



## **Efektivitas Malacca Strait Patrol dalam Mengatasi Pembajakan dan Perampokan Bersenjata di Perairan Selat Malaka (2009-2014)**

Try Istiawan Adiputro

Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, S.H., Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website:<http://www.fisip.undip.ac.id> Email: [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

### **ABSTRACT**

The Malacca Strait is a strategic lane under the sovereignty of four countries in Southeast Asia: Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand, which are highly vulnerable to maritime crimes, such as piracy and armed robbery against ships. Indonesia Malaysia, Singapore, and Thailand are litoral states, which are fully responsible for everything that happens in the region. Piracy and armed robbery in the Malacca Strait are detrimental to litoral states and user states on the economic, economic, security and sovereignty aspects. The purpose of this research is to determine the effectiveness of Malacca Strait Patrol in combating piracy and robbery in Malacca Strait 2009-2014. In this research, the researcher used institutional neo-liberal theory to analyze the effectiveness of Malacca Strait Patrol on each indicator of source or input approach, process approach, and target or output approach. The method of research is descriptive qualitative method, and doing technique of data collection of literature study and interview. The result of this research is that Malacca Strait Patrol has been successful and effective in combating piracy and armed robbery in the Malacca Strait based on the indicator of effectiveness on source or input approaches, process approaches, and target or output approaches. Litoral states have implemented all of the terms of reference (TOR) and standard operating procedures (SOP) of Malacca Strait Patrol (MSP) properly and correctly, so that the incidents of piracy and armed robbery in the Strait of Malacca can be minimalized.

**Keywords:** *Malacca Strait Patrol, effectiveness, piracy, armed robbery, Strait of Malacca*

### **PENDAHULUAN**

Tindakan-tindakan yang dilakukan para pelaku kejahatan transnansional menjadi ancaman besar bagi pertahanan dan keamanan semua negara di dunia. Salah satu penanganan kejahatan internasional yang menjadi perhatian dunia dan Indonesia salah satunya adalah isu pembajak dan perampokan bersenjata terhadap kapal di Selat Malaka. Perairan di Asia Tenggara memiliki peran strategis karena menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudra Hindia. Selat Malaka merupakan salah satu jalur SLOC (*Sea Line of Communication*) dan SLOT (*Sea Line of Trade*) sekaligus *choke point* armada angkatan laut dalam tujuannya ke seluruh penjuru dunia. Sebagai jalur SLOC, Selat Malaka dilewati 72% kapal-kapal tanker yang melintas dari Samudera Hindia ke Pasifik (Pailah S.Y., 2007:3). Selat Malaka merupakan jalur strategis yang wilayahnya berada dibawa kedaulatan empat negara yakni Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand yang sangat rentan terhadap pembajakan dan perampo bersenjata. Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand merupakan *litoral states* atau dalam istilah lain negara pantai, yakni negara-negara yang memiliki kawasan yang sama dan bertanggung jawab penuh atas segala hal yang terjadi di wilayah tersebut.

Selat Malaka merupakan salah satu selat terpenting dalam sejarah. Hal ini disebabkan letak Selat Malaka yang strategis sehingga menjadi salah satu bagian penting dalam sejarah Cina dan India terutama dalam hal jalur perdagangan keduanya. Penguasaan di Selat Malaka silih berganti antara kerajaan-kerajaan dari Indonesia dan kerajaan dari Malaysia. Pada abad ke 14, bangsa Arab mulai menjadikan Selat Malaka sebagai jalur perdagangan yang sangat besar di kawasan Asia Tenggara. Pada abad ke 16, Selat Malaka jatuh ke tangan bangsa Eropa yaitu Portugis yang mulai menyebarkan pengaruhnya ke kawasan Asia Tenggara. Jatuhnya Selat Malaka ke tangan Portugis ini menjadikan titik awal bangsa Eropa yang mulai berdatangan untuk melakukan kolonialisasi dan imperialisasi ke kawasan Asia Tenggara. Pada masa penjajahan, aksi pembajakan dan perampokan bersenjata merupakan salah satu bentuk perlawanan dari kerajaan sekitar Selat Malaka terhadap dominasinya kolonialisme (Rodrigue, 2004:13). Dengan berjalannya kegiatan perdagangan yang sangat tinggi di daerah maritim tersebut, sehingga memunculkan berbagai aksi kejahatan maritim, seperti pembajakan dan perampokan bersenjata.

Pada era modern, aksi pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal terus terjadi. Dalam laporan tahunan IMB mengenai pembajakan dan perampokan bersenjata di dunia, Asia Tenggara menjadi salah satu daerah yang menjadi fokus dalam pemberantasannya, disamping benua Afrika yang sering menjadi topik utama dunia dalam pembahasan pembajakan dan perampokan bersenjata yang terjadi. Akan tetapi data insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal di Selat Malaka tersebut cenderung mengalami penurunan. Pada tahun 2004 terdapat 38 insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka dibandingkan dengan 10 tahun kemudian, pada tahun 2014 terdapat 1 insiden. Sejak tahun 2008 hingga 2014, insiden yang terjadi cenderung sangat rendah, tidak pernah terjadi insiden lebih dari 2 kali (International Maritime Bureau. 2014).

Menurut analisis dari *Institute of Defense and Strategic Studies* (IDSS) mengenai insiden pembajakan dan perampokan bersenjata, bahwa kebanyakan insiden yang dilaporkan di Selat Malaka dari kapal-kapal berukuran sedang atau kecil seperti kapal tanker, kapal nelayan, dan lain-lain. Dibandingkan dengan kapal-kapal yang lebih besar seperti kapal LNG dan kapal kontainer lebih sulit ditaklukan oleh para pelaku perompak kapal (Hendun Abd Rahman Shah, 2013: 141). Menurut data IMB, pada tahun 2004 hingga 2014 insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terjadi terhadap tipe kapal *fishing vessel* terdapat 3 kasus, tipe kapal *tug vessel* terdapat 2 kasus, *oil tanker* terdapat 2 kasus, dan *cargo vessel* terdapat 1 kasus (International Maritime Bureau. 2014).

## **PEMBAHASAN**

### *Malacca Strait Patrol*

Kerjasama keamanan Malacca Strait Patrol (MSP) merupakan suatu set kerjasama terkoordinasi dan kooperasi praktis yang dijalankan oleh Malaysia, Singapura, Indonesia, dan Thailand (bergabung pada tahun 2008) untuk mengamankan jalur perairan Selat Malaka. Kerjasama Malacca Strait Patrol merupakan lanjutan dari beberapa kerjasama keamanan Malsindo sebelumnya. Pada tanggal 20 Juli 2004, Indonesia-Malaysia-Singapura meresmikan Patroli terkoordinasi trilateral Malsindo atau disebut sekarang Malacca Strait Patrol (MSP). Kerjasama keamanan Malacca Strait Patrol memiliki 3 kegiatan utama, yakni Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) atau patroli laut, Eye in the Sky (EIS) atau patroli udara, dan Intelligence Exchange Group (IEG) atau pertukaran informasi. Kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Patrol (MSP) mempertegas bagaimana program kerjasama keamanan ini berjalan. Pada prinsip pertama yang mempertegas bahwa *litoral states* sebagai aktor utama yang bertanggung jawab atas pelaksanaan dan Malacca Strait Patrol (MSP). Di prinsip kedua menjelaskan

keterbukaannya kerjasama dengan pihak-pihak lain, *user state* ataupun organisasi internasional lain yang ingin berkerjasama dengan *litoral states* dalam MSP. Keterlibatan pihak lain dalam MSP tentunya dengan persetujuan seluruh *litoral states* dengan ketentuan mengikuti hukum internasional dan menghormati kedaulatan negara.

**Malacca Strait Sea Patrol (MSSP)** atau patroli laut merupakan salah satu kegiatan dari kerjasama keamanan MSP, yakni suatu patroli air terkoordinasi yang dilaksanakan oleh *litoral states* di masing-masing wilayah kedaulatan negaranya. Awalnya kegiatan patroli ini hanya disebut kerjasama keamanan MSP, namun pada tahun 2005 berubah nama dikarenakan adanya tambahan kegiatan EIS atau patroli udara, sehingga MSSP merupakan salah satu komponen kerjasama keamanan MSP. MSSP atau patroli laut melakukan pengawasan di Selat Malaka selama 24 jam oleh pusat komando dari masing-masing *litoral states*. Kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Patrol (MSP), sudah ditentukan dalam sistem koordinasi patrolinya. Operasi terkoordinasi membutuhkan kekuatan masing-masing negara untuk menjalankan rantai pusat komando negara tersebut. Contohnya, jika aset dari masing-masing negara sedang berpatroli dan kapal Indonesia bertindak ke wilayah insiden pembajakan ataupun perampokan bersenjata tetapi harus melaporkan ke pusat komando negara sendiri terlebih dahulu. Kemudian informasi tersebut disebarkan ke pusat komando negara lain. Prosedur standar dalam pelaporan insiden, pertama dilaporkan ke badan keamanan laut atau penjaga pantai. Badan keamanan laut atau penjaga pantai membutuhkan informasi tersebut untuk dianalisis, dan kemudian dilaporkan ke unit-unit lainnya yang terkait untuk diambil tindakan, jika informasi tersebut dianggap relevan dan cukup penting untuk ditangani oleh pihak lain (Michael Malley, 2008: 60).

**Eye in the Sky (EIS)** atau patroli udara merupakan pemantauan dan patroli terkoordinasi dari udara oleh *litoral states* di bawah struktur pusat komando yang terkoordinasi. Sistem EIS atau patroli udara diharapkan dapat membantu *litoral states* dalam melaksanakan MSSP atau patroli air dengan memantau keamanan Selat Malaka dari udara. Pada tanggal 13 September 2005, EIS atau patroli udara resmi diluncurkan oleh Indonesia-Malaysia-Singapura sebagai penunjang Malacca Strait Patrol dalam mengawasi Selat Malaka dari udara (Kementerian Pertahanan Singapura, 2005). *Litoral states* menyediakan sumber daya yang diperlukan dalam hal pesawat patroli maritim dan tim patroli maritim gabungan di dalam pesawat. Setiap *litoral states* harus menyediakan 2 pesawat maritim setiap minggu untuk patroli udara di Selat Malaka. Tim patroli udara maritim gabungan bertujuan untuk menetapkan gambaran permukaan yang komprehensif di Selat Malaka dengan menyiarkan hal-hal yang mencurigakan melalui frekuensi radio khusus untuk pemangku kepentingan dalam pengawasan dan pengamanan lain (Kementerian Pertahanan Singapura, 2005). Daerah operasi untuk EIS atau patroli udara mencakup wilayah udara internasional dan nasional di atas Selat Malaka. Pesawat patroli tersebut dapat melintas di wilayah kedaulatan *litoral states* lain dengan jarak maksimal 3 mil. Setiap penerbangan membawa misi tim patroli gabungan yang terdiri dari personil yang berasal dari masing-masing negara, Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand (bergabung pada tahun 2008). Penerbangan rutin dilakukan dua kali patroli udara dalam seminggu. (Alfred Daniel Matthews, 2015: 60).

**Intelligence Exchange Group (IEG)** merupakan suatu kelompok komunikasi bagi *litoral states* untuk melakukan pertukaran informasi mengenai kerjasama keamanan MSP. Intelligence Exchange Group (IEG) dibentuk untuk membantu MSSP atau patroli air dan EIS atau patroli udara, yang bertujuan untuk pengembangan wadah berbagi informasi dalam sebuah portal online yang disebut dengan Malacca Straits Patrol Information System (MSP-IS). Pada tahun 2006, selain penandatanganan kerangka acuan dan standar prosedur operasi Malacca Strait Patrol (MSP), Indonesia-Malaysia-Singapura meresmikan

Intelligence Exchange Group (IEG) dengan mengembangkan platform berbagi informasi yang bernama Malacca Straits Patrol Information System (MSP-IS) untuk menyempurnakan sistem patrol air dan patrol udara yang sudah ada (Kementerian Pertahanan Singapura, 2006). Platform MSP-IS menghasilkan informasi yang dihasilkan dari MSSP dan EIS dapat cepat tersampaikan dengan cepat ke semua pemangku kepentingan dalam memantau dan menindak yang terlibat secara *real-time*. Platform MSP-IS memiliki 2 fitur utama dalam pengoperasiannya, yakni Fitur *Open and Analysed Shipping Information System* (OASIS) ini menyediakan pendeteksi gambaran maritim dan *database* kapal yang sedang berlayar dengan daftar terbaru dengan lebih dari 150.000 kapal yang mendekati *real-time*, dan fitur *Sense-Making Analysis and Research Tool* (SMART) ini dapat mendeteksi perilaku-perilaku yang ganjil ataupun tidak biasa dari kapal-kapal yang sedang transit di perairan Selat Malaka serta memberikan peringatan dini ke pemangku kepentingan dalam memantau dan menindak yang terlibat (Kementerian Pertahanan, 2006).

#### *Indikator Efektivitas Pendekatan Input*

Pada indikator efektivitas dalam pendekatan ini berfokus pada aspek-aspek sumber apa saja yang dibutuhkan oleh *litoral states* sebagai aktor utama yang dirancang untuk menunjang implementasi kerjasama keamanan Malacca Strait Patrol (MSP) dalam sisi informasi ataupun di lapangan. Indikator-indikator pendekatan input yang menunjang pelaksanaan kerjasama keamanan MSP, yakni seluruh asset sarana prasarana yang dimiliki TNI AL, sumber daya manusia atau personil yang dimiliki TNI AL dari sisi kuantitas dan kualitas, dan mengenai keterbukaan informasi dalam MSP dalam forum Information Exchange Group (IEG).

**Sarana dan prasarana** sebagai indikator efektivitas pendekatan input yang dimaksud yakni seluruh asset-asset yang dimiliki TNI Angkatan Laut, seperti alutsista, pos pengaman, menara radar, serta pelabuhan atau pangkalan yang digunakan untuk menunjang pelaksanaan kerjasama keamanan Malacca Strait Patrol (MSP). Koarmabar TNI AL RI sebagai aktor utama di Indonesia memiliki 13 KRI, dan ada 7 kapal patroli khusus untuk Malacca Strait Patrol dan 2 pesawat patroli. Perbandingan antara jumlah alutsista yang dimiliki Indonesia dengan luas wilayah Indonesia untuk memenuhi kebutuhan patroli di Selat Malaka tidak sebanding (Letkol Wisnu Pramandita, 2017). Kekurangan sarana prasarana dari sisi kuantitas maupun kualitas dapat teratasi dengan memaksimalkan kerjasama antar *litoral states*. Dengan terlaksananya kerjasama, maka setiap pihak yang terlibat mendapatkan keuntungan mutlak atau *absolute gains*, sesuai dengan asumsi-asumsi pokok dari teori neoliberal institusional. Indonesia saat ini dinilai cukup berhasil menekan angka kejahatan pembajakan dan perampokan bersenjata Selat Malaka.

**Sumber daya manusia** sebagai indikator efektivitas pendekatan input yang dimaksud yakni seluruh personil yang dimiliki TNI AL secara kuantitas maupun kualitas, khususnya pada Komando Armada RI wilayah Barat yang bertugas menjaga keamanan wilayah perairan Indonesia di Selat Malaka. Personil yang dimiliki TNI AL khususnya Koarmabar dinilai kurang dalam sisi kuantitas. Apabila dilihat dari kualitas, personil dan intelijen yang dimiliki dinilai mampu dalam mengatasi pembajakan. Perbandingan antara jumlah personel yang dimiliki Indonesia dengan luas wilayah Indonesia di Selat Malaka menjadi tidak sebanding. Koarmabar baru mampu memenuhi  $\frac{1}{2}$  dari jumlah ideal personel yang seharusnya dimiliki. Koarmabar menganggarkan sekitar 400 perwira untuk program Malacca Strait Patrol, sekitar  $\frac{1}{4}$  dari jumlah riil yang dimiliki Koarmabar. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa koarmabar baru mampu memenuhi  $\frac{1}{2}$  dari jumlah ideal yang dibutuhkan Malacca Strait Patrol yakni sekitar 800 personel perwira (Letkol Wisnu

Pramandita, 2017). Kekurangan sumber daya manusia dari sisi kuantitas maupun kualitas dapat teratasi dengan memaksimalkan kerjasama antar *litoral states*. Dengan terlaksananya kerjasama, maka setiap pihak yang terlibat mendapatkan *absolute gains*, sesuai dengan asumsi-asumsi pokok dari teori neoliberal institusional. Indonesia saat ini dinilai masih cukup berhasil menekan angka kejahatan pembajakan dan perampokan bersenjata Selat Malaka.

**Intelligence Exchange Group** sebagai indikator efektivitas pendekatan input yang dimaksud yakni pelaksanaan, hambatan, dan tantangan dalam keterbukaan informasi berdasarkan TOR dan SOP Malacca Strait Patrol (MSP), serta hambatan dan tantangan yang didapatkan di lapangan maupun dalam forum kerjasama tersebut. Alur komunikasi yang cukup jelas antar *litoral states* yang sudah diatur dalam SOP yang telah disepakati oleh *litoral states* dan adanya keterbukaan informasi data mengenai waktu dan lokasi terjadinya pembajakan di perairan Selat Malaka dan berjalan cukup efektif dalam portal Malacca Straits Patrol Information System (MSP-IS). Akan tetapi dalam militer secara teknis masih ada beberapa hal yang masih harus disaring dalam keterbukaan informasi. Hal ini tidak hanya di TNI AL, tetapi terjadi juga di *navy* dari *litoral states* lain (Letkol Wisnu Pramandita, 2017). Permasalahan keterbukaan informasi yang tidak 100% dilaporkan dalam forum IEG dinilai bukanlah permasalahan yang signifikan. Informasi yang dilaporkan dalam forum IEG tentunya merupakan informasi yang benar-benar dibutuhkan dalam menjalankan MSSP dan EIS agar lebih efektif dan informasi yang dibutuhkan keterlibatan *litoral states* lain dalam penanganannya. Permasalahan keterbukaan informasi antar *litoral states* dapat teratasi dengan memaksimalkan kerjasama, seperti forum (IEG), sehingga *litoral states* bisa mendapatkan informasi dan data yang belum diperoleh dari wilayah lain yang dibutuhkan.

#### *Indikator Efektivitas Pendekatan Proses*

Pada indikator efektivitas dalam pendekatan ini berfokus pada aspek aspek perubahan yang terjadi pada kebijakan, penerapan peraturan yang terdapat pada kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) atau patroli laut dan Eye in the Sky (EIS) atau patroli udara, serta hambatan dan tantangan yang didapatkan dalam implementasinya di lapangan.

**Malacca Strait Sea Patrol** atau patroli laut sebagai indikator efektivitas pendekatan proses yang dimaksud yakni pelaksanaan patroli laut terkoordinasi berdasarkan TOR dan SOP Malacca Strait Patrol (MSP). MSSP yang dilaksanakan oleh Komando Armada RI Wilayah Barat (Koarmabar) TNI Angkatan Laut dapat dikatakan cukup efektif dengan terbuktinya data insiden pembajakan dan perampokan bersenjata cenderung mengalami penurunan. Saat terjadi aksi pembajakan dan perampokan bersenjata, pada setiap *litoral states* melakukan tindakan pengamanan di wilayah masing-masing sesuai dengan. Adanya beberapa program keamanan Selat Malaka di luar Malacca Strait Patrol, seperti patkor optima dan kerjasama Malindo yang bertujuan untuk saling melengkapi dan saling menutupi *gap* yang terdapat di masing-masing program, seperti *gap* waktu antar pelaksanaan program. Sesuai SOP apabila ada kasus pelaku pembajakan melarikan diri, Koarmabar dapat mengejar sampai tertangkap, dengan catatan masih di dalam wilayah teritorial Indonesia. Apabila pelaku sudah memasuki wilayah negara teritorial lain, Koarmabar tidak dapat mengejar, akan tetapi dapat melakukan koordinasi dengan *navy* negara tersebut agar dapat mengejar pelakunya (Letkol Wisnu Pramandita, 2017). Implementasi MSSP dinilai dapat mencapai kata efektif. SOP yang cukup detail dalam mengatur kinerja MSSP dan melaksanakan kerjasama keamanan tanpa adanya intervensi kedaulatan di masing-masing negara.

**Eye in the Sky** atau patroli udara sebagai indikator efektivitas pendekatan proses yang dimaksud yakni pelaksanaan patroli udara gabungan berdasarkan TOR dan SOP Malacca Strait Patrol (MSP). EIS yang dilaksanakan oleh Komando Armada RI Wilayah Barat (Koarmabar) TNI Angkatan Laut dapat dikatakan cukup efektif dengan terbuktnya data insiden pembajakan dan perampokan bersenjata cenderung mengalami penurunan. EIS atau patroli udara dilakukan secara bersama, dalam satu pesawat terdiri dari perwakilan masing-masing *litoral states* yang tergabung menjadi Combine Mission Patrol Team (CMPT). EIS tidak bisa melakukan tindakan apabila terjadi insiden pembajakan, hanya Koarmabar yang dapat menindak insiden tersebut dalam MSSP. Dengan kata lain EIS merupakan hanya tindakan preventif terhadap kemungkinan terjadinya kejahatan maritim, termasuk pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal. Apabila terjadi insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal terlihat dalam pelaksanaan EIS, CMPT yang sedang bertugas hanya bisa memberikan laporan lapangan kepada Monitoring and Action Agency (MAA) di masing-masing *litoral states*. MAA dapat meneruskan laporan ke pihak-pihak yang berwenang dalam melakukan tindakan (Letkol Wisnu Pramandita, 2017). Implementasi EIS dinilai sangat membantu *litoral states* dalam mengamankan Selat Malaka. Usaha-usaha preventif seperti EIS dinilai cukup berhasil menekan angka pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka. Para pelaku kejahatan merasa tidak leluasa untuk melakukan operasinya di Selat Malaka dikarenakan sudah banyak para penegak hukum yang mengawasi wilayah tersebut.

**Hambatan dan tantangan** sebagai indikator efektivitas pendekatan proses yang dimaksud dalam pelaksanaannya yakni kondisi geografis, isu kedaulatan dalam kerjasama keamanan, dan koordinasi antar lembaga. Kondisi geograsi Indonesia di Selat Malaka paling luas dibandingkan dengan *litoral states* lain menjadi tidak seimbang dengan sumber daya yang dimiliki Indonesia. Hal ini mengakibatkan banyak sekali jalur masuk di berbagai muara dan anak sungai di Sumatra yang menimbulkan banyak “pelabuhan tikus” yang dijadikan *starting point* para pembajak. (Letkol Wisnu Pramandita, 2017). Penanganan yang perlu dilakukan oleh *litoral states* mengenai kondisi geografi tentunya dapat memaksimalkan dan mengembangkan pelaksanaan kerjasama keamanan MSP agar dapat memaksimalkan keuntungan bersama, seperti dalam asumsi-asumsi pokok teori neoliberal institusional. Semua kerjasama yang dilakukan negara-negara ASEAN selalu dilihat dari sisi kedaulatan negara. Oleh karena itu Indonesia hanya bergabung dalam patroli terkoordinasi, patroli gabungan dalam mengawasi Selat Malaka dalam kerjasama keamanan MSP yang dijalankan oleh TNI AL (Satya Pratama, 2017). Apabila suatu negara memilih untuk melakukan kerjasama internasional, maka menginginkan keuntungan dari kerjasama untuk memenuhi kepentingan nasionalnya tanpa merusak nilai kedaulatan negara lain, seperti dalam asumsi-asumsi pokok teori neoliberal institusional. Sedangkan tumpang tindih tugas dan fungsi antar lembaga yang berperan dalam menjaga keamanan Selat Malaka dapat diperbaiki dalam alur komunikasi domestik antar instansi-instansi yang berwenang di Indonesia. Langkah terdekat adalah perlunya diperbaharui UU no. 17 tahun 2008 tentang pelayaran

#### *Indikator Efektivitas pendekatan Output*

Pada indikator efektivitas dalam pendekatan ini berfokus pada aspek-aspek dampak yang terjadi setelah penerapan kerjasama keamanan Malacca Strait Patrol (MSP) terhadap keamanan Selat Malaka dan tindak kejahatan pembajakan dan perampokan bersenjata di kawasan tersebut. Indikator efektivitas pada pendekatan ouput, yakni data insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka dan data perlintasan kapal di Selat Malaka.

**Data insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka** sebagai indikator efektivitas pendekatan output yang menunjukkan data yang positif. tersebut dapat menunjukkan bahwa tingkat keamanan perairan Selat Malaka untuk jalur perdagangan. Keefektivitas pelaksanaan rangkaian kerjasama keamanan MSP dinilai lebih tepat dimulai dari tahun 2009. Hal ini dikarenakan pada tahun 2009 negara Thailand sudah bergabung dengan Indonesia-Malaysia-Singapura dalam kerjasama keamanan MSP sejak pertengahan tahun 2008. Menurut data IMB, Pada tahun 2009 hingga tahun 2014, insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal terjadi maksimal hanya ada 2 kejadian, bahkan pada tahun 2011, 2013, dan 2014 hanya terjadi 1 kali insiden penyerangan. Pada tahun 2009-2014, Kapal Ikan menjadi kapal yang paling banyak dibajak di Selat Malaka, yakni terjadi 3 insiden. Hal ini dikarenakan kapal ikan yang tergolong kapal kecil dan memiliki kecepatan yang rendah sehingga dinilai rentan terhadap serangan (International Maritime Bureau. 2014). Data insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka yang dinilai cukup rendah yang merupakan bentuk nyata dari *absolute gains* yang didapatkan oleh aktor yang terkait, sesuai dengan asumsi-asumsi pokok dari teori neoliberal institusional.

**Data perlintasan kapal di Selat Malaka** sebagai indikator efektivitas pendekatan output yang menunjukkan data yang positif. Data perlintasan kapal di Selat Malaka dapat menunjukkan bahwa tingkat kepercayaan perusahaan kapal dalam menggunakan perairan Selat Malaka untuk jalur perdagangannya meningkat. Keefektivitas pelaksanaan rangkaian kerjasama keamanan MSP dinilai lebih tepat dimulai dari tahun 2009. Hal ini dikarenakan pada tahun 2009 negara Thailand sudah bergabung dengan Indonesia-Malaysia-Singapura dalam kerjasama keamanan MSP sejak pertengahan tahun 2008. Menurut data dari IMB, data perlintasan kapal di Selat Malaka pada tahun 2009 hingga tahun 2014 menunjukkan pertumbuhan jumlah kapal terus meningkat hampir setiap tahunnya, meskipun peningkatan data perlintasan kapal di Selat Malaka tidak signifikan. Pada tahun 2009 terdapat 71.359 kapal melintas di Selat Malaka. Jumlah kapal melintas terus meningkat hingga pada tahun 2014 terdapat 79.344 kapal melintas (International Maritime Bureau. 2014). dalam survey Singapore Shipping Association dalam tingkat kepuasan perusahaan pelayaran terhadap jaminan keamanan di Selat Malaka yang diberikan oleh ketiga negara, dari tahun ke tahun kepercayaan terhadap usaha pengamanan Selat Malaka yang dilakukan terus meningkat. Survey tersebut juga menyebutkan adanya penyebaran kapal aparat hukum dari keempat negara. Hal ini mengindikasikan bahwa perusahaan pelayaran yang melewati kapalnya di Selat Malaka semakin merasa aman. Hal ini didukung dengan status *black area* bagi pelayaran di Selat Malaka telah dicabut. Dengan kata lain Selat Malaka dapat dikatakan aman untuk dilintasi sebagai jalur perdagangan (Hudiansyah, 2017). Data perlintasan kapal di Selat Malaka yang terus meningkat adalah bentuk nyata dari *absolute gains* yang didapatkan oleh aktor yang terkait, sesuai dengan asumsi-asumsi pokok dari teori neoliberal institusional.

## **PENUTUP**

Penelitian ini menyimpulkan bahwa efektivitas kerjasama keamanan Malacca Strait Patrol (MSP) dalam upaya mengatasi pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal di perairan Selat Malaka pada tahun 2009 hingga 2014 telah dijabarkan berdasarkan indikator-indikator yang dapat menilai efektivitas Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) atau patroli air, Eye in the Sky (EIS) atau patroli udara, dan Intelligence Exchange Group (IEG). Kerjasama keamanan MSP dibentuk oleh Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sebagai bentuk tanggung jawab penuh pada masing-masing *litoral states* atas keamanan perairan yang berada di bawah masing-masing wilayah kedaulatannya seperti yang telah diatur dalam UNCLOS. Selain itu, dikarenakan adanya tekanan dunia internasional untuk

terjaminnya keamanan jalur perdagangan Selat Malaka bagi kapal-kapal untuk melewati dari serangan pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal, kapal dari *litoral states* maupun *user states*.

Efektivitas kerjasama keamanan MSP dalam pendekatan input, proses, dan output dapat disimpulkan bahwa meskipun masih ada beberapa kekurangan dari indikatornya, akan tetapi masih efektif menekan angka kejahatan pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka. Sesuai dengan teori neoliberal institusional, dengan adanya kerjasama seperti kerjasama keamanan MSP dapat saling menutupi kekurangan pada setiap *litoral states*. Kesiapan sarana prasarana dan sumber daya manusia yang dimiliki dalam indikator pendekatan input kerjasama keamanan MSP, dinilai masih kurang memenuhi dari segi kuantitas maupun kualitas dapat terbantu dalam kerjasama keamanan MSP. Selain itu dalam melakukan keterbukaan informasi sudah diatur secara detail dalam SOP yang membuat arus informasi menjadi lebih efektif. *Litoral states* dapat memenuhi kepentingan nasionalnya sebagai tujuan dan keuntungan bersama tanpa merusak nilai-nilai kedaulatan negara melalui kerjasama. Kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Patrol (MSP) dinilai cukup detail dan sangat membantu dalam pelaksanaannya di lapangan, dalam MSSP atau patroli air dan EIS atau patroli udara sebagai indikator efektivitas pendekatan proses. Kerjasama keamanan MSP merupakan bukti nyata bahwa apabila *litoral states* saling berkerjasama dan membentuk sebuah rezim internasional akan menghasilkan *absolute gains* dan menguntungkan semua pihak. Data insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka pada tahun 2009-2014 menunjukkan penurunan dan tidak pernah terjadi insiden lebih dari dua kali. Sedangkan data perlintasan yang menunjukkan peningkatan hampir setiap tahunnya pada tahun 2009-2014, yang menggambarkan meningkatnya tingkat kepercayaan perusahaan kapal terhadap jalur perdagangan Selat Malaka. Hal ini didukung dengan dicabutnya status black area di Selat Malaka. Data-data tersebut sangat mendukung indikator efektivitas dari kerjasama keamanan MSP dari pendekatan output.

Pada intinya, negara melakukan kerjasama bertujuan untuk saling memenuhi kepentingan nasionalnya. Apabila suatu kerjasama masih dinilai kurang efektif dalam pelaksanaannya, hal ini dikarenakan negara-negara yang terlibat tersebut kurang memaksimalkan wadah kerjasama itu sendiri

## Referensi

- International Maritime Bureau. 2014. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- Jackson, R, & Sorensen, G. 2013. Introduction to International Relations fifth edition. New York, NY: Oxford University Press Inc.
- Malley, Michael. 2008 Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca. Thesis: Naval Postgraduate School Monterey, California
- Markas Besar Tentara Nasional Staf Operasi. 2013. "Malacca Straits Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2nd Amandment."
- Matthews, Alfred Daniel. 2015. Indonesian maritime security cooperation in the Malacca Straits. Thesis: Naval Postgraduate School Monterey, California
- Minister of Defence Singapore. 2004. <https://www.mindef.gov.sg>
- Nuraeni S, Deasy Silvy, & Arfin Sudirman. 2010. Regionalisme dalam Studi Hubungan Internasional. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Oceans and Law of the Sea. 1982. "United Nations Convention on the Law of the Sea". [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm).
- Pailah S.Y. 2007. Tantangan dan perubahan maritim; konflik perbatasan di wilayah perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia jilid I, Manado; Klub Studi Perbatasan.
- Winarno, Budi. 2011. Isu-Isu Global Kontemporer. Yogyakarta: CAPS.