

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejak dahulu secara geopolitik letak geografis Selat Malaka begitu penting bagi kepentingan negara-negara di dunia dalam kegiatan ekonomi, lalu-lintas perdagangan, maupun strategi militer terutama negara besar seperti Amerika Serikat, Cina, Jepang dan India. Posisi Selat Malaka termasuk jalur SLOC (*Sea Lanes of Communication*) terpadat untuk perdagangan dan alur minyak dunia jika dibandingkan dengan selat-selat lainnya.¹

Dalam perspektif Indonesia, Selat Malaka sesungguhnya menjadi vital dan strategis karena perairan ini berada di lintasan wilayah Republik Indonesia. Hal ini berarti Indonesia wajib menjaga, mengamankan dan memanfaatkan Selat Malaka untuk kepentingan perekonomian, pertahanan dan keamanan negara.²

Selain Indonesia, Malaysia dan Singapura juga memiliki hak sebagai negara pantai untuk menjaga dan mengamankan Selat Malaka. Bahkan negara-negara maju mempercayakan sebagian kontrak dagang kepada Singapura untuk keamanan jalur transportasi minyak dan LNG yang melewati Selat Malaka. Hal ini menjadi bukti bahwa kepentingan nasional negara-negara maju bersingungan dengan posisi Selat Malaka yang memang rentan tindakan teror ataupun pembajakan.

Tercatat pada tahun 2002 hingga 2006, Selat Malaka menjadi selat paling berbahaya dan titik panas (*hotspots*) keamanan maritim di dunia. Hal ini

¹ Arif Havas Oegroseno dalam Presentasinya berjudul *Kebijakan Indonesia dalam Keamanan Laut di Selat Malaka* mengatakan, “bahwa dari 250 Selat di dunia terdapat 13 pintu masuk (*choke point*) yaitu: *Danish Straits, Straits of Hormutz, Balaba Straits, Straits of Dover, Straits of Malaca, Surigao Strait, Straits of Gibraltar, Sunda Strait, Osumi-kaikyo, Bab el Mandeb, Lombok Strait, Bering Strait, Strait of Magellan.*”

² Pada tanggal 15-20 Januari 2006 berlangsung pertemuan tahunan *Asia Pacific Parliamentary Forum* di Jakarta yang salah satu agendanya membahas tentang keamanan Selat Malaka. Sumber: www.eramuslim.com. Selasa 3 Januari 2006.

disebabkan kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka, rawan terhadap ancaman kejahatan yang terjadi di atas laut.

Ancaman kejahatan di Selat Malaka biasanya berupa pembajakan kapal, perampokan kapal, penculikan awak kapal, perdagangan manusia dan penyelundupan senjata. Ada juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan arus perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut di perairan Selat Malaka.³

Sejauh ini ancaman keamanan yang dilaporkan *International Maritime Bureau* (IMB),⁴ bahwa terjadi 75 kasus perompakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata (*armed robbery*) pada tahun 2000. Kasus ini menurun pada tahun 2001 menjadi 17 kasus dan menurun lagi menjadi 16 kasus pada tahun 2002. Akan tetapi, pada tahun 2003 meningkat dari 16 kasus sebelumnya menjadi 28 kasus.⁵

Selanjutnya laporan IMB bahwa di Indonesia, kasus perompakan dan perampokan bersenjata di laut pada tahun 2000 sebanyak 119 kasus dan mengalami penurunan menjadi 91 kasus pada tahun 2001. Akan tetapi, naik menjadi 103 kasus pada tahun 2002 dan terus naik 121 kasus pada tahun 2003. Sehingga pada tahun 2003, Indonesia berada di urutan pertama untuk kasus perompakan dan pembajakan di laut, disusul Bangladesh dengan 58 kasus dan Nigeria dengan 39 kasus.⁶

³ “Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka” Medan, 19-20 Juli 2005. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Departemen Luar Negeri RI.

⁴ IMB berpusat di London dan juga memiliki Kantor Perwakilan di Malaysia.

⁵ Terhadap laporan IMB ini, Djoko Sumaryono mantan Panglima Armada Barat dan Komandan Seskoal menyatakan bahwa “gangguan keamanan di Selat Malaka yang paling menonjol adalah perompakan di laut (*sea robbery*), yang oleh *International Maritime Bureau* dikategorikan sebagai pembajakan di laut (*piracy*), padahal antara keduanya sangat berbeda baik latar belakang maupun tujuannya. Perbedaan laporan itu terjadi akibat tidak proporsionalnya manajemen pelaporan dari kapal ke markas IMB di Kuala Lumpur. Realitas di lapangan, misalnya laporan dari kapal-kapal niaga yang sedang berlayar di Selat Malaka, tidak diverifikasi keakuratannya tetapi langsung dicatat dan dipublikasikan apa adanya. Sumber: www.kompas.co.id

⁶ “Selat Malaka di tengah Ancaman”, Kompas, Senin 24 Mei 2004.

Angka-angka tersebut sangat berbeda jika dibandingkan dengan kejadian di Selat Singapura. Tercatat pada tahun 2000 hanya 5 kasus, tahun 2001 naik menjadi 7 kasus, dan pada tahun 2002 turun menjadi 5 kasus. Begitu juga di perairan Malaysia. Kasus serupa dilaporkan hanya terjadi 21 kasus pada tahun 2000, 19 kasus pada tahun 2001, dan hanya 14 kasus pada tahun 2002.

Di perairan Filipina dilaporkan kejadian sebanyak 9 kasus pada tahun 2000, 8 kasus pada tahun 2001, dan menurun menjadi 10 kasus pada tahun 2002. Selanjutnya sepanjang tahun 2003 tercatat ada 21 pelaut (*seafarers*) terbunuh, 40 kali penyerangan, dan 88 orang luka-luka. Kemudian, terdapat 71 anak buah kapal (*crew*) atau penumpang dinyatakan hilang dan 21 orang diyakini terbunuh.⁷

Di samping data yang dikeluarkan oleh IMB, ada juga laporan pembajakan dari *Maritime Institute of Malaysia* (MIMA) pada bulan Mei 2006, yang dapat dilihat pada skema (1) berikut ini:⁸

Table: Piracy Incident in Indonesia, Malaysia, Singapore and Straits of Malacca

Place	Year	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Indonesia		119	91	108	121	94	79
Malaysia		21	19	14	5	9	3
Singapore		5	7	6	2	8	7
Malacca Straits		76	17	16	28	38	12

ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 1 January – 31 Des 2005

Angka-angka kejahatan perompakan di laut yang dicatat IMB maupun MIMA sungguh fantastis terutama bagi wilayah perairan Indonesia. Negara manapun di dunia tidak menghendaki perompakan dan pembajakan tersebut terus berlangsung.

Akan tetapi, menyangkut tanggungjawab keamanan dan pengelolaan di Selat Malaka, tak mungkin hanya diberi tugas kepada satu negara saja, seperti

⁷ *ibid.*, Kompas 24 Mei 2004.

⁸ Sumber: www.mima.online "Indonesia's Efforts In Combating Piracy and Armed Robbery in The Straits of Malacca, May 2006.

Indonesia. Dalam hal ini, Malaysia dan Singapura harus turut bertanggung jawab. Apalagi Singapura dan Malaysia lebih banyak mengambil keuntungan dan memanfaatkan jasa Selat Malaka untuk membangun perekonomiannya.⁹

Memang di kalangan pelaut, Selat Malaka sejak dahulu dikenal rawan perompakan. Perompakan biasanya terjadi terhadap kapal-kapal besar, seperti kapal kontainer dan kapal tanker pembawa minyak. Tempat-tempat yang rawan berada di sekitar Aceh dan Belawan. Berdasarkan asumsi dan publikasi IMB, akhirnya memicu anggapan bahwa negara pantai (Indonesia, Malaysia, dan Singapura) tidak mampu mengelola dan menanggulangi perompakan di Selat Malaka.¹⁰

Akan tetapi, hal tersebut tidaklah sepenuhnya dapat dibenarkan. Berbagai upaya telah dilakukan, baik secara internal dalam bentuk menggelar operasi keamanan laut maupun kerjasama eksternal dengan negara penjaga selat. Kerjasama eksternal dilakukan dengan patroli terkoordinasi “MALINDO” (Malaysia dan Indonesia) serta patroli “INDOSIN” (Indonesia dan Singapura) yang telah berlangsung lebih dari sepuluh tahun.

Selanjutnya, menurut Bantarto Bandoro, *The Malacca Straits Sea Patrols* (MSSP) diluncurkan sebagai sebuah aksi konkrit untuk menjaga keamanan Selat Malaka. Dalam pengaturan demikian, negara-negara pantai melakukan patroli terkoordinasi, sambil tetap mempertahankan komunikasi dan pertukaran informasi. Pada bulan September 2007, sebuah pendekatan baru untuk mendukung keamanan di Selat Malaka juga diluncurkan, yaitu *Eyes in the Sky Initiative* (EIS). Inisiatif ini menggabungkan patroli udara maritim dengan

⁹ Coba bandingkan dengan Pernyataan Menteri Koordinator Perekonomian Dorodjatun Kuntjoro Jakti pada Ulang Tahun Ke-30 Otorita Batam di Hotel Melia Panorama, 28 Oktober 2001, “...menjaga dan memanfaatkan Selat Malaka bukan hanya sekedar menjaga kedaulatan negara. Lebih dari itu, Selat Malaka mempunyai perspektif ekonomi seperti kerajaan-kerajaan masa lalu, seperti kerajaan Malaka-Riau-Lingga yang memanfaatkannya sebagai jalur perdagangan ke berbagai belahan dunia. Jika kita mampu memanfaatkan Selat Malaka menjadi pusat-pusat pertumbuhan, bukan tidak mungkin krisis ekonomi yang dialami Indonesia saat ini akan teratasi.” Sumber: www.kompas.co.id.

¹⁰ www.kompas.com. diakses 20 September 2007.

langkah-langkah keamanan di laut. Patroli Laut Selat Malaka (*Malacca Strait Sea Patrols - MSSP*) dan *Eyes In the Sky* adalah bagian dari kerangka besar untuk mengatasi masalah keamanan Selat Malaka.¹¹

Fenomena lain yang membahas tentang isu-isu Selat Malaka dilakukan di Malaysia yakni melalui pertemuan *Kuala Lumpur on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection* pada tanggal 18–20 September 2006. Dalam pertemuan tersebut, IMB memberikan apresiasi terhadap penurunan jumlah perompakan di Selat Malaka. Pertemuan ini sesungguhnya merupakan kerjasama tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura dengan *International Maritime Organization (IMO)*. Sebelum di Kuala Lumpur, pertemuan yang sama diawali di Jakarta tanggal 7–8 September 2005 dengan menghasilkan *Jakarta Statement*.¹²

Pertemuan tersebut dihadiri delegasi negara pantai atau *littoral states* (Indonesia, Malaysia dan Singapura), 32 negara-negara pengguna atau *user states* termasuk Amerika Serikat, Jepang, China serta pengamat dari berbagai organisasi internasional di bidang pelayaran dan perkapalan.¹³

Apabila dibandingkan keamanan di Selat Malaka mengalami penurunan tingkat perompakan dimana pada tahun 2004 tercatat jumlah kejadian sebanyak 38 kasus, menurun menjadi 15 kasus pada tahun 2005 dan lebih menurun lagi menjadi 2 kasus pada tahun 2006.¹⁴

¹¹ Sumber : www.dephan.go.id, Bantarto Bandoro “*Selat Malaka: Fakta Pergulatan Kekuatan dan Fear Factor*”.

¹² Sumber : www.dephan.go.id.

¹³ Delegasi Indonesia yang hadir dalam pertemuan di Kuala Lumpur adalah Bpk. Eddy Pratomo, Direktur Jenderal Hukum&Perjanjian Internasional (HPI) Departemen Luar Negeri (Ketua), H. Harijogi, Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Wakil Ketua Delegasi) dan 10 anggota delegasi wakil Departemen Luar Negeri, Departemen Perhubungan Mabas TNI-AL dan Polri serta Prof. Hasjim Djalal. Sumber: “*Masyarakat Internasional Mengakui Keberhasilan Negara Pantai Dalam Mengamankan Selat Malaka*” www.deplu.go.id, 25 September 2006.

¹⁴ Baca juga www.kapanlagi.com. “*Aksi Bajak Laut di Selat Malaka Turun Drastis*”, 25 Agustus 2007.

Selanjutnya, menurut Eddy Pratomo (2006), “bahwa dalam manajemen komprehensif Selat Malaka, Indonesia siap menerima bantuan teknis dalam *safety of navigation* dan *environmental protection* melalui mekanisme *Tripartite Technical Experts Group (TTEG)*, suatu mekanisme tiga negara yang telah dibentuk sejak tahun 1977. Sementara itu untuk masalah *security*, Indonesia menegaskan bahwa bantuan teknis dapat dilakukan melalui mekanisme pengaturan bilateral.”¹⁵

Peningkatan keamanan di Selat Malaka sesungguhnya dirasakan negara-negara pengguna dan para wakil industri pelayaran dan perkapalan. Pernyataan penghargaan terhadap Indonesia, Malaysia dan Singapura yang telah melakukan berbagai langkah pengamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura tertuang dalam *Kuala Lumpur Statement* yang pada intinya memuji tindakan negara pantai, khususnya Angkatan Bersenjata ketiga negara yang telah berhasil menekan tindak kriminal di Selat Malaka dan menciptakan keamanan di kawasan tersebut.¹⁶

Kuala Lumpur Statement juga memfokuskan pembicaraan Selat Malaka pada pembentukan mekanisme *burden sharing* kerjasama antara 3 negara pantai dengan negara pengguna lainnya dalam bidang keselamatan atau *safety of navigation* dan perlindungan lingkungan hidup atau *environmental protection*.¹⁷

Dalam hal keamanan, secara teknis ketiga negara sudah sepakat membentuk sistem pengamanan yang lebih terpadu, melalui pembentukan komite pengamanan bersama tentang Selat Malaka. Komite bersama ini menjadi payung bagi seluruh kerjasama pengamanan yang telah ada.¹⁸

Secara spesifik dalam beberapa pertemuan yang membahas tentang Selat Malaka, Amerika Serikat menyatakan akan memberikan bantuan teknis di lintasan

¹⁵ www.deplu.go.id diakses 20 September 2007.

¹⁶ www.deplu.go.id diakses 20 September 2007.

¹⁷ www.deplu.go.id.

¹⁸ Kantor Berita Antara, “Tiga Negara Bentuk Komite Pengamanan Bersama Selat Malaka” Rabu, 15-Maret-2006.

Selat Malaka beserta kapal *Landing Ship Tanker* dan perahu karet. Akan tetapi, hingga kini realisasi bantuan belum terlaksana.¹⁹

Sesungguhnya, Amerika Serikat juga berkepentingan menjaga keamanan di Selat Malaka. Hal ini didasari laporan Badan Administrasi Informasi Energi AS (EIA), bahwa kurang lebih 11 juta per barel angkutan minyak melintasi Selat Malaka yang sebagiannya merupakan pasokan ke Jepang dan Amerika Serikat²⁰.

Hal ini dikuatkan dengan studi yang dilakukan oleh *The East-West Center Hawaii*, yang hasilnya mengkhawatirkan kemungkinan terjadinya skenario peledakan atau penenggelaman kapal *supertanker* di Selat Malaka, yang dapat menghentikan pasokan minyak ke negara-negara Asia-Pasifik dan Amerika Serikat. Negara-negara maju seperti AS dan Jepang sangat berkepentingan dengan stabilitas dan keamanan di kawasan perairan Selat Malaka karena kegiatan perdagangan luar negeri kedua negara tersebut memiliki intensitas tinggi dan demi menjaga keamanan nasional kedua negara.

Dalam lawatan ke Indonesia, Menlu AS Condolezza Rice menyatakan perlunya bantuan AS atas pengamanan di Selat Malaka.²¹ Hal ini membuktikan pemerintah AS selalu menjadikan fokus perhatian masalah-masalah di Selat Malaka.

Selanjutnya, respons pemerintah Jepang melalui *Press Secretary* Kementerian Luar Negeri Jepang, Mitsuo Sakaba mengatakan bahwa Jepang akan berpartisipasi dalam keamanan laut dengan Pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapura. Perspektif Jepang sesungguhnya ingin menjadikan Selat Malaka sebagai urusan internasional bagi negara pantai dan negara pengguna selat.

Akan tetapi, pandangan ini ditentang oleh Indonesia dan Malaysia yang belum sepenuhnya menjadi anggota kerjasama pengamanan laut di Selat Malaka

¹⁹ Sumber: www.dephan.go.id

²⁰ C.S. Kupuswamy, "*Straits of Malacca: Security Implication*" www.saag.org diakses 30 Oktober 2007.

²¹ Harian Media Indonesia, Jakarta. 16 Maret 2006.

yang diprakarsai Jepang walaupun disetujui Singapura serta negara pengguna selat lainnya.²²

Selain mengajukan protes atas sikap Jepang, Indonesia juga mempersoalkan pengaturan informasi navigasi laut yang berada di tangan Singapura, sebab bagi Indonesia tanggungjawab pengamanan Selat Malaka juga menjadi urusan Indonesia dan Malaysia. Sedangkan Jepang hanyalah sebagai negara pengguna.²³

Perlu diketahui bahwa pada tahun 2005, telah disepakati kerjasama regional untuk keamanan laut. Dari 14 negara Asia yang terlibat, Indonesia dan Malaysia belum mau menjadi anggota. "*Semua tahu bahwa Indonesia memainkan peran yang sentral di kawasan Selat Malaka, makanya kami ingin terus melanjutkan pembicaraan dengan Indonesia mengenai partisipasinya untuk kerjasamanya dalam memerangi pembajakan di laut dan juga penyelundupan senjata di laut*"²⁴

Memang, sejumlah negara seperti Jepang dan Amerika Serikat, menganggap pengamanan Selat Malaka sangat penting. Tercatat 80 persen minyak dunia diangkut melalui perairan itu. Setiap tahun, lebih dari 60.000 kapal melintas jalur sepanjang 500 mil tersebut. Namun, aksi pembajakan dan perompakan kapal-kapal dagang kerap terjadi di kawasan tersebut, bahkan kini juga marak disinyalir penyelundupan senjata melalui salah satu lintasan utama yang menghubungkan Laut China Selatan dan Samudera Hindia.²⁵

Jepang sebagai penggagas keamanan di Selat Malaka tidak mendukung Indonesia untuk menjadi koordinator dalam pengamanan Selat Malaka, malahan dalam pandangan diplomatik mengatakan bahwa persoalan yang paling penting

²² Baca juga Yan Santosa EP dalam Harian Republika, 23 Juni 2004.

²³ Sumber: www.dephan.go.id

²⁴ Pernyataan *Press Secretary* Kementerian Luar Negeri Jepang, Mitsuo Sakaba. Sumber: www.dephan.go.id. diakses 20 September 2007.

²⁵ Baca juga Banjarmasin Post, "Selat Malaka Makin Dangkal", 2003.

disini adalah kepentingan bersama kawasan yang dapat memengaruhi kegiatan ekonomi, terutama dalam mempromosikan pertumbuhan ekonomi Asia.²⁶

Selanjutnya, dalam perspektif keamanan Jepang bahwa isu penting Selat Malaka adalah setiap negara di kawasan semestinya berpartisipasi karena sama kepentingannya bagi keseluruhan kawasan. Selain itu ditambahkan bahwa jika pengaturan navigasi laut di laksanakan dengan baik, maka keamanan Selat Malaka berguna dan menjadi penting dalam mencegah kejahatan transnasional dan ancaman terorisme. Dalam konteks itu, Pemerintah Jepang berencana menawarkan bantuan kapal-kapal patroli agar kerjasama pengamanan Selat Malaka berlangsung lebih baik.²⁷

Sesungguhnya, isu Selat Malaka sudah sering kali dibahas namun penyelesaiannya terus tertunda. Indonesia dan Jepang telah sepakat bahwa kerjasama dilakukan sejalan dengan Konvensi Hukum Laut Internasional tahun 1982, yang tetap menghargai kedaulatan dan hak berdaulat atas negara-negara pantai terhadap teritorial maupun zona ekonomi eksklusif. Bahkan Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono menegaskan, *“tanggung jawab dan otoritas pengamanan Selat Malaka adalah urusan Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Posisi Jepang adalah sebagai negara pengguna selat.”*²⁸

Dari sudut pandang Indonesia, yang paling dibutuhkan adalah kapal dan teknologi yang bisa mendukung pengamanan Selat Malaka. Selama ini kedua aspek tersebut menjadi kendala bagi Indonesia dalam mengatasi aksi pembajakan di wilayah tersebut.

Pada akhirnya, Jepang menyatakan komitmennya memberikan tiga kapal patroli dalam rangka kerjasama tersebut. Selain itu, Indonesia dan Jepang sepakat

²⁶ “*Jepang Sadari Sensivitas RI Soal Keamanan Selat Malaka*”, sumber: www.dephan.go.id

²⁷ “*Jepang Tawarkan Patroli di Selat Malaka*”, Harian Sinar Harapan, 2002.

²⁸ Pernyataan Presiden Yudhoyono tentang Selat Malaka. Sumber: www.dephan.go.id. diakses 20 September 2007.

bekerjasama lebih erat melalui *ASEAN Regional Forum (ARF) on Maritime Security, East Asian Summit* dan *ASEAN plus 3*.²⁹

Lain hal dengan perspektif Jepang, AS mengusulkan “*Regional Maritime Security Initiative*” dengan asumsi bahwa kekhawatiran dunia internasional atas gangguan keamanan yang semakin serius di wilayah ini. Atas usulan AS tersebut, respon Indonesia tetap berpegang pada azas kedaulatan negara yang tidak menghendaki negara-negara pengguna selat atau kekuasaan asing memiliki hak dan campur tangan tanpa adanya permintaan dari negara-negara yang bersangkutan.³⁰

Memang, tidak dapat dipungkiri isu keamanan Selat Malaka adalah sebuah masalah yang kompleks. Kompleksitas ini mengandung tiga dimensi yakni: keamanan keselamatan pelayaran, keamanan lingkungan, dan keamanan teritorial. Pengelolaannya diharapkan melibatkan berbagai pihak serta akan memberikan implikasi positif yang berbeda. Karena itu, dibutuhkan pandangan yang *holistic* dan respon yang komprehensif. Secara faktual permasalahan keamanan maritim di Selat Malaka adalah *pembajakan* dan *perompakan*. Hal lainnya adalah masalah kerusakan lingkungan, keselamatan penumpang dan pelayaran serta isu-isu sosial ekonomi.³¹

²⁹Jepang menyetujui kerjasama pengamanan di Selat Malaka melalui ARF, karena usulan Jepang untuk membentuk Forum Pengamanan Selat Malaka dimana Jepang bertindak sebagai Koordinator Keamanan ditolak oleh *litoral state*.

³⁰ Bandingkan dengan tulisan Denni Kodrat dalam *Harian Pikiran Rakyat* berjudul “*Ancaman Pangkalan Militer AS*”, “*Tawaran Angkatan Bersenjata AS untuk membantu mengamankan Selat Malaka bisa berujung pada tindakan militer, sebagaimana yang terjadi dalam kasus serangan ke Afganistan dan Irak. AS dapat dengan mudah meluluhlantakkan dua negara yang tidak disenanginya itu setelah negara-negara tetangga seperti Pakistan, Kuwait, Arab Saudi, Yordania memberi izin kepada AS untuk memakai kawasannya sebagai basis militer.*”

Adapun pernyataan Prof. Juwono Sudarsono, “*...kepedulian sejumlah negara, seperti Jepang dan AS, untuk membantu mengamankan Selat Malaka adalah hal yang positif, sepanjang mereka tidak membantu dalam gelar kekuatan militer, seperti mengerahkan kapal- kapal perang.*”

³¹ Fajriyansah Rahman. “*Perompakan Kapal di Indonesia Fakta atau Konspirasi Opini*”, Surabaya. PT. Java Pustaka Utama. 2007.

Muncul pertanyaan, bagaimana membangun pendekatan yang seimbang terhadap masalah-masalah di Selat Malaka tanpa mengurangi kedaulatan negara pantai? Pendekatan masalah keamanan tersebut, disebabkan adanya ambiguitas isu keamanan dewasa ini yang diwarnai asumsi-asumsi bahwa telah terjadi peningkatan kejahatan teroris yang bersifat transnasional.³²

Meski demikian, Singapura dan AS berpikir bahwa ancaman teroris di Selat Malaka adalah skenario terburuk bagi isu keamanan, namun hal ini menimbulkan respon berbeda dari Indonesia maupun Malaysia.³³ Berdasarkan beberapa kali pertemuan yang membahas keamanan Selat Malaka, Pemerintah Indonesia kembali menegaskan sikapnya menolak setiap upaya yang ingin menjadikan masalah Selat Malaka sebagai persoalan internasional.³⁴

Konsistensi cerminan sikap Pemerintah Indonesia tersebut sudah sejak awal ketika Menteri Pertahanan RI mengeluarkan pernyataan dalam Dialog Keamanan Indonesia-Amerika Serikat 2005, bahwa:

*”Kami menginginkan koordinasi patroli keamanan ketiga negara di wilayah ini yaitu, Malaysia, Indonesia, dan Singapura, bisa lebih terpadu. Kalaupun AS atau Jepang mau membantu, mereka tetap tidak boleh masuk dan terlibat langsung dalam penanganan masalah itu”.*³⁵

Sikap yang konsisten yang tidak memperbolehkan negara pengguna selat masuk dalam kontrol keamanan di Selat Malaka telah juga ditunjukkan Prof. Dorojatun Kuncoro Jakti saat menjabat Dubes RI Berkuasa Penuh Untuk AS atas undangan Armada Ketujuh AS di Hawaii-Pasifik. Dalam keterangan melalui

³² Bantarto Bandoro, “Keamanan Maritim di Selat Malaka”, sumber: www.dephan.go.id, 23 Mei 2006.

³³ Malaysia & Indonesia sangat tegas menolak keterlibatan armada asing di Selat Malaka, Singapura justru mendukung usulan AS tentang “Regional Maritime Security Initiative”

³⁴ Pernyataan Menteri Sekretaris Negara, Hatta Rajasa, www.antara.co.id, diakses 29 Agustus 2007.

³⁵ Dialog Keamanan III Indonesia-AS, 2- 3 Agustus 2005, Hotel Borobudur Jakarta, dihadiri Duta Besar AS untuk Indonesia Lynn B Pascoe dan Menhan RI Prof. Juwono Sudarsono.

seminar di Universitas Indonesia tanggal 24 November 2008, Prof. Dorojatun mengatakan bahwa “*masalah keamanan Selat Malaka merupakan kewenangan litoral state yakni Singapura, Malaysia dan Indonesia. Apabila negara-negara pengguna selat ingin melakukan partisipasi dan kerjasama keamanan, maka harus mendapat persetujuan dari negara penjaga selat dan tidak boleh lebih dari dua negara.*”³⁶

Dalam memecahkan polemik kewenangan di atas, tentu sudah menjadi kewajiban Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara pantai menyusun *blue print* pengamanan di Selat Malaka, baik internal maupun eksternal dan secara terpadu dengan negara pengguna selat dilandasi semangat tidak memaksakan kehendak dan kerjasama yang saling menguntungkan. Bahwa kerjasama diperlukan dengan negara-negara seperti AS, Jepang dan India adalah tindakan yang sangat tepat. Kerjasama tersebut bisa diwujudkan dengan pemberian bantuan berupa laporan intelijen, peremajaan peralatan, serta perlengkapan pengamanan selat, agar tidak sampai terjadi kecelakaan maupun aksi kejahatan.³⁷

Tak hanya perompakan dan pembajakan, kejahatan transnasional juga memengaruhi pembahasan isu keamanan. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa kejahatan transnasional seperti perompakan bersenjata, pembajakan, teroris, *illegal fishing*, penyelundupan dan perdagangan manusia menjadi substansi isu-isu non-tradisional dalam pengkajian strategi hubungan internasional.

Meskipun berada pada tingkatan *low politics* namun masalah tersebut memiliki dampak *low threat* dalam keadaan damai. Oleh karena itu, sangat diperlukan pembahasan secara berkelanjutan tentang isu-isu keamanan di perairan Selat Malaka baik di tingkat bilateral, regional maupun multilateral.

³⁶ Disampaikan oleh Prof. Dorojatun Kuncoro Jakti, mantan Dubes RI Untuk AS pada saat Kuliah Umum bertajuk *Foreign Policy in Practice* (Catatan pengalaman dan Peran Indonesia dalam Memelihara Perdamaian Dunia) di hadapan Mahasiswa dan Dosen Paskasarjana Hubungan Internasional UI, Senin 24 November 2008.

³⁷ “*Selat Malaka di Tengah Ancaman*”, sumber : www.kompas.com.

1.2. Permasalahan

Serangan terorisme terhadap kapal perang Amerika USS Cole tahun 2002, merupakan awal pemicu kerjasama 18 Angkatan Laut negara-negara Asia Pasifik untuk mengadakan latihan bersama di Singapura. Hal ini dimaksudkan untuk mengamankan Selat Malaka dari aksi terorisme. Adapun materi pelatihan militernya yakni pembersihan ranjau laut, penyelaman, dan pemasangan radar di beberapa titik di Selat Malaka.

Jika dicermati, telah terjadi pergeseran gerakan (*shift-movement*) atas aksi-aksi terorisme belakangan ini. Pertama tentang '*locus*', dan kedua adalah '*rules*'. Robert Mangindaan (2006) mengatakan bahwa arena / '*locus*' serangan teroris tampaknya tidak lagi terbatas pada satu kawasan, misalnya di perairan Timur Tengah. Mandala perangnya sudah mengglobal. Di mana saja dan terdapat indikasi kepentingan/symbol atau entitas dari salah satu pihak dalam hal ini negara-negara Eropa dan AS, maka di sana akan terjadi pertikaian atau serangan.³⁸

Selanjutnya, mengenai 'aturan perkelahian' atau *rules*, teroris tidak lagi menyerang *hard target* seperti instalasi militer atau armada perang karena sudah dipastikan ada pengawalan yang mampu melakukan *retaliate* atau menangkis. Kini, sasaran penyerangan teroris adalah *soft target* yang secara fisik tidak memiliki pengawalan bersenjata sehingga lebih mudah menimbulkan kerusakan sebesar-besarnya baik jiwa maupun harta benda.³⁹

Justru perkembangan sekarang ini memperlihatkan keinginan teroris menghancurkan *center of gravity* perekonomian dunia. Dengan demikian, sasarannya tidak lagi mengarah pada simbol politik dan kekuatan militer, tetapi pada pusat gravitasi perekonomian global yang dianggap kelompok teroris telah dikuasai oleh AS dan sekutunya.

Berkaitan dengan hal di atas, perdagangan dunia yang sangat bergantung pada moda transportasi laut menjadi sasaran aksi kejahatan. Terkait hal tersebut,

³⁸ Robert Mangindaan, "*Maritime Terrorism dan Penanggulangannya*", Majalah Maritim, 2006.

³⁹ Hal ini diperkuat dengan pelarangan beroperasinya *Security Agent* untuk menjaga muatan kapal yang melintasi Selat Malaka. "*TNI-AL Larang Security Agent di Selat Malaka*", Tempo Interaktif, Jumat 29 April 2005.

jalur perhubungan laut yang menjadi transportasi dengan biaya murah harus melintasi selat-selat strategis seperti Bab El Mandeb, Hormuz, Gibraltar, Terusan Suez, Terusan Panama, *Selat Malaka*, *Selat Sunda*, *Selat Lombok* dan *Selat Ombai-Wetar* merupakan pilihan favorit rute internasional. Identifikasi tersebut mengungkapkan bahwa dari tiga belas selat strategis sebagai perhubungan laut di dunia, ada empat diantaranya berada di wilayah yurisdiksi Indonesia.⁴⁰

Terkait uraian tersebut, jika terjadi serangan di Selat Malaka maka kemacetan lalu-lintas kapal akan membawa implikasi buruk bagi negara pantai dan pengguna Selat Malaka. Oleh karena itu, cukup beralasan jika Selat Malaka menjadi perhatian dunia karena selat ini merupakan jalur niaga terpadat di dunia.

Asumsi serangan teroris di laut akan mejadi pemicu meluasnya perompakan dan kejahatan transnasional di Selat Malaka, sekarang menjadi kenyataan di depan mata. Apalagi *expose dark water* terhadap perairan Indonesia khususnya Selat Malaka sampai perairan Natuna telah memunculkan anggapan bahwa Selat Malaka tidak aman untuk dilalui.

Laporan yang dikeluarkan IMB pada akhirnya menimbulkan perdebatan dalam pertemuan Tripartit Tingkat Menteri Luar Negeri (Indonesia, Singapura dan Malaysia). Penolakan penempatan pasukan asing oleh Indonesia terhadap keinginan Amerika Serikat dan Jepang membuktikan adanya tumpang-tindih kepentingan untuk pengamanan bersama atau patroli di Selat Malaka.

Oleh karena itu, yang menjadi permasalahan penelitian ini, apakah isu-isu keamanan dapat meningkatkan strategi dan manajemen kerjasama Indonesia, Singapura dan Malaysia yang pada akhirnya turut melibatkan negara-negara pengguna selat di tengah maraknya ancaman teroris dan kejahatan transnasional?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini terfokus pada periode tahun 2005 hingga 2006 dengan asumsi bahwa sejak tahun 2004 telah terjadi penurunan tingkat kejahatan dan peningkatan kerjasama keamanan di Selat Malaka. Adapun tujuan penulisan tesis

⁴⁰ *Opcit.*, Mangindaan.

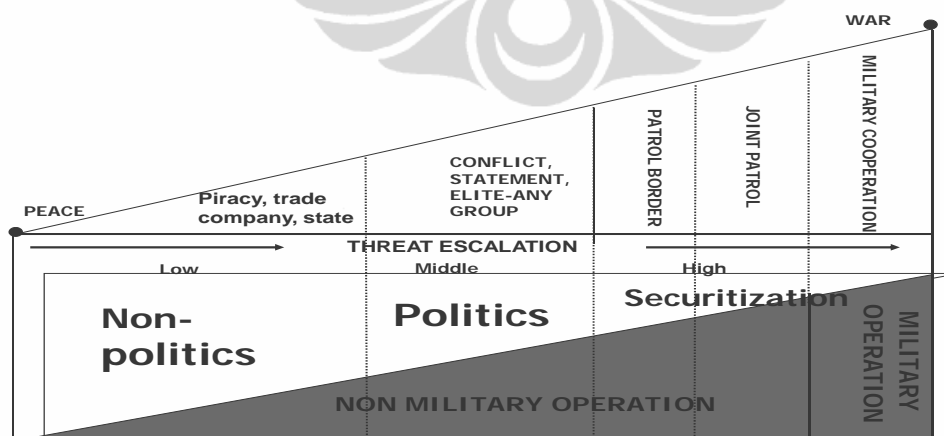
ini adalah meneliti sejauh mana isu-isu keamanan mempengaruhi aplikasi kerjasama pengelolaan keamanan tiga negara pantai dalam mengamankan Selat Malaka dari ancaman *piracy*, teroris dan kejahatan transnasional lainnya.

Penelitian ini juga bertujuan ingin memberikan penalaran akademik tentang isu-isu keamanan di Selat Malaka yang nantinya dapat mendorong rekomendasi bagi pembuat kebijakan, baik para pejabat pemerintahan maupun militer serta menambah khasanah pengetahuan bagi masyarakat pada umumnya.

1.4. Kerangka Pemikiran

Secara geografis, posisi Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu *choke point* strategis di dunia pelayaran dan transportasi internasional.⁴¹ Hal ini menjadi indikator pendorong bagi negara-negara pengguna Selat Malaka sebagai lalu-lintas pelayaran, perdagangan dan perekonomian dunia. Segala bentuk ancaman di Selat Malaka bukan saja menjadi ancaman terhadap tiga negara pantai akan tetapi sekaligus bagi negara-negara pengguna Selat Malaka.⁴²

Oleh karena itu, untuk mengetahui seberapa besar ancaman keamanan di Selat Malaka, maka dapat dilihat kerangka pemikiran pada skema (2) berikut ini:



⁴¹ Pengertian Selat adalah laut menyempit di antara pulau-pulau. Dalam UNCLOS 1982, mengatur tentang selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (Bab III Pasal 34-45). Selat Malaka termasuk dalam kategori selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.

⁴² Bantarto Bandoro, www.dmc.dephan.go.id.

Secara deskriptif, skematik di atas menggambarkan ada lima kompartemen isu utama keamanan di Selat Malaka yang terdiri dari kejahatan transnasional, *public statement*, patroli perbatasan, patroli gabungan dan kerjasama militer.⁴³

1. Kejahatan transnasional adalah kejahatan/pelanggaran yang dilakukan oleh individu atau kelompok di negaranya maupun lintas negara yang membawa kerugian bagi negara tempat dimulai dan berakhirnya kejahatan. Kejahatan yang termasuk transnasional adalah: terorisme, *illegal logging*, *illegal fishing*, *money laundry*, *human trafficking* dan perdagangan gelap.
2. *Public Statement* adalah pernyataan publik pejabat negara yang mampu mempengaruhi kebijakan politik dan hubungan antarnegara.
3. Patroli Perbatasan adalah mekanisme tiap-tiap negara dalam melakukan pemantauan di perbatasan wilayah perairan khususnya di Selat Malaka.
4. Patroli Gabungan adalah patroli terkoordinasi yang dilakukan bersama oleh Indonesia, Singapura dan Malaysia untuk menjaga keamanan perairan Selat Malaka.
5. Kerjasama Militer adalah pertukaran informasi dan kemampuan teknis militer antarnegara penjaga selat dengan negara-negara pengguna selat.

Di samping itu, skema menunjukkan perubahan tingkat ancaman yang terdiri dari ancaman tingkat rendah, tingkat menengah hingga ancaman tingkat tinggi. Selanjutnya, berdasarkan skala ancaman maka isu keamanan juga mengalami perubahan tingkatan dari semula berwujud non-politik, kemudian meningkat menjadi topik pembicaraan politik antarnegara dan akhirnya menjadi topik multi dialog dan pusat perhatian yang mengarah pada bentuk sekuritisasi.

Untuk strategi pertahanan dan keamanan, wacana ancaman di Selat Malaka dikategorikan pada operasi militer selain perang dan bisa meningkat pada operasi militer apabila terjadi kemungkinan pemaksaan kehendak oleh negara pengguna selat yang menyatakan diri mengambil bagian secara penuh dalam pengamanan Selat Malaka. Hal ini menunjukkan dengan jelas, bagaimana isu-isu keamanan non-tradisional seperti kejahatan transnasional di Selat Malaka dapat

⁴³ “*Pengamanan Selat Malaka*”, Mabes TNI-AL Jakarta. 2007.

memengaruhi kebijakan keamanan sebuah negara dari kondisi damai hingga tahapan paling tinggi yakni, menyatakan perang.

Persepsi isu ancaman keamanan sangat memengaruhi hubungan dan kebijakan keamanan negara penjaga selat yaitu, Singapura, Malaysia dan Indonesia. Dalam perspektif ini, jika ancaman di Selat Malaka terjadi secara periodik dan terus-menerus, walaupun bernilai rendah dapat berkembang menjadi ancaman nyata dalam konteks keamanan maritim regional.

Hal ini tentunya akan menjadi kajian istimewa terhadap masalah-masalah keamanan di Selat Malaka. Selain itu, perspektif pertahanan-keamanan Indonesia menyatakan bahwa ancaman demikian termasuk kategori sebagai *ancaman potensial*.⁴⁴ Dapat dimaksudkan bahwa, ancaman potensial dapat mengubah tatanan dan persepsi keamanan sampai pada level tertinggi yaitu bahaya perang, jika tidak dapat diakumulasikan secara baik dan benar dalam lingkup diplomasi atau agenda pertemuan antarnegara pantai maupun negara pengguna selat.

Berdasarkan hal di atas, proses sekuritisasi isu sangat mungkin terjadi akibat perbedaan kepentingan dan strategi kawasan khususnya di perairan Selat Malaka. Kecenderungan ini menguat pada latar belakang di atas, dimana terjadi penumpukan kepentingan dan agenda kerjasama keamanan yang ditawarkan oleh negara-negara yang memiliki kekuatan maritim yang besar seperti AS, Cina, Jepang dan India.

Dari perbedaan prinsip dan desakan perlunya kerjasama komprehensif dan *multitasking*, maka isu keamanan di Selat Malaka tidak lagi berbicara sebatas peningkatan anggaran bersenjata, perubahan strategi kemaritiman melainkan mengacu pada isu-isu non-tradisional yakni kejahatan lintas negara termasuk perompakan dan terorisme.

Selanjutnya, manifestasi ancaman yang berubah menjadi kompleks disebabkan kerjasama keamanan negara pantai tidak sinkron dan berbeda pandangan. Hal ini akhirnya menjadi hambatan bagi terwujudnya mekanisme

⁴⁴ “*Buku Putih Pertahanan Negara Indonesia*”, Dephan RI. 2007.

pengelolaan kerjasama keamanan yang erat di kawasan, khususnya di Selat Malaka

Oleh sebab itu, menguatnya kecenderungan isu kejahatan transnasional terlebih tindakan terorisme akan semakin menambah agenda dan isu keamanan di Selat Malaka. Indonesia, Malaysia dan Singapura, sebagai negara penjaga selat yang wajib menjaga keamanan dihadapkan pada dua pilihan utama. Pertama, yakni menolak agenda sekuritisasi. Kedua, adalah mengutamakan kerjasama patroli untuk menangkal dan mencegah tingkat kerawanan kejahatan transnasional secara bersama-sama.

Berikut ini adalah skema (3) pengelolaan isu-isu keamanan di Selat Malaka yang kooperatif dan non-kooperatif.

I s u – i s u	N e g a r a S e l a t	Indonesia	Malaysia	Singapura
Status Hukum Selat, 1971				
i. Prinsip penyatuan Selat Malaka dan Selat Singapura		V	V	V
ii. Membentuk Badan Kerjasama Selat Malaka (TTEG)		V	V	V
Pencemaran Lingkungan, 1975-1976				
i. Mengelola lalu-lintas di Selat Malaka		V	V	V
ii. Memasang Sarana Bantu Navigasi dan Pelayaran		V	V	V
Maritime Security 2002-2008				
i. Patroli Terkoordinasi di Selat Malaka		V	V	V
ii. Kerjasama Gabungan dengan lebih dari negara (<i>multi regional – taskforce</i>)		X	V	V
iii. <i>Proliferation Security Initiative</i>		X	V	V

V = menandakan persetujuan / *cooperation*

X = menandakan tidak setuju bekerjasama / *non-cooperation*

Berdasarkan skema (2) dan (3) maka pengelolaan isu-isu keamanan merupakan upaya untuk memprediksi sumber dan besaran ancaman bersumber yang diakibatkan oleh kejahatan transnasional. Pengelolaan isu-isu keamanan di Selat Malaka juga menjadi ruang kerjasama dalam penerapan kebijakan masing-

masing negara dalam hal ini Indonesia, Malaysia dan Singapura beserta negara-negara pengguna selat untuk mengamankan lintasan Selat Malaka.

1.5. Tinjauan Pustaka

1.5.1. Perspektif Akademik tentang Selat Malaka

Keamanan di Selat Malaka telah menjadi topik pembahasan baik di tingkat pemerintah, pengambil kebijakan politik, praktisi militer maupun akademisi. Masing-masing pandangan memiliki terminologi yang berbeda berdasarkan persepsi dan penempatan sebagai isu keamanan. Dalam penulisan tesis ini, penulis menemukan dua hal yang sama arti dan maknanya namun berbeda dalam penggunaan terminologi.

Untuk naskah akademisi, penggunaan terminologi 'sekuritisasi' cenderung digunakan sebagai pembahasan isu-isu keamanan di Selat Malaka. Akan tetapi, untuk kalangan politisi dan birokrat, khususnya Pemerintah Indonesia menggunakan terminologi 'internasionalisasi' atau 'politisasi'. Oleh karena tesis ini merupakan naskah akademik, maka yang digunakan dalam pembahasan isu keamanan di Selat Malaka adalah terminologi sekuritisasi.

Dalam laporan Jayant Abhyankar (2006), terungkap bahwa Indonesia, Bangladesh dan Nigeria menduduki *top rankings* tindakan penyerangan kapal pada tahun 2003. Sebagaimana dilaporkan, perairan Indonesia mengalami 121 insiden penyerangan terhadap kapal yang melintasi Selat Malaka, dilanjutkan Bangladesh dengan 58 kali penyerangan dan Nigeria dengan 39 kali penyerangan.⁴⁵

Berdasarkan pemahaman tingkat kerawanan, Brian Fort (2006) mempertanyakan apakah Selat Malaka termasuk dalam perairan yang berbahaya bagi keselamatan kapal-kapal dan awaknya? Jika Selat Malaka termasuk kategori perairan yang berbahaya maka penyebab utamanya adalah aksi-aksi penyerangan terhadap kapal yang harus dihentikan.

⁴⁵ Jayant Abhyankar, "Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook", ISEAS, Singapore, 2006.

Masih menurut Fort, ancaman dan aksi-aksi penyerangan tersebut muncul akibat aktifitas perompakan di laut (*maritime piracy*) yang berkembang menjadi *maritime terrorism*. Lebih lanjut dikatakan bahwa di era globalisasi ini akan lebih sulit menentukan bagaimana keamanan dunia melakukan respons atas ancaman transnasional. Apalagi perdagangan gelap dan ‘*human trafficking*’ akan membawa dampak potensial bagi lingkungan maritim dalam hal ini Selat Malaka.⁴⁶

Selanjutnya, menurut Stefan Eklof Amirel (2006) bahwa perompakan dan *maritime terrorism* di Selat Malaka sebagai salah satu bentuk “*political piracy*” yang sesungguhnya merupakan sarana promosi bagi kepentingan politik, ideologi maupun keagamaan seperti contohnya, Gerakan Aceh Merdeka (GAM).⁴⁷

Asumsi Amirel ini, bahwa dengan melakukan ‘*political piracy*’ maka GAM akan mendapatkan keuntungan geografis serta finansial di Selat Malaka sekaligus propaganda efektif bagi perjuangan kemerdekaan mereka. Akan tetapi, perjuangan GAM tidak tertarik melakukan *political-religious* sebagaimana yang dilakukan Al-Qaeda dan Jamaah Islamiah.⁴⁸

Berbeda perspektif terhadap (Abhyankar, Fort dan Amirel), Eric Frecon menggambarkan bahwa kejadian pembajakan dan perompakan bersenjata sepanjang Selat Malaka merupakan cerminan dari lingkungan sekitarnya yakni wilayah Kepulauan Riau, Palembang maupun Aceh.⁴⁹ Dalam studi Frecon, diceritakan bahwa setiap kapal yang lewat di Selat Malaka selalu akan menutup dinding atau jendela kapal, memadamkan lampu kemudian mengemudikan kapal dengan kecepatan tinggi. Hal ini dilakukan untuk menghindari serangan para

⁴⁶ Brian Fort, “*Transnational Threats and the Maritime Domain*”, hal 28-33, ISEAS, Singapore, 2006.

⁴⁷ Stefan Eklof Amirel “*Political Piracy and Maritime Terrorism: A Comparison between Straits of Malacca and the Southern Philipines*”, ISEAS, Singapore, 2006.

⁴⁸ Ibid, hal 57. Asumsi Amirel ini sangatlah berbahaya dan meresahkan. Sampai saat ini, tidak terbukti bahwa GAM melakukan *political-piracy* apalagi hingga *political-religious*. Jika waktu lalu mantan tentara GAM ditangkap di kawasan Selat Malaka, hal itu bukan karena perompakan terorganisir, melainkan karena masalah perut dan terdesaknya himpitan ekonomi.

⁴⁹ Eric Frecon, “*Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Island*”. ISEAS, Singapore, 2006.

perompak yang bisa saja datang menggunakan sampan atau perahu kecil dan melakukan pembajakan kapal.

Asumsi-asumsi sumir ini telah menggambarkan betapa besarnya ancaman di Selat Malaka. Padahal gambaran tersebut tidak terjadi dan berbeda dengan apa yang diprediksikan. Bahkan jika mengikuti studi Fort, yakni aksi terorisme di Selat Malaka akan berkembang dimana teroris menggunakan boat kecil berisi bahan peledak yang menunggu hadirnya kapal tanker milik Amerika, Inggris dan Jepang, sepenuhnya belum terbukti hingga saat ini.

1.5.2. Konsep Keamanan Terpadu di Selat Malaka

Konsep keamanan terpadu di Selat Malaka sudah dilakukan oleh ketiga negara pantai yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura. Dalam perkembangan keamanan terpadu, J.N. Mak (2006) mengemukakan bahwa kerjasama maritim antara negara-negara anggota ASEAN akan memberikan kontribusi bagi pelaksanaan ASEAN *Security Community*. Hal ini berarti untuk masalah di Selat Malaka membutuhkan unilateralisme dan regionalisasi baik isu-isu keamanan, konsep kerjasama maupun pelibatan negara-negara di luar ASEAN.⁵⁰

Namun kendala utama yang dihadapi adalah posisi ketiga negara pantai dalam melakukan kerjasama keamanan di Selat Malaka yang mengambil sikap berbeda. Contohnya, Singapura cenderung memaksakan unilateral atau *collective security* bagi keamanan di Selat Malaka, sedangkan Indonesia dan Malaysia memilih '*joint patrol*' tanpa melibatkan banyak pihak terutama Amerika Serikat.

Tamara Renee Shie juga mengungkapkan hal yang sama dalam studinya mengenai Pembajakan di Laut dan Kerjasama Regional di Kawasan ASEAN. Shie (2006) menyatakan bahwa ada tiga kendala utama dalam menyinggung kerjasama regional di ASEAN. Pertama, adalah masalah kedaulatan (*sovereignty*), kedua,

⁵⁰ J.N. Mak, "*Unilateralisme and Regionalisme: Working Together and Alone in the Malacca Straits*", ISEAS, Singapore, 2006.

adalah tendensius mengarah pada *multilateral cooperation* dan ketiga, adalah fokus permasalahan kerjasama keamanan tersebut di Selat Malaka.⁵¹

Sementara itu, dalam pandangan politisi dan argumen pemerintah RI bahwa keamanan terpadu dilakukan untuk mencegah upaya sekuritisasi di Selat Malaka oleh negara pengguna selat dengan dalih pengamanan armada niaganya dari tindak kejahatan perompakan.⁵²

Keamanan terpadu pada prinsipnya merupakan bagian dan strategi yang mengerahkan seluruh aset nasional untuk menjamin dan melindungi kepentingan nasional. Dalam konteks Selat Malaka, kepentingan nasional Indonesia adalah melindungi lintasan SLOC yang merupakan jalur transportasi dan komunikasi. Oleh karena itu, Indonesia harus memiliki kemampuan penindakan (*coercive capability*) dari bahaya ancaman secara fisik dan bersifat transnasional.⁵³

Berdasarkan hasil tinjauan pustaka maka terdapat peluang kemungkinan untuk mengkaji lebih jauh tentang konsep keamanan terpadu di Selat Malaka dalam menghadapi ancaman transnasional khususnya perompakan dan tindak kejahatan teroris.

1.6. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah bersifat deskriptif, yang menyajikan gambaran ancaman keamanan di Selat Malaka. Data-data yang dikumpulkan akan dianalisis dalam pandangan konsep keamanan sehingga nantinya menghasilkan rekomendasi bagi pengelolaan isu-isu keamanan di Selat Malaka.

Penelitian memfokuskan periode ancaman keamanan di Selat Malaka pada tahun 2005–2006. Data-data diperoleh dari berbagai sumber seperti buku, laporan

⁵¹ Tamara Renee Shie, “*Maritime Piracy in Southeast Asia: The Evolution and Progress of Intra-ASEAN Cooperation*”, ISEAS, Singapore, 2006.

⁵² Laksda TNI Tedjo Edhy Purdijanto, “*Konsepsi Pengamanan Selat Malaka Secara Terpadu*”, Batam, Deplu, 2005.

⁵³ Laksma TNI Edhi Nuswantoro, “*Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu*”, Medan, Deplu 2005.

seminar, jurnal, makalah ilmiah, majalah, surat-kabar, internet yang berkaitan erat tentang potensi ancaman keamanan di Selat Malaka.

1.7. Sistematika Penulisan

Bab I : Pendahuluan

Bab pendahuluan ini terbagi atas latar belakang kepentingan strategis negara-negara pengguna selat maupun hak negara berdaulat di Selat Malaka. Selanjutnya adalah permasalahan tentang perubahan modus kejahatan di wilayah maritim atau perairan, dimana aktor transnasional melakukan kejahatan di laut yang menyerang fasilitas serta sarana pelayaran dan navigasi. Aktifitas aktor tersebut meluas yang lebih dikenal sebagai ancaman maritim terorisme. Tujuan penulisan ini adalah meneliti dan mengidentifikasi konsep keamanan serta penerapannya pada tahun 2005-2006. Pada bagian kerangka pemikiran diulas letak strategisnya Selat Malaka, perubahan ancaman dan tawaran pengelolaan dari negara-negara pengguna selat seperti AS, Cina, Jepang dan India terkait isu keamanan yang lebih dikenal sebagai konsepsi *sekutirisasi*. Kemudian, dalam tinjauan pustaka dilakukan peninjauan dan pemahaman isu-isu pengelolaan keamanan terpadu di Selat Malaka. Banyak hal yang ditemukan baik isu, konsep maupun analisis dari para peneliti tentang keamanan di Selat Malaka namun terbuka luas untuk pengembangan penelitian lagi. Selanjutnya, metode penelitian dalam tesis ini adalah dekriptif dengan menggunakan kalkulasi dan data-data *library research* berupa buku teori, laporan-laporan, jurnal dan artikel yang sesuai dengan pembahasan. Pada akhirnya, bab I ditutup dengan sistematika penulisan yang memuat Latar Belakang, Permasalahan, Tujuan Penelitian, Kerangka Pemikiran, Tinjauan Pustaka, Metode Penelitian dan Sistematika Penulisan.

Bab II: Keamanan Maritim Regional dan Ancaman di Selat Malaka

Bab dua mengulas tentang keamanan maritim regional khususnya di Asia Tenggara dan ancaman kejahatan lintas negara. Bab ini akan mengulas perkembangan isu-isu ancaman maritim, aktifitas kejahatan transnasional yang mengancam keamanan di Selat Malaka.

Bab III: Penanganan Isu Keamanan di Selat Malaka

Bab tiga ini merupakan pembahasan atas latar belakang permasalahan yang di angkat dalam tesis ini. Secara khusus, bab ini mengajukan aplikasi konsep kerjasama keamanan terpadu di Selat Malaka. Adapun aplikasi kerjasama keamanan yang telah berlangsung akan dianalisis apakah dapat diterapkan lebih lanjut pada isu-isu keamanan atau diperbaharui lagi sehingga dapat meminimalisir praktek-praktek perompakan yang terjadi di Selat Malaka. Hal ini akan sangat berguna dan dapat menjadi referensi pendukung suatu kajian akademik mengenai keamanan di Selat Malaka.

Bab IV : Penutup

Bab empat merupakan kesimpulan dan penutup. Setelah mendapat jawaban atas analisis pada bab III, maka dalam kesimpulan terdapat beberapa *pointers* usulan kerjasama keamanan yang dapat diterapkan sesuai kebutuhan negara pantai yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura.