

## **BAB II**

### **DINAMIKA PEMBAJAKAN DAN PERAMPOKAN BERSENJATA DI SELAT MALAKA DAN MALACCA STRAIT PATROL TAHUN 2009-2014**

Dalam penulisan bab II ini, penulis akan menjelaskan mengenai Selat Malaka dalam sisi sejarah, keadaan geostrategis hingga peran signifikan pada wilayah sekitarnya, perkembangan pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal di Selat Malaka, taktik hingga perilaku aksi kejahatan tersebut, dan tipe-tipe kapal yang mengalami insiden pembajakan dan perampokan bersenjata tahun 2009 hingga 2014. Selain itu, penjelasan mengenai Malacca Strait Sea Patrol (MSSP), Eye in the Sky (EIS), dan Intelligence Exchange Group (IEG) yang merupakan bagian dari kerjasama Malacca Strait Patrol (MSP).

#### **2.1 Dinamika pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka**

##### **2.1.1 Selat Malaka**

Perairan di Selat Malaka memiliki peran strategis karena menghubungkan antara Samudera Pasifik dengan Samudra Hindia. Selat Malaka merupakan salah satu jalur SLOC (*Sea Line of Communication*) dan SLOT (*Sea Line of Trade*) sekaligus *chokepoint* bagi armada angkatan laut dalam tujuannya ke seluruh penjuru dunia. Selat Malaka merupakan salah satu SLOC dan SLOT terpenting di dunia, selain Selat Hormuz, Terusan Suez dan Terusan Panama. (Mochzani Zubir, 2004: 4)

Letak geografis perairan Selat Malaka dikelilingi oleh beberapa negara, yakni Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Negara Indonesia dan Malaysia

merupakan negara memiliki garis pantai terpanjang di wilayah perairan Selat Malaka, seperti di gambarkan pada gambar 2.1.

**Gambar 2. 1 Peta Selat Malaka**



Sumber: International Hydrographic Organization, 1953

Pada gambar 2.1 menggambarkan bahwa Indonesia, dalam hal ini pulau Sumatra yang berbatasan langsung di sebelah selatan dan barat daya dari seluruh wilayah perairan Selat Malaka. Sedangkan negara Malaysia dan Thailand yang berbatasan langsung di sebelah utara dan timur laut dari seluruh wilayah perairan Selat Malaka. Sedangkan negara Singapura berada di sebelah tenggara dari wilayah perairan Selat Malaka. Dari pintu masuk Selat Malaka di sebelah barat dekat Laut Andaman hingga pintu keluar di sebelah timur dekat Selat Singapura dan Laut Cina Selatan sepanjang 900 km.

Jalur perairan Selat Malaka tidak hanya digunakan sebagai SLOC dan SLOT oleh kapal-kapal dari *litoral states* saja, tetapi juga digunakan oleh *user states*, yakni negara-negara yang menggunakan kapal-kapalnya untuk melintasi kawasan tersebut. Perlintasan kapal-kapal dari berbagai negara ini menimbulkan pengaruh terhadap perkembangan pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka yang sudah terjadi sejak lama. (Parulian Simamora, 2013: 126)

Selat Malaka dinilai salah satu selat terpenting dan tersibuk di dunia. Hal ini dibuktikan dalam data *world chokepoint oil transit (U.S Energy Information Administration, 2014:2)*. Perlintasan minyak dunia merupakan permasalahan sangat penting dan dapat mempengaruhi perekonomian dunia. Seluruh dunia pasti memiliki fokus untuk menjaga keamanan perlintasan minyak dunia agar tidak terjadi hambatan ataupun gangguan dari apapun. Dengan data *world chokepoint oil transit* dapat dilihat wilayah tersebut dinilai tingkat pentingnya keamanan wilayah. Selat Malaka *world chokepoint oil transit* yang tersibuk dan terpenting di wilayah Asia Tenggara dan tersibuk dan terpenting kedua di dunia, setelah Selat Hormuz di Timur Tengah. Hal ini digambarkan jelas dalam data *world chokepoint oil transit* pada tabel 2.1.

**Tabel 2. 1 Data Chokepoint perlintasan minyak dunia**

<b>Lokasi</b> <b>(1)</b>	<b>2009</b> <b>(2)</b>	<b>2010</b> <b>(3)</b>	<b>2011</b> <b>(4)</b>	<b>2012</b> <b>(5)</b>	<b>2013</b> <b>(6)</b>
<b>Selat Hormuz</b>	15.7 juta barel	15.9 juta barel	17.0 juta barel	16.9 juta barel	17.0 juta barel
<b>Selat Malaka</b>	13.5 juta barel	14.5 juta barel	14.6 juta barel	15.1 juta barel	15.2 juta barel
<b>Kanal Suez</b>	3.0 juta barel	3.1 juta barel	3.8 juta barel	4.5 juta barel	4.6 juta barel
<b>Bab el-Mandab</b>	2.9 juta barel	2.7 juta barel	3.4 juta barel	3.7 juta barel	3.8 juta barel

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<b>Selat Denmark</b>	3.0 juta barel	3.2 juta barel	3.3 juta barel	3.2 juta barel	3.3 juta barel
<b>Selat Turki</b>	2.8 juta barel	2.8 juta barel	3.0 juta barel	2.9 juta barel	2.9 juta barel
<b>Kanal Panama</b>	0.8 juta barel	0.7 juta barel	0.8 juta barel	0.8 juta barel	0.8 juta barel

Sumber: *U.S Energy Information Administration, 2014*

Berdasarkan tabel 2.1 dapat disimpulkan bahwa dari beberapa selat dari berbagai belahan dunia yang digunakan untuk *chokepoint oil transit*, Selat Malaka memiliki data perlintasan yang membawa jumlah muatannya minyak yang sangat tinggi pada tahun 2009-2013, tepatnya dibawah Selat Hormuz. Dalam perkembangannya pada tahun 2009 hingga 2013, perairan Selat Malaka mengalami kenaikan data perlintasan dari sisi jumlah muatan minyak yang dibawa. Pada tahun 2009, perairan Selat Malaka tercatat terjadi perlintasan minyak dunia dengan jumlah muatannya terdapat 13.5 juta barel minyak. Lalu pada tahun-tahun berikutnya terus mengalami peningkatan hingga pada tahun 2013, perairan Selat Malaka tercatat terjadi perlintasan minyak dunia dengan jumlah muatannya terdapat 15.2 juta barel minyak. Apabila dibandingkan dengan Selat Hormuz, wilayah tersebut memiliki data perlintasan berdasarkan jumlah muatan minyak yang dibawa tidak terpaut jauh dengan Selat Malaka. Pada tahun 2009, Selat Hormuz terdapat perlintasan dengan jumlah muatan 15.7 juta barel, dan pada tahun 2013 terdapat 17 juta barel muatan minyak.

### **2.1.2 Perilaku aksi pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka**

Pada era modern ini, sebagian besar insiden penyerangan terhadap kapal-kapal yang melewati Selat Malaka, tidak bisa langsung diklasifikasikan sebagai pembajakan kapal dalam arti hukum. Alasan utamanya bukanlah motif politik, tetapi letak geografis Selat Malaka di wilayah teritorial dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) *litoral states*, yakni negara Malaysia, Indonesia, Singapura, dan Thailand. Perluasan laut teritorial sepanjang 12 mil oleh ketiga negara mengakibatkan koridor laut bebas di Selat Malaka menghilang. Bahkan, sebagian besar serangan di Selat Malaka terjadi pada radius 12 mil dari laut teritorial suatu negara terhadap kapal yang sedang berlabuh, mengantri untuk berlabuh, ataupun berlayar. Meskipun *litoral states* terus mengingatkan media untuk tidak melabelkan serangan di Selat Malaka sebagai pembajakan kapal, karena mereka itu perampokan bersenjata terhadap kapal.

*Litoral states* bekerjasama dengan negara yang berkepentingan di dalamnya untuk meningkatkan patroli di Selat Malaka untuk menjamin keselamatan dan keamanan bagi navigasi kapal. Respon positif dan proaktif dari *litoral states* dinilai wajar karena perbedaan antara pembajakan kapal dan perampokan bersenjata terhadap kapal hanyalah perbedaan definisi. Sebuah isu yang lebih penting yang perlu ditangani, adalah akibat-akibat yang terjadi dari kejahatan terhadap korban. Bagi mereka, terlepas dari apakah pelaku adalah pembajakan ataupun perampokan bersenjata sebagaimana didefinisikan dalam hukum ataupun *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), akibat dari serangan pada mereka dalam banyak kasus kurang lebih sama dan sama-sama merugikan

Insiden pembajakan dan perampokan bersenjata telah mempengaruhi perekonomian dan keamanan di perdagangan dunia. Namun tipe dan perilaku aksi tersebut dari setiap wilayah memiliki sedikit perbedaan dalam penyerangannya. Dalam sisi sejarah pun pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka memiliki perbedaan dengan aksi di daerah lain, seperti contoh di Somalia. Penggambaran pelaku pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka yang berada diatas kapal untuk melakukan persiapan penyerangan pada gambar 2.2.

### **Gambar 2. 2 Foto Kapal Pelaku Pembajakan di Selat Malaka**



Sumber: [http://www.wikiwand.com/en/Piracy\\_in\\_the\\_Strait\\_of\\_Malacca](http://www.wikiwand.com/en/Piracy_in_the_Strait_of_Malacca)

Menurut liputan dari National Geographic mengenai wawancaranya terhadap para pelaku pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka yang berasal dari daerah Batam, para pelaku di Selat Malaka masih terhitung tradisional dalam melakukan aksi penyerangannya terhadap kapal yang melewati (<http://ngm.nationalgeographic.com/> diakses pada tanggal 28 Februari 2017). Banyak para pelaku pembajakan di Selat Malaka masih menggunakan senjata tradisional, seperti pedang parang. Berbeda sekali dengan para pelaku pembajakan dan perampokan bersenjata di Somalia yang menggunakan senjata api serta senjata tajam lainnya dalam melakukan penyerangan. Para pelaku pembajakan di Selat Malaka mendapatkan senjata tajamnya sendiri, ataupun membuatnya sendiri.

Sedangkan pelaku pembajakan di Somalia mendapatkan senjata api dan senjata tajam dari hasil perampasan saat membajak, ataupun dari perdagangan senjata ilegal di Afrika.

Selain itu adanya perbedaan rencana penyerangannya dengan pelaku pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka. Para pelaku di Somalia menyerang menggunakan senjata api dan senjata tajam, lalu melakukan penyekapan kapten dan para kru lalu meminta uang tebusan yang lebih besar nilainya dibandingkan barang berharga dan muatan kapal ke perusahaan atau negara kapal tersebut berasal. Selain itu, para pelaku menjarah semua barang-barang berharga kru kapal dan muatan kapal yang dinilai berharga. Sedangkan pelaku di Selat Malaka berbeda dalam penyerangannya. Setelah perompak mengancam seluruh kru kapal yang diserang untuk menyerahkan seluruh barang berharganya, mereka mengambil muatan berharga dari kapal yang bisa dibawa oleh mereka, lalu mereka kabur menjauh dan bersembunyi di tempat-tempat persembunyian di pulau-pulau kecil sekitar Selat Malaka. Ada beberapa kasus insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka sudah direncanakan juga oleh perusahaan kapal tersebut dengan membayar para perompak untuk menyerang kapalnya agar perusahaan kapal mendapatkan uang ganti rugi dari perusahaan asuransi kapal. (<http://ngm.nationalgeographic.com/> diakses pada tanggal 28 Februari 2017).

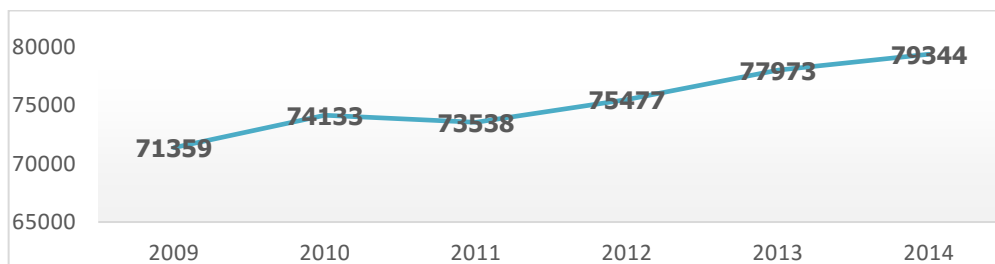
Namun demikian, masih terdapat beberapa persamaan pada insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka. Faktor ekonomi merupakan salah satu faktor utama, meskipun Somalia dinilai jauh lebih *chaos*

dalam permasalahan perekonomian negaranya. Apabila dibandingkan dengan *litoral states* di Selat Malaka yang dinilai jauh lebih stabil perekonomian negaranya. Selain itu, para pelaku di Selat Malaka dan di Somalia sama-sama memiliki perencanaan strategi dan koordinasi yang baik dalam melakukan eksekusi penyerangan kapal.

### 2.1.3 Kapal yang melintasi Selat Malaka

Perairan Selat Malaka merupakan Selat tersibuk setelah Selat Hormuz di Timur Tengah. Selat Malaka digunakan sebagai jalur SLOC (*Sea Line of Communication*)<sup>1</sup> (<http://www.mima.gov.my/> diakses pada tanggal 14 Maret 2017) dan SLOT (*Sea Line of Trade*) oleh berbagai jenis kapal dari berbagai negara di dunia. Dalam tabel 2.1 mengenai kesibukan Selat Malaka yang digambarkan dengan membandingkan dari beberapa selat tersibuk di dunia dari sisi *world chokepoint oil transit*. Sedangkan dalam tabel 2.2 mengenai lalu lintas perlintasan kapal di Selat Malaka menggambarkan perkembangan jumlah kapal yang melewati jalur Selat Malaka pada tahun 2009 hingga 2014.

**Tabel 2. 2 Data lalu lintas perlintasan kapal di Selat Malaka 2009-2014**



Sumber: *Marine Department Malaysia, 2015*

<sup>1</sup> *Sea Line of Communication* adalah kunci perlintasan maritim yang dapat memfasilitasi lalu lintas kapal-kapal besar dan menghubungkan perdagangan utama maritim dunia. Perlintasan ini yang dibutuhkan perhatian khusus kepada setiap nahkoda yang melewati kapalnya terhadap keselamatan angkutan kapalnya agar tidak mengganggu perlintasan penting tersebut



Berdasarkan tabel 2.2 dapat disimpulkan bahwa jumlah perlintasan kapal di Selat Malaka dinilai sangat tinggi. Terlihat dari data lalu lintas perlintasan kapal di perairan Selat Malaka yang cenderung naik. Pada tahun 2009 hingga 2014, data jumlah perlintasan kapal di Selat Malaka mengalami kenaikan yang fluktuatif. Hanya tahun 2011 yang mengalami penurunan data perlintasan kapal untuk minyak di Selat Malaka, yakni terdapat 73.538 kapal yang melewati, dibandingkan pada tahun 2010 terdapat 74.133 kapal yang melewati. Dalam 10 tahun, data perlintasan kapal di Selat Malaka mengalami kenaikan yang sangat terlihat. Pada tahun 2004 terdapat 63.636 kapal yang melewati, sedangkan pada tahun 2014 terdapat 79.344 kapal yang melewati.

#### **2.1.4 Tipe kapal yang mengalami pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka**

Kasus pembajakan dan perampokan bersenjata bukanlah sebuah kasus baru yang terjadi di era modern, meskipun beberapa tahun terakhir ini mengalami penurunan. Para pelaku memiliki tipe dan tujuan dari penyerangan yang berbeda-beda. Hal ini yang menyebabkan berbagai macam tipe kapal yang diserang di dunia. Seperti halnya dengan wilayah lain, berbagai macam tipe kapal mengangkut muatan bernilai yang melewati Selat Malaka mencapai puluhan ribu setiap tahunnya, tidak jarang para pelaku tertarik untuk melakukan aksinya. Namun bukan berarti semua kapal-kapal yang melewati Selat Malaka mendapatkan serangan dari para pelaku.

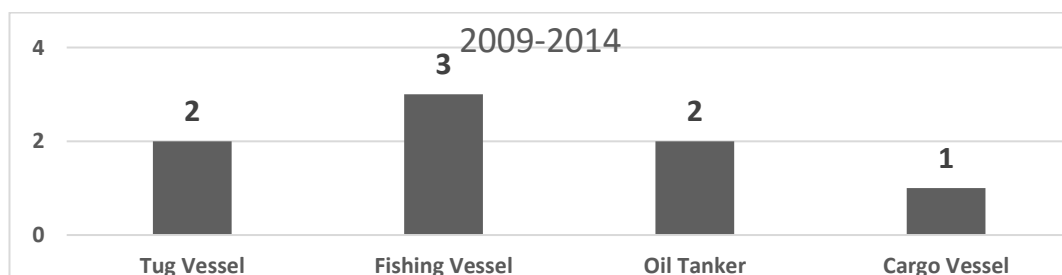
Menurut analisis dari *Institute of Defense and Strategic Studies* (IDSS) mengenai penyerangan terhadap kapal, mengungkapkan bahwa kebanyakan insiden yang dilaporkan di Selat Malaka dari kapal-kapal berukuran sedang atau kecil seperti

kapal tanker, kapal nelayan, dan lain-lain. Dibandingkan dengan kapal-kapal yang lebih besar seperti kapal LNG dan kapal kontainer lebih sulit ditaklukan oleh para pelaku perompak kapal. (Hendun Abd Rahman Shah, 2013: 141)

Menurut Bateman, Ho dan Mathai, ada 3 faktor utama penyebabnya. Pertama, kapal yang lebih besar biasanya berlayar dengan kecepatan tinggi yang mempersulit perompak untuk naik kapal yang sedang berlayar. Namun, kapal besar masih mungkin beresiko diserang jika melambat atau tidak mengambil tindakan pencegahan. Kedua, jumlah kru kapal yang lebih kecil di kapal kecil mungkin menarik bagi bajak laut. Biasanya kru kapal lebih banyak di kapal yang besar dan mereka berkompeten dalam mempertahankan kapal. Ketiga, *Standard of Procedure* (SOP) dalam pencegahan yang direkomendasikan oleh IMO yang biasanya lebih dipraktekkan pada kapal yang besar dibandingkan dengan kapal yang kecil. Selain itu, kapal-kapal lokal termasuk kapal penangkap ikan lebih rentan dibandingkan dengan kapal-kapal internasional. (Hendun Abd Rahman Shah, 2013: 141)

Penulisan ini dimulai dari insiden pembajakan dan perampokan bersenjata yang terjadi di Selat Malaka pada tahun 2009 hingga 2014 untuk mengetahui tipe kapal apa saja yang paling sering mengalami insiden yang terdapat pada tabel 2.3.

**Tabel 2. 3 Tipe kapal yang mengalami pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka 2009-2014**



Sumber: Laporan Tahunan *International Maritime Bureau*, 2009-2014

Berdasarkan tabel 2.3 dapat disimpulkan bahwa selama tahun 2009 hingga 2014 terdapat 4 jenis kapal yang mengalami insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di perairan Selat Malaka, yakni *fishing vessel*<sup>2</sup>, *oil tanker*<sup>3</sup>, *tug vessel*<sup>4</sup>, dan *cargo vessel*<sup>5</sup>. Selama 2004 hingga 2014, tipe kapal *fishing vessel* terdapat 3 kasus, tipe kapal *tug vessel* terdapat 2 kasus, *oil tanker* terdapat 2 kasus, dan *cargo vessel* terdapat 1 kasus. Setelah tabel 2.4 menjelaskan tipe-tipe kapal yang mengalami insiden tersebut pada tahun 2009 hingga 2014, perlu adanya penjabaran yang lebih spesifik keadaan insiden tersebut pada setiap tahunnya.

Pada tahun 2009, insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di perairan Selat Malaka masih terus terjadi dengan data jumlah insiden serta tipe kapal yang mendapatkan serangan pada tabel 2.4.

**Tabel 2. 4 Data kapal yang mengalami insiden di Selat Malaka tahun 2009**

No. (1)	Tanggal Insiden (2)	Nama dan Jenis Kapal (3)	Negara Asal (4)	Status Penyerangan (5)
1	16 Februari 2009	Masjullah Jasmine Kapal Tanker	Saint Kitts dan Navis	<i>Actual attack</i> <i>Steaming boarded</i>

<sup>2</sup> *Fishing vessel* atau kapal ikan adalah kapal yang digunakan untuk menangkap ikan di laut, danau, atau sungai, lebih sering disebut kapal nelayan

<sup>3</sup> *Oil tanker* atau Kapal tanker minyak adalah jenis dari kapal tanker yang berfungsi untuk mengangkut minyak. Terdapat 2 jenis kapal tanker pengangkut minyak, yaitu kapal tanker pengangkut minyak matang/halus dan kapal tanker pengangkut minyak mentah.

<sup>4</sup> *Tug vessel* atau kapal tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver / pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya.

<sup>5</sup> *General Cargo* atau Kapal barang adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri lautan dan samudra dunia setiap tahunnya - memuat barang-barang perdagangan internasional, serta didesain khusus untuk tugasnya, dilengkapi dengan crane dan mekanisme lainnya untuk bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2	19 Februari 2009	MLC Nancy 5 Kapal tunda ( <i>tug</i> )	Singapura	<i>Actual attack</i> <i>Steaming boarded</i>

Sumber: Laporan Tahunan *International Maritime Bureau*, 2009

Berdasarkan tabel 2.5 dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2009 terjadi 2 kali insiden. Insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terjadi serangan langsung terhadap kapal tanker dan kapal tunda (*tug*). Serangan langsung terhadap kapal tanker yang bernama Masjullah Jasmine dari negara Saint Kitts dan Navis yang terjadi pada tanggal 16 Februari 2009. Sedangkan serangan langsung terhadap kapal tunda (*tug*) yang bernama MLC Nancy 5 yang berasal dari negara Singapura yang terjadi pada tanggal 19 Februari 2009. Pada tahun berikutnya kasus tersebut di Selat Malaka masih terus terjadi.

Pada tahun 2010, insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di perairan Selat Malaka masih terus terjadi, walaupun terdapat perbedaan jumlah insiden dan tipe kapal dari tahun sebelumnya terlihat dari tabel 2.5.

**Tabel 2. 5 Data kapal yang mengalami insiden di Selat Malaka tahun 2010**

No.	Tanggal Insiden	Nama dan Jenis Kapal	Negara Asal	Status penyerangan
1	17 April 2010	Toyoy Kapal tanker	Panama	<i>Attempted attack</i> <i>Steaming attempted</i>
2	18 Agustus 2010	Futami Kapal kargo	Panama	<i>Attempted attack</i> <i>Steaming attempted</i>

Sumber: Laporan Tahunan *International Maritime Bureau*, 2010

Berdasarkan tabel 2.5 dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2010 terjadi 2 kali insiden. Insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terjadi serangan tidak langsung atau adanya usaha penyerangan terhadap kapal tanker dan kapal kargo. Serangan tidak langsung terhadap kapal tanker yang bernama Toyo dari negara Panama terjadi pada tanggal 17 April 2010. Sedangkan serangan tidak langsung kembali terjadi terhadap kapal kargo yang bernama Futami berasal dari negara Panama yang terjadi pada tanggal 18 Agustus 2010. Pada tahun berikutnya kasus tersebut di Selat Malaka masih terus terjadi.

Pada tahun 2011, insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di perairan Selat Malaka masih terus terjadi, walaupun terlihat dari tabel 2.6 terdapat perbedaan jumlah insiden dan tipe kapal dari tahun sebelumnya.

**Tabel 2. 6 Data kapal yang mengalami insiden di Selat Malaka tahun 2011**

No.	Tanggal Insiden	Nama dan Jenis Kapal	Negara Asal	Status penyerangan
1	7 Agustus 2011	PKB(U) 928 dan PKFB 982 C2 Kapal ikan	Malaysia	<i>Actual attack</i> <i>Steaming hijacked</i>

Sumber: Laporan Tahunan *International Maritime Bureau*, 2011

Berdasarkan tabel 2.6 dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2011 terjadi 1 kali insiden. Insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terjadi serangan langsung terhadap kapal ikan. Serangan langsung terhadap kapal ikan yang bernama PKB (U) 928 dan PKFB 982 C2 dari negara Malaysia terjadi pada tanggal 7 Agustus 2011. Pada tahun berikutnya kasus tersebut di Selat Malaka masih terus terjadi.

Pada tahun 2012, insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di perairan Selat Malaka masih terus terjadi, walaupun terlihat dari tabel 2.6 terdapat perbedaan jumlah insiden dan tipe kapal dari tahun sebelumnya.

**Tabel 2. 7 Data kapal yang mengalami insiden di Selat Malaka tahun 2012**

No.	Tanggal Insiden	Nama dan Jenis Kapal	Negara Asal	Status penyerangan
1	23 Mei 2012	PKFB 1340 (C) Kapal ikan	Malaysia	<i>Actual attack</i> <i>Steaming hijacked</i>
2	13-20 Juli 2012	Confidence Kapal tunda ( <i>tug</i> )	Mongolia	<i>Actual attack</i> <i>Steaming boarded</i>

Sumber: Laporan Tahunan *International Maritime Bureau*, 2012

Berdasarkan tabel 2.7 dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2012 terjadi 2 kali insiden. Insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terjadi serangan langsung terhadap kapal ikan dan kapal tunda (*tug*). Serangan langsung terhadap kapal tanker yang bernama PKFB 1340 (C) dari negara Malaysia terjadi pada tanggal 23 Mei 2012. Sedangkan serangan langsung terhadap kapal tunda (*tug*) yang bernama Confidence yang berasal dari negara Mongolia terjadi pada tanggal 13-20 Juli 2012. Pada tahun berikutnya kasus tersebut di Selat Malaka masih terus terjadi.

Pada tahun 2013, insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di perairan Selat Malaka masih terus terjadi, walaupun terlihat dari tabel 2.8 terdapat perbedaan jumlah insiden dan tipe kapal dari tahun sebelumnya.

**Tabel 2. 8 Data kapal yang mengalami insiden di Selat Malaka tahun 2013**

No.	Tanggal Insiden	Nama dan Jenis Kapal	Negara Asal	Status penyerangan
1	7 Mei 2013	PKF (U2) 1532 Kapal ikan	Malaysia	<i>Actual attack</i> <i>Steaming hijacked</i>

Sumber: Laporan Tahunan *International Maritime Bureau*, 2013

Berdasarkan tabel 2.8 dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2013 terjadi 1 kali insiden. Insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terjadi serangan langsung terhadap kapal ikan. Serangan langsung terhadap kapal ikan yang bernama PKF (U2) 1532 dari Malaysia terjadi pada tanggal 7 Mei 2013. Pada tahun berikutnya kasus tersebut di Selat Malaka masih terus terjadi.

Pada tahun 2014, insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di perairan Selat Malaka masih terus terjadi, walaupun terlihat dari tabel 2.9 terdapat perbedaan jumlah insiden dan tipe kapal dari tahun sebelumnya.

**Tabel 2. 9 Data kapal yang mengalami insiden di Selat Malaka tahun 2014**

No.	Tanggal Insiden	Nama dan Jenis Kapal	Negara Asal	Status penyerangan
1	22 April 2014	MT Naniwa Maru no. 1 Kapal tanker minyak	Sait Kitts dan Nevis	<i>Actual attack</i> <i>Steaming boarded</i>

Sumber: Laporan tahunan *International Maritime Bureau*, 2014

Berdasarkan tabel 2.9 dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2014 terjadi 1 kali insiden. Insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal terjadi serangan langsung terhadap kapal tanker minyak. Serangan langsung terhadap

kapal tanker minyak yang bernama MT Naniwa Maru no.1 dari negara Saint Kitts dan Navis yang terjadi pada tanggal 22 April 2014.

Seluruh data-data insiden tersebut dilaporkan dan terselesaikan oleh patroli laut atau MSSP, bukan dari patroli udara atau EIS. Hal ini dikarenakan patroli laut dilakukan dalam 24 jam setiap harinya, sedangkan patroli udara atau EIS dilakukan 2 kali dalam seminggu. Data-data tersebut menunjukkan bahwa kasus tersebut telah menjadi fokus bagi *litoral states*, yakni Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Data tersebut menggambarkan bahwa ada berbagai jenis kapal yang melintas di Selat Malaka, namun hanya beberapa tipe kapal tertentu yang target para pelaku di Selat Malaka. Oleh sebab itu, dengan data di atas dapat diketahui bahwa tipe kapal apa saja yang paling sering diserang, tentunya dapat diketahui pula barang muatan yang sering diserang, serta alasan para pelaku lebih tertarik merompak barang muatan tertentu dibandingkan dengan barang muatan lainnya.

## **2.2 Malacca Strait Sea Patrol**

Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) merupakan suatu patroli air terkoordinasi yang dilaksanakan oleh *litoral states* di masing-masing wilayah kedaulatan negaranya. Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) salah satu dari tiga usaha kerjasama keamanan yang dijalin dalam kerjasama Malacca Strait Patrol (MSP). Kerjasama Malacca Strait patrol sendiri merupakan suatu set kooperasi praktis yang dijalankan oleh Malaysia, Singapura, Indonesia, dan Thailand (bergabung pada tahun 2008) untuk mengamankan jalur perairan Selat Malaka. Kerjasama Malacca Strait Patrol merupakan lanjutan dari beberapa kerjasama keamanan Malsindo sebelumnya.



Pada tahun 2006, *litoral states* menghasilkan logo resmi Malacca Strait Patrol, seperti pada gambar 2.3 ([www.tnial.mil.id](http://www.tnial.mil.id) diakses pada tanggal 8 April 2017).

**Gambar 2. 3 Logo Malacca Strait Patrol**



Sumber: Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut 2006

### **2.2.1 Pembentukan Malacca Strait Sea Patrol**

Sebagai *litoral states*, Indonesia-Malaysia-Singapura menyadari pentingnya keamanan Selat Malaka. Meskipun *litoral states* belum menyepakati sepenuhnya garis batas Zone Ekonomi Eksklusif Selat Malaka, *litoral states* mengadakan Pertemuan Tingkat Menteri pada Oktober-November 1971 untuk membahas Selat Malaka. Pertemuan Tingkat Menteri Indonesia-Malaysia-Singapura menyepakati 5 hal utama, yakni:

- “1. Pernyataan ini berarti bahwa, mulai saat itu, dalam soal keselamatan pelayaran Selat Malaka dan Selat Singapura tidak lagi dianggap sebagai dua selat, tetapi sebagai satu selat. Ini sangat penting artinya karena masalahnya kini telah menjadi masalah segitiga (tripartit) antara ketiga negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura).
2. Sesuai dengan prinsip *unity* antara Selat Malaka dan Selat Singapura itu, ketiga negara pantai telah mengambil tanggung jawab untuk mengatur keselamatan pelayaran di selat-selat tersebut. Ini berarti bahwa, sejak saat

itu, pengelolaan selat-selat tersebut dilakukan oleh atau melalui ketiga negara pantainya. Prinsip tripartit ini ditegaskan pula oleh ketentuan yang menyatakan bahwa “Badan Kerja Sama” yang mengurus hal ini hanya terdiri dari ketiga negara pantainya.

3. Masalah Selat Malaka-Singapura dipecah menjadi masalah status hukum selat dan keselamatan pelayaran. Ini berarti bahwa sekalipun ketiga negara bersedia bekerjasama dalam soal-soal keselamatan pelayaran, namun, status atau kedudukan hukum dari selat-selat tersebut sebagai wilayah masing-masing negara tidak terpengaruh.

4. Ketiga negara bersedia melaksanakan *hydrographic survey* secara bersama-sama di selat tersebut atas dasar pengertian seperti tersebut. Jika pelaksanaan survey itu dilakukan melalui kerjasama dengan negara lain (seperti Jepang), ini tidak akan menimbulkan implikasi bahwa ketiga negara pantai tersebut telah melepaskan posisi mereka mengenai persoalan Selat Malaka.

5. Kesiediaan Indonesia untuk menerima prinsip tripartit dalam pengaturan keselamatan pelayaran ini merupakan bentuk konsensi yang sangat besar dari pihak Indonesia (dan Malaysia) karena masalahnya terletak pada semangat “bilateral” atau “unilateral”. Kesiediaan ini didorong oleh politik bertetangga baik yang dijalankan oleh Indonesia dan adanya keinginan untuk dapat mengambil tindakan-tindakan yang efektif dan wajar untuk melindungi kepentingan bersama dan pelayaran internasional.”

([www.setneg.go.id](http://www.setneg.go.id) diakses pada tanggal 8 April 2017)

Pertemuan tingkat menteri Indonesia-Malaysia-Singapura pada tahun 1971 menjadi cikal bakal kerjasama Malacca Strait Patrol (MSP) sekarang ataupun kerjasama Malsindo sebelumnya. Pada tanggal 20 Juli 2004, Indonesia-Malaysia-Singapura meresmikan Patroli terkoordinasi trilateral Malsindo atau disebut sekarang Malacca Strait Patrol (MSP). Dalam peluncuran ini dihadiri oleh Indonesia yang diwakilkan oleh Panglima TNI Jenderal Endriartono Sutarto, Singapura yang diwakilkan oleh Letnan Jenderal Ng Yat Chung, dan Malaysia yang diwakilkan oleh Jenderal Zahidi Zainuddin. Peresmian ini dilakukan diatas kapal KRI Tanjung Dalpele milik Indonesia ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 8 April 2017).

Pada tahun 2005, negara Thailand bergabung dalam Malacca Strait Patrol (MSP) sebagai negara pengamat. Pada tanggal 21 April 2006, Indonesia-Malaysia-Singapura penandatangani kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Patrol (MSP) di Batam Indonesia ([www.antaraneews.com](http://www.antaraneews.com) diakses pada tanggal 8 April 2017). Penandatanganan ini juga menunjukkan besarnya komitmen yang dimiliki Indonesia-Malaysia-Singapura dalam menjalankan seluruh komponen dari Malacca Strait Patrol (MSP).

Pada tahun 18 September 2008, Thailand resmi menjadi negara ke-4 sebagai negara anggota tetap dalam dalam kerjasama keamanan Malacca Straits Patrol (MSP). Bergabungnya negara Thailand secara resmi ditandai dengan upacara penandatanganan revisi kerangka acuan dan standar prosedur operasi dalam Malacca Straits Patrols Joint Coordinating Committee ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 8 April 2017). Dengan kesepakatan ini, Thailand akan terlibat langsung dengan *litoral states* lain, Indonesia-Malaysia-Singapura dalam melaksanakan

komponen-komponen Malacca Strait Patrol (MSP), seperti patroli laut atau Malacca Strait Sea Patrol (MSSP), patroli udara atau Eye in the Sky (EIS), dan pertukaran informasi atau Intelligence Exchange Group (IEG) di dalam wadah Malacca Straits Patrol Information System (MSP-IS).

Pada tahun 2011, Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand mengadakan Malacca Strait Patrol Exercise pertama. Pelaksanannya bertepatan dengan Hari Nusantara, tanggal 13 Desember 2011, dimana sebagai perayaan perwujudan Deklarasi Djuanda<sup>6</sup>. Malacca Strait Patrol Exercise tersebut terus rutin dilaksanakan oleh Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand. Malacca Strait Patrol Exercise bertujuan untuk mengevaluasi pelaksanaan seluruh komponen kerjasama keamanan MSP. Selain itu untuk saling melakukan pengembangan *skill* personil patroli yang dimiliki *litoral states*. Malacca Strait Patrol Exercise kedua dilaksanakan pada tahun 2013 dan Malacca Strait Patrol Exercise ketiga dilaksanakan pada tahun 2014 ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 10 April 2017). Pada tabel 2.10 menggambarkan secara garis besar timeline pembentukan Malacca Strait Sea Patrol (MSSP).

**Tabel 2. 10 Timeline Pembentukan Malacca Strait Sea Patrol**

<b>Tanggal</b> <b>(1)</b>	<b>Kejadian</b> <b>(2)</b>
1971	Pertemuan Tingkat Menteri Indonesia-Malaysia-Singapura membahas mengenai Selat Malaka

<sup>6</sup> Deklarasi Djuanda adalah deklarasi yang menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah NKRI.

(1)	(2)
2004	Patroli terkoordinasi trilateral Malsindo atau Malacca Strait Patrol yang diresmikan oleh Malaysia, Singapura, dan Indonesia
2005	Thailand bergabung sebagai negara pengamat
2006	Penandatanganan kerangka acuan dan standar prosedur operasi Malacca Strait Patrol (MSP)
2008	Thailand bergabung menjadi negara anggota tetap Malacca Strait Patrol
2011	Malacca Strait Patrol Exercise Pertama
2013	Malacca Strait Patrol Exercise kedua
2014	Malacca Strait Patrol Exercise ketiga

Sumber: Kementerian Pertahanan Singapura, 2015

### **2.2.2 Peran dan tugas Malacca Strait Sea Patrol**

Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) mulai dilakukan pada tahun 2004 oleh Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand (bergabung pada tahun 2008). MSSP melakukan pengawasan di Selat Malaka selama 24 jam oleh pusat komando. Indonesia memiliki 2 pusat komando di Batam, Kepulauan Riau dan Belawan, Sumatra Utara. Sedangkan Malaysia memiliki 2 pusat komando di Lumut dan Johor. Sedangkan Singapura memiliki 1 pusat komando di Changi, sedangkan Thailand (setelah bergabung pada tahun 2008) memiliki 1 pusat komando di Phuket ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 8 April 2017). Patroli laut terkoordinasi yang dilakukan oleh masing-masing di wilayah negara masing-masing, bukan seperti patroli gabungan yang memungkinkan memasuki wilayah negara lain.

Setelah 2 tahun berjalannya MSSP, *litoral state* mulai memikirkan prosedur dasar dan referensi lainnya. Pada Juni 2006, Indonesia-Malaysia-Singapura menyepakati dalam kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Patrol (MSP). Dalam kesepakatan tersebut terdapat 3 prinsip utama dalam kooperasi maritime di Selat Malaka. Pertama, prinsip yang menyatakan bahwa penanggung jawab utama dalam keamanan Selat Malaka ditanggung oleh *litoral states*, yakni Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand. Kedua, prinsip yang menyatakan bahwa *user states* dan komunitas internasional lainnya, seperti International Maritime Organisation (IMO) dapat berguna dalam melaksanakan perannya dan dapat berkontribusi terhadap keamanan Selat Malaka. Ketiga, prinsip yang menyatakan bahwa langkah-langkah kooperasi lain yang dilakukan oleh negara-negara lain harus disesuaikan dengan hukum internasional dan menghormati kedaulatan negara *litoral states* dan sudah berkonsultasi dengan semua *litoral states* ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 8 April 2017). Prinsip-prinsip ini juga dilaksanakan oleh Thailand setelah bergabung menjadi negara anggota tetap pada tahun 2008.

Prinsip-prinsip yang terdapat dalam kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Patrol (MSP) mempertegas bagaimana program kerjasama keamanan ini berjalan. Pada prinsip pertama yang mempertegas bahwa *litoral states* merupakan aktor utama dalam pelaksanaan dan tanggung jawab atas Malacca Strait Patrol (MSP). Di prinsip kedua menjelaskan keterbukaannya kerjasama dengan pihak-pihak lain, *user state* ataupun organisasi internasional lain yang ingin berkerjasama dengan *litoral states* dalam MSP.

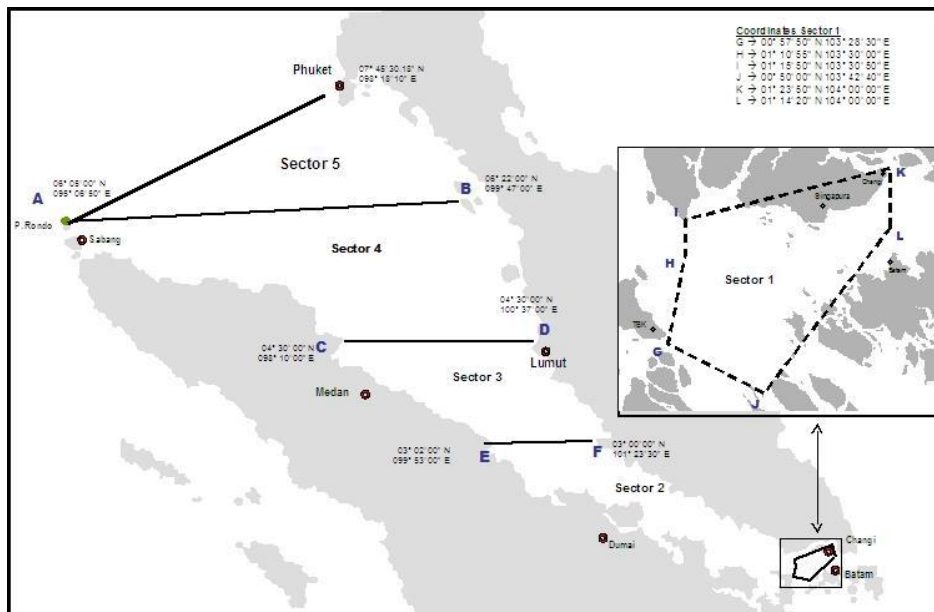
Keterlibatan pihak lain dalam MSP tentunya dengan persetujuan seluruh *litoral states* dengan ketentuan mengikuti hukum internasional dan menghormati kedaulatan negara.

Dalam persetujuan dalam kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Patrol (MSP), sudah ditentukan dalam sistem koordinasi patrolinya. Operasi terkoordinasi membutuhkan kekuatan masing-masing negara untuk menjalankan rantai pusat komando negara tersebut. Contohnya, jika aset dari masing-masing negara sedang berpatroli dan kapal Indonesia bertindak ke wilayah insiden pembajakan ataupun perampokan bersenjata tetapi harus melaporkan ke pusat komando negara sendiri terlebih dahulu. Kemudian informasi tersebut disebarkan ke pusat komando negara lain. Prosedur standar dalam pelaporan insiden, pertama dilaporkan ke badan keamanan laut atau penjaga pantai. Badan kewanaman laut atau penjaga pantai membutuhkan informasi tersebut untuk dianalisis, dan kemudian dilaporkan ke unit-unit lainnya yang terkait untuk diambil tindakan, jika informasi tersebut dianggap relevan dan cukup penting untuk ditangani oleh pihak lain (Michael Malley, 2008: 60).

### **2.2.3 Operasional Malacca Strait Sea Patrol**

Dalam menjalankan operasional Malacca Strait Patrol (MSP), perlu adanya batasan-batasan wilayah atau area operasi. Dalam SOP MSP, sudah ditentukan area operasinya dalam gambar 2.4.

**Gambar 2. 4 Peta Wilayah Operasi Malacca Strait Patrol**



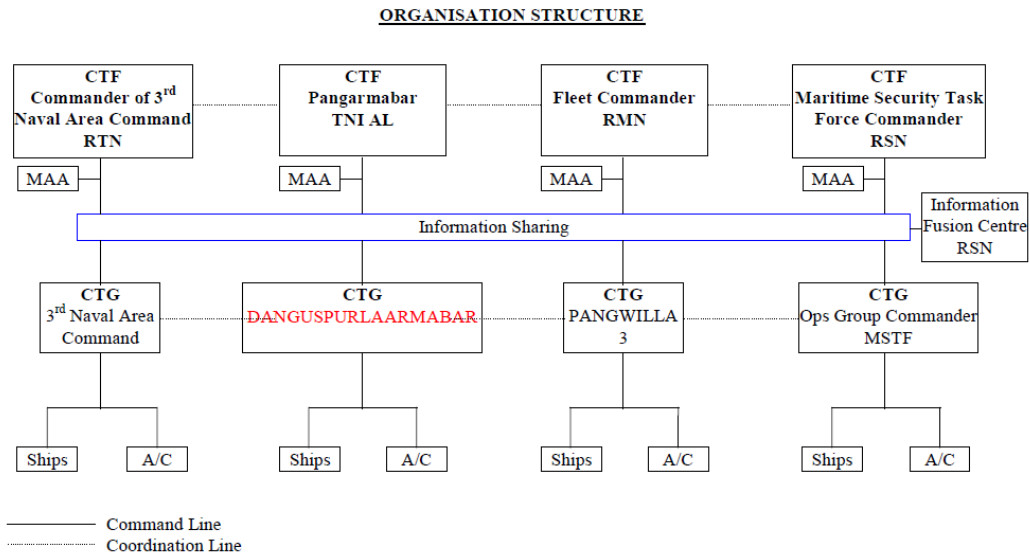
Sumber: *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2<sup>nd</sup> Amendment, 2013*

Pada gambar 2.3 menggambarkan bahwa area operasi Malacca Strait Patrol (MSP) dibagi menjadi 5 sektor. Sektor pertama terletak di Selat Singapura. Sedangkan sektor kedua, ketiga, keempat, dan kelima terletak di sepanjang jalur Selat Malaka. Area operasi ini berlaku untuk MSSP atau patroli laut dan EIS atau patroli udara. (*Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2<sup>nd</sup> Amendment, 2013:17*)

Untuk mengetahui sistem operasi MSSP atau patroli laut, Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand telah mengatur sistem komunikasi dalam SOP Malacca Strait Patrol (MSP) pada gambar 2.5.



**Gambar 2. 5 Sistem Komunikasi Malacca Strait Patrol**



Sumber: *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2<sup>nd</sup> Amendment, 2013*

Pada gambar 2.5 menjelaskan bagaimana sistem komunikasi yang dijalin antar *litoral states* dan antar bagian pada masing-masing negara. Gambar tersebut menjelaskan bahwa Commander Task Force (CTF)<sup>7</sup> atau panglima armada di Indonesia oleh Panglima Armada wilayah Barat TNI AL (Pangarmabar TNI AL), di Malaysia oleh Fleet Commander Royal Malaysian Navy (RMN), di Singapura oleh Maritime Security Task Force Commander Republic of Singapore Navy (RSN), dan di Thailand oleh Commander of 3<sup>rd</sup> Naval Area Command Royal Thailand Naval (RTN). Masing-masing CTF memberikan komando terhadap

<sup>7</sup> *Commander Task Force* merupakan panglima armada yang bertugas memberikan komando kepada bawahannya dan berkoordinasi dalam persyaratan operasional patroli laut dengan patroli udara dan sistem *information sharing*. Selain itu juga bertugas dalam menerima, menganalisis, dan menyebarkan laporan-laporan yang terdapat di sistem informasi *Malacca Strait Patrol*

Monitoring and Action Agency (MAA)<sup>8</sup> yang dimiliki masing-masing negara untuk memonitori lapangan, melakukan keterbukaan informasi di kantor Information Fusion Center di Singapura, dan memberi komando ke Commander Task Groups (CTG)<sup>9</sup> untuk melakukan penugasannya. CTG di Indonesia oleh Komando Gugus Tempur Laut Komando Armada kawasan Barat (Danguspurla Armabar) TNI AL, di Malaysia oleh Panglima Wilayah Laut 3 Royal Malaysian Navy, di Singapura oleh Ops Group Commander MSTF Republic of Singapore Navy (RSN), dan di Thailand oleh 3<sup>rd</sup> Naval Area Command Royal Thailand Navy (RTN). Masing-masing CTG melanjutkan komando dari CTF ke armada kapal dan pesawatnya untuk melaksanakan eksekusinya sesuai dengan prosedur nasional. Setiap armada kapal dan pesawat melaporkan semua hal yang terjadi ke CTG. Sedangkan untuk komunikasi antar CTF, CTG, hingga setiap armada kapal dan pesawat hanya sampai tahap koordinasi saja, bukan saling memberikan komando (*Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2nd Amendment, 2013:24*).

### **2.3 Eye in the Sky**

Eye in the Sky (EIS) merupakan salah satu dari tiga komponen kerjasama keamanan yang dijalin Malaysia, Singapura, Indonesia, dan Thailand dalam kerjasama Malacca Strait Patrol (MSP). EIS merupakan pemantauan dan patroli

---

<sup>8</sup> Monitoring and Action Agency merupakan pihak ketiga antara CTF dan CTG yang bertugas dalam memonitor, mengawasi dan berkoordinasi dengan semua operasi patroli laut, patroli udara, dan satuan kerja *information sharing*.

<sup>9</sup> Commander Task Groups merupakan satuan tugas yang bertugas dalam melaksanakan komando langsung dari Commander Task Force, melakukan pengawasan dan operasi maritim dengan menempatkan armadanya di masing-masing batas laut nasional, dan berkoordinasi dalam eksekusi operasi patroli laut dengan *litoral states* melalui Monitoring and Action Agency.

terkoordinasi dari udara oleh *litoral states* di bawah struktur pusat komando yang terkoordinasi. Sistem EIS atau patroli udara diharapkan dapat membantu *litoral states* dalam melaksanakan MSSP atau patroli air dengan memantau keamanan Selat Malaka dari udara.

### **2.3.1 Pembentukan Eye in the Sky**

Setelah Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) diresmikan oleh Malaysia, Singapura, dan Malaysia pada tahun 2004, ada beberapa evaluasi dalam pelaksanaannya. Pada tanggal 20 Juni 2005, Joint War Committee (JWC) of Lloyd's Market Association menyatakan bahwa Selat Malaka sebagai zona hitam atau zona penuh resiko dan menjadi salah satu daftar wilayah dengan resiko atas perang, penyerangan, dan bahaya lainnya. Hal ini mempengaruhi perusahaan asuransi kapal pengiriman. (Alfred Daniel Matthews, 2015: 59)

Setelah setahun MSSP atau patroli air berjalan, perlu adanya beberapa inisiatif penunjang dalam pelaksanaannya. Pada Juni 2005 dalam dialog terakhir Shangri-la, Wakil Perdana Menteri dan Menteri Pertahanan Malaysia, Najir Tun Abdul Rajak mengajukan konsep Eye in the Sky (EIS) yang berguna dalam memperkuat keamanan Selat Malaka. Pada pertemuan tersebut dihadiri oleh Malaysia yang diwakili oleh Wakil Perdana Menteri dan Menteri Pertahanan, Najir Tun Abdul Rajak, Singapura yang diwakili oleh Menteri Pertahanan, Teo Chee Hean, Indonesia yang diwakili oleh Kolonel Suryo Wiranto ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 10 April 2017).

Pada tanggal 13 September 2005, EIS atau patroli udara resmi diluncurkan oleh Indonesia-Malaysia-Singapura sebagai penunjang Malacca Strait Patrol dalam

mengawasi Selat Malaka dari udara. Pesawat perdana diterbangkan dalam melaksanakan program EIS, yakni pesawat Hercules C130 milik Malaysia yang membawa kru pesawat dari Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Program tersebut diluncurkan di Bandara Subang, Kuala Lumpur, Malaysia ([news.bbc.co.uk](http://news.bbc.co.uk) diakses pada tanggal 10 April 2017).

Pada tanggal 21 April 2006, Indonesia-Malaysia-Singapura penandatangani kerangka acuan (TOR) dan standar prosedur operasi (SOP) Malacca Strait Patrol (MSP) di Batam Indonesia ([www.antaraneews.com](http://www.antaraneews.com) diakses pada tanggal 8 April 2017). Penandatanganan ini tidak hanya membahas mengenai MSSP atau patroli air, tetapi juga ketentuan-ketentuan tertentu dalam EIS atau patroli udara. Pada tahun 2008, negara Thailand bergabung menjadi anggota tetap Malacca Strait Patrol (MSP). Sejak 2008, Thailand melaksanakan seluruh komponen kerjasama MSP, yakni MSSP atau patroli air dan EIS atau patroli udara yang sudah dilaksanakan Indonesia-Malaysia-Singapura, serta Intelligence Exchange Group (IEG) yang baru diluncurkan di tahun yang sama.

Seperti halnya MSSP, pada tahun 2011 Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand mengadakan Malacca Strait Patrol Exercise pertama. Malacca Strait Patrol Exercise tersebut terus rutin dilaksanakan oleh Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand untuk kepentingan MSSP atau patroli air maupun EIS atau patroli udara. Selain itu untuk saling melakukan pengembangan skill personil patroli yang dimiliki litoral states. Malacca Strait Patrol Exercise kedua dilaksanakan pada tahun 2013 dan Malacca Strait Patrol Exercise dilaksanakan pada tahun 2014 ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 10 April 2017). Pada

tabel 2.11 menggambarkan secara garis besar *timeline* pembentukan EIS atau patroli udara.

**Tabel 2. 11 Timeline Pembentukan Eye in the Sky**

<b>Tanggal</b>	<b>Kejadian</b>
2004	Patroli terkoordinasi trilateral Malsindo atau Malacca Strait Patrol yang diresmikan oleh Malaysia, Singapura, dan Indonesia
2005	Inisiatif peluncuran Eye in the Sky untuk menunjang kerjasama Malacca Strait Patrol
	Thailand bergabung sebagai negara pengamat
2006	Penandatanganan kerangka acuan dan standar prosedur operasi Malacca Strait Patrol (MSP)
2008	Thailand bergabung menjadi negara anggota tetap Malacca Strait Patrol
2011	Malacca Strait Patrol Exercise pertama
2013	Malacca Strait Patrol Exercise kedua
2014	Malacca Strait Patrol Exercise ketiga

**Sumber:** Kementerian Pertahanan Singapura, 2015

### **2.3.2 Peran dan tugas Eye in the Sky**

Eye in the Sky (EIS) atau patroli udara mulai dilakukan pada tahun 2005 oleh Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand (bergabung pada tahun 2008). Pada tahap awal, Angkatan Bersenjata *litoral states* menyediakan sumber daya yang diperlukan dalam hal pesawat patroli maritim dan tim patroli maritim gabungan di dalam pesawat. Setiap *litoral states* harus menyediakan 2 pesawat maritim setiap

minggu untuk patroli udara di Selat Malaka. Tim patroli udara maritim gabungan bertujuan untuk menetapkan gambaran permukaan yang komprehensif di Selat Malaka dengan menyiarkan hal-hal yang mencurigakan melalui frekuensi radio khusus untuk pemangku kepentingan dalam pengawasan dan pengamanan lain ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 10 April 2017).

Daerah operasi untuk EIS atau patroli udara mencakup wilayah udara internasional dan nasional di atas Selat Malaka. Pesawat patroli tersebut dapat melintas di wilayah kedaulatan *litoral states* lain dengan jarak maksimal 3 mil. Setiap penerbangan membawa misi tim patroli gabungan yang terdiri dari personil yang berasal dari masing-masing negara, Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand (bergabung pada tahun 2008). Penerbangan rutin dilakukan dua kali patroli udara dalam seminggu. (Alfred Daniel Matthews, 2015: 60). Inisiatif ini dilakukan untuk meningkatkan tingkat kepercayaan *user states* dan pemangku kepentingan lain terhadap keamanan Selat Malaka.

### **2.3.3 Operasional Eye in the Sky**

Dalam menjalankan operasional EIS atau patroli udara, perlu adanya batasan-batasan wilayah atau area operasi. Dalam SOP MSP, sudah ditentukan area operasinya persis seperti area operasi pada MSSP atau patroli air dalam gambar 2.3, kecuali di atas wilayah Selat Singapura atau sektor pertama. Akan tetapi dalam EIS atau patroli udara ada ketentuan tambahan yakni pesawat tidak boleh mendekati sejauh 3 mil dari daratan. Selain itu pesawat patroli udara tidak diperbolehkan melewati daratan, hanya diperbolehkan patroli di atas wilayah perairan Selat

Malaka (*Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2nd Amendment*, 2013: 46).

Ada beberapa standar prosedural dalam melaksanakan EIS atau patroli udara selain dilakukan 2 kali seminggu dan adanya perwakilan dari masing masing *litoral states* dalam Combine Mission Patrol Team (CMPT)<sup>10</sup>. Pesawat yang sedang berpatroli harus mengambil ketinggian penerbangan yang dapat mengoptimalkan pengawasan dan sesuai peraturan lalu lintas udara, yakni ketinggian 200ft hingga 5000ft. Setiap pusat operasi EIS atau patroli udara dari masing-masing *litoral states* saling berkoordinasi dalam penyusunan jadwal penerbangan patroli udara. Pangkalan udara yang dijadikan *embarkation and disembarkation point* yakni, Pangkalan Udara Medan dan Pangkalan Udara Batam Indonesia, Pangkalan udara Subang Malaysia, Pangkalan Udara Changi (Barat) Singapura, dan Pangkalan Udara Phuket Thailand. Monitoring and Action Agency (MAA) pada masing-masing *litoral states* harus memonitor seluruh kejadian-kejadian dalam misi penerbangan EIS atau patroli udara. MAA berkoordinasi dengan instansi penegak sesuai dengann kebutuhan untuk mengikuti tanggapan dari laporan CMPT yang sedang di lapangan. (*Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2nd Amendment*, 2013:47).

#### **2.4 Intelligence Exchange Group**

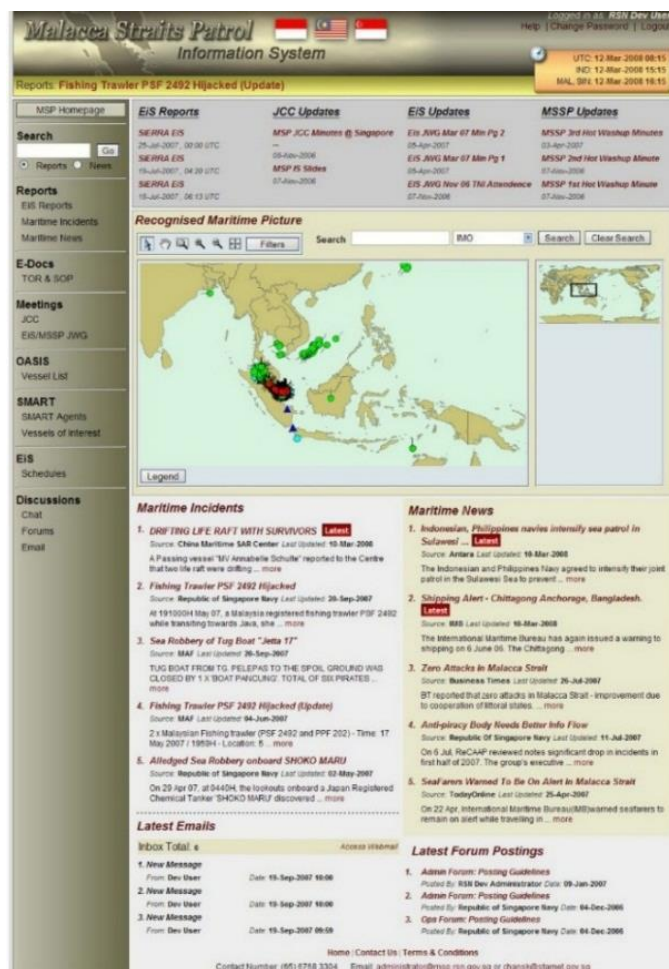
Intelligence Exchange Group (IEG) merupakan salah satu dari tiga komponen kerjasama keamanan yang dijalin Malaysia, Singapura, Indonesia, dan Thailand

---

<sup>10</sup> Combine Mission Patrol Team merupakan tim gabungan yang personilnya perwakilan dari masing-masing *litoral states* dibawah komando pusat operasi EIS atau patroli udara masing-masing negara.

dalam Malacca Strait Patrol (MSP). Intelligence Exchange Group (IEG) dibentuk untuk membantu MSSP atau patroli air dan EIS atau patroli udara, yang bertujuan untuk pengembangan wadah berbagi informasi yang disebut dengan Malacca Straits Patrol Information System (MSP-IS), seperti yang digambarkan pada gambar 2.2.

**Gambar 2. 6 Malacca Strait Patrol Information System**



Sumber: Kementerian Pertahanan Singapura, 2006

### 2.4.1 Pembentukan Intelligence Exchange Group

Setelah Malaysia, Singapura, dan Malaysia meresmikan Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) pada tahun 2004 dan meresmikan Eye in the Sky (EIS) pada tahun



2005, ada beberapa evaluasi dalam pelaksanaannya. Pada tahun 2006, selain penandatanganan kerangka acuan dan standar prosedur operasi Malacca Strait Patrol (MSP), Indonesia-Malaysia-Singapura meresmikan Intelligence Exchange Group (IEG) dengan mengembangkan platform berbagi informasi yang bernama Malacca Straits Patrol Information System (MSP-IS) untuk menyempurnakan sistem patrol air dan patrol udara yang sudah ada.

Pada tahun 18 September 2008, Thailand menjadi negara ke-4 sebagai negara anggota tetap dalam kerjasama keamanan MSP. Di tahun yang sama, Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand menyelenggarakan Malacca Strait Patrols Information Sharing Exercise untuk pertama kalinya. Dalam Malacca Strait Patrols Information Sharing Exercise pertama, Indonesia dihadiri oleh perwakilan dari Tentara Nasional Indonesia (TNI), Singapura dihadiri oleh perwakilan dari Singapore Armed Forces (SAF), Malaysia dihadiri oleh perwakilan dari Malaysian Armed Forces (MAF), dan Thailand dihadiri oleh perwakilan dari Royal Thai Armed Forces (RTAF). Pertemuan pelatihan ini dilaksanakan di Information Fusion Centre yang berada di Pangkalan Laut Tuas Singapura. Seperti halnya Malacca Strait Patrols Information Exercise untuk MSSP atau patroli air dan EIS atau patroli udara, Malacca Strait Patrols Information Sharing Exercise diadakan untuk pelatihan ataupun *trial and error* dalam melaksanakan keterbukaan informasi dalam sistem Malacca Strait Patrol Information System (MSP-IS) ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 13 April 2017).

Pada tanggal 29 Juni – 1 Juli 2010, Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand menyelenggarakan Malacca Strait Patrols Information Sharing Exercise kedua.

Pertemuan ini dilaksanakan di Multinational Operations and Exercises Centre yang berada di pusat komando dan kontrol Changi Singapura. Pertemuan ini melibatkan 50 peserta yang berasal dari Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Pertemuan tersebut tidak hanya melibatkan perwakilan dari *litoral states*, akan tetapi juga melibatkan anggota komunitas pelayaran maritim internasional, seperti perusahaan pelayaran Mr Jim Cripps from Shell Eastern Trading (Pte) Ltd ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 13 April 2017). Pada tabel 2.12 menggambarkan secara garis besar *timeline* pembentukan Intelligence Exchange Group (IEG).

**Tabel 2. 12 Timeline Pembentukan Intelligence Exchange Group**

<b>Tanggal</b>	<b>Kejadian</b>
2004	Patroli terkoordinasi trilateral Malsindo atau Malacca Strait Patrol yang diresmikan oleh Malaysia, Singapura, dan Indonesia
2005	Thailand bergabung sebagai negara pengamat
2006	Penandatanganan mengenai kerangka acuan dan standar prosedur operasi Malacca Strait Patrol (MSP)
	Meresmikan Intelligence Exchange Group untuk mempermudah informasi mengenai Malacca Strait Patrol
2008	Thailand bergabung menjadi negara anggota tetap dalam Malacca Strait Patrol
	Malacca Straits Patrol Information Sharing Exercise pertama
2010	Malacca Straits Patrol Information Sharing Exercise kedua

Sumber: Kementerian Pertahanan, 2015

#### **2.4.2 Peran dan tugas Intelligence Exchange Group**

Pada Malacca Straits Patrol Information Sharing Exercise pertama yang dilaksanakan di tahun 2008 merupakan pelatihan perdana antar litoral *states* yang dilakukan selama 2 hari di Information Fusion Center yang berada di Pangkalan Laut Tuas Singapura. Pertemuan pelatihan perdana ini bertujuan untuk memvalidasi dan memperkuat jaringan pertukaran informasi untuk keamanan maritime litoral *states* ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 13 April 2017). Pertemuan pelatihan pertama ini membuat serangkaian langkah kooperasi praktis yang efektif dalam meningkatkan keamanan Selat Malaka.

Pada tanggal 29 juni - 1 juli 2010, litoral *states* mengadakan Malacca Straits Patrol Information Sharing Exercise kedua di Multinational Operations and Exercises Centre yang berada di pusat komando dan kontrol Changi Singapura. Pada pertemuan pelatihan kedua tersebut bertujuan untuk mengembangkan prosedur umum dan model prakteknya, serta mengembangkan kesesuaian peralatan dalam berkomunikasi dan beroperasi dengan efektif. Selain itu, pelatihan kedua ini untuk menguji pelaksanaan kolaborasi operasional melalui simulasi terhadap berbagai kemungkinan ancaman yang dilaksanakan oleh 50 peserta dari litoral *states* dan perusahaan pelayaran maritim Mr Jim Cripps from Shell Eastern Trading (Pte) Ltd ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 13 April 2017).

Dengan adanya pertemuan pelatihan kedua ini diharapkan dapat meminimalisir kesalahpahaman pada informasi antar litoral *states* dalam proses kerja MSSP atau patroli air dan EIS atau patroli udara. Paska pertemuan pelatihan

ini diharapkan hal-hal yang didapatkan dari Malacca Straits Patrol Information Sharing Exercise kedua dapat diterapkan di negara masing-masing.

Dalam melaksanakan IEG, *litoral states* membuat sebuah wadah yang memudahkan pertukaran informasi, yakni Malacca Strait Patrols Information System (MSP-IS). Peresmian MSP-IS pada tahun 2006 menunjukkan keseriusan *litoral states* dalam memenuhi persyaratan keamanan Selat Malaka. Dengan sistem tersebut, informasi yang dihasilkan dari MSSP atau patroli air dan EIS atau patroli udara dapat cepat tersampaikan dengan cepat ke semua pemangku kepentingan dalam memantau dan menindak yang terlibat secara *real-time*.

Malacca Strait Patrol Information System (MSP-IS) memiliki 2 fitur utama dalam pengoperasiannya, yakni:

a. *Open and Analysed Shipping Information System*

Fitur *Open and Analysed Shipping Information System* (OASIS) ini menyediakan pendeteksi gambaran maritim dan *database* kapal yang sedang berlayar dengan daftar terbaru dengan lebih dari 150.000 kapal yang mendekati *real-time*. Fitur ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran terhadap maritim regional. Fitur OASIS ini dapat menampilkan tren data gambaran umum maritim secara *real-time* dan dilengkapi historisnya.

b. *Sense-Making Analysis and Research Tool*

Fitur *Sense-Making Analysis and Research Tool* (SMART) berguna dalam melengkapi data OASIS. Fitur ini dapat mendeteksi perilaku-perilaku yang ganjil ataupun tidak biasa dari kapal-kapal yang sedang

transit di perairan Selat Malaka. Fitur ini memberikan peringatan dini ke pemangku kepentingan dalam memantau dan menindak yang terlibat untuk memberi isyarat tanggapan operasional di wilayah yang diperlukan. Fitur SMART merupakan suatu wadah untuk meningkatkan kolaborasi antar *litoral states* dalam arti mengambil keputusan untuk mendeteksi sinyal-sinyal lemah dan melalui berbagai keterbukaan informasi yang terkait. Hal ini bertujuan untuk dapat mendeteksi ancaman nyata terhadap keamanan maritim regional ([www.mindev.gov.sg](http://www.mindev.gov.sg) diakses pada tanggal 13 April 2017).

#### **2.4.3 Operasional Intelligence Exchange Group**

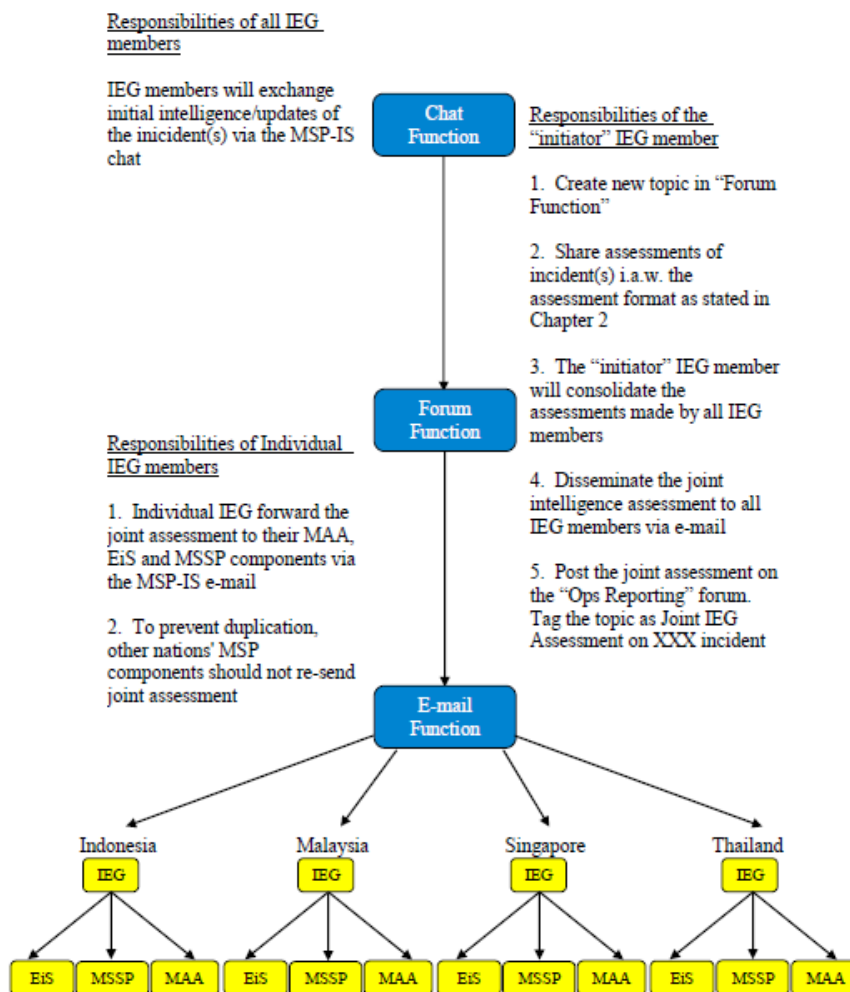
Setelah dijelaskannya operasional MSSP atau patroli air dan EIS atau patroli udara, patroli tersebut menghasilkan laporan-laporan informasi yang terjadi di Selat Malaka. Laporan-laporan insiden yang didapatkan dari MAA, MSSP, dan EIS dari masing-masing *litoral states*, lalu dikumpulkan, dievaluasi, dan dianalisis. Ada beberapa format penilaian dalam mengevaluasi menganalisis insiden- untuk mendeteksi kejanggalan dan mendapatkan tindakan pelaku supaya memberi sinyal kepada MSSP dan EIS. Format penilaiannya, yaitu:

- a. *Launch Points*: wilayah para pelaku pembajakan ini berasal
- b. *Hotspot*: wilayah insiden pembajakan terjadi
- c. Cuaca: hal ini sangat mempengaruhi kapal, khususnya kapal kecil milik pembajak maupun kapal melintas seperti kapal ikan
- d. Waktu: pada saat malam hari sangat rawan atas serangan
- e. Taktik, teknik, dan prosedur: berisi seluruh informasi tentang pembajak

- f. Target: kapal yang dinilai mudah diserang oleh pembajak
- g. *Organized Crime*: sindikat pelaku kejahatan yang terorganisir

Dalam IEG setiap *litoral states* melakukan pertukaran informasi atau memperbarui insiden-insiden yang terjadi di Selat Malaka di dalam Malacca Strait Patrol Information System (MSP-IS). Kantor pengolahan data MSP-IS di Information Fusion Center di Singapura. Proses pertukaran informasi antar *litoral states* dijelaskan pada gambar 2.6.

### Alur Penilaian Information Exchange Group



Sumber: *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2<sup>nd</sup> Amendment, 2013*

Pada gambar 2.6 menjelaskan tiga bentuk tanggung jawab dalam alur penilaian Information Exchange Group (IEG). Tanggung jawab pertama yakni setiap *litoral states* melakukan inisiasi pertukaran informasi atau memperbarui data insiden di Selat Malaka melalui *chat function* pada Malacca Strait Patrol Information System (MSP-IS). Tanggung jawab kedua, bagi negara inisiator informasi tersebut, harus melalui 5 tahap, yakni: buat topik baru di dalam *forum function*, membagi penilaian atas insiden ke *litoral states* lain, negara inisiator melakukan konsolidasi dalam pembentukan *assessment* dengan seluruh *litoral states*, menyebarkan *the joint intelligence assessment* ke seluruh *litoral states* melalui email, dan mempublikasikan *the joint assessment* dalam “*Ops Reporting*” *forum*, lalu tandai topik tersebut sebagai *Joint IEG Assessment* pada insiden tersebut. Tanggung jawab ketiga, bagi *litoral states* yang non-inisiator memiliki dua kewajiban. *Litoral states* yang non-inisiator meneruskan *the joint assessment* yang diterima ke masing-masing seluruh komponen dari *Monitoring and Action Agency* (MAA), MSSP atau patroli laut, dan EIS atau patroli udara melalui email MSP-IS. Selain itu, untuk mencegah duplikasi, komponen lain di Malacca Strait Patrol (MSP) tidak melakukan pengiriman ulang dokumen tersebut (*Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures: 2nd Amendment*, 2013: 58).