

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Belahan kontinen Asia Tenggara merupakan salah satu kawasan yang wilayahnya memiliki hampir sebesar 80 persen di dominasi oleh lautan. Salah satu kawasan yang sampai hari ini memiliki tingkat kerawanan yang cukup tinggi di kawasan Asia Tenggara adalah perairan Selat Malaka dengan hamparan ribuan kilometer jalur air yang cukup sempit juga terbentang luas dari laut Cina selatan ke laut Andaman yang berada di antara wilayah Indonesia dan Malaysia. Memiliki panjang sekitar 900 mil dan merupakan penghubung utama antara Lautan India dengan Laut Cina Selatan. Dengan lebar rata-rata 8,3 mil dimana tempat tersempit terletak di pulau Karimun kecil (Indonesia) dan pulau Kutub (Malaysia) (Fin & Hanayan, 1979).

Dilihat dari pandangan geografis, Selat Malaka ada di dalam kawasan tiga negara Asia Tenggara yakni, Indonesia, Malaysia, juga Singapura. Selat Malaka memiliki panjang 805 km (atau setara 500 mil) dan lebarnya 65 km (atau setara 40 mil) di bagian selatan selat, dan lebar bagian utara selat adalah 250 km (atau setara 155 mil) (Saeri, 2013). Menurut Organisasi Hidrografi Internasional, Selat Malaka dibatasi di sebelah barat oleh bagian utara pulau Sumatera dan Lem Voalan, bagian selatan Goh Phuket di Thailand. Bagian timur berbatasan dengan Tanjung Piai di Malaysia dan Karimun di Indonesia. Sebelah utara berbatasan dengan pantai

Semenanjung Malaysia. Selain itu, bagian selatan berbatasan dengan Tanjung Kedabu dan Karimun, Indonesia (Umaña, 2012).

Selat Malaka telah memiliki peran krusial di dunia perdagangan global selama beberapa abad. Perdagangan jalur laut memiliki kawasan yang disebut “*choke point*” antara wilayah asal dan tempat tujuan perdagangan. Salah satu “*choke point*” perdagangan laut dunia yang menjadi penghubung Laut Cina Selatan dengan Samudera Hindia ialah Selat Malaka. Tapi selat ini bukan hanya sebuah kawasan perantara pengiriman dari timur ke barat atau sebaliknya. Tapi selat ini juga menghubungkan negara-negara di kedua sisi selat (Center for Development Research).

Selat Malaka merupakan pintu masuk utama yang terpendek dan strategis Di kawasan Asia-Pasifik yang menghubungkan negara-negara Timur Tengah, Afrika dan Eropa melalui Samudra Hindia dan Atlantik – Negara-negara Timur Jauh melalui Laut Cina Selatan dan Samudra Pasifik. Oleh karena itu, Selat Malaka dapat dikatakan sebagai salah satu selat internasional. Ana G. Lopez dalam bukunya *International Straits: Concept Classification and Rules of Passage* mengungkapkan selat internasional adalah:

“Sebuah wilayah perairan alami yang menjadi tempat perlintasan yang ukurannya tidak lebih luas dari dua kali lebar laut teritorial negara pantai masing – masing, selat internasional memisahkan dua dataran dan menghubungkan antara satu laut lepas sebuah negara pantai dengan laut lepas negara lain atau antara satu Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan ZEE lain dengan laut teritorial negara lain

jika memungkinkan, selat internasional menghubungkan perairan pedalaman dari sebuah perairan kepulauan yang digunakan untuk pelayaran internasional.”

Potensi ekonomi ini menjadi semakin signifikan dan bernilai strategis, pada saat yang bersamaan fakta bahwa pusat kegiatan ekonomi dunia sejak akhir abad ke-20 sebenarnya telah bergerak dari poros Atlantik ke poros Asia-Pasifik. Hampir 70 persen dari total perdagangan dunia adalah antara Asia dan Pasifik. Namun, lebih dari 75 persen barang tersebut dijual dan diangkut melalui laut, kebanyakan melalui Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Makassar dan laut Indonesia lainnya (KBRI Singapura website).

Selat Malaka saat ini di indikasikan sebagai salah satu jantung perdagangan global. Hal ini telah dibuktikan oleh adanya 60.000 sampai dengan 94.000 kapal yang melewati Selat Malaka tiap tahunnya (Umaña, 2012). Kapal – kapal tersebut di antaranya membawa 25 persen barang perdagangan dunia, 2/3 dari *Liquefied Natural Gas* (LNG) dunia, 14 persen kebutuhan sehari -hari dunia, juga 11 juta barel minyak per harinya (Agarwal, 2004).

Dari data pergerakan kapal di selat Malaka pada tahun 1999 hingga tahun 2009 ditemukan peningkatan jumlah kapal yang signifikan setiap tahunnya. Jenis kapal yang melintasi selat ini sepanjang periode tersebut sebanyak 228.506 kapal kontainer, 162.250 kapal tanker, 78.706 bulk vessel, 76.273 kapal kargo, disusul sebanyak 38.411 jenis kapal ro-ro, 27.234 kapal penumpang, 11.133 kapal armada angkatan laut, dan sisanya kapal penangkap ikan. Di penghujung 2010 kapal yang melintas telah mencapai 71.359 kapal dari sebanyak 63.636 kapal di tahun 2004 dan hanya 43.965 di tahun 1999. Kesibukan di selat ini diperkirakan akan

meningkat mencapai angka 316.700 ditahun 2024 dan akan mencapai 1.300.000 pada tahun 2083 (Bakrie, 2007).

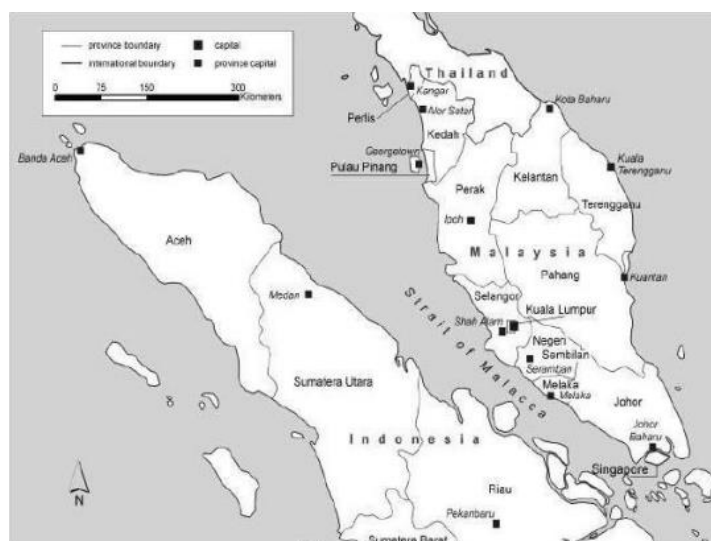
Clark G. Reynolds menyatakan bahwa kondisi keamanan suatu wilayah tidak dapat dipisahkan dari keadaan geografisnya, yaitu: *“Geography is the major determining factor in any nation’s ability to utilize the sea commercially and to defend its political and economic integrity from overseas attack”* (Reynolds, 1974). Dengan kondisi geografis selat Malaka maka isu keamanan di selat ini memiliki implikasi terhadap hubungan internasional. Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai *littoral states* dari selat Malaka, adalah negara-negara yang sangat berkepentingan terhadap keamanan dan stabilitas selat ini. Banyak negara besar yang juga memiliki kepentingan terhadap kawasan ini diantaranya Cina, Jepang dan Amerika Serikat. Setidaknya ada tiga faktor yang menjadi kepentingan banyak negara di selat Malaka, yaitu (1) Peperangan dan proyeksi kekuatan militer melintasi dunia, (2) Kepentingan komersial dan perdagangan maritim, dan (3) Eksploitasi ekonomi sumber daya laut. Negara negara besar yang menjadi aktor ekstra regional dan pengguna selat memiliki kepentingan besar pada dua faktor pertama, sedangkan littoral states lebih pada faktor ketiga.

Letak Selat Malaka yang memiliki nilai strategis inilah yang membuat selat ini rawan akan ancaman kejahatan maritim yang tidak hanya berfokus pada hal-hal yang bersifat militeristik, tetapi berkembang mengarah pada berbagai aspek seperti perlindungan lingkungan, hak asasi manusia, perluasan perdagangan dan investasi, pemberantasan kejahatan internasional, atau perdagangan barang terlarang, maka strategi pertahanan dan keamanan daerah ini memerlukan suatu perhatian khusus terutama dari *Littorial States* yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura dengan

mengadakan kerjasama untuk mengatasi ancaman kejahatan di Selat Malaka. Selat Malaka yang berada di bawah kedaulatan tiga Negara di Asia yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura sangat rentan akan berbagai aksi kejahatan seperti yang disebutkan diatas. Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang merupakan *littoral states* atau dalam istilah lain dari Negara pantai yaitu negara-negara yang memiliki suatu kawasan yang sama, dan bertanggung jawab penuh terhadap segala hal yang terjadi di kawasan tersebut.

Letak geografis Selat Malaka menjadikanya sasaran empuk akan praktik perompakan dan aksi kejahatan laut. Terlebih, kawasan Selat Malaka memiliki ribuan pulau-pulau kecil, membuat para perompak lebih mudah untuk bersembunyi demi melancarkan aksinya ataupun kabur menghindari penangkapan. Ancaman kejahatan yang biasa terjadi di Selat Malaka berupa pembajakan kapal, penculikan awak kapal, perampokan kapal, penyelundupan senjata, perdagangan manusia dan ada juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan arus perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut perairan di Selat Malaka.

Gambar 1.1 – Selat Malaka



Sumber : <http://punyanyamojangpacitan.blogspot.com/2014/11/potensi-geografis-negeri-negeri-islam.html>

Seperti yang bisa kita lihat dari gambar peta Selat Malaka diatas, dengan sempitnya jalur perairan Selat Malaka, tetapi memiliki kepadatan yang tinggi dalam jalur perdagangannya membuat kejahatan pembajakan kapal semakin mudah terjadi. Bajak laut telah ada sejak zaman kuno, mereka mengancam rute perdagangan Yunani kuno, dan menyita karangan gandum dan minyak zaitun dari kapal Romawi, hingga pada masa 'Golden Age' bajak laut pada tahun 1650 sampai 1720 dan berakhir pada abad ke 18 (Royal Museum Greenwich). Di era modern ini, maka lahirlah banyak bajak laut yang melakukan praktik pembajakan kapal, dikarenakan ada kesempatan yang besar di jalur perdagangan laut Selat Malaka.

Pembajakan kapal dilakukan oleh para bajak laut juga semakin mengikuti perkembangan teknologi .Mereka melengkapi diri dengan persenjataan yang lengkap dan memadai. Menurut IMB, selama 2015 terjadi 246 kasus serangan terhadap kapal laut di seluruh dunia, satu kasus lebih banyak dari 2014, tapi perompak hanya berhasil membajak 15 kapal dan menyandera seluruhnya 271 awak kapal. Jumlah ini lebih sedikit dari kasus 2014, yaitu 21 pembajakan kapal dengan 442 sandera (International Maritime Bureau).

Praktik pembajakan kapal tentunya sangat merugikan banyak aspek, terganggunya pelayaran ekonomi dunia, terganggunya keamanan wilayah laut *littoral states*, terganggunya kepentingan politik aktor-aktor yang terlibat di wilayah perdagangan Selat Malaka, dan masih banyak lagi. Dalam Hukum Laut

Internasional atau United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 terdapat beberapa pasal yang dapat dijadikan landasan penanganan kasus pembajakan kapal di laut (High Sea) antara lain pasal 100 dan 107. Adapun bunyi pasal-pasal tersebut sebagai berikut :

Pasal 100 berbunyi, *“Duty to cooperate in the repression of piracy All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State”*

Pasal 107 berbunyi, *“Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect”*

Dalam dokumen yang diterbitkan oleh Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan DEPLU RI tahun 2005, disebutkan bahwa ancaman kejahatan tersebut berupa pembajakan kapal, perampokan kapal, penculikan awak kapal, perdagangan manusia, penyelundupan senjata. Ada juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan arus perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut di perairan Selat Malaka (Panduwinata, 2016).

Sebagai negara pantai atau yang biasa disebut *littoral states*, Malaysia, Indonesia, Singapura, dan Thailand memiliki kedaulatan penuh terhadap kawasan perairan Selat Malaka, kapal-kapal asing yang berada di wilayah tersebut harus tunduk pada hukum yuridiksi negara-negara pantai yang berwenang. Ini berarti bahwa Negara pantai mengatur pelayaran di perairan tersebut dan sebagai akibatnya

negara pantai mempunyai hak untuk membatasi atau bahkan melarang pelayaran di perairan tersebut (Albert, 1994). Kondisi lalu-lintas pelayaran yang ramai dan padat apalagi banyak tempat bagi para perompak untuk menghindari penangkapan oleh petugas berwenang seperti pulau-pulau kecil maupun muara sungai, menjadikan Selat Malaka sebagai selat yang tidak mudah untuk diawasi secara keseluruhan. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom dalam *Strategic Passages*, menyatakan bahwa pembajakan menjadi isu utama untuk keselamatan sirkulasi maritime. Oleh karena penting bagi *littoral state* untuk menjaga keamanan wilayah yuridiksinya dan menanggapi isu pembajakan kapal secara serius (Andrej, 2016).

Sebagai negara pantai atau *littoral states* yang memiliki wewenang dalam mengelola perairan di Selat Malaka, Indonesia, Malaysia, dan Singapura mulai membentuk program kerjasama pada tanggal 20 Juli 2004 yang diberi nama *Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP) lewat metode *Trilateral Coordinated Patrol* (Maulidy, 2011). Melalui TNI Angkatan Laut-Komanda Armada Republik Indonesia Kawasan Barat juga membentuk Pusat Komando dan Pengendalian (Puskodal) di Batam dan Belawan, sedangkan Pusat Koordinasi Malaysia di Lumut, Singapura di Changi dan Thailand sebagai Negara yang baru bergabung dalam MSSP pada tahun 2008 memiliki pusat pengawasan di Phuket (Pewarta Indonesia).

*Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP) adalah sebuah patrol militer yang terkoordinasi yang dilakukan oleh ketiga negara pemilik wilayah di Selat Malaka yakni Indonesia, Malaysia, juga Singapura. Patroli keamanan ini hanya melibatkan organisasi militer ketiga negara pantai, baik dari organisasi militer laut maupun udara dan tidak sama sekali melibatkan pihak militer asing. Hal ini didasari karena ketiga *littoral states* memiliki pendapat bahwa keamanan juga proses



pengamanan di wilayah Selat Malaka merupakan hak juga tanggung jawab mereka, sehingga tidak ada negara-negara lain yang memiliki hak untuk turut andil dalam melakukan patrol pengamanan di Selat Malaka.

Walaupun begitu, ketiga negara pantai sama sekali tidak menutup diri dalam melakukan kerjasama dengan negara-negara lain tentang keselamatan di Selat Malaka, tetapi kerjasama yang terjalin dengan negara-negara lain diluar negara pantai lebih terpusat berupa bantuan-bantuan pengadaan alat dan pengadaan system untuk menunjang patrol, sedangkan tenaga militer yang melakukan patroli keamanan di Selat Malaka tetaplah organisasi militer dari tiga *littoral states*. Karena dikhawatirkan jika adanya militer dari negara asing ikut melakukan patrol di Selat Malaka, nantinya akan menimbulkan masalah juga kekhawatiran bagi negara yang memiliki wilayah di Selat Malaka (Tempo News, n.d.).

*Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) memiliki 3 kegiatan utama, yaitu *Eyes in The Sky* (EiS), *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), dan *Intelligent Exchange Group* (IEG). Dimana *Eyes in The Sky* (EiS) merupakan kegiatan patroli Selat Malaka di udara oleh para Angkatan udara masing-masing negara, sedangkan *Intelligent Exchange Group* (IEG) adalah pertukaran data intelijen dari ketiga negara pantai. Karena Malaysia, Indonesia, dan Singapura telah sepakat bahwa tanggung jawab Selat Malaka merupakan tanggung jawab Bersama par *littoral state*, sehingga data-data intelijen yang dibutuhkan perlu dibagikan untuk keberlangsungan kegiatan pengamanan Selat Malaka.

Walaupun *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) telah berlangsung, kasus pembajakan di Selat Malaka masih terus terjadi, bahkan pada tahun 2011 sampai

2013 kasus pembajakan masih mengalami peningkatan. Kasus pembajakan kapal ini pun kerap terjadi di Selat Malaka wilayah perairan Indonesia. Hal ini dapat dilihat pada table 1 Pembajakan kapal di Selat Malaka yang telah disediakan oleh Biro Maritim Internasional berikut ini :

Tabel 1.1 Pembajakan Kapal di Selat Malaka Tahun 2009-2013

<b>PERCOBAAN PEROMPAKAN DAN SERANGAN KAPAL</b>					
<b>LOKASI</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
SELAT MALAKA	2	2	1	2	1
MALAYSIA	16	18	16	12	9
SELAT SINGAPURA	9	3	11	6	9
INDONESIA	15	40	46	81	106
THAILAND	2	2	-	-	-
<b>JENIS KEKERASAN TERHADAP KRU (JAN-DES 2013)</b>					
<b>LOKASI</b>	<b>SANDRA</b>	<b>DIANCAM</b>	<b>TERLUKA</b>		
MALAYSIA	59	-	3		
SELAT MALAKA	5	-	-		
INDONESIA	34	6	3		

Sumber : *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2015 Annual Report*

Alasan periode tahun 2011-2013 dikarenakan pada wilayah Indonesia *Piracy-Actual and Attempted Attacks&Type of Violence to Crew* (Pembajakan sebenarnya dan Usaha Penyerangan ) pada tahun 2011 terdapat 46 kali, 2012 terdapat 81 kali dan tahun 2013 terdapat 106 kali. Type of Violence to Crew terdapat penyanderaan 34 orang, mendapat ancaman 6 orang, luka-luka sebanyak 3 orang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Selat Indonesia masih terus terjadi kejahatan maritim di Selat Malaka. Hal ini berbanding terbalik dengan Selat Malaka,

yang mana pembajakan dan perompakan di selat tersebut memiliki angka kecil yang peningkatannya tidak signifikan.

Apabila pembajakan yang kerap terjadi di Selat Malaka ini mampu diberantas dengan tuntas dan membuat Selat Malaka menjadi wilayah perdagangan laut yang aman, Selat Malaka akan menjadi modal utama kepentingan-kepentingan ekonomi juga politik negara-negara pantai yang berwenang. Tentunya dengan diadakan program kerjasama *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), *littoral state* memiliki harapan untuk menekan angka kriminalitas di wilayah Selat Malaka, terutama pembajakan kapal agar terjadinya wilayah yang aman juga produktif.

Dari latar belakang yang telah di paparkan, maka dari itu penulis memilih judul “Peran Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) Dalam Mengatasi Perompakan Di Selat Malaka” sebagai judul skripsi ini.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berlandaskan pemaparan latar belakang yang telah ditulis diatas, maka peneliti mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana dinamika kasus perompakan dan keadaan di Selat Malaka?
2. Bagaimana kebijakan *littoral states* dalam merespon kasus perompakan keamanan di kawasan Selat Malaka?
3. Upaya apa saja yang dilakukan *Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP) dalam menghadapi kasus-kasus pembajakan kapal di Selat Malaka?

### **1.2.1 Pembatasan Masalah**

Melihat rumitnya masalah dan berbagai isu ataupun gejala keamanan yang terjadi di seputar masalah penelitian, maka peneliti membatasi pembahasan penelitian ini dengan menitik beratkan peran *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) dalam mengatasi perompakan di Selat Malaka.

### **1.2.2 Perumusan Masalah**

Agar penulis mampu dengan mudah menganalisa segala isu serta permasalahan yang hendak menjadi objek penelitian atas dasar identifikasi serta pembatasan masalah skripsi ini, penulis merumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai “Bagaimana upaya kerjasama Malaysia, Indonesia, dan Singapura melalui *Malacca Strait Sea Patrol* dalam mengatasi perompakan di Selat Malaka?”

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Penulis berusaha semaksimal mungkin dalam menyalurkan maksud, arah, serta tujuan yang nantinya didapat dari skripsi ini, maka penulis memiliki beberapa tujuan berdasarkan identifikasi masalah yang tertera diatas, yakni :

1. Untuk mengetahui dinamika kasus perompakan dan keadaan di Selat Malaka.
2. Untuk mengetahui kebijakan *littoral states* dalam merespon kasus perompakan keamanan di kawasan Selat Malaka.

3. Untuk mengetahui Upaya apa saja yang dilakukan *Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP) dalam menghadapi kasus-kasus pembajakan kapal di Selat Malaka.

### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Secara teoritis, penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi penelitian lebih lanjut lagi dibidang kajian Hubungan Internasional.
2. Secara praktik, memberi informasi tentang maraknya perompakan di Selat Malaka dan bagaimana *littoral states* menyikapinya.
3. Untuk memenuhi salah satu syarat dalam menempuh Ujian Sarjana strata satu (S1) pada Jurusan Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan Bandung.