

### BAB III

#### PENGELOLAAN ISU-ISU KEAMANAN DI SELAT MALAKA

Dalam pembahasan Bab III ini, dijelaskan penanganan keamanan melalui aplikasi kerjasama di Selat Malaka yang pernah dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai *litoral state* (negara penjaga selat). Selanjutnya, dibahas juga kerjasama keamanan dan komunikasi pelayaran dengan negara-negara pengguna selat seperti AS, Cina, Jepang, Thailand dan India. Pada bagian berikutnya, akan dilakukan analisis aplikasi kerjasama keamanan di Selat Malaka.

#### 3.1. Pengelolaan Kerjasama Keamanan

##### 3.1.1. Aspek-aspek Kerjasama

Ada beberapa cara untuk mewujudkan legalitas atas akses kehadiran kekuatan asing (negara non kawasan) di wilayah perairan Selat Malaka. Pertama, adalah melalui kerjasama bidang militer dengan negara penjaga selat. Kerjasama ini telah berlangsung antara lain berbentuk; penyelenggaraan latihan bersama atau latihan gabungan (*Joint and Combine Exercise*), *Passing Exercise* (PASSEX), Patroli Terkoordinasi (*Coordinated Patrol*) serta dengan tawaran membangun pangkalan militer.

*Joint and Combine Exercise* adalah latihan bersama yang melibatkan unsur-unsur militer Indonesia, Malaysia dan Singapura. Sedangkan *passing exercise* merupakan kerjasama pertukaran informasi dan data-data perkembangan di lapangan melalui survei laut, pemetaan dan patroli. Adapun *coordinated patrol* merupakan bentuk kerjasama patroli Indonesia, Malaysia dan Singapura yang dilakukan secara berkala dan berkesinambungan.<sup>74</sup>

Kedua, adalah dengan membangun opini publik atas kerawanan di Selat Malaka. Biasanya, hal ini dilakukan oleh pusat-pusat kajian yang ada di universitas-universitas, atau kerjasama seminar yang di sponsori oleh negara

---

<sup>74</sup> “*Pengamanan dan Pengawasan Selat Malaka*”, Mabes TNI-AL, Jakarta 2006.

pengguna Selat Malaka. Dengan demikian, kedua usaha legalitas tersebut, secara politis setiap negara dapat melakukan kerjasama dengan salah satu pihak negara penjaga selat dalam hal ini pintu diplomasi pada umumnya.

Satu hal yang patut dicermati di atas, yaitu mengenai pembangunan pangkalan militer asing. Pada prinsipnya penempatan pangkalan militer adalah mencakup upaya penempatan personel maupun kebutuhan logistik secara terbatas bagi unsur-unsur yang berlayar melintasi Selat Malaka. Dapat dicontohkan bahwa selama ini pangkalan Changi-Singapura selalu digunakan sebagai tempat perbaikan kapal-kapal Angkatan Laut AS. Dengan demikian, pangkalan Changi telah berkembang menjadi Komando Logistik Bantuan setaraf dengan kemampuan pangkalan AS lainnya yang tersebar hampir di seluruh penjuru dunia.<sup>75</sup>

Kecenderungan kehadiran pangkalan AS ini dilakukan sebagai alasan untuk menghadapi ancaman teroris sektor perekonomian. Pemerintah AS berpendapat bahwa serangan teroris berikutnya akan diwujudkan dengan taktik melumpuhkan jalur pelayaran internasional strategis, seperti Selat Malaka. Seiring dengan hal tersebut, maka lahirlah gagasan *Proliferation Security Initiative* (PSI) dengan implementasi melaksanakan pemeriksaan terhadap kapal-kapal yang dicurigai mengangkut senjata pemusnah massal atau WMD (*Weapon of Mass Destruction*) di Selat Malaka.<sup>76</sup>

Secara ringkas, inti dari PSI adalah sebuah kebijakan unilateral, namun tidak mengikat bagi negara manapun untuk melaksanakannya. PSI merupakan mekanisme untuk melakukan interdiksi terhadap pesawat terbang atau kapal-kapal laut yang diduga membawa senjata pemusnah massal dimana dalam tatanan pelaksanaannya, negara pantai mempunyai diskresi dan kedaulatan penuh. Dalam perkembangannya negara anggota yang telah menyetujui pelaksanaan PSI

---

<sup>75</sup> “*Pengamanan dan Pengawasan di Selat Malaka*”, Bagian Staf Umum Operasi Mabes AL, Jakarta, 2006.

<sup>76</sup> “*Konsepsi Strategi Penanganan Masalah Keamanan Selat Malaka*”, Mabes TNI-AL, Jakarta, Februari 2005.

mencapai 90 negara dan telah melakukan kegiatan secara periodik berupa Operational Experts Group pada setiap tahunnya.

Gagasan PSI ini cukup mendapatkan penolakan yang sangat keras dalam setiap diplomasi Indonesia dengan negara-negara pendukung PSI di kawasan Asia Tenggara. Bahkan hingga akhir Juni 2008, pemerintah Indonesia masih mempertanyakan kemungkinan-kemungkinan positif seandainya Indonesia berpartisipasi dalam Program Kementerian Luar Negeri AS tersebut.

Adapun Alasan utama Kementerian Luar Negeri AS menyebutkan bahwa langkah-langkah dalam PSI yang telah disetujui oleh lebih dari 90 negara di dunia telah sesuai dengan berbagai ketentuan nasional dan internasional terutama Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982). Padahal seluruh negara mengetahui, Amerika Serikat sebagai salah satu negara terbesar yang tidak menerima dan melakukan ratifikasi Konvensi Hukum Laut Internasional. Alasan diplomasi selanjutnya oleh Pemerintah AS, bahwa program PSI tidak akan berdampak negatif terhadap prinsip-prinsip kedaulatan negara.

Hal lain menyangkut kerjasama teknis dalam PSI adalah berbentuk pelatihan bersama, pertukaran informasi dan pemberian bantuan teknis dalam rangka meningkatkan kapasitas masalah keamanan terhadap masing-masing negara partisipan. Bahkan lebih lanjut lagi, Pemerintah AS menyampaikan bahwa program PSI tidak dirancang sebagai anti Islam sebab negara-negara partisipan dalam PSI sangat beragam dan termasuk beberapa negara Islam (antara lain Saudi Arabia).

Atas penawaran kerjasama ini, jawaban resmi pemerintah RI adalah masih melakukan kaji ulang dan belum menyatakan dukungan atas PSI. Sebagai negara pihak dalam UNCLOS 1982, pemerintah RI tetap memiliki komitmen kuat dan melakukan berbagai aktifitas kerjasama dalam nonproliferasi dan pengamanan wilayah, baik dalam tataran regional maupun internasional.

Dalam hal ini, partisipasi pemerintah RI tetap bekerjasama dengan negara-negara di kawasan dan di Dewan Keamanan PBB serta ikut dalam merumuskan

Resolusi mengenai Piracy di Somalia. Di samping itu, antara Indonesia dan Amerika Serikat telah melakukan kerjasama bidang keamanan dan militer dan mengalami peningkatan yang signifikan. Hal ini terbukti dalam pembangunan radar-radar di perairan Selat Malaka dan Selat Sulawesi yang bertujuan mengatasi ancaman terorisme justru didukung sepenuhnya oleh Pemerintah AS.

Penolakan Indonesia terhadap program PSI yang diusulkan Amerika Serikat, menunjukkan komitmen Pemerintah Indonesia yang kuat untuk tidak terlibat dalam kerjasama multiregional di kawasan Asia Tenggara. Meski demikian Indonesia tetap melibatkan diri dalam kerjasama militer lainnya yang tetap mempertimbangkan nilai-nilai persahabatan antarnegara di kawasan sesuai dengan kepentingan nasional.

Aspek kerjasama selanjutnya diawali oleh *Asia Pacific Center for Security Studies* pada bulan September 2007, yang melakukan kajian keamanan maritim. Dalam jurnal yang ditulis Yoichiro Sato, mengungkapkan inisiatif Jepang dan kerjasama keamanan di bidang maritim oleh negara-negara penjaga selat maupun negara-negara pengguna selat. Sato mengambil objek bahwa perompakan di Selat Malaka meningkat setelah krisis ekonomi di Asia termasuk Asia Tenggara pada tahun 1997-1998.<sup>77</sup>

Sesungguhnya, sebelum studi Yoichiro Sato telah berkembang inisiatif Jepang untuk menegakan supremasi hukum sipil dan kerjasama keamanan dalam rangka meningkatkan kemampuan patroli penjaga pantai (*cost-guard*) bagi negara selat (*litoral state*). Program ini ditujukan bagi Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Dalam kerangka kerjasama tersebut, Jepang terus-menerus melakukan seminar dan pelatihan bagi otoritas keamanan laut di Asia Tenggara yang didanai oleh JICA. Di samping itu, sebagai hasil rekomendasi dari sidang APEC mengenai *Counter-Terrorism Task Force*, maka Jepang bertindak sebagai *Asian*

---

<sup>77</sup> Menurut keterangan pihak Deplu-RI, alasan Indonesia belum sepakat pada usulan Jepang tersebut dikarenakan belum ada kesepakatan definisi antarnegara atau pihak-pihak di kawasan Asia soal “*piracy*” maupun “*armed robbery*”.

*Coast Guard Agencies Meeting*, dan langsung mendirikan kantor pusat di Tokyo, pada bulan Juni 2004.<sup>78</sup>

Langkah Jepang tersebut diikuti dengan pemberian bantuan keuangan untuk IMB di Kuala Lumpur, sekaligus menjadi tuan rumah ASEAN-Japan *Seminar in Maritime Security and Combating Piracy* pada bulan Maret 2005. Akhirnya, usaha Jepang membuahkan hasil dengan ditandatanganinya *Regional Cooperation Agreement on Combating Anti Armed Robbery against Ships and Piracy in Asia* (ReCAAP) pada bulan September 2006 di Kuala Lumpur Malaysia.

Persetujuan ini dihadiri 16 negara yakni Jepang, Cina, Korea Selatan, India, Bangladesh, Sri Lanka dan 10 negara ASEAN. Akan tetapi dalam penandatanganannya, China, Malaysia dan Indonesia menolak. Pada perkembangan selanjutnya, China menandatangani dan meratifikasinya demikian juga Malaysia sedangkan hingga kini Indonesia belum menentukan sikap, apakah menerima usulan ReCAAP tersebut.

Isi ReCAAP pada intinya adalah mekanisme kerjasama dalam usaha memerangi perompakan bersenjata dan tindakan pembajakan di Asia. Alasan Indonesia tidak setuju dalam kerangka ReCAAP adalah mekanisme penanganan yang dilakukan secara multiregional. Padahal terdapat perbedaan yang cukup tajam klasifikasi perompakan dan perampokan bersenjata yang belum diklarifikasi secara bersama oleh negara-negara penanda-tanganan. Di samping itu, mekanisme ReCAAP berdampak mengurangi keterlibatan dan pengaruh Indonesia, khususnya di antara anggota negara-negara ASEAN.

Sementara itu, aspek kerjasama keamanan berlangsung antara Pemerintah Indonesia dan Cina. Indonesia dan Cina juga telah sepakat meningkatkan kerja sama di bidang pertahanan dan teknis militer. Salah satu implementasinya adalah melakukan pengamanan di Selat Malaka. Dalam kerjasama tersebut, secara teknis

---

<sup>78</sup> Yoichiro Sato, “*Southeast Asian Receptiveness to Japanese Maritime Security Cooperation*”, APCSS, September 2007.

tidak melibatkan militer Cina untuk melaksanakan tindakan keamanan sepanjang perairan Selat Malaka.<sup>79</sup>

Adapun bentuk kerjasama keamanan yang dilakukan Indonesia-Cina merupakan turunan dari kerjasama pertahanan sehingga mengacu pada koordinasi militer terhadap operasi keamanan (*coordinated military security operation*). Dalam hal ini, kerjasama Indonesia merupakan kerjasama untuk meningkatkan kekuatan militer khususnya di bidang teknologi militer di laut atau peningkatan *Naval Diplomacy*.<sup>80</sup> Kontribusi yang diharapkan dari perjanjian keamanan dan pertahanan khususnya di Selat Malaka adalah peningkatan kemampuan personel maupun teknis pengamanan.

Jenis pelibatan perjanjian keamanan demikian, sudah menjadi konsensus bagi setiap negara pantai yang melakukan kerjasama keamanan di Selat Malaka dengan pihak negara ketiga. Dengan demikian apabila Malaysia dan Singapura juga menyepakati perjanjian keamanan di Selat Malaka maka yang berlaku sesuai dengan pola kerjasama adalah cukup melibatkan satu negara dalam satu kali operasi keamanan. Hal ini sudah pernah dilakukan ketika melakukan kerjasama keamanan dengan Thailand, Jepang, dan Amerika Serikat.<sup>81</sup>

Selain Cina, Indonesia dan AS juga melakukan kerjasama dalam pemasangan sejumlah alat pemantau (radar) di Selat Malaka. Hal yang sama juga dilakukan antara Indonesia dan Jepang dimana hasilnya adalah memberikan pelatihan dalam upaya meningkatkan kemampuan SDM untuk pengamanan di jalur yang sama.

Di tingkat diplomasi multilateral, Cina dan Indonesia bahkan menjadi tuan rumah *Asean Regional Forum* (ARF) yang berlangsung pertengahan bulan

---

<sup>79</sup> China mulai menaruh perhatian terhadap jalur pelayaran di Selat Malaka, seiring dengan keterbukaan manajemen negara Tirai Bambu itu. Perhatian negara-negara maju terhadap Selat Melaka hanya terbatas untuk memberikan bantuan sarana dan fasilitas penunjang maupun meningkatkan SDM dalam upaya mengamankan jalur pelayaran internasional tersebut.

<sup>80</sup> Selain kerjasama operasi terkoordinasi yang bertujuan menghadapi gangguan keamanan non tradisional dan bencana alam, Indonesia dan Cina juga melakukan pengadaan peralatan pertahanan.

<sup>81</sup>“Indonesia dan Cina Sepakat Amankan Selat Malaka”, <http:berita.kafedago.com>.

Agustus di Sanur, Bali. Pertemuan ARF melibatkan 44 peserta dari 22 negara dan menghasilkan rancangan terhadap berbagai aspek kemaritiman. Pertemuan ARF di Bali yang melibatkan sepuluh negara anggota ASEAN serta 17 negara lain seperti Jepang, China, Amerika, Korea dan India, merupakan tindak lanjut dari kesepakatan pertemuan tingkat menteri ke-14 ARF di Manila, 2 Agustus 2007.<sup>82</sup>

Pertemuan di Bali kali ini bertujuan untuk bertukar pikiran dalam menyamakan persepsi di antara negara partisipan ARF yang membahas masalah-masalah terkait keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik. Selain itu dapat meningkatkan pengertian bersama (*mutual-understanding*) yang saling menguntungkan bagi negara-negara partisipan ARF guna mengambil langkah-langkah konkrit bagi kepentingan ke-27 negara anggota ARF di kawasan Asia Pasifik.<sup>83</sup>

Lebih lanjut dalam pengelolaan kerjasama keamanan di Selat Malaka, posisi Pemerintah Malaysia menekankan bahwa kehadiran *Sea Lanes of Communication* (SLOC) sangat penting karena merupakan media transportasi dan pertumbuhan ekonomi. Dalam hal ini, pemanfaatan SLOC di Selat Malaka dan Laut China Selatan memberikan dampak peningkatan ekonomi bagi Malaysia.

Menurut Sri Dato Mohd Anwar, bahwa ancaman keamanan terhadap jalur SLOC dapat dikategorikan sebagai ancaman bagi negara dan konsekuensinya akan menjadi bencana maritim bagi aktor-aktor non-negara. Untuk itu diperlukan pembicaraan diplomatik secara berkelanjutan setingkat SOM (*Senior Official Meeting*), dan investasi keamanan semacam kerjasama dengan negara-negara terkait.<sup>84</sup>

Sejauh ini untuk mengelola keamanan maritim di Selat Malaka, Malaysia telah melakukan penerapan beberapa sistem keamanan yakni; Sistem Survei Laut atau *Malaysian Sea Surveillance System* (SWASLA). Sistem lalu-lintas Kapal atau *Malaysian Vessel Traffic System* (VTS), Sistem Pendataan dan Laporan Kapal

---

<sup>82</sup> [www.deplu.go.id](http://www.deplu.go.id)

<sup>83</sup> [www.deplu.go.id](http://www.deplu.go.id).

<sup>84</sup> Sri Mohd Anwar bin Hj.Mohd. Nor (Chief of Navy Malaysia), "*Managing Security of The Straits of Mallaca: The Royal Malaysian Navy's Perspective.*"

atau *Mandatory Ship Reporting System* (STRAITREP). Kerjasama patroli tiga negara pantai atau *Tri-lateral Cordinated Patrols*. Membentuk Pusat Pelaporan Perompakan berupa *IMB Piracy Reporting Center*. Semua sistem di atas, didukung teknologi yang dapat memberikan data radar video, lokasi kapal, pergerakan atau lintasan, identitas, tipe kargo, pelabuhan yang dituju dan lain sebagainya. Berdasarkan kemampuan lintas sektoral baik patroli laut (*coastguard*) dan kepolisian maka Malaysia menyiapkan sistem yang dinamakan *Total Maritime Domain Awareness*.

Lain halnya dengan Malaysia dan Indonesia, Singapura tidak bersedia jika Selat Singapura dan Selat Malaka dinyatakan sebagai laut wilayah (*territorial sea*) negara pantai. Hal ini dilandasi kekhawatiran Singapura jika diberlakukan pelayaran internasional maka kepentingan perdagangan dan perkapalan akan sangat dirugikan.

Hakikat dari perbedaan pandangan antara Indonesia dan Malaysia dengan Singapura menyangkut hak lintas damai atau *innocent passage*.<sup>85</sup> Jika status laut wilayah sebagaimana yang ditetapkan hukum internasional, maka pelayaran kapal-kapal asing akan diterapkan dasar *innocent passage* yang berlaku juga bagi wilayah Singapura. Padahal penerapan *innocent passage* tidak akan merugikan negara pantai karena berlaku prinsip *peace, good order and security*.

Dengan demikian, negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura) akan memiliki hak untuk mengatur kedua selat tersebut karena penentuan *innocent passage* yang menetapkannya adalah negara pantai itu sendiri. Prinsip inilah yang dipegang oleh Indonesia dan Malaysia namun masih berbeda pendapat dengan Singapura.

---

<sup>85</sup> *Innocent passage* merupakan hak lintas damai negara pengguna selat yang melakukan pelayaran/penerbangan di wilayah kedaulatan negara lain yang dilakukan secara terus-menerus, tidak putus-putusnya dan secara damai, non-provokatif. Diatur dalam UNCLOS 1982, Pasal 45. Bahkan dalam perkembangan selanjutnya, hak *innocent passage* apabila yang melewatinya adalah kapal militer asing, maka seluruh moncong meriam/torpedo harus diarahkan masuk/ ke dalam bagian kapal tersebut dan tidak boleh diarahkan keluar perairan.



Sebaliknya, pandangan Singapura tidak menyetujui penentuan *innocent passage* dan cenderung memilih *free transit*.<sup>86</sup> Implikasi penerapan Singapura tersebut sebagaimana yang dipaparkan di atas, adalah seolah-oleh menyediakan pangkalan militer bagi kepentingan armada laut AS.<sup>87</sup>

Berdasarkan faktor-faktor tersebut di atas, sangat jelas bahwa kepentingan Singapura sudah sejak awal lebih dekat dengan negara-negara maritime besar, khususnya Amerika Serikat, Jepang, dan Inggris daripada negara pantai lainnya yang merupakan tetangga terdekatnya di kawasan.

Jalan keluar atas perbedaan penerapan prinsip tersebut adalah pemberlakuan pengelolaan secara bersama-sama. Hal ini lebih dikenal dengan pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura berdasarkan *prinsip tripartite*. Prinsip tripartit adalah kewenangan setiap negara pantai yang selalu menyertakan perwakilan dalam setiap kerjasama keamanan dan operasionalisasi di lapangan.

Dalam perkembangan selanjutnya, Pemerintah Republik Singapura akhirnya memutuskan untuk bekerjasama dalam lingkungan *tripartite* bersama Indonesia dan Malaysia.

Selanjutnya, perkembangan aspek kerjasama di Selat Malaka mengalami kemajuan. Hal ini mengemuka dalam pertemuan mengenai Selat Malaka dan Selat Singapura tentang Peningkatan Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan, yang diselenggarakan di Singapura dari tanggal 4-6 September 2007. Pertemuan tersebut direspon oleh negara-negara di kawasan dan di luar kawasan yang turut ambil bagian dan merasa penting melakukan kerjasama dalam usaha peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka.

---

<sup>86</sup> *Free transit* atau bebas singgah tidak diatur dalam UNCLOS 1982, namun merupakan mekanisme dan kebiasaan internasional, dimana negara-negara yang memiliki perairan memperbolehkan kapal/pesawat asing melewati wilayah kedaulatannya. Keinginan Singapura menerapkan *free transit* supaya mendapatkan pembayaran *tax* / pajak pelabuhan dari kapal-kapal yang singgah di Singapura.

<sup>87</sup> Hasyim Djalal, "*Persoalan Selat Malaka dan Selat Singapura*". sumber: [www.lcki.org](http://www.lcki.org).

Bahkan bukan saja perwakilan antarnegara yang hadir, namun beberapa organisasi dan perusahaan transnasional ikut dilibatkan dalam usaha-usaha perlindungan keselamatan di Selat Malaka.<sup>88</sup>

Sesungguhnya, asal mula dilaksanakan pertemuan di Singapura berawal dari *Jakarta Statement* dan *Kuala Lumpur Statement* bersama perwakilan Dewan IMO yang membicarakan perlindungan alur pelayaran vital di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pertemuan di Singapura tersebut diselenggarakan juga atas dukungan kerjasama Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia.

Maksud Pertemuan Singapura selain menindaklanjuti forum Selat Malaka dan Selat Singapura, lebih lanjut adalah membahas secara detail mekanisme kerjasama dengan mengikuti rencana sebelumnya pada saat pertemuan di Kuala Lumpur, bulan September 2006.

Hasilnya adalah disepakatinya proyek peningkatan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Adapun proyek yang dimaksud adalah sistem operasi Lalu-lintas Elektronik Laut atau *Highway Electronic Marine* untuk kepentingan navigasi pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Hasil pertemuan Singapura juga mendukung sepenuhnya pernyataan kerjasama Batam yang diadakan pada tanggal 2 Agustus 2005. Pertemuan di

---

<sup>88</sup> Delegasi negara yang hadir dalam Pertemuan di Singapura, September 2007. Indonesia, Malaysia, Singapura, Angola, Australia, Bahamas, Bangladesh, Belgia, Brunei Darussalam, Kamboja, Kanada, China, Cyprus, Republik Demokrasi Rakyat Korea, Denmark, Finlandia, Jerman, Yunani, India, Italia, Jepang, Kenya, Republik Demokrasi Rakyat Lao, Liberia, Myanmar, Selandia Baru, Norwegia, Panama, Papua New Guinea, Philipina, Republik Korea, Saudi Arabia, Afrika Selatan, Swedia, Thailand, Turki, Ukraina, Emirat Arab, Inggris dan Irlandia Utara, serta Amerika Serikat. Sedangkan Perwakilan Organisasi dan Badan Khusus terdiri dari UN, World Bank Group, Pengamat dari organisasi antar pemerintah: Organisasi Hidrografi Internasional (IHO). Adapun pengamat dari organisasi non pemerintah: ICS, ITF, IALA, BIMCO, OCIMF, IFSMA, INTERTANKO, P & I Clubs ITOFF, SIGTTO, IPTA, *Malacca Strait Council*, *The Nippon Foundation*, Asian Shipowners' Forum Pertemuan Singapura,

Batam tersebut merupakan Pertemuan ke IV Kementrian Tiga Negara Pantai tentang Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>89</sup>

Adapun rekomendasi dari pertemuan tingkat Menteri Luar Negeri di Batam adalah menyelenggarakan Pertemuan Jakarta yang dilaksanakan pada 8 September 2005, dilanjutkan dengan Pertemuan Kuala Lumpur pada 20 September 2006 dan yang terakhir adalah Pertemuan Singapura pada 4-6 September 2007.

Intinya, setelah *Jakarta Statement* dan *Kuala Lumpur Statement*, pernyataan akhir dalam *Singapura Statement* adalah sebagai berikut:

- a) mengakui kelanjutan strategi bagi Selat Malaka dan Selat Singapura untuk mendukung aktivitas pelayaran dan perdagangan serta ekonomi secara regional dan global dengan jaminan keselamatan tetap dan terbuka selama pelayaran.
- b) mengakui pentingnya peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada Selat tersebut dan kemungkinan tindakan ilegal yang dilakukan di berbagai tempat yang mungkin memiliki dampak negatif pada arus lalu-lintas secara menyeluruh, dan dampaknya terhadap perdagangan dan ekonomi.
- c) mengakui persamaan peran penting pada Selat Malaka dan Selat Singapura dalam kontribusinya bagi pengembangan dan peningkatan ekonomi masyarakatan dunia.
- d) mengakui kedaulatan, hak berdaulat, yurisdiksi, dan keutuhan wilayah dari Negara Pantai pada kawasan Selat, sebagaimana pada hukum internasional, UNCLOS, dan tanggung jawab utama pada keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keselamatan laut pada selat yang terbentang sepanjang Negara Pantai.
- e) menghargai diteruskannya usaha dan peningkatan *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG/Tim ahli teknik tiga pihak) pada keselamatan navigasi dalam meningkatkan keselamatan navigasi

---

<sup>89</sup> Kompas, 2 Agustus 2005.

dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura.

- f) mengakui TTEG merupakan mekanisme yang efektif untuk peningkatan usaha kerjasama ke depan antara pihak yang terkait sesuai dengan pasal 43 pada UNCLOS.<sup>90</sup>
- g) mengakui peran IMO, Negara pengguna, industri pelayaran, dan pihak berkepentingan lain dalam kerjasama dengan Negara Pantai dalam memperkenalkan dan meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan, dan menjamin kesinambungan arus lalu-lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura.
- h) menerima kemajuan yang dibuat sehubungan dengan penerapan proyek demonstrasi *Highway Electronic Marine* untuk Selat Malaka dan Selat Singapura.
- i) menghargai usaha signifikan dan efektif dari Negara Pantai sejak Pertemuan Kuala Lumpur pada peningkatan keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan pada Selat tersebut. Dan pada pengurangan atas kecelakaan pelayaran, tumpahan minyak, perampokan bersenjata, dan kegiatan illegal lain terhadap kapal.
- j) menerima dan menghargai pembentukan mekanisme kerjasama antara Negara pantai dan Negara pengguna dalam keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan pada Selat, yang terdiri tiga komponen yang dinamai; 1) *Cooperation Forum* yaitu Forum Kerjasama Selat Malaka. 2) *The Project Coordination Committee* atau Badan Kordinasi Program-Program di Selat Malaka dan, 3) *Aid to Navigation Fund (Cooperation Mechanism)*, yaitu

---

<sup>90</sup> Pasal 43 UNCLOS tentang Sarana Bantu Navigasi dan Keselamatan serta Pengembangan lainnya dan Pencegahan, Pengurangan dan Pengendalian Pencemaran. Dalam pasal ini menamanatkan bahwa negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk: a) pengadaan dan pemeliharaan di selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional dan b) untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal.

Pendanaan untuk Sistem Perhubungan Laut dalam bentuk kerjasama mekanik. Ketiga program tersebut bertujuan memudahkan pembahasan regular, pertukaran informasi dan kerjasama antara Negara Pantai, Negara pengguna, industri pelayaran dan pihak yang berkepentingan lainnya.

- k) mengakui pembentukan mekanisme kerjasama melalui *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) pada keselamatan navigasi, pencapaian terobosan baru dan batasan dalam kerjasama antara negara yang berbatasan dengan selat serta yang digunakan untuk navigasi internasional dan maupun negara pengguna atau pihak lain yang berkepentingan.<sup>91</sup>
- l) mengakui pentingnya dan potensialnya mekanisme kerjasama dalam mengenalkan dialog serta kerjasama pada masalah yang berhubungan pada peningkatan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan pada Selat Malaka dan Selat Singapura.
- m) menghargai pentingnya pusat informasi (*The Information Center*) dari persetujuan kerjasama regional dalam memerangi perompakan dan kejahatan bersenjata atas kapal di Asia sebagai kesiapan operasional dan menerima indikasi kesediaan Indonesia dan Malaysia untuk bekerjasama dengan pusat informasi tersebut.
- n) menghargai pentingnya kontribusi Negara dan pihak lain yang berkepentingan membuat dan melanjutkan peningkatan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan di Selat tersebut.
- o) menginginkan Selat Malaka dan Selat Singapura tetap terjamin dan terbuka atas pelayaran internasional sepanjang waktu, sesuai dengan hukum internasional (UNCLOS), dan sesuai hukum nasional, serta tujuan pembangunan peningkatan kerjasama keamanan.

---

<sup>91</sup> Hal ini merupakan awal realisasi semangat dan maksud dalam pasal 43 UNCLOS 1982.

Berdasarkan pernyataan dalam pertemuan tersebut di atas, maka *Singapura Statemen* menghasilkan persetujuan bersama yakni:<sup>92</sup>

- a) Mendukung dan mendorong *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) yang bertujuan meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura.
- b) Mendukung dan mendorong mekanisme kerjasama, meliputi: *Cooperation Forum, The Project Coordination Comitee*, dan *Aids to Navigation Fund*.
- c) Untuk negara pengguna, industri pelayaran dan pihak lain yang berkepentingan, harus berupaya berpartisipasi dan memerikan kontribusi, atas dasar sukarela serta ikut dalam mekanisme kerjasama.
- d) Mendukung dan mendorong peran Negara Pantai dalam melanjutkan usahanya meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura.
- e) Mengajak IMO untuk berpartisipasi dalam mekanisme kerjasama, untuk melanjutkan kerjasama dengan Negara Pantai dan membantu pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, perbaikan dan pembaharuan bantuan navigasi di Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>93</sup>

### 3.1.2. Aplikasi Keamanan di Selat Malaka oleh Negara Pantai

Aplikasi keamanan di Selat Malaka yang dilakukan oleh negara pantai merupakan upaya untuk menanggulangi perspektif ancaman yang berkembang dewasa ini. Secara umum, meluasnya pemberitaan bahwa terjadi peningkatan gangguan keamanan terhadap kapal-kapal dagang dan tanker yang melintasi Selat Malaka merupakan tantangan tersendiri bagi negara pantai untuk melakukan koordinasi keamanan secara terpadu.

---

<sup>92</sup> [www.deplu.go.id](http://www.deplu.go.id)

<sup>93</sup> Hasil Pertemuan Singapura tentang Peningkatan Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan, Singapura, 6 September 2007.

Pembajakan (*piracy*), perompakan bersenjata di laut (*armed robbery against ships*) dan kemungkinan serangan teroris pada jalur pelayaran telah menjadi isu ancaman keamanan yang cukup serius di Selat Malaka. Dalam hal ini dibutuhkan upaya kerjasama regional secara menyeluruh untuk memerangi pembajakan dan perompakan, dan *transnational organised crime* (TOC).<sup>94</sup>

Oleh karena negara pantai memiliki kewenangan dalam urusan keamanan, maka yang paling bertanggung jawab mengatasi pembajakan dan perompakan di Selat Malaka adalah negara pantai. Aplikasi keamanan yang telah dilakukan selama ini adalah patroli terkoordinasi yang melibatkan negara pantai atau negara penjaga selat bersama negara-negara pengguna selat. Patroli terkoordinasi ini sesungguhnya merupakan langkah awal dari negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura) dalam menyikapi isu keamanan di Selat Malaka.<sup>95</sup>

Ada beberapa jenis patroli terkoordinasi yang telah dilakukan oleh negara pantai. Berikut ini adalah jenis-jenis patroli terkoordinasi atau patroli terpadu:

- a) Patroli koordinasi Indonesia Singapura (Indosin) adalah gelar satuan laut antara Angkatan Laut Indonesia dan *Republic of Singapore Navy* di Selat Singapura. Patroli ini bertujuan menegakan hukum diikuti kegiatan SAR dalam rangka memelihara dan meningkatkan stabilitas keamanan di perairan Selat Singapura. Adapun frekuensi patroli dilakukan sebanyak empat kali dalam satu tahun. Jumlah total dalam setahun adalah 240 hari dan terbagi dalam 4 tahapan. Masing-masing tahapan dilaksanakan dalam waktu 60 hari.

---

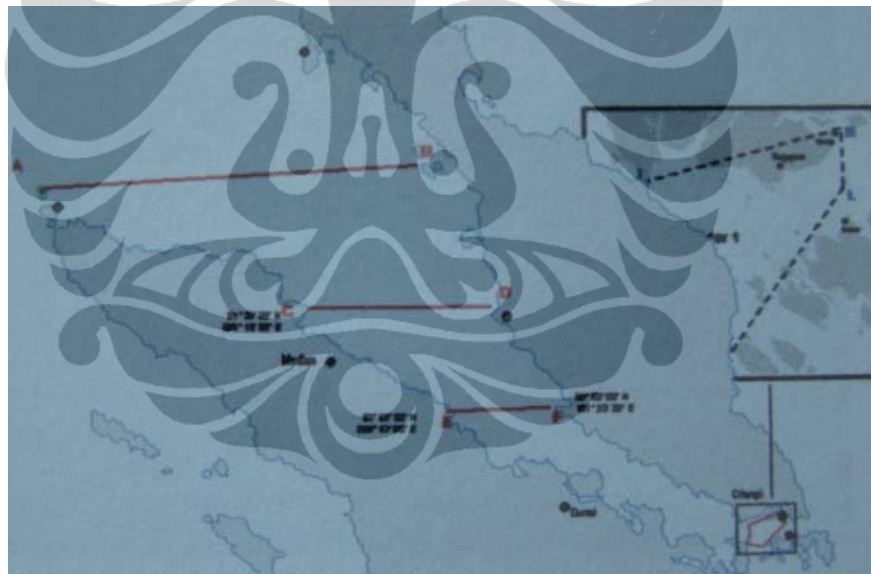
<sup>94</sup> Prof. Dr. ETTY R. AGOES, SH, LL.M., “*Pengelolaan Keamanan di Selat Malaka Secara Terpadu*”, Medan, 2005. *Transnational organised crime* adalah kejahatan lintas negara terorganisasi yang saat ini menjadi ancaman keamanan bagi setiap negara.

<sup>95</sup> Kol. Dr. A. YANI ANTARIKSA, SE, MM, “*The Role of Indonesian Navy in Maintaining Security on Malacca-Singapore State and Cooperation Among Stakeholders*”, Mabes-AL Jakarta.



Ilustrasi Gambar A: Patroli Indonesia-Singapura di Selat Singapura

Ilustrasi Gambar B: Patroli Terkoordinasi Malaysia-Singapura dan Indonesia



- b) Patroli Terkoordinasi Malsindo (Malaysia-Singapura-Indonesia) – gambar B, diselenggarakan antara unsur TNI-AL, unsur Tentara Laut Diraja Malaysia dan unsur AL Singapura.

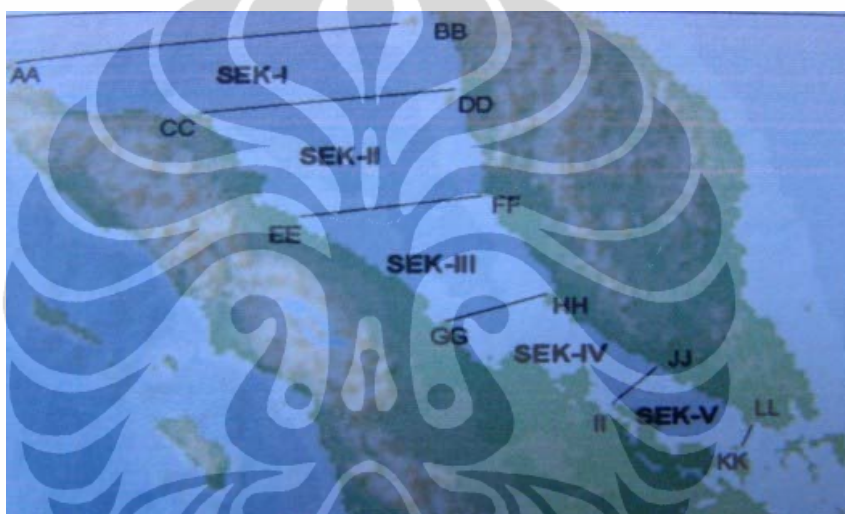
Tujuan operasi ini adalah untuk menciptakan keamanan di jalur Selat Malaka dan Selat Singapura. Adapun waktu dan lama operasi Malsindo adalah 300 hari. Selain menciptakan keamanan di jalur Selat Malaka dan Selat Singapura, Patkor Malsindo bertujuan





rangka memelihara dan meningkatkan stabilitas keamanan di Selat Malaka.

Dalam patroli Optima Malindo, diikutsertakan berbagai unsur gabungan yakni TNI-AL, Beacukai, KPLP, Departemen Kelautan dan Perikanan RI dan Polisi Air dan Udara (Polairud) dengan Unsur Malaysia, Tentera Diraja Laut Malaysia, Kastam dan Marin Polis Malaysia.



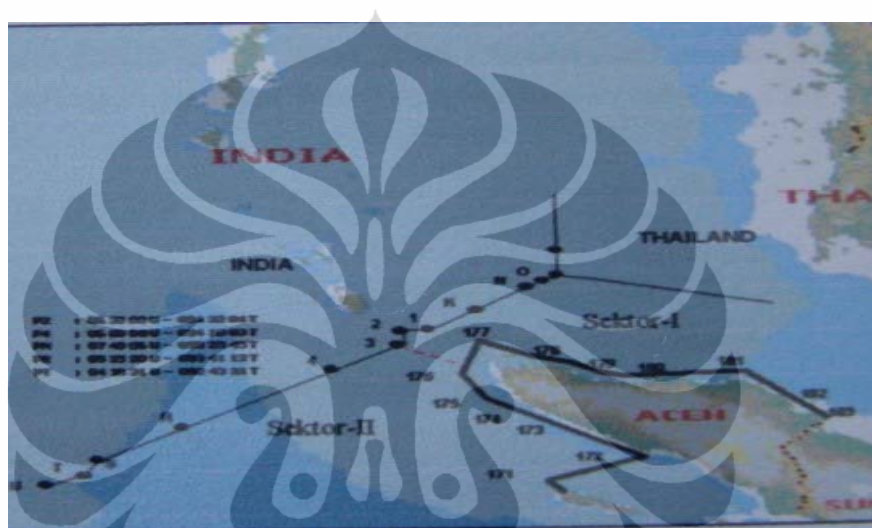
Ilustrasi Gambar D: Operasi Patkor Optima Malindo

- e) Di samping empat patroli terkoordinasi yang dilaksanakan tiga negara penjaga Selat Malaka, Pemerintah Indonesia mengambil inisiatif untuk melakukan patroli di ujung Sabang Indonesia dengan Pemerintah India. Adapun nama operasi tersebut adalah Patroli Terkoordinasi Indonesia-India (Patkor Indindo).

Patkor Indindo adalah kerjasama patroli antar unsur TNI-AL dengan AL India. Secara garis besar, patroli ini bertujuan untuk menciptakan keamanan di perairan Laut India yang merupakan perbatasan kedua negara.

Oleh karena itu, dikhawatirkan kerawanan wilayah Selat Malaka akan bermula dari pintu masuk Barat Selat Malaka. Indikasi ini terlihat ketika beberapa nelayan Aceh diketahui melakukan kegiatan penangkapan ikan di daerah perairan India.

Patroli ini menghabiskan waktu 60 hari lamanya dan dilakukan dalam dua tahapan masing-masing selama 30 hari.



Ilustrasi Gambar E: Operasi Patkor Indindo

Di samping patroli terkoordinasi yang dilakukan oleh negara pantai dan negara-negara yang berbatasan langsung di Selat Malaka, mekanisme kerjasama keamanan juga tergantung pada implementasi kebijakan nasional masing-masing negara. Aplikasi keamanan secara internal yang dilakukan TNI-AL, sesungguhnya berdasarkan kebijakan pemerintah RI mengenai Selat Malaka. Melalui mekanisme kerjasama secara sektoral maupun lintas sektoral, maka peran dan tugas serta tanggung jawab yang diemban masing-masing instansi terkait harus dilaksanakan sebagaimana prosedur teknis di lapangan.

Selanjutnya, pada tataran operasi dan teknis, upaya dalam mewujudkan stabilitas keamanan di laut harus dilalui pemerintah melalui dua tahapan. Tahap awal adalah upaya *preventif* yakni menyiapkan segala perangkat teknis dan aturan-aturan yang berlaku untuk menjamin keselamatan dan keamanan di Selat

Malaka. Selanjutnya, tahapan kedua adalah upaya *represif* yakni melakukan tindakan operasi keamanan berupa penangkapan dan *sweeping* di Selat Malaka. Langkah pemerintah melalui TNI AL, selayaknya dilakukan sebatas pengamanan dan bertujuan untuk mengurangi angka kejahatan atau modus operandi perompakan. Oleh karena itu, upaya preventif diarahkan untuk mencegah niat pihak-pihak tertentu melakukan aksi pelanggaran hukum di wilayah laut khususnya di Selat Malaka.

Kehadiran TNI-AL merupakan tindakan polisional dan dapat menjadi bagian daripada upaya menghadirkan unsur-unsur patroli laut, Selain patroli laut, saat ini juga dikembangkan sistem penginderaan *eyes in the sky* dimana terdapat pesawat intai maritim. Hal ini merupakan usaha yang patut dihargai dalam mengurangi kerawanan aksi-aksi perompakan yang jalur-jalur laut strategis serta melintasi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Di samping itu, kerjasama penempatan radar di Selat Malaka juga merupakan usaha negara penjaga selat dalam mengamankan daerah lintasan internasional tersebut.<sup>97</sup>

Sedangkan upaya represif, dilakukan oleh TNI-AL berserta Tentera Diraja Laut Malaysia dan *Republic of Singapura Navy* dengan menindak tegas pihak-pihak tertentu yang terbukti melakukan pelanggaran di laut sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini dilaksanakan secara cepat dan konsisten dengan penerapan sanksi yang seimbang demi memperoleh efek penjeraman.

---

<sup>97</sup>Untuk menunjang gelar operasi, TNI AL juga telah mengembangkan sistem pemantauan Selat Malaka dan Selat Singapura yang bekerjasama dengan *Republic of Singapore Navy* dan Institut Teknologi Sepuluh November yakni *Project Surpic*. Project Surpic bertujuan menciptakan keamanan dan pengawasan maritim baik di Selat Malaka maupun Singapura. Praktik ini dilaksanakan dalam rangka kerjasama pertukaran informasi antara TNI AL dengan RSN. Bentuk *Project Surpic* adalah menempatkan radar permukaan di 5 (lima) lokasi sepanjang Selat Singapura antara lain : Karang Sultan Shoal, Suar Raffles, Pulau St. Jhon, Suar Bedok dan Suar Husburg. Ke lima Radar tersebut terintegrasi dengan sistem monitor yang berada di POCC (*Port Operation Control Center*) Singapura dengan sistem ini gambar situasi permukaan diperairan Selat Singapura bisa ditampilkan secara Real Time. Dengan sistem ini Selat Singapura yang luasnya 48 NM<sup>2</sup> dapat diawasi seluruhnya setiap saat.

Lebih lanjut lagi, dengan tetap mempertimbangkan berbagai hal secara menyeluruh, seperti: aset yang dimiliki, konstelasi geografis kepulauan serta ancaman faktual maupun potensial yang dihadapi, maka penyelenggaraan gelar operasi dalam rangka keamanan dan penegakan hukum di laut dirumuskan melalui suatu konsep operasi oleh masing-masing negara pantai.

Berikut ini adalah ilustrasi gambar F yaitu Gelar Operasi di Selat Malaka:



Adapun untuk Indonesia, garis besar konsep operasi keamanan dan penegakan hukum di laut diterapkan melalui dua konsep yang dilaksanakan TNI AL, yaitu: konsep operasi siaga tempur laut dan konsep operasi keamanan laut

laut sehari-hari.<sup>98</sup> Secara umum operasi TNI AL yang diselenggarakan di Selat Malaka sebagai berikut:

a) Gelar Patroli Keamanan Laut

Gelar patroli keamanan laut terdiri dari Patroli Rutin TNI AL dan Operasi Keamanan Laut. Operasi rutin dilaksanakan untuk memantapkan keamanan dan kehadiran di laut secara rutin dalam rangka mencegah tindak kejahatan dan pelanggaran di wilayah perairan Selat Malaka dan Selat Singapura.



Ilustrasi Gambar G: Sektor Operasi Keamanan Laut

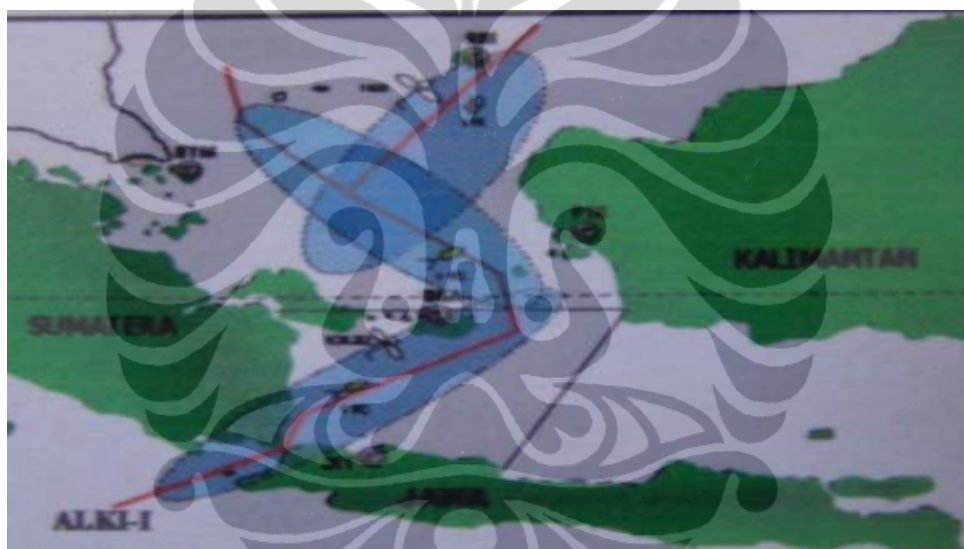
Adapun Operasi Keamanan Laut ini bertujuan untuk memelihara dan meningkatkan stabilitas Keamanan Laut di seluruh perairan Nusantara serta penegakan kedaulatan dan hukum di laut. Hal ini dilakukan dengan manuver-manuver kapal patroli dan terus-menerus.

Gambar F menunjukkan operasi Keamanan Laut menjangkau Samudera Hindia hingga Laut Cina Selatan. Operasi Keamanan Laut ini dilakukan selama 300 hari. Di samping TNI-AL, Operasi Keamanan Laut juga dilaksanakan bersama dengan instansi terkait yang tergabung dalam Badan

<sup>98</sup> Laksamana Pertama (TNI) Edhi Nuswantoro, *“Pengelolaan Keamanan Selat Malaka secara Terpadu”*, Medan, 2005.

Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) seperti KPLP, Bea Cukai, Departemen Perindustrian, dan Departemen Kelautan dan Perikanan.<sup>99</sup>

Selain itu, operasi Keamanan Laut ditunjang oleh Operasi PAM ALKI-I. Operasi PAM ALKI-I memiliki sasaran jangkauan luas wilayah keamanan laut sepanjang alur laut kepulauan Indonesia. Operasi ini dilakukan selama 300 hari. Tujuannya selain mencegah dan menangkal segala bentuk ancaman laut, operasi ini bertujuan menegakan kedaulatan negara dari berbagai pelanggaran kapal-kapal negara asing. Adapun skema operasi PAM ALKI-I sebagai berikut:



Ilustrasi Gambar H: Sektor Operasi PAM ALKI-I

Untuk menunjang Operasi Keamanan Laut baik operasi gabungan dan Operasi PAM-ALKI-I, maka TNI-AL masih menggelar Operasi Siaga Tempur Laut yang lebih dikenal dengan Operasi Trisila. Kawasan Operasi Trisila sama dengan kawasan Operasi Gabungan Keamanan Laut dan Operasi PAM ALKI-I. Adapun ilustrasi wilayah jangkauan operasi sebagai berikut:

---

<sup>99</sup> [www.tnial.mil.id](http://www.tnial.mil.id).



Ilustrasi Gambar I: Wilayah Operasi Trisila

#### b) Patroli Khusus TNI-AL

Untuk melaksanakan patroli khusus, maka digelarlah Operasi Hiu Macan. Operasi Hiu Macan merupakan operasi keamanan yang bertujuan menanggulangi, menangkal dan menindak setiap usaha dan kegiatan yang mengganggu keamanan di laut. Operasi ini juga bertujuan menjamin rasa aman bagi masyarakat pengguna laut/selat serta menegaskan kedaulatan dan hukum di laut. Lamanya operasi Hiu Macan adalah sembilan puluh hari yang dilakukan secara periodik satu kali dalam satu tahun.<sup>100</sup>

Di samping operasi Hiu Macan di Selat Malaka, masih terdapat dua operasi rutin yang selalu dilakukan TNI-AL. Operasi tersebut adalah operasi Rencong Sakti yang bertujuan untuk mencegah dan menindak kegiatan penyelundupan senjata, amunisi dan bahan peledak serta tindak kejahatan lainnya di laut khususnya di perairan Aceh. Operasi ini dilaksanakan oleh pasukan Marinir TNI-AL.<sup>101</sup>

<sup>100</sup> “Pengamanan dan Pengawasan Selat Malaka”, sumber data Mabes TNI-AL 2006.

<sup>101</sup> www.tnial.id



Selanjutnya adalah Operasi Sabang Jaya yang bertujuan untuk menemukan dan menindak setiap bentuk pelanggaran hukum di wilayah laut dalam rangka menciptakan kondisi stabilitas keamanan dalam negeri. Wilayah Operasi Sabang Jaya dikhususkan di perairan Sabang yang merupakan ujung utara dari Selat Malaka. Operasi ini dilaksanakan dalam kurun waktu 60 (enam puluh) hari dengan periode frekuensi dua kali dalam satu tahun.<sup>102</sup>

Untuk pembiayaan dalam melakukan seluruh rangkaian operasi keamanan di Selat Malaka, Pemerintah Indonesia membebaskan biaya operasi pada dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara melalui Anggaran Mabas TNI dengan persetujuan Dewan Permusyawaratan Rakyat. Asumsi dana operasi laut tergambar dalam skema (4) yaitu Program Kerja dan Anggaran Operasi Mabas TNI, sebagai berikut:

<b>Indeks Rencana Kedudukan Anggaran Operasi Mabas TNI (T.A. 2007)</b> <b>(Rp. 30.000, dikalikan Lama Operasi dikalikan Jumlah Personil)</b>						
<b>Operasi Laut</b>	Pengamanan ALKI I	Keamanan Laut	Trisila	-	-	-
<b>Patroli Terkoordinasi</b>	-	-	-	Indosin	Indindo	MSSP
<b>Jumlah Personil</b>	200 orang	350 orang	790 orang	300 orang	120 orang	400 orang
<b>Lama Operasi</b>	300 hari	300 hari	180 hari	240 hari	300 hari	300 hari
<b>Asumsi Jumlah</b>	Rp.1,8 milyar	Rp.1,15milyar	Rp.4,266 milyar	Rp.2,16 milyar	Rp.1,08 milyar	Rp.3,6 milyar

Skema 4 : Indeks Rencana Kedudukan Anggaran Operasi Mabas TNI (T.A. 2007)

Data diolah dari berbagai sumber

<sup>102</sup> Sumber Data Mabas TNI-AL tentang “Pengamanan Selat Malaka”, 4 Mei 2005.

### 3.1.3. Sistem dan Aturan Keamanan di Selat Malaka

Sejak tahun 1971, kerjasama tiga negara pantai yakni Malaysia, Singapura dan Indonesia di Selat Malaka telah dilaksanakan meskipun sangat terbatas. Umumnya topik kerjasama mengenai sistem pelayaran dan keselamatan awak kapal di Selat Malaka. Selanjutnya, pembicaraan tentang Selat Malaka meluas dan dilakukan secara intens sehingga terdapat begitu banyak pertemuan yang melahirkan sistem pengaturan bagi negara penjaga selat dan negara-negara pengguna Selat Malaka. Aturan-aturan dalam pertemuan tersebut, perlahan-lahan menjadi mekanisme internasional tentang penggunaan selat dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.

Selama kurun waktu 30 tahun (1970-2000), topik utama sistem dan aturan keamanan di Selat Malaka masih berkisar pada keselamatan kapal serta menghindari bahaya pencemaran terhadap lingkungan laut. Akan tetapi, mulai tahun 2000 terjadi peningkatan sistem dan aturan keamanan yang mengisyaratkan perlunya ditambah regulasi baru mengenai prediksi ancaman kejahatan transnasional di Selat Malaka.

Berikut ini adalah pemberlakuan sistem dan mekanisme keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai bentuk kerjasama tiga negara pantai maupun pelibatan bersama negara pengguna selat:

#### a) *Integrated Maritime Security System*

*Integrated Maritime Security System Malacca Straits (IMSS)* merupakan pendekatan terpadu dari sistem-sistem pengamanan di Selat Malaka. Pendekatan sistem tersebut meliputi *Malacca Straits Identification System (MSIS)*, *Malacca Straits Cordinated Patrol*, *Combinated Maritime-Air Patrol Operation*, *Hot pursuit* dan *intelegence and information exchange*. Kelima sistem mekanisme ini dilakukan melalui proses integrasi dan identifikasi di Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>103</sup>

<sup>103</sup> Data staf operasi, Mabes TNI-AL 2006

b) *Malacca Straits Coordinated Patrol*

*Malacca Straits Coordinated Patrol* merupakan bagian dari IMSS dimana patroli terkoordinasi dilakukan oleh ketiga negara pantai Malaysia, Singapura dan Indonesia. Salah satu bentuk koordinasi yang telah dilakukan adalah patroli Malsindo (Malaysia, Singapura dan Indonesia) dimana TNI-AL bersama *Republic of Singapore Navy* dan Tentera Diraja Laut Malaysia bekerjasama menjaga keamanan sepanjang perairan Selat Malaka dan Selat Singapura.

Sebagai bagian dari IMSS, *Malacca Straits Coordinated Patrol* pernah diikuti oleh Angkatan Laut Thailand yang bertujuan melibatkan diri untuk mengamankan jalur navigasi Selat Malaka disebabkan kedekatan geografis dan kepentingan Thailand untuk membina persahabatan dengan ketiga negara pantai.

c) *Combinated Maritime Air Patrol Operation*

*Combinated Maritime Air Patrol Operation* merupakan bentuk kerjasama patroli laut dan udara dalam rangka menunjang operasi keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pada prinsipnya, operasi maritim ini adalah gabungan antara kekuatan udara dan laut untuk mengamankan perairan atau selat.

Secara teknis, informasi awal yang digunakan berdasarkan pantauan radar ataupun patroli udara di atas perairan. Dengan mengetahui adanya pergerakan kapal yang di duga melakukan tindak kejahatan ataupun menjadi korban perompakan, maka laporan tersebut segera dikirimkan ke *Center of Information* yang telah didirikan oleh ketiga negara pantai.

Berdasarkan laporan operasi udara tersebut, maka kekuatan armada laut akan melakukan pengejaran atau penangkapan atas kapal tersebut. Dalam perkembangannya, operasi ini diperluas bersama TNI-Angkatan Udara dan menghasilkan kerjasama bersama di udara oleh ketiga negara penjaga selat. Selanjutnya, program ini menjadi bagian terintegrasi dengan nama Operasi *Eyes In the Sky* dalam mengamankan perairan Selat Malaka dan Selat Singapura.

d) *Integrated Maritime Surveillance System Facility*

*Integrated Maritime Surveillance System Facility* (IMSS) merupakan sistem penempatan radar pantai dan kamera pengawas (*Longue Range Camera*) di beberapa lokasi sepanjang pantai timur Pulau Sumatera. Penempatan IMSS tersebut memberikan manfaat bagi TNI AL dalam melaksanakan pengamanan dan pengawasan di perairan Aceh dan sepanjang Selat Malaka.

Untuk bisa melaksanakan pengamanan dan pengawasan, TNI AL merencanakan akan menempatkan kurang lebih tujuh radar yang tersebar di lokasi sepanjang pantai timur Pulau Sumatera dengan kemampuan deteksi sejauh 90 NM (*Nautica Mile*).<sup>104</sup>

Program IMSS ini dalam jangka panjang dapat digunakan sebagai alat pemantau dan pusat informasi maritim secara berantai oleh Indonesia dalam melaksanakan pengamanan dan pengawasan Selat Malaka, sehingga penanganan masalah di Selat Malaka dapat teratasi dan mendapat kepercayaan dari negara-negara lain.

e) *Hot Pursuit*

*Hot pursuit* atau yang disebut hak pengejaran seketika adalah bentuk patroli yang dilakukan setiap negara untuk mengejar pelaku kejahatan, perompakan dan pembajakan di wilayah kedaulatan perairan nasional.<sup>105</sup> *Hot pursuit* adalah suatu hak yang dimiliki oleh negara pantai untuk melakukan pengejaran secara terus-menerus (tidak terputus) terhadap kapal asing karena diduga telah melanggar peraturan perundang-undangan negara pantai tersebut.

Pelanggaran yang dilakukan adalah pelanggaran yang dimulai dari perairan kedaulatan negara pantai hingga ke laut lepas. Apabila kapal yang dikejar memasuki wilayah lain contohnya Singapura dan Malaysia, maka pengejaran dihentikan namun dapat dilanjutkan oleh patroli negara pantai lainnya.<sup>106</sup>

---

<sup>104</sup> Data staf operasi, Mabes TNI-AL 2006.

<sup>105</sup> *Hot Pursuit* diatur dalam Pasal 111 UNCLOS 1982.

<sup>106</sup> Kamus Saku Hukum Mabes TNI-AL Dinas Pembinaan Hukum. 2006. hal 73.

Apabila kapal tersebut tertangkap, maka akan diserahkan kepada pihak dimana pelanggaran kapal tersebut berlangsung. Dalam hal ini, dalam melakukan pengejaran dan penangkapan dilakukan dengan prinsip kerjasama informasi dan pelanggaran kapal di maksud.

#### f) Pertukaran Informasi Intelijen

Pertukaran informasi intelijen merupakan bagian daripada kerjasama keamanan di Selat Malaka dan Singapura. Dengan asumsi bahwa segala bentuk tindak kejahatan yang terjadi di laut bermuasal dari daratan atau pelabuhan awal, maka pertukaran informasi sebelum kapal berangkat sangat perlu dilakukan.

Pada umumnya, sebelum berangkat kapal harus dilengkapi oleh dokumen-dokumen: ada 10 jenis dokumen menurut jenis kapal yang harus diperiksa ketika akan berlayar. Dokumen-dokumen tersebut adalah :

- i. dokumen perikanan, terdiri dari: IUP (Izin Usaha Perikanan), SPI (Surat Penangkapan Ikan), SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan, PPKA (Persetujuan Penggunaan Kapal Asing), LBP (Lembar Laik Operasional), SIB (Surat Izin Berlayar).<sup>107</sup>
- ii. dokumen pelayaran, terdiri dari: Surat Tanda Pendaftaran Kapal, Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal, Buku Jurnal kapal, dokumen mesin, buku radio, Sertifikat Bebas tikus, Sertifikat bebas tiphus dan pass tahunan.<sup>108</sup>
- iii. dokumen keimigrasian, terdiri dari: pasport/visa, dahsuskim (kemudahan khusus keimigrasian), Izin Tinggal Terbatas (ITAS).
- iv. dokumen ketenagakerjaan yakni IKTA (Izzin Kerja Tenaga Asing).
- v. dokumen angkutan kayu yakni, SKSHH (Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan).
- vi. dokumen angkutan minyak yakni Izin bunker kapal contohnya Pertamina.
- vii. dokumen angkutan barang/*cargo* berupa *manifest*, bill of loading dan SIB.

<sup>107</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2002 tentang Usaha Perikanan.

<sup>108</sup> Keputusan Bersama Mentan dan Menhub Nomor 492/kpts/IK.120/7/96, Nomor SK. 1/AL.003/-PHAB-9 tanggal 4 Juli 1996.

- viii. dokumen angkutan penumpang yakni memuat daftar penumpang (*passanger list*)
- ix. dokumen penambangan pasir laut berupa kontrak perjanjian dan kuasa penambangan, Surat Izin Keruk, Tanda Pendaftaran Kapal, SIB, Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing, Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing, Eksportir Pasir Laut, Surat Persetujuan Ekspor Pasir Laut, dan surat-surat pelengkap lainnya seperti izin kerja tenaga asing dan *manifest*.
- x. dokumen penelitian atau survei berupa Izin Survei dari Bakosurtanal/instransi terkait dan Surat Izin Keamanan atau *Security Clearence* bagi Kapal Asing yang dikeluarkan Panglima TNI.
- xi. dokumen kepabeanan berupa surat pemberitahuan ekspor barang, pemberitahuan import barang dan pemberitahuan ekspor barang tertentu.

Dengan demikian, isi muatan, arah pelayaran merupakan inti pemeriksaan dan laporan sistem informasi intelijen tersebut. Di samping itu, keterangan mengenai perubahan jalur lintas kapal dan keluar dari sistem navigasi yang telah ditentukan merupakan isyarat bahwa kapal itu melanggar atau telah terjadi pembajakan/kecelakaan di atas kapal tersebut.

Pertukaran informasi intelejen berguna untuk membatasi peningkatan penyeludupan baik barang dan orang melalui pintu-pintu pelabuhan kecil antarnegara. Oleh sebab itu, program *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS) sangat berguna dalam menangkal dan mengurangi aksi-aksi kejahatan transnasional di Selat Malaka.

#### g) SLOT dan SLOC

Sistem kerjasama keamanan di Selat Malaka semula adalah untuk mencegah terjadinya kerusakan lingkungan berupa tumpahan minyak di laut, pendangkalan dasar laut dan pencemaran limbah beracun. Dalam perkembangannya, karena Selat Malaka merupakan jalur transportasi dan perdagangan, maka aturan-aturan yang mengatur transportasi terutama angkutan

melalui laut mulai diperhatikan dan menjadi agenda tetap antara negara penjaga selat dan negara pengguna selat.

Berdasarkan perkembangan tersebut maka sistem kerjasama di Selat Malaka terbentuk dengan adanya *Sea Lanes of Trade* (SLOT) dan *Sea Lanes of Communication* (SLOC). Kedua sistem ini berguna mengatur kepadatan lalu-lintas alur pelayaran yang memang sangat tinggi intensitasnya akibat maraknya perdagangan global.

Dengan demikian, pengaturan SLOT dan SLOC menjadi perhatian bagi setiap negara di dunia yang menggunakan jasa lintasan Selat Malaka. Di balik pengaturan SLOT dan SLOC, upaya pengamanan alur pelayaran tersebut di Selat Malaka tetap menjadi tanggung jawab negara penjaga pantai yakni Malaysia, Singapura dan Indonesia.

#### h) *Traffic Separation Scheme*

*Traffic Separation Scheme* (TSS) merupakan jalur pemisah antara batas navigasi lintasan kapal-kapal dagang dengan wilayah perairan yurisdiksi nasional. Sesungguhnya, pada awalnya konsep TSS merupakan usulan Jepang sejak tahun 1971. Dominasi Jepang dalam sidang-sidang internasional terus-menerus membicarakan tentang keselamatan kapal yang melintasi Selat Malaka.<sup>109</sup>

---

<sup>109</sup> Bandingkan dengan., Hasyim Djalal, Tampak jelas bahwa ada banyak upaya untuk mencantumkan masalah keselamatan pelayaran di Selat Malaka ini dalam pembicaraan-pembicaraan di sidang Sub-Komite IMCO tentang Keselamatan Pelayaran di London, 5-9 Juli 1971. Saat itu, Jepang mengajukan konsep *traffic separation scheme* (TSS) untuk menjamin keselamatan pelayaran di selat itu. Indonesia, dengan tegas, mengemukakan bahwa Selat Malaka adalah wilayah negara pantai dan Indonesia tidak dapat menerima gagasan-gagasan yang dapat menjerus ke arah “internasionalisasi” selat itu. Pernyataan ini disokong oleh Malaysia, tetapi Singapura tidak hadir. Karena sikap Indonesia dan Malaysia ini, draf TSS yang telah diajukan, akhirnya, tidak dibicarakan oleh IMCO dan ditangguhkan. Penangguhan ini dilakukan untuk menunggu selesainya draf yang akan diusahkan oleh negara-negara pantai sendiri.

Selanjutnya, fungsi dan peran negara pantai/penjaga selat bertanggung jawab mengerahkan seluruh kemampuannya untuk menjaga keamanan navigasi seluruh kapal-kapal yang melintas di jalur Selat Malaka. Peran negara pantai dalam pengamanan navigasi dan TSS, merupakan amanat pasal 22 Konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional 1982.

Hal ini menjadi sesuatu yang ironis bagi Indonesia ketika dihadapkan pada keterbatasan anggaran keamanan dan pertahanan negara. Padahal Indonesia juga tidak termasuk diantara 20 negara di dunia yang merupakan *the most trade-dependent economies*. Namun karena sudah menjadi tuntutan bagi wilayah perairan yurisdiksi nasional dimana sebagai alur laut dan skema pemisah lalu lintas (TSS), maka mau tidak mau Indonesia harus mengambil peran sebagaimana yang telah ditetapkan dalam pengaturan lalu lintas kapal tersebut.

Secara lengkap pasal 22 UNCLOS 1982 memuat tentang alur laut dan skema pemisah lalu lintas di laut teritorial.<sup>110</sup>

Ayat 1. Negara pantai dimana perlu dengan memperhatikan keselamatan navigasi, dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui teritorialnya untuk mempergunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas sebagaimana yang dapat ditetapkan dan yang harus diikuti untuk pengaturan lintas kapal.

Ayat 2. Khususnya, kapal tanki, kapal bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun dapat diharuskan untuk membatasi lintasnya pada alur laut demikian.

Ayat 3. Dalam penetapan alur laut dan penentuan skema pemisah lalu-lintas menurut pasal ini, Negara pantai harus memperhatikan:

- (a) rekomendasi organisasi internasional yang kompeten;
- (b) setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional;
- (c) sifat-sifat khusus kapal dan alur tertentu; dan

---

<sup>110</sup> Pasal 22 UNCLOS 1982.



(d) kepadatan lalu-lintas.

Ayat 4. Negara pantai harus mencantumkan secara jelas alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian pada peta yang harus diumumkan sebagaimana mestinya.

Untuk kontrol dan pengawasan TSS ini, sesungguhnya negara transit seperti Singapura sangat diuntungkan dalam perkembangan ekonominya. Pelabuhan transit Singapura banyak memetik keuntungan ketika lintasan kapal singgah dan memenuhi dok atau galangan kapal.

Di pihak Indonesia dan Malaysia yang juga bersama-sama memiliki kepentingan mengamankan perairan Selat Malaka, justru tidak mendapatkan imbalan dari segi ekonomi atas pelaksanaan sistem TSS.

#### i) Penerapan ISPS-Code

ISPS-Code (*International Ship and Port Facility Security-Code*) merupakan wujud implementasi SOLAS Bab XI-2 1974 tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang diberlakukan sejak tanggal 1 Juli 2004. Esensi daripada ISPS-Code adalah keselamatan dan keamanan maritim, keamanan kapal serta pelabuhan.

Seluruh negara peserta ISPS-Code bertanggung jawab menentukan tingkatan dan faktor keamanan di kawasan pelabuhan yang meliputi deklarasi keamanan, kewajiban perusahaan, keamanan kapal, penilaian kapal, petugas keamanan kapal dan lain sebagainya termasuk masalah keamanan maupun implementasinya di pelabuhan itu sendiri.

Sistem ISPS-Code memerlukan koordinasi antar instansi. Hal tersebut sangat terkait dengan upaya mengatasi ancaman keamanan maritim sekitar kawasan pelabuhan yang dapat dikualifikasikan sebagai ancaman terhadap keamanan laut. Oleh karena itu, ISPS-Code merupakan mekanisme kerjasama dan koordinasi antar instansi terkait untuk mengatasi masalah keamanan di perairan Selat Malaka.

Dalam perkembangannya, penerapan ISPS Code yang serentak oleh PBB pada tanggal 1 Juli 2004, akan semakin mendorong perusahaan-perusahaan pelayaran untuk mengatur rencana pengamanan dan menempatkan petugas keamanan beserta perlengkapan-perengkapan keamanan/militer tertentu di atas kapal. Hal ini kiranya dijadikan perhatian oleh Pemerintah Indonesia dalam rangka mengantisipasi berbagai kemungkinan penyalahgunaan alur lalu-lintas kapal-kapal yang bebas berlayar di wilayah perairan nasional RI.

Pertimbangan lainnya adalah kewenangan *International Maritime Organization* (IMO) yang terbatas berdasarkan paragraf 2704 "*Navigation Regulation*", bahwa IMO hanya bertanggung jawab menetapkan TSS pada perairan internasional dan IMO "*does not attempt to regulate traffic within the territorial waters of any nation*". Jika halnya ISPS-Code mempengaruhi kewenangan negara pantai, maka mekanisme TSS dan ISPS-Code perlu dikaji lebih mendalam demi menjaga kedaulatan perairan nasional.

## 3.2. Analisis Keamanan di Selat Malaka

### 3.2.1. Isu-Isu Non Politik

Isu-isu non-politik di Selat Malaka terkait kerjasama yang dilakukan sejak tahun 1970 yakni penyatuan Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai satu lintasan pelayaran internasional dan penanganan pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak dari kapal *supertanker* yang melewati Selat Malaka.

Sesungguhnya, membicarakan Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan isu yang berkembang dari tahun 1970-an. Secara kontekstual dan historis, Selat Singapura merupakan kelanjutan lintasan daripada Selat Malaka. Oleh karena itu, sebaiknya diketahui terlebih dahulu dengan meninjau kesepakatan tiga negara pada tahun 1971.<sup>111</sup>

Berikut ini adalah pernyataan tiga negara tentang Selat Malaka dan Selat Singapura pada tanggal 16 Nopember 1971:

---

<sup>111</sup> "Persoalan Selat Malaka-Singapura." Hasyim Djalal. Sumber: [www.lkci.com](http://www.lkci.com)

1. Bahwa mulai saat itu (1971), dalam soal keselamatan pelayaran Selat Malaka dan Selat Singapura tidak lagi dianggap sebagai dua selat, tetapi sebagai satu selat. Hal ini sangat penting artinya karena masalah di kedua selat tersebut telah menjadi masalah segitiga (*tripartit*) antara ketiga negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura).
2. Sesuai dengan *prinsip unity* antara Selat Malaka dan Selat Singapura, ketiga negara pantai telah mengambil tanggung jawab untuk mengatur keselamatan pelayaran di selat-selat tersebut. Hal ini berarti bahwa sejak saat itu, pengelolaan selat-selat tersebut dilakukan oleh atau melalui ketiga negara pantai. Prinsip tripartit ini ditegaskan juga oleh ketentuan yang menyatakan bahwa “Badan Kerja Sama / *Tripartite Technical Expert Group*” (TTEG) adalah badan yang mengurus Selat Malaka dan Selat Singapura yang anggotanya terdiri dari ketiga Negara yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura.
3. Masalah Selat Malaka dan Selat Singapura dipecah menjadi masalah status hukum selat dan keselamatan pelayaran. Hal ini berarti bahwa sekalipun ketiga negara bersedia bekerjasama dalam soal-soal keselamatan pelayaran, namun status atau kedudukan hukum dari selat-selat tersebut masih tetap sebagai wilayah kedaulatan masing-masing Negara.
4. Ketiga Negara pantai bersedia melaksanakan *hydrographic survey* secara bersama-sama di selat tersebut atas dasar pengertian bersama. Apabila pelaksanaan survey dilakukan melalui kerjasama dengan negara lain (seperti Jepang), tidak akan menimbulkan implikasi bahwa ketiga negara pantai tersebut telah melepaskan posisi mereka mengenai persoalan Selat Malaka.
5. Kesiediaan Indonesia untuk menerima prinsip tripartit dalam pengaturan keselamatan pelayaran ini merupakan bentuk konsensi yang sangat besar dari pihak Indonesia (dan Malaysia) karena masalahnya terletak pada semangat “bilateral” atau “unilateral”. Kesiediaan ini didorong oleh politik bertetangga baik yang dijalankan oleh Indonesia dan adanya keinginan

untuk dapat mengambil tindakan-tindakan yang efektif dan wajar untuk melindungi kepentingan bersama dalam pelayaran internasional.

Dengan pernyataan di atas, maka apabila berbicara tentang lintasan Selat Malaka maka yang dimaksud juga sekaligus Selat Singapura. Oleh sebab itu, setiap pembahasan mengenai isu-isu di Selat Malaka, selalu disertai juga dengan pembahasan di Selat Singapura. Setelah mengetahui konteks historisnya, bagian ini akan membahas isu-isu kerjasama non-politik di Selat Malaka.

Sebagaimana penjelasan awal, Selat Malaka sejak dahulu telah menjadi jalur lintasan niaga dan pelayaran internasional. Implikasi yang dapat ditimbulkan akibat banyaknya kapal dagang, kapal tanker dan kapal perang yang melintasi Selat Malaka adalah pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup.

Secara umum, pencemaran di wilayah selat sulit diawasi. Hal ini disebabkan kapal-kapal yang membuang limbah dilakukan pada waktu malam hari. Di samping itu, banyak kejadian dimana terdapat kapal tanker yang kandas atau bertabrakan sehingga menumpahkan minyak dan muatan yang membawa dampak kerusakan berat bagi lingkungan permukaan laut hingga ke dasar laut.<sup>112</sup>

Dalam dokumen mengenai lingkungan di Selat Malaka, ada tiga hal yang harus mendapatkan perhatian. Pertama adalah referensi tentang polusi di Selat Malaka. Kedua, kebijakan strategis, praktik dan inisiatif dari negara pantai maupun lingkungan regional dan internasional untuk melakukan pengelolaan terhadap pencemaran laut baik di pesisir dan dasar laut Selat Malaka. Ketiga,

---

<sup>112</sup> Bdk. Hasyim Djalal. Sumber: [www.lkci.com](http://www.lkci.com). Persoalan Selat Malaka-Singapura, pada mulanya, timbul karena adanya perkembangan yang penting di bidang perkapalan dan perubahan-perubahan dalam strategi militer secara global dari negara-negara besar. Seperti diketahui bahwa, sejak 1967, terutama sejak pecahnya Perang Arab-Israel, kapal-kapal tangki raksasa mulai lahir. Banyak di antara kapal tangki itu yang membawa minyak dari Timur Tengah ke Jepang dan Timur Jauh. Dalam kaitan dengan itu, Selat Malaka-Singapura adalah urat nadi perekonomian dunia, terutama bagi Jepang dan AS.

memperbaiki dan melakukan *up date* data informasi demi meminimalkan resiko keselamatan pelayaran di Selat Malaka.<sup>113</sup>

Isu-isu pencemaran dan pendangkalan ini merupakan bagian dari penanganan masalah-masalah yang timbul di Selat Malaka. Bahkan, Pemerintah Republik Indonesia sendiri pernah melakukan klaim kepada pemilik kapal supertanker yang bocor di Selat Malaka. Dalam pernyataan pers, Menteri Perhubungan pada waktu itu (1988), Azwar Anas mengatakan bahwa,

*“Pemerintah Indonesia akan mengajukan permintaan ganti rugi (klaim) kepada pemilik kapal supertanker yang menumpahkan minyak mentah di Selat Malaka apabila terbukti kebocoran itu mencemari dan merusak lingkungan”*<sup>114</sup>

Dalam kasus kapal supertanker Golar Giz, Dr. Apriliani Soegiarto yang pada saat itu menjabat sebagai Direktur Oseanografi LIPI mengusulkan agar kapal-kapal khususnya tanker yang melewati Selat Malaka dikenakan pajak tinggi semacam tarif tol untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan serta pencemaran di wilayah perairan tersebut. Lebih lanjut menurut Apriliani, *“kecelakaan dan pencemaran semacam itu bisa terjadi di masa datang karena Selat Malaka merupakan selat internasional yang sangat padat lalu-lintasnya.”*<sup>115</sup>

Memang pada periode tersebut, banyak terjadi kecelakaan dan pencemaran di perairan Selat Malaka.<sup>116</sup> Bahkan setelah dua puluh tahun kemudian, prediksi

<sup>113</sup> *“Malacca Straits Environment Profile” Regional for Prevention and Management of Marine Pollution in The East Asian Seas.* IMO-UNDP, 1997.

<sup>114</sup> Berita Buana, 7 Juli 1988, *“Indonesia Klaim Pemilik Supertanker yang Bocor di Selat Malaka”*. Dalam kejadian tersebut, kapal supertanker “Golar Liz” berbendera Liberia menumpahkan sekitar 500 ton minyak mentah dan mencemari perairan Selat Malaka. Hal ini disebabkan kemudi yang kapal rusak sehingga kandas di wilayah Kepulauan Sambu (Indonesia). Selanjutnya, para petugas Indonesia dan Singapura bekerja keras untuk menghentikan kebocoran lebih lanjut pada tanker yang sedang menuju Jepang membawa 250.000 ton minyak mentah dari Arab Saudi.

<sup>115</sup> Berita Buana, 8 Juli 1988, *ibid.* *“Tanker lewat Selat Malaka sebaiknya dikenakan pajak”*.

<sup>116</sup> Hasyim Djalal. [www.lcki.sejak1971.com](http://www.lcki.sejak1971.com), kecelakaan kapal tangki raksasa di Selat Malaka-Singapura sudah puluhan kali terjadi. Jadi, jumlah kecelakaan sebanyak itu sudah cukup untuk

Dr. Apriliani Soegiharto terbukti dalam sambutan Direktur Jenderal Maritim Malaysia saat pembukaan *30th Meeting Tripartite Technical Expert Group (TTEG) On Safety of Navigation in The Straits of Malacca and Singapore* yang dilaksanakan di Penang Malaysia, akhir Mei 2006.<sup>117</sup>

Dalam pertemuan tersebut yang di hadiri delegasi Indonesia, Malaysia, Singapura dan *observer* dari *Nippon Monitoring Corporation*, membahas agenda antara lain; *Aids to Navigation, Marine Casualty Affecting Traffic Movement, Mandatory Ship Reporting System (straitrep), Convention Service in Straits of Malacca and Singapore, Transit Anchorage Area, Signal to be Displayed by Vessels Crossing The Traffic Separation Scheme in The Strait of Malacca and Singapore, Preparation of The 2nd TTEG Familiarization.*<sup>118</sup>

Dalam laporan terkait *Aids to Navigation*, delegasi Indonesia melaporkan bahwa saat ini Indonesia memiliki alat bantu navigasi laut di Selat Malaka antara lain 17 *lighthouse*, 14 *buoys*, 9 *floating buoys*. Laporan Indonesia juga dilengkapi dengan kerusakan fasilitas alat bantu navigasi akibat tsunami di Aceh terdiri dari 3 unit *lighthouse*, 21 *light beacon*, 3 *unlight beacon* serta bantuan dari *Australia Maritime Safety Authority (AMSA)* yang telah memberikan bantuan berupa alat bantu navigasi untuk keperluan di Aceh.

---

membuat setiap orang harus merasa prihatin dengan kemungkinan-kemungkinan bahaya yang selalu harus dihadapi oleh negara-negara pantai.

<sup>117</sup> [www.bumn.go.id](http://www.bumn.go.id), “Kecelakaan Kapal di Selat Malaka semakin Merisaukan”. Arus kapal yang melalui Selat Malaka cenderung meningkat jumlahnya dan tenaganya semakin besar. Kapal yang melintasi Selat Malaka dalam beberapa tahun ini mengalami ancaman kecelakaan di laut disebabkan kondisi Selat Malaka yang hanya mempunyai kedalaman 23 m dan terdapat banyak bangkai kapal yang tenggelam sehingga mengakibatkan alur Selat Malaka menjadi tidak aman lagi. Peningkatan jumlah kapal yang melintasi Selat Malaka cenderung meningkat setiap tahunnya yang mengakibatkan beban selat malaka semakin besar. Hal ini telah merisaukan Indonesia, Malaysia, Singapura dan pemakai jasa Selat Malaka yang sangat berkepentingan dengan penggunaan Selat Malaka sebagai jalur transport laut. Selat Malaka merupakan jalur alternatif lainnya akan dapat menghemat biaya sebesar 150 juta US\$ pertahunnya.

<sup>118</sup> Sumber: [www.bumn.go.id](http://www.bumn.go.id)

Selanjutnya, Singapore melaporkan telah memasang *Aids to Navigation Automatic Identification System* (AIS) di Selat Singapura pada tanggal 4 November 2005 yang dapat mentransmit pesan dan dapat diterima oleh kapal yang telah memiliki AIS dan alat CDIS (*Electronic Chart Display and Information System*).

Masih menurut laporan hasil sidang TTEG, bahwa dalam topik pembahasan *Marine Casualty Affecting Traffic Movement*, Indonesia, Malaysia dan Singapura melaporkan bahwa tahun 2005 telah terjadi 13 kecelakaan tabrakan kapal di Selat Malaka sehingga untuk menjamin keamanan laut, Malaysia telah memasang alat bantu pemantauan di Johor dan Klang.<sup>119</sup>

Pada perkembangan sebelumnya, Pemerintah Jepang sebagai salah satu negara yang banyak memanfaatkan keberadaan alur pelayaran Selat Malaka dan Singapura, melalui *Nippon Foundation* membentuk suatu komite yang disebut *Malacca Strait Council* (MSC) untuk melaksanakan kerjasama di wilayah perairan Selat Malaka dan Selat Singapura khususnya dalam menunjang keselamatan pelayaran di kawasan dengan melaksanakan pemeliharaan dan perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).

Kerjasama yang dibangun oleh *Malacca Strait Council* (MSC) dengan institusi kompeten dari pemerintah ketiga negara pantai adalah pengoperasian Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Selat Malaka dan Selat Singapura. Hal ini dilatarbelakangi oleh beberapa faktor yakni:

- a. Banyaknya kapal-kapal milik Jepang terutama kapal-kapal besar yang akan melewati Selat Malaka dan Selat Singapura setiap tahun.
- b. Peta-peta pelayaran untuk wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura umumnya sudah cukup tua dengan tahun pembuatan sekitar tahun 1936.
- c. Kandasnya kapal tanker Tokyo Maru dan kapal tanker Torrey Canyon.
- d. Pada rapat IMCO tahun 1967 Jepang mengusulkan untuk membuat *sea lane* di Selat Malaka.
- e. Adanya *traffic separation scheme* di Selat Malaka dan Selat Singapura.

---

<sup>119</sup> Sumber: [www.bumn.go.id](http://www.bumn.go.id)

- f. Perlunya dilakukan dan pengelolaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang ditindaklanjuti dengan pembangunan 5 (lima) unit pelampung suar di Takong, Buffalo Rock, Batu Berhenti, One Fathom Bank dan Pyramid Soul.
- g. Pembangunan menara suar Takong dan menara suar Jangkat.
- h. Pembangunan rambu suar Nipa, Buffalo Rock dan Batu Berhenti.
- i. Pembangunan pelampung suar Selat Durian, *main strait* dekat Cape Rachodo.
- j. Pembangunan menara suar Tanjung Medang.
- k. Pembangunan rambu suar *religh shoul* dan robroy bank.
- l. Pembangunan rambu suar Helen Mars.
- m. Pembangunan rambu suar Pulau Mugging

Dengan demikian, maka selama 38 tahun sejak tahun 1969 kerja sama pemerintah Indonesia dan pemerintah Jepang telah memberikan manfaat yang sangat besar dalam pengelolaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) secara maksimal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Tercatat bahwa pemerintah Indonesia telah membangun sebanyak 95 Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dan *Malacca Straits Council* (MSC) telah memberikan sumbangsih sebanyak 23 rambu suar.<sup>120</sup>

Selain kerjasama navigasi dan keselamatan pelayaran, isu yang berkembang di Selat Malaka adalah masalah ekonomi di daerah lintasan Selat. Sebagaimana pemahaman Eric Frecon bahwa aksi kejahatan terjadi akibat meningkatnya kebutuhan ekonomi di wilayah Kepulauan Riau dan sekitarnya, maka persoalan keamanan di Selat Malaka adalah sesungguhnya bermotif ekonomi.

Pandangan Frecon ini adalah mewakili sejarah bajak laut di Selat Malaka. Sejak abad ke 16, jalur lintasan Selat Malaka telah dikenal oleh bangsa-bangsa Eropa Barat yang mencari rempah-rempah. Di lintasan ini juga telah berdiri

<sup>120</sup> www.indomarinav.com. "Pemeliharaan SBNP Selat Malaka & Singapura - Msc 2007".



sebelumnya kerajaan Sriwijaya dan kemudia Kerajaan Melaka. Saat itu, aksi perompakan dan bajak laut terutama berasal dari orang-orang Bugis dan Makasar yang melakukan penyerangan terhadap kapal-kapal dagang yang melewati perairan tersebut.<sup>121</sup>

Jadi, sesungguhnya laporan IMB tentang perompakan dan pembajakan yang terjadi di tahun 2005-2006 pemicunya utamanya adalah masalah ekonomi akibat banyaknya pengangguran. Tidak benar jika seluruh data yang dihasilkan mengenai pembajakan dan perompakan sebanyak laporan IMB yang berkantor di Malaysia. Sebagai contoh, laporan kehilangan barang-barang awak kapal yang melintas (pencurian di atas kapal) justru masuk menjadi data IMB. Distorsi data ini justru menimbulkan keprihatinan atas sikap IMB yang seolah-olah menyudutkan Indonesia sebagai peringkat pertama daerah perairan yang rawan dan paling berbahaya di dunia.

Isu-isu non politik lainnya mengenai perkembangan teknologi dan informasi. Kemudahan dalam melakukan akses informasi, memungkinkan aktivitas perekonomian berkembang dengan sangat pesat melampaui batas-batas negara. Kemajuan tersebut telah mendorong regionalisasi ekonomi dalam konteks perdagangan bebas.

Regionalisme ekonomi berkembang pesat seiring hadirnya aliansi-aliansi ekonomi seperti *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC), *ASEAN Free Trade Agreement* (AFTA), *North American Free Trade Agreement* (NAFTA) dan *European Union* (EU). Dengan peningkatan aktivitas perdagangan melalui laut, terutama di jalur-jalur pelayaran internasional maka Selat Malaka menjadi pilihan utama sebagai jalur terpenting dalam perdagangan bebas.

Dengan demikian, masalah perekonomian tidak saja terbatas pada masyarakat di sekitar lintasan Selat Malaka, namun peranan geografis Selat

---

<sup>121</sup> Bernard Dorleans, “*Sejarah Orang Indonesia dan Orang Perancis dari Abad XVI sampai dengan Abad XX*”, KPG-Jakarta, 2006.

Malaka sangat menentukan dalam aturan pasar bebas yang ketat dalam persaingan antara negara-negara maju maupun negara-negara berkembang.

Terkait regionalisme dan perdagangan bebas tersebut, akhirnya memicu sentimen publik dan kompetisi antarnegara dalam penguasaan sumber-sumber pelayaran maupun sumber daya energi. Persaingan ekonomi antarnegara tersebut, dapat menimbulkan ketidakpuasan sehingga bermuara konflik dan krisis yang dapat mengganggu stabilitas keamanan Selat Malaka. Dalam hal ini, kepentingan ekonomi dikategorisasikan sebagai faktor non-politik, namun jika persaingan ekonomi antarnegara dan perebutan jalur strategis Selat Malaka secara otomatis akan masuk dalam kategorisasi isu-isu keamanan.

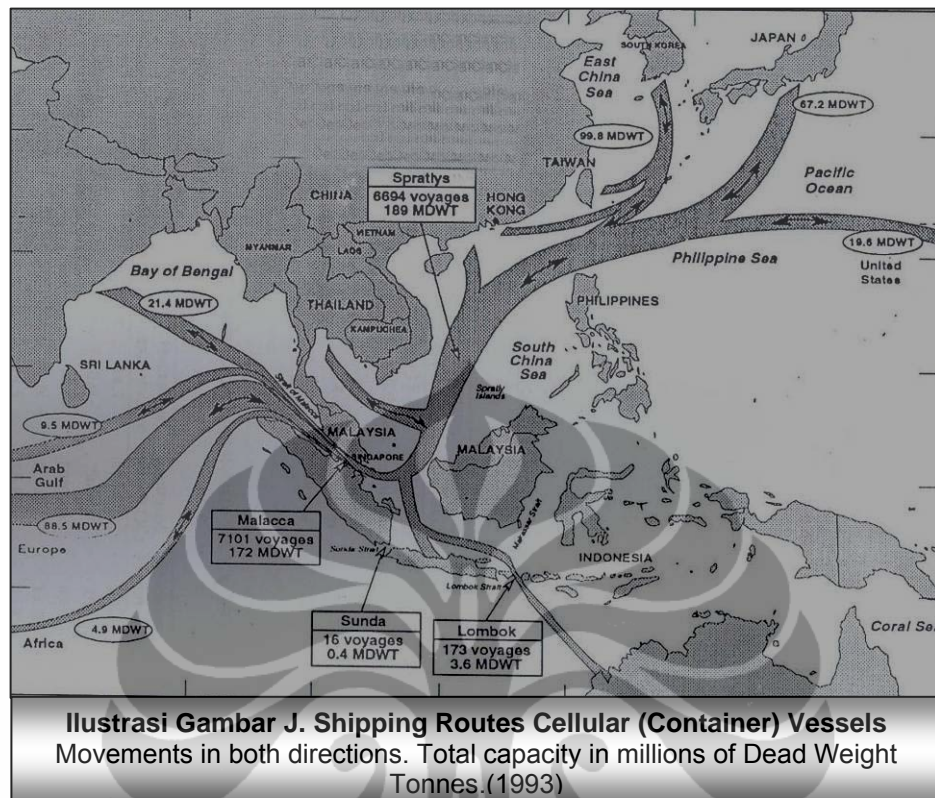
Oleh karena itu, persaingan ekonomi yang akhir-akhir ini semakin meningkat, sesungguhnya turut memengaruhi stabilitas wilayah perairan dan keamanan regional dimana terdapat lintasan perdagangan dan perekonomian internasional, yakni lintasan Selat Malaka.

Sebagai jalur lintasan perdagangan, Selat Malaka memiliki keunggulan tersendiri di banding selat-selat lainnya di kawasan Asia Pasifik. Hal ini terbukti dalam ilustrasi gambar. I bahwa Selat Malaka merupakan lintasan jalur kapal-kapal dagang yang menghubungkan Afrika, India, Laut China Selatan, Jepang, Filipina, Amerika Serikat dan Australia.

Adapun lintasan Selat Malaka dalam ilustrasi Gambar J merupakan konsensus navigasi pelayaran internasional jauh sebelum perdagangan bebas di mulai.<sup>122</sup>

---

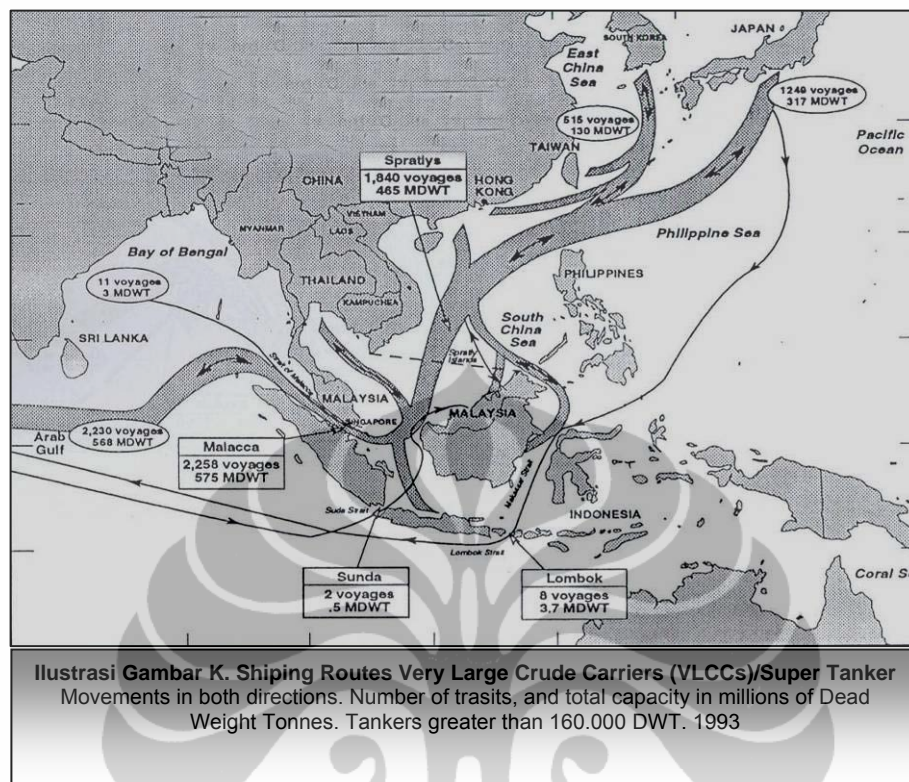
<sup>122</sup> Lebih lanjut sebagaimana yang digambarkan Hasyim Djalal bahwa rezim pelayaran di Selat Malaka memberikan kebebasan untuk lewat bagi kapal-kapal pengangkut dan kapal-kapal terbang asing untuk berkomunikasi dari *bagian laut bebas (Zone Ekonomi Eksklusif) ke laut bebas ZEE lainnya sebagaimana tercantum dalam pasal 38 ayat 2 UNCLOS*). Kebebasan yang diakui itu hanyalah kebebasan untuk lewat dengan disertai syarat-syarat yang ditetapkan dalam Konvensi (pasal 39 UNCLOS).



Sama halnya rute navigasi kapal-kapal kontainer, demikian juga hampir mirip dengan rute kapal-kapal supertanker. Kapal-kapal supertanker lebih memilih lintasan Selat Malaka sebab dengan melintasi Selat Malaka maka perjalanan dan waktu tempuh kapal lebih cepat daripada mengikuti lintasan lainnya.

Terbukti bahwa lintasan Selat Malaka selalu menjadi urat nadi dan pertautan utama dari berbagai jalur dan lintasan internasional. Hal ini bisa dilihat juga dalam ilustrasi gambar K dimana kapal-kapal supertanker dengan berbobot mati lebih dari 160.000 DWT melintasi perairan Selat Malaka menuju India, Cina, Jepang dan Australia dan negara-negara di Asia Pasifik.

Dengan demikian, dapatlah dikatakan bahwa siapa yang menguasai jalur Selat Malaka (dalam hal ini negara pantai Indonesia, Malaysia dan Singapura) berarti juga memiliki pengaruh atas kepentingan perdagangan, lintasan transportasi serta perekonomian negara-negara besar di dunia.



### 3.2.2. Isu-Isu Keamanan

Sekuritisasi isu-isu di Selat Malaka sebagai bagian dari kampanye persaingan militer, perebutan pengaruh otoritas dan persaingan jalur perdagangan serta perekonomian internasional. Sebagai jalur internasional yang senantiasa dilintasi kapal dagang, kapal tanker dan kapal militer, maka adalah hal wajar keamanan Selat Malaka menjadi perhatian dunia.

Dalam perkembangannya, secara militer telah terjadi pergeseran kebijakan antarnegara di kawasan Asia Pasifik yang menandakan bangkitnya kekuatan baru yang memiliki kemampuan serta teknologi mutakhir. Kekuatan-kekuatan di Asia Pasifik saat ini yang menunjukkan perkembangan yang pesat adalah Cina, Korea Utara, Thailand, Iran, India, Pakistan dan Australia.

Sebagai negara yang memiliki sumber daya dan teknologi militer modern, negara-negara tersebut memengaruhi arah kebijakan pemerintah AS, Rusia,

Inggris dan Perancis. Kekhawatiran negara-negara besar seperti AS muncul dari beberapa insiden militer yang melahirkan persaingan dan uji coba senjata di kawasan Asia-Pasifik.

Meskipun secara mekanisme telah diatur dalam ketentuan hukum internasional maupun pelibatan secara bilateral, regional dan multilateral, kemungkinan akan pecah perang baru di Asia Pasifik merupakan kekhawatiran yang sangat beralasan. Hal ini ditunjukkan oleh krisis di kawasan Asia Pasifik yang belum tuntas antar negara-negara yang bersengketa.

Krisis Iran dan Irak serta Israel Palestina, menggambarkan betapa pentingnya kehadiran pasukan internasional dalam skenario invasi AS yang tak kunjung reda. Krisis uji coba nuklir Korea dan Cina, mempunyai dampak yang sangat besar atas ketakutan Jepang sebagai negara di Semenanjung. Belum lagi krisis perbatasan di Laut Cina Selatan, kepemilikan Pulau yang di klaim beberapa negara serta masalah radikalisme di kawasan Asia Tenggara.

Hal ini dalam perspektif realis memunculkan dugaan perlombaan militer sedang dimulai dan terjadi penumpukan besar-besaran baik sumber daya alam, sumber daya manusia, maupun sumber daya teknologi khususnya teknologi militer. Dalam kondisi yang berlarut, dalam rangka mengatasi hal-hal yang tidak diinginkan seperti pecah perang yang tidak di sengaja dengan kerugian yang jauh lebih besar, dilakukanlah perundingan-perundingan antar negara dan antar kawasan.

Perundingan-perundingan tersebut bertujuan mengalokasi isu-isu keamanan yang sensitif dan mencari pola serta bentuk kerjasama yang bermanfaat bagi semua pihak. Terkait dengan isu-isu keamanan di Selat Malaka, fakta menunjukkan bahwa kepentingan negara-negara besar ingin menguasai wilayah perairan negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura) telah dilakukan dengan banyak cara.

Dimulai dengan diplomasi bantuan alat dan navigasi pelayaran, ganti-rugi dan pembersihan tumpahan minyak hingga menawarkan patroli dan armada laut

merupakan usaha-usaha negara/pihak pengguna Selat Malaka terhadap negara pantai/penjaga selat. Usaha diplomasi ini melahirkan berbagai kerjasama yang berarti di lintasan Selat Malaka dan Selat Singapura.

Akan tetapi, fenomena baru muncul dengan adanya ide-ide konstruktif melalui kerjasama keamanan berbagai negara dalam menanggulangi tindakan terorisme serta kejahatan transnasional. Ide-ide tersebut muncul belakangan setelah terjadi aksi pemboman 9/11 di WTC dan Pentagon. Dengan langkah-langkah para *Hawkish American*, peta keamanan dunia berubah setelah Washington mengumumkan seruan dan propaganda aksi untuk menghantam terorisme internasional.

Hal ini tergambar jelas dalam setiap pertemuan-pertemuan multilateral, agenda pembahasan selalu tentang penanggulangan dan kontra terorisme. Bahkan, Gedung Putih menyiapkan dana trilyunan US\$ bagi kampanye dan aktifitas kontra terorisme. Seluruh kemampuan intelijen, militer dan teknologi diarahkan pada fenomena penghancur baru yakni terorisme. Padahal tidak semua gerakan-gerakan pengacau keamanan adalah murni jaringan terorisme internasional.

Demikian halnya yang terjadi di kawasan Asia Tenggara. Gerakan-gerakan separatis kemerdekaan dan radikalisme dianggap sebagai bagian dari terorisme di negara tersebut dan layak dihancurkan dengan kekuatan pendukung internasional yang dimotori oleh Amerika Serikat. Tidak sampai satu dekade, isu-isu keamanan telah berubah menjadi isu-isu kontra terhadap gerakan terorisme. Tidak hanya di perbatasan antarnegara yang bertikai, namun di laut pun telah menjadi *locus* atau tempat bagi kampanye kontra terorisme.

Dengan propaganda AS tersebut, kebijakan keamanan maritim negara-negara di kawasan Asia Tenggara ikut berubah. Hal ini bukan lagi semata-mata kebutuhan realis dalam peningkatan anggaran militer akan tetapi menjadi *hot issue* ketika salah satu negara akan meminta proposal bantuan dana dalam rangka peningkatan kerjasama keamanan di laut guna menangkal serangan terorisme.

Pada akhirnya, seluruh lapisan masyarakat di kawasan baik sipil, militer, akademisi, lembaga-lembaga negara lainnya turut mengangkat isu tentang bahaya terorisme. Hal ini menjadi semacam kampanye karena terdapat sejumlah dana bantuan AS, jika kelompok-kelompok ataupun organ negara melakukan pembahasan tentang bahaya terorisme.

Terkait gelombang kampanye anti teroris ini, data-data keamanan Selat Malaka rentan dimanipulasi dengan memasukkan sejumlah kasus-kasus perompakan kapal dan ancaman serangan teroris. Dengan demikian, momentum ini dianggap paling tepat melegalkan aturan bahwa pihak militer negara pengguna selat wajib melaksanakan tindakan pengamanan dan pengawasan.<sup>123</sup>

Dari perspektif kampanye global, sesungguhnya negara-negara pengguna selat sedang menerapkan prinsip-prinsip sekuritisasi isu terhadap keamanan di Selat Malaka. Dalam pandangan realis murni, secara tradisional ada dua hal yang dapat dibedakan dalam mengkaji hal-hal terkait keamanan.

*Pertama*, negara memberikan hak kepada aktor militer untuk tumbuh menjadi satu-satunya aktor legal yang melakukan akumulasi kekuatan bersenjata. Dan konsekuensi logis dari akumulasi ini adalah, hanya aktor militer yang dapat menangkal aksi-aksi kekerasan bersenjata yang mengancam negara.

*Kedua*, ketika aktor militer mengaktifkan fungsi keamanannya, maka aktor tersebut akan menjelma menjadi *leviathan* yang profesional. Saat itu juga *leviathan* ketika mengaktifkan fungsi keamanan, maka tidak bisa diharapkan bahwa sang aktor akan mengindahkan kaidah-kaidah moral yang berlaku. Namun,

---

<sup>123</sup> Merujuk Hasyim Djalal, “Hal yang sangat penting, adalah telah disepakatinya satu pasal yang diinginkan oleh Indonesia (dan Malaysia), yaitu pasal 43 Konvensi HUKLA 1982. Pasal ini menghendaki agar negara-negara pemakai selat untuk membantu negara pantai dalam meningkatkan keselamatan dan perlindungan lingkungan laut di selat-selat tersebut. Pasal tersebut berbunyi “user states and states bordering a strait should by agreement cooperate: (a) in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvement in aid of international navigation; and (b) for the prevention, reduction and control of pollution from ships”. Akan tetapi dengan pasal ini juga, negara-negara pengguna selat menggunakannya sebagai pintu masuk untuk proses sekuritisasi Selat Malaka.

aksi penyelamatan negara ini, sudah menjadi keharusan sehingga aktor militer sengaja dilatih untuk dapat menggunakan segala macam cara dalam usaha mempertahankan negara.<sup>124</sup>

Secara bersinggungan, konsep penalaran realis diperluas oleh kaum *constructivist*. Pandangan konstruktivis selalu mengembangkan *critical security studies* yang memandang konsep keamanan sebagai suatu konsep fleksibel yang tergantung dari proses *securitization* yang dilakukan aktor keamanan terhadap objek keamanan.

Adalah Simon Dalby (1997) sebagaimana pengamatan Andi Widjajanto, misalnya melihat ada proses politisasi wacana keamanan yang menyebabkan timbulnya kecenderungan dominasi aktor politik dan militer dalam kerangka kerjasama keamanan negara. Selain Dalby, Keith Krause juga berusaha mengembangkan tinjauan kritis dengan menempatkan individu, warga negara dan kemanusiaan sebagai acuan utama bagi perkembangan strategi keamanan negara.<sup>125</sup>

Demikian halnya dengan Barry Buzan, seorang konstruktifis yang menyatakan bahwa keamanan berkaitan dengan lima sektor utama yakni: militer, politik, ekonomi, sosial dan lingkungan hidup. Untuk dimensi militer, Buzan menilai bahwa dimensi ini terkait erat dengan keamanan yang juga berarti kapabilitas pertahanan negara.

Kontribusi konstruktifis keamanan Buzanian ini kemudian dilengkapi oleh Ole Waever dan Jaap de Wilde. Dalam pandangan objektif tentang keamanan, ketiga pakar ini memperingatkan para pembuat kebijakan untuk tidak terburu-buru mengeskalasi suatu isu menjadi isu keamanan. Suatu isu hanya dapat dikategorikan sebagai isu keamanan jika isu tersebut menghadirkan ancaman nyata (*existential threat*) terhadap kedaulatan dan keutuhan teritorial negara. Isu keamanan juga hanya akan ditangani oleh aktor militer jika ancaman yang muncul

---

<sup>124</sup> Andi Widjajanto, “Keamanan dan Aktor Keamanan”, 2003. Sumber: [www.propatria.or.id](http://www.propatria.or.id).

<sup>125</sup> Ibid.



disertai aksi kekerasan bersenjata dan telah ada kepastian bahwa negara telah mengeksplorasi semua kemungkinan penerapan strategi non-kekerasan.<sup>126</sup>

Kajian Nainggolan (2002) juga menjelaskan adanya paradigma baru keamanan internasional paska perang dingin.<sup>127</sup> Terorisme telah membawa implikasi terhadap perspektif keamanan global dan keamanan di kawasan. Dalam rangka merespon aksi-aksi terorisme yang mengancam keamanan dan eksistensi negara, pemerintah AS mengintroduksi kebijakan luar negeri dan militer dengan menekan kekuatan politik domestik khususnya negara-negara berkembang yang berpotensi konflik dan sedang mengalami krisis ekonomi nasional.

Pergeseran kebijakan negara *super power* ini membuahkan agenda DK-PBB untuk memuat resolusi perang terhadap Irak dan Afganistan yang bertujuan memerangi terorisme (Osama bin Laden). Akhirnya metamorfosis gerakan separatis ataupun radikal keagamaan hingga aksi teroris menjadi nyata dalam usaha-usaha pemerintah AS untuk menyudutkan negara-negara yang masuk target operasi intelejen dan pendudukannya.

Di lain pihak, paradigma baru mengenai keamanan dengan munculnya terorisme sebagai sesuatu yang menakutkan belum dapat diterima sebagai suatu definisi akademik. Hal ini karena masih terdapat kebimbangan antara para akademisi apakah teroris termasuk masuk dalam tanggungjawab negara asal ataupun negara sponsor. Secara praktis, untuk membuktikan gerakan teroris yang menganut sistem sel berlapis sangat sulit dan berada dalam sub-sistem lintas negara.

Namun yang pasti, acuan terorisme menjadi sebuah fenomena baru dalam kajian terminologi keamanan dewasa ini. Hal inilah yang menjadi relevan ketika kajian-kajian keamanan mengarah pada pembahasan tentang pembajakan (*piracy*), perompakan bersenjata di laut (*armed robbery against ships*) dan kemungkinan terjadinya serangan teroris pada jalur pelayaran Selat Malaka. Sekecil apapun

---

<sup>126</sup> Barry Buzan, "Security, A New Framework for Analysis", LR.Publisher, 1998.

<sup>127</sup> Poltak Partogi Nainggolan "Terorisme dan Perspektif Keamanan Paska Perang Dingin", Jurnal Analisis CSIS, Jakarta, Tahun XXXI/2002.

ancaman di Selat Malaka akan dianggap sebagai ancaman yang serius bagi keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik serta dianggap mengganggu stabilitas perdagangan internasional.

Berikut ini kita dapat mengetahui skenario Gerard Ong, peneliti pada Institut Kajian Asia Tenggara bersama para kalangan akademisi lainnya yang menyimpulkan bahwa situasi terburuk mungkin terjadi di perairan Indonesia dan sekitarnya adalah berikut:

- a. Pemanfaatan tindakan perompakan oleh kelompok teroris sebagai kegiatan pengumpulan dana.
- b. Penculikan VIP/VVIP.
- c. Pembajakan atau peledakan kapal tanker di Selat Malaka sehingga menutup jalur pelayaran penting namun sempit itu. Atau, kapal tanker tersebut dapat di layarkan ke perairan Indonesia, Malaysia atau Singapura dan diledakan di kawasan pelabuhan yang menjadi penimbunan bahan bakar minyak atau gas. Hal tersebut tentunya akan memberikan dampak mengerikan baik bagi negara terkait serta menimbulkan kerugian ekologis yang tidak sedikit.
- d. Penghancuran pipa minyak atau kabel komunikasi bawah laut.

Inilah asumsi akademisi yang menjadikannya sebagai ancaman masalah keamanan maritim khususnya di Selat Malaka. Ancaman keamanan ini diprediksikan merupakan hal yang mendasar dan memerlukan penanganan dalam menciptakan kesejahteraan dan keamanan di kawasan negara-negara khususnya di Asia Tenggara.

Oleh karena itu, dalam hal ini dibutuhkan upaya kerjasama regional secara menyeluruh bukan saja untuk memerangi pembajakan dan perompakan, namun juga untuk memerangi kejahatan internasional yang terorganisasi.

Asumsi-asumsi yang berkembang inilah, berubah menjadi upaya sekuritisasi isu dan ternyata cukup berhasil dalam mengarahkan perhatian utama pada kasus-kasus perompakan di Selat Malaka.

Menurut Mak Jun Nam, studi yang dilakukan *International Maritime Bureau* (IMB) sejak 1992 menggunakan petunjuk dari aktor pelapor (*speech act*). Mak Jun Nam berpendapat bahwa IMB sesungguhnya tidak mengadopsi definisi mengenai pembajakan dan perampokan dari United Nations. Hasilnya, definisi yang dikeluarkan IMB merupakan definisi sendiri dan tidak sah. Cara pendirian ini merupakan strategi sekritisasi dari IMB yang memandang pembajakan sebagai ancaman terhadap lingkungan, ekonomi dan sistem politik di kawasan Asia Tenggara.<sup>128</sup>

Nam mengungkapkan bahwa, walaupun IMB telah menggunakan tekanan secara efektif untuk mempublikasikan isu dari pembajakan sebagai perhatian keamanan, namun pihak *litoral state* seperti Indonesia, Singapura dan Malaysia justru tidak terkesan dengan usaha IMB. Dalam hal ini, perhatian keamanan Malaysia lebih terkonsentrasi pada pendatang ilegal dan isu domestik lainnya. Bahkan, Nam melihat adanya pembatasan tindakan nyata dari IMB yang hanya eksklusif dipusatkan kepada Selat Malaka dan kurangnya perhatian atas serangan-serangan terhadap perahu-perahu lokal.

Mak menyimpulkan bahwa IMB dan aksi mobilisasi isu oleh pihak tertentu hanya sukses secara parsial seperti untuk target pendengar tapi tidak seluruhnya menerima konstruksi ancaman ataupun penilaian dari para aktor pelapor (*speech act*). Di samping itu, Mak juga berpendapat bahwa konteks pengertian *piracy* dan *arms robbery* belum terdefinisi dengan baik dan diterima oleh semua pihak, sehingga sampai saat ini pengertian kedua kata tersebut masih bias dengan konotasi arti yang berbeda-beda.

Selanjutnya, menurut Agusman (2005) laporan-laporan tentang Selat Malaka yang dikeluarkan oleh lembaga Non-Pemerintah seperti *International Maritime Bureau* (IMB) dengan menggunakan definisi *piracy* atau pembajakan sesungguhnya telah secara sepihak tidak memperhatikan kaidah hukum-hukum internasional. Hal ini bukan lagi salah kaprah dalam penentuan aksi-aksi

---

<sup>128</sup> Mak Jun Nam, *loc.cit.*

perompakan namun lebih daripada itu laporan IMB sangat merugikan Indonesia.<sup>129</sup>

Dalam UNCLOS 1982 pasal 100 dinyatakan bahwa *piracy* merupakan tindakan ilegal "dilaksanakan di laut bebas atau di tempat di luar yurisdiksi suatu negara".<sup>130</sup> Selanjutnya, pada pasal 101 UNCLOS 1982, secara tegas mengatur tentang "piracy" berdasarkan "*locus delicty*", dimana *piracy* merupakan tindakan kejahatan yang dilakukan di laut lepas (*High Seas*) atau dilakukan di luar wilayah yurisdiksi nasional suatu negara.

Adapun selengkapnya amanat pasal 101 UNCLOS 1982 adalah sebagai berikut;

Pembajakan di laut terdiri dari salah satu di antara tindakan berikut:

(a) setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak syah, atau setiap tindakan memusnahkan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari suatu kapal atau pesawat udara swasta yang ditujukan:

(i) di laut lepas, terhadap kapal atau pesawat udara lain atau terhadap orang atau barang yang ada di atas kapal atau pesawat udara demikian;

(ii) terhadap suatu kapal, pesawat udara. Orang atau barang di suatu tempat di luar yurisdiksi Negara manapun.

b) setiap tindakan turut serta secara sukarela dalam pengoperasian suatu kapal atau pesawat udara dengan mengetahui fakta yang membuatnya suatu kapal atau pesawat udara pembajak.

c) setiap tindakan mengajak atau dengan sengaja membantu tindakan yang disebutkan dalam sub-ayat (a) atau (b).<sup>131</sup>

<sup>129</sup> Damos Dumoli Agusman, "Keamanan Laut dan Masalah Perbatasan di Selat Malaka dan Penetapan Batas Wilayah Indonesia", Batam 11-12 Agustus 2005. Menurut Damos telah terjadi kesalahan dalam pendefinisian dan distorsi data yang dilakukan IMB.

<sup>130</sup> Pasal 100 UNCLOS 1982: "Semua Negara harus bekerjasama sepenuhnya dalam penindasan pembajakan di laut lepas atau di tempat lain manapun di luar yurisdiksi sesuatu Negara."

<sup>131</sup> UNCLOS 1982 hal 95.

Dari definisi ini, dapat disimpulkan bahwa di Selat Malaka belum terjadi tindakan yang tergolong "*piracy*". *International Maritime Bureau* justru menciptakan definisi "*piracy*" sendiri di luar aturan internasional. IMB bahkan mendefinisikan bahwa *piracy* adalah segala tindakan kejahatan yang dilakukan di laut teritorial maupun perairan kepulauan suatu negara atau bahkan dalam suatu pelabuhan di suatu Negara.

Bahkan lebih lanjut lagi, laporan-laporan IMB menyatakan bahwa contoh adanya awak kapal yang mengalami kecopetan di pelabuhan, perompakan pada kapal-kapal yang sedang berlabuh jangkar di pelabuhan serta perbuatan kriminal lain (*petty cash criminal*) sudah dianggap "*piracy*". Dengan definisi yang sumir dan tidak sesuai tata hukum internasional, Indonesia jelas menolak definisi ini.<sup>132</sup>

Selanjutnya, dalam laporan pada tahun 2007, IMB menyebutkan bahwa perompakan di kawasan Asia Tenggara turun secara signifikan. Di Indonesia hanya tercatat 9 (sembilan) kasus, 2 (dua) diantaranya di Selat Malaka, dan angka itu turun drastis dibandingkan tahun sebelumnya yaitu tahun 2006 yang mencapai 19 kasus. Kawasan ini juga dalam laporan IMB menunjukkan suatu contoh yang bagus tentang kerjasama antar negara di perairan Selat Malaka yang bertujuan untuk mengatasi dan menekan ancaman perompakan.<sup>133</sup>

Apabila kita membahas lebih lanjut tentang pengaruh sekuritisasi isu di Selat Malaka, maka dalam pandangan akademis ada beberapa hal yang perlu diluruskan. Berikut ini adalah analisis penulis tentang konteks keamanan menuju proses sekuritisasi.

Dalam konteks sekuritisasi, keamanan merupakan salah satu kebutuhan individu, sosial dan masyarakat internasional dalam lingkungan bersahabat, harmonis dan interaksi suatu negara. Pemerintah dalam hal ini negara harus dapat menjamin keamanan nasional untuk mengatasi ancaman dari dalam negeri

---

<sup>132</sup> Penjelasan Bapak Bebeb Djundjungan dalam wawancara di Departemen Luar Negeri. Jakarta, April 2008.

<sup>133</sup> "*Selat Malaka Kini Lebih Aman*". [www.dephan.go.id](http://www.dephan.go.id). 2007.

maupun luar negeri. Ancaman keamanan nasional dapat saja berbentuk ancaman ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, dan pertahanan keamanan.

Secara klasik, keamanan di Selat Malaka diklasifikasikan sebagai upaya untuk menjaga dan mempertahankan stabilitas negara. Upaya menjaga stabilitas negara dapat dilakukan melalui usaha-usaha pertahanan maupun kekuatan militer yang bertujuan penegakan hukum di laut, serta perlindungan terhadap setiap bentuk ancaman, hambatan dan gangguan terhadap negara.

Konsep tradisional ini masih berlaku dan menjadi acuan dalam pembentukan kebijakan nasional, postur militer, anggaran pertahanan keamanan, perlengkapan aparat negara, serta digunakan sebagai rujukan untuk memulai hubungan kerjasama keamanan dengan negara-negara tetangga lainnya, khususnya pengamanan di Selat Malaka.

Pengamanan di Selat Malaka, sebagaimana tergambar dari berbagai jenis operasi gabungan dan patroli terkoordinasi, menunjukkan kemampuan negara untuk melakukan proteksi dan perlindungan atas ancaman keamanan yang dimaksud dengan kekuatan dasar nasional maupun melibatkan unsur-unsur patroli bersama negara pantai lainnya yakni Malaysia dan Singapura.

Jika dilihat dari kacamata keamanan Buzan (1998), maka perspektif konstruktivisme tergambar jelas dalam penanganan isu-isu keamanan di Selat Malaka selama periode 2005-2006. Konsep Buzan sesungguhnya melihat faktor ancaman tidak sekedar dari banyak dan besarnya kekuatan militer. Secara hipotetik, Buzan menilai bahwa; *“jika ada lima puluh tank musuh di perbatasan suatu negara, maka perspektif ancaman tidak hanya dikaji dari banyaknya tank, akan tetapi bagaimana respon kelompok atau grup lainnya untuk menyatakan atau melihat itu sebagai ancaman.”* Reaksi dan respon masyarakat atas ancaman tersebut dapat dimaknai sebagai aksi politisasi isu keamanan atau sekuritisasi.

Dalam hal ini ada dua perspektif yang dinyatakan Buzan sebagai tolok ukur, pertama melalui analisis sifat ancaman sebagai tindakan objektif tradisional yang tentunya dapat dikaji melalui militer, tapi juga dapat dikaji melalui

lingkungan dan masyarakat berdasarkan hal mana ditandai sebagai proses munculnya potesni ancaman.

Kedua, adalah pandangan publik bagaimana dan apakah ada proses yang mengkonstruksi ancaman, dilanjutkan dengan siapa yang menyatakannya sebagai ancaman dan siapa (publik mana) yang mendengar serta bagaimana hal tersebut dapat diterima dan disepakati bersama sebagai ancaman.

Pada akhirnya, opini dan publikasi yang berlarut-larut sangat mempengaruhi indikator terakhir dan mendorong terciptanya konstruksi ancaman (*existential threat*). Jika mengikuti laporan IMB yang menyatakan Selat Malaka sangat rawan dan merupakan wilayah yang paling berbahaya bagi pelayaran dan perniagaan di dunia, maka publikasi secara terus-menerus tersebut akan menjadi ancaman publisitas dan sangat merugikan negara penjaga selat seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Dalam hal ini, konsep keamanan yang dibangun oleh negara penjaga selat di Selat Malaka dapat dinyatakan gagal, terkait meningkatnya laporan dan publikasi IMB ditunjang seminar-seminar ilmiah serta pandangan-pandangan kaum intelektual yang memfonis bahwa Selat Malaka merupakan *hot spot* dan daerah paling rawan untuk pelayaran selama tahun 2002 hingga 2004.

Sebagai suatu isu keamanan non-militer yang dilakukan IMB, dinamika aktor (negara) terdefiniskan secara faktual yakni gagal dalam mempertahankan eksistensinya sebagai penjaga keamanan di Selat Malaka. Oleh karena kegagalan aktor dalam hal ini negara penjaga selat tidak dapat mengamankan lintasan Selat Malaka, maka dibutuhkan multilateral aktor dalam mengatasi ancaman *transnasional actor* seperti *teroris* ataupun aksi-aksi pembajakan.<sup>134</sup>

Persepsi yang kuat ini, semakin mengedepankan konstruksi pemikiran Buzan dimana ia memetakan bahwa ancaman terhadap keamanan tidak datang melalui tradisional aktor yakni negara yang erat kaitannya dengan kedaulatan

---

<sup>134</sup> Lihat, Emmers Kaft. 2004 dalam “*Non-traditional Security in the Asia-Pacific the Dynamic of Securitization*”. Singapore. Eastern University Press.

wilayah, akan tetapi dapat juga disebabkan oleh aktor lainnya yakni subjek-subjek tertentu yang termasuk sebagai *transnational actor*.<sup>135</sup>

Selanjutnya, *transnational actor* tersebut mewujudkan sebagai pelaku yang dapat melintasi aturan-aturan negara dan konvensi internasional. Aktor tersebut, meluas dalam jaringan terorisme yang berpuncak dalam serangan pada tanggal 11 September 2001 di WTC-AS. Akumulasi tindakan *transnational actor* inilah akhirnya menjadi manifestasi terorisme.

Dengan demikian, aksi-aksi gangguan keamanan di Selat Malaka menjadi populer menjadi ancaman terorisme maritim dalam rangka mendukung kampanye “*dark water*” yang dilakukan IMB.<sup>136</sup> Sehubungan dengan adanya distorsi data yang dilakukan IMB, berikut ini adalah petikan hasil wawancara dengan Bapak Bebeb Djunjungan, Direktur Polkamwil Deparlur.

“Bahwa data laporan IMB untuk kasus perompakan di wilayah perairan yurisdiksi nasional Indonesia akhir-akhir ini cenderung dianggap tertinggi di dunia. Namun pada kenyataannya data-data tersebut diragukan dan perlu diteliti akurasiya. Semua data diperoleh dari laporan induk perusahaan pelayaran yang kapalnya menjadi korban peristiwa perompakan, dan diteruskan kepada IMB. Ironisnya aparat terkait di Indonesia sama sekali hampir tidak pernah menerima laporan secara langsung. Manipulasi data sangat dimungkinkan terjadi yang pada akhirnya cenderung mendiskreditkan Indonesia karena masyarakat dunia terlanjur teropinkan negatif, yang berakibat peningkatan nilai asuransi serta mahalnya biaya transport yang berujung pada semakin mahalnya komoditas ekspor-impor Indonesia.”

---

<sup>135</sup>Buzan, Barry, Ole Waever & Jaap de Wilde. 1998. *A New Framework for Analysis*. London. Lynne Rienner Publishers.

<sup>136</sup> *International Maritime Bureau (IMB)* yang berkedudukan di Kuala Lumpur Malaysia merupakan lembaga afiliasi dari Kamar Dagang Internasional (*International Chamber of Commerce*) bermarkas di Paris - Perancis yang mengurus masalah tindak kejahatan maritim termasuk perompakan dan pembajakan di Indonesia.



Dengan demikian, telah jelas bahwa tidak sepenuhnya data yang dipublikasikan oleh IMB memuat aksi-aksi perompakan yang demikian besar dan menakutkan. Kampanye IMB merupakan konsolidasi isu-isu keamanan yang tidak berdasar dan memiliki tujuan tertentu dalam hal ini sekuritisasi isu terhadap keamanan Selat Malaka.

### 3.2.3. *Proliferation Security Initiative*

Dalam rentang waktu penelitian selanjutnya, penulis mendapatkan beberapa agenda keamanan yang justru jauh lebih penting untuk diperhatikan pemerintah Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki yurisdiksi atas keamanan Selat Malaka. Agenda tersebut adalah keinginan Amerika Serikat agar Indonesia berpartisipasi dalam *Proliferation Security Initiative* (PSI), sebagaimana paparan sebelumnya dalam tesis ini.

Gagasan Amerika Serikat tentang PSI akan membawa dampak perubahan yang cukup besar menyangkut kerjasama keamanan di Selat Malaka. Berikut ini adalah latar belakang pembentukan PSI yang sangat erat hubungannya dengan laporan-laporan IMB pada tahun 2003 yang menyudutkan Indonesia sebagai negara yang memiliki lintasan Selat Malaka dan rawan dilalui oleh kapal-kapal tanker maupun kapal dagang.

PSI merupakan sebuah forum yang diprakarsai oleh AS pada tanggal 31 Mei 2003 dan hingga bulan Juni 2008 diklaim telah diikuti oleh 90 negara di dunia. Inisiatif AS ini bertujuan untuk melakukan interdiksi terhadap kapal (*vessel*) di laut, darat dan udara yang diduga membawa senjata pemusnah massal dan material terkait lainnya.

Sesungguhnya pembentukan PSI dilatarbelakangi oleh kasus kapal *So San* pada tahun 2002 dimana Spanyol dan Amerika Serikat bekerjasama untuk menghentikan dan menahan kapal berbendera Kamboja tersebut di perairan internasional Yaman. Kapal tersebut dicurigai membawa muatan senjata pemusnah massal (*WMD-Weapon of Mass Destruction*) dari Korea Utara menuju Yaman.

Ketika interdiksi dilakukan, kapal So San, tidak menunjukkan kewarganegaraan (bendera) yang sesuai dengan registrasi kapal sehingga dengan demikian tunduk kepada rejim *flag of convenience* sebagaimana diatur dalam Bagian VII tentang Laut Lepas Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) dimana setiap negara memiliki yurisdiksi terhadapnya.<sup>137</sup>

Dalam hal pihak negara pendukung PSI, konsep yang diusulkan Amerika Serikat telah sejalan dengan UN *Security Council Presidential Statement* bulan Januari 1992 yang menyatakan bahwa proliferasi WMD mengancam perdamaian dunia dan keamanan internasional, sehingga pentingnya negara-negara anggota PBB untuk melakukan pencegahan proliferasi.

Adapun mekanisme PSI adalah tindakan sepihak dalam melakukan interdiksi di laut lepas terhadap kapal-kapal yang dicurigai membawa barang-barang terlarang yang berkaitan dengan proliferasi senjata pemusnah massal (WMD). Bahkan dalam pandangan Amerika Serikat, PSI dapat menjadi mekanisme alternatif yang berjalan paralel untuk memperkuat pengawasan terhadap negara-negara yang memiliki kapasitas nuklir.

Dalam beberapa penyampaian mengenai PSI, pemerintah Amerika Serikat seringkali menyebut PSI adalah sebuah aktifitas bukan sebuah organisasi karena sifatnya yang sukarela dan tidak memiliki struktur. Lebih lanjut lagi, PSI membuat "*framework for action*" untuk melakukan interdiksi terhadap kapal di laut bebas.

Upaya sekuritisasi PSI juga sering dilancarkan Amerika Serikat dimana secara meyakinkan mengatakan bahwa konsepsi PSI telah di dukung oleh Sekjen PBB dan direkomendasikan dalam *High Level Panel*. Di samping itu, Pemerintah AS menyatakan bahwa keberhasilan PSI dapat dilihat pada interdiksi di bulan

---

<sup>137</sup> Pasal 91 UNCLOS 1982 menyangkut Kebangsaan Kapal: (1) "*Setiap negara harus menetapkan persyaratan bagi pemberian kebangsaannya pada kapal untuk pendaftaran di dalam wilayah, dan untuk hak mengibarkan benderanya. Kapal memiliki kebangsaan negara yang benderanya secara sah dapat dikibarkan olehnya. Harus ada suatu kaitan yang sungguh-sungguh antara negara dan kapal itu.*"

Oktober 2003 terhadap kapal BBC Cina yang dimiliki Jerman yang membawa komponen-komponen *centrifuge* untuk program nuklir Libya saat itu.

Akan tetapi, tanggapan pihak lain menyangkal bahwa operasi terhadap kapal BBC Cina merupakan program terpisah dari program PSI. Hal ini dikarenakan informasi intelijen mengenai kapal tersebut di dapat dari hasil kerja intelijen yang membongkar jaringan penjualan nuklir di pasar gelap oleh kelompok ahli nuklir Pakistan A.Q.Khan. Selain itu, disinyalir pada kenyataan di lapangan, pihak Amerika Serikat selalu tertutup kepada negara-negara anggota PSI lainnya dalam hal pertukaran informasi data-data intelijen yang diterimanya.

Dalam perkembangannya, pada tanggal 11 Februari 2004, Pidato Presiden AS George Bush menyatakan bahwa PSI tidak saja hanya merujuk pada *shipment and transfer* akan tetapi termasuk di dalamnya yakni *shutting down facilities, seizing materials and freezing assets*. Dengan demikian, bukan saja kerjasama militer dan intelijen dalam melaksanakan program PSI melainkan melibatkan penguatan fungsi hukum internasional maupun hukum pelayaran domestik setiap partisipan PSI.

Terkait persoalan hukum internasional, keberadaan PSI menghadapi sejumlah kendala khususnya dari aspek hukum dalam rangka memperoleh suatu legalitas, karena tidak selaras dengan prinsip "*self defence*" yang penerapannya harus memenuhi kriteria tertentu dan bertentangan dengan hukum laut internasional, khususnya dengan prinsip kebebasan berlayara dan kebebasan penerbangan untuk kapal dan pesawat niaga maupun pesawat militer.

Dalam kaitan ini, Pasal 23 UNCLOS 1982 secara eksplisit mengakui hak lintas damai bagi kapal bertenaga nuklir atau kapal bermuatan senjata nuklir (WMD). Bahkan dalam pandangan Hasyim Djalal, konsep PSI jelas-jelas melanggar kebebasan pelayaran atau *freedom of navigation* mulai dari hak lintas damai, transit dan lintas kepulauan yang telah dijamin dalam Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982).<sup>138</sup>

---

<sup>138</sup> Seminar Pengkajian PSI dalam Tatanan *Maritime Security*, di Jakarta 12 Desember 2007.

Terkait isu-isu keamanan tentang PSI yang digagas Amerika Serikat, tentu akan berdampak bagi wilayah perairan Selat Malaka. Kehadiran PSI sejak 2003, telah mengubah sebagian tatanan kerjasama teknis dan keamanan di Selat Malaka. Unsur-unsur interdiksi telah dipaksakan di wilayah perairan Selat Malaka. Hal ini dibuktikan dengan adanya keinginan negara-negara pengguna selat untuk memanfaatkan jasa keamanan di Selat Malaka. Peluang ini hadir akibat dorongan dan akumulasi *speech actor* yakni IMB tentang kerawanan di Selat Malaka.

Dalam isu keamanan di Selat Malaka, terkait pemanfaatan jasa keamanan tersebut justru negara yang lebih dahulu berinisiatif menawarkan jasa keamanan adalah Jepang dan Amerika Serikat. Perusahaan-perusahaan *transnasional* yang memiliki jalur lintasan kapal *supertanker*, telah bersedia membayar jasa keamanan dalam hal ini Navy Seal AS saat melintas Selat Malaka di tahun 2003-2004.

Atas sikap ini, Pemerintah Indonesia dengan tegas menolak keterlibatan pengawalan militer terhadap kapal-kapal yang melintas Selat Malaka. Lebih lanjut lagi, sebagian pihak menganggap bahwa lintasan Selat Malaka merupakan laut bebas dan di atasnya berlaku hukum mengenai laut bebas. Hal ini telah mengemuka dalam pembicaraan ketiga negara pantai yakni Malaysia dan Singapura menginginkan Selat Malaka dan Selat Singapura dijadikan/diakui sebagai laut bebas karena penting bagi pelayaran internasional.

Desakan-desakan tersebut, dinilai sebagai upaya menasionalisasikan maupun tindakan sekuritisasi kewenangan yang dimiliki negara pantai. Oleh karena sikap Pemerintah Indonesia yang konsisten, maka segala peluang kerjasama keamanan ditawarkan dalam kurun waktu periode 2003-2008. Peluang kerjasama terakhir yang ditolak pemerintah RI adalah menjadi partisipan dalam program PSI.

Dapat dibayangkan, bagaimana dampak yang akan ditimbulkan seandainya program PSI berlaku atas Selat Malaka. Seandainya program PSI dilakukan di atas Selat Malaka, maka nasib perairan lintasan internasional ini akan menjadi seperti perairan di Teluk Anden, Somalia. Di lintasan yurisdiksi

Indonesia akan hadir kapal-kapal perang dan kapal patroli asing yang senantiasa menjaga kapal dagang atau supertanker yang melintasi selat tersebut.

Di samping melakukan interdiksi, perairan Selat Malaka yang merupakan zona kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia dimasuki oleh otoritas asing dengan dalil pemeriksaan atas kapal-kapal yang diduga membawa material fisik nuklir. Padahal sesungguhnya interdiksi hanya dapat dilakukan oleh negara pantai dalam konteks menjamin hak lintas damai bagi setiap kapal asing yang melintasi perairan tersebut dan tunduk ke dalam kedaulatan negara pantai.

Jika hal ini terjadi, maka program PSI sama halnya dengan membuka zonasi kedaulatan RI atas upaya internasionalisasi Selat Malaka. Contoh yang sangat jelas yakni pernyataan Laksamana Thomas Fargo yang akan mengirimkan satuan marinir dalam menjaga perairan Selat Malaka atas ancaman perombakan dan pembajakan di wilayah tersebut.

Bercermin dari hal di atas, pernyataan Fargo (2004) adalah cerminan sikap Washington dalam rangka kampanye program PSI pada waktu itu. Demikian halnya, jika program PSI diterima Pemerintah RI maka bukan saja Selat Malaka yang akan menjadi target masuknya militer asing, melainkan selat-selat strategis lainnya di wilayah negara kesatuan Indonesia justru akan terbuka lebar dan gampang di masuki militer asing.

Dengan begitu, interdiksi tidak hanya dilakukan pada lintasan selat internasional melainkan meluas pada perairan kepulauan yang sesungguhnya menjadi *barier* negara kepulauan dan kepentingan nasional Indonesia.

Hal lainnya, yang memicu isu keamanan antara tahun 2005-2006 adalah permintaan negara-negara pengguna selat yang dipelopori AS agar Indonesia membuka Alur Laut Kepulauan lainnya selain yang telah ada, yakni ALKI Barat-Timur yang membelah Laut Jawa hingga Perairan Arafura.

Sesungguhnya sebelum permintaan pembukaan ALKI Barat-Timor, telah terjadi insiden yang sangat mengejutkan yakni manuver pesawat Hornet F-18 milik Angkatan Laut AS di atas Laut Jawa atau Pulau Bawean, Jawa Timur yang

terletak pada 5° LS dan 112° BT. Hal ini merupakan tindakan intrusi pihak asing AS terhadap wilayah kedaulatan dan yurisdiksi nasional Republik Indonesia.<sup>139</sup>

#### 3.2.4 Intrusi AS di Wilayah Indonesia

Berikut ini adalah laporan kasus intrusi yang dilakukan Pemerintah Amerika Serikat di atas wilayah Indonesia.<sup>140</sup>

Tindakan intrusi dalam *innocent passage* atau lintas damai dimengerti sepanjang tidak merupakan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, praktek latihan militer, kegiatan *spionase* yang mengumpulkan informasi, propaganda, mengganggu sistem komunikasi dan instalasi penting yang merugikan pertahanan keamanan negara yang dilewatinya.<sup>141</sup>

Dalam kasus manuver pesawat Hornet F-18 AS versus F-16 RI, dapat dianggap sebagai bentuk dan tindakan yang mengarah pada ancaman stabilitas nasional Indonesia. Meskipun tidak menimbulkan konflik *air force*, namun dalam hal hubungan diplomatik dapat menciptakan peluang konflik terbuka antara kedua Negara.

Laporan Media Komentar 8 Agustus 2001 menyebutkan, Pemerintah RI lewat Sidang Kabinet telah membahas dan melimpahkan tugas pada Departemen Luar Negeri dan Departemen Kehakiman untuk membahas dan meneliti lebih dalam, serta mengirim nota protes RI terhadap AS.

Memang dalam komunikasi diplomatik tertulis, nota dan nota diplomatik dapat menjadi alat dan bagian hubungan antar negara. Nota adalah cara komunikasi bagi Menteri Luar Negeri dengan Kepala Perwakilan Diplomatik Asing atau Pejabat Tinggi Asing dan sebaliknya. Sedangkan nota diplomatik

---

<sup>139</sup> Intrusi adalah tindakan pengganggu, pengacauan lalu-lintas dan campur tangan pihak lain terhadap satu negara.

<sup>140</sup> Steven Pailah, "Archipelagic State Tantangan dan Perubahan Maritim", Klub Studi Perbatasan. Manado 2007. hal 106-113.

<sup>141</sup> Dalam laporan selanjutnya, manuver Hornet F-18 ditangkap radar penerbangan sipil Bandara Djuanda-Surabaya.

adalah nota yang dikirim oleh satu pemerintah kepada pemerintah lainnya melalui Departemen Luar Negeri.

Protes Pemerintah RI terhadap AS dalam hal manuver pesawat Hornet F-18 dapat dilakukan dengan beberapa pertimbangan; Pertama, meskipun pemerintah membantah tidak melakukan pelanggaran terhadap hak lintas udara dan telah memperoleh ijin dari pemerintah, namun kondisi ini turut memberikan dampak ketegangan di wilayah Indonesia khususnya dan Asia Tenggara pada umumnya.

Kedua, masuknya militer asing dianggap sebagai tindakan mencampuri/tekanan dalam negeri dengan jalan memata-matai dan mengumpulkan data baik foto geografis, geopolitik, demografi khususnya di wilayah Indonesia.

Ketiga, tindakan militer AS dapat memberikan wujud/cermin penerapan strategi luar negerinya terhadap Pemerintah Indonesia.

Keempat, alasan-alasan manuver pesawat tempur AS dapat dijadikan dasar untuk penggalangan strategi militer dalam rangka memantapkan iklim kondisi bagi penentuan zonasi militer dan terciptanya kekuatan bersenjata lewat pangkalan militer AS di Asia, termasuk Indonesia yang menjadi incaran dalam 5 tahun terakhir.

Kelima, intrusi tersebut dapat dilihat sebagai respon pemerintah AS terhadap pembelian pesawat Sukhoi dari Rusia oleh Pemerintah Indonesia.

Secara umum, melintasnya armada US Navy dengan mengadakan manuver pesawat F-18 adalah suatu bentuk pelanggaran wilayah kedaulatan RI dan sekaligus merupakan tindakan yang bernuansa provokasi. Konvensi Paris 1919 mengatur sangat jelas tentang Pengaturan Navigasi Udara.<sup>142</sup>

Meskipun Duta Besar Amerika untuk Indonesia menyatakan bahwa AS sudah memberitahu pemerintah RI, tetapi kenyataannya TNI sebagai penjaga kedaulatan negara tidak mengetahui hal tersebut. Kasus ini terjadi mungkin karena adanya perbedaan persepsi antara pemerintah Indonesia dan Amerika. Bagi

---

<sup>142</sup> Konvensi Paris 1919: “*Negara mempunyai kedaulatan penuh (full sovereignty) atas ruang udara di atas wilayah daratan dan laut teritorialnya sampai ketinggian tidak terbatas.*”

pemerintah Indonesia semua kapal/pesawat asing yang melintasi perairan Indonesia harus melewati ALKI, sementara persepsi Amerika di dasari pada hukum internasional, sehingga dianggap bukan pelanggaran wilayah.

Bagi TNI kasus Bawean merupakan hal penting karena menyangkut masalah pertahanan dimana telah terjadi pelanggaran kedaulatan RI oleh kekuatan militer asing. Kejadian ini telah mengundang reaksi TNI khususnya TNI Angkatan Udara sehingga hampir terjadi benturan kekuatan.

Seandainya kekuatan seimbang maka kemungkinan terjadi benturan tak dapat dielakan. Akan tetapi, apapun alasannya manuver pesawat F-18 US Navy merupakan gerakan provokasi karena US Navy tahu persis tingkat kerawanan daerah yang dilaluinya sehingga untuk mengawal kapal yang melintas di utara Bawean tidak perlu dengan manuver pesawat-pesawat tempur.

Kasus Bawean merupakan momen yang sangat berbahaya dan sensitif, karena seandainya pilot pesawat TNI AU melakukan kesalahan sedikit saja, akan terjadi *clash air force* kemungkinan terjadi korban sangat besar. Bila hal ini terjadi, maka harga diri bangsa akan dipertaruhkan dan memicu terjadinya konflik militer.

Perbedaan persepsi antara pemerintah Indonesia dan Amerika mengenai masalah lintas laut internasional harus segera di cari jalan pemecahannya. Jika Indonesia berpegang pada UNCLOS dimana mensyaratkan adanya Alur Laut Kepulauan Indonesia, dan Amerika berpegang pada hukum udara internasional, maka masing-masing akan merasa benar sehingga cenderung menjadi permasalahan yang sulit diselesaikan.

Secara umum, kemampuan TNI bila dihadapkan dengan luas wilayah NKRI masih belum memadai. Oleh sebab itu, untuk mendeteksi pergerakan armada di perairan Indonesia sangat terbatas apalagi mengidentifikasinya. Itulah permasalahan pertahanan yang timbul berkaitan dengan kasus Bawean.

Hal itu harus kita respon secara relevan agar tugas TNI sebagai alat pertahanan negara dapat kita laksanakan secara baik. Oleh karena itu, untuk



merespon permasalahan pertahanan maka perlu ada pembenahan dan peningkatan kemampuan baik personil maupun peralatannya.

Pertama, peningkatan kemampuan intelijen agar dapat mengetahui secara cepat pergerakan armada militer asing yang melintas di perairan Indonesia. Kegiatan intelijen ini harus dilaksanakan secara terus-menerus sepanjang masa dengan pembentukan jaring-jaring intelijen, misalnya pemanfaatan nelayan kita sebagai salah satu jaring intelijen. Tentunya hal ini akan berjalan efektif bila didukung dengan peralatan yang baik serta pengendalian yang baik pula.

Kedua, peningkatan kemampuan deteksi dini dengan radar. Kondisi radar yang dimiliki sudah tua sehingga tidak dapat beroperasi secara maksimal. Kalaupun kondisi radar berfungsi normal maka dari jumlah radar yang ada baru dapat meng-*cover*  $\pm$  40% wilayah Indonesia.

Oleh sebab itu, sambil menunggu penambahan radar perlu mencari terobosan baru, misalnya membuat *link* dengan radar sipil yang berada di setiap Bandar-udara. Karena kenyataannya kasus Bawean diketahui dari radar yang berada di Bandara Djuanda, Surabaya.

Ketiga, peningkatan *Role of Engagement* (ROE) untuk merespon kebutuhan reaksi yang relatif cepat. Kasus Bawean merupakan bukti nyata bahwa dalam suatu keadaan yang sangat mendesak Panglima TNI tidak cukup waktu bila penggunaan kekuatan TNI harus menunggu perintah atau keputusan dari Presiden. Untuk itu, harus ada mekanisme aktif dalam kewenangan tertentu sehingga peran Panglima TNI dapat dimaksimalkan menghadapi masalah seperti kasus Bawean.

Keempat, pengawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Penetapan alur laut kepulauan merupakan hak negara kepulauan, yang jika telah ditetapkan secara internasional maka seluruh negara atau kapal yang akan melewati perairan tersebut wajib mematuhi aturan-aturan dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan.

Dalam pasal 53 ayat (12) Unclos 1982 menyebutkan bahwa :

“apabila suatu negara kepulauan tidak menentukan alur laut kepulauan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional (*routes normally used for international navigation*)”.

Hal itu mendasari pemerintah RI dalam menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), sehingga pada tahun 1998 Indonesia mengajukan proposal penetapan ALKI ke *International Maritime Organization* (IMO). Selanjutnya, pada sidang ke-69 tahun 1998, Komite Keselamatan Maritim (*Maritime Safety Committee-MS*C) IMO dengan Resolusi MSC 72 (69) telah menerima usulan Indonesia tentang alur laut kepulauan Indonesia.

Dalam pengajuan ALKI tersebut yang masih bersifat parsial, Indonesia dianggap belum memenuhi kriteria ALKI karena pencantumannya harus meliputi seluruh rute yang biasa dipergunakan untuk pelayaran internasional.

Untuk menindaklanjuti hal tersebut, terjemahan naskah PP Nomor 37 Tahun 2002 dalam bahasa Inggris secara resmi telah didepositkan oleh Pemerintah RI kepada IMO pada tanggal 27 Juni 2003 sehingga baru dapat diberlakukan secara internasional terhitung 6 bulan setelah diterima dan diumumkan kepada masyarakat internasional. Setelah diterbitkannya peta laut Indonesia yang memuat ALKI maka harus diumumkan melalui *notice to mariners* (*notmar*).

Dalam aturan alur laut kepulauan yang ditetapkan “masih bersifat parsial” (pasal 3 ayat 92) PP Nomor 37 Tahun 2002 dan belum jelas menyatakan status suatu kapal yang berlayar melintasi alur dan biasa digunakan untuk pelayaran internasional (alur timur-barat).<sup>143</sup>

---

<sup>143</sup> Kelemahan lainnya adalah Laut Jawa menjadi sangat terbuka, karena Indonesia belum melakukan perubahan atas lintasan ALKI yang mengakibatkan kapal-kapal asing dapat melayari perairan laut Jawa dengan bebas pada lintasan Laut Teritorial.

Yang menjadi pertanyaan, apakah AS menyatakannya sebagai lintas damai atau lintas alur laut kepulauan, mengingat ALKI yang diajukan oleh pemerintah RI masih bersifat parsial?

Bercermin dengan kasus Bawean di atas, kiranya Pemerintah Indonesia memiliki skenario atas isu-isu yang berkembang di perairan Selat Malaka. Masih begitu banyak pilihan hukum internasional untuk mengelola isu-isu keamanan Selat Malaka tanpa melibatkan bantuan asing, melainkan kerjasama tripartit ketiga negara pantai yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Dengan pengelolaan secara tripartit, berarti akses melibatkan negara pengguna selat semakin terbatas dan tentunya tidak akan melibatkan armada asing yang jauh lebih banyak untuk kepentingan menjaga Selat Malaka. Di samping itu, terkait masalah sekuritisasi isu yang senantiasa dilakukan oleh aktor-aktor/lembaga non-negara seperti IMB, maka yang perlu dipelajari adalah akses terhadap target-target isu dalam hal ini keinginan akan kewenangan dan keterlibatan armada asing di lintasan Selat Malaka.

Hal ini sekuritisasi ini sangat gamblang dipaparkan oleh Fred Vultee dalam disertasinya berjudul *Securitization as a Media Effect*. Dalam disertasi ini, Vultee menjelaskan bagaimana proses keamanan berkembang menjadi sekuritisasi.<sup>144</sup> Berbeda dengan Buzan, analisis Vultee (2007) menyatakan bahwa sekuritisasi dapat ditinjau dari ide-ide Amerika Serikat terhadap ‘perang melawan terorisme’.

Hal ini menjadi semacam target pasar (*market press*) setelah serangan teroris paska ‘*nine elevant*’ 9/11 2001. Beban historis ini, akhirnya muncul dikemudian hari sebagai sudut pandang dalam kerangka tanggung jawab isu nasional dan internasional yang dilakukan Amerika Serikat terhadap kelompok teroris. Peran media massa menjadi sangat penting yang menjangkau ‘*sense of audience expectations*’ serta turut membentuk persepsi publik dan bahkan

---

<sup>144</sup> Fred Vultee, “*Securitization as a Theori of Media Effect: The Contest over the Framing of Violence*”, University Of Missouri-Colombia, Agustus 2007.

menjadi debat politik lintas negara. Hal ini sebagaimana terjadi dalam laporan-laporan IMB terhadap kerawanan lintasan Selat Malaka.

Selanjutnya, Vultee menegaskan bahwa proses sekuritisasi sesungguhnya tidak memberikan efek yang akurat terhadap isu-isu komprehensif bagi kepentingan publik atau masyarakat akan tetapi justru hal ini harus menjadi fokus perhatian pemerintah. Dengan kata lain, kehadiran sekuritisasi menjadi konsideran politik untuk membenarkan perluasan berita oleh media. Karena dorongan media menjadikan proses emosional publik terbentuk dan memaksa argumen pro-pemerintah untuk membenarkan liputan media tersebut.

Dalam kerangka perang melawan teroris, sekali lagi Amerika Serikat menjadi aktor embrio yang melahirkan isu-isu sekuritisasi. Vultee merujuk pada pandangan Brzezinski (2007) yang menyatakan bahwa konsep perang melawan terorisme itu sendiri merupakan '*self inflicted wound*' dimana memberikan peran terhadap pemimpin politik namun menghindarkan kemampuan negara dalam mengkonfrontasi legitimasi ancaman dalam hal ini teroris.

Dengan demikian, proses sekuritisasi isu di Selat Malaka diharapkan dapat diprogram sebagaimana dorongan kepentingan publik, namun tetap berpegang pada prinsip-prinsip tripartit yang tidak meninggalkan prinsip-prinsip kedaulatan teritorial dan stabilitas nasional.