

**DIPLOMASI MARITIM DALAM
KEBERHASILAN PATROLI TERKOORDINASI
INDONESIA-MALAYSIA-SINGAPURA DI SELAT MALAKA**

*Maritime Diplomacy Behind The Success of Indonesia-Malaysia-Singapore's
Coordinated Patrol in Malaka Strait*

Lintang Suproboningrum dan Yandry Kurniawan

Departemen Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Indonesia
Alamat email: suproboningrumlintang@gmail.com ykurniawank@gmail.com

Naskah Diterima: 13 September 2017

Naskah Direvisi: 26 Oktober 2017

Naskah Diterima: 22 November 2017

Abstract

This article analyses Indonesia-Malaysia-Singapore's cooperation in securing the Strait of Malaka against non-traditional security threats. Most of existing works on the topic being studied put emphasize on issues related to the important of security cooperation, security cooperation mechanisms, and the involvement of extraregional power in securing the Strait. Few, if any, scrutinize factors that led to the success of such cooperation. By employing the concept of maritime diplomacy, this article seeks to explain that regimes, cooperative diplomacy and coercive diplomacy are the factors behind the success of Indonesia-Malaysia-Singapore's coordinated patrol. This article shows that the maritime diplomacy activity among those three littoral states has supported and facilitated the conduct of coordinated patrol in Malaka Strait.

Keywords: Malaka Strait, maritime diplomacy, coordinated patrol, non-traditional security

Abstrak

Tulisan ini menganalisis kerja sama keamanan Indonesia-Malaysia-Singapura sebagai negara pantai dalam mengamankan Selat Malaka dari ancaman keamanan non-tradisional. Sebagian besar kajian terdahulu mengenai topik ini telah menjelaskan pentingnya kerja sama keamanan maritim, mekanisme kerja sama dan keterlibatan aktor eksternal dalam pengamanan Selat Malaka. Namun, kajian-kajian tersebut belum menjelaskan mengapa kerja sama keamanan di Selat Malaka tersebut dapat berjalan baik. Dengan menggunakan konsep diplomasi maritim, tulisan ini menjelaskan rezim, diplomasi kooperatif dan diplomasi koersif sebagai faktor-faktor yang menjadi latar belakang keberhasilan patroli terkoordinasi ketiga negara pantai di Selat Malaka. Temuan tulisan ini menunjukkan bahwa diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia-Malaysia-Singapura telah mendukung dan memfasilitasi keberhasilan patroli terkoordinasi di Selat Malaka.

Kata kunci: Selat Malaka, diplomasi maritim, patroli terkoordinasi, keamanan non-tradisional

PENDAHULUAN

Perubahan situasi dewasa ini menjadikan masalah keamanan non-tradisional¹ tidak lagi dapat diatasi oleh negara-negara di dunia

secara unilateral. Oleh karena itu, negara perlu bekerja sama dan saling ketergantungan satu sama lain.² Masalah keamanan non-tradisional yang bersifat transnasional tersebut

¹ Mely Callabero-Anthony, *Non-Traditional Security in Asia: Issues Challenges and Framework for Action*. Singapore: Institute of Asian Studies, (2013), hlm. 5.

² Heiner Hanggi, Ralf Roloff, & Jurgen Ruland, *Interregionalism and International Relations*, (London: Routledge, 2006). Lihat juga Callabero, *Non-Traditional Security*, hlm. 6.

seringkali mengeksploitasi wilayah maritim. Peran domain maritim ini menjadi vital karena sekitar 80% perdagangan dunia melewati laut, termasuk wilayah laut di Asia Tenggara.³ Salah satu perairan di Asia Tenggara yang cukup penting dan strategis bagi perdagangan dunia adalah Selat Malaka. Selat inilah yang menghubungkan wilayah Asia dengan Eropa dan Timur Tengah. Selat Malaka adalah salah satu *chokepoint*⁴ maritim dunia yang berbahaya dan menjadi tujuan kejahatan transnasional. Selat Malaka berada di antara negara-negara pesisir dari Indonesia, Malaysia dan Singapura di utara pulau Sumatera Indonesia dan selatan Malaysia yang terletak 600 mil panjang dan merupakan koridor utama dari bagian antara Samudera Hindia dan Laut China Selatan.⁵ Dengan panjang sekitar 800 km, lebar 50 hingga 320 km, dan kedalaman minimal 32 meter, Selat Malaka merupakan selat terpanjang di dunia yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional. Perkiraan saat ini menunjukkan bahwa 150-500 kapal (kapal barang besar dan kapal tanker, tidak termasuk lalu lintas lokal) melewati Selat Malaka per hari, atau kurang lebih 50.000 kapal per tahun.⁶

Selat Malaka menjadi salah satu kawasan perairan di Asia Tenggara yang paling rawan terjadinya pembajakan dan perompakan laut. *Lloyd's Market Association Joint War Committee* memasukkan Selat Malaka ke dalam 21 daftar

kawasan yang dianggap berisiko tinggi untuk kapal dagang dan rentan terhadap perang, penyerangan, terorisme dan bahaya lainnya.⁷ Sebagai contoh, pada tahun 2000 terjadi 75 insiden atau 16 persen dari total serangan bajak laut di dunia. Pada tahun yang sama, 25 persen dari serangan bajak laut dan perompak terjadi di perairan Indonesia.⁸

Menyadari pentingnya keamanan Selat Malaka, negara pesisir membangun mekanisme kerja sama keamanan multilateral untuk menangani masalah bajak laut dengan menyepakati patroli terkoordinasi *Malacca Sea Patrol* (MSP) atau Patroli Terkoordinasi Malaysia, Singapura Indonesia (MALSINDO) pada 2004.⁹ Kerja sama keamanan yang dilakukan ketiga negara tersebut tidak selamanya dapat efektif karena pada implementasinya masih terhambat masalah kedaulatan dan perbedaan persepsi terkait keterlibatan aktor eksternal.¹⁰ Namun di tengah adanya hambatan antara ketiga negara pesisir, keberadaan patroli terkoordinasi yang telah disepakati dapat dikatakan berhasil. Hal ini ditandai dengan menurunnya tingkat ancaman di perairan Selat Malaka. *International Chamber of Commerce* (ICC) melaporkan bahwa jumlah serangan telah menurun karena peningkatan patroli negara pesisir sejak Juli 2005.¹¹ Pada

³ Donna J. Nincic, "Sea Lane Security an U.S Maritime Trade: Chocke Points as Scarce Resources" Sam J. Tangrendi, (editor), *Globalization and Maritime Power*, (Washington: National Defence University Press, 2002) hlm. 145

⁴ *Chokepoint* adalah konsep umum dalam geografi transportasi karena mengacu pada lokasi yang membatasi kapasitas sirkulasi dan tidak dapat dilalui dengan mudah. Ini menunjukkan bahwa setiap alternatif *chokepoint* melibatkan jalan memutar atau penggunaan alternatif yang berdampak pada biaya keuangan dan penundaan yang signifikan. Lihat Rodrigue, Jean Paul (2004), "Straits, Passage and Chocke Points A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution", *Cahiers de Geographie du Quebec*, Vol. 48, No. 135, (2004) hlm. 359.

⁵ Joshua Ho, "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia," *Asian Survey*, Vol. 46, No. 4, (2006): hlm. 55.

⁶ Adam J. Young, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2007) hlm. 2.

⁷ J. Ashley Roach,, "Enhancing Maritim Security in the Strait of Malacca and Singapore", *Journal of International Affairs*, Vol. 49, No. 1, (2005) hlm. 102.

⁸ International Chamber of Commerce, *Piracy and Armed Robbery Against Ship Annual Report 1 January – 31 December 2000*, United Kingdom: International Maritime Berau, 2000) hlm. 5-6.

⁹ Ian Storey, "Maritime Security in Southeast Asia: Two Cheers for Regional Cooperation", *Southeast Asian Affairs*, (2009), hlm. 36-58.

¹⁰ Dalam kerja sama biasanya menunjukkan keefektifan dengan beberapa indikator keberhasilan yang ada, namun pada kenyataannya banyak sekali hambatan yang muncul dalam kerja sama keamanan di Selat Malaka. Lihat Storey, 2009; Raymond, 2009; Mak, 2006; Shie, 2006.

¹¹ Intenational Chamber of Commerce Commercial Service, "Piracy & Armed Robbery Prone Areas and Warning", <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>, diakses pada 11 Januari 2017. Penulis menyadari bahwa terjadi serangan aktual terhadap kapal-kapal di Selat Malaka dalam kurun beberapa tahun terakhir. Namun, hal ini tidak membantah data bahwa telah terjadi penurunan tingkat ancaman sejak tahun 2005, sejak Indonesia, Malaysia dan Singapura menyepakati pelaksanaan patroli terkoordinasi.

tahun 2005 aksi pembajakan dan perompakan laut tercatat 12 kasus, kemudian pada tahun 2006 menurun menjadi 11 kasus, tahun 2007 sebanyak tujuh kasus, tahun 2008, 2009 dan 2010 juga menurun menjadi dua kasus.¹² Namun, faktor yang menjadi penyebab dibalik keberhasilan Patroli Koordinasi tiga negara pantai tersebut belum banyak dikaji dalam kajian-kajian terdahulu mengenai keamanan maritim di Selat Malaka.

Kajian terdahulu tentang keamanan maritim di Selat Malaka umumnya melihat tiga isu besar, yaitu (1) penyebab terjadinya kerja sama di Selat Malaka, (2) mekanisme kerja sama keamanan dan (3) peran aktor eksternal yang berpengaruh. Kajian yang menelaah faktor yang melatarbelakangi terwujudnya kerja sama di Selat Malaka membahas adanya tanggung jawab bersama negara pesisir (Sittick, 2005), tinjauan sejarah (Young, 2007), dan norma bersama (Lee and Mc.Gahan, 2015). Dari sisi yang melatarbelakangi terjadinya kerja sama di Selat Malaka ini didorong oleh adanya ancaman kejahatan transnasional terhadap keamanan maritim sehingga hal ini menjadi tanggung jawab pengamanan oleh negara pesisir.¹³ Kategori kajian yang kedua menekankan pentingnya mekanisme kerja sama dalam pengamanan kawasan maritim Selat Malaka (Roach, 2005; Ho, 2006; Mak, 2006; Shie, 2006; Bateman, et all, 2006; Bradford, 2009; Zara Raymond, 2009; Storey, 2009; Djalal, 2009; Beckman, 2013). Argumen utama kategori kajian ini secara umum menyebutkan bahwa kerja sama keamanan maritim perlu diikuti oleh peningkatan kapasitas dan juga disesuaikan dengan kesepakatan internasional.¹⁴ Kategori kajian terakhir mengulas keterlibatan aktor eksternal yang memainkan peran dalam kerja

sama keamanan di Selat Malaka berdasarkan kepentingan ekonomi-politik (Vevro, 2008; Huang, 2008; Khalid, 2009). Ada tiga kepentingan negara besar di Selat Malaka yaitu proyeksi kekuatan militer di seluruh dunia, kepentingan komersil atau perdagangan maritim, dan eksploitasi ekonomi terhadap laut.¹⁵

Ketiga kategori kajian terdahulu tersebut telah menunjukkan pentingnya kerja sama keamanan maritim antar negara pesisir dan adanya peran dari aktor eksternal yang berkepentingan di Selat Malaka. Namun, penjelasan tersebut belum menjawab permasalahan bagaimana kerja sama keamanan negara-negara pantai di Selat Malaka tersebut dapat berjalan baik. Berdasarkan alasan tersebut, tulisan ini menggunakan konsep diplomasi maritim sebagai kerangka analisis untuk menjelaskan kerja sama ketiga negara pantai yang dimaksud. Untuk itu, tulisan ini mengangkat pertanyaan bagaimana peran diplomasi maritim dalam memfasilitasi keberhasilan kerja sama patroli terkoordinasi di Selat Malaka? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, tulisan ini menjelaskan bentuk-bentuk diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia-Malaysia-Singapura, yang meliputi diplomasi kooperatif dan koersif serta adanya rezim sebagai pedoman dalam pelaksanaan kerja sama. Semua bentuk diplomasi tersebut dapat mendukung keberhasilan kerja sama patroli terkoordinasi di Selat Malaka. Di bagian berikutnya, tulisan ini secara berturut-turut menjelaskan konsep diplomasi maritim, pembahasan yang berisikan analisis patroli terkoordinasi Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai negara pesisir melalui sudut pandang diplomasi maritim, dan bagian penutup dari tulisan ini.

¹² International Chamber of Commerce, *Piracy and Armed Robbery Against Ship Annual Report 1 January – 31 December 2010*, (United Kingdom: International Maritime Bureau, 2011)

¹³ Tammy M. Sittnick, "State Responsibility and Maritime Terrorism in The Strait of Malacca: Persuading Indonesia and Malaysia to Take Additional Steps to Secure the Straits", *Pacific Rim Law & Policy Journal*, Vol. 4, No. 3, (2005): hlm. 743-69.

¹⁴ Roach, *Enhancing Maritim Security*, 97-116.

¹⁵ Inderjit Singh a/l Tara Singh, "Safeguarding The Straits of Malacca Against Maritime Crime Issues Amongst States On Security Responsibility", *International Journal of Humanities and Social Science*, Vol.2, No. 2, (2012): hlm. 111-19.

Diplomasi Maritim

Perkembangan kajian tentang diplomasi telah mencakup bahasan tentang diplomasi maritim untuk mengatasi ancaman keamanan maritim. Diplomasi maritim mengacu pada berbagai kegiatan di wilayah maritim dan menitikberatkan pada Angkatan Laut suatu negara. Diplomasi maritim dapat mengurangi kemungkinan konflik, menghalangi lawan, menghapus ancaman atau memecahkan perbedaan pendapat. Hal ini sejalan dengan pendapat dari Cristian Le Miere yang menyebutkan bahwa diplomasi maritim mencakup spektrum kegiatan yang menavigasi tindakan diplomatik maritim kooperatif, latihan maritim bersama, bantuan kemanusiaan, penyebaran persuasif, dan koersif.¹⁶

Definisi tersebut juga didukung oleh pendapat Kevin Rowland yang menjelaskan bahwa Pasca Perang Dingin memunculkan transformasi dalam politik dunia dan penilaian ulang dari utilitas kekuatan. Sehingga penggunaan diplomasi angkatan laut semakin diperluas dengan peningkatan jumlah pemangku kepentingan maritim. Ini terlihat dengan adanya aspek-aspek baru yaitu kerja sama keamanan, bantuan kemanusiaan, bantuan bencana, dan lain-lain, yang semuanya merupakan bentuk diplomasi angkatan laut postmodern.¹⁷

Le Miere memperluas pemahaman dengan mengklasifikasikan bentuk diplomasi maritim, yaitu diplomasi kooperatif, diplomasi persuasif, dan diplomasi koersif.¹⁸ Diplomasi kooperatif meliputi misi seperti kunjungan pelabuhan, latihan bersama atau operasi keamanan maritim, bantuan kemanusiaan dan bantuan bencana. Diplomasi kooperatif bisa menjadi upaya untuk mendukung *soft power* melalui penggunaan aset *hard power*. Selain itu, bentuk diplomasi juga dirancang untuk membangun koalisi, mendapat dukungan sekutu melalui peningkatan

kapasitas, pelatihan dan harmonisasi teknik maupun membangun kepercayaan di antara negara untuk mewaspadai kekuatan angkatan laut lainnya.¹⁹ Diplomasi kooperatif tidak bertujuan untuk menggertak, menghalangi ataupun memaksa. Untuk mendorong bentuk diplomasi ini berjalan dengan baik, dibutuhkan keterlibatan penjaga pantai (*coastguards*) dan kekuatan pasukan maritim (*maritime constabulary force*) yang diberi tanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan maritim.

Cooperative diplomacy ini pada dasarnya bisa dikaitkan dengan konsep *cooperative security*. *Cooperative security* merupakan konsep yang lebih fleksibel karena mengakui nilai-nilai pengaturan bilateral dan keseimbangan kekuatan saat ini dalam memberikan kontribusi pada keamanan regional dan memungkinkan kerja sama multilateralisme yang berkembang dari proses yang lebih ad hoc, informal, dan fleksibel.²⁰ *Cooperative security* mencoba mengubah perilaku negara dari persaingan dengan negara lain menjadi untuk bekerjasama dengan negara-negara tersebut.²¹

Diplomasi persuasif bertujuan untuk meningkatkan pengakuan kekuatan maritim dan membangun kewibawaan bangsa di panggung internasional. Hal ini tidak dimaksudkan untuk menyerang lawan potensial karena bertujuan untuk membujuk pihak lain dengan kehadiran militer yang efektif. Karena itu, diplomasi maritim persuasif sangat mirip dengan apa yang dulu dikenal sebagai "*showing the flag*", di mana kapal angkatan laut digunakan hanya untuk mempengaruhi kebijakan negara lain.²² Diplomasi maritim koersif merupakan bentuk terbuka dengan menunjukkan ancaman atau penggunaan kekuatan laut terbatas oleh aktor negara atau non-negara yang dirancang untuk memaksa lawan mundur atau sebagai

¹⁶ Cristian Le Miere, *Maritime Diplomacy in the 21st Century*. New York: Routledge, 2014.

¹⁷ Kevin Rowland, "Decided Proponderance at Sea: Naval Diplomacy in Strategic Thought", *Naval War College Review*, Vol. 65, No. 4, (2012) hlm. 89-103.

¹⁸ Le Miere, *Maritime Diplomacy*, hlm. 2.

¹⁹ Le Miere, *Maritime Diplomacy*, hlm. 7-11.

²⁰ David Dewitt,, "Common, Comprehensive and Cooperative Security", *Pacific Affairs*, Vol. 7, No. 1, (1994) hlm. 7.

²¹ Craig A. Snyder, "Regional Security Structures", Craig A. Snyder, (editor), *Contemporary Security and Strategy*, (London: Deakin University, 1999) hlm. 114.

²² Le Miere, *Maritime Diplomacy*, hlm. 12-13.

penggentaran dalam mencapai tujuan politik. Cara termudah untuk mendekati topik yang menyerupai diplomasi maritim koersif adalah diplomasi kapal meriam (*gunboat diplomacy*) yang mengejar diplomasi melalui kemampuan angkatan laut. Di sini, peran Angkatan Laut, penjaga pantai (*coast guard*) dan semua kekuatan laut adalah alat negara yang digunakan untuk kepentingan operasi maritim dan diplomasi maritim.²³

Pada akhirnya, diplomasi maritim memiliki tiga dampak. Pertama, mendorong penggunaan bentuk terbatas dari bentuk kekuatan maritim tertentu yang diperlukan untuk membangun pengaruh diplomatik. Kedua, membangun kepercayaan (*confidence building measure*). Ketiga, membangun koalisi multilateral yang memungkinkan negara-negara dapat bekerja sama.²⁴ Elaborasi lebih lanjut dari konsep diplomasi juga dapat dilihat dari penjelasan James Kraska yang lebih menekankan pada kerja sama *counter-piracy* sebagai bentuk diplomasi dalam kerangka luas dari norma-norma, rezim, dan aturan hukum internasional dan lembaga-lembaga internasional. Dalam hal ini lebih berfokus pada kemitraan diplomatik multilateral dan bilateral yang memfasilitasi kerja sama lebih erat untuk memerangi pembajakan maritim.²⁵ Hal tersebut sejalan dengan pendapat Krasner bahwa rezim adalah serangkaian prinsip-prinsip, norma-norma, peraturan dan prosedur pembuatan keputusan secara implisit maupun eksplisit dari para aktor dalam hubungan internasional.²⁶ Ini berarti bahwa Rezim dapat diartikan sebagai media untuk mengatur aktor dalam bertindak di sistem internasional yang anarki. Robert Jervis menjelaskan bahwa prinsip yang dijadikan dalam sebuah rezim, nantinya harus diyakini oleh semua partisipan karena akan menghasilkan keuntungan jangka panjang

sehingga tidak akan mengingkari komitmen implisit mereka.²⁷ Berdasarkan kerangka analisis tersebut, tulisan ini akan menjelaskan patroli terkoordinasi berdasarkan variabel-variabel diplomasi maritim yang telah diidentifikasi.²⁸

PEMBAHASAN

Rezim Patroli Terkoordinasi Selat Malaka

Bagian tentang rezim patroli terkoordinasi di Selat Malaka ini dijabarkan menjadi dua bagian. Bagian pertama membahas prinsip dan norma ketiga negara dengan adanya ASEAN Way dan norma subsidiaritas. Sedangkan bagian kedua membahas aturan main yang disepakati ketiga negara dengan adanya *Standart Operational Procedure, Term Of Reference Joint Cordinating Commite, Malacca Security Initiatives Concept, Batam Statement, Jakarta Statement, Kuala Lumpur Statement, Singapore Statement, mekanisme kooperatif (Cooperative Mechanism)*.

Norma-norma dan prinsip yang dianut oleh ketiga negara adalah ASEAN Ways. Norma dan prinsip tersebut diantaranya adalah prinsip non-intervensi, penghormatan terhadap kedaulatan, persamaan, dan integritas teritorial negara lain, penyelesaian masalah atau konflik dengan cara-cara damai, dan pelaksanaan kerja sama yang efektif antar negara anggotanya.²⁹ Prinsip tidak campur tangan juga telah diabadikan dalam Perjanjian Persahabatan dan Kerja sama atau *Treaty of Amity and Cooperation (TAC)* di Asia Tenggara yang ditandatangani di Bali tanggal 24 Februari 1976.³⁰ Perjanjian Persahabatan

²³ Le Miere, *Maritime Diplomacy*, hlm. 27.

²⁴ Penjelasan Le Miere yang menekankan ketiga dampak tersebut lebih terlihat pada penjelasannya dalam diplomasi kooperatif.

²⁵ James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, (California: Praeger, 2011), hlm. 143.

²⁶ Stephen D. Krasner, *International Regimes*, (New York: Cornell University Press, 1983), hlm. 2.

²⁷ Robert Jervis, "Security Regimes", *International Organization*, Vol. 36, No. 2, (1982), hlm. 364.

²⁸ Variabel-variabel yang digunakan adalah rezim, diplomasi maritim kooperatif dan diplomasi maritim koersif. Tulisan ini tidak mengelaborasi lebih lanjut mengenai diplomasi maritim persuasif karena dalam penjelasan Le Miere menyatakan bahwa bentuk diplomasi persuasif ini paling samar-samar karena efeknya sering kabur dan tidak dapat diukur.

²⁹ Association of Southeast Asian Nations, "About ASEAN", <http://asean.org/asean/about-asean/> diakses pada 17 Maret 2017.

³⁰ Untuk isi TAC lihat Association of Southeast Asian Nations, "Treaty of Amity and Cooperatin in Southeast Asia Indonesia, 24 February 1976", <http://asean.org/treaty-amity-cooperation-southeast-asia-indonesia-24-february-1976/>, diakses pada 18 Maret 2017.

dan Kerja sama ini menyediakan mekanisme formal untuk negara-negara ASEAN untuk melakukan hubungan mereka.

Terkait dengan patroli terkoordinasi di Selat Malaka, *ASEAN Way* juga menjadi pedoman bagi ketiga negara yang berada dalam kawasan Asia Tenggara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura untuk dapat melakukan perjanjian kerja sama untuk meningkatkan keamanan maritim di kawasan perairan Selat Malaka. Pelaksanaan kerja sama tersebut juga tetap konsisten untuk sesuai dengan penerapan prinsip kedaulatan dan non-intervensi. Selain itu, dalam perkembangannya, patroli terkoordinasi yang dilakukan tidak hanya melibatkan perjanjian trilateral antara negara-negara pesisir saja, tetapi juga adanya partisipasi dari Thailand telah menunjukkan bagaimana negara-negara Asia Tenggara dapat menggabungkan kekuatan melawan pembajakan.³¹

Ide-ide dalam *ASEAN Way* inilah yang menjadipemicupentingbaginormasubsidiaritas, di mana negara-negara ASEAN menolak campur tangan kekuatan besar dan mengandalkan hanya pada bentuk asli pemerintahan.³² Norma subsidiaritas merupakan proses di mana negara-negara lemah bersatu untuk mengembangkan aturan mereka sendiri, sebagai respon terhadap aktor kuat, untuk mencegah pengecualian atau marjinalisasi mereka di lembaga internasional.³³ Dalam hubungan antarnegara, norma subsidiaritas menghasilkan dua efek utama. Pertama adalah efek menantang atau menolak di mana negara-negara lemah melawan tindakan negara-negara yang lebih kuat. Negara lemah dengan mengerahkan hak prerogatif mereka dalam merancang solusi untuk mengelola urusan mereka sendiri tanpa campur tangan dari negara-negara kuat. Kedua, efek yang mendukung atau memperkuat yaitu

negara-negara lemah mengembangkan aturan mereka sendiri untuk mengamankan otonomi global mereka dan menjaga terhadap gangguan oleh negara-negara kuat. Norma-norma yang dianut negara lemah biasanya meliputi: kedaulatan, integritas teritorial, kemerdekaan, non-interferensi dan penentuan nasib sendiri.³⁴

Dalam norma subsidiaritas, aktor yang lemah membuat aturan untuk mengatur hubungan di antara mereka sendiri dengan tujuan mempertahankan otonomi dari dominasi, pelanggaran atau penyalahgunaan oleh kelompok yang lebih kuat. Sebagai contoh, kerja sama Malaysia, Singapura, Indonesia (MALSINDO), *Malacca Strait Patrol* dan *Cooperative Mechanism* sebagai pengaturan anti-pembajakan di Asia Tenggara tersebut merupakan contoh norma subsidiaritas dalam tindakan negara-negara regional yang bergerak sebagai respon terhadap upaya negara-negara ekstra-regional untuk mengatur pembajakan di Selat Malaka.³⁵ Upaya ekstra-regional yang paling mengganggu adalah proposal *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI) dari Amerika Serikat.³⁶

Implementasi norma subsidiaritas tersebut terlihat dalam tindakan kerja sama antara negara pesisir yang bergerak cepat setelah adanya inisiatif *Regional Cooperation on Combating Piracy and Armed Robbery against Ship in Asia* (ReCAAP), RMSI dan kontroversi Fargo.³⁷

³¹ Shie, *Maritime Piracy in Southeast Asia*, hlm. 180.

³² Lee dan McGahan, *Norm Subsidiarity and Institutional Cooperation*, hlm. 541.

³³ Amitav Acharya, "Norm Subsidiarity and Regional Orders: Sovereignty, Regionalism, and Rule-making in the Third World", *International Studies Quarterly*, Vol. 55, No. 1, (2011) hlm. 97.

³⁴ Acharya, "Norm Subsidiarity", hlm. 101-102.

³⁵ Lee dan McGahan, *Norm Subsidiarity and Institutional Cooperation*, hlm. 536.

³⁶ Lee dan McGahan, *Norm Subsidiarity and Institutional Cooperation*, hlm. 531. Upaya ekstra-regional lain yang berpotensi mengganggu koordinasi negara-negara pantai di Selat Malaka adalah inisiatif *One Belt One Road* yang dicanangkan oleh Tiongkok. Lihat antara lain, Kurniawan, Yandry. (2016) "One Belt One Road (OBOR): Agenda Keamanan Liberal Tiongkok?" *Jurnal Politica* Vol. 7 (2): 233-254.

³⁷ Admiral Fargo sebagai komandan US Pacific Command memberikan pernyataan terkait usulan RMSI adalah untuk mengembangkan kemitraan dengan negara-negara regional yang bersedia dengan kemampuan dan kapasitas yang beragam untuk mengidentifikasi, memantau, dan mencegah ancaman maritim transnasional berdasarkan hukum internasional dan domestik yang ada. Usulan RMSI dan proposal Fargo ini memicu serangkaian protes dari Indonesia dan Malaysia.

Pada bulan Juni 2004, Indonesia mengusulkan patroli terkoordinasi trilateral MALSINDO di Selat Malaka yang dengan cepat usulan ini disetujui oleh Malaysia dan Singapura. Sebulan setelahnya, patroli terkoordinasi diluncurkan, kemudian pada September 2005, inisiatif *Eyes in the Sky* dibentuk. Tahun berikutnya pada April 2006, MALSINDO menjadi *Malacca Strait Patrol* dan tiga negara sepakat memulai sebuah komite koordinasi bersama yang terdiri dari pejabat untuk bertemu dua kali setahun. Selain itu, pada tahun 2005, saat pertemuan dengan Indonesia, Najib Razak sebagai wakil Malaysia menyarankan untuk berusaha keras dalam kerja sama yang ditujukan untuk menunjukkan kepada masyarakat internasional bahwa tiga negara pesisir di Selat Malaka cukup mampu menjaga keamanan di jalur pelayaran tersibuk kedua di dunia.³⁸

Kerja sama keamanan patroli terkoordinasi di Selat Malaka mengalami kemajuan dengan menyetujui pengaturan operasional atau *Standard Operating Procedure* (SOP) dan *Term of Reference Joint Coordinating Committee* (TOR JCC) di Selat Malaka. Ini termasuk ketentuan untuk hak pengejaran seketika (*hot pursuit*) terhadap tindak kriminal maritim oleh angkatan laut satu negara bagian pesisir sejauh 5 mil laut ke perairan teritorial negara bagian tetangga.³⁹ Dalam pengaturan tersebut disepakati bahwa *Malacca Strait Patrol* (MSP) terdiri dari tiga unsur: *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), *Eyes in The Sky* (EIS) dan *Intellegent Expert Group* (IEG). IEG berfungsi untuk melanjutkan dan mengembangkan *Malacca Straits Patrol-Information System* (MSP-IS) dalam meningkatkan koordinasi dan kesadaran situasional di laut antara tiga negara.⁴⁰ Penandatanganan ini telah memperkuat komitmen ketiga negara untuk melakukan pengamanan di Selat Malaka secara bersama yang berarti Selat ini tidak hanya

menjadi masalah bagi salah satu pemiliknya, melainkan menjadi masalah bersama yang perlu diselesaikan bersama.

Standard Operating Procedure (SOP) kerja sama keamanan di Selat Malaka oleh tiga negara pesisir (Indonesia, Malaysia dan Singapura) disahkan di Batam tanggal 21 April 2006. SOP yang disahkan ini merupakan ketentuan bersama yang mengatur pelaksanaan operasi pengamanan Selat Malaka oleh ketiga negara yang menggabungkan patroli laut dan udara. Prosedur ini membuat pengaturan mengejar pada lintas-perbatasan bilateral antara Singapura dan Indonesia dan antara Malaysia dan Indonesia.⁴¹

TOR JCC mengatur kerja sama ketiga negara pesisir dalam melakukan tindakan operasi pengamanan di Selat Malaka termasuk tukar-menukar informasi intelijen. TOR JCC ini juga menjadi payung hukum bagi pelaksanaan patroli terkoordinasi di Selat Malaka. *Joint Coordinating Committee* (JCC) menjadi komite yang akan mengawasi patroli udara dan laut dari Selat Malaka. Selain itu JCC akan menjadi saluran komunikasi, pertukaran intelijen, dan koordinasi untuk semua tindakan pengamanan operasional yang berkaitan dengan Selat Malaka.⁴²

Penandatanganan SOP dan TOR JCC ini menjadikan patroli angkatan laut yang dilakukan oleh ketiga negara terintegrasi dan terkoordinasi. Sehingga ketika terjadi tindak kejahatan di salah satu wilayah negara, ketiga negara akan merespon dan ketika tindak kejahatan itu lari ke wilayah yang lain, akan ditangkap oleh militer di wilayah tersebut. Setelah ditandatanganinya SOP dan TOR JCC, patroli dapat mengurangi tindak kejahatan di Selat Malaka.

Konsep kerja sama keamanan di Selat Malaka yang telah disepakati tersebut terwujud dalam *The Malacca Straits Security Initiative* (MSSI).⁴³ Selain ini, ketiga negara juga

³⁸ Lee dan McGahan, *Norm Subsidiarity and Institutional Cooperation*, hlm. 548.

³⁹ The International Institute for Strategic Studies, *Chapter Five Advancing Maritime Security Cooperation*, (London: IISS, 2006) hlm. 59.

⁴⁰ Storey, *Maritime Security in Southeast Asia*, hlm. 41

⁴¹ Joshua Ho, *The Security of Sea Lanes*, hlm. 572.

⁴² *Ibid.*

⁴³ Lebih jelas mengenai MSSI lihat Annisa Lestari, "Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka: Tawaran Proliferation Security Initiative Periode 2006-2008", Tesis, Universitas Indonesia, (2010), hlm. 60-61.

melakukan pertemuan untuk mempererat kemitraan diplomatik. Pertemuan tersebut terlihat dari beberapa pernyataan bersama (*joint statement*), yaitu Batam Statement,⁴⁴ Jakarta Statement,⁴⁵ Kuala Lumpur Statement,⁴⁶ Singapore Statement.⁴⁷ Setelah beberapa pertemuan yang diadakan selama periode 2005 sampai 2007 tersebut menghasilkan kerangka kerja sama antara pengguna selat dan negara pesisir yang dikenal sebagai *Cooperative Mechanism* yang merupakan tindak lanjut dari Konvensi Hukum Laut Pasal 43 terkait pembagian beban (*burden sharing*).⁴⁸

Cooperative Mechanism diluncurkan secara resmi pada bulan September 2007 di Singapura. Ini merupakan terobosan bersejarah dan pencapaian penting dalam kerja sama antara negara yang berbatasan dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan negara-negara pengguna, serta pemangku kepentingan lain. *Cooperative Mechanism* menegaskan kembali bahwa kedaulatan dan tanggung jawab atas keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan Selat terletak pada negara pesisir. Ini juga mengakui kepentingan negara pengguna atau pemangku kepentingan dan peran yang dapat mereka lakukan

sehubungan dengan Selat dan bahwa kerja sama semacam itu harus bersifat sukarela.⁴⁹

Diplomasi Kooperatif Indonesia, Malaysia, Singapura

Indonesia-Singapura

Dalam upaya untuk memperkuat hubungan bilateral, Angkatan Laut Singapura atau *Royal Singapore Navy* (RSN) telah memprakarsai jaringan kegiatan profesional yang semakin luas. Ini termasuk latihan gabungan dan program pelatihan, pertukaran kunjungan antar-petugas, serta alat tambahan bagi personil di atas kapal dan kursus pelatihan staf komando. Kegiatan ini telah mengembangkan hubungan seluruh angkatan laut, dimulai dari tingkat Kepala Angkatan Laut, melalui komandan senior, sampai ke tingkat junior.⁵⁰

Pada dasarnya, kerja sama Angkatan Laut Indonesia dan Singapura telah berlangsung lama sebelum patroli terkoordinasi trilateral di Selat Malaka disepakati pada tahun 2004. Dalam perkembangannya, hubungan bilateral RSN dengan angkatan laut negara tetangga terus berkembang dan menguat termasuk hubungan erat dengan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) yang memberi model kerja yang patut dicontoh. Hubungan bilateral dengan TNI AL mencakup banyak tingkatan seperti latihan angkatan laut gabungan yang dimulai pada tahun 1974. Selama bertahun-tahun, latihan tersebut telah terlihat adanya peningkatan aset yang berpartisipasi dan cakupannya, yang kemudian menyebar ke area baru seperti tindakan pencegahan anti kapal selam dan tambang dan latihan menyelam.⁵¹ Selain itu, adapula kerja sama patroli Indosin, Operasi Surya Bhaskara, *Sea Eagle Joint Exercise*,

⁴⁴ Lebih jelas mengenai Batam Statement lihat, Ocean Policy Research Foundation "OPRF Blueprint a New Cooperation Framework on The Strait of Malacca and Singapore", Jepang: OPRF, (2006)

⁴⁵ Lebih jelasnya mengenai Jakarta Statement lihat, Joshua Ho, "Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism", *Ocean Development & International Law*, Vol. 40, (2009), hlm. 235-37.

⁴⁶ Lebih jelas mengenai Kuala Lumpur Statement lihat, International Maritime Organization, "Cooperation in the Straits of Malacca and Singapore Cooperation in the Straits of Malacca and Singapore", *Maritime Studies*, Vol. 150, (2006), hlm. 15-19.

⁴⁷ Lebih jelas mengenai Singapore Statement lihat, Republic of Singapore, "Singapore Statement on Enhancement of Safety and environmental protection in the Strait of Malacca and Singapore", 6 September 2007, IMO Doc. IMO/SGP ¼.

⁴⁸ Joshua Ho, "Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism", *Ocean Development & International Law*, Vol. 40, No. 2, (2009), hlm. 237-38.

⁴⁹ Lebih jelasnya mengenai *Cooperative Mechanism* lihat, Bateman, S., Raymond, C.Z., Ho, J 2006, *The Security of Sea Lanes*, hlm. 27 dan Marine Department Malaysia, "Cooperative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore," <http://www.cm-soms.com/>, diakses pada 17 April 2017.

⁵⁰ Republic of Singapore Navy, "The RSN as a force for peace: Broadening the scope of regional co-operation and beyond", *Naval Forces*, Vol. 28, (2002)

⁵¹ *Ibid.*, hlm. 28.

Surpic, dan *Combine Annual Report Meeting (CARM)*.

Patroli Terkoordinasi Indonesia-Singapura (*Indonesia-Singapore Coordinated Patrol*) atau Indosin muncul sebagai respon kedua negara terhadap insiden pembajakan dan perompakan laut di Selat Malaka, pada bulan Juni 1992. Patroli ini melibatkan pembentukan hubungan komunikasi langsung antara angkatan laut dan badan-badan terkait dari dua negara pesisir.⁵²

Angkatan Laut Singapura dan penjaga pantai Singapura atau *Police Coast Guard (PCG)* melakukan patroli gabungan dengan TNI AL dan Polisi Republik Indonesia (POLRI) untuk mencegah terjadinya perompakan laut. Pengaturan Indosin menyediakan *platform* untuk pertukaran informasi antara kedua negara, dengan saluran komunikasi langsung serta prosedur untuk pencarian lintas batas. Dalam pengaturan Indosin, patroli terkoordinasi dilakukan sepanjang tahun dalam siklus tiga bulan. Berdasarkan perjanjian ini, angkatan laut Singapura dan Indonesia dan kepolisian maritim melakukan patroli di perairan mereka sendiri, namun dapat memasuki perairan teritorial masing-masing dalam perjalanan mengejar perompakan laut transnasional.⁵³

Sebagai perpanjangan dari latihan Indosin, kedua angkatan laut tersebut juga secara teratur melakukan kegiatan sosial dan kewarganegaraan untuk kepentingan masyarakat yang dikenal sebagai Indosin Bhakti Sosial (ISBS), misi tersebut melihat personil dari kedua angkatan laut tersebut memberikan pendidikan kesehatan dan layanan medis dan gigi kepada penduduk setempat. Mereka juga mendistribusikan barang-barang seperti alat tulis, buku dan peralatan olah raga ke desa dan sekolah.⁵⁴

⁵² Yann Huei Song "Security in the Straits of Malacca and The Regional Maritime Security Initiative: Response to the US Proposal," *International Law Studies*, Vol. 83, (2007) hlm. 121.

⁵³ Ministry of Defence Singapore (2012) "Indonesia-Singapore Coordinates Patrol (ISPC)" https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2012/may/11may12_nr/11may12_fs.html, diakses pada 19 April 2017.

⁵⁴ Ministry Of Defence Singapore (2001) "Singapore and Indonesia Participate in Indo-Sin Coordinated Patrol

Pembentukan Indosin tersebut mencerminkan sebuah tonggak penting dalam hubungan bilateral dengan adanya patroli untuk memerangi perompakan laut. Keberhasilan Indosin terlihat dengan berkurangnya insiden perompakan di laut secara signifikan sejak implementasinya. Pengaturan jangka panjang ini tidak akan terjadi jika tidak untuk hubungan yang erat dan antar-operasi antara angkatan laut, serta saling pengertian di antara para komandan di laut. Kerja sama ini dapat memberi contoh bagaimana hubungan hangat antara angkatan laut Indonesia dengan negara tetangga menguntungkan dan membawa kepercayaan pada komunitas maritim internasional yang beroperasi di wilayah ini.⁵⁵

Operasi Surya Bhaskara Jaya bermula dari undangan TNI AL kepada RSN untuk berpartisipasi dalam upaya bersama dalam proyek pengembangan masyarakat. Selama proyek ini, personil TNI AL dan RSN melaksanakan pengabdian masyarakat di desa-desa di Indonesia. Tenaga medis RSN bekerja sama dengan mitra mereka di Indonesia dalam memberikan pemeriksaan kesehatan, serta memberi obat-obatan ke penduduk desa ini. Melalui kegiatan sosial dan kewarganegaraan tersebut, diharapkan hubungan hangat dan ramah antara kedua angkatan laut dapat diperluas ke masyarakat Indonesia dan Singapura juga.⁵⁶ Pada tahun 2002, kedua angkatan laut melibatkan 400 personil dengan menyediakan layanan medis gigi dan bedah serta mendistribusikan komoditas makanan pokok dan bahan pendidikan kepada penduduk setempat. Petugas dari kedua angkatan laut juga membantu dalam membangun proyek untuk memperbaiki infrastruktur lokal. Operasi ini telah mencerminkan hubungan baik antara RSN dan TNI AL. Kerja sama yang dekat dan interaksi yang terjalin telah membantu

(ISCP) and Joint Socio Civic Activities", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2001/oct/09oct01_nr2.html, diakses pada 20 April 2017.

⁵⁵ Republic of Singapore Navy, "The RSN as a force for peace: Broadening the scope of regional co-operation and beyond", *Naval Forces*, (2002), hlm. 28.

⁵⁶ *Ibid.*

menumbuhkan rasa hormat dan saling pengertian profesional antara kedua angkatan laut tersebut.⁵⁷

Salah satu latihan bersama yang dilakukan adalah *Sea Eagle Joint Exercise*. Latihan bersama *Sea Eagle* dipraktekkan dalam rangka meningkatkan profesionalisme dan interoperabilitas untuk personil Angkatan Laut Indonesia dan Singapura untuk menjaga dan meningkatkan persahabatan antara keduanya. Ini menjadi latihan gabungan yang rutin yang dilakukan dua kali setahun.⁵⁸ Latihan bersama ini diadakan setiap dua tahun oleh TNI AL dan RSN yang berlangsung sejak 1974. Operasi ini juga sering dikenal dengan sandi Eagle Indopura.

Latihan ini terakhir beroperasi pada tahun 2016 dengan melibatkan KRI Sultan Hasanuddin-366, KRI Sultan Iskandar Muda-367 dan satu Tim Satuan Komando Pasukan Katak (Satkopaska) Koarmatim dan Koarmabar. Ada pula unsur pendukung KRI Teluk Bintuni-520, KRI Lemadang-632, KRI Barakuda-633. Sedangkan unsur dari Singapura adalah RSS Tinacious dan RSS Galaand. Pelaksanaan operasi juga melibatkan unsur kekuatan air dan udara Helly Bell-412 (HU-417) dan MPA CN-235 (P-862) yang memiliki peran peperangan anti kapal permukaan dan anti kapal selam. Selanjutnya, dalam latihan pembekalan di laut atau *Replenishment at Sea*, TNI AL dan RSN melaksanakan latihan dengan baik dan berjalan sesuai rencana. Sebelum mengakhiri latihan yang membawa misi kerja sama militer dan diplomasi, kedua kapal dari negara tersebut menutup latihan dengan manuver laut (*Sea Manuvering Exercise*).⁵⁹ Kegiatan ini menandai

40 tahun kerja sama kedua negara yang terbukti saling menguntungkan dari segi teknis maupun taktis. Kondisi inilah yang diharapkan mampu berdampak positif di masa datang untuk membina hubungan diplomatis antara Indonesia dan Singapura pada umumnya dan TNI AL dan RSN pada khususnya.⁶⁰

Proyek *Surfice Picture* (Surpic) diluncurkan di Batam pada 27 Mei 2005 untuk melawan ancaman keamanan maritim bersama. Proyek ini merupakan sistem pengawasan untuk berbagi gambaran situasi di Selat yang akan memungkinkan kedua angkatan laut untuk lebih memantau jalur air yang sibuk, bertukar informasi dan memperkuat patroli mereka secara lebih efektif. Surpic merupakan instrumen elektronik radar modern yang dapat memonitor perkembangan situasi perairan secara langsung (*real-time*). Pembentukan Surpic mencerminkan sebuah langkah maju yang penting dalam upaya kerja sama antara kedua angkatan laut untuk memerangi perompakan laut.⁶¹ Kerja sama ini ditandai dengan penandatanganan naskah kerja sama antara Komandan Gugus Keamanan Laut Komando Armada RI Kawasan Barat, Laksamana Pertama TNI Budi Suyitno dan Komandan Perintah Pesisir Singapura (*Coastal Command Republic of Singapore Navy*), Kolonel Chng Teow Hiang di Pangkalan TNI AL di Batam.

CARM merupakan pertemuan rutin tahunan antara TNI AL dan RSN yang diselenggarakan secara bergantian di kedua negara. Pertemuan ini membahas kegiatan bersama antar militer kedua negara (*military to military joint activity*) yang telah terlaksana sejak lama. Dengan adanya CARM ini dapat diketahui bahwa selain operasi Indosin, Indonesia dan Singapura juga sepakat untuk mendorong

⁵⁷ Ministry of Defence Singapore (2002) "Singapore and Indonesia Navies Participate in 52nd Surya Bhaskara Jaya", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2002/apr/17apr02_nr.html, diakses pada 29 April 2017.

⁵⁸ Slamet Soebijanto, "Coordinated Patrol: One of the ways to secure Malacca Strait", makalah dipresentasikan pada Seminar Asean Regional Forum Regional Cooperation In Maritime Security, Singapore, (2 – 4 Maret 2005).

⁵⁹ TNI AL (2016) "Aksi kapal perang Indonesia dan Singapura dalam Exercise Eagle Indopura 2016, <http://www.tnial.mil.id/News/OperasiLatihan/tabid/80/articleType/ArticleView/articleId/27613/Default.aspx>, diakses pada 26 April 2017.

⁶⁰ TNI AL (2016) "Latma Eagle Indopura 2016 Resmi Dibuka", <http://www.tnial.mil.id/News/OperasiLatihan/tabid/80/articleType/ArticleView/articleId/27527/LATMA-EAGLE-INDOPURA-2016-RESMI-DIBUKA.aspx>, diakses pada 26 April 2017.

⁶¹ Ministry of Defence Singapore (2005) "Closer Bonds with Project SURPIC", https://www.mindef.gov.sg/imindef/resourceLibrary/cyberpioneer/topics/articles/news/2005/may/27may05_news2.html#.WQb7rPmGPIU, diakses pada 25 April 2017.

kerja sama dalam menjaga keamanan regional di Selat Malaka. Bahkan setelah adanya kerja sama patroli terkoordinasi trilateral pada 2004, hubungan kerja sama yang sebelumnya telah dilakukan terus tumbuh dan semakin kuat. Ini terlihat dari adanya kegiatan pertukaran intelijen pada Agustus 2004 di Singapura sehingga kedua pihak memperoleh manfaat atas hal-hal yang menjadi perhatian dan kepentingan bersama. Hubungan kuat yang terjalin ini juga memungkinkan kedua negara bekerjasama dengan baik dalam pelaksanaan bantuan kemanusiaan Singapura di Aceh yang dilanda gempa Tsunami.⁶²

Selain itu, pada hasil CARM yang dicapai pada tahun 2007, hubungan kedua negara semakin tumbuh kuat dengan berbagai kegiatan bersama dalam bentuk latihan, patroli, dan bakti sosial bersama yang telah terlaksana dengan baik dan kesemuanya berdampak positif terhadap profesionalitas kedua negara. Ini terlihat dari semakin intensifnya operasi Indosin dan Surpic yang berhasil mengatasi masalah pembajakan laut. Kegiatan bakti sosial bersama juga mendapat dukungan antusias dan positif dari masyarakat. Ada pula kegiatan pendidikan dan pelatihan antar kedua negara untuk meningkatkan keterampilan serta beberapa latihan bersama seperti Camar Indopura sebagai latihan pengamatan maritim bilateral. TNI AL juga mengikutsertakan dua kapalnya untuk bergabung dengan RSN dalam kegiatan *International Maritime and Defence Exhibition (IMDEX)* yang diselenggarakan bersamaan dengan Latihan *Western Pacific Multilateral TTC* dan *Western Pacific Multilateral Sea* pada bulan Mei 2007.⁶³

Pada forum CARM ke 14 pada tahun 2011, Panglima TNI Agus Suhartono juga mengatakan bahwa kegiatan gabungan militer kedua negara

bertujuan untuk dalam meningkatkan interaksi kedua negara. Upaya kerja sama ini termasuk berbagai kegiatan seperti latihan bersama, patroli terkoordinasi, dan kegiatan produktif lainnya. Kedua pihak telah membuktikan bahwa dari beberapa program yang direncanakan, sebagian besar telah dilaksanakan dengan baik dan mampu mencapai hasil yang optimal seperti keberhasilan yang telah dilaksanakan pada Indosin dan program bakti sosial lainnya.⁶⁴

Indonesia-Malaysia

Malaysia dan Indonesia juga telah mengembangkan kerja sama angkatan laut dalam bentuk patroli terkoordinasi berkala dan latihan gabungan.⁶⁵ Kerja sama kedua negara ini juga terjalin jauh sebelum patroli terkoordinasi trilateral pada tahun 2004. Kegiatan kerja sama kedua negara meliputi Malindo, Optima Malindo, latihan bersama Malindo Jaya (*Joint Exercise Malindo Jaya*).

Pada tahun yang sama ketika Indonesia dan Singapura meluncurkan Indosin, Indonesia juga telah membentuk operasi terkoordinasi bilateral dengan Malaysia. TNI AL dan Tentara Laut Diraja Malaysia (TLDM) melakukan pengamanan di perairan Selat Malaka dari berbagai ancaman keamanan maritim. Usaha kerja sama ini disebut dengan *Indonesia-Malaysia Coordinated Patrol*, atau Malindo.⁶⁶ Malindo dilaksanakan untuk mengatasi setiap tindakan kekerasan yang melanggar hukum di perairan Selat Malaka sehingga dapat memberikan dampak situasi yang kondusif bagi masyarakat internasional maupun pengguna jalur laut internasional di Selat Malaka. Hal inilah yang mendorong kerja sama TNI dan TLDM ini terus dibina secara insentif dan efektif.

Dalam pelaksanaannya, Malindo memerlukan dua kapal perang dari masing-masing negara dan dilakukan sebanyak empat

⁶² TNI (2005) "Pertemuan Tahunan TNI-SAF Annual Staff Meeting (TSASM) 2005 di Jakarta", <http://www.tni.mil.id/view-766-pertemuan-tahunan-tni-saf-annual-staff-meeting-tsasm-2005-di-jakarta.html>, diakses pada 29 April 2017.

⁶³ TNI (2007) "Combined Annual Report Meeting TNI-SAF 2007", <http://tni.mil.id/view-6219-combined-annual-report-meeting-tni-saf-2007.html>, diakses pada 29 April 2017.

⁶⁴ TNI (2011) "Pertemuan TNI dan AB Singapura", <http://web.tni.mil.id/view-26712-pertemuan-tahunan-tni-dan-ab-singapura.html>, diakses pada 29 April 2017.

⁶⁵ Andrew Tan, "The Emergence of Naval Power in the Straits of Malacca", *Defence Studies*, Vol. 12, No. 1, (2012), hlm. 129

⁶⁶ Song, *Security in the Straits of Malacca*, 121

kali dalam setahun dan dilakukan selama satu bulan dengan mewakili unsur-unsur Angkatan Laut dari kedua negara di Selat Malaka. Pada dasarnya, tujuan patroli koordinasi adalah untuk meningkatkan kondisi aman di Selat Malaka untuk aktivitas perdagangan melewati wilayah laut ini.⁶⁷ Pada Februari 2017, operasi MALINDO digelar di perairan Selat Malaka dan sekitarnya. Patroli ini diikuti dua unsur TNI AL yaitu KRI Clurit-641 dan KRI Alamang-633 serta dua unsur TLDM yaitu KD Laksamanan Hang Nadim dan KD Ledang.⁶⁸

Untuk meningkatkan kerja sama keamanan di Selat Malaka, Indonesia dan Malaysia juga mendirikan patroli bersama yang lain yaitu Optima Malindo. Dengan operasi ini telah berhasil melibatkan institusi maritim lainnya atau institusi sipil seperti kantor bea cukai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pencarian dan penyelamatan dan polisi dari kedua negara.⁶⁹ Kedua negara menyelenggarakan patroli di daerah operasi dengan titik berat menegakkan kedaulatan dan hukum serta kegiatan pencarian dan penyelamatan atau *Search and Rescue* (SAR) untuk menjaga keamanan di perairan Selat Malaka.

Operasi Optima Malindo dilaksanakan di Selat Malaka yang difokuskan pada sektor operasi mulai dari Sabang sampai dengan Perairan Pulau Rupa. Adapun Operasi maritim ini melibatkan unsur gabungan dari TNI AL, Bea cukai, KPLP, Departemen Kelautan dan Perikanan dan Polisi Air dan udara (Polairud) yang bergabung dengan unsur Malaysia, TLDM, Kastam dan *Marine Policy* Malaysia. Komando Armada RI Kawasan Barat (Koarmabar) juga menggelar operasi pengamanan Selat Malaka

bersama dengan angkatan laut Malaysia dan operasi ini berlangsung sampai ke yang 20 tahun 2011.

Patroli ini telah memberikan dampak positif bagi keamanan laut di Selat Malaka. Hal tersebut terlihat dari pernyataan Datuk Seri Najib Tun Razak yang menyatakan bahwa patroli terkoordinasi oleh angkatan laut Malaysia dan Indonesia di Selat Malaka telah berhasil mengurangi kegiatan yang melanggar hukum di selat. Najib yang juga sebagai Menteri Pertahanan menjelaskan bahwa patroli yang dikoordinasikan adalah untuk melawan tuduhan *Joint Committe on War* (JCW) yang berbasis di London yang telah menempatkan selat tersebut dalam daftar zona risiko perang. Pada pertemuan *Malaysia-Indonesia General Border Committe* yang ke-34, Najib mengatakan bahwa "*Malaysia and Indonesia stepped up the coordinated patrols between their maritime agencies to counter and correct this perception and to avoid foreign military presence in the strait*". Ini menunjukkan bahwa Malaysia dan Indonesia meningkatkan patroli terkoordinasi antara badan-badan maritim mereka untuk melawan dan memperbaiki persepsi dan untuk menghindari kehadiran militer asing di Selat.⁷⁰

Latihan bersama Malindo Jaya (*Joint Exercise Malindo Jaya*) dilakukan dalam rangka meningkatkan persiapan kualitas operasional pertempuran laut dan meningkatkan keterampilan serta profesionalisme personel Angkatan Laut Indonesia dan Malaysia. Malindo Jaya adalah latihan bersama yang diprogram dilakukan dua kali setahun.⁷¹ Latma ini terakhir beroperasi pada tahun 2016 dengan sandi Malindo Jaya 24B/16. Pelaksanaan Latma ini merupakan latihan yang ke 24 kalinya dengan TNI AL yang bertindak sebagai tuan rumah. Operasi ini memiliki manfaat untuk meningkatkan hubungan bilateral kedua AL maupun meningkatkan taktik, teknik dan prosedur operasi pertempuran laut. Dalam latihan ini, kedua negara dapat menjalin kerja

⁶⁷ Soebijanto, *Coordinated Patrol*, (2005).

⁶⁸ TNI AL (2017) "TNI AL dan TLDM Gelar Patkor Malindo 135-17", <http://www.tnial.mil.id/tabid/79/articleType/ArticleView/articleId/34229/Default.aspx>, diakses pada 30 April 2017.

⁶⁹ Bernard Kent Sondakh, "National Sovereignty and Security in the Straits of Malacca", makalah dipresentasikan pada "The Strait of Malacca: Building a Comprehensive Security Environment", *Maritime Institute of Malaysia*, Kuala Lumpur, Malaysia (11-13 Oktober 2004) hlm. 11.

⁷⁰ BBC Monitoring Asia Pacific, "Minister says Malaysia-Indonesia joint straits patrol boosting security", (London: British Broadcasting Corporation, 2005).

⁷¹ Soebijanto, *Coordinated Patrol*, (2005).

sama dengan baik sehingga setelah selesai melaksanakan Latihan Pos Komando dapat mengaplikasikannya pada latihan Manuver Lapangan.⁷²

Malaysia-Singapura

Kerja sama Malaysia Singapura di Selat Malaka juga telah terjalin lama sebelum disepakatinya patroli terkoordinasi trilateral pada tahun 2004. Kerja sama tersebut meliputi latihan Malapura dan kerja sama militer melalui FPDA. Kerja sama antara Malaysia dan Singapura telah dilakukan sejak 1984 dengan mengadakan latihan angkatan laut bilateral di Selat Malaka dengan nama Malapura. Sejak diresmikan, latihan ini telah berkembang dalam ruang lingkup dan kompleksitas untuk mencakup peperangan angkatan laut konvensional maupun keamanan maritim. Malapura memberikan kesempatan berharga bagi semua peserta untuk menumbuhkan saling pengertian, dan untuk meningkatkan hubungan antara kedua angkatan laut.⁷³

Pada tahun 2015, *Royal Singapore Navy* (RSN) dan *Royal Malaysian Navy* (RMN) menyelenggarakan latihan maritim bilateral Malapura. Latihan Malapura ini melibatkan sekitar 600 personil dari RSN dan RMN. Latihan ini dimaksudkan untuk melihat kedua angkatan laut dalam melakukan perencanaan dan pelatihan bersama di Pangkalan Angkatan Laut Changi untuk keamanan maritim di Selat Malaka. RSN berpartisipasi dalam latihan dengan fregat (RSS *Stalwart*), korvet rudal (RSS *Victory*), sebuah kapal patroli (RSS *Sovereignty*) dan Helikopter Angkatan Laut Sikorsky S-70B *Seahawk*. RMN diwakili oleh sebuah kapal fregat (KD *Jebat*), korvet (KD *Lekir*), kapal

patroli (KD *Kelantan*) dan Helikopter Super *Lynx*.⁷⁴ Sementara itu, pada tahun 2016, kedua negara kembali melakukan latihan Malapura dengan melibatkan sekitar 650 personil dari RSN dan RMN. RSN berpartisipasi dengan kapal selam (RSS *Supreme*), korvet rudal (RSS *Victory*), sebuah kapal patroli (RSS *Freedom*) dan helikopter angkatan laut Sikorsky S-70B *Seahawk*. Sedangkan RMN diwakili oleh kapal fregat (KD *Jebat*), korvet (KD *Kasturi*), kapal patroli (KD *Selangor*) dan Helikopter Super *Lynx*.⁷⁵

Kedua negara juga telah mengembangkan kerja sama militer melalui naungan FPDA. Dari tahun 2005, latihan militer multilateral FPDA berfokus pada keamanan maritim. Pada tahun 2016, RSN dan RMN berinteraksi secara teratur dalam berbagai kegiatan termasuk pertukaran bilateral dan kursus, serta kegiatan multilateral di bawah FPDA. Interaksi ini memperkuat saling pengertian dan ikatan profesional di antara personil angkatan laut kedua negara dan menggarisbawahi ikatan pertahanan yang hangat dan lama.⁷⁶

Dari beberapa bentuk kerja sama seperti operasi maritim bersama, latihan bersama, pertukaran informasi dan berbagai kegiatan lain yang dilakukan dapat terlihat bahwa ketiga negara telah melakukan diplomasi kooperatif untuk dapat meningkatkan keamanan di Selat Malaka. Dengan adanya kegiatan yang produktif ini akan semakin memperkuat hubungan diplomatik dan meningkatkan kepercayaan antar satu negara dengan lainnya. Hal inilah yang akan mendorong patroli terkoordinasi yang diciptakan ketiga negara sejak 2004 berjalan dengan baik karena didukung dengan berbagai kerja sama yang telah dijelaskan di atas.

⁷² TNI AL (2016) "TNI AL – TLDM Gelar Latma Malindo Jaya 24B/16", <http://www.tnial.mil.id/News/OperasiLatihan/tabid/80/articleType/ArticleView/articleId/31803/TNI-AL--TLDM-GELAR-LATMA-MALINDO-JAYA-24B16.aspx>, diakses pada 30 April 2017.

⁷³ National Archives of Singapore, "Joint New Release: Malaysia and Singapore Navies Conduct Bilateral Naval Exercise", <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/speeches/view-html?filename=20051123989.htm>, diakses pada 5 Mei 2017.

⁷⁴ Singapore Government (2015) "Singapore and Malaysian Navies Conclude Bilateral Maritime Exercise" https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2015/mar/14mar15_nr.html#.WRJ-Ov197IU, diakses pada 30 April 2017.

⁷⁵ Singapore Government (2016) "Singapore and Malaysian Navies Conclude Bilateral Maritime Exercise", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2016/mar/01mar16_nr2.print.noimg.html, diakses pada 30 April 2017

⁷⁶ *Ibid.*

Diplomasi Koersif Indonesia, Malaysia, Singapura

Kapabilitas Militer Angkatan Laut dan Penjaga Pantai Indonesia

Untuk meningkatkan kapabilitas militer dan menjadi kekuatan maritim, sejak tahun 2005 Indonesia merencanakan untuk membangun *green water navy* dan program kekuatan pertahanan minimum (*minimum essential force*, MEF).⁷⁷ Sementara, khusus untuk mengatasi ancaman keamanan maritim terutama di Selat Malaka, Indonesia memiliki tiga badan operasional yaitu Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), Badan Keamanan Laut (Bakamla), dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP).

Kekuatan laut Indonesia didukung oleh kekuatan militer lewat TNI AL sebagai aparaturnegara yang bertugas untuk menjaga keamanan di laut dalam melaksanakan tugasnya memiliki suatu panduan yang tercantum dalam sebuah Prosedur Tetap (Protap). Secara umum, TNI mempunyai tiga peran utama yaitu peran militer, peran polisionil dan peran diplomasi. Ketiga peran ini diseimbangkan dengan tugas utama TNI AL. Tugas TNI AL diatur dalam Undang-Undang Nomor 34 tahun 2004 Pasal 9.⁷⁸

Selain peran Angkatan Laut yang sangat penting, untuk mengkoordinasikan aspek-aspek keamanan maritim, Indonesia juga telah membentuk Badan Koordinasi Keamanan Laut atau Barkorkamla untuk melaksanakan optimalisasi sosial penyelenggaraan koordinasi keamanan laut untuk mengamankan maritim yang kuat.⁷⁹ Dalam perkembangannya, Barkorkamla kemudian berubah nama menjadi Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla) yang bertugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan

Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia.⁸⁰ Pada implementasinya, Bakamla telah melaksanakan kegiatan patroli keamanan laut dengan sandi operasi Gurita. Operasi Gurita adalah sebuah gelar kekuatan operasi bersama keamanan laut yang melibatkan Bakamla dalam rangka menjaga keamanan dan keselamatan laut. Selain menggelar Operasi Gurita, Bakamla juga menggelar Operasi Bersama Sepanjang Tahun (OBST). Kedua operasi ini digelar secara rutin. Operasi tersebut dilakukan untuk mengatasi berbagai tindak kejahatan di wilayah yuridiksi dan perbatasan Indonesia.

Selain kedua badan di atas, Indonesia juga memiliki penjaga pantai (*coast guard*) yang disebut Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP). KPLP ini merupakan satuan di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat 59 menyatakan bahwa Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.⁸¹ Dalam melaksanakan tugasnya, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk melakukan patroli, melakukan pengejaran seketika, memberhentikan dan memeriksa kapal dan melakukan penyidikan.

Dalam pengamanan Selat Malaka, TNI AL melakukan upaya preventif dan represif. Dalam upaya preventif bertujuan untuk mencegah pihak tertentu dalam melakukan aksi pelanggaran hukum di laut dengan menghadirkan unsur-unsur patroli laut dan udara di daerah rawan, jalur strategis, Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Sedangkan upaya represif dilaksanakan dengan cara menindak dengan tegas kepada pihak tertentu yang terbukti melakukan pelanggaran di laut.

⁷⁷ Yandry Kurniawan, "Visi Poros Maritim Dunia: Proyeksi Indonesia sebagai Kekuatan Regional? *Jurnal Legislasi Pertahanan* Vol. 6, No. 2, (2016), hlm. 22.

⁷⁸ TNI AL, "Tugas Pokok TNI AL", <http://www.tnial.mil.id/Aboutus/TugasTNIAL.aspx>, diakses pada 8 April 2017.

⁷⁹ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut

⁸⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

⁸¹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Upaya ini dilakukan dengan menerapkan sanksi yang seimbang agar memperoleh efek jera.⁸² Pada tataran operasi dan teknis, ada dua tahapan yang harus dilalui oleh pemerintah dalam mewujudkan stabilitas keamanan di laut. Tahap pertama adalah upaya preventif dengan menyiapkan seperangkat aturan yang berlaku untuk menjamin keamanan di Selat Malaka. Kemudian, tahap kedua adalah upaya represif dengan melakukan operasi keamanan berupa penangkapan dan *sweeping* di Selat Malaka. Tindakan yang dilakukan pemerintah melalui TNI AL ini bertujuan untuk mengurangi angka kejahatan atau modus operandi perompakan.⁸³

TNI AL melakukan Operasi Keamanan Laut bertujuan untuk menjaga keamanan laut di seluruh perairan Nusantara dan melakukan penegakan kedaulatan dan hukum di laut. Di samping TNI AL, operasi ini dilaksanakan bersama dengan instansi terkait seperti Bakamla, KPLP, Bea Cukai, Departemen Perindustrian, dan Departemen Kelautan dan Perikanan. Operasi Keamanan Laut juga ditunjang dengan Operasi Pengamanan ALKI (PAM ALKI-I) yang memiliki jangkauan luas. Operasi ini dilakukan selama 300 hari untuk mencegah dan menangkal segala bentuk ancaman dan pelanggaran di laut. Selain itu, TNI AL juga menggelar Operasi Siaga Tempur Laut yang dikenal dengan Operasi Trisila. Kawasan Operasi Trisila ini sama dengan Operasi Gabungan Keamanan Laut dan Operasi PAM ALKI-I.⁸⁴

Selain itu, Indonesia menggelar operasi bersama dan terkoordinasi dengan Bakamla di perairan Selat Malaka yang bertujuan untuk menekan tindak pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan barat Indonesia. TNI, dalam hal ini Koarmabar, dalam operasi bersama tersebut mengarahkan unsur kapal KRI, personel AL dan Pangkalan Angkatan Laut (Lanal) serta

Tim Pasukan Khusus. TNI AL menggelar operasi maritim bersama dan terkoordinasi dengan Bakamla di Perairan Selat Malaka dan Pulau Anambas, Natuna. Operasi ini ditujukan untuk menekan kejahatan transnasional yang terjadi di wilayah perairan Indonesia. Operasi besar yang digelar antara TNI AL dan Bakamla ini diberi sandi Operasi Gurita.⁸⁵ Pada bulan Juli 2005, TNI AL melancarkan operasi Gurita dalam upaya untuk memerangi serangan bajak laut yang merajalela di Selat. Pada tahun 2005, pemerintah melancarkan Operasi Gurita mengirimkan lebih dari 20 kapal angkatan laut Indonesia dan beberapa pesawat ke perairan yang sering dikunjungi oleh bajak laut. Menurut laporan IMB, hal tersebut membuahkan hasil positif, dengan berbagai geng perompak yang ditangkap.⁸⁶

Dalam meningkatkan kapasitas menangani masalah keamanan di Selat Malaka, Indonesia membentuk Pusat Komando Angkatan Laut (Puskodal) untuk mengatasi masalah pembajakan dan perompakan laut di Batam dan Belawan. Puskodal ini dilengkapi oleh alat khusus dan angkatan bersenjata yang siap bertindak apabila terjadi insiden di laut.⁸⁷ Selain itu, pada bulan September 2005, Indonesia memutuskan untuk memasang radar di sembilan lokasi di sepanjang Selat Malaka untuk memperkuat keamanan di daerah tersebut dan mengumumkan *Integrated Maritime Security System* (IMSS) di Selat Malaka yang akan segera diperkenalkan.⁸⁸ Kemudian, keamanan maritim akan lebih ditingkatkan dengan pembukaan 10 stasiun radar baru untuk memantau Selat Malaka yang dijadwalkan pada tahun 2008.⁸⁹

⁸² Lestari, *Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka*, hlm. 50-51.

⁸³ Steven Yohannes Pailah, "Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka Periode 2005-2006", *Tesis*, Universitas Indonesia, (2008), hlm. 54-55.

⁸⁴ Pailah, *Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka*, hlm. 57-58.

⁸⁵ TNI (2011) "Koarmabar dan Bakorkamla Gelar Operasi Gurita 19/2011", <http://www.tni.mil.id/view-28301-koarmabar-dan-bakorkamla-gelar-operasi-gurita-192011.html>, diakses pada 29 April 2017.

⁸⁶ Bradford, *Shifting the Tides Against Piracy*, hlm. 480..

⁸⁷ Sondakh, *National Sovereignty*, hlm. 8-10.

⁸⁸ Shicun Wu & Keyuan Zou, *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*, (UK: Ashgate, 2009) hlm. 117.

⁸⁹ Bradford, *Shifting the Tides Against Piracy*, hlm. 480.

Kapabilitas Militer Angkatan Laut dan Penjaga Pantai Malaysia

Dalam melindungi perairan Malaysia, ada tujuh lembaga yang terlibat yaitu Polisi Laut Kerajaan Malaysia, Departemen Bea dan Cukai, Departemen Kelautan, Departemen Perikanan, Angkatan Laut Malaysia atau yang dikenal dengan Tentara Laut Diraya Malaysia (TLDM), Departemen Lingkungan Hidup, dan Departemen Imigrasi. Secara umum, TLDM bertanggung jawab atas perlindungan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Malaysia, sementara agen lainnya bertanggung jawab atas berbagai operasi dan tugas di perairan teritorial negara tersebut.⁹⁰ Tugas dan fungsi pokok TLDM adalah menjaga perairan pantai dan teritorial, ZEE, pulau-pulau teritorial dan melawan tindak kejahatan di laut. TLDM bertanggung jawab melindungi kedaulatan dan kepentingan negara dengan menyediakan angkatan laut yang seimbang dan kredibel. TLDM juga berkomitmen untuk melaksanakan semua operasi dengan cemerlang serta menjalin jaringan pertahanan bilateral dan multilateral yang erat.⁹¹

Kepolisian Malaysia mengerahkan serangan senjata terhadap kapal tunda dan kapal berkas di jalur pelayaran sibuk Selat Malaka dalam menanggapi dua serangan yang melibatkan kapal tunda pada Maret 2005 setelah lama tidak terjadi di perairan Malaysia. Tindakan penting lainnya, pada bulan April 2005, Malaysia membentuk *Malaysian Maritime Enforcement Agency* (MMEA) akan dibentuk untuk bertanggung jawab atas patroli di Selat Malaka⁹² MMEA akan mempertemukan beberapa instansi penegak maritim yang ada seperti Polisi Kelautan Diraja Malaysia, Dinas Perikanan, Departemen Imigrasi,

Departemen Bea Cukai, dan Departemen Kelautan. Lembaga-lembaga maritim ini saling berhubungan yang diharapkan dapat lebih fokus untuk meningkatkan kemampuan Malaysia dalam menangani pelanggaran di wilayah maritim. Untuk membangun keberhasilan ini, pasukan Malaysia melakukan konsolidasi dari beberapa lembaga keamanan seperti MMEA yang mulai berpatroli pada November 2005.⁹³ Hal inilah mendorong operasi yang dilakukan oleh Malaysia di Selat Malaka telah efektif dalam mengurangi insiden pembajakan yang jumlahnya sangat kecil.

MMEA memiliki tugas untuk melaksanakan fungsi penegakan di bawah semua hukum federal untuk menjamin keselamatan dan keamanan dari zona laut Malaysia. MMEA bertugas untuk melakukan fungsi penegakan hukum berdasarkan semua undang-undang federal untuk menjamin keamanan zona laut Malaysia dan merupakan agen utama yang bertanggung jawab untuk pencarian dan penyelamatan di laut. MMEA juga memiliki tanggung jawab untuk menangani kejahatan maritim, serta mengumpulkan informasi dan intelijen untuk menjamin keamanan laut Malaysia. Untuk menjalankan fungsinya, MMEA diberikan aset berupa kapal, pesawat udara dan sistem radar pengawasan laut. MMEA juga mengambil langkah membangun hubungan bilateral dan multilateral dengan beberapa negara di kawasan Asia Pasifik. Angkatan Laut Kerajaan Malaysia memberikan enam kapal patroli untuk MMEA pada bulan Juni 2005.⁹⁴

Pada tahun 2000, *Royal Malaysia Marine Police* (RMMP) juga membentuk gugus tugas khusus terkait anti pembajakan laut dengan melatih 60 petugas polisi sebagai upaya membentuk unit komando taktis polisi laut Malaysia. Pada tingkat penegakan maritim, satuan tugas anti-pembajakan laut khusus yang didirikan oleh Kepolisian Laut Diraja Malaysia tersebut mengakuisisi langsung 20 kapal serang cepat (*fast-track craft*) dan empat kapal apung (*rigid inflatable boats*) yang menelan

⁹⁰ Caroline Liss, "The Privatization of Maritime Security – Maritime Security in Southeast Asia: Between A Rock and a Hard Place?", *Asian Research Center* Vol. 114, (2007), hlm. 6.

⁹¹ Tentara Laut Diraja Malaysia, "Piagam Pelanggan", <http://www.navy.mil.my/index.php/piagam-pelanggan-tldm>, diakses pada 28 April 2017.

⁹² Shicun Wu & Keyuan Zou, *Maritime Security in the South China Sea*, hlm. 118.

⁹³ Bradford, *Shifting the Tides Against Piracy*, hlm. 481.

⁹⁴ Joshua Ho, *The Security of Sea Lanes*, hlm. 566.

biaya 15 juta RM (4,12 juta \$). Unit ini akan dibantu oleh dua pasukan polisi *elite* yaitu *Special Action Forces* dan *the 69 Commando Unit* yang dikerahkan ke Selat Malaka untuk mendampingi gugus tugas khusus ini. Satuan tugas tersebut telah dikerahkan di sepanjang Selat Malaka.⁹⁵ Program latihan dan beberapa aset ini menunjukkan kesediaan Malaysia meningkatkan keamanan laut di wilayahnya.

Pada tahun 2004, Angkatan Laut Malaysia juga mengintensifkan kegiatan pelatihan dan patroli di bagian utara Selat diluar area *One Fathom Bank* dalam upaya untuk meningkatkan kehadiran angkatan laut yang dengan demikian dapat menghalangi pembajakan dan terorisme maritim.⁹⁶ Pada bulan Februari 2006, Malaysia mengumumkan rencananya untuk meningkatkan patroli anti-pembajakan di Selat Malaka dengan menambahkan hingga 15 kapal polisi berkecepatan tinggi baru dan melakukan latihan maritim bersama dengan Indonesia, Thailand dan Singapura.⁹⁷ Menurut Wakil Perdana Menteri Malaysia Razak dalam presentasi bulan Maret 2007, peningkatan patroli Malaysia yang signifikan telah mengakibatkan beberapa penangkapan.⁹⁸

Selain itu, Malaysia membentuk stasiun pelacakan radar atau *radar tracking stations* dengan membangun pangkalan untuk meningkatkan keamanan di Selat Malaka. Sejumlah pangkalan dibangun bersamaan dengan penempatan polisi di kapal kecil seperti tugboat dan perahu yang berpatroli melewati Selat Malaka.⁹⁹ Malaysia membangun serangkaian stasiun pelacakan radar di sepanjang Selat Malaka ini dengan tujuan untuk memantau lalu lintas dan mengakuisisi kapal patroli baru.

Kapabilitas Militer Angkatan Laut dan Penjaga Pantai Singapura

Dalam melindungi perairannya, Singapura melibatkan tiga lembaga yaitu Angkatan Laut Singapura atau yang disebut *The Republic of Singapore Navy* (RSN), *Singapore Police Force* (SPF), dan *Police Coast Guard* (PCG). Misi utama dari RSN adalah menjaga pertahanan laut dan memastikan keselamatan jalur pelayaran Singapura sebagai SLOC yang berkontribusi terhadap perdamaian dan keamanan regional. Dalam masa damai, RSN memiliki tugas untuk melakukan pengawasan wilayah Singapura dari melakukan pengawasan untuk melawan pembajakan, perompakan laut, terorisme, dan serangan yang tidak diinginkan di antara mereka. Untuk melakukan ini, RSN bekerja sama dengan lembaga maritim internal dan eksternal serta masyarakat internasional yang lebih luas seperti otoritas pelabuhan dan maritim Singapura dan polisi penjaga pantai untuk mencapai misinya. Di masa perang, RSN akan bekerja untuk mendapatkan kemenangan yang cepat atas musuh manapun di laut. Bukan hanya kekuatan tempur, namun juga melakukan misi diplomatik dengan bekerja sama dengan angkatan laut lain.¹⁰⁰ RSN perlu untuk melindungi Selat Malaka sebagai salah satu jalur SLOC karena perekonomian Singapura bergantung pada perdagangan pada pelabuhannya.

Singapura juga telah menerapkan berbagai langkah untuk meningkatkan keamanan maritim dengan pengawasan dan jaringan informasi yang terintegrasi untuk melacak dan menyelidiki gerakan mencurigakan yang diintensifkan Angkatan Laut dan patroli penjaga pantai. Singapura membentuk sistem keamanan maritim nasional, *National Maritime Security Systems* (NMSS) yang akan aktif memindai ancaman maritim di Singapura sehingga dapat memberikan peringatan dini. NMSS memberikan respon yang cepat dan terpadu terhadap ancaman di laut. Hal ini merupakan

⁹⁵ Joshua Ho, *The Security of Sea Lanes*, hlm. 566.

⁹⁶ Joshua Ho, *The Security of Sea Lanes*, hlm. 566.

⁹⁷ Shicun Wu & Keyuan Zou, *Maritime Security in the South China Sea*, hlm. 118.

⁹⁸ Bradford, *Shifting the Tides Against Piracy*, hlm. 481.

⁹⁹ Yun Yun Teo, "Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia", *Studies in Conflict and Terrorism*, Vol. 30, No.6, (2007), hlm. 547.

¹⁰⁰ Republic of Singapore Navy, "Our Mission", https://www.mindef.gov.sg/navy/Our_Mission.HTM, diakses pada 30 April 2017.

sebuah pendekatan keseluruhan pemerintah untuk memastikan keamanan maritim. NMSS bertugas menganalisis ancaman maritim, dan mengkoordinasikan dan melaksanakan rencana di tingkat nasional. NMSS memiliki *Crisis Management Group for Maritime Security* yang terdiri dari dua kelompok: *National Maritime Sense-making Centre* (NMSC) dan *National Maritime Operations Group* (NMOG). Keduanya ditempatkan di Pusat *Changi Command and Control* (C2) di Pangkalan Angkatan Laut Changi. Ada dua tahapan proses operasi yaitu pertama mengumpulkan dan menganalisis informasi bahari dan yang kedua melakukan operasi untuk menetralkan ancaman maritim. NMSS ini memberikan evaluasi ancaman secara *real-time* untuk mendapatkan peringatan dini dalam menghadapi ancaman yang akan datang. Dengan isyarat ini, dapat memudahkan operasi terpadu yang akan memanfaatkan kekuatan kolektif semua instansi maritim.¹⁰¹ Pada implementasinya, NMSS akan memberikan tentang informasi kapal-kapal yang berlayar di perairan Singapura bahkan sampai ke Selat Malaka dan Laut China Selatan untuk menyusun profil masing-masing kapal sebelum masuk Singapura. Kapal-kapal yang mencurigakan akan secara otomatis berbendera merah dalam sistem yang tersedia.¹⁰²

Dibawah *U.S. Megaports Initiative*, Singapura juga memasang detektor radiasi di pelabuhan untuk memindai kontainer untuk bahan nuklir dan radioaktif. AL Singapura telah membentuk *Accompanying Sea Security Teams* (ASSeT) yang mirip dengan marsekal bersenjata untuk dapat memilih kapal dagang yang akan melanjutkan ke dalam dan keluar dari pelabuhan untuk mencegah kemungkinan kapal diambil alih oleh teroris.¹⁰³ Selain itu, sejumlah langkah anti-

pembajakan dan anti-terorisme juga diambil oleh Singapura, seperti menggelar armada kapal yang dikendalikan jarak jauh, menyediakan dua pesawat Fokker untuk patroli Selat Malaka, menggelar tim keamanan bersenjata di kapal-kapal pedagang yang masuk atau meninggalkan perairan teritorial, dan meletakkan *sonar array* berteknologi tinggi di dasar laut yang melintasi Selat Malaka.¹⁰⁴

Di samping tindakan operasi maritim yang dilakukan masing-masing negara, ketiga negara juga telah melakukan kegiatan patroli terkoordinasi yang dapat dilihat pada tahun 2011, kapal perang Indonesia di bawah Koarmabar tergabung dalam Patroli Terkoordinasi (Patkor) di Selat Malaka bersama Malaysia dan Singapura. Dalam kegiatan patroli tersebut, kapal yang terlibat dilengkapi peralatan komunikasi berbasis data melalui satelit yang digunakan untuk memudahkan pemantauan kapal perang dari ketiga negara terhadap terjadinya tindak pelanggaran pembajakan dan perompakan yang terjadi pada kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka. Dengan peralatan tersebut akan memudahkan dalam melakukan deteksi dini dan pemeriksaan terhadap kapal yang dicurigai serta tindakan represif dengan pengejaran, penangkapan dan penyelidikan terhadap kapal yang melakukan pelanggaran hukum. Adanya patroli ini dapat menekan tindakan pelanggaran dan mengambil langkah antisipasi sedini mungkin oleh Angkatan Laut Indonesia, Malaysia dan Singapura dengan menghadirkan unsur-unsur kapal perang di masing-masing wilayah secara terkoordinasi. Dalam Patkor ini, TNI AL mengerahkan unsur-unsur di bawah Koarmabar yang mempunyai tugas pokok melaksanakan operasi patroli terkoordinasi mengamankan perairan selat untuk menindak pelanggaran hukum di Selat Malaka dan Selat Singapura selama 300 hari pada kurun waktu tahun 2011. Unsur Koarmabar yang tergabung pada Patkor ini terdiri dari kapal perang jenis Froch, Perusak Kawal/Parchim, Fast Patrol Boat/PR, PC,

¹⁰¹ Ministry of Defence Singapore (2011) "Integrated Response", https://www.mindef.gov.sg/imindef/resourcelibrary/cyberpioneer/topics/articles/features/2011/dec11_fs.html#.WRqg0fl97IV, diakses pada 2 Mei 2017.

¹⁰² Intelijen, Uji Sistem Keamanan Singapura, <https://www.intelijen.co.id/uji-sistem-keamanan-maritim-nasional-singapura-gelar-qnorthstar-viiiq>, diakses pada 2 Mei 2017.

¹⁰³ Joshua Ho, *The Security of Sea Lanes*, hlm. 567.

¹⁰⁴ Shicun Wu & Keyuan Zou, *Maritime Security in the South China Sea*, hlm. 119.

dan melibatkan unsur patrol udara maritim, Pangkalan Utama Angkatan Laut (Lantamal), Lanal dan Lanudal.¹⁰⁵

Saat ini, ketiga negara juga semakin memperkuat koordinasi untuk mengatasi masalah di Selat Malaka sebagai jalur perdagangan global. Menurut *Chief Executive of Maritime Port Authority* (MPA) Singapura, Andrew Tan menyatakan bahwa pihaknya telah melakukan upaya seperti berbagi praktik keselamatan di Selat Malaka. Selain itu, untuk kedepannya akan meningkatkan keselamatan navigasi di alur pelayaran Selat untuk mengatasi perompakan dan bocornya minyak bumi. Dengan amannya gerbang keluar masuk perdagangan tersebut juga akan menguntungkan negara-negara yang berada di sekitarnya.¹⁰⁶

Hasil dari patroli terkoordinasi antar ketiga negara di Selat Malaka dapat dilihat dari *press release* Kementerian Pertahanan Singapura mengatakan bahwa patroli terkoordinasi di Selat Malaka telah berhasil memperbaiki keamanan maritim di Selat Malaka dan Singapura. Lloyd's Joint War Risk Committee juga telah menurunkan klasifikasi Selat Malaka sebagai "daerah berisiko perang" pada bulan Agustus 2006.¹⁰⁷ Bahkan, pada tahun 2008, IMO Secretary-General Efthimios Mitropoulos menyatakan bahwa Patroli Terkoordinasi di Selat Malaka ini sebagai model untuk ditiru dalam menangani masalah pembajakan Teluk Aden. Penghargaan ini juga disampaikan oleh *U.S Pacific Command* pada tahun 2012.¹⁰⁷

¹⁰⁵ TNI (2011) "Unsur TNI AL Gelar Patroli MSSP Bersama Dua Negara di Selat Malaka", <http://www.tni.mil.id/view-30580-unsur-tni-al-gelar-patroli-mssp-bersama-dua-negara-di-selat-malaka.html>, diakses pada 12 Juni 2017.

¹⁰⁶ Ratomo, Unggul Tri (2016) "Indonesia-Malaysia-Singapura Perkuat Koordinasi keselamatan Selat Malaka", <http://www.antaranews.com/berita/586579/indonesia-malaysia-singapura-perkuat-koordinasi-keselamatan-selat-malaka>, diakses pada 13 Juni 2014.

¹⁰⁷ Singapore Government (2016) "Malacca Strait Patrol: Member State Commemorate 10 Years of Cooperation", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2016/apr/21apr16_nr.html#.WUA3o_mGPIV, diakses pada 13 Juni 2014.

¹⁰⁸ Koh Swee Lean Collin, "The Malacca Strait Patrol: Finding Common Ground", *RSIS Commentary* No. 91, (Singapore: Rajaratnam School of International Studies, 2016).

PENUTUP

Dari uraian tersebut di atas, tulisan ini sudah menunjukkan bahwa pelaksanaan diplomasi maritim ketiga negara dapat dianalisis dalam tiga bentuk yaitu rezim, diplomasi kooperatif dan diplomasi koersif. Dalam bentuk rezim meliputi prinsip yaitu *ASEAN Way* dengan mengutamakan pada prinsip kedaulatan dan non intervensi. Prinsip dan norma yang menyatukan ketiga negara tersebut dapat menghasilkan aturan main sebagai pedoman pelaksanaan patroli terkoordinasi yaitu adanya SOP, TOR JCC, *Batam Statement*, *Jakarta Statement*, *Kuala Lumpur Statement*, *Singapore Statement* dan *Cooperative Mechanism*. Dalam diplomasi kooperatif, ketiga negara melakukan beberapa kegiatan latihan bersama operasi bersama, patroli terkordinasi, pertukaran informasi, dan kegiatan lainnya. Kegiatan tersebut meliputi Indosin, Operasi Surya Bhaskara, *Sea Eagle Joint Exercise*, Surpic, Malindo, Optima malindo, *Joint Exercise Malindo Jaya*, Malapura, dan pembentukan *Innaugural Malacca Strait Patrol Information Sharing*. Sedangkan untuk diplomasi koersif, masing-masing negara menunjukkan kapabilitas militer Angkatan Laut (AL), penjaga pantai dan lainnya. Dengan kapabilitas kapal perang yang dimiliki ketiga negara dapat digunakan sebagai alat untuk operasi maritim dalam upaya pengamanan di Selat Malaka.

Dari penjelasan tersebut, terlihat bahwa ketiga negara telah melakukan kegiatan diplomasi maritim yang mendukung dan memfasilitasi keberhasilan patroli terkoordinasi di Selat Malaka. Setelah pembentukannya pada tahun 2004, patroli terkoordinasi ini cukup berhasil dan efektif. Berdasarkan IMB, jumlah kejahatan di Selat Malaka menurun dari 38 pada tahun 2004 menjadi 1 pada tahun 2014. Bahkan perkembangan terakhir pada tahun 2016, insiden kejahatan bajak laut menjadi 0.

Temuan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa diplomasi persuasif tidak terlalu memberikan pengaruh yang signifikan terhadap patroli terkoordinasi di Selat Malaka. Hal ini dapat dipahami karena penjelasan Le Miere sendiri tentang diplomasi persuasif

yang merupakan bentuk diplomasi maritim yang sering kurang dipilih daripada diplomasi kooperatif ataupun koersif karena efeknya sering kabur dan tanpa hasil yang pasti. Bahkan, kegiatan diplomasi ini sering terbungkus dalam kegiatan lain dan bahkan efeknya tidak dapat diukur. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa diplomasi persuasif mungkin yang paling samar-samar dari tiga bentuk diplomasi maritim yang dijelaskan disini. Namun, pembangunan kekuatan maritim negara-negara pantai pun merupakan instrumen diplomasi yang bersifat persuasif di Selat Malaka. Argumen dibangun dengan memperhatikan karakter gelar kekuatan maritim negara-negara tersebut, seperti tipe kapal patroli dan disposisi satuan-satuan operasional yang mendukung tugas-tugas pengamanan di laut, bukan bertujuan untuk menghadapi konflik berintensitas tinggi (*high-intensity conflict*). Gelar kekuatan yang demikian tentu berkontribusi positif dalam membangun kesalingpercayaan (*confidence building*) di antara Indonesia, Malaysia dan Singapura.¹⁰⁹

Dengan nilai strategisnya, Selat Malaka akan tetap rentan terhadap berbagai macam masalah keamanan serta kepentingan dan pengaruh dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam penelitian ini, penulis akan memberikan beberapa rekomendasi. Pertama, keberhasilan patroli terkoordinasi antara Indonesia, Malaysia dan Singapura patut dianggap sebagai salah satu contoh terbaik (*best practice*) dan dapat dijadikan model kerja sama antarpemerintah ke depannya, terutama untuk jalur perairan yang merupakan jalur internasional. Kerja sama ketiga negara berlangsung tanpa mengganggu kepentingan nasional dan mengutamakan penghormatan kedaulatan setiap negara. Kedua, arti penting domain maritim seharusnya mendorong para pengambil kebijakan untuk menempatkan keamanan maritim pada prioritas tinggi. Sebagai upaya mencapai keamanan maritim itu sendiri perlu untuk lebih

mengoptimalkan pembangunan kesadaran akan pentingnya lingkungan maritim (*maritime domain awarness*) terutama di Selat Malaka.

Ketiga, insiatif kerja sama multilateral yang telah dilakukan oleh ketiga negara pesisir dengan patroli terkoordinasi di Selat Malaka harus tetap konsisten di masa depan sesuai dengan prinsip, norma dan aturan yang telah disepakati. Keempat, ketiga negara pantai perlu untuk terus membangun kapasitas (*capacity building*) dengan meningkatkan kapasitas untuk menangkal ancaman keamanan menggunakan kekuatan angkatan laut yang kuat dan profesional yang didukung oleh armada tempur yang lebih canggih dan modern, serta dengan melakukan operasi rutin dan semakin memperluas area operasi serta memperkuat pemasangan alat pemantau lalu lintas selat. Kelima, keberhasilan dari bentuk patroli terkoordinasi di Selat Malaka ini dapat dijadikan sebagai model bagi para pembuat kebijakan di Indonesia untuk mengatasi keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia yang berbatasan dengan wilayah negara lainnya untuk kasus kasus perairan Laut Sulu dan Sulawesi yang sampai saat ini masih mengalami hambatan dalam pelaksanaan kerja sama patroli gabungan (*joint patrol*) antara Indonesia, Malaysia dan Filipina.

¹⁰⁹ Penulis berterima kasih kepada mitra bebestari anonim yang telah menyampaikan poin ini, di mana pembangunan kekuatan maritim dapat berkontribusi mewujudkan diplomasi persuasif.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Acharya, A. *Whose Ideas Matter? Agency and Power in Asian Regionalism*. Ithaca: Cornell University Press, 2009.
- Callabero-Anthony, Mely. *Non-Traditional Security in Asia: Issues Challenges and Framework for Action*. Singapore: Institute of Asian Studies, 2013.
- Bateman, Sam. "Building Good Order at Sea in Southeast Asia: The Promise of International Regimes", Guan, K. & Skogan, J. K. (ed.). *Maritime Security in Southeast Asia*, London & New York: Routledge, 2007.
- Beckman, Robert. "Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia", Gilfoyle, Douglas. (ed.). *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*. UK: Edward Elgar Publishing Limited, 2013.
- Guan, Kwa C & Schogan, John K. *Maritime Security in Southeast Asia*, New York: Routledge, 2007.
- Hanggi, H, Roloff, R. & Ruland, J. *Interregionalism and International Relations*, London: Routledge, 2006.
- Kraska, James. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. California: Praeger, 2011.
- Krasner, Stephen D. *International Regimes*. New York: Cornell University Press, 1983.
- Le Miere, Cristian. *Maritime Diplomacy in the 21st Century*. New York: Routledge, 2014.
- Lestari, Annisa. "Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka: Tawaran Proliferasi Security Initiative Periode 2006-2008". *Tesis*. Universitas Indonesia. Jakarta: Universitas Indonesia, 2010.
- Mak, J.N. "Unilateralisme and Regionalisme: Working Together and Along in the Malacca Strait", Ong-Webb, Graham Gerard, (ed.). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore: ISEAS Publishing, 2006.
- Nincic, Donna J. "Sea Lane Security and U.S. Maritime Trade: Choke Points as Scarce Resources" dalam Sam J. Tangredi (editor), *Globalization and Maritime Power*. Washington: National Defence University Press, 2002.
- Ocean Policy Research Foundation. "OPRF Blueprint a New Cooperation Framework on The Strait of Malacca and Singapore", Jepang: OPRF, 2006.
- Ong-Webb, Gerard, Graham. *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies. 2006.
- Pailah, Steven Yohannes. "Pengelolaan Isu Isu Keamanan di Selat Malaka Periode 2005-2006". *Tesis*. Universitas Indonesia. Jakarta: Universitas Indonesia, 2008.
- Shiee, Tamara Renee. "Maritime Piracy in Southeast Asia: The Evolution and Progress of Intra ASEAN Cooperation", Ong-Webb, Graham Gerard (ed.). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore: ISEAS Publishing, 2006.
- Snyder, Craig A. "Regional Security Structures", Snyder, Craig A., *Contemporary Security and Strategy*, London: Deakin University, 1999.
- Wu, Shicun & Zou, Keyuan. *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. UK: Ashgate, 2009.
- Young, Adam J. *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2007.

Jurnal

- Acharya, A. "Norm subsidiarity and regional orders: sovereignty, regionalism, and rule-making in the third world", *International Studies Quarterly*, Vol. 55, No. 1, (2011) hlm. 95-123.
- Bateman, S., Raymond, C.Z., Ho, J, "Safety and security in the Malacca and Singapore Straits: An agenda for action". Institute of Defence and Strategic Studies, *Policy Paper*, (2006).
- Bradford, John. "Shifting the Tides Against Piracy in Southeast Asian Waters". *Asian Survey*, Vol. 48, No. 3, (2008), hlm. 473-491.
- Collin, Koh Swee Lean. "The Malacca Strait Patrol: Finding Common Ground". *RSIS Commentary* No. 91. Singapore: Rajaratnam School of International Studies, 2016.
- Dewitt, David. "Common, Comprehensive and Cooperative Security". *Pacific Affairs*. Vol. 7, No. 1, (1994) hlm. 1-15.
- Djalal, Hasjim. "The Regime of managing safety and security in the strait of Malacca and Singapore". *Jurnal Diplomasi*. Indonesia: Kementerian Luar Negeri, 2009.
- Heng, D. "State formation and the evolution of naval strategies in Melaka Straits, c. 500-1500 CE". *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 44, No. 3, (2013), hlm. 380-99.
- Ho, Joshua.. "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia". *Asian Survey*, Vol. 46, No. 4, (2006), hlm. 558-74.
- Huang, Victor "Building Maritime Security in Southeast Asia", *Naval War College Review*, Vol. 61, No. 1, (2008) hlm. 87-100.
- International Maritime Organization. "Cooperation in the Straits of Malacca and Singapore Cooperation in the Straits of Malacca and Singapore". *Maritime Studies*, Vol. 150, (2006), hlm. 15-19.
- Jervis, Robert. "Security Regimes". *International Organization*, Vol. 36, No. 2, (1982), hlm. 357-378.
- Jetschke, A. dan Rüländ, J.. "Decoupling Rhetoric and Practice: the cultural Limits of ASEAN cooperation". *The Pacific Review*, Vol. 22, No. 2, (2009), hlm. 179-203.
- Khalid, Nazer.. "With a Little Help from my Friends: Maritime Capacity Building Measures in the Strait of Malacca". *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 31, No. 3, (2009), hlm. 424-46.
- Kurniawan, Yandry. "Visi Poros Maritim Dunia: Proyeksi Indonesia sebagai Kekuatan Regional?" *Jurnal Legislasi Pertahanan* Vol. 6, No.2, (2016), hlm. 11-33.
- Kurniawan, Yandry. "One Belt One Road (OBOR): Agenda Keamanan Liberal Tiongkok?" *Jurnal Politika* Vol. 7, No. 2, (2016), hlm. 233-254.
- Lee, Terence & McGahan, K. "Norm subsidiarity and institutional cooperation: explaining the straits of Malacca anti-piracy regime". *The Pacific Review*, Vol. 28, No. 4, (2015): 529-522.
- Liss, Caroline. "The Privatization of Maritime Security – Maritime Security in Southeast Asia: Between A Rock and a Hard Place?" *Asian Research Center* Vol. 114, (2007), hlm. 7.
- Republic of Singapore Navy. "The RSN as a Force for Peace: Broadening the Scope of Regional Co-operation and Beyond", *Naval Forces*, (2002): 26-33.
- Roach, J. Ashley. "Enhancing Maritim Security in the Strait of Malacca and Singapore". *Journal of International Affairs*, Vol. 49, No. 1, (2005), hlm. 97-116.
- Rodrigue, Jean Paul. "Straits, Passage and Chocke Points A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution". *Cahiers de Geographie du Quebec*, Vol. 48, No. 135, (2004), hlm. 357-374.
- Rowland, Kevin. "Decided Proponderance at Sea: Naval Diplomacy in Strategic Thought". *Naval War College Review*, Vol. 65, No. 4, (2012) hlm. 89-105.

Singh, Inderjit dan Tara Singh. "Safeguarding The Straits of Malacca Against Maritime Crime Issues Amongst States On Security Responsibility", *International Journal of Humanities and Social Science*, Vol. 2, No. 2, (2012), hlm. 111-19.

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

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

Sukma, Rizal. "ASEAN and Regional Security in East Asia", *Security Politics in Asia and Europe*, (2009), hlm. 109-120

Tan, Andrew. "The Emergence of Naval Power in the Straits of Malacca", *Defence Studies*, Vol. 12, No. 1, (2012), hlm. 106-135.

Teo, Yun Yun. "Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia" , *Studies in Conflict and Terrorism*, Vol. 30, No. 6, (2007), hlm. 541-61.

The International Institute for Strategic Studies, "Chapter Five Advancing Maritime Security Cooperation", London: IISS, 2006. Hlm. 59-64.

Makalah

Soebijanto, Slamet. "Coordinated Patrol: One of the ways to secure Malacca Strait", makalah dipresentasikan pada "Seminar Asean Regional Forum Regional Cooperation In Maritime Security", Singapore (2 – 4 Maret 2005).

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

Peraturan Hukum

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

Majalah/Surat Kabar

BBC Monitoring Asia Pacific. (2005). "Minister says Malaysia-Indonesia joint strait patrol boosting security". London: British Broadcasting Corporation.

Portal

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

Association of Southeast Asian Nations, "Treaty of Amity and Cooperatin in Southeast Asia, 24 February 1976", <http://asean.org/treaty-amity-cooperation-southeast-asia-indonesia-24-february-1976/>, diakses pada 18 Maret 2017.

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

International Chamber of Commerce. (2011). "Piracy and Armed Robbery Against Ship Annual Report 1 January – 31 December 2010". United Kingdom: International Maritime Bureau.

Marine Department Malaysia. "Cooperative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore," <http://www.cm-soms.com/>, diakses pada 17 April 2017.

Miles, M.B. & Huberman. (1984). *Qualitative data analysis: A Sourcebook of New Methods*. New York: SAGE Publications.

- Ministry of Defence Singapore. (2001). "Singapore and Indonesia Participate in Indo-Sin Coordinated Patrol (ISCP) and Joint Socio Civic Activities", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2001/oct/09oct01_nr2.html, diakses pada 20 April 2017.
- Ministry of Defence Singapore. (2002). "Singapore and Indonesia Navies Participate in 52nd Surya Bhaskara Jaya", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2002/apr/17apr02_nr.html, diakses pada 29 April 2017.
- Ministry of Defence Singapore. (2005). "Closer Bonds with Project SURPIC", https://www.mindef.gov.sg/imindef/resourcelibrary/cyberpioneer/topics/articles/news/2005/may/27may05_news2.html#.WQb7rPmGPIU, diakses pada 25 April 2017.
- Ministry of Defence Singapore. (2011). "Integrated Response", https://www.mindef.gov.sg/imindef/resourcelibrary/cyberpioneer/topics/articles/features/2011/dec11_fs.html#.WRqg0f197IV, diakses pada 2 Mei 2017
- Ministry of Defence Singapore. (2012). "Indonesia-Singapore Coordinates Patrol (ISPC)" https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2012/may/11may12_nr/11may12_fs.html, diakses pada 19 April 2017.
- National Archives of Singapore. "Joint New Release: Malaysia and Singapore Navies Conduct Bilateral Naval Exercise", <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/speeches/view-html?filename=20051123989.htm>, diakses pada 5 Mei 2017.
- Ratomo, Unggul Tri (2016) "Indonesia-Malaysia-Singapura Perkuat Koordinasi keselamatan Selat Malaka", <http://www.antaranews.com/berita/586579/indonesia-malaysia-singapura-perkuat-koordinasi-keselamatan-selat-malaka>, diakses pada 13 Juni 2014.
- Republic of Singapore Navy. "Our Mission", https://www.mindef.gov.sg/navy/Our_Mission.HTM, diakses pada 30 April 2017.
- Singapore Government. (2015). "Singapore and Malaysian Navies Conclude Bilateral Maritime Exercise" https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2015/mar/14mar15_nr.html#.WRJ-Ov197IU, diakses pada 30 April 2017.
- Singapore Government. (2016). "Singapore and Malaysian Navies Conclude Bilateral Maritime Exercise", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2016/mar/01mar16_nr2.print.noimg.html, diakses pada 30 April 2017
- Singapore Government (2016) "Malacca Strait Patrol: Member State Commemorate 10 Years of Cooperation", https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2016/apr/21apr16_nr.html#.WUA3o_mGPIV, diakses pada 13 Juni 2014.
- Tentara Laut Diraja Malaysia. "Piagam Pelanggan", <http://www.navy.mil.my/index.php/piagam-pelanggan-tldm>, diakses pada 28 April 2017.
- TNI. "Pertemuan Tahunan TNI-SAF Annual Staff Meeting (TSASM) 2005 di Jakarta", <http://www.tni.mil.id/view-766-pertemuan-tahunan-tni-saf-annual-staff-meeting-tsasm-2005-di-jakarta.html>, diakses pada 29 April 2017.
- TNI. (2007). "Combined Annual Report Meeting TNI-SAF 2007", <http://tni.mil.id/view-6219-combined-annual-report-meeting-tni-saf-2007.html>, diakses pada 29 April 2017.
- TNI. (2011) "Koarmabar dan Bakorkamla Gelar Operasi Gurita 19/2011", <http://www/tni.mil.id/view-28301-koarmabar-dan-bakorkamla-gelar-operasi-gurita-192011.html>, diakses pada 29 April 2017.

- TNI (2011) “Unsur TNI AL Gelar Patroli MSSP Bersama Dua Negara di Selat Malaka”, <http://www.tni.mil.id/view-30580-unsur-tni-al-gelar-patroli-mssp-bersama-dua-negara-di-selat-malaka.html>, diakses pada 12 Juni 2017.
- TNI. (2011). “Pertemuan TNI dan AB Singapura” <http://web.tni.mil.id/view-26712-pertemuan-tahunan-tni-dan-ab-singapura.html>, diakses pada 29 April 2017.
- TNI AL. (2017). “TNI AL dan TLDM Gelar Patkor Malindo 135-17”, <http://www.tnial.mil.id/tabid/79/articleType/ArticleView/articleId/34229/Default.aspx>, diakses pada 30 April 2017.
- TNI AL. (2016). “Aksi kapal perang Indonesia dan Singapura dalam Exercise Eagle Indopura 2016”, <http://www.tnial.mil.id/News/OperasiLatihan/tabid/80/articleType/ArticleView/articleId/27613/Default.aspx>, diakses pada 26 April 2017.
- TNI AL. (2016). “Latma Eagle Indopura 2016 Resmi Dibuka”, <http://www.tnial.mil.id/News/OperasiLatihan/tabid/80/articleType/ArticleView/articleId/27527/LATMA-EAGLE-INDOPURA-2016-RESMI-DIBUKA.aspx>, diakses pada 26 April
- TNI AL. (2016). “TNI AL – TLDM Gelar Latma Malindo Jaya 24B/16”, <http://www.tnial.mil.id/News/OperasiLatihan/tabid/80/articleType/ArticleView/articleId/31803/TNI-AL--TLDM-GELAR-LATMA-MALINDO-JAYA-24B16.aspx>, diakses pada 30 April 2017.