

Strategi Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam Menghadapi Perompakan di Selat Malaka melalui *Malacca Strait Patrol* Tahun 2014-2017

Lydia Saraswati¹
Anggun Puspitasari²

Abstract

This research aims to analyze the Indonesia, Malaysia, and Singapore strategy in tackling piracy in the Strait of Malacca through Malacca Strait Patrol. This research is a qualitative research with regional security theory and maritime security concept. This study is limited between 2014 and 2017. The results of this study indicate that the cooperation undertaken by the littoral state through Malacca Strait Patrol effective in tackling piracy, this is because in the Malacca Strait Patrol there are three sub patrols are coordinated: Malacca Strait Sea Patrol (patrol in the sea) Eye In The Sky (air patrol) and Intelligence Exchange Group (Exchange information).

Keywords: littoral state, piracy, Malacca Strait Patrol, Malacca Strait

Pendahuluan

Selat Malaka merupakan jalur yang menghubungkan Laut Andaman (utara) dan Laut Tiongkok Selatan (selatan). Selat Malaka juga berada di antara Pulau Sumatera (barat) dan Semenanjung Malaysia dan Thailand Selatan (timur). Negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka adalah Indonesia, Malaysia, dan Singapura (the Editors of Encyclopedia, 2018). Selat yang membentang sekitar 800 km dan lebar 1,7 kilometer setiap tahunnya dilintasi kurang lebih 70 ribu kapal. Selat ini relatif dangkal dengan titik tersempit hanya 1,5 mil. Berdasarkan data dari Nippon Maritime Centre (NMC) pada tahun 2015 terdapat 80.980 kapal berkapasitas lebih dari 300 GT yang transit di Selat Malaka (Maritime News, 2016). Dengan banyaknya kapal yang melewati selat ini menjadikan Selat Malaka sebagai wilayah perdagangan dunia. Sebagai jalur pelayaran yang padat, Selat Malaka tidak lepas dari gangguan keamanan. Ancaman yang terdapat di Selat Malaka berupa pembajakan, perompakan bersenjata, penyeludupan senjata, terorisme maritim, dan

¹ Mahasiswi S1 Program studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur, E- mail: lydiasaras89@gmail.com

² Dosen Tetap Program studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur

masih banyak lagi. Insiden ini umumnya terjadi karena beberapa faktor, seperti: ekonomi yang buruk, pemerintahan yang lemah, tersedianya teknologi baru bagi pembajak seperti navigasi satelit, handphone, dan internet (Storet, 2016).

Selama sepuluh tahun terakhir terjadi kenaikan dan penurunan perompakan di Selat Malaka terutama di tahun 2015 yang menjadi kenaikan tertinggi sepanjang periode 2000-an yaitu sebanyak 104 kasus, namun terjadi penurunan yang drastis di tahun 2016 sebanyak 2 kasus. Pembajakan yang terjadi ini membuat negara pantai, yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura bekerjasama dalam menjaga keamanan di jalur ini karena ketiganya merupakan negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka. Negara pantai memiliki kewenangan dalam menjaga Selat Malaka dari berbagai ancaman kejahatan dan pelanggaran hukum di laut. Banyak kerjasama yang dilakukan negara pantai dalam pengamanan Selat Malaka, baik melalui kerjasama trilateral, multilateral, maupun kerjasama kawasan seperti melalui The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – Information Sharing Center (ReCAAP ISC), Malacca Straits Patrol, dan kerjasama melalui forum-forum yang diadakan ASEAN. Salah satu kerjasama negara pantai dalam mengatasi ancaman kejahatan di Selat Malaka melalui Malacca Straits Patrol (MSP). MSP digunakan karena berguna untuk menekan tingkat kejahatan di kawasan ini. Selain itu dengan adanya MSP ini akan memudahkan negara anggota MSP yaitu: Malaysia, Indonesia, Singapura, dan Thailand (yang baru bergabung tahun 2008) dalam menjaga keamanan di selat karena dapat dilakukan melalui laut, udara, dan adanya pertukaran informasi.

Pembahasan

peneliti menggunakan Regional Security Complex Theory dari Barry Buzan. Menurut Buzan, kedekatan geografis dalam interaksi keamanan yang lebih baik dalam sektor militer, politik, kemasyarakatan, dan lingkungan dapat memperpendek ancaman yang terjadi. Kedekatan antar negara secara geografis juga dapat mengurangi kecenderungan melibatkan negara-negara besar agar masing-masing negara dapat saling bekerjasama dalam menjaga keamanan di wilayah sekitarnya (Buzan dan Ole Waever, 2003). Dalam mengamankan Selat Malaka tentunya tidak bisa dilakukan oleh satu negara saja, tetapi juga oleh negara-negara disekitarnya, ini karena perompakan yang ada di Selat Malaka tersebar keseluruhan wilayah selat. Kerjasama yang dilakukan ketiga negara pantai selain untuk menjaga selat, juga untuk melindungi wilayah masing-masing negara nya, karena bila Selat Malaka tidak aman maka intensitas pelayaran negara pengguna ke negara pantai akan berkurang karena untuk menuju ke Indonesia, Malaysia, dan Singapura harus melewati Selat Malaka.

Keamanan Maritim

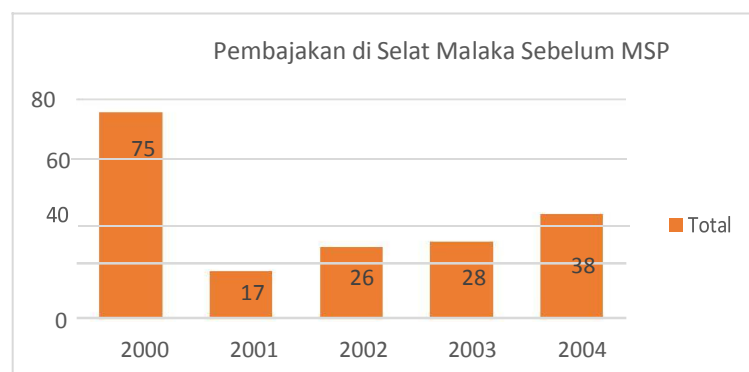
Menurut Bueger, konsep keamanan maritim dilakukan dengan menganalisa isu-isu agenda keamanan maritim serta mempertimbangkan kerugian ekonomi dan politik yang mungkin menimpa aktor. Keamanan maritim sering dilakukan dengan menunjuk ancaman yang berlaku di zona maritim seperti; sengketa antar negara maritim, pembajakan, perompakan bersejata, perdagangan narkoba, perdagangan manusia, poliferasi senjata, penangkapan ikan ilegal, lingkungan kejahatan, atau kecelakaan maritim. Dalam keamanan maritim ini terdapat empat jenis dimensi keamanan, yaitu: kelautan, keselamatan laut, ekonomi biru, dan keamanan manusia (Bueger, 2015).

Sebagai kawasan yang termasuk dalam check point terbesar kedua setelah Selat Hormuz, Selat Malaka tidak hanya sebagai perdagangan jalur laut tetapi juga sebagai jalur komunikasi antar selat. ini juga memberi peluang yang besar bagi pembangunan ekonomi dan sosial negara pantai seperti, Indonesia, Malaysia, dan Singapura (Dieter, dan Solvay Gerke, 2016:4). Banyak jenis sumber daya yang diangkut melalui Selat Malaka, salah satunya minyak. Menurut EIA (Energy Information Administration) dari 60% volume minyak yang diangkut melalui laut sepertiganya melewati Selat Malaka. Jepang dan Tiongkok adalah salah satu negara yang impornya bergantung Selat Malaka dengan impor Jepang sebanyak 60% dan Tiongkok 80% (eia.gov,2016).

Dengan banyaknya aktivitas yang terjadi mengakibatkan banyaknya kejahatan yang beraksi dengan menyandera atau mengambil kapal milik awak kapal yang menjadikan Selat Malaka sebagai jalur paling berbahaya. Salah satu kejahatan yang ada di Selat Malaka adalah perompakan. International Maritime Bureau (IMB) mendefinisikan perompakan dalam resolusi A.1205 (26) "kode praktik untuk investigasi kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata terhadap kapal" sebagai: Perompakan bersenjata terhadap kapal-kapal yang merupakan salah satu dari:

1. Tindakan kekerasan ilegal atau penahanan atau tindakan penghancuran apapun, atau ancaman, pembajakan, berakhirnya tujuan pribadi dan diarahkan terhadap kapal atau terhadap orang atau property diatas kapal seperti didalam perairan internail Negara, bagian peninggalan archipelagic dan laut territorial,
2. Setiap tindakan menghasut atau sengaja memfasilitasi tindakan yang dijelaskan diatas (International Maritime Bureau, 2017).

Perompakan di Selat Malaka tentunya sangat mengganggu pengguna selat baik negara pantai maupun negara pengguna. Perompakan yang terjadi sudah ada sejak 1990-an dan terus meningkat setiap tahunnya, seperti grafik di bawah ini:



Grafik 1. Pembajakan di Selat Malaka Sebelum MSP

Sumber: International Maritime Bureau

Grafik diatas merupakan data perompakan di Selat Malaka, perompakan tertinggi di tahun 2000, meskipun turun hampir separuhnya di tahun 2001, namun terjadi kenaikan di tahun-tahun berikutnya hingga mencapai angka 38 kasus di tahun 2004. Peningkatan perompakan ini karena belum ada kerjasama yang dilakukan untuk mengatasi perompakan di Selat Malaka. Meskipun pada Juni 1992 sudah terbentuk dua kerjasama bilateral antara Indonesia-Singapura (INDOSIN) dan Indonesia-Malaysia (MALINDO), namun karena kerjasama ini kurang efektif, hal ini karena apabila perompakan terjadi di negara yang tidak terlibat kerjasama akan berdampak pada dua negara disekitarnya karena perompakan bisa memasuki wilayah mereka, dan tidak adanya kerjasama antar negara juga akan membuat negara tersebut kesulitan dalam menghadapi perompakan.

Untuk itu, ketiga negara pantai (Indonesia, Malaysia, dan Singapura) sepakat membuat kerjasama trilateral bernama MALSINDO (Malaysia, Singapura, Indonesia). Kerjasama MALSINDO ini biasa disebut Malacca Strait Patrol (MSP). Berdasarkan RSCT, adanya interaksi antar struktur anarkis dan adanya tekanan dari kedekatan geografis menghasilkan lebih banyak interaksi keamanan sehingga memunculkan kerjasama regional. Hal ini yang menjadi dasar munculnya kerjasama trilateral antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam bentuk kerjasama patroli yang bernama Malacca Strait Patrol. MSP dibentuk tahun 2004 bertujuan sebagai penghubung satu set badan pemerintah internasional yang telah membentuk hubungan untuk memajukan tujuan-tujuan yang berkaitan dengan distribusi sumber daya yang efisien dan efektif, tanggung jawab dan risiko. MSP juga berfungsi untuk memerangi pembajakan, terorisme dan operasi kriminal lainnya. MSP juga merupakan sebuah komite koordinator bersama yang dibentuk untuk mengawasi dan memfasilitasi komunikasi, koordinasi dan pertukaran intelijen. Dalam MSP ini semua negara anggota dilarang melakukan pengejaran di perairan tetangga, dan sepakat bahwa kerjasama hanya berada dibawah koordinasi patroli. MSP terdiri dari:

1. Malacca Strait Sea Patrol (MSSP), merupakan patroli air terkoordinasi yang dilaksanakan oleh negara pantai dimasing-masing wilayah negaranya. MSSP melakukan pengawasan di Selat Malaka selama 24 jam oleh pusat komando dari masing-masing negara pantai (Anderson, 2016). Dalam MSSP, negara yang berpartisipasi melakukan patroli terkoordinasi dengan memfasilitasi berbagai informasi antara kapal dan Monitoring And Action Agency (MAA).
2. Eye in the Sky (EIS), Merupakan pemantauan dan patroli terkoordinasi dari udara oleh negara pantai dibawah struktur pusat komando terkoordinasi yang dimulai pada September 2005. Patroli ini dilakukan dengan menggunakan pesawat udara yang mengelilingi wilayah pengamanan Selat Malaka. Dibawah EIS, setiap negara mengalokasikan pesawat patroli maritim dengan melakukan dua patroli udara per-minggu di sepanjang Selat Malaka. Pesawat ini memungkinkan untuk memasuki wilayah dari masing-masing negara hingga tiga mil, setiap penerbangan membawa tim patroli maritim gabungan yang terdiri dari personil militer dari masing-masing negara yang berpartisipasi. Pejabat negara yang bersangkutan bertugas mengontrol tindakan para miiter dari ruangan tertentu. Sistem EIS ini diharapkan dapat membantu negara pantai dalam melaksanakan MSSP dengan memantau keamanan Selat Malaka dari udara.
3. Intelligence Exchange Group (IEG), Merupakan suatu kelompok komunikasi bagi negara pantai untuk melakukan pertukaran informasi mengenai kerjasama keamanan MSP. IEG dibentuk pada tahun 2006 untuk membantu MSSP dan EIS yang bertujuan untuk pengembangan wadah berbagi informasi dalam sebuah portal online yang disebut Malacca Strait Patrol Information System (MSP-IS). MSP-IS menghasilkan informasi yang dihasilkan dari MSP dan EIS sehingga dapat cepat tersampaikan dengan cepat kesemua pemangku kepentingan dalam memantau dan menindak yang terlibat secara real time. Malacca Strait Patrol Information System, menjadi platform bagi anggota IEG dalam berbagi informasi pengiriman dan menyebarkan informasi dengan cepat antara negara pantai.

Lembaga Keamanan Maritim yang Bertugas Melakukan Patroli Terkoordinasi di Selat Malaka

Sebagai kawasan yang bertanggung jawab dalam keamanan Selat Malaka, tentunya tentara nasional baik dari Indonesia, Malaysia, Singapura sangat dibutuhkan, tetapi itu saja tidak cukup harus ada lembaga keamanan maritim yang bertugas mengatur patroli di Selat Malaka. Dalam patroli setiap negara memiliki penanggung jawab masing-masing seperti:

1. Indonesia, Angkatan Laut Indonesia telah membentuk Pusat Komando Pengendali Angkatan Laut (Puskodal) di daerah rawan bajak laut di Batam dan Belawan, memerangi pembajakan dan memastikan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura. Puskodal mengumpulkan dan menyerahkan laporan tentang pembajakan ke IMB. Mereka juga memberi perintah kepada unit angkatan laut di bagian mereka untuk melaksanakan operasi anti pembajakan dan berkoordinasi dengan Malaysia dan Singapura. Lalu ada polisi laut dan penjaga pantai Indonesia dari Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) yang berbagi tanggung jawab untuk penegakan hukum di perairan teritorial dan kepulauan.

Lalu ada lembaga antar badan penegak hukum yaitu Badan Koordinasi Nasional untuk Keamanan Laut (BAKORKAMLA) bertugas untuk menangani kegiatan penegakan hukum di laut. Namun, karena peran Bakorkamla dinilai hanya berdasarkan peraturan presiden, hal ini menjadikan peran, tugas, dan fungsi Bakorkamla kurang efektif terutama Indonesia masih menggunakan Multi-Agent System yang merupakan sistem kelembagaan yang didalamnya terdapat lebih dari satu institusi yang menyelesaikan masalah yang sama. Kemudian pada 08 Desember 2014 Presiden Joko Widodo mengeluarkan Perpres Nomor 178 tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI dan menindaklanjuti dari Undang-Undang Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan, maka terjadi perubahan nama menjadi Bakamla yang disertai perubahan sistem kelembagaan dari Multi-Agent System menjadi Single System sehingga wewenang Bakamla menjadi lebih luas. Dari perubahan ini Bakamla telah membangun dan mengoperasikan berbagai sarana dan prasarana pengawasan dan pengendalian berbasis Sistem Peringatan Dini yang terdiri dari: monitoring, controlling, dan surveillance (Sulistyaningtyas dan Dicky, 2016).

Indonesia juga memiliki satuan patroli laut dari berbagai instansi seperti, TNI AL, Polri, Direktorat KPLP (Kementerian perhubungan), Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Kementerian Kelautan dan Perikanan), Direktorat Jenderal Keimigrasian (Kementerian Hukum dan HAM), dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Kementerian Keuangan).

2. Malaysia, dalam mengamankan Selat Malaka di Malaysia terdapat Royal Malaysian Navy (RMN) yang berfokus pada masalah pertahanan, dan melindungi negara, sedangkan Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) memberlakukan hukum di laut dan merupakan lembaga utama untuk Maritime Search and Rescue (SAR). Undang-undang hukum MMEA tahun 2004 memberikan wewenang untuk menegakkan semua undang-undang maritim dibidang seperti penangkapan ikan, bea cukai, pembajakan, perampokan bersenjata, polusi laut atau kapal dagang internasional yang tidak mematuhi peraturan yang mengatur perjalanan melalui selat. MMEA melakukan kerjasama yang baik dengan angkatan laut Malaysia dan dapat digunakan selama konflik internasional. Tugas MMEA adalah berbagi informasi, melakukan pelatihan berkalam terkait dengan kegiatan maritim (Malaysia Maritime Enforcement Agency, 2018).

Malaysia menganggap bahwa terorisme dan kejahatan transnasional terorganisir merupakan masalah global yang serius dan berpotensi membahayakan stabilitas dan keamanan negara serta mengancam perdamaian internasional. Malaysia tidak bisa menghentikan pengiriman kapal asing dan mempertimbangkan hak lintas transit dari UNCLOS melalui Selat Malaka, untuk itu Kementerian Luar Negeri Malaysia membentuk Pusat Regional Asia Tenggara Untuk Kontra-Terorisme (SEARCCT) yang memfokuskan pelatihan, pengembangan kapasitas, penelitian dan program kesadaran masyarakat dengan bekerjasama dengan pemerintah lain dan organisasi internasional.

3. Singapura, Singapura memiliki angkatan laut bernama the Republic of Singapore Navy adalah komponen angkatan laut dari Angkatan Bersenjata Singapura (SAF) yang bertanggung jawab atas pertahanan Singapura terhadap ancaman-ancaman laut dan perlindungan jalur komunikasi lautnya. Beroperasi di perairan littoral yang ramai di Selat Singapura. Angkatan laut Singapura bekerjasama dengan Angkatan Laut Kerajaan Malaysia dan Angkatan Laut Indonesia dalam mengamankan pantai mereka. Ada empat lembaga yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan keamanan maritimnya yaitu, Angkatan Laut Republik Singapura (RSN), Polisi Penjaga Pantai (PCG), Otoritas Maritim dan Pelabuhan (MPA), dan Imigrasi dan Otoritas Pos Pemeriksaan.

Sebagai Negara yang mendapat bantuan dari Amerika menjadikan Singapura berada di tingkat pertama diantara Negara pesisir dalam kemampuan maritim. PCG Singapura terdiri dari 6 skuadron patrol dan lebih dari 80 kapal yang bertanggung jawab di perairan teritorialnya. RSN adalah lembaga yang terlibat langsung dengan pencegahan pembajakan, perampokan bersenjata, dan terorisme maritim di perairan Singapura. Armada ini terdiri dari kapal patroli, kapal cepat, dan kapal tandingan (Tarling dan Xin Chen, 2017:97).

Tantangan dan Hambatan dalam Pelaksanaan MSP

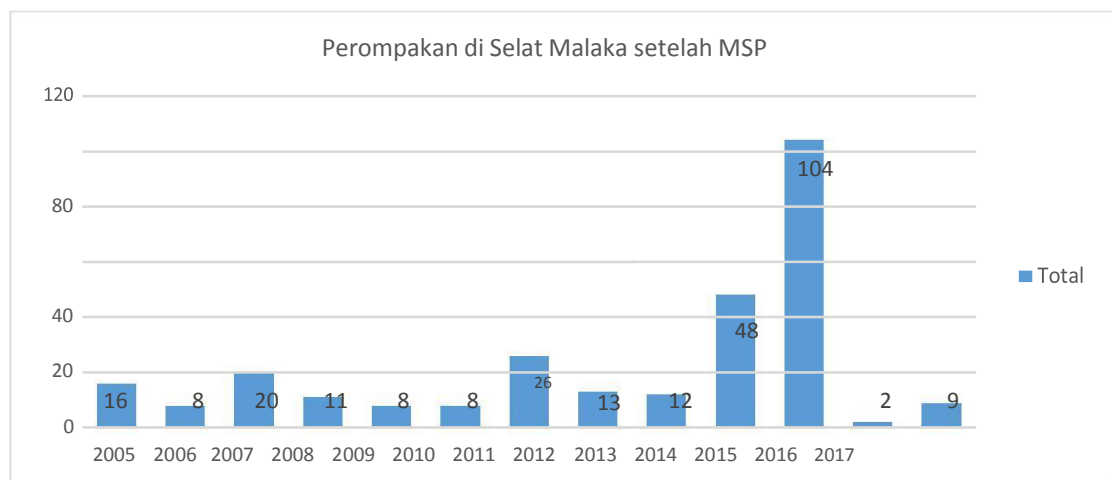
Meskipun angka kejahatan menurun pasca dibentuknya MSP, namun bukan berarti kerjasama patroli ini tanpa hambatan. Adanya beberapa perbedaan kepentingan membuat kerjasama ini cukup rumit, seperti Malaysia dan Indonesia yang tidak menginginkan adanya campur tangan negara asing, namun Singapura menganggap bahwa bantuan negara asing sangat dibutuhkan untuk membantu dalam pengadaan alat pengamatan dan bantuan teknis. Lalu ada nya pelanggaran yang sering dilakukan pemilik kapal padahal peraturan tersebut untuk menciptakan keselamatan pelayaran serta sebagai upaya penegakan hukum. Kemudian adanya keterbatasan dalam jumlah personil, kebutuhan pendukung seperti kebutuhan bahan bakar kapal, tempat persinggahan kapal, kebutuhan pangan bagi personil yang sedang menjalankan tugas. Lalu adanya perbedaan armada laut juga menjadi kendala dalam menjalankan patroli.

Keterbatasan operasional di MSP membuat Malaysia mengajukan beberapa opsi lain yaitu adanya perluasan geografi dan menambah keanggotaan negara dekat negara littoral. Indonesia kemungkinan tidak akan menyetujui perluasan geografis karena menurut Indonesia, pembajakan terus menempati ceruk yang lebih rendah di perairan, lalu dengan menambah geografis tidak akan berdampak terhadap jumlah ancaman terutama dengan menambah geografis didekat perairan Indonesia. Hal ini berbanding terbalik dengan

Singapura yang mendukung adanya keterlibatan negara lain di Selat Malaka khususnya negara maju seperti Amerika Serikat.

Malacca Strait Patrol Sebagai Strategi Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam Mengatasi Perompakan di Selat Malaka

Meskipun banyak tantangan dan hambatan baik dari sarana-prasarana maupun dari kepentingan masing-masing negara, nyatanya MSP terbukti dapat mengurangi jumlah perompakan di Selat Malaka. Ini bisa dilihat dari data dibawah ini:



Grafik 2. Perompakan di Selat Malaka setelah MSP

Sumber: recap.org

Berdasarkan data diatas semenjak adanya MSP jumlah perompakan di Selat Malaka menurun lebih dari setengah di tahun 2005. Meskipun begitu ada kenaikan yang drastis di tahun 2014 yaitu sebanyak 48 kasus dari 12 kasus di tahun 2013, bahkan terjadi kenaikan drastis di tahun 2015 sebanyak 104 kasus yang merupakan angka tertinggi sepanjang 2000-an. Hal ini terjadi karena kurangnya kewaspadaan pemilik kapal saat berlayar terutama di malam hari dan kurangnya pengawasan yang dilakukan negara pantai. Kenaikan yang drastis di tahun 2015 menyebabkan masing-masing negara mulai meningkatkan patroli terkoordinasi terutama dalam pelaporan dan pembagian informasi, penegakan hukum yang jelas bagi tersangka perompakan yang tertangkap, dan peningkatan pengawasan para pemilik kapal, hasilnya jumlah perompakan menurun drastis menjadi hanya dua kasus di tahun berikutnya. Meskipun di tahun 2017 naik lagi menjadi 9 kasus namun ini masih dapat dikatakan jauh lebih baik dibanding tahun 2014-2015.

Seperti dijelaskan RSCT bahwa semakin dekat kerjasama antar negara yang berdekatan geografisnya, maka akan memudahkan dalam menjaga keamanan sekitar dari berbagai ancaman. Untuk itu baik Indonesia, Malaysia, maupun Singapura sebagai negara yang berdekatan dan memiliki wilayah yang sama-sama harus dijaga membuat harus selalu kompak agar dapat maksimal dalam memberikan pengamanan di Selat Malaka. Namun, kekuatan kerjasama antar negara saja tidak cukup, dibutuhkan juga sarana-prasarana pendukung dalam menjaga selat. Menurut dimensi kelautan dari Bueger, pentingnya proyeksi kekuatan maritim dengan meletakkan peran pasukan laut dan mengelaborasi strategi penggunaannya. Misalnya, pada masa lalu kapal perang digunakan untuk berperang dengan negara lain, sedangkan dimasa sekarang kapal perang digunakan untuk melindungi garis laut dan memfasilitasi perdagangan dengan pengawasan dan pelarangan. Keselamatan laut, keselamatan kapal dan instalansi maritim juga penting karena bertujuan

melindungi awak kapal dan lingkungan laut. Untuk mengamankan selat dari perompakan tentunya dibutuhkan banyak perangkat laut, mulai dari pasukan laut, alutsista, dan sarana-prasarana untuk mendukung kerjasama MSP. Keamanan laut juga mengisyaratkan pengaturan pembangunan kapal dan instalansi maritim, prosedur kontrol regular keselamatan dan pendidikan profesional maritim, juga berkaitan dengan organisasi kelautan internasional dan komite keselamatan maritim.

Kesimpulan

Sebagai kawasan sibuk terbesar kedua setelah Selat Hormuz, menjadikan Selat Malaka sebagai perdagangan dunia. Selat yang memiliki rute terpendek yang membentang sekitar 800 km dan lebar 1,7 km yang setiap tahunnya dilintasi kurang lebih 70 ribu kapal ini menjadikan Selat Malaka sebagai kawasan yang juga rawan akan ancaman salah satunya adalah perompakan.

Perompakan ini membuat Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai negara yang dekat dengan Selat Malaka harus bekerjasama dalam menjaga keamanan selat. Salah satu kerjasama yang dilakukan adalah patroli terkoordinasi melalui Malacca Strait Patrol (MSP). MSP yang merupakan penghubung satu set badan pemerintah internasional membentuk hubungan untuk memajukan tujuan-tujuan yang berkaitan dengan keamanan maritim. MSP terdiri dari tiga sub jaringan yaitu, Malacca Strait Sea Patrol, Eye In The Sky, Intelligence Exchange Group yang terdiri dari berbagai aktor militer dan intelijen negara anggota. Dalam patroli ini setiap negara melakukan patroli di wilayahnya masing-masing baik melalui udara maupun laut lalu mengirim informasi tersebut ke platform Malacca Strait Patrol Information System yang dapat diakses oleh negara anggota mengingat setiap negara dilarang melakukan patroli di wilayah teritorial negara lain.

Operasi militer ini selain untuk mengamankan Selat Malaka juga berguna untuk mencegah tindakan campur tangan yang tidak diinginkan dari negara-negara besar. Berdasarkan RSCT kerjasama yang dilakukan negara yang dekat geografisnya akan memudahkan dalam menjaga keamanan sekitar dari berbagai ancaman. Penting juga dalam melakukan proyeksi kekuatan maritim dengan meletakkan peran pasukan laut dan mengelaborasi strategi maritim. Dalam keamanan laut mengisyaratkan pengaturan pembangunan kapal dan instalansi maritim, prosedur kontrol regular, keselamatan kapal dan pendidikan profesional maritim.

Banyak tantangan yang dihadapi negara anggota dalam menjalankan patroli terkoordinasi ini seperti, perbedaan pendapat antara Malaysia – Indonesia dengan Singapura, dimana Malaysia dan Indonesia menolak campur tangan asing dalam pelaksanaan patroli terkoordinasi sedangkan Singapura menganggap bahwa bantuan asing sangat membantu karena mereka juga menyumbang alat-alat pengamatan dan bantuan teknis. Selain itu keterbatasan personil, alutsista, bahan bakar, tempat persinggahan, dan kebutuhan pangan juga menjadi tantangan dalam menjalankan patroli ini. Meskipun banyak hambatan nyatanya patroli ini cukup efektif dalam menurunkan jumlah perompakan di Selat Malaka, data jumlah ancaman pembajakan dari ReCAAP meskipun terjadi kenaikan di tahun 2014 dan 2015, namun karena masing-masing Negara saling berbenah dan semakin memperketat patroli dan pengawasan akhirnya terjadi penurunan yang cukup signifikan mulai dari tahun 2016 hingga 2017. Dari data tersebut juga dapat dilihat seberapa penting kerjasama yang dilakukan Indonesia, Malaysia, dan Singapura

melalui Malacca Strait Patrol dalam mengamankan Selat Malaka, meskipun masih terjadi kenaikan namun MSP dinilai efektif dalam mengamankan Selat Malaka dari perompakan.

Referensi

- Bueger, Christian. (2015). "What is Maritime Security?". Cardiff University
- Buzan, Barry dan Ole Waever. (2003). *Regions and Powers The Structure of International Security*. United Kingdom: Cambridge University Press
- Evers, Hans-Dieter dan Solvay Gerke. (2006). "The Strategic Importance Of The Straits Of Malacca For World Trade And Regional Development". University of Bonn
- International Maritime Bureau. (2017). *Annual International Maritime Bureau Piracy Report Januari 1 – December 31 2017*
- Malaysian Maritime Enforcement Agency.
<https://www.mmea.gov.my/eng/index.php/en/mengenai-kami/latar-belakang>
- Maritimeneews. "Transit Di Selat Malaka Naik 2%, Jumlah Kapal Kontainer Turun".
[https://maritimeneews.id/03/\\$xzLlknnx/](https://maritimeneews.id/03/$xzLlknnx/) diakses pada 18 maret 2018
- Munaf, Dicky R dan Tri Sulistyningtyas. (2015, Desember). "Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan". *Jurnal Sosioteknologi* Vol.14, No 3. <https://media.neliti.com/media/publications/41732-ID-kajian-sistem-operasi-tersinergibakamla-sesuai-undang-undang-nomor-32-tahun-2014.pdf>
- ReCAAP. (2017). *ReCAAP ISC Annual report Januari-Desember 2017*
- Storet, Ian. (2016). "Addressing the Persistent Problem of Piracy and Sea Robbery in Southeast Asia". Singapura: Researchers at ISEAS.
https://web5.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2016_30.pdf
- Tarling, Nicholas & Xin Chen (Ed.). (2017). *Maritime Security in East and Southeast Asia: Political Challenges in Asian Waters*. Singapura: Springer Nature Singapore Pte. Ltd
- The Editors Of Encyclopedia Britannica. (2016). "Strait Of Malacca".
<https://www.britannica.com/place/Strait-of-Malacca>
- The Strait Of Malacca. "A Key Oil Trade Chokepoint, Links The Indian Dan Acific Oceans".
<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452>