

Peran Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura untuk Menekan Angka Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka

Lintang Suproboningrum

Universitas Indonesia

ABSTRAK

Tulisan ini membahas mengenai kerja sama keamanan militer antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam menjaga Selat Malaka dari ancaman keamanan militer di area tersebut. Tulisan ini menggunakan konsep Diplomasi Maritim sebagai alat untuk mengukur kesuksesan patrol terkoordinasi di Selat Malaka. Fokus penelitian ini adalah untuk menganalisis dinamika keamanan internasional di Asia Tenggara. Selat Malaka dipilih karena selat ini merupakan salah satu jalur laut terpenting di dunia. Salah satu isu terbesar di Selat Malaka adalah ancaman pembajakan dan perampokan bersenjata. Ketiga negara yang terletak di sekitar Selat Malaka merespon ancaman-ancaman ini dengan menciptakan suatu inisiatif baru untuk mengatasi keamanan maritime melalui Patroli Terkoordinasi di tahun 2004. Penelitian ini menyimpulkan bahwa pemenuhan tanggung jawab untuk keamanan di Selat Malaka dapat menekan ancaman perampokan bersenjata dan perompakan. Patroli Terkoordinasi yang diadakan oleh tiga negara di Selat Malaka juga membuktikan bahwa Diplomasi Maritim adalah sebuah kunci kesuksesan dalam merespon permasalahan di area perbatasan. Melalui Diplomasi Maritim, ketiga negara di Selat Malaka telah sukses mengatasi ancaman di area perbatasan tiga negara.

Kata kunci: *Pengawasan Terkoordinasi; Selat Malaka; Diplomasi Maritim; Keamanan Maritim; Perombakan dan Perampokan Bersenjata*

This research is study of maritime security cooperatioon among Indonesia, Malaysia and Singapore in safeguarding the Malacca Strait from threats to maritime security in the area. This research uses Maritime Diplomacy concept as tool to measure the success of coordinated patrol in the Malacca Strait. The focus of this research is to analyze the dynamic of international security in the Southeast Asia. Malacca Strait is chosen because it is one of the most important waterways in the world. One of the biggest issues in the Malacca Strait is the threat of piracy and armed robbery. The three states which is located around Malacca Strait respond to this threats by creating a new initiative for tackling maritime security called Coordinated Patrol in 2004. This research conclude that the fulfillment of responsibility for security in the Malacca Strait can suppress the threats of piracy and armed robbery. The Coordinated Patrol held by the three states in Malacca strait also proves that Maritime Diplomacy is a key to the exercise of success in responding to the problems of shared area. Through Maritime Diplomacy, the three states in the Malacca Strait successfully overcome the threats to the shared area among the three states.

Keyword: *Coordinated Patrol; Malacca Strait; Maritime Diplomacy; Maritime Security; Piracy and Armed Robbery*

Perubahan situasi di dunia saat ini telah memengaruhi isu keamanan yang semakin berkembang sehingga berpotensi melahirkan ancaman baru bagi negara. Ancaman yang muncul tersebut mulai beragam dari keamanan tradisional menuju keamanan non-tradisional. Dengan semakin meluasnya ancaman keamanan, negara perlu bekerja sama. Apalagi untuk isu non-tradisional yang bersifat transnasional, solusi nasional seringkali tidak memadai sehingga membutuhkan kerja sama regional dan multilateral (Calabero, 2013). Dalam konteks isu keamanan maritim, peran maritim menjadi penting untuk diperhatikan oleh negara-negara, karena sebagian besar kegiatan ekonomi melewati laut. Salah satu kawasan maritim yang strategis di Asia Tenggara adalah Selat Malaka. Selat ini menjadi *chokepoint* penting yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional (*“used for international navigation”*).

Selat Malaka memiliki signifikansi strategis karena dijadikan pilihan sebagai jalur terpendek, tercepat, dan termurah bagi perdagangan internasional karena menjadi penghubung Samudera Hindia dan Pasifik. Sebagai jalur pelayaran dan penghubung komunikasi internasional, Selat Malaka mempunyai nilai ekonomi yang tinggi. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya kapal-kapal asing bermuatan barang-barang bernilai ekonomi yang melewati Selat untuk kepentingan perdagangan ke wilayah Asia. Pentingnya Selat Malaka dalam kegiatan pelayaran internasional dapat dilihat dari adanya penyaluran minyak yang diangkut oleh kapal yang melalui Selat ini tiga kali lebih besar dari Terusan Suez dan 15 kali lebih besar dari yang mengalir melalui Terusan Panama. Selain itu, dua per tiga ton minyak mentah berasal dari Teluk Persia dengan tujuan Jepang, Korea Selatan, dan Tiongkok. Bahkan lebih dari setengah ton pengiriman dunia melewati Selat Malaka (Guan & Schogan 2007). Ada lebih dari 200 kapal yang melewati Selat Malaka setiap hari dan sekitar 70.000 kapal per tahun. Diantara kapal-kapal tersebut 80% membawa minyak yang diangkut ke Asia Timur Laut serta sepertiga dari barang yang diperdagangkan di dunia termasuk manufaktur Tiongkok, kopi Indonesia, dan lain sebagainya (Qu & Meng 2012). Selat Malaka juga merupakan *chokepoint* penting yang menjadikannya sebagai selat tersibuk kedua di dunia setelah Selat Hormuz untuk transit minyak di dunia. Hal ini terlihat dari laporan *Energy Information Administration* (EIA) yang menyatakan bahwa pada akhir 2013, perdagangan minyak yang transit melalui Malaka adalah 15,2 juta barel per hari (U.S. Energy Information Administration 2014).

Signifikansi strategis Selat Malaka juga terlihat karena perannya

sebagai komponen penting untuk menyuplai sumber daya laut dan mendukung perekonomian bagi negara pesisir Indonesia, Singapura, dan Malaysia. Selat Malaka juga memiliki nilai strategis dari sisi ekonomi, politik dan keamanan dan merupakan jalur komunikasi laut (*Sea Lanes of Communication-SLOC*) dan jalur perdagangan laut (*Sea Lanes of Trade-SLOT*) sehingga Selat ini penting pula negara-negara besar. Negara besar yang menggunakan selat ini antara lain adalah Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, dan Amerika Serikat untuk kegiatan ekonomi dan keamanan. Tiongkok memiliki kepentingan strategis berupa 60% dari impor minyak mentah berasal dari Timur Tengah yang melalui Selat Malaka dan angka ini diperkirakan akan meningkat menjadi 75% pada tahun 2015 (Storey 2006). Bagi Jepang, Selat Malaka memiliki nilai yang penting dari segi keamanan politik dan ekonomi karena sebanyak 90% barang impor Jepang melalui selat ini (Rahman 2007). Korea Selatan yang tidak memiliki cadangan minyak dalam negeri, mengimpor 2,1 juta barel per hari, dan Tiongkok mengimpor 5,56 juta barrel minyak per hari, yang sebagian besar melewati Selat Malaka (Young 2007). Melihat pentingnya Selat Malaka bagi pelayaran internasional, volume lalu lintas pengiriman yang melewati Selat ini jugsan akan terus meningkat sampai ke masa depan dan menjadi jalur tersibuk di dunia.

Kondisi kepadatan lalu lintas dan keadaan fisik selat yang dangkal dan banyak pulau kecil ini mengakibatkan Selat Malaka rentan terhadap serangan kejahatan yang memunculkan ancaman keamanan maritim. Salah satu ancaman keamanan maritim adalah isu keamanan non-tradisional seperti pembajakan dan perompakan bersenjata di laut).

Masalah pembajakan dan perompakan laut ini telah menjadi kekhawatiran bagi seluruh negara. Sebagai ancaman keamanan non-tradisional, dampak negatif dari tindak kejahatan tersebut dapat merugikan dalam bentuk material, keselamatan awak kapal, dan lingkungan sekitar. Masalah pembajakan dan perompakan laut yang terjadi di Selat Malaka pada tahun 2000-2004 semakin mengkhawatirkan dan telah menimbulkan konsekuensi yang tidak hanya bersifat, karena bajak laut menyerang kapal yang dimiliki negara-negara di seluruh dunia. Pada tahun 2000, *International Maritime Bureau* (IMB) menempatkan Asia Tenggara sebagai wilayah yang paling berbahaya di dunia akibat banyak insiden serangan bajak laut. Bahkan *Lloyd's Market Association Joint War Committee* (Badan Asuransi Perdagangan) memasukkan Selat Malaka ke dalam 21 daftar "*deemed high-risk for merchant ships and prone to war, strikes,*

terrorism and other such perils" (Roach 2005). Peningkatan insiden bajak laut di Selat Malaka terjadi pada tahun 2000 dengan 75 insiden telah menyumbang 16% dari total serangan bajak laut di dunia (International Chamber of Commerce 2000).

Dengan meningkatnya ancaman pembajakan dan perompakan laut membuat keamanan maritim di Selat Malaka menjadi penting untuk diperhatikan. Peningkatan ancaman keamanan maritim yang semakin berbahaya telah mendorong Indonesia, Malaysia dan Singapura melakukan kerja sama penanganan ancaman dengan membentuk Patroli Terkoordinasi di Selat Malaka pada tahun 2004. Pelaksanaan kerja sama dikatakan berhasil untuk menekan angka pembajakan dan perompakan laut dan meningkatkan keamanan maritim di kawasan. Tulisan ini akan menjawab pertanyaan tentang bagaimana peran diplomasi maritim dalam keberhasilan patroli terkoordinasi di Selat Malaka. Untuk menjawab, pembahasan ditinjau melalui ketiga komponen diplomasi maritim. Analisis berdasarkan upaya yang dilakukan ketiga negara untuk mengatasi ancaman keamanan maritim di Selat Malaka.

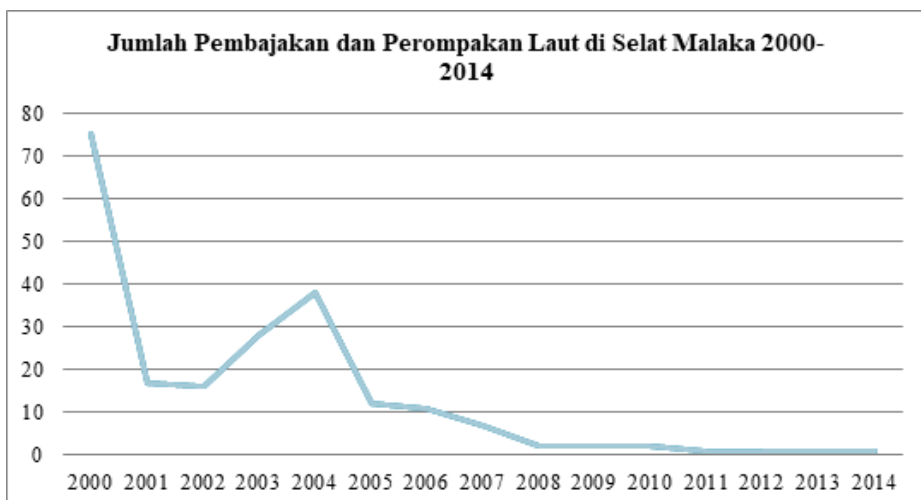
Pembahasan

Keamanan maritim adalah salah satu isu keamanan kawasan yang menonjol dan mendapat perhatian pada abad ke-21 bersamaan dengan fungsi strategis wilayah dalam kepentingan negara-negara di dunia untuk meningkatkan keamanan. Hal ini berkaitan dengan wilayah maritim sebagai urat nadi utama interaksi ekonomi global sehingga keamanan maritim merupakan isu krusial bagi banyak negara di dunia (Departemen Pertahanan Republik Indonesia 2008). Peningkatan ancaman keamanan maritim, terutama kejahatan pembajakan dan perompakan laut, membutuhkan penanganan yang tepat, karena jika keamanan maritim di Selat Malaka terancam, maka akan mengancam seluruh negara. Hal ini dapat berdampak global akibat terhambatnya perdagangan internasional. Upaya mengatasi ancaman kejahatan maritim memicu respon aktor ekstraregional untuk membantu meningkatkan keamanan maritim. Ada beberapa upaya telah dilakukan oleh para aktor ekstraregional seperti Jepang dan Amerika Serikat yang menawarkan langkah-langkah anti-pembajakan laut. Namun, keterlibatan aktor ekstraregional ini kontroversial bagi negara pesisir karena berkaitan dengan sensitivitas kedaulatan. Hal ini semakin mendesak negara pesisir untuk mengambil tindakan kooperatif dalam menangani keamanan mar-

itim di Selat Malaka melalui kerja sama antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang bertanggung jawab dalam pengamanan Selat. Kerja sama maritim dapat membangun rasa saling percaya, berbagi pengetahuan, dan bekerja sama dalam memecahkan permasalahan di kawasan. Ketiga negara pesisir ini melakukan usaha kerja sama multilateral dengan menyepakati patroli terkoordinasi *Malacca Sea Patrol* (MSP) atau Patroli Terkoordinasi Malaysia, Singapura, Indonesia (MALSINDO) di Selat Malaka pada 2004 (Storey 2009). Kerja sama trilateral ini menjadi bentuk kebijakan luar negeri untuk melindungi kepentingan nasionalnya dari persepsi ancaman melalui komunikasi dan pertukaran informasi.

Dalam implementasinya, kerja sama ini telah memberikan perkembangan positif. IMB menyatakan bahwa kerja sama tersebut meningkatkan keamanan di Selat Malaka dengan menekan jumlah insiden pembajakan dan perompakan laut hampir ke tingkat nol. *International Maritime Bureau* (IMB) melaporkan bahwa jumlah serangan telah menurun karena peningkatan patroli negara pesisir sejak Juli 2005 (International Chamber of Commerce Commercial Service n.d).

Gambar 1.1 Insiden Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka 2000-2014



Sumber: International Maritime Berau - Piracy and Armed Robbery Annual Report (telah diolah kembali)

Dari Gambar 1.1 terlihat bahwa ada perbedaan setelah dan sebelum adanya patroli terkoordinasi di Selat Malaka. Pada tahun 2000-2004 terjadi peningkatan ancaman pembajakan dan perompakan laut, bahkan pada tahun 2000, aksi bajak laut meningkat tajam dengan 75 insiden. Namun, pada tahun 2005 telah terjadi penurunan tindak kejahatan pembajakan laut dengan hanya tercatat 12 insiden, kemudian pada tahun 2006 menurun menjadi 11 insiden, tahun 2007 sebanyak tujuh insiden, tahun 2008, 2009 dan 2010 juga menurun menjadi dua kasus. Insiden bajak laut di Selat Malaka semakin berkurang dari 38 pada tahun 2004 menjadi 1 pada tahun 2014 (International Chamber of Commerce 2014). Bahkan pada tahun 2016, insiden bajak laut menjadi 0. Hal inilah yang akan dijadikan acuan untuk menganalisis peran diplomasi maritim dalam keberhasilan patroli terkoordinasi di Selat Malaka.

Diplomasi Maritim

Diplomasi maritim merupakan istilah untuk berbagai kegiatan di wilayah maritim dimana Angkatan Laut suatu negara banyak berperan. Diplomasi maritim dapat mengurangi kemungkinan konflik, menghalangi lawan, menghapus ancaman atau memecahkan perbedaan pendapat. Hal ini sejalan dengan penjelasan dari Cristian Le Miere (2014) yang merujuk kepada *“maritime diplomacy encompasses a spectrum of activities, from cooperative measures such as port visits, exercises and humanitarian assistance to persuasive deployment and coercion”*. Pertama, diplomasi kooperatif meliputi misi seperti kunjungan pelabuhan, latihan bersama atau operasi keamanan maritim, bantuan kemanusiaan, dan lain sebagainya. Kegiatan yang dilakukan dalam diplomasi kooperatif ini dimaksudkan untuk membangun pengaruh diplomatik dan memperkuat aliansi maupun membangun kepercayaan di antara negara (Le Miere 2014). Sebagai upaya untuk mendorong proses diplomasi ini, dibutuhkan keterlibatan penjaga pantai (*coastguards*) dan kekuatan pasukan maritim (*maritime constabulary force*) yang bertanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan maritim.

Cooperative diplomacy ini bisa dikaitkan dengan konsep *cooperative security* yang lebih fleksibel karena mengakui nilai-nilai pengaturan bilateral dan keseimbangan kekuatan saat ini (Dewitt 1994).

Hal ini menunjukkan bahwa *cooperative security* bertujuan untuk mencapai keamanan bersama dengan negara lain secara multilateral dan lebih luas dari isu tradisional militer. *Cooperative security* mencoba mengubah perilaku negara dari persaingan dengan negara lain menjadi kerja sama dengan negara-negara tersebut (Snyder 1999). Karena itulah *cooperative security* mengonstruksikan pemikiran sebelumnya mengenai *secure form*, yakni usaha mengatasi ancaman dengan melakukan perlawanan terhadap pihak yang dianggap musuh, dan kemudian mengarah pada pendekatan baru yang lebih mengutamakan *secure with* atau menjaga keamanan dengan mengajak pihak lain bekerja sama dan berdialog secara multilateral.

Kedua, bentuk diplomasi maritim adalah diplomasi persuasif yang bertujuan untuk meningkatkan pengakuan kekuatan maritim dan membangun kewibawaan bangsa di panggung internasional. Tujuan utamanya adalah untuk menanamkan rasa kehadiran kekuatan maritim tanpa mempengaruhi kebijakan aktor lain. Diplomasi persuasif sering kurang dipilih daripada diplomasi kooperatif ataupun koersif, karena efeknya sering kabur dan tanpa hasil yang pasti. Peristiwa diplomasi persuasif sering terbungkus dalam kegiatan lain dan efeknya tidak dapat diukur. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa diplomasi persuasif mungkin yang paling samar dari tiga bentuk diplomasi maritim yang dijelaskan disini (Le Miere 2014).

Ketiga, diplomasi maritim koersif yang dapat didefinisikan sebagai bentuk terbuka dalam menunjukkan ancaman atau penggunaan kekuatan laut oleh aktor negara atau non-negara yang dirancang untuk memaksa lawan mundur atau sebagai gertakan dalam mencapai tujuan politik. Bentuk ini menjadi salah satu tren terbaru diplomasi maritim dengan penggunaan kekuatan militer. Disini peran Angkatan Laut, penjaga pantai (*coasts guard*) dan semua kekuatan laut dipakai negara untuk kepentingan operasi dan diplomasi maritim. Strategi ini mengungkapkan dua fitur penting yaitu menjamin keselamatan maritim dan memungkinkan untuk mengejar tujuan kebijakan luar negeri. Dari penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap kegiatan yang ada dalam bentuk-bentuk diplomasi maritim akan berusaha untuk membangun pengaruh baik, koalisi atau aliansi, dan keyakinan.

Kemudian, elaborasi lebih lanjut dari konsep diplomasi juga dapat dilihat dari penjelasan James Kraska (2011) yang lebih menekankan pada kerja sama *counter-piracy* sebagai bentuk diplomasi dalam kerangka luas dari norma, rezim, dan aturan hukum internasional dan lembaga-lembaga internasional. Diplomasi tersebut

berfokus pada kemitraan diplomatik multilateral dan bilateral yang memfasilitasi kerja sama lebih erat untuk memerangi pembajakan maritim. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Krasner (1983) yang mendefinisikan rezim sebagai serangkaian prinsip-prinsip, norma-norma, peraturan dan prosedur pembuatan keputusan secara implisit maupun eksplisit dari para aktor dalam hubungan internasional.

Berdasarkan penjelasan di atas, penelitian ini menjelaskan patroli terkoordinasi berdasarkan bentuk-bentuk diplomasi maritim yang telah diidentifikasi yaitu rezim, diplomasi kooperatif, diplomasi koersif. Namun penelitian ini tidak mengelaborasi mengenai diplomasi maritim persuasif, karena bentuk diplomasi persuasif ini paling samar dan efeknya sering tidak dapat diukur.

Rezim Patroli Terkoordinasi Indonesia, Malaysia, Singapura

Rezim merupakan bentuk diplomasi dalam kerangka luas dari norma, rezim dan hukum internasional. Elemen-elemen kunci dari rezim adalah norma, aturan dan prosedur yang menjadi ciri rezim. Selain itu, hal penting lainnya adalah adanya pengaturan operasional untuk berbagi informasi, pengawasan, patroli, respon dan pengaturan kelembagaan untuk perumusan kebijakan, pembangunan kapasitas dan berbagi beban (Bateman 2007). Dari penjelasan tersebut, bagian ini menjelaskan menjadi beberapa komponen penting rezim, yaitu prinsip dan norma yang dianut ketiga negara serta aturan main yang telah disepakati.

Prinsip yang dianut ketiga negara, *ASEAN Way*, mengutamakan prinsip penghormatan terhadap kedaulatan dan non intervensi, serta mengakui persamaan, dan integritas teritorial negara lain, penyelesaian masalah atau konflik dengan cara-cara damai, dan pelaksanaan kerja sama yang efektif antar negara anggotanya (ASEAN n.d). *ASEAN Way* adalah gaya yang khas dan informal dari diplomasi yang dikembangkan untuk hubungan intra-ASEAN. Hal ini ditandai dengan musyawarah (konsultasi) dan mufakat (konsensus), serta proses dialog sesuai isu-isu yang dirancang untuk membangun kepercayaan dan menghindari konflik antar anggota (Shie 2006). *ASEAN Way* melakukan fungsinya dalam hubungan antar negara untuk menjaga hubungan melalui persahabatan, harmonisasi, menahan diri, non-intervensi dalam urusan internal dan penyelesaian

sengketa damai (Jetschke & Rüländ 2009). Terkait dengan Patroli terkoordinasi di Selat Malaka, *ASEAN Way* menjadi pedoman bagi Indonesia, Malaysia dan Singapura untuk meningkatkan keamanan maritim di kawasan perairan Selat Malaka sesuai dengan penerapan prinsip kedaulatan dan non-intervensi.

Kemudian, ide-ide *ASEAN Way* memicu norma subsidiaritas dimana negara ASEAN menolak campur tangan kekuatan besar dan mengandalkan bentuk asli pemerintahan (Lee & McGahan 2015). Norma subsidiaritas merupakan proses dimana negara-negara lemah bersatu untuk mengembangkan aturan mereka sendiri, sebagai respon terhadap aktor kuat untuk mencegah pengecualian atau marjinalisasi mereka di lembaga internasional (Acharya 2011). Implementasi norma subsidiaritas dapat terlihat dari tindakan kerja sama setelah inisiatif *Regional Cooperation on Combating Piracy and Armed Robbery against Ship in Asia* (ReCAAP), RMSI, dan kontroversi Fargo. Pada bulan Juni 2004, Indonesia mengusulkan patroli terkoordinasi trilateral MALSINDO di Selat Malaka yang disetujui oleh Malaysia dan Singapura. Selain itu, pada tahun 2005, saat pertemuan dengan Indonesia, Najib Razak sebagai wakil Malaysia menyarankan menunjukkan kepada masyarakat internasional bahwa tiga negara pesisir di Selat Malaka cukup mampu menjaga keamanan di jalur pelayaran tersibuk ini (Lee & McGahan 2015).

Adanya prinsip dan norma yang telah menyatukan ketiga negara tersebut menghasilkan aturan main yaitu *Standard Operating Procedure* (SOP) dan *Term of Reference Joint Coordinating Committee* (TOR JCC) yang ditandatangani pada 21 April 2006 di Batam (International Institute for Strategic Studies 2006). Selain pengaturan operasional tersebut, ketiga negara juga melakukan beberapa pertemuan untuk meningkatkan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada tahun 2005-2007 dengan *Batam Statement*, *Jakarta Statement*, *Kuala Lumpur Statement*, dan *Singapore Statement* untuk menegaskan kembali hak dan tanggung jawab negara pesisir sebagai pemilik selat dan membentuk mekanisme kerja sama. Beberapa pertemuan tersebut menghasilkan kerangka kerja sama antara pengguna selat dan negara pesisir yaitu *Cooperative Mechanism* yang merupakan tindak lanjut dari Konvensi Hukum Laut Pasal 43 terkait pembagian beban (*burden sharing*) (Ho 2009). Adanya mekanisme tersebut menunjukkan pengakuan adanya kepentingan negara pengguna atau pemangku kepentingan dan peran yang dapat mereka lakukan sehubungan dengan Selat dan bahwa kerja sama semacam itu harus bersifat sukarela (Bateman,

Raymond, & Ho 2006).

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa ketiga negara telah memiliki prinsip, norma dan aturan main yang dikatakan sebagai rezim. Dengan adanya rezim tersebut telah mempermudah ketiga negara dalam pelaksanaan kerja sama.

Diplomasi Kooperatif Indonesia, Malaysia, Singapura

Terkait diplomasi kooperatif, ketiga negara melakukan beberapa kegiatan latihan bersama, patroli terkoordinasi, operasi maritim bersama, pertukaran informasi, dan kegiatan produktif lainnya. Dalam upaya untuk memperkuat hubungan bilateral yang lebih jauh, Angkatan Laut Singapura memprakarsai jaringan kegiatan profesional yang semakin luas, termasuk latihan gabungan, pertukaran kunjungan antar-petugas, serta alat tambahan bagi personel di atas kapal, dan lain sebagainya (Republic of Singapore Navy 2002). Secara praktik, kerja sama yang dilakukan kedua negara telah melakukan kegiatan tersebut meliputi latihan bersama Indosin (Indonesia-Singapura), Operasi Surya Bhaskara, *Sea Eagle Joint Exercise* atau latihan bersama Eagle Indopura, dan Surpic (*Surface Picture*). Indosin merupakan kerja sama patroli terkoordinasi antara *Royal Singapore Navy* (RSN) dan *Police Coast Guard* (PCG) dengan TNI AL dan Polisi Republik Indonesia (POLRI) untuk mencegah terjadinya perompakan laut. Indosin menyediakan platform untuk pertukaran informasi antara kedua negara, dengan saluran komunikasi langsung serta prosedur untuk pencarian lintas batas dan patrol terkoordinasi dalam siklus tiga bulan (Ministry of Defence Singapore 2012). Selain itu, Operasi Surya Bhaskara merupakan sebuah usaha bersama dalam proyek pengembangan masyarakat yang dilakukan personel TNI AL dan RSN dengan melaksanakan pengabdian masyarakat di desa-desa di Indonesia dalam memberikan pemeriksaan kesehatan, serta memberi obat-obatan ke penduduk desa (Republic of Singapore Navy 2002). Kedua negara juga melakukan latihan bersama yang disebut *Sea Eagle Exercise* untuk meningkatkan profesionalisme dan inter-operabilitas personel Angkatan Laut Indonesia dan Singapura agar dapat menjaga dan meningkatkan persahabatan antara keduanya (Soebijanto n.d.). Selain itu, kedua negara juga memperkuat hubungan kerja sama dengan pengadaan proyek *Surface Picture* (Surpic) untuk melawan ancaman keamanan maritim bersama melalui sistem pengawasan untuk berbagi gambaran situasi di Selat yang memungkinkan kedua Angkatan

Laut untuk lebih memantau jalur air yang sibuk, bertukar informasi, dan memperkuat patroli secara lebih efektif melalui instrumen elektronik radar modern yang dapat memonitor perkembangan situasi perairan secara langsung (*real-time*). Pembentukan Surpic mencerminkan sebuah langkah maju dalam upaya kerja sama untuk memerangi perompakan laut (Ministry of Defence Singapore 2005).

Sedangkan Indonesia dan Malaysia mengembangkan kerja sama Angkatan Laut dalam bentuk patroli terkoordinasi berkala dan latihan gabungan (Tan 2012). Kegiatan kerja sama kedua negara meliputi patroli terkoordinasi Malaysia-Indonesia (Malindo), Operasi Tindak Maritim (Optima) Malindo, Latihan bersama Malindo Jaya. Malindo merupakan operasi patroli terkoordinasi bilateral antara TNI AL dan *Tentara Laut Diraja Malaysia* (TLDM) untuk melakukan pengamanan di perairan Selat Malaka dari berbagai ancaman keamanan maritim (Song 2007). Kemudian, untuk meningkatkan kerja sama keamanan di Selat Malaka, Indonesia dan Malaysia juga mendirikan patroli bersama lain bernama Optima Malindo dengan melibatkan institusi maritim, seperti bea cukai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, tim pencarian dan penyelamatan (SAR), dan polisi dari kedua negara (Sondakh n.d.). Selain itu, kedua negara juga melakukan latihan bersama, Malindo Jaya, untuk meningkatkan persiapan kualitas operasional pertempuran laut dan meningkatkan keterampilan serta profesionalisme personel Angkatan Laut Indonesia dan Malaysia yang dilakukan dua kali setahun (Soebijanto n.d.).

Sementara itu, Malaysia dan Singapura juga melakukan kerja sama dengan mengadakan latihan Angkatan Laut bilateral bernama Malapura untuk menumbuhkan saling pengertian, dan untuk meningkatkan hubungan antara kedua angkatan laut (National Archives of Singapore n.d.). Selain itu, Indonesia, Malaysia, dan Singapura juga membentuk latihan pertukaran informasi yang dikenal *Inaugural Malacca Strait Patrol Information Sharing* untuk memperkuat hubungan berbagi informasi untuk keamanan maritim dengan cara mengumpulkan database pengiriman dan informasi maritim *real-time* yang relevan untuk meningkatkan koordinasi dan kesadaran keseluruhan akan situasi laut, serta untuk memungkinkan respon yang tepat terhadap insiden maritim di Selat Malaka (Singapore Government 2008). Semua kegiatan ini semakin intensif dan efektif yang dapat mendukung pelaksanaan patroli terkoordinasi trilateral.

Dari beberapa bentuk kegiatan kerja sama yang dilakukan dapat terlihat bahwa ketiga negara telah melakukan diplomasi kooperatif un-

tuk dapat meningkatkan keamanan di Selat Malaka. Kegiatan yang produktif ini semakin memperkuat hubungan diplomatik dan meningkatkan kepercayaan antar negara. Hal inilah yang mendorong patroli terkoordinasi berjalan dengan baik.

Diplomasi Koersif Indonesia, Malaysia, Singapura

Dalam diplomasi koersif, masing-masing negara memperlihatkan kapabilitas militer Angkatan Laut-nya. TNI AL memiliki beberapa kapal jenis kapal fregat, korvet, kapal selam, kapal patroli, kapal amfibi (*amphibious landing ship*), kapal kenyapu ranjau (*mine warfare*) dan beberapa jenis lainnya. Dari beberapa tipe ini kapal patroli adalah jenis paling banyak. Secara garis besar, kekuatan TNI AL didukung oleh sekitar 65.000 prajurit dengan kapabilitas militer yang dimiliki berupa dua jenis kapal fregat antara lain kelas Ahmad Yani dan kelas Sigma. Indonesia memiliki empat kelas kapal korvet, antara lain kelas Bung Tomo, Sigma, Fatahillah, dan Parchim. Sedangkan kapal selam yang dimiliki Indonesia adalah kelas Cakra yang jumlahnya akan bertambah tiga kapal selam kelas Changbogo. Kapal amfibi yang dimiliki Indonesia adalah *Landing Platform Deck* (LPD) yang terdiri dari kelas Soeharso dan Makassar serta beberapa kapal *Landing Ship Tank* (LST) (*The Military Balance 2015*). Kemampuan ini memungkinkan Indonesia melakukan upaya pengamanan melalui kerja sama TNI AL dengan instansi lain untuk melakukan operasi maritim bersama dan terkoordinasi di Selat Malaka. Operasi tersebut meliputi operasi keamanan laut yang dilakukan oleh TNI AL bekerjasama dengan KPLP, Bakamla, dan lembaga lain untuk patroli keamanan. TNI AL juga melakukan operasi siaga purla, operasi khusus TNI AL yang meliputi Operasi Trisila, Satgas Mupe, Satgasla Koopslihkam, Hiu Macan, Rencong Sakti, Sabang Jaya. Selain itu juga melakukan operasi besar yang digelar antara TNI AL dan Bakamla ini diberi sandi Operasi Gurita pada bulan Juli 2005 untuk menanggulangi serangan bajak laut (TNI 2011). Operasi Gurita mengirimkan lebih dari 20 kapal angkatan laut Indonesia dan beberapa pesawat ke perairan yang sering dikunjungi oleh bajak laut (Bradford 2008).

Sementara itu, kapabilitas AL Malaysia didukung 14.000 personel dengan tiga regional komando yaitu Kuantan (pesisir timur atau *east coast*), Kinabalu (Borneo), Langkawi (pesisir barat atau *west coast*). Kapabilitas militer AL Malaysia meliputi dua kapal selam kelas Perdana Menteri (Teuku Abdul Razak), dua fregat kelas Lekiu, empat

korvet kelas Laksamana, kapal serang cepat (*fast attack craft*) yang terdiri empat Kelas Perdana, enam kelas Jerong, empat kelas Handalan, kapal penyapu Ranjau yang terdiri empat Kelas Mahamiru (The Military Balance 2015). Kapal peyerang cepat sejumlah 14 kapal ini cocok untuk patroli di daerah pesisir Malaysia. Dalam upaya pengamanan Selat Malaka, Malaysia mengerahkan serangan senjata terhadap kapal tunda dan kapal berkas di jalur pelayaran sibuk Selat Malaka dalam menanggapi dua serangan yang melibatkan kapal tunda pada Maret 2005 setelah lama tidak terjadi di perairan Malaysia. Tindakan penting lainnya, pada bulan April 2005, Malaysia membentuk *Malaysian Maritime Enforcement Agency* (MMEA) akan dibentuk untuk bertanggung jawab atas patroli di Selat Malaka (Wu and Zou 2009). MMEA mempertemukan beberapa instansi penegak maritim yang ada seperti Polisi Kelautan Diraja Malaysia, Dinas Perikanan, Departemen Imigrasi, Departemen Bea Cukai, dan Departemen Kelautan yang mulai berpatroli pada November 2005 (Bradford 2008). *Royal Malaysia Marine Police* (RMMP) juga membentuk gugus tugas khusus terkait anti pembajakan laut dengan melatih 60 petugas sebagai upaya membentuk unit komando taktis polisi laut Malaysia. Satuan tugas tersebut mengakuisisi langsung 20 kapal serang cepat (*fast-track craft*) dan empat *rigid inflatable boats*. Unit ini akan dibantu oleh dua pasukan polisi *elite* yaitu *Special Action Forces* dan *the 69 Commando Unit* yang dikerahkan ke Selat Malaka untuk mendampingi gugus tugas khusus ini. Satuan tugas tersebut telah dikerahkan di sepanjang Selat Malaka (Ho 2006). Selain itu, pada 2004, Angkatan Laut Malaysia juga mengintensifkan kegiatan pelatihan dan patroli di bagian utara Selat diluar area *One Fathom Bank* untuk dapat menghalangi pembajakan dan terorisme maritim (Ho 2006). Pada Februari 2006, Malaysia mengumumkan rencananya untuk meningkatkan patroli anti-pembajakan di Selat Malaka dengan menambahkan hingga 15 kapal polisi berkecepatan tinggi baru (Wu & Zou 2009).

Kekuatan AL Singapura didukung oleh 9.000 personel dengan kapabilitas militer yang dimiliki berupa enam kapal selam yang terdiri dari kelas *Challenger* dan kelas *Archer*, enam fregat, enam korvet, sebelas kapal patroli, kapal amfibi yang terdiri dari empat LPD kelas *Endurance*, dan kapal penyapu ranjau (The Military Balance 2015). Armada yang paling modern dari kapal ini adalah tipe kelas fregat yang memiliki *low radar*, *acoustic*, *infrared* dan *electronic signature* (Naval Technology n.d.). Dalam upaya pengamanan di Selat Malaka, Singapura menerapkan berbagai langkah keamanan yang diintensifkan oleh AL dan penjaga pantai Singapura dengan

membentuk sistem keamanan maritim nasional, *National Maritime Security Systems* (NMSS) yang memindai ancaman maritim di Singapura untuk memberikan peringatan dini. NMSS memberikan respon yang cepat dan terpadu terhadap ancaman di laut, serta mengevaluasi ancaman secara *real-time* untuk mendapatkan peringatan dini dalam menghadapi ancaman (Ministry of Defence Singapore 2011). Sejumlah langkah anti-pembajakan juga diambil dengan meluncurkan armada kapal yang dikendalikan jarak jauh, menyediakan dua pesawat Fokker untuk patroli Selat Malaka, mengirimkan tim keamanan bersenjata di kapal-kapal pedagang yang masuk atau meninggalkan perairan teritorial, dan meletakkan *sonar array* berteknologi tinggi di dasar laut yang melintasi Selat Malaka (Wu & Zou 2009).

Di samping tindakan operasi maritim masing-masing negara, ketiga negara juga telah melakukan kegiatan patroli terkoordinasi pada tahun 2011. Kapal perang Indonesia di bawah Koarmabar tergabung dalam Patroli Terkoordinasi (Patkor) di Selat Malaka bersama Malaysia dan Singapura. Dalam kegiatan patroli tersebut, kapal yang terlibat dilengkapi peralatan komunikasi berbasis data melalui satelit yang digunakan untuk memudahkan pemantauan kapal perang dari ketiga negara terhadap terjadinya pembajakan dan perompakan yang terjadi pada kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka. Peralatan tersebut memudahkan deteksi dini dan pemeriksaan terhadap kapal yang dicurigai serta tindakan represif dengan pengejaran, penangkapan, dan penyelidikan terhadap kapal yang melakukan pelanggaran hukum (TNI 2011).

Penjelasan tersebut menunjukkan bahwa ketiga negara telah melakukan diplomasi koersif melalui kapabilitas kapal perang Angkatan Laut yang dapat digunakan sebagai alat pendukung untuk melakukan operasi maritim di Selat Malaka. Dalam upaya pengamanannya, Indonesia, Malaysia dan Singapura melakukan operasi maritim dengan mengerahkan kekuatan AL yang bekerja sama dengan penjaga pantai dan badan terkait lainnya untuk melakukan patroli di Selat Malaka. Selain itu, ketiga negara juga menggunakan kapabilitas AL-nya untuk melaksanakan kerja sama patroli terkoordinasi yang terbukti dapat meningkatkan keamanan di Selat Malaka.

Simpulan

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa ketiga negara telah melakukan diplomasi maritim yang mendukung dan memfasilitasi keberhasilan patroli terkoordinasi di Selat Malaka. Analisis dari ketiga bentuk diplomasi menunjukkan ada dari adanya rezim yang mengikat ketiga negara untuk bekerja sama. Rezim tersebut dapat dijadikan pedoman atau dasar untuk membina hubungan baik antar negara untuk melakukan diplomasi kooperatif seperti latihan militer, operasi maritim bersama, dan lain sebagainya. Berbagai kegiatan dalam diplomasi kooperatif tersebut akan semakin meningkatkan kepercayaan antar aktor dan profesionalitas dalam melakukan operasi maritim. Selain itu, keberhasilan kerja sama dapat dilihat dari cara negara dalam melakukan diplomasi koersif dimana masing-masing negara perlu didukung oleh kapabilitas militer Angkatan Laut dalam operasi militer. Kapabilitas kapal perang yang dimiliki digunakan sebagai alat operasi maritim ketiga negara pada saat melaksanakan patroli terkoordinasi di Selat Malaka. Pada akhirnya, didukung semua bentuk diplomasi yang telah dilakukan dapat menghasilkan keberhasilan dalam kerja sama patroli terkoordinasi.

Keberhasilan patroli terkoordinasi tersebut terbukti cukup berhasil dalam menjamin keamanan maritim di wilayah Selat Malaka sebagai salah satu jalur pelayaran penting di dunia dari ancaman kejahatan transnasional pembajakan dan perompakan laut. Melihat perkembangan signifikan yang dihasilkan dari patroli terkoordinasi trilateral ini dapat dikatakan sebagai pencapaian penting untuk kerja sama keamanan maritim antar negara. Kerja sama multilateral pertama antar negara pesisir di Asia Tenggara tanpa mitra ekstraregional tersebut telah menunjukkan hasil yang baik dengan meningkatnya keamanan di Selat Malaka.

Referensi

Buku

- Anthony, Mely Callabero. (2013). *Non-Traditional Security in Asia: Issues Challenges and Framework for Action*. Singapore: Institute of Asian Studies.
- Bateman, Sam (2007). "Building good order at sea in Southeast Asia: the promise of international regimes", dalam K. Guan & J. K. Skogan (editor), *Maritime Security in Southeast Asia*, London: Routledge.
- Guan, Kwa C & Schogan, John K. (2007) *Maritime Security in Southeast Asia*, New York: Routedge.
- Kraska, James. (2011). *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. California: Praeger.
- Krasner, Stephen D. (1983). *International Regimes*. New York: Cornell University Press.
- Le Miere, Cristian. (2014). "Maritime Diplomacy in the 21st Century". New York: Routledge.
- Snyder, Craig A. (1999). "Regional Security Structures", dalam Craig A. Snyder (editor), *Contemporary Security and Strategy*, London: Deakin University.
- The International Institute for Strategic Studies. (2006). "Chapter Five Advancing Maritime Security Cooperation". London: IISS.
- The Military Balance. (2015). "Chapter 6: Asia", London: International Institute for Strategic Studies.
- Wu, Shicun & Zou, K. (2009). *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. UK: Ashgate.
- Young, Adam. J. (2007). *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies

Jurnal

- Acharya, A. (2011). "Norm subsidiarity and regional orders: sovereignty, regionalism, and rule-making in the third world". *International Studies Quarterly*, 55/1: 95-123.
- Bradford, John. (2008). "Shifting the Tides Against Piracy in Southeast Asian Waters". *Asian Survey*, 48/3: 473-491.
- Dewitt, David. (1994). "Common, Comprehensive and Cooperative Security". *Pacific Affairs*. 7/1: 1-15.
- Ho, Joshua. (2006). "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia". *Asian Survey*, 46/4: 558-74.
- Ho, Joshua. (2009). "Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism". *Ocean Development & International Law*, 40/ 2: 233-7.
- Jetschke, A. and Rüländ, J. (2009). "Decoupling Rhetoric and Practice: the cultural Limits of ASEAN cooperation". *The Pacific Review*. 22/2: 179-203.
- Lee, T. & McGahan, K. (2015) "Norm subsidiarity and institutional cooperation: explaining the straits of Malacca anti-piracy regime", *The Pacific Review*, 28/4: 529-52.
- Ministry of Defence Singapore (2005) "Closer Bonds with Project SURPIC", https://www.mindef.gov.sg/imindef/resourcelibrary/cyberpioneer/topics/articles/news/2005/may/27may05_news2.html#.WQb7rPmGPIU, diakses pada 25 April 2017.
- Ministry of Defence Singapore (2012) "Indonesia-Singapore Coordinates Patrol (ISPC)" https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2012/may/11may12_nr/11may12_fs.html, diakses pada 19 April 2017.
- Ministry of Defence Singapore. (2011). "Integrated Response", https://www.mindef.gov.sg/imindef/resourcelibrary/cyberpioneer/topics/articles/features/2011/dec11_fs.html#.WRqg-ofl97IV, diakses pada 2 Mei 2017.
- National Archives of Singapore. "Joint New Release: Malaysia

and Singapore Navies Conduct Bilateral Naval Exercise”,
[http://www.nas.gov.sg/archivesonline/speeches/view-
html?filename=20051123989.htm](http://www.nas.gov.sg/archivesonline/speeches/view-html?filename=20051123989.htm), diakses pada 5 Mei 2017.

Naval technology. “Formidable Class Multi-Mission Frigates Singapore”, [http://www.naval-technology.com/projects/formida-
ble/](http://www.naval-technology.com/projects/formidable/), diakses pada 6 Mei 2017.

Qu, Xiaobo. & Meng, Qiang. (2012). “The Economic importance of the Strait of Malacca and Singapore: An extreme-scenarion analysis”. *Transportation Research Part E: Logistic and Transportation Review*, 48/1: 258-65.

Rahman, Chris. (2007). “The International of Combating Piracy in Southeast Asia”, dalam *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Teroris*, Peter Lehr (editor). New York: Rouledge.

Republic of Singapore Navy. (2002). “The RSN as a force for peace: Broadening the scope of regional co-operation and beyond”, *Naval Forces*: 26-33.

Roach, J. Ashley. (2005). “Enhancing Maritim Security in the Strait of Malacca and Singapore”. *Journal of International Affairs*. 49/1: 97-116.

Rodrigue, Jean Paul (2004). “Straits, Passage and Chocke Points A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution”. *Cahiers de Geographie du Quebec*. 48/135: 357-374.

Shie, Tamara Renee (2006) “Maritime Piracy in Southeast Asia: The Evolution and Progress of Intra ASEAN Cooperation”, dalam Graham Gerrad Ong-Webb (editor), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore: ISEAS Publishing: 163-89

Song, Yann Huei. (2007). “Security in the Straits of Malacca and The Regional Maritime Security Initiative: Response to the US Proposal”. *International Law Studies*, Volume 83: 97-156.

Storey, Ian. (2006). “China’s Malacca Dilemma.” *China Brief* 6, Issue 3.

Storey, Ian. (2009). “Maritime Security in Southeast Asia: Two Cheers for Regional Cooperation”. *Southeast Asian Affairs*. 36-58.

Tan, Andrew. (2012). "The Emergence of Naval Power in the Straits of Malacca", *Defence Studies*, 12/1: 106-35.

Situs daring

Association of Southeast Asian Nations. "About ASEAN", <http://asean.org/asean/about-asean/>, diakses pada 17 Maret 2017.

Dokumen Resmi

Departemen Pertahanan Republik Indonesia. (2008). "Buku Putih Pertahanan Indonesia Tahun 2008". Jakarta: Dephan RI.

International Chamber of Commerce. (2000). "Piracy and Armed Robbery Against Ship Annual Report 1 January – 31 December 2000". United Kingdom: International Maritime Bureau.

International Chamber of Commerce Commercial Service, "Piracy & Armed Robbery Prone Areas and Warning", <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>, diakses pada 11 Januari 2017.

International Chamber of Commerce. (2014). "Piracy and Armed Robbery Against Ship Annual Report 1 January – 31 December 2014". United Kingdom: International Maritime Bureau.

Singapore Government (2008). "Inaugural Malacca Strait Patrols Information Sharing Exercise", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2008/mar/28mar08_nr.print.img.html, diakses pada 6 Mei 2017.

Konferensi

Soebijanto, Slamet. "Coordinated Patrol: One of the ways to secure Malacca Strait", makalah dipresentasikan pada Seminar Asean

Regional Forum Regional Cooperation In Maritime Security,
Singapore, (2 – 4 Maret 2005).

Sondakh, Bernard Kent, “National Sovereignty and Security in the
Straits of Malacca”, makalah dipresentasikan pada “The Strait
of Malacca: Building a Comprehensive Security Environment”,
Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, Malaysia (11-13
Oktober 2004)