

KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KERJASAMA KEAMANAN DI SELAT MALAKA

(Indonesian Interest From Security Cooperation in Malacca Strait)

Fajar Fitriyadi, Abubakar Eby Hara, Supriyadi
Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, FISIP Universitas Jember
Jln. Kalimantan 37 Kampus Tegal Boto, Jember 68121

E-mail Penulis: 1) fa_ja_r@yahoo.co.id 2) ebyhara@gmail.com 3) supriyadi_fisipunej@ymail.com

Abstract

Standard Operating Procedure (SOP) and Term of Reference Joint Coordinating Commete (TOR JCC) of Strait of Malacca security cooperation were signed on 21 April 2006 in Batam. The signatory was authorized and used as a reference for coordinated military patrols in Strait of Malacca security by the three countries, namely Indonesia, Malaysia, and Singapore. The relations of the three strait countries, namely Indonesia, Malaysia and Singapore are often not in harmony due to cases such as migrant workers, border, sand, etc., so it is interesting to analyze the reasons of Indonesia to conduct security cooperation in Strait of Malacca. This research aimed to identify what the Indonesia's interests in security cooperation in Strait of Malacca. The method used was descriptive qualitative research method. This is because the data used were secondary data that could not be measured directly or quantitatively. The results of this scientific work were that Indonesia's interests in security cooperation in Strait of Malacca were the defense and security interest, political interest, economic interest, and environmental security interest. The security and defense interests were because the Strait of Malacca is one of Indonesia's regions and one of the entrances to Indonesia. In addition, Strait of Malacca is also a liaison of many countries, so it is not impossible that interest frictions of different countries occur. Political interests, seen from the position of the Strait of Malacca, have a strategic value as a connecting line for many countries, so that Indonesia has political interests to maintain and has a power in the Strait of Malacca. Economic interest is due to the many ships passing through the Strait of Malacca, so that it can provide revenue for the Indonesian economy. The environmental security interests are related to the Indonesian people around the Strait of Malacca, in which their live depends on the Strait of Malacca, such as fishermen in the Strait of Malacca.

Keywords: security cooperation, Malacca strait security, Indonesian interest

PENDAHULUAN

Standard Operating Procedure (SOP) kerjasama pengamanan Selat Malaka oleh tiga negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura) disahkan di Batam pada hari Jumat tanggal 21 April 2006. SOP yang disahkan ini merupakan ketentuan

bersama yang mengatur pelaksanaan operasi pengamanan Selat Malaka oleh ketiga negara (Tim Redaksi, 2006a). Selain pengesahan SOP, ketiga negara juga menandatangani *Term of Reference Joint Coordinating Commete* (TOR JCC) patroli Selat Malaka. TOR JCC mengatur kerjasama ketiga negara pantai dalam melakukan operasi pengamanan di Selat Malaka termasuk tukar-menukar informasi intelijen. TOR JCC juga menjadi payung hukum bagi pelaksanaan patroli terkoordinasi di Selat Malaka (Tim Redaksi, tt.a).

Kerjasama keamanan Selat Malaka pada mulanya timbul karena adanya perkembangan yang penting di bidang perkapalan dan perubahan-perubahan dalam strategi militer secara global dari negara-negara besar. Dimana pada tahun 1967 mulai lahir kapal-kapal tangki besar yang diantara kapal tangki tersebut membawa minyak dari Timur Tengah ke Jepang dan Timur Jauh sehingga Selat Malaka menjadi jalur yang sangat penting bagi perekonomian banyak negara terutama Jepang. Selain itu kemampuan dan geografis Selat Malaka-Singapura sangat sempit, dangkal, berbelok-belok, dan ramai. Sehingga kecelakaan besar pun seringkali terjadi. Kecelakaan ini tidak saja membawa kerugian bagi pemilik kapal tetapi juga menimbulkan bencana pengotoran laut yang pada akhirnya mempengaruhi kelestarian lingkungan laut dan kehidupan rakyat negara-negara pantai (Setneg, 2006).

Yang menarik adalah ketiga negara memiliki hubungan diplomatis yang naik turun.

Beberapa kasus seperti reklamasi pantai Singapura, masalah TKI Malaysia, dan perbatasan, seringkali menyebabkan ketegangan pada ketiga negara ini. Namun ketegangan tersebut tidak membuat ketiga negara pantai menutup diri untuk melakukan kerjasama dalam pengamanan di Selat Malaka. Sehingga hal inilah yang membuat penulis tertarik untuk menganalisis, apakah kepentingan Indonesia dalam kerjasama keamanan di Selat Malaka.

KERANGKA KONSEPTUAL

Untuk dapat menganalisis apa kepentingan Indonesia dalam kerjasama keamanan di Selat Malaka, penulis menggunakan kerangka konseptual kepentingan nasional dan keamanan non tradisional.

Kepentingan Nasional

Kepentingan nasional adalah tujuan mendasar dan penentu utama yang mendasari para pembuat keputusan dalam membuat sebuah kebijakan berupa politik luar negeri. Kepentingan nasional suatu Negara khas dengan konsep umum yang di dalamnya terdapat bagian-bagian yang paling penting bagi sebuah Negara. Di dalamnya terdapat penjagaan terhadap diri sendiri, kemerdekaan, integritas teritorial, keamanan militer dan kesejahteraan ekonomi. Dikarenakan tidak adanya kepentingan tunggal yang mendominasi pembuatan keputusan pemerintah, konsep tersebut mungkin lebih tepat disebut secara jamak sebagai kepentingan nasional. Kebijakan luar negeri sebagai dasar sebuah Negara semata-mata berlandaskan kepentingan

nasional dengan sedikit perhatian atau tidak sama sekali untuk prinsip-prinsip moral universal yang bisa digambarkan melalui keadaan dimana ada pertentangan antara kebijakan realis dan kebikajian idealis (Plano dan Olton, 1988:128).

Konsep kepentingan nasional merupakan dasar untuk menjelaskan perilaku luar negeri suatu negara. H.J. Moergenthau menyamakan kepentingan nasional sebagai upaya negara untuk mengejar *power* dimana *power* adalah segala sesuatu yang dapat mengembangkan dan memelihara kontrol atas suatu negara terhadap negara lain, sehingga dengan adanya *power* suatu negara akan bertahan hidup (*survive*). Hubungan kekuasaan atau pengendalian ini dapat melalui teknik paksaan, atau kerjasama (*cooperation*). Karena itu, kekuasaan nasional dan kepentingan nasional dianggap sebagai sarana dan sekaligus tujuan dari tindakan suatu negara untuk bertahan hidup dalam politik internasional (Sitepu, 2011:163).

Dalam teori ini menjelaskan bahwa untuk kelangsungan hidup suatu negara maka negara harus memenuhi kebutuhan negaranya dengan kata lain yaitu mencapai kepentingan nasionalnya. Dengan tercapainya kepentingan nasional maka negara akan berjalan dengan stabil, baik dari segi politik, ekonomi, sosial, maupun pertahanan keamanan dengan kata lain jika kepentingan nasional terpenuhi maka negara akan tetap survive. Kepentingan nasional merupakan tujuan mendasar dan faktor

paling menentukan yang memandu para pembuat keputusan dalam merumuskan politik luar negeri.

Kepentingan nasional merupakan konsep yang sangat umum tetapi merupakan unsur yang menjadi kebutuhan sangat vital bagi negara dan memiliki peran sebagai langkah negara dalam pengambilan suatu keputusan. Unsur tersebut menyangkut politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan (Jusuf, 1989:169).

Pencapaian unsur politik berperan untuk tercapainya dan terpeliharanya perdamaian, persahabatan dan kerjasama antara Indonesia, Singapura dan Malaysia atas dasar saling menghormati dan adanya manfaat yang saling menguntungkan. Unsur ekonomi berperan besar dalam kerjasama keamanan Selat Malaka karena ketiga negara selat memanfaatkan nilai strategis Selat Malaka untuk mendapatkan keuntungan dibidang ekonomi. Sosial Budaya dimaksudkan kerjasama tersebut didasarkan dari terdapatnya pengertian yang sama dan simpati dari negara yang bekerjasama berdasarkan terdapatnya titik-titik persamaan dalam kepentingan dan titik-titik persamaan yang dapat digunakan sebagai pangkal tolak untuk perjuangan bersama diantara ketiga negara selat. Unsur pertahanan keamanan menjadi sangat penting mengingat Selat Malaka adalah sebagai garis terluar ketiga negara selat, sehingga pengamanan di Selat Malaka sangat diperlukan untuk menghalau musuh yang datang dari luar.

Keamanan Non Tradisional

Barry Buzan di dalam bukunya *People, State, and Fear* menganalisa tentang keamanan individu dan keamanan nasional sebagai satu kesatuan aspek yang harus dianalisa secara bersama. Negara yang aman dari ancaman akan berdampak pada keamanan individu di negara tersebut, sedangkan negara yang tidak aman akan menimbulkan ketidakamanan pada individunya. Sebaliknya, keamanan individu juga memberi dampak pada keamanan nasional. Individu yang merasa tidak aman akan menimbulkan ketidakamanan pada negaranya dan individu yang merasa aman akan menimbulkan keamanan pada negaranya (Buzan, 1983:18).

Menurut Buzan keamanan individu tidak mudah didefinisikan, namun faktor-faktor kehidupan, kesehatan, kedudukan, kekayaan, kebebasan, kemiskinan dan kelaparan menjadi masalah ketika rakyat dalam bahaya dan ketakutan saat adanya ancaman. Masalah keamanan individu yang muncul saat adanya perang merupakan sesuatu konsekuensi dari adanya perang tersebut (Buzan, 1983:18).

Buzan juga menjelaskan bahwa ada lima aspek keamanan yang perlu dicapai oleh suatu negara untuk menciptakan keamanan nasional, lima aspek tersebut adalah aspek militer, politik, sosial, ekonomi dan lingkungan. Kelima aspek tersebut dijelaskan sebagai berikut (Buzan, 1983:75-83):

1. Militer

Ancaman militer menduduki inti tradisional dari keamanan nasional. Tindakan-tindakan militer dapat dan biasanya mengancam segala komponen negara.

2. Politik

Ancaman politik lebih mengarah kepada stabilitas organisasi pemerintah. Tujuannya bisa untuk menekan pemerintah yang berkuasa dalam kebijakan yang diambil, menggulingkan pemerintah, atau menciptakan intrik politik yang mampu mengganggu jalannya pemerintahan sehingga pula melemahkan kekuatan militernya.

3. Sosial.

Perbedaan antara ancaman politik dan ancaman sosial yang dapat terjadi di sebuah negara adalah sangat tipis. Ancaman sosial biasanya terjadi sebagai imbas dari ancaman militer dan politik seperti yang terjadi di jazirah Arab dengan Israel, atau dapat pula dari perbedaan kultur, seperti penetrasi umat Islam fundamentalis terhadap kebijakan dunia Barat.

4. Ekonomi

Ancaman ekonomi merupakan ancaman yang paling sulit diatasi dalam kaitannya dengan keamanan nasional. Kelemahan dalam bidang ekonomi, dapat menjadi jalan bagi bangsa asing untuk mengontrol jalannya pemerintahan melalui bantuan ekonomi.

5. Lingkungan

Ancaman lingkungan bagi keamanan nasional ibarat ancaman militer dan ekonomi yang dapat menghancurkan bentuk dasar suatu negara. Gempa bumi, angin topan, banjir, gelombang air pasang, dan musim kemarau mungkin mengakibatkan kehancuran

di suatu negara. Tapi itu semua dilihat sebagai bagian dari manusia melawan alam, sedangkan pokok persoalan keamanan timbul dari perjuangan manusia dengan yang lainnya. Dalam skala terkecil dari ancaman lingkungan yaitu kegiatan dari suatu negara dapat mempengaruhi negara lain.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, pengumpulan data menggunakan teknik penelitian kepustakaan (*Library Research*). Pengumpulan data lebih terfokus pada informasi-informasi atau kajian yang diperoleh dari buku, surat kabar, majalah, jurnal dan informasi dari instansi-instansi yang terkait dengan peristiwa tertentu. Selain itu, data-data yang diperoleh juga berasal dari media internet yang bisa memberikan informasi yang lebih menunjang bagi suatu analisis. Dalam hal ini berarti sumber data yang digunakan adalah sumber data sekunder. Artinya penulis tidak terjun langsung ke lapangan untuk mengadakan penelitian.

Sedangkan analisis data menggunakan metode deskriptif-kualitatif. Penggunaan metode kualitatif didasari alasan karena data utama yang diperoleh di sini berupa data sekunder, sehingga tidak bisa diukur secara langsung ataupun diukur secara angka. Metode kualitatif ini, akan digunakan untuk melakukan analisis secara lebih mendalam terhadap fenomena-fenomena yang dikaji.

HASIL PENELITIAN

Kepentingan Pertahanan Keamanan

Patroli terkoordinasi di Selat Malaka pertama kali dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada tanggal 20 Juli 2004. Peluncuran patroli terkoordinasi pertama ini dilakukan diatas kapal KRI Dr Soeharso. Pada patroli tersebut, masing-masing negara meluncurkan lima unsur patroli laut dan dua unsur patroli udara (Tim Redaksi, 2004).

Patroli Selat Malaka/*Malacca Strait Patrol* (MSP) merupakan patroli militer terkoordinasi yang dilakukan oleh negara pemilik Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Patroli ini hanya melibatkan militer-militer ketiga negara baik dari unsur laut maupun unsur udara dan tidak melibatkan militer asing. Hal ini disebabkan karena ketiga negara selat berpendapat bahwa keamanan dan pengamanan Selat Malaka adalah hak dan tanggung jawab ketiga negara selat, sehingga negara lain tidak berhak untuk melakukan pengamanan di Selat Malaka. Namun demikian ketiga negara selat tidak menutup diri untuk melakukan kerjasama dengan negara lain tentang keselamatan di Selat Malaka, namun kerjasama tersebut lebih kepada bantuan pengadaan alat dan pengadaan sistem untuk pengamanan, sedangkan militer yang melakukan pengamanan di lapangan tetaplah militer ketiga negara. Selain itu, negara selat juga berpendapat bahwa dengan adanya militer asing di Selat Malaka akan menimbulkan kekhawatiran bagi negara pemilik Selat Malaka (Tim Redaksi, 2011a).

Kegiatan MSP meliputi *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), *Eys in The Sky* (EiS), dan *Intelligent Exchange Group* (IEG).

MSSP merupakan patroli laut terkoordinasi yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura. Tugasnya adalah melakukan pengawasan di Selat Malaka. Pengawasan dilakukan selama 24 jam oleh pusat komando MSSP setiap negara. Pusat Komando Patroli dibentuk oleh negara anggota MSSP. Indonesia memiliki dua pusat komando di Batam, Kepulauan Riau, dan Belawan, Sumatera Utara. Malaysia di Lumut, Johor, Singapura memiliki pusat komando di Changi. Namun, patroli laut yang dilakukan oleh masing-masing negara bukan merupakan patroli gabungan seperti dapat memasuki wilayah negara lain melainkan patroli terkoordinasi. Artinya, ketika dalam pengejaran atau patroli sehari-hari militer salah satu negara tidak diijinkan untuk memasuki wilayah kedaulatan negara yang lainnya (Tim Redaksi, 2010a).

Kerja sama yang digelar di Selat Malaka turut melibatkan mitra lain, seperti angkatan udar yang disebut dengan *Eyes in The Sky* (EiS). Kegiatan EiS merupakan pemantauan dan patroli terkoordinasi dari udara oleh ketiga negara yang beroperasi di bawah struktur komando yang terkoordinasi. Berdasarkan inisiatif EiS, masing-masing negara diharuskan untuk melakukan patroli udara dua kali per minggu. Setiap penerbangan membawa misi tim patroli gabungan yang terdiri dari

personel yang berasal dari negara-negara partisipan. EiS dikoordinasikan sedemikian rupa sehingga pengawasan udara yang dilakukan oleh minimal satu atau dua pesawat harus dijalankan setiap hari (dua kali per minggu untuk satu negara) (Bakrie, 2001).

Meski program EiS dapat dikatakan berhasil, namun kemudian banyak yang mengkritik karena rendahnya jumlah penerbangan dari yang sebenarnya ditentukan dan terbatasnya sumber daya dalam merespons berbagai titik-titik rawan (hotspots). Wilayah operasi program EiS ini mencakup wilayah udara internasional dan nasional sepanjang Selat Malaka. Pusat operasi EiS sendiri didirikan di masing-masing negara untuk mengoordinasikan jadwal penerbangan (Bakrie, 2001).

Pemantauan oleh pesawat diperbolehkan hingga 3 mil laut ke perairan kedaulatan negara-negara partisipan (Indonesia, Malaysia, Singapura). Di samping pesawat intai, pemantauan di Selat Malaka juga dilakukan melalui satelit dan sistem radar darat. Sistem ini merupakan bentuk dari sistem pemantauan dan identifikasi situasi untuk melakukan identifikasi jarak jauh dan pelacakan kapal, termasuk penggunaan sistem identifikasi otomatis.

Intelligent Exchange Group (IEG) adalah kerjasama pertukaran data intelijen ketiga negara. IEG merupakan salah satu kegiatan untuk mendukung terciptanya keamanan di Selat Malaka. Negara-negara pantai telah sepakat bahwa tanggungjawab keamanan Selat Malaka adalah

tanggungjawab bersama negara pantai, sehingga data intelijen diperlukan untuk keberlangsungan terjadinya kegiatan keamanan di Selat Malaka.

Selat Malaka sangat mempengaruhi keamanan wilayah Indonesia lainnya. Ini dikarenakan Selat Malaka merupakan salah satu garis batas terluar Indonesia yang berbatasan langsung dengan Singapura, Malaysia dan Thailand, serta berbatasan tidak langsung dengan pengguna jalur Selat Malaka seperti China, Jepang, India, Amerika Serikat, dan negara-negara Timur Tengah. Ramainya Selat Malaka yang menghubungkan berbagai negara (baik langsung maupun tidak langsung) tidak lepas dari nilai strategis yang dimiliki oleh Selat Malaka, yaitu Selat Malaka memberikan jalur lintas yang pendek dari wilayah Asia bagian barat dengan Asia bagian timur. Lintasan yang pendek ini berdampak pada lebih mudahnya biaya transportasi dan waktu yang ditempuh.

Hal ini tidak lantas membawa keuntungan pada Indonesia, tetapi juga membawa ancaman keamanan. Banyaknya negara yang menggunakan jasa pelayaran Selat Malaka menambah angka perompakan dan kejahatan bersenjata, bahkan Selat Malaka sempat menjadi pelayaran yang paling berbahaya di dunia (saat ini Laut Somalia) (Rahman, 2007:73). Ancaman juga datang dari aksi terorisme. Ancaman ini berawal dari ketakutan Amerika Serikat tentang adanya serangan teroris yang ditujukan pada jalur perekonomian. Amerika Serikat berpendapat bahwa ancaman teroris selanjutnya adalah

mematikan perekonomian negara dengan cara melumpuhkan jalur perekonomian. Logikanya, jika jalur ekonomi dapat dilumpuhkan, maka perekonomian suatu negara akan lumpuh, dan ini juga mengancam Selat Malaka (US.DoS. 2001). Maka dari itu, Indonesia bekerjasama dengan negara lain untuk menjamin keamanan Selat Malaka.

Negara yang memiliki Selat Malaka adalah Indonesia, Malaysia dan Singapura. Artinya, wilayah Selat Malaka terbagi kedalam tiga negara, sehingga ancaman kejahatan dapat datang dari ketiga negara. Teritori suatu negara berdaulat tidak dapat dimasuki tanpa ijin oleh negara lain baik secara sipil terlebih oleh militer. Hal ini menjadi salah satu kunci yang digunakan oleh pelaku tindak kejahatan. Mereka memanfaatkan wilayah Selat Malaka yang terbagi kedalam tiga negara untuk melakukan tindak kejahatan dan kemudian melarikan diri ke wilayah yang lain. Mereka melakukan kejahatan secara berpindah-pindah. Seperti pada kasus yang bersumber dari Brunei. Mereka mengatakan kapal yang dibajak identitasnya diganti dan dijual di Thailand, awak kapalnya disandera di wilayah Malaysia timur dan muatan kapalnya dijual di Indonesia dan Singapura (Tim Redaksi, 2010a). Jadi, ancaman di Selat Malaka merupakan ancaman bersama antar pemilik selat yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Sehingga ancaman bersama tersebut perlu diatasi secara bersama juga.

Kerjasama keamanan Selat Malaka dinilai berhasil mengurangi angka kejahatan di Selat

Malaka. Sebenarnya kerja sama patroli militer ketiga negara bermula ketika ada sorotan dunia, khususnya dari laporan Biro Maritim Internasional (IMB) yang bemarkas di Kuala Lumpur, Malaysia. IMB menyebutkan pada tahun 2000 terjadi perompakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata (*armed robbery*). Kasus ini berkurang pada tahun 2001 menjadi 17 kasus dan menurun lagi menjadi 16 kasus tahun 2002. Namun, di tahun 2003 kasus serupa meningkat menjadi 28 kasus (Tim Redaksi, tt.b). SOP dan TOR JCC kemudian ditandatangani tahun 2006, setelah hal ini dilakukan, patroli kerjasama tersebut dapat mengurangi tindak kejahatan di Selat Malaka. Angka pembajakan berangsur turun di perairan Selat Malaka. Tahun 2006 ada 11 kasus, 2007 tercatat 7 kasus, 2008 ada 2 kasus, dan tahun 2009 hanya 1 kasus (Tim Redaksi, 2006b).

Indonesia dan Malaysia menolak adanya militer asing yang beroperasi di wilayah Selat Malaka tanpa mengkoordinasikan dengan negara pantai. Karena dengan adanya militer asing di Selat Malaka tersebut akan menimbulkan ancaman baru bagi negara pemilik selat. Namun, Indonesia memutuskan untuk membuka peluang bagi negara pengguna selat jika ingin bekerjasama (Tim Redaksi, 2015), yaitu dengan membantu dalam pengadaan alat keamanan serta sistem pertahanan. Sedangkan militer yang menjalankan sistem dan alat tersebut hanya militer dari negara pemilik selat (Tim Redaksi, 2007a).

Bantuan yang datang dari pihak asing sangatlah banyak, salah satunya adalah bantuan dari

Negara Jepang dan Amerika Serikat. Pada tahun 2008 Jepang memberikan dana hibah sebesar 1.573 juta yen atau 177,6 miliar rupiah yang akan digunakan untuk meningkatkan kemampuan *Vessel Traffic System* (VTS) atau sistem navigasi kapal di Selat Malaka. Pada tahun 2007 Jepang pernah menyumbang tiga kapal patroli pantai dan juga menurunkan 120 ahli dari negaranya dalam meningkatkan kemampuan keamanan maritim di Indonesia. Sedangkan timbal balik yang ditawarkan Indonesia adalah membantu memonitor kapal-kapal Jepang hingga keluar wilayah perairan Indonesia (Tim Redaksi, 2007b). Amerika Serikat (AS) membantu dalam pengadaan 12 radar sistem pengamanan laut. Radar tersebut digunakan untuk mengawasi pergerakan kapal yang melintasi Selat Malaka. Pantauan radar tersebut hanya digunakan hanya untuk memantau kapal yang berada di permukaan saja dan tidak untuk memantau kapal selam (Tim Redaksi, 2012).

Kepentingan Politik

Kerjasama keamanan Selat Malaka tidak lepas dari adanya kepentingan politik yang ingin dicapai oleh Indonesia. Kepentingan tersebut menyangkut tentang pengaruh yang besar di Selat Malaka. Selat Malaka sebagai jalur pelayaran yang sangat penting bagi dunia dan menjadi pilihan jalur utama banyak negara menjadikan banyaknya benturan kepentingan di Selat Malaka. Sehingga

perlu adanya kerjasama untuk mengatasi benturan kepentingan di Selat Malaka (Setneg, 2006)

Indonesia menolak adanya campur tangan militer asing melakukan pengamanan di Selat Malaka. Dikarenakan akan membahayakan stabilitas keamanan Indonesia. Namun dengan angka perompakan dan angka kecelakaan di Selat Malaka menyebabkan adanya kekhawatiran bagi negara pengguna Selat Malaka, dan mereka ingin keamanan pelayaran di Selat Malaka terjamin. Hal ini menyebabkan desakan yang begitu besar bagi Indonesia untuk membuka kerjasama operasi militer di Selat Malaka. Karena adanya desakan tersebut, Indonesia menggunakan strategi dengan cara bekerjasama dengan Malaysia dan Singapura.

Kerjasama dengan Malaysia dan Singapura adalah salah satu strategi Indonesia menolak bantuan militer asing di Selat Malaka. Karena pada UNCLOS 82 pasal 22 menjelaskan peranan penting dari negara pantai untuk menjaga wilayah lautnya. Ada 4 ayat di pasal 22 tersebut yang pada intinya bahwa keselamatan kapal (kapal tangki, kapal bertenaga nuklir, dll) merupakan hak dan tanggung jawab negara pantai, dan aturan-aturan atau hukum yang diberlakukan oleh negara pantai harus diikuti oleh kapal yang melintas tersebut (Tim Redaksi, 2011b). Sehingga dengan adanya UNCLOS tersebut, Indonesia menolak adanya aktifitas militer pihak asing selain militer negara pantai di Selat Malaka dan melahirkan *Malacca Strait Patrol* (MSP) (Tim Redaksi, 2011a).

Kegiatan MSP adalah operasi angkatan laut terkoordinasi antar ketiga negara di Selat Malaka, pemantauan dari udara oleh angkatan udara ketiga negara, dan pertukaran data intellijin untuk mendukung kerjasama ketiga negara. Indonesia dan Malaysia dengan tegas bahwa dengan adanya MSP, negara pantai mampu melakukan pengamanan di Selat Malaka tanpa adanya pihak militer asing yang beroperasi di Selat Malaka. Hal ini berhasil terlaksana karena pihak asing menghargai dan memberikan kepercayaannya kepada ketiga negara untuk melakukan pengamanan di Selat Malaka. Bantuan mereka merupakan bantuan yang bersifat pengadaan alat pengamanan dan bantuan teknis dan bukan bantuan dalam operasi militer di Selat Malaka (Tim Redaksi, 2011a).

Pada awalnya, terdapat perbedaan pandangan antar negara pemilik selat. Malaysia dan Indonesia menyatakan bahwa perairan Selat Malaka merupakan laut wilayah. Sehingga menolak dengan tegas gagasan untuk meng-internasionalisasi Selat Malaka dan upaya penggunaan selat itu harus mengutamakan kepentingan nasional negara tepinya. Kapal-kapal yang lewat jangan mengganggu *peace, good order and security* dari negara pantai (prinsip *innocent passage*). Sehingga kapal perang yang melewati Selat Malaka juga harus sepengetahuan negara pantai dan kapal selam harus berlayar diatas permukaan (Setneg, 2006).

Berbeda dengan Singapura yang pada awalnya menganut perairan suatu negara selebar 3

mil. Singapura menyatakan bahwa Selat Malaka adalah laut internasional dan bukan laut milayah. Perbedaannya adalah, jika laut wilayah maka yang menguasai di situ adalah negara pantai. Semua aturan harus sesuai dengan aturan yang diberlakukan oleh negara pantai. Dalam artian negara pantai memiliki hak penuh atas keamanan di laut wilayah. Sedangkan laut internasional mengakui prinsip laut bebas, dimana wewenang negara pantai sangat terbatas, hal ini dikarenakan perairan tersebut bukanlah wilayah dari negara pantai (Setneg, 2006).

Namun akhirnya dengan disepakatinya *Singapore Statement*, ketiga negara menyepakati tentang keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keselamatan laut adalah hak dan tanggung jawab negara pantai. *Singapore Statement* juga menyepakati untuk meneruskan upaya ketiga negara dalam meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dengan kerjasama ini, Indonesia menjadi negara yang berpengaruh besar di Selat Malaka (Setneg, 2006).

Kepentingan Ekonomi

Dilihat dari sejarahnya, Selat Malaka telah menjadi jalur laut yang paling digunakan dan sangat sibuk sejak jaman kerajaan, dimana ketika itu ada Kerajaan Arab, Persia, India, China dan kerajaan yang ada di Nusantara (Sriwijaya dan Majapahit) yang melakukan transaksi perdagangan (Nuswantoro, 2005:76). Hingga saat ini Selat Malaka masih tetap menjadi pilihan utama untuk

melakukan pelayaran dari Timur Tengah hingga Timur Jauh, begitu juga sebaliknya. Setiap harinya, sekitar 150-200 kapal melewati Selat Malaka (Setneg, 2006). Hal ini berdampak pada perekonomian di wilayah sekitar Selat Malaka.

Selat Malaka dengan nilai yang sangat strategis (setiap harinya sekitar 150-200 kapal melewati Selat Malaka) mendatangkan nilai ekonomi yang sangat tinggi. Namun, walaupun Sebagian besar wilayah Selat Malaka berada di Indonesia, Indonesia sampai saat ini masih belum mampu mendapatkan keuntungan yang besar. Diperkirakan, setiap tahunnya 30 triliun rupiah dapat diperoleh dari jasa pandu kapal di Selat Malaka. Keuntungan tersebut lebih banyak dinikmati oleh Singapura dan Malaysia. Selain jasa pandu kapal, pendapatan negara juga bisa didapatkan dari penjualan air bersih dan bahan bakar minyak kapal. Namun, penjualan air bersih dan BBM juga banyak diperoleh oleh Singapura dan Malaysia (Anonim, 2014).

Pada tanggal 28 Desember 2007, Indonesia telah mengeluarkan Surat Keputusan (SK) Dirjen Perhubungan Laut (Hubla) nomer: PU.63/1/8/DJPL.07 tentang tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka. Hal ini untuk memaksa kapal yang menggunakan Selat Malaka menggunakan jasa pandu kapal dari Indonesia. Dalam SK tersebut disebutkan wilayah perairan Selat Malaka sebagai perairan pandu ditetapkan dengan batas-batas yang meliputi sebelah utara Tanjung Balai Karimun sampai perairan

sebelah utara Pulau Batam dengan menggunakan jasa pandu kapal milik negara dari Indonesia. Kemudian pada tahun 2008, pemerintah membuat Undang Undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 yang di dalam pasal 198 ayat 1 disebutkan bahwa, pemerintah dapat menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Artinya, setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa itu wajib menggunakan jasa pemanduan (Anonim, 2014).

Namun, pada kenyataannya, aturan tersebut justru dimanfaatkan untuk kapal yang hanya melintasi perairan dalam negeri yang mengangkut muatan kargo antar daerah. Sedangkan bagi kapal asing yang lebih banyak menggunakan jasa pandu dari Singapura dan Malaysia.

Perairan Selat Malaka ditetapkan sebagai wilayah pemanduan luar biasa sejak Desember 2007. Penentuan itu hasil dari negosiasi pada sidang *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) antara Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selain dari jasa pandu tersebut, dengan adanya kerjasama di Selat Malaka, *cost* yang akan dikeluarkan oleh Indonesia lebih murah. Seperti pengadaan perangkat sistem peringatan dini (*early warning*) yang diberikan oleh Amerika Serikat untuk mendukung pengamanan di Selat Malaka yang dilakukan oleh patroli bersama militer Indonesia, Malaysia dan Singapura (Anomin, 2014).

Kepentingan Keamanan Lingkungan

Selat Malaka yang merupakan perairan yang sempit, dangkal dan berkelok-kelok. Namun demikian, Selat Malaka menjadi jalur perairan yang lebih dipilih dari pada Selat Sunda maupun Selat Makasar. Hal ini dikarenakan jarak Selat Malaka lebih pendek daripada kedua selat tersebut, sehingga lebih murah daripada harus melewati Selat Sunda dan Selat Makasar.

Sekitar 150-200 kapal melewati Selat Malaka, kapal tersebut merupakan kapal kargo maupun kapal tangker pengangkut minyak. Dengan banyaknya kapal yang melintas dan sempitnya jalur Selat Malaka, mengakibatkan terjadinya kemacetan yang begitu panjang di Selat Malaka. Hal ini juga berdampak pada ekosistem laut di Selat Malaka. Terjadinya kerusakan lingkungan laut akibat dari adanya tabrakan kapal maupun tumpahan minyak sangat mungkin terjadi.

Pada tahun 2010 berdasarkan data Ditjen Hubungan Laut, Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai jumlah kecelakaan di laut Indonesia mencapai 128 kecelakaan meningkat 5 persen dari tahun 2009 sebanyak 124 persen. Dengan rincian jenis kecelakaan 41 kapal tenggelam, 15 kapal terbakar, 21 kapal tabrakan. Paling banyak terjadi di Laut Jawa dengan jumlah 48 kecelakaan, Selat Malaka 18 kecelakaan, Selat Makassar sebanyak 13 kecelakaan, Laut Banda 9 kecelakaan (Tim Redaksi, 2010b).

Banyaknya kecelakaan yang terjadi di Selat Malaka membuat Indonesia melakukan

kerjasama dengan negara-negara lain, baik dari trilateral negara pemilik selat maupun dengan negara lain seperti Norwegia. Norwegia dan Indonesia menandatangani perjanjian mengenai bantuan Norwegia untuk membentuk sistim pemantauan lalu lintas untuk kapal-kapal di pantai Sumatra, Indonesia, di bagian utara Selat Malaka. Tujuan keseluruhan dari kerjasama ini adalah untuk mengembangkan sistim keamanan di pantai perairan dibagian utara Selat Malaka dan untuk mempertinggi pengorganisasian penyelidikan dan penyelamatan di daerah ini (Tim Redaksi, tt.c).

Dalam *Singapura Statement*, ketiga negara selat mengakui pentingnya peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada Selat Malaka yang akan memiliki dampak negatif pada arus lalu-lintas secara menyeluruh, dan dampaknya terhadap perdagangan dan ekonomi ketiga negara pemilik selat. Tumpahan minyak dan kecelakaan yang terjadi di Selat Malaka merupakan fenomena yang menyebabkan terjadinya pencemaran air di Selat Malaka. Dampaknya adalah ekosistem laut akan terganggu dan rusak. Sehingga akan mengganggu kelestarian laut, ikan lokal, pola kehidupan masyarakat pesisir serta bukan tidak mungkin akan terjadinya konflik perbatasan. Seperti yang dilakukan oleh Singapura ketika melakukan penambahan darat, Malaysia dengan tegas memprotes dengan alasan merusak lingkungan (Tim Redaksi, 2001).

KESIMPULAN

Kepentingan Indonesia dari kerjasama keamanan Selat Malaka terdiri dari kepentingan pertahanan keamanan, kepentingan politik, kepentingan ekonomi, dan kepentingan keamanan lingkungan. Kepentingan pertahanan keamanan Indonesia adalah dengan adanya kerjasama baik dari ketiga negara pemilik selat serta dengan negara pengguna selat dapat mewujudkan keamanan di Selat Malaka dari adanya perompakan dan tindak kejahatan di laut. Kerjasama pertahanan juga merupakan langkah pemerintah Indonesia untuk mengurangi banyaknya kepentingan di Selat Malaka yang dapat membahayakan keamanan Selat Malaka dan juga keamanan Indonesia.

Kepentingan politik Indonesia adalah untuk mendapatkan pengaruh yang besar di Selat Malaka. Di Selat Malaka terdapat banyak negara yang berkepentingan, hal ini dapat menyebabkan pengaruh Indonesia di Selat Malaka menjadi kecil. Dengan kerjasama Indonesia mendapatkan pengaruh yang besar sebagai negara pemilik selat, yaitu hak dan tanggung jawab keamanan Selat Malaka menjadi hak dan tanggung jawab negara pemilik selat termasuk Indonesia.

Kepentingan ekonomi merupakan pencapaian yang diharapkan oleh Indonesia untuk memperoleh keuntungan dengan memanfaatkan nilai strategis Selat Malaka. Pada awalnya nilai strategis ini hanya dimanfaatkan oleh Malaysia dan Singapura. Dengan adanya kerjasama, Indonesia bisa

mendapatkan pendapatan dari jasa pandu kapal di Selat Malaka.

Kepentingan keamanan lingkungan Indonesia dari adanya kerjasama di Selat Malaka adalah untuk mengurangi angka polusi di Selat Malaka yang dapat mengganggu sistem kehidupan di Selat Malaka. Masyarakat di pinggiran Selat Malaka bergantung hidupnya pada perairan di Selat Malaka. Sehingga jika terjadi gangguan ekosistem di laut yang disebabkan oleh tumpahnya minyak kapal serta tabrakan kapal maka akan mengganggu sistem kehidupan di Selat Malaka.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Buzan, Barry. 1983. *People, State, and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Brithis Library: Cataloguing in Publication Data.

Jusuf, S. 1989. *Hubungan Internasional dan Politik Luar Negeri, Sebuah Analisis Teoritis dan Uraian Tentang Pelaksanannya*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan.

Nuswantoro, E. 2005. *Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu*. Medan: Departemen Luar Negeri.

Plano, J.C & Olton, R. 1988. *The International Relation Dictionary*. Santa Barbara C.A: ABC Clio.

Rahman, F. 2007. *Perompakan Kapal di Indonesia Fakta atau Konspirasi Opini?* Surabaya: PT. Java Pustaka Utama.

Sitepu, P.A. 2011. *Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Internet

Anonim. 2014. *Selat Malaka Potensi yang Diabaikan*. <http://www.pelindomarine.com/information/news/268.html>. 1 Agustus 2015.

Bakrie, C.R. 2001. *Maritime Security & Safety di Selat Malaka*. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=12180&coid=4&caid=33&gid=3. 23 November 2012.

Kementerian Sekretaris Negara Republik Indonesia (Setneg). 2006. *Persoalan Selat Malaka dan Singapura*. http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33. 27 November 2012.

Tim Redaksi. 2001. *Keadilan Sosial, Malaysia Gugat Singapura ke Mahkamah Kelautan Internasional*. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=2722&coid=3&caid=31&gid=3. 27 November 2012.

Tim Redaksi. 2004. *Launch of Trilateral Coordinated Patrols – MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrol*. http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2004/jul/20jul04_nr.html. 1 Agustus 2015.

Tim Redaksi. 2006a. *Kerjasama Militer, SOP Pengamanan Selat Malaka Disahkan*. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=141759>. 11 Mei 2012.

Tim Redaksi. 2006b. *Pembajakan di Selat Malaka Berkurang*. <http://regional.kompas.com/read/2010/07/20/03165687/Pembajakan.di.Selat.Malaka.Berkurang>. 11 November 2012.

- Tim Redaksi. 2007a. *Negara Pengguna Selat Malaka Beri Bantuan Pemeliharaan*. <http://news.detik.com/read/2007/09/05/184648/826150/10/negara-pengguna-selat-malaka-beri-bantuan-pemeliharaan>. 30 November 2012. 05562333/Indonesia-Malaysia-Tolak-Pasukan-Asing-di-Selat-Malaka. 30 November 2012.
- Tim Redaksi. 2007b. *Hibah Jepang Untuk Pengamanan Selat Malaka*. <http://dunia.news.viva.co.id/news/read/8013-hibah-jepang-untuk-pengamanan-selat-malaka>. 23 November 2012.
- Tim Redaksi. 2010a. *Selat Malaka hingga Somalia*. <http://internasional.kompas.com/read/2010/07/22/02415583/Selat.Malaka.hingga.Somalia>. 23 November 2012.
- Tim Redaksi. 2010b. *Kecelakaan Dahsyat di 2010 Versi KNKT*. <http://dunia.news.viva.co.id/news/read/196182-knkt—investigasi-kecelakaan-udara-terbanyak>. 25 November 2012.
- Tim Redaksi. 2011a. *KSAL Jamin Pengamanan Selat Malaka Bebas Kepentingan Amerika*. <http://www.tempo.co/read/news/2011/01/25/078308848/KSAL-Jamin-Pengamanan-Selat-Malaka-Bebas-Kepentingan-Amerika>. 23 november 2012.
- Tim Redaksi. 2011b. *Malacca Strait Sea Patrol Berikan Rasa Aman Pengguna Laut*. <http://poskota.co.id/berita-terkini/2010/07/20/malacca-strait-sea-patrol-berikan-rasa-aman-pengguna-laut>. 13 November 2012.
- Tim Redaksi. 2012. *12 Radar Bantuan Amerika Adalah Mata-mata?*. <http://www.tempo.co/read/news/2012/05/09/078402622/12-Radar-Bantuan-Amerika-Adalah-Mata-mata>. 23 November 2013.
- Tim Redaksi. 2015. *Indonesia-Malaysia Tolak Pasukan Asing di Selat Malaka*. <http://www.tempo.co/read/news/2005/06/10/>
- Tim Redaksi. (tt)a. *AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka*. <http://www.antaranews.com/print/1145645876/as-tawarkan-sistem-peringatan-dini-amankan-selat-malaka>. 30 Mei 2012.
- Tim Redaksi. (tt)b. *Tiga Negara Bentuk Komite Pengamanan Bersama Selat Malaka*. http://www.aceh-eye.org/a-eye_news_files/a-eye_news_bahasa/news_item.asp?NewsID=2671. 11 Mei 2012.
- Tim Redaksi. (tt)c. *Indonesia dan Norwegia Bekerjasama dalam Mengembangkan Keamanan Maritim di Selat Malaka*. http://www.norwegia.or.id/News_and_events/Masyarakat-dan-kebijakan/Indonesia-dan-Norwegia-bekerjasama-dalam-mengembangkan-keamanan-maritim-di-Selat-Malaka/#.UkIvMYaGFkY. 22 Desember 2012.
- United State Department of State (US. DoS). 2001. *Proliferation Security Initiative*. <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>. 30 Desember 2012.