakannya sebagai target. Asia Tenggara disinyalir merupakan markas bagi beberapa kelompok Islam militant seperti Abu Sayyaf yang berbasis di Filipina, Gerakan Aceh Merdeka di Indonesia, Jemaah Islamiyah yang juga dioperasikan dari Indonesia serta Moro Islamic Liberation Front di Filipina. Jaringan AlQaeda juga dipercaya tengah membangun kekuatan di kawasan ini seiring dengan hancurnya basis mereka di Afganistan. Contohnya pada tahun 2000 ketika kapal ferry Philipina *Our Lady Mediatrix* di serang oleh Moro Islamic Liberation Front dan menewaskan 40 orang. Hal inilah yang harus terus diantisipasi oleh *littoral states* karena ancaman terorisme ini ada dan layak diperhitungkan. Meskipun tingkat ancamannya memang masih tergolong rendah, namun diharapkan dengan kerjasama yang telah dibangun hal ini tetap dapat dikontrol.

Aksi kejahatan di laut dapat dikategorikan sebagai kejahatan lintas negara, khususnya di wilayah-wilayah perairan sempit seperti di selat Malaka. Dengan mobilitas pelaku kejahatan yang sangat tinggi, serta target aksi kejahatan di laut juga dapat dengan mudah berpindah dari satu wilayah ke wilayah lainnya, bahkan antar negara. Hal ini menjadikan aksi kejahatan ini tidak lagi dapat ditangani hanya oleh satu negara, tetapi diperlukan suatu kerjasama dengan negara di kawasan.

Deskripsi diatas menjelaskan bahwa penyelesaian isu keamanan di selat Malaka dapat dicapai dengan memperkuat kerjasama antara negara-negara pantai dalam kaitannya dengan penyelenggaraan kerangka kerjasama keamanan yang lebih terkordinasi di selat pada satu sisi dengan perbaikan dan bantuan penguatan kapasitas (*capacity building*) antara negara pantai (*littoral states*) dengan negara pengguna (*user states*). Upaya mutual tersebut akan memperkuat kepercayaan dan kerjasama antara negara pantai dengan negara pengguna.

Keamanan dewasa ini seharusnya menjadi kepentingan bersama negara-negara pantai (*coastal states*) dengan merekonsiliasi perbedaan ditengah ancaman bola salju internasionalisasi selat bagi Indonesia dan Malaysia serta gangguan bagi jantung ekonomi Singapura. Ketiga negara pantai tersebut seharusnya terbuka untuk mencari kerangka kerjasama keamanan yang lebih tepat sehingga mampu menghadapi tantangan dan ancaman keamanan di selat Malaka seperti melihat kemungkinan keterlibatan pihak ketiga dibawah skema hukum internasional dan prinsip penghormatan kedaulatan nasional. Namun ada juga pendapat bahwa kehadiran dan patroli militer AS di kawasan selat Malaka dapat menjustifikasi secara ideologis aksi terorisme elemen ekstrimis. Penanganan berlebihan hanya akan semakin mendorong kultur terorisme.



BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Selat Malaka merupakan jalur pelayaran yang masuk dalam wilayah territorial Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selat Malaka menjadi penting di mata dunia internasional karena memiliki posisi sebagai jalur pelayaran yang menghubungkan kepentingan ekonomi banyak negara di dunia. Dengan posisi yang sangat strategis ini, maka kita dapat membayangkan kesibukan pelayaran yang terjadi di selat Malaka dengan banyaknya kapal kapal pengangkut minyak mentah dan kapal kapal dagang untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa di masing masing negara. Dengan panjang yang hanya sekitar 600 mil dan terletak diantara perairan Sumatera dan Semenanjung Malaka, selat ini setiap tahunnya di lewati paling sedikit 50.000 kapal niaga. Hal inilah yang membuat selat Malaka memiliki nilai strategis baik dari sisi ekonomi maupun dari sisi keamanan.

Dewasa ini perhatian dunia sangat tertuju pada keamanan selat. Kekhawatiran tersebut berasal dari besarnya trend perompakan dan perampokan bersenjata yang cenderung mengalami peningkatan antara 1995-2005. Selat Malaka sejatinya merupakan tempat favorit bagi aksi aksi perompakan sejak lama. Namun semenjak terjadinya serangan teroris pada 11 September 2011, isu keamanan menjadi lebih sensitive dan menjadi perhatian bagi negara negara pengguna selat. Laporan IMO (*international Maritim Organization*) menunjukkan bahwa kejahatan Maritim mencapai keadaan yang membahayakan. Berdasarkan laporan tahunan IMB menunjukkan bahwa terdapat 330 kasus perompakan didunia, dimana 169 diantaranya dilaporkan terjadi di Selat Malaka.

Dengan data yang diperoleh dari IMB mengenai angka perompakan dan kejahatan bersenjata di selat Malaka, hal tersebut menunjukkan kekhawatiran bahwa keamanan navigasi di selat Malaka sebenarnya berada dalam kondisi yang memprihatinkan. Banyaknya insiden yang terjadi menempatkan selat Malaka menjadi wilayah perairan yang paling berbahaya setelah laut Somalia. Akibatnya merugikan para pemilik kapal dan perekonomian *littoral states*.

Bagaimana kemudian efektifitas kerjasama keamanan yang digagas oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura terhadap situasi keamanan selat Malaka setelah peristiwa 11 September 2001? Sebagaimana yang telah dikemukakan dalam penelitian ini, kerjasama multilateral antara *littoral states* mengalami perkembangan yang signifikan sejak 11 September 2001. Meskipun sebenarnya kerjasama keamanan multilateral antara *littoral states* bukanlah sesuatu yang lazim di Asia Tenggara. Bahkan faktanya, tipe kerjasama ini bahkan hampir tidak pernah terjadi. Oleh karena itu penelitian ini mencoba untuk membandingkan efektifitas bentuk bentuk kerjasama sebelum dan setelah peristiwa 11 September 2001. Kemudian ditemukan bahwa adanya tekanan dari aktor ekstra regional sedikit banyak telah mengubah persepsi *littoral states* ini.

Namun demikian, walaupun sudah banyak perangkat hukum maupun bentuk kerjasama yang bertujuan melindungi dan menangani keamanan di selat Malaka dari aksi kejahatan di laut, upaya tersebut dirasakan masih belum berjalan secara efektif. Secara umum aktivitas pelayaran di wilayah selat Malaka relatif aman dengan semakin menurunnya tindak kejahatan. Namun, dunia pelayaran internasional masih menempatkan selat Malaka sebagai wilayah yang relatif berbahaya bagi pelayaran kapal-kapal asing.

Hal ini karena kerjasama baik antara *littoral states* maupun dengan negara pengguna selat terlihat mempunyai muatan politis yang perlu diatasi dan masih terlihat banyaknya kendala-kendala teknis, non teknis serta dalam hal-hal tertentu, masih kurangnya komitmen dari *littoral states* untuk mewujudkan dan melaksanakan kesepakatan-kesepakatan hukum tersebut.

Indonesia, Malaysia dan Singapura pada dasarnya memiliki persepsi yang sama mengenai pentingnya selat Malaka, bahkan ketiganya sepakat untuk melakukan dan meningkatkan kerjasama termasuk kerjasama dengan negara negara lainnya untuk mengatasi masalah keamanan di selat Malaka. Namun ketiga negara ini memiliki prioritas dan persepsi yang berbeda terhadap cara penanganan masalah keamanan di selat Malaka. Perbedaan ini diakibatkan karena perbedaan kondisi geografis, kondisi dalam negeri, sumber daya manusia dan tentunya kemampuan anggaran maritim yang berbeda.

Sebelum peristiwa 11 September 2001, *littoral states* telah melaksanakan beberapa kerjasama tetapi belum dijalankan secara efektif. Banyak alasan yang menjadi penghalang di dalam membatasi upaya multilateral diantara mereka. Hubungan negatif dengan kekuasaan kolonial menyebabkan *littoral states* kurang mempercayai tetangga regionalnya. Sebagai negara berkembang, *littoral states* tidak selalu memiliki sumber daya untuk mengembangkan kapabilitas maritim, dan meskipun mereka melakukan pengembangan kapabilitas penulis berpendapat bahwa ada keengganan dari masing masing negara untuk melakukan *military build ups* dalam kerangka kerjasama keamanan karena *littoral states* tidak mau mengambil resiko kemungkinan terjadinya dilemma keamanan.

Dalam meneliti tipe tipe kemampuan maritim yang dimiliki setiap negara kita dapat melihat bahwa terdapat variasi dalam kapabilitas dan kemampuan untuk menghadapi ancaman yang terjadi dari setiap *littoral states*. Hal ini terutama bagi Indonesia dan Malaysia yang memiliki wilayah perairan yang paling luas. Sehingga Kepatuhan terhadap norma norma ASEAN dalam konteks *The ASEAN way* telah membentuk negara negara ini menjadi lebih individualistik. Dengan alasan inilah, *littoral states* cenderung memandang isu perompakan dan terorisme maritim dalam kerangka individu dan bilateral dari pada dalam level multilateral.

ASEAN, STRAITREP, CARAT dan kerjasama dengan Jepang memperlihatkan terbatasnya jumlah kerjasama dalam multilateral framework sebelum peristiwa 11 September 2001. Meskipun demikian, tingkat kerjasama secara perlahan mulai berkembang seiring dengan konflik di antara *littoral states* yang mulai bisa di selesaikan oleh pihak pihak yang terkait. Pada periode setelah 11 September 2001, persepsi ancaman kolektif muncul dan ditambah dengan meningkatnya tekanan internasional dari negara negara seperti Jepang dan AS membuat kemungkinan kerjasama yang lebih besar secara signifikan dapat terjadi.

Banyak alasan sehingga bentuk bentuk kerjasama di Asia tenggara antara *littoral states* terbatas bahkan hingga pasca peristiwa 11 September 2001. Secara historis perompakan dan terorisme maritim memang bukan merupakan masalah yang dianggap penting. Akibatnya ada keengganan untuk bekerjasama pada isu tersebut. Adanya peristiwa 11 September 2001 dan beberapa kejadian lain yang

berhubungan dengan terorisme akhirnya membuat *littoral states* mengubah persepsinya pada berbagai masalah yang sebelumnya diyakini bukan sebagai ancaman pada masa lalu.

Pada periode setelah 11 September 2001, terdapat perbedaan nyata dalam tindakan yang diambil oleh *littoral state* dalam hal hubungan dengan negara regional dan ekstra regional dan mengubah persepsi mereka terhadap kejahatan Transnasional. Adanya tekanan dari pihak asing menyebabkan *littoral states* meningkatkan masing-masing ukuran kerjasama untuk melawan perompakan dan terorisme maritim. Terlebih lagi mereka mulai mengembangkan kerjasama multilateral dengan pelaksanaan operasi MALSINDO yang diresmikan pada tahun 2004 yang ditujukan sebagai upaya untuk memerangi pembajakan di selat Malaka serta ancaman terorisme maritim yang meningkat pasca pemboman WTC.

Pasca peristiwa 11 September 2001, tingkat kerjasama keamanan terus meningkat. Jepang yang secara konsisten menyuarakan keinginannya untuk turut serta dalam menjaga keamanan selat sejak tahun 1980an akhirnya membentuk ReCAAP. Sementara AS juga menempatkan kawasan Asia Tenggara sebagai prioritas utama dalam penanganan kejahatan Transnasional. Ancaman perompakan dan terorisme maritim dianggap memiliki hubungan yang sangat erat. Proposal RMSI yang diajukan oleh AS memperlihatkan perhatiannya terhadap hal ini dan merupakan satu katalis yang penting terhadap kerjasama keamanan maritim antara *littoral states*. Demikian juga halnya persepsi mengenai perompakan dan terorisme maritim yang juga dapat dianggap sebagai katalis bagi kerjasama keamanan maritim.

Sebagai hasil kerjasama keamanan yang digagas oleh *littoral states*, tingkat keamanan di selat Malaka terus mengalami peningkatan yang membuktikan bahwa kerjasama ini cukup efektif dalam menjamin keamanan kawasan tersebut. Sehingga didalam menjawab pertanyaan penelitian tentang efektifitas kerjasama multilateral ketiga negara ini dapat di simpulkan bahwa terbukti meskipun sebelumnya tidak pernah membentuk kerjasama yang berbasis multilateral, namun ketiga negara ini mampu menjaga keamanan selat Malaka

sebagai salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia dari berbagai ancaman keamanan transnasional.

5.2 Saran

Sebagai pertimbangan, ketiga *littoral states* sebelumnya telah memperkuat kerjasama dan upaya membangun saling kepercayaan. Persepsi kemananan yang berbeda antara *littoral states* dan *user states* seharusnya tidak menghalangi kerjasama antara keduanya. Problema yang dihadapi dalam penanganan selat ini jauh lebih kompleks dari sekedar isu keamanan, karena sebenarnya di dalamnya juga mencakup berbagai isu lingkungan, limbah dan lainnya.

Dengan kerangka kerjasama multilateral yang telah ada, maka perlu untuk dicermati apakah sudah memadai dalam menyelesaikan situasi kompleks yang ada di selat Malaka. Terutama jika dikaitkan dengan efektifitas kerjasama antara Indonesia, Malaysia dan Singapura. Untuk itu ada beberapa saran yang dapat diberikan, yaitu:

- Secara ideal, negara-negara tersebut dapat mengikat diri pada sebuah perjanjian sebagai dasar/payung kerjasama dan diimplementasikan dengan beberapa kerjasama teknis untuk menciptakan selat Malaka dan menjadi wilayah yang aman dan kondusif. Menginterpretasikan kerjasama keamanan maritim secara lebih luas sehingga diharapkan dapat menjawab tantangan dan dinamisme perkembangan maritim dalam batas territorial setiap negara.
- Memperbanyak inisiatif dan kerjasama internasional, khususnya antara *littoral states* sesuai dengan mekanisme yang ada. Dengan demikian sangat penting untuk mengurangi kecurigaan bahwa setiap upaya pembuatan kerangka kerjasama keamanan maritim yang baru akan dipolitisir. Malaysia, Singapura dan Indonesia, perlu terus meningkatkan level kerjasama patrol dari “*coordinated patrol*” guna memungkinkan ketiga negara dapat secara maksimal melakukan pengejaran terhadap kapal-kapal pelaku kejahatan di wilayahnya apabila kapal-kapal pelaku kejahatan tersebut memasuki wilayah negara lain. Pengembangan kerjasama yang lebih komprehensif, dengan melibatkan semua unsur yang terkait (polisi, beacukai, angkatan laut, dan pelabuhan) kiranya merupakan upaya yang perlu terus dikembangkan

dimasa mendatang. Memformulasi kebijakan bersama yang dapat mencegah dan mengontrol serta menetralsir kegiatan *transnational crime*.

- Memaksimumkan kesadaran akan pentingnya wilayah selat Malaka (*domain awareness*). Domain awareness ini memungkinkan dilakukannya identifikasi awal terhadap ancaman potensial dan meningkatkan respons yang memadai. Hal tersebut dapat dilaksanakan dengan memperkuat dan melakukan tindakan pengawasan di pelabuhan-pelabuhan, terutama terhadap kapal-kapal yang akan masuk, dan barang-barang yang diduga merupakan hasil kejahatan.
- Keterlibatan pihak luar, khususnya negara pengguna Selat, telah diatur dalam Pasal 43 dan Pasal 100 UNCLOS, dengan demikian kerjasama keselamatan dan keamanan kedua selat tersebut dapat dikembangkan dan dimaksimalkan, khususnya bantuan dalam bentuk teknologi, peralatan dan informasi, *sharing intelligence*, latihan, dan peningkatan kemampuan aparat terkait.
- Komitmen dan inisiatif untuk memberantas aksi kejahatan dilaut termasuk terorisme hendaknya timbul dan diupayakan dari negara-negara ASEAN sendiri, khususnya *littoral states*. Inisiatif yang berasal dari pihak luar tidak akan bertahan lama dan hanya akan bersifat sementara karena kepentingan pihakpihak tersebut dapat berubah tergantung pada situasi dan kondisi di kawasan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Acharya, Amitav. *“Constructing a Security Community in Southeast Asia: ASEAN and the Problem of Regional Order.”* NY, Routledge, 2001.
- Bakrie, Connie Rahakundini. *“Pertahanan Negara dan Postur TNI Ideal.”* Jakarta, Yayasan Obor Indonesia, 2007.
- Blanchard, Jean-Marc F. “Maritime Issues in Asia: The Problem of Adolescence.” *Asian Security Order: Instrumental and Normative Features*, ed. Muthiah Alagappa, Stanford, CA: Stanford University Press, 2002.
- Brevert, T. *“The pirate dictionary.”* Gretna: Pelican Publishing Company, 2006.
- Caballero-Anthony, Mely. *“Regional Security in Southeast Asia.”* Singapore: ISEAS Publishing, 2005.
- Chayes, Antonia et. al. “Regime Architecture: Elements and Principles.” *Global Engagement: Cooperation and Security in the 21st Century*, ed. Janne E. Nolan, Washington, D.C, Brookings Institute, 1994.
- Desker, Barry. *“Protecting the Malacca Strait.”* IDSS Commentaries, 2005.
- Fin, Daniel P & Hanayana. *“Oil Pollution from Tankers in the Strait Malacca.”* East – West Centre, 1979.
- Frecon, Eric. “Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Islands.” *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, ed. Graham Gerard Ong-Webb, Singapore: ISEAS Publishing, 2006.
- Freeman, Donald B. *“The Straits of Malacca: Gateway or Gauntlet.”* London: McGill-Queen’s University Press, 2003.
- Ho, Joshua. *“Maritime Counter-Terrorism: A Singapore Perspective.”* IDSS Commentary, 2004.
- _____. *“Operationalising the Regional Maritime Security Initiative.”* Commentaries, 2004.
- _____. *“The Security of Regional Sea Lanes.”* IDSS working paper 81, 2005.

- International Chamber of Commerce. "*Piracy and Armed Robbery against Ships: Annual Report, 1 January–31 December 2007.*" London, International Maritime Bureau, 2008.
- International Maritime Organization. *First Quarterly Report*, MSC.4/Circ.105, 20 August 2007; *Second Quarterly Report*, MSC.4/Circ.106, 18 September 2007; *Third Quarterly Report*, MSC.4/Circ.110, 7 December 2007; *Fourth Quarterly Report*, MSC.4/Circ.114, 28 January 2008.
- Mak, J.N. "Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits." *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, ed Graham Gerard Ong-Webb. Singapore: ISEAS Publishing, 2006
- Mas' oed, Mochtar. "*Ilmu Hubungan Internasional*," LP3ES, Jakarta, 1993.
- McClain, James L. "*A Modern History of Japan.*" NY, W.W. Norton & Company, 2002.
- Mearsheimer, John J. "*The Tragedy of Great Power Politics.*" NY, W.W. Norton & Company, 2001.
- Mezerik, Avrahm. "*Malaysia-Indonesia conflict: creation of Malaysia, Indonesia's confrontation policy, Philippine and Indonesian claims, UN involvement, Indonesian withdrawal from UN, roles of UK, US, USSR, and China,*" University of Michigan Press, International Review Service, 1965.
- Miler, Bjorn. "*Piracy, maritime terrorism and naval strategy.*" DIIS, Copenhagen 2009.
- Monday, Gray, J. & G Stubblefield. "*Maritime terror: protecting yourselves, your vessel, and your crew against piracy.*" Boulder Sycamore Island Books, 1999.
- Neuman, William Lawrence. "*Social research methods : qualitative and quantitative approaches,*" sixth ed, Person, 2006 .
- Norman G. Owen, ed. "*The Emergence of Modern Southeast Asia.*" Honolulu University of Hawai'i Press, 2005.

JURNAL

Abu Bakar, Zulkifli. "Enhancing Maritime Security – Law Enforcement in Malaysia." *24 th Asia Pasifik Roundtable*, Kuala Lumpur, 2010.

Acharya, Amitav, "The Association of Southeast Asian Nations: Security Community or Defense Community." *Pacific Affairs* 64, no. 2, 1991.

_____. "Regional Military-Security Cooperation in the Third World: A Conceptual Analysis of the Relevance and Limitations of ASEAN." *Journal of Peace and Research* 29, no. 1, 1992.

_____. "A Survey Of Military Cooperation Among the ASEAN States: Bilateralism or Allaince?." *Centre for International and Strategic Studies, Occasional Paper No. 14*, 1990.

Ashley, Roach, J. "Enchancing Maritime Security in The Straits of Malacca and Singapore." *Journal of International Affairs*, vol 59 no. 1, 2005.

Bateman, Sam. Raymond, Catherine Zara & Ho, Joshua. "Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits An Agenda for Action." *Institute of strategic and defence paper*, 2007.

Bateman, Sam. "Capacity building for maritime security cooperation." *Maritim capacity building in the Asia-Pacific Region*, ed. Andrew Forbes, *Australia maritime affairs*, no. 30.

Bradford, John F. "The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia." *Naval War College Review* 58, no. 3, 2005.

Bradford, John F. "Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal State Responses." *Contemporary Southeast Asia* 26, no. 3, 2004.

- Bristow, Damno. "The Five Power Defense Arrangements: Southeast Asia's Unknown Regional Security Organization." *Contemporary Southeast Asia* 27, no. 1, 2005.
- Chow, Jonathan T. "ASEAN Counterterrorism Cooperation Since 9/11." *Asian Survey* 45 no. 2, 2005.
- Davis, Anthony. "Piracy in Southeast Asia Shows Signs of Increased Organization." *Jane's Intelligence Review*, 2004.
- Ho, Joshua. "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia." *Asian Survey* 46, no. 4, 2006.
- Lim, C.L. "The Uses of Pacific Settlement Techniques in Malaysia-Singapore Relation." *Melbourne Journal of International Law* 6, 2005.
- Liss, Carolin. "The Privatization of Maritime Security – Maritime Security in Southeast Asia: Between a Rock and a Hard Place?." *Asian Research Center working paper 114*, 2007.
- Luft, Gal, Korin, Anne. "Terrorism Goes to Sea." *Foreign Affairs*, vol 61, 2004.
- Mahadzir, Dzirhan. "Malaysia's military modernization." *Asian military review*, 2011.
- Mangindaan, Robert. "Maritime Terrorism dan Penanggulangannya." *Majalah Maritim*, 2006.
- Nischalke, Tobias Ingo. "Insights from ASEAN's Foreign Policy Co-operation: The "ASEAN Way", a Real Spirit or a Phantom?." *Contemporary Southeast Asia*, Volume 22, no.1, 2002.
- Onn, Lee Poh. "The Water Issue Between Singapore and Malaysia: No Solution in Sight?." *Economic and Finance: ISEAS Publishing* 1, 2003.

WEBSITE

Aldedharma, Erwin S. "Mencari strategi pertahanan bagi Indonesia,"
<http://www.tandef.net/mencari-strategi-pertahanan-bagi-indonesia>

Azmi, Khairil. "Aneh, Negara Maritim Zonder Angkatan Laut yang Kuat."
<http://www.tandef.net/aneh-negara-maritim-zonder-angkatan-laut-yang-kuat>

Bakrie, Connie Rahakundini. "Maritime Security dan Safety di Selat Malaka." http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=12180&coid=4&caid=33&gid=3

Bandoro, Bantarto. "Selat Malaka: Fakta Pergulatan Kekuatan dan Fear Factor." <http://www.dephan.go.id>

Bateman, Sam. "Sea piracy: some inconvenient truth."
<http://www.unidir.org/pdf/articles/pdf-art2960.pdf>

Djalal, Hasjim. "Regional maritime security threats in Southeast Asia."
www.egmontinstitute.be/speechnotes/11/...sec/HasjimDjalal-mai.ppt

Evers, Hans-Dieter & Gerke, Solvay. "The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development." Center for Development Research, Department of Political and Cultural Change
http://www.southchinasea.org/docs/zef_wp17_evers-gerke.pdf

Guerin, Bill. "The Shifting Sands of Time – and Singapore." *Asia Times*, 31 Juli 2003.
http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/EG31Ae01.htm

Goh, Gillian. "The ASEAN Way' Non-Intervention and ASEAN's Role in Conflict Management." *Stanford Journal of East Asian Affairs*
<http://www.stanford.edu/group/sjeaa/journal3/geasia1.pdf>

Hafidz, Tatik S. "Deretan ladang luas untuk dicangkul: sebuah penilaian kritis terhadap kerjasama ASEAN untuk melawan terorisme."

<http://kyotoreviewsea.org/KCMS/?p=72&lang=id>

ICC Commercial Services. "Piracy Prone Areas and Warning."
<http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reportingcentre/prone-areas-and-warnings>

Jane's. "Procurement, Malaysia." *Jane's Sentinel Security Assessment*

<http://www8.janes.com>

_____. "Navy, Singapore." *Jane's Sentinel Security Assessment*
<http://www8.janes.com>

Liss, Carolin. "The Challenges of Piracy in Southeast Asia and the Role of Australia," <http://www.nautilus.org/publications/essays/apsnet/policy-forum/2007/the-challenges-of-piracy-in-southeast-asia-and-the-role-of-australia>

Milton, Chris. "The Sand Smugglers."
http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/08/04/the_sand_smugglers

"Navy, Indonesia." *Jane's Sentinel Security Assessment*
<http://www8.janes.com>

Okor, Gogor.
 "Teknologielemenkuncipertahanannegara." <http://teknologipertahanan.blogspot.com/2010/09/teknologi-elemen-kunci-pertahanan.html>

MAKALAH

Bhakti, Ikrar Nusa. "Kerjasama ASEAN dalam penanganan kejahatan lintas negara." presentasi di FGD Lemhanas, 27 Juli 2010.

Marihandono, Djoko. "Nilai strategis Malaka dalam konstelasi politik Asia Tenggara awal abad XI." Makalah ini disampaikan pada seminar internasional Universitas Hasanuddin dan Universitas kerajaan Malaysia, Makassar 24-27 november 2006.

- Pena, Joyce Dela. "Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns." *Stanford journal of international relations*, vol X no.2, 2009.
- Plano, Jack C. *The International relation Dictionary*. Santa Barbara, California Press, 1992.
- Prasetyono, Edy. "Prospek dan Tantangan Hubungan Keamanan Indonesia-Thailand." Roundtable Discussion Departemen Luar Negeri RI, Jakarta 23 April 2008.
- Rahman, Chris. "The International Politics of Combating Piracy in Southeast Asia." *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, ed. Peter Lehr, NY, Routledge, 2007.
- Ramachandran, Sudha. "Division Over Terror in Malacca Straits." *Asia Times*, June 16, 2004.
http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/FF16Ae01.html
- Raymond, Catherine Zara. "Piracy and armed robbery in the Malacca strait." *Naval War College Review*, Vol. 62, No. 3, 2009.
- _____, "Piracy in the Waters of Southeast Asia." *Maritime Security in Southeast Asia*, ed. Chong Guan Kwa and John K. Skogan, London, Routledge, 2007.
- Reynolds, Clark G. *Command of The Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*, Morrow, 1974.
- Ruggie, John Gerard. "Multilateralism: The Theory of an Institution." *Multilateralism Matters: The Theory and Praxis of an Institutional Norm*, ed. John Gerard Ruggie, Columbia, NY, Columbia University Press, 1993.
- Sato, Yoichiro. "US and Japan in the Malacca Straits: lending hand not stepping in." *Pacific forum CSIS* no.29 July, 2004.
<http://www.csis.org/pacfor/pac0429A.pdf>
- Scholte, Jan Aart. *Globalization and (in) security*. Palgrave, 2000.
- Shie, Tamara Renee. "Ports in a Storm?: The Nexus Between Counterterrorism, Counter proliferation, and Maritime Security in Southeast Asia." *issues and insight*, July, 2004.
http://www.csis.org/pacfor/issues%5CvO4nO4_pdf.pdf

- Siang, Mark Heah Eng. "Implementation of Mandatory Ship Reporting in the Malacca and Singapore Straits." *Singapore Journal of International & Comparative Law*, 1999.
<http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1999-2/SJICL-1999-345.pdf>
- Simon, Sheldon W. "ASEAN and Its Security Offspring: Facing New Challenges." *Strategic Studies Institute*,
<http://StrategicStudiesInstitute.army.mil>
- Sittnick, Tammy M. "State responsibility and maritime terrorism in the strait of Malacca: Persuading Indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the strait." *Pacific rim law & policy jurnal*, vol 14 no 3, 2005.
- Soares, Mário. "The Ocean...Our Future." *The Report of the Independent World Commission on the Oceans*, Cambridge University Press, Cambridge, 1998.
- Stears, Jill & Petiford, Llyod. "International Relations: Perspective and themes." Pearson Education, 2009.
- Storey, Ian. "China's Malacca Dilemma." *China Brief* 6, Issue 3, 12 April 2006. http://www.jamestown.org/publications_details.php?volume_id=415&issue_id=3686&article_id=237097
- Sukma, Rizal. "Keamanan internasional pasca 11 september: terorisme, hegemoni AS dan Implikasi Regional." *Makalah Disampaikan Pada Seminar "Pembangunan Hukum Nasional VIII" Departemen Kehakimandan HAM RI, Denpasar, 14 - 18 Juli 2003.*
- Susetyo, Heru. "Menuju paradigma keamanan komprehensif berperspektif keamanan manusia dalam kebijakan keamanan nasional Indonesia."
<http://hukum.blog.esaunggul.ac.id/2010/10/12/>
- Tangredi, Sam J. "Globalization and Maritime Power." Washington, National Defense University, 2000.
- Tang Siew Mun. "Malaysia's Security Outlook and Challenges." Asia Pacific Countries Security Outlook and Its Implications for the Defense Sector .
- The Growing Menace of Piracy, "Taking Cover – and Joint Action." Zurich Financial Services, March 2006.
http://www.zurich.com/main/productsandsolutions/industryinsight/2006/march2006/industryinsight20060301_000.htm

- Till, Geoffrey. “*Sea power: a guide for the twenty first century.*” Routledge, 2004.
- Tummers, Ed. “*The Future Maritime Security Environment.*” *Maritime Affairs*, 1999.
<http://www.cusnc.navy.mil/command/ctf150.html>
- US Energy information Agency. “*World oil transit chokepoints: Strait of Malacca.*” 2004.
- V, Sakhuja. “Sea piracy in South Asia.” *Violence at sea: Piracy in the age of global terrorism*, ed. P. Lehr, New York, Routledge, 1999.
- Vaughn, Bruce, Morrison, Wayne M. “*China-Southeast Asia Relations: Trends, Issues, and Implications for the United States.*” Washington D.C, Congressional Research Service, 4 April 2006.
- Weatherbee, Donald E. “*International Relations in Southeast Asia: The Struggle for Autonomy.*” Lanham, MD, Rowman & Littlefield Publishers, Inc, 2005.
- Xuke, Henry. “The Indonesian New Maritime Security Proposal.” *Maritime Monitor*, 2007.
- Yoshihara, Toshi, Holmes, James R. “Japanese Maritime Thought: If Not Mahan, Who?.” *Naval War College Review* 59, no. 3, 2006.
- Young, Adam J. “*Contemporary maritime piracy in Southeast Asia: History, causes and remedies.*” ISEAS publishing, 2007.
- Yudhoyono, Susilo B. “*Dinamika hubungan Indonesia-Malaysia.*”
http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=4796&Itemid=26
- Zubir, M. “*The strategic value of the straits of Malacca.*”
<http://www.mima.gov.my/mim/htmls/papers/pdf/mokhzani/strategic-value.pdf>
- “*ALRI - Navy of the Republic of Indonesia – Modernization.*”
<http://www.globalsecurity.org/military/world/indonesia/alri-modernization.htm&usg=ALkJrhjgefVsqi6XzH6mWHYpSMbpy>
- “*Amankan Selat Malaka, Indonesia Belum Sepakati ReCAAP.*”
<http://www.antarane.ws.com/berita/1157122267/amankan-selat-malaka-indonesia-belum-sepakati-recaap>
- “*Cooperation Afloat Readiness and Training (CARAT).*”
www.globalsecurity.org/military/ops/carat.htm
- “*Fomidable Class Multi-Mission Frigates, Singapore.*” *Navy Technology*

<http://www.navaltechnology.com/projects/formidable/>

“*Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait.*”
<http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>

“Singapore Factbook.” *The CIA World Factbook*
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sn.html>

“*Keamanan Laut dan Tangung Jawab Indonesia: Tantangan dan Kendala.*”
 Makalah TNI-AL yang disampaikan pada Lokakarya Hukum Laut Internasional, Yogyakarta, 13-15 Desember 2004.

“*Naval operation concept 2011.*”
www.navy.mil/maritime/noc/NOC2010.pdf

“*Malaysia Peringatkan Singapura Soal Reklamasi.*”
<http://arsip.gatra.com/2002-03-08/artikel.php?id=15980>

“*Menumpas Perompakan Dengan Surfic.*”
http://beta.tnial.mil.id/cakrad_cetak.php?id=390

“*Patroli Koordinasi Malsindo Diluncurkan di Selat Malaka.*” <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=5790>

“*Peranan TNI AL dalam pengawasan hukum di laut.*” Komando Armada Republik Indonesia kawasan barat pangkalan utaman TNI AL, 2004.

“*Stanford Journal of East Asian Affair.*”
<http://www.stanford.edu/group/sjeaa/journal3/geasia1.pdf>

“*Strait of Malacca: Security Implication.*”
www.saag.org

“*Terrorism Incident Database Incident profile.*” National Memorial Institute for the Prevention of Terrorism (MIPT), July 20, 2006.

“*The National Security Strategy of The United States of America.*” 2002.
merln.ndu.edu/whitepapers/USnss2002.pdf

“*TNI-AL Larang Security Agent di Selat Malaka.*” Tempo Interaktif, Jumat 29 April 2005.

“*United Nations Convention on the Laws of the Sea.*” http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

“*Warships, Malaysia.*”
http://www.worldwarships.com/warships_malaysia.htm

“*World Navies Today: Malaysia.*”
<http://www.hazegray.org/worldnav/asiapac/malaysia.htm>

<http://www.antaraneews.com/berita/248430/membedah-kebijakan-maritime-security-as-di-indonesia>

<http://www.antaraneews.com/print/1305704592/indonesia-dan-isu-perompakan>

<http://www.asiaone.com/News/AsiaOne%2BNews/Singapore/Story/A1Story2008052366715.ml>

<http://www.aseansec.org/TAC-KnowledgeKit.pdf>

<http://www.bakorkamla.go.id>

<https://www.cia.gov/library/publications/the-worldfactbook/geos/my.html>

<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=Sections&op=viewarticle&artid=69>

<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=7581>

<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=5846>

http://www.dpr.go.id/archive/minutes/Risalah_Rapat_Paripurna_Ke10_Masa_Sidang_I_Tahun_2008-2009.pdf

<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

<http://info.tnial.mil.id/kolinlamil/tabid/224/articleType/ArticleView/articleId/128/Default.aspx>

<http://www.investor.co.id/home/bakorkamla-perlu-optimalisasi-sosial-koordinasi-keamanan-laut/27464>

http://www.indonesia-1.com/konten.php?nama=News&op=detail_news&id=449

www.imo.org/

http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=5018&filename=16colour.pdf

<http://www.intelijen.co.id/warta/1558-uji-sistem-keamanan-maritim-nasional-singapura-gelar-qnorthstar-viiiq>

<http://www.interpol.go.id/id/kejahatan-transnasional/terrorisme/69-teroris-di-indonesia-dan-usaha-usaha-yang-diambil-untuk-mengalahkan-masalah>

http://www.kbrikualalumpur.org/web/index.php?option=com_content&view=article&id=183&Itemid=112

http://www.kbrisingapura.com/docs/Buku_Piracy/Isi_buku.pdf

http://www.kbrisingapura.com/docs/reklamasi_bab3a.pdf

http://www.kemlu.go.id/_layouts/mobile/PortalDetailNewsLike.aspx?l=id&ItemId=aa2d0627-c3b7-47a4-b389-da5bca18dd54

www.kemlu.go.id/Pages/Asean.aspx?IDP=6&l=id

<http://www.marinamap.com/en/articles/14-Piracy-in-the-Malacca-Straits.shtml>

http://www.mindef.gov.sg/content/mindef/mindef_websites/atozlistings/navy/about_us/crest.html

http://www.mmea.gov.my/index.php?option=com_content&view=article&id=43&Itemid=56&lang=ms

<http://www.navy.mil.my/index.php/template/piagam-pelanggan-tldm>

http://www.nids.go.jp/english/publication/joint_research/series5/pdf/5-2.pdf

<http://rahakundini.multiply.com/journal/item/159/159>

http://www.piratesinfo.com/cpi_pirate_history_of_pirates_piracy_510.asp

<http://www.scribd.com/doc/69561545/10/Keamanan-Maritim>

http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33

<http://www.singapore-window.org/sw02/020128up.htm>

<http://www.southchinasea.org/docs/deskermalacca%20strait%20security.pdf>

[http://spring.ura.gov.sg/conceptplan2011/](http://spring ура.gov.sg/conceptplan2011/)

<http://www.tnial.mil.id/Aboutus/TugasTNIAL.aspx>

http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-1&chapter=12&lang=en

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/cont>

