

ISSN 2580 6378
E-ISSN 2580 7048



JURNAL
ASIA
PACIFIC
STUDIES

Journal of International Relations Study Program
Faculty of Social and Political Sciences
Universitas Kristen Indonesia

Volume 5 | Number 1 | January - June 2021

REZIM KEAMANAN MARITIM DALAM PENANGANAN PEMBAJAKAN KAPAL DI SELAT MALAKA

Riskey Oktavian

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Kristen Indonesia, Jl. Mayjen Sutoyo No.2, RT.9/RW.6, Cawang, Kec. Kramat jati, Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 13630

Riskey.oktavian@uki.ac.id

Abstract

This article describes the form and performance of the Malacca Straits Patrol (MSP) cooperation as a maritime security regime in dealing with maritime piracy in the Straits of Malacca in the year 2008-2020. It is explored and analyzed using a theoretical approach of maritime security regimes, with the concept of maritime piracy, and the concept of maritime security. The research method used is qualitative based on case study and descriptive analysis. Sources of data were obtained from interviews and documentation with validated through triangulation of data sources and negative case analysis. The results of the study found the maritime piracy in the Straits of Malacca led to the development of dynamic threat perspective between littoral states and non-littoral user states depending on the priority of each states maritime interests to the strategic value of the Malacca Strait. This prompted the establishment of the Malacca Straits Patrol (MSP) cooperation as a form of maritime security regime with a cooperative security mechanism that has principles, norms, rules, and decision-making procedures aimed at dealing with maritime piracy of Malacca Strait through four programs: (1) Malacca Straits Sea Patrol (MSSP); (2) Eyes in the Sky Combined Maritime Air Patrols (EiS-CMAP); (3) Malacca Straits Patrol Intelligence Exchange Group (MSP-IEG); and (4) the Malacca Straits Patrol Joint Coordination Committee (MSP-JCC). It has a low level of effectiveness performance as the output product of the regime make outcome changes in the collective behavior of Indonesia, Malaysia, Singapore, and Thailand that optimum comply with a few rules of the game in the implementation of the MSSP, EiS CMAP, MSP-IEG, and MSP-JCC programs, because hampered by lack of capability and mutual mistrust. The results of these performances made the operationalization of the MSP regime to minimum, resulting in the unresolved problem of maritime piracy of the Malacca Strait according to the objectives MSP regime. Recommends for extending MSP to Strait of Singapore; increased capability of MSSP and EiS-CMAP; review the transparency information exchange of MSP-IEG; and increasing awareness and financial support, equipment, and training from interested non-littoral actors to littoral actors to make MSP more effective in dealing with piracy in the Straits of Malacca.

Keywords: Straits of Malacca; Maritime Piracy; Maritime Security; Malacca Straits Patrol; Maritime Security Regime

Abstrak

Artikel ini mendeskripsikan bentuk dan kinerja kerja sama *Malacca Straits Patrol* (MSP) sebagai rezim keamanan maritim dalam menangani pembajakan kapal di Selat Malaka tahun 2008-2020. Ia dieksplorasi dan dianalisis menggunakan pendekatan teori rezim keamanan maritim, ditambah konsep perompakan kapal dan konsep keamanan maritim. Metode yang digunakan adalah kualitatif berbasis studi kasus dan analisis deskriptif. Sumber data diperoleh dari wawancara dan dokumentasi yang divalidasi melalui triangulasi sumber dan analisis kasus negatif. Hasil penelitian menemukan bahwa pembajakan kapal di Selat Malaka menimbulkan perkembangan perspektif ancaman yang dinamis antara negara pantai dengan negara pengguna non tepi pantai bergantung prioritas kepentingan maritim masing-masing negara terhadap nilai strategis Selat Malaka. Hal tersebut mendorong pembentukan kerja sama *Malacca Straits Patrol* (MSP) sebagai bentuk rezim keamanan maritim dengan mekanisme keamanan kooperatif yang memiliki prinsip, norma, aturan, dan prosedur pengambilan keputusan bertujuan menangani pembajakan kapal Selat Malaka melalui empat program kerja: (1) *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP); (2) *Eyes in the Sky Combined Maritime Air Patrols* (EiS-CMAP); (3) *Malacca Straits Patrol Intelligence Exchange Group* (MSP-IEG); dan (4) *The Malacca Strait Patrol Joint Coordinating Committee* (MSP-JCC). Ini memiliki kinerja efektivitas berlevel rendah seiring luaran produk

rezim menghasilkan perubahan perilaku kolektif Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand yang mematuhi terhadap sebagian kecil aturan main dalam pengimplementasian program kerja MSSP, EiS CMAP, MSP-IEG, dan MSP-JCC secara optimum, karena terhambat kekurangan kapabilitas dan ketidakpercayaan satu sama lain. Hasil kinerja tersebut membuat operasionalisasi rezim MSP menjadi minimal, sehingga berdampak belum terselesaikannya permasalahan pembajakan kapal Selat Malaka sesuai tujuan rezim MSP. Direkomendasikan untuk memperluas MSP hingga Selat Singapura; peningkatan kapabilitas MSSP dan EiS-CMAP; peninjauan kembali transparansi pertukaran informasi MSP-IEG; serta peningkatan kepedulian dan dukungan dana, peralatan, dan pelatihan dari aktor berkepentingan non tepi pantai kepada keempat negara pantai agar semakin mengefektifkan MSP dalam menangani pembajakan kapal Selat Malaka.

Kata Kunci: Selat Malaka, Pembajakan Kapal, keamanan Maritim; *Malacca Straits Patrol*; Rezim Keamanan Maritim.

1. Pendahuluan

1.1 Latar belakang

Selat Malaka memiliki luas 65.000 km² menghubungkan Samudra Hindia dengan Samudra Pasifik di kelilingi negara pantai Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Sekitar 25% dari total perdagangan dunia diangkut kapal melewati Selat Malaka setiap tahunnya (KBRI Singapura 2005, 10). Ia dilayari sekitar 120.000 kapal mengangkut 16 juta bd (barell perhari) energi minyak dan komoditas barang non energi setiap tahunnya (Cauley 2014). Ini membuatnya rentan terhadap aksi-aksi kejahatan pembajakan kapal. Sejak “Krisis Finansial Asia 1997-1998”, *International Maritime Bureau* (IMB) melaporkan satu kasus pembajakan kapal di Selat Malaka tahun 1999 meningkat drastis menjadi 75 kasus di tahun 2000; dan 38 kasus di tahun 2004 (IMB 2000-2005). *International Maritime Organization* (IMO) merilis bahwa serangan pembajakan kapal Selat Malaka terjadi 112 kasus tahun 2000; 58 kasus tahun 2001; dan 60 kasus tahun 2004 (IMO 2001-2005). Hal tersebut membuat negara-negara pengguna non tepi pantai, kelompok industri maritim, akademisi, dan media massa menyoroti kinerja Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sebagai negara pantai yang seharusnya menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran sesuai Hukum Laut Internasional (*United Nations Convention on the Law of The Sea 1982*, UNCLOS 1982), Pasal 24 tentang Kewajiban Negara Pantai dan Pasal 25 tentang Hak Perlindungan Negara Pantai (UNCLOS 1982, 29).

Pada awal tahun 2004 IMB menetapkan status Selat Malaka adalah perairan berbahaya di dunia (Susilo 2006, 28). Bulan Juni 2004, Amerika Serikat (AS), menawarkan bantuan kepada negara pantai untuk menghadirkan militernya dalam membantu penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka. Bulan Agustus dan September 2004 Tiongkok dan India secara bergantian menawarkan proposal senada AS kepada negara pantai untuk menghadirkan AL mereka membantu penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka. Singapura menyetujuinya, namun ditolak secara tegas dari Indonesia dan Malaysia (Song 2005, 106-107). Ini membuat Indonesia bereaksi mengambil sikap dengan mengajukan penawaran “Patroli Terkoordinasi” untuk penanganan aksi-aksi pembajakan kapal di Selat Malaka kepada Malaysia, Singapura, dan Thailand bulan Juni 2004. Malaysia dan Singapura setuju, sementara Thailand mempertimbangkannya (Tempo 2004).

Tanggal 20 Juli 2004, Ketiga negara meresmikan pendirian “Patroli Terkoordinasi” bernama *Malsindo Malacca Straits Coordinated Patrol* (MALSINDO MSCP) dalam KRI Tanjung Delpelle di atas perairan Selat Malaka. Pertengahan tahun 2005 *Lloyd's Market Association's Joint War Committee* (LMAJWC) mengeluarkan testimoni bahwa Selat Malaka berada dalam status “zona perang” (Thomas 2005) membuat Indonesia, Malaysia, dan Singapura meningkatkan kerja sama MALSINDO MSCP dengan dibentuknya *Eyes in the Sky*

Combined Maritime Air Patrols (EiS-CMAP) sebagai program monitoring keamanan di Selat Malaka melalui udara. Kemudian Thailand mengajukan diri sebagai observer dalam MALSINDO MSCP dan EiS-CMAP. Ini diatur komprehensif dan disepakati secara formal dalam kerangka payung *The Malacca Straits Patrol* (MSP) melalui penandatanganan *The Malacca Strait Patrol Joint Coordinating Committee Terms of Reference and Standard Operating Procedure* (MSP JJC ToR-SOP) di Batam, Indonesia, tanggal 21 April 2006 (Low 2008).

Kesepakatan MSP terdiri dari (1) MALSINDO MSCP (berganti nama menjadi *Malacca Straits Sea Patrol*, MSSP); (2) EiS-CMAP; (3) *Malacca Straits Patrol Intelligence Exchange Group* (MSP-IEG) sebagai program pertukaran informasi intelijen untuk mendukung pelaksanaan MSSP dan EIS-CMAP; dan (4) *The Malacca Strait Patrol Joint Coordinating Committee* (MSP-JCC) menjadi forum komunikasi, dialog, dan pengambilan keputusan terhadap seluruh pelaksanaan kegiatan MSP. Kerja sama tersebut ditingkatkan dengan diadakannya pelatihan keahlian pertukaran informasi dalam *Inaugural Malacca Straits Patrol Information Sharing Exercise* (MSP-ISE) bulan Maret 2008. Status Thailand dari observer berubah menjadi anggota MSP secara resmi dengan penandatanganan revisi MSP JJC ToR-SOP oleh Kepala Staf Pertahanan Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand di Bangkok, Thailand tanggal 18 September 2008. Ini membuat MSP yang digagas Indonesia sejak tahun 2004 sampai keikutsertaan Thailand tahun 2008 semakin komprehensif dalam penanganan aksi-aksi pembajakan kapal di Selat Malaka hingga saat ini (Mindef 2015).

MSP memiliki tujuan yang disepakati negara pantai Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand untuk menciptakan keamanan maritim dan menjaga keselamatan navigasi pelayaran di Selat Malaka; serta penindakan tindak kejahatan dan pencegahan terjadinya aksi-aksi pembajakan kapal di Selat Malaka. Pencapaian tujuan tersebut dilakukan melalui pengimplementasian empat program yaitu (1) MSSP, patroli terkoordinasi AL Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand di Selat Malaka; (2) EiS-CMAP, patroli terkoordinasi AL keempat negara melalui udara untuk mendukung pelaksanaan MSSP; (3) MSP-IEG, komunikasi dan pertukaran informasi intelijen keempat negara untuk mendukung pelaksanaan MSSP dan EIS-CMAP; dan (4) MSP-JCC, tempat komunikasi, dialog, monitoring, evaluasi, dan pengambilan keputusan yang bertanggung jawab terhadap seluruh aktivitas MSSP, EiS-CMAP, dan MSP-IEG di lapangan untuk mencapai tujuan MSP (Mindef 2015). Ini menjadi fokus permasalahan penelitian untuk dieksplorasi dan dianalisa tentang bentuk dan kinerja kerja sama MSP sebagai rezim keamanan maritim yang terdiri atas prinsip, norma, aturan, dan prosedur pengambilan keputusan untuk mengatur perilaku Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sebagai negara pantai dalam penanganan ancaman pembajakan kapal di Selat Malaka.

1.1 Maksud dan Tujuan

Penelitian ini bermaksud untuk mengeksplorasi dan menganalisa kerja sama MSP sebagai bentuk rezim keamanan maritim dalam penanganan aksi-aksi pembajakan kapal di Selat Malaka. Ini bertujuan untuk mengetahui: (1) perspektif ancaman keamanan maritim yang ditimbulkan dari adanya aksi-aksi pembajakan kapal di Selat Malaka terhadap negara pantai dan negara non tepi pantai; (2) bentuk dan kinerja rezim keamanan maritim MSP yang terdiri atas prinsip, norma, aturan, dan prosedur pengambilan keputusan untuk mengatur perilaku negara pantai Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam melakukan penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka.

1.2 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memiliki kegunaan yang membawa manfaat akademis dan praktis. Secara akademis dapat menjadi sumbangan pengetahuan dalam pengembangan

ilmu hubungan internasional terkait kajian keamanan maritim, kerja sama internasional, dan rezim keamanan maritim. Sementara, dalam dimensi praktis hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan rekomendasi untuk evaluasi kinerja kerja sama MSP, dan rujukan pengambilan kebijakan kepada pihak-pihak yang berkepentingan terhadap keamanan Selat Malaka terkhusus pemerintah Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sebagai aktor negara yang terikat dalam kontrak kerja sama MSP.

2. Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran

Penelitian ini menggunakan pendekatan teori rezim keamanan maritim ditambah konsep perompakan kapal dan konsep keamanan maritim untuk menjadi landasan pemikiran dalam menggambarkan aksi-aksi pembajakan kapal Selat Malaka dan ancaman keamanan maritim yang ditimbulkan terhadap negara pantai dan negara non tepi pantai, serta bentuk dan kinerja rezim keamanan maritim MSP dalam melakukan penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka.

2.1 Perompakan Kapal (*Maritime Piracy*)

Pembajakan kapal atau perompakan kapal di laut (*maritime piracy*) berasal dari Bahasa Latin *pirata*. Ia diterjemahkan dalam Bahasa Yunani *peirato* mengandung arti *to attempt* — yang menyerang (American Bar Association 2006, 10). Plutarch menyebut perompakan kapal adalah “orang-orang yang menyerang tanpa otoritas illegal” (KBRI Singapura 2005, 18). James Brierly mengatakan esensi tindakan perompakan kapal merupakan kekerasan yang dilakukan di laut atau terkait erat dengan aktifitas lautan oleh orang yang bertindak tidak dibawah otoritas semestinya. Oleh sebab itu, suatu tindakan tidak dapat menjadi pembajakan jika dilakukan oleh otoritas negara, atau bahkan masyarakat yang melakukan pemberontakan yang telah diakui sifat berperangnya (Brierly 1963, 142). Kekerasan tersebut dikatakan oleh Stepan Molodtsov sebagai “tindakan oleh seseorang terhadap kapal dan awaknya di laut maupun penyerangan yang dilakukan orang dari laut terhadap titik-titik pesisir dengan tujuan menguasai, merampas, dan menenggelamkan kapal dan/atau tujuan kriminal lainnya dianggap sebagai perompakan kapal” (Clingan & Kolodkin 1991, 135). Dirincikan Michael Nicholas bahwa perompakan kapal menjadi setiap serangan terhadap sebuah kapal, kargo, penumpang, atau awak kapal di lautan, dari kapal lain oleh orang-orang yang bertindak untuk keuntungan pribadi, dan tidak atas nama bendera yang diakui otoritas internasional. Juga termasuk tindakan-tindakan kriminal yang menyerang sebuah kapal di pantai atau penumpang yang menyerang kapal dan awak kapal (Nicholas 2008, 212).

Pada UNCLOS 1982 yang mengatur zona maritim suatu negara (UNCLOS 1982, 23-54). Istilah perompakan kapal di laut dibedakan menjadi “perompakan (*piracy*)” dan “perampokan (*robbery*)”. Pasal 101 UNCLOS 1982 mendefinisikan perompakan kapal (*piracy*) adalah tindakan untuk tujuan pribadi yang dilakukan oleh awak kapal atau penumpang kapal atau orang-orang yang turut serta mengajak atau membantu secara sengaja dan sukarela melakukan kekerasan atau penahanan tidak sah terhadap terhadap suatu kapal, barang di atas kapal, penumpang kapal, dan/atau awak kapal di laut lepas luar yurisdiksi negara. (UNCLOS 1982, 57). Sementara, perampokan kapal (*robbery*) merupakan setiap tindakan pembajakan atau perompakan yang mengandung unsur-unsur pelanggaran hukum terhadap sebuah kapal, atau terhadap orang, atau harta benda di atas kapal dalam yurisdiksi suatu negara (IMO 2005, 4). Perbedaan istilah tersebut terletak pada lokasi kejadian yang berpengaruh dalam penanganannya secara internasional Apabila perampokan kapal terjadi di zona maritim luar teritorial suatu negara (ZEE dan laut bebas) yang harus ditangani secara internasional tanpa memperdulikan kewarganegaraan pelaku. Sedangkan insiden dalam zona

teritorial suatu negara disebut perampokan kapal (*robbery against ship*), hanya wajib ditangani oleh negara pantai pemilik kedaulatan teritorial, kecuali terdapat kasus dan kesepakatan internasional khusus (KBRI Singapura 2005, 15). Demikian IMB menyimpulkan perompakan kapal sebagai “segala tindakan apapun itikad oleh seseorang atau sekelompok orang yang menggunakan kekuatan di luar hukum pada kapal-kapal di laut, pelabuhan-pelabuhan maupun sedang berada di pesisir pantai” (IMB 2017).

2.2 Keamanan Maritim

Keamanan berasal dari Bahasa Latin “*securus*” berarti “terbebas” (Mesjasz 2004, 4) Ia bermakna pembebasan dari risiko gangguan, atau situasi damai tanpa adanya bahaya atau ancaman (Hermawan 2007, 26). Andreas Hasenclever, Peter Meyer dan Volker Rittberger mengatakan istilah keamanan terkait “perlindungan terhadap ancaman untuk keberlangsungan terhadap sesuatu yang vital” (Warner 2004, 6). Kajian keamanan internasional telah berkembang secara lebih luas dan kompleks dari “keamanan tradisional” berpusat perlindungan nilai-nilai kemerdekaan, kedaulatan, dan integritas teritorial suatu negara, menjadi “keamanan non tradisional” dalam dimensi ancaman baru dari aktor-aktor non negara (Acharya 1995, 1-2). Barry Buzan, Ole Waever, dan Jaap de Wilde memberikan lima dimensi keamanan non tradisional, yaitu (1) militer; (2) politik; (3) lingkungan; (4) ekonomi; dan (5) sosial (Buzan, Waever, & Wilde 1998, 21). Bahkan Anne Hammerstad menyertakan pendekatan individual sebagai pencapaian keamanan internasional dalam dimensi keamanan manusia (Krahman 2005, 10).

Mengikuti perluasan makna keamanan internasional, maka keamanan maritim tidak hanya diartikan sebatas kebebasan, perdamaian, atau perlindungan keberlangsungan nilai-nilai vital di lautan yang dimiliki suatu negara terhadap bahaya atau ancaman agresi negara lain (Klein 2011, 8-9). Keamanan maritim harus dipahami sebagai tatanan lautan yang aman dan damai dari bahaya atau ancaman untuk digunakan dan dimanfaatkan bagi kemakmuran dan kesejahteraan manusia (Keliat 2009, 112). Patricia Mallia menegaskan bahwa “keamanan maritim dipahami mencakup pemeliharaan keutuhan wilayah dan kedaulatan, serta pemeliharaan perdamaian dan ketertiban, untuk menjamin keselamatan dan perlindungan kapal bersama penumpang kapal, awak kapal, dan barangnya, serta perlindungan harta benda dan lingkungan lautan” (Fransas, Nieminen, Salokorpi, & Rytönen 2012, 7). Demikian Lutz Feldt, Peter Roell, dan Ralph Thiele memberikan tujuh varisbel keamanan maritim yaitu: (1) perdamaian internasional dan keamanan nasional; (2) kedaulatan keutuhan wilayah dan kemerdekaan politik; (3) keamanan jalur komunikasi laut; (4) perlindungan keamanan dari tindak kejahatan di lautan; (5) keamanan akses terhadap eksploitasi sumber daya di laut dan dasar laut; (6) perlindungan lingkungan lautan; dan (7) keamanan untuk seluruh pelaut dan nelayan (Feldt, Roell, & Thiele 2013, 2-3) Mereka menunjukkan bahwa keamanan maritim menuntut negara untuk menyediakan dan menjamin perlindungan bagi nilai vitalnya di lautan secara menyeluruh dari sektor bahaya atau ancaman tradisional bersumber aktor negara, seperti konflik perbatasan maritim, perebutan kontrol terhadap lautan, perlombaan senjata AL, dan pengetatan kebebasan penggunaan laut. Juga mengarah aspek-aspek ekonomi, sosial, hukum, dan lingkungan lautan dari ancaman non tradisional bersumber aktor non negara seperti terorisme, perdagangan, pembajakan kapal, perusakan lingkungan lautan, dan imigran ilegal lintas laut (Fransas, Nieminen, Salokorpi, & Rytönen 2012, 23-25).

2.3 Rezim Keamanan Maritim

Robert Keohane dan Joseph Nye mendefinisikan rezim adalah “seperangkat pengaturan kelembagaan pemerintahan [...] yang saling menghubungkan aturan, norma, dan prosedur untuk meregulasi perilaku aktor dan mengontrol efeknya” (Cook 2014, 186). Sementara Oran Young mengartikan rezim merupakan “seperangkat aturan, prosedur

pengambilan keputusan, dan/atau program-program yang menimbulkan praktek-praktek sosial, memberikan peranan khusus kepada partisipan dalam praktek tersebut, dan mengatur interaksi mereka satu sama lain” (Young 2002, 46). Stephen Krasner memaknai rezim internasional sebagai ”seperangkat prinsip, norma, aturan, dan prosedur pengambilan keputusan secara implisit atau eksplisit yang mengelilingi ekspektasi [harapan] para aktornya di area hubungan internasional (Young 2002, 78). Ini dihubungkan dalam kemaritiman sebagai bentuk rezim keamanan maritim.

Rezim keamanan maritim adalah “sekelompok negara dan/atau organisasi yang bertindak bersama, dengan kerangka aturan dan prosedur yang disepakati untuk memastikan keamanan dalam domain maritim” (Levien et al. 2012, 1). Ia diperjelas oleh Shafiah F. Muhibat bahwa “keselamatan maritim telah lama diatur [rezim keamanan maritim] melalui seperangkat aturan, norma, prinsip, dan prosedur. Rezim [keamanan maritim] internasional menyatukan berbagai praktik keselamatan maritim internasional, menstandarkan ekspektasi global, dan mengaturnya secara pasti” (Muhibat 2020, 23). Rezim keamanan maritim merupakan seperangkat pengaturan, kelembagaan, atau pemerintahan yang berisikan “prinsip”, “norma”, “aturan”, dan “prosedur pembuatan keputusan bersama” dalam organisasi atau institusi secara formal atau informal maupun eksplisit atau implisit untuk mengontrol perilaku negara yang menjadi anggota rezim terhadap domain maritim untuk mengakomodasi harapan mereka agar mencapai kepentingan keamanan dan keselamatan maritim. Prinsip adalah keyakinan bersama anggota rezim terhadap kebenaran, fakta, dan/atau penyebab isu atau permasalahan tertentu. Norma merupakan standar perilaku yang dituangkan berdasarkan hak dan kewajiban anggota rezim untuk menyikapi suatu permasalahan. Aturan diartikan sebagai ketentuan-ketentuan spesifik mengenai keharusan atau larangan yang mengatur perilaku anggota rezim yang terikat oleh norma. Prosedur pembuatan keputusan menjadi praktek-praktek umum dari anggota rezim untuk membuat dan mengimplementasikan keputusan bersama terkait prinsip, norma, dan aturan yang disepakati (Young 2002, 78-92).

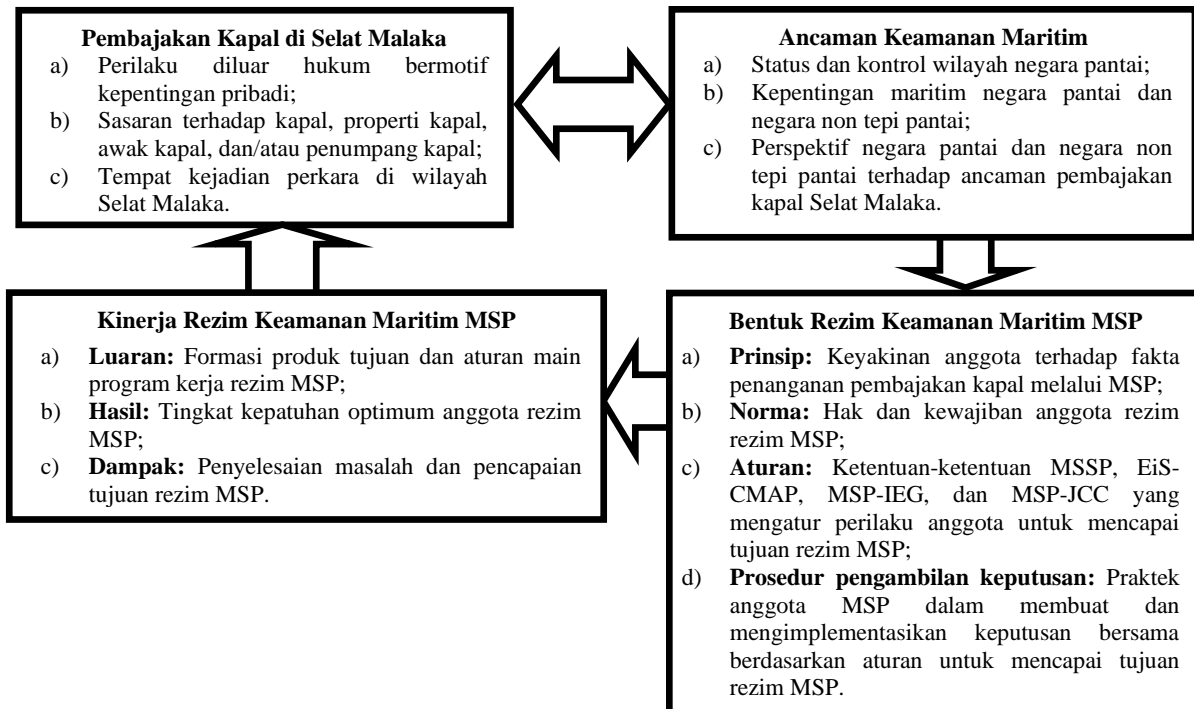
Kinerja rezim keamanan maritim dapat ditelaah melalui proses dari “keluaran (*output*)”; “*outcome* (hasil)”; sampai “*impact* (dampak)”. Keluaran adalah tahapan formasi produk rezim melalui pembuatan keputusan bersama yang mengeluarkan tujuan, dan aturan main dalam seperangkat program perjanjian, deklarasi, konvensi, dan lain sebagainya menyangkut pengentasan permasalahan yang dihadapi anggotanya. Hasil merupakan tahapan produk rezim diimplementasikan anggota rezim membentuk operasionalisasi rezim dalam menangani masalah yang dihadapi untuk mencapai tujuan rezim. dan dampak sebagai tahapan akhir ketika proses “formasi produk rezim” dengan “operasionalisasi rezim” memiliki efek terhadap permasalahan yang dihadapi rezim mengacu tujuan rezim yang disepakati anggotanya (Miles et al 2002, 3). Ini mengukur kinerja efektivitas rezim keamanan maritim yang menentukan tingkat keberhasilan penyelesaian masalah sehingga mampu mencapai tujuannya terbagi dalam empat level yaitu (1) tinggi; (2) moderat; (3) rendah; dan (4) tidak bekerja.

Rezim keamanan maritim memiliki level kinerja “tinggi” apabila formasi produk rezim menghasilkan kepatuhan perilaku kolektif anggotanya sesuai atau melampaui seluruh aturan main, sehingga membuat operasionalisasi rezim menjadi optimal, dan berdampak terselesaikannya permasalahan yang mencapai semua tuntutan tujuan rezim. Level kinerja “moderat” ketika formasi produk rezim menghasilkan kepatuhan perilaku kolektif anggotanya terhadap sebagian besar aturan main secara optimum, sehingga membuat operasionalisasi rezim median dengan kecenderungan rendah), berdampak tidak terselesaikan permasalahan sesuai tujuan rezim. Sementara level kinerja “rendah” ketika formasi produk rezim menghasilkan kepatuhan perilaku kolektif anggotanya terhadap sebagian kecil aturan main secara optimum, sehingga membuat operasionalisasi rezim menjadi minimal, berdampak tidak terselesaikan permasalahan sesuai tujuan rezim. Adapun level kinerja “tidak bekerja” terjadi

ketika perilaku anggota tidak mematuhi seluruh aturan main formasi produk rezim membuat operasionalisasi rezim tidak bekerja yang berdampak ketidaktuntasan masalah sesuai tujuan rezim (Miles et al 2002, 4-11).

Berdasarkan teori rezim keamanan maritim, ditambah konsep perompakan kapal dan konsep keamanan maritim maka dioperasionalkan alur pemikiran penelitian ini dalam Bagan 1 berikut:

Bagan 1. Alur Pemikiran



Bagan 1 menunjukkan konsep perompakan kapal dijadikan landasan peneliti untuk menggambarkan aksi-aksi pembajakan kapal di Selat Malaka yang dihadapi rezim keamanan maritim MSP terukur dari tiga indikator: (1) perilaku seseorang atau sekelompok orang yang mengandung kekerasan seperti pencurian, penyanderaan, pengrusakan, penahanan, dan lainnya dalam unsur pembajakan kapal bermotif kepentingan pribadi yang diluar hukum atau tidak diakui otoritas negara dan internasional; (2) perilaku kekerasan tersebut mengarah kriminalitas terhadap kapal, properti kapal, awak kapal, dan/atau penumpang kapal; dan (3) perilaku ini terjadi pada kapal-kapal sedang berlayar maupun di pesisir pantai Selat Malaka yang berada dalam zona maritim Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Sementara konsep keamanan maritim untuk mengkerangkai aksi-aksi pembajakan kapal Selat Malaka adalah ancaman keamanan maritim non tradisional bagi negara-negara yang memiliki kepentingan vital di Selat Malaka, terkhusus Indonesia Malaysia, Singapura, dan Thailand sebagai negara tepi pantai, dan Negara non tepi pantai pengguna Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, India, dan AS. Ia diukur dari tiga indikator: (1) status dan kontrol wilayah Indonesia Malaysia, Singapura, dan Thailand di Selat Malaka; (2) kepentingan vital negara pantai dan negara non tepi pantai terhadap penggunaan dan pemanfaatan nilai strategis Selat Malaka; dan (3) dampak politik, keamanan, hukum, ekonomi, dan sosial yang dihadapi negara pantai dan negara non tepi pantai terkait aksi pembajakan kapal di Selat Malaka. Adapun teori rezim keamanan maritim menjadi landasan utama peneliti untuk menganalisa kerja sama MSP sebagai bentuk rezim keamanan maritim yang memiliki karakteristik prinsip dan norma

adalah keyakinan Indonesia Malaysia, Singapura, dan Thailand terhadap fakta penanganan ancaman pembajakan kapal di Selat Malaka yang perlu untuk ditangani bersama melalui MSP serta aturan dan prosedur pembuatan keputusan menjadi praktek dari keempat negara dalam membuat dan mengimplementasikan keputusan bersama terkait penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka sesuai tujuan MSP dan program kerja MSSP, EiS-CMAP, MSP-IEG, dan MSP-JCC yang ditetapkan. Ini diukur kinerjanya dalam level efektivitas (tinggi; moderat; rendah; dan tidak bekerja) terkait proses “keluaran” formasi produk rezim MSP, menuju “hasil” perubahan perilaku kolektif keempat negara dalam mematuhi aturan main MSP, sampai “dampak” penyelesaian masalah pembajakan kapal di Selat Malaka sesuai tujuan rezim MSP.

3. Objek dan Metode Penelitian

Objek dalam penelitian ini terbagi menjadi dua variabel yang terdiri variabel dependen atau unit analisa — rezim keamanan MSP yang dipengaruhi variabel independen atau unit eksplanasi — pembajakan kapal Selat Malaka. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus, dan tipe penelitian deskriptif analitik. Data diperoleh peneliti dari sumber primer dan sumber sekunder. Data primer dikumpulkan melalui teknik wawancara secara tidak langsung kepada narasumber dari Pusat Informasi Maritim Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (PIM Bakamla RI), dan sampel masyarakat yang berprofesi sebagai nelayan di pesisir Tanjung Pinang dan Kabupaten Bintan, Kepulauan Riau, Indonesia. Sementara data sekunder didapatkan melalui teknik pengumpulan data dokumentasi dari buku, artikel jurnal, laporan, dokumen, dan berita secara cetak dan daring. Data-data yang berhasil dikumpulkan tersebut kemudian dilakukan uji validasi data menggunakan teknik triangulasi sumber dan analisis kasus negatif untuk memastikan validitas, kredibilitas, dan reliabilitas data. Ini dianalisis melalui tahapan-tahapan pengumpulan data; penyajian data; reduksi data; verifikasi dan penarikan kesimpulan untuk menghasilkan laporan penelitian yang menemukan gambaran secara tepat dan mendalam mengenai bentuk dan kinerja rezim keamanan maritim MSP dalam menangani pembajakan kapal Selat Malaka.

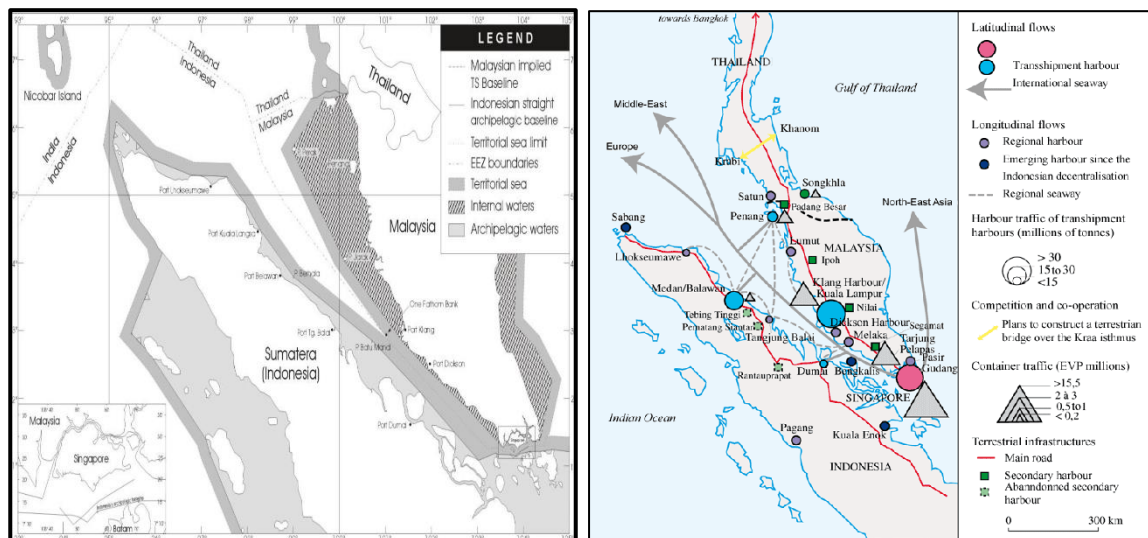
4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Geostrategis dan Pembajakan Kapal di Selat Malaka

Selat Malaka adalah lautan yang terbentang diantara pulau Sumatera dan Semenanjung Malaya, serta terhubung dengan Laut Andaman di Samudera Hindia dan Selat Singapura hingga Laut Tiongkok Selatan di Samudera Pasifik. Ia memiliki panjang 600 mil atau sekitar \pm 520 neautical mil (nm) yang diukur dari Tanjung Jambuaye, Aceh, Indonesia sampai Tanjung Pergam, Pulau Bintan, Indonesia. Atau dari Semenanjung Malaya di Pulau Perak hingga Taman Datok, Malaysia. Lebarnya mulai dari titik terluas 126 mil sampai titik tersempit 3,6 mil. Ini dibatasi langsung oleh empat negara pantai Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand. Indonesia terletak di sebelah barat Selat Malaka yang membentang di daratan pulau Sumatera mulai dari Sabang Aceh hingga gugusan kepulauan Riau. Malaysia berada pada sebelah timur Selat Malaka di dataran Semenanjung Malaya mulai dari wilayah Perlis sampai Johor Baru. Singapura di ujung pintu gerbang selatan Selat Malaka yang berbatasan langsung dengan Selat Singapura. Dan Thailand terletak di ujung pintu gerbang utara Selat Malaka berbatasan dengan Laut Andaman (Roach 2005, 98). Keempat negara mengontrol penuh Selat Malaka berdasarkan yurisdiksi laut territorial, ZEE, dan landas kontinen perbatasan laut masing-masing negara. (Bateman, Raymond and Ho 2006, 9-12)

Keempat negara masih menghadapi konflik penetapan perbatasan laut yang belum tuntas terkait tumpang tindihnya ZEE antara Indonesia, Malaysia, dan Thailand gerbang utara Selat Malaka (Direktorat Diplomasi Publik Kementerian Luar Negeri Indonesia 2010, 8), ZEE antara Indonesia dan Malaysia yang belum mendapat pengakuan satu sama lain di area *one fathom bank*, dan ketidakjelasan laut teritorial Indonesia, Malaysia, dan Singapura di ujung gerbang selatan Selat Malaka (Agusman 2018) (lihat Gambar 1).

Gambar 1 Wilayah Kedaulatan Negara Pantai dan Jalur Navigasi Pelayaran di Selat Malaka



Sumber: Diolah dari (Bateman, Raymond and Ho 2006, 10) dan (Fau, 2011).

Selat Malaka adalah wilayah perairan berstatus “selat internasional” yang berfungsi sebagai jantung utama lautan (*the heart of sea*) bernilai strategis dan vital (lihat Gambar 1). *U.S Energy Information Administration* (EIA) menetapkan Selat Malaka merupakan satu dari tujuh lautan terpenting di dunia bagi pencatutan ekonomi dan politik global (EIA 2012). Ini memiliki tiga nilai strategis utama yaitu: (1) jalur penghubung navigasi pelayaran (*sea line of communication*, SLoC dan jalur penghubung perdagangan internasional (*sea line of trade*, SLoT); (2) kawasan utama transit pelayaran kapal-kapal internasional (*transshipment harbour*); dan (3) kaya sumber daya alam laut (Kaur 2009). Pada SLoC dan SLoT terhitung lebih dari 400 jalur-jalur navigasi pelayaran dan 700 terminal pelabuhan-pelabuhan komersial utama di dunia terhubung dan memiliki ketergantungan langsung pada Selat Malaka yang mengakomodasi bermacam-macam kepentingan, terutama ekonomi, perdagangan, dan bisnis mencakup komoditas energi dan komoditas non energi (KBRI Singapura 2005, 10). Komoditas energi adalah komoditas bahan baku minyak mentah (*crude oil*), petroleum, dan gas alam cair (*liquefied natural gas*, LNG). Tahun 2002, setiap harinya sebanyak 10,3 juta bd minyak dan gas dikirim dari kawasan Afrika dan Timur Tengah menuju kawasan Asia Pasifik melewati Selat Malaka (Roach 2005, 100). Ini meningkat tahun 2003 menjadi 11 juta bd minyak dan gas per hari, hingga mencapai 13,8 juta bd minyak dan gas perhari tahun 2007 (Roach 2005, 101). Tahun 2011 terus meningkat menjadi 15 juta bd minyak dan gas perhari. Diperkirakan tahun 2025 meningkat sampai 30 juta bd minyak dan gas perhari (EIA 2012), Sementara komoditas non energi mencakup barang pangan, logam, mesin-mesin hasil industri manufaktur dan teknologi, kendaraan bermotor hingga bahan-bahan kimia berbahaya (Ho 2005, 1). Komoditas perdagangan energi dan non energi yang melintasi Selat Malaka senilai \$390 miliar pertahunnya yang merupakan aspek penting dalam memenuhi 25% kebutuhan energi dan 14% kebutuhan sehari-hari berbagai negara dunia (KBRI Singapura 2005, 10).

Pada nilai strategis *transshipment harbour* terdapat berbagai pelabuhan-pelabuhan yang menjadi mata rantai penting bagi arus pelayaran dan perdagangan maritim dunia di Selat Malaka seperti Pelabuhan Batam, Pelabuhan Tanjung Pelepas, Pelabuhan Johor, Pelabuhan Singapura dan lain sebagainya yang membentang mulai dari pesisir Sumatera Utara sampai Riau Indonesia dan pesisir Semenanjung Malaya di Thailand, Malaysia, dan Singapura Ia menjadi mata rantai yang melayani beragam aktifitas transit kapal mulai dari menurunkan dan menaikkan penumpang, bongkar muat, distribusi, dan pemrosesan barang-barang isi muatan kapal, perbaikan kapal sampai pengisian bahan bakar kapal. Ini memiliki nilai ekonomi khusus yang menguntungkan Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand, serta bermanfaat bagi negara-negara pengguna non kawasan seperti Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, dan India untuk melakukan transit kapal serta distribusi dan penyimpanan pusat logistik barang perdagangan mereka (Fau, Khonthapane and Taillard, *Transnational Dynamics in Southeast Asia: The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits Corridors*. 2014, 58-62). Sisi lain, Selat Malaka sangat kaya sumber daya alam yang menyediakan berbagai macam jenis ikan, udang dan kepiting, menghasilkan 200 ribu-300 ribu ton hasil laut yang dieksploitasi oleh industri-industri perikanan di pesisir Sumatera Indonesia dan pesisir Semenanjung Malaya Malaysia setiap tahunnya (Rusli 2012, 33-32).

Kestrategisan Selat Malaka membuatnya selalu ramai hiruk pikuk kapal-kapal dalam melakukan berbagai macam aktifitas kemaritiman. Sejak tahun 1999 terdapat 43.965 kapal berlayar dan transit di Selat Malaka. Jumlahnya terus meningkat drastis menjadi 55.957 kapal tahun 2000; tahun 2001 sebesar 59.314 kapal; tahun 2002, sebesar 60.034 kapal; tahun 2003 sebesar 62.334 kapal; tahun 2004 sebesar 63.636 kapal; tahun 2005 sebesar 62.621 kapal, dan tahun 2006 sebesar 65.649 kapal, Ini terus bertambah pada tahun 2007 mencapai 70.718 kapal (Khalid 2008, 6), dan melonjak menjadi 120.000 kapal tahun 2014 (Cauley 2014). Tahun 2024 diperkirakan mampu menembus 316.700 kapal sampai 1,3 juta kapal pada tahun 2083 (Bakrie 2010). Lebih dari 95 % kapal-kapal tersebut berjenis kapal komersial seperti Kapal Super Tanker, Kapal Tanker Minyak, Kapal Tanker Gas, Kapal Kargo, Kapal Kontainer, Kapal Bulk, Kapal Roro, Kapal Livestock, Kapal Tug, dan Kapal Pemancing Ikan. Sementara 5%nya merupakan Kapal Ferry dan Kapal Pemerintah (Khalid 2008, 5-7).

Keramaian aktifitas kapal di Selat Malaka selalu menjadikannya rapuh terhadap pembajakan kapal. Pasca Krisis Finansial Asia 1997-1998 yang mengguncang perekonomian negara-negara di Asia Tenggara membuat serangan pembajakan kapal di Selat Malaka secara fluktuatif meningkat dalam lingkup dan intensitas setiap tahunnya. IMB menyebut bahwa dari satu kasus pembajakan kapal di Selat Malaka tahun 1999, meningkat menjadi 75 kasus pada tahun 2000. Kemudian tahun 2001 17 kasus; tahun 2002 16 kasus; tahun 2003 28 kasus; tahun 2004 38 kasus; tahun 2005 12 kasus; tahun 2006 11 kasus; dan tahun 2007 tujuh kasus pembajakan kapal (IMB 2000-2008). IMO merilis kasus pembajakan kapal Selat Malaka pada tahun 2000 telah terjadi 112 kasus. Selanjutnya tahun 2001 terjadi 58 kasus; tahun 2002 34 kasus; tahun 2003 38; tahun 2004 60 kasus; tahun 2005 20, tahun 2006 22 kasus, dan tahun 2007 12 kasus pembajakan kapal (IMO 2001-2008). Ini tersebar merata di jalur-jalur pelayaran lokal dan internasional, serta pelabuhan pesisir Selat Malaka dalam tiga area *red zone* yaitu: (1) area perairan pesisir dan pelabuhan Sumatera Timur (Indonesia) terutama Pelabuhan Belawan; (2) kawasan utara Selat Malaka yang digunakan sebagai jalur perairan internasional hingga menuju gerbang utara Laut Andaman; dan (3) daerah pintu gerbang selatan di Selat Singapura dan perairan Kepulauan Bintan hingga titik *one fathom bank* (Bateman, Raymond and Ho 2006, 20-22).

Pembajakan kapal Selat Malaka menargetkan kapal-kapal komersial seperti Kapal Pemancing Ikan, Kapal Tanker, Kapal Kargo, Kapal Kontainer, dan Kapal Bulk yang memiliki ukuran muatan kecil-medium <5.000GRT-10.000 GRT (*gross register tonnage*), muatan besar >10.000 GRT, hingga muatan ultra >20.000 GRT. Selama tahun 2000-2005,

22% dari total kasus pembajakan kapal dilakukan terhadap kapal <5.000 GRT; 27%, kasus terhadap kapal >5.000 GRT-10.000 GRT; 35% kasus terhadap kapal 10.000 GRT-20.000 GRT; dan 16%, kasus terhadap kapal 20.000 GRT (Bateman, Raymond and Ho 2006, 22).. Ia terjadi melalui empat metode: (1) pencurian (*robbery*); (2) penyanderaan dengan tebusan (*kidnap for ransom*); (3) pengambilalihan kapal (*hijack*); dan (4) percobaan penyerangan dan menaiki kapal (*attempted assault and boarding*). Selama tahun 2000-2007, metode pencurian yang paling marak sebesar 115 kasus. Kemudian 36 kasus penyanderaan dengan tebusan; 20 kasus pengambilalihan kapal; dan 76 kasus percobaan penyerangan dan menaiki kapal (IMB 2001-2008). Ini mayoritas terjadi antara pukul 01.00-06.00 a.m. dilakukan lebih dari satu orang pelaku. Mereka menyerang menggunakan senjata pisau, parang, dan pedang, juga senjata api rakitan (IMO 2001-2008). Hal tersebut memicu ketakutan luar biasa, Eric Frecon mengatakan “setiap kapal yang lewat di Selat Malaka selalu menutup dinding atau jendela kapal, memadamkan lampu kemudian mengemudikan kapal dengan kecepatan tinggi. Hal ini dilakukan untuk menghindari serangan para perompak yang kerap datang menggunakan sampan atau perahu kecil dan melakukan pembajakan kapal” (Frecon 2005, 10).

4.2 Ancaman Pembajakan Kapal di Selat Malaka terhadap Keamanan Maritim Negara Pantai dan Negara Non-Tepi Pantai

Pembajakan kapal Selat Malaka adalah ancaman nyata untuk keamanan maritim Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand yang berstatus sebagai negara pantai, serta negara pengguna non tepi pantai seperti Jepang, Korea Selatan, Tiongkok, India, dan AS. Negara pantai Indonesia berpandangan bahwa Selat Malaka merupakan perairan dalam kedaulatannya yang menjadi pintu gerbang utama dan terluar di bagian barat untuk masuk ke “rumah” Indonesia (Maya 2018, 35). Ia perekat seluruh perairan kepulauan Indonesia sehingga penting dalam geostrategi pertahanan dan keamanan laut untuk menahan segala kemungkinan ancaman yang datang dari luar (Mouhamad 2007, 124). Secara ekonomi, perdagangan Indonesia tidak terlalu bergantung terhadap perlintasan jalur pelayaran Selat Malaka, sebagian besarnya terkonsentrasi pada Selat Lombok, Selat Sunda, Selat Makasar, dan Laut Tiongkok Selatan (Pena 2009, 6). Tetapi, Selat Malaka memiliki arti penting dalam pengembangan sektor industri pelabuhan di pesisir Sumatera dan Riau seperti Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Batam, Pelabuhan Tanjung Balai, Pelabuhan Bengkalis, Pelabuhan Karimun, dan Pelabuhan Tanjung Pinang yang ditopang keramaian lalu lintas kapal Selat Malaka (Rusli 2012, 43). Sebagai contoh Pelabuhan Belawan mampu menampung kapasitas muat barang 12.744.000 TEU (*twenty-foot equivalent unit*) tahun 2003, meningkat menjadi 14.494.000 TEU tahun 2005 (Evers and Gerke 2006, 6) dengan laba Rp 28.3 miliar tahun 2007 (BUMN 2008) meningkat menjadi Rp 45 miliar tahun 2017 menyumbangkan pendapatan negara sebesar Rp 3,152 triliun tahun 2020 (Desfika 2021). Selain itu, Selat Malaka sebagai kawasan penghasil perikanan terbesar kedua setelah Laut Jawa. Ini memberikan menghasilkan 130.550 ton hasil laut tahun 2005, meningkat menjadi 566.535 ton tahun 2006, dan 580.862 ton tahun 2007 (BPS 2008) senilai Rp 58,58 triliun kuartal II 2018 (Tribun News 2019), dan Rp 62,24 triliun triwulan II tahun 2019 berkontribusi 2,65% PDB (pendapatan domestik bruto) Indonesia (KKP 2019, 52-60).

Indonesia melihat pembajakan kapal di Selat Malaka adalah bahaya yang mengganggu penegakan hukum di lautan, merusak perekonomian negara, dan menghambat pembangunan kawasan pesisir Batam, Bintan, dan Kepulauan Riau yang cukup pesat karena pelabuhan-pelabuhan internasional yang melayani aktifitas pelayaran kapal di Selat Malaka (Kemhan RI 2003, 69-70), Resiko kerugian yang dihadapi Indonesia dari aksi-aksi pembajakan kapal di Selat Malaka dan penyelundupan barang ilegal mencapai Rp 180 triliun pertahun (Kirbiantoro and Rudisnto 2007, 162). Sisi lain, pembajakan kapal tersebut membahayakan keutuhan wilayah dan kedaulatan Indonesia. Ia terafiliasi erat dengan Gerakan Aceh Merdeka (GAM)

sebagai dalangnya yang telah dibubarkan tahun 2005. Kepala Dinas Penerangan TNI AL, Laksamana Slamet Yulistiono mengatakan bahwa "di tempat itu perompakan biasa terjadi, kalau tidak segera dicari dalangnya siapa, tidak segera tuntas. Informasi yang dihimpun TNI AL [...] intelijen di lapangan, pelakunya adalah orang-orang eks GAM" (Sumaryono 2002, 6). Ini ditambah timbulnya persepsi ketidakpercayaan masyarakat internasional yang mengundang keinginan intervensi dari AS, Tiongkok, India, dan Jepang yang menjadi bahan pertimbangan sebagai potensi ancaman terhadap integritas kedaulatan laut Indonesia di Selat Malaka. Laksamana Muda TNI AL Tedjo Edhy Purdijatno mengatakan: "Seandainya Amerika Serikat diijinkan turut mengamankan Selat Malaka dengan menurunkan pasukannya, [...] dalam wilayah kedaulatan NKRI. Ini tentu tidak boleh. Harga mati, walaupun [...] dengan alasan untuk mengamankan [...] gangguan dari para perompak, pembajak dan tindak kejahatan lainnya" (Pailah 2009, 10).

Negara pantai Malaysia memandang Selat Malaka sangat penting secara politik dan ekonomi. Segi politik, Malaysia berposisi relatif sama dengan Indonesia terkait kedaulatan laut, perekat wilayah, dan ujung pintu masuk bagian barat negaranya dalam artikulasi geostrategi pertahanan dan keamanan laut dari ancaman eksternal. Pada ekonomi, kepentingan Malaysia terhadap Selat Malaka melebihi Indonesia dalam tiga sektor yaitu: (1) perdagangan; (2) pelabuhan; dan (3) eksploitasi sumber daya alam lautan (Puspitasari 2014, 445). Lebih dari 80% ekspor dan impor perdagangan Malaysia Barat wajib melintasi Selat Malaka (PMO 2007). Sementara, hidup mati Pelabuhan Klang berkapasitas kontainer 4.533.212 TEU, Pelabuhan Johor berkapasitas 683.816.000 TEU, dan Pelabuhan Penang 634.042.000 TEU yang dilayari 144.362 kapal tahun 2001-2005 (Evers and Gerke 2006, 6), meningkat menjadi lebih dari 250.000 kapal tahun 2015-2018 bergantung keramaian lalu lintas pelayaran Selat Malaka (Jeevan and Roso 2019, 5-8). Juga 70% pusat industri perikanan di delapan region wilayah semenanjung pantai Malaysia barat yang bergantung seperti Perlis, Kedah, Pulau Pinang, Perak, Selangor, Negeri Sembilan, Malaka dan Johor Barat yang menghasilkan 525.906 ton hasil laut tahun 2005 dan 692.985 ton hasil laut tahun 2006 (Puspitasari 2014, 33) menyumbangkan PDB perikanan sebesar \$5,7 juta tahun 2007, meningkat menjadi RM 12,1 miliar tahun 2019 (Hirschmann 2020). Oleh sebab itu, Malaysia melihat pembajakan Selat Malaka adalah ancaman keamanan maritim terkait masalah penegakan hukum seiring dengan banyaknya kasus-kasus pembajakan kapal yang terjadi di wilayah kedaulatannya Selat Malaka. Terdapat 87 kasus dari 177 kasus pembajakan kapal tahun 2000-2007 berada dalam laut teritorial Malaysia. Ini turut membahayakan perekonomian Malaysia dari sektor perdagangan dan pelabuhan karena ketergantungan tinggi terhadap Selat Malaka, dan meningkatnya beban biaya asuransi mencapai \$5.000 per trip perjalanan yang merugikan perusahaan-perusahaan kapal Malaysia (Wu and Zou 2009, 111-112). Ditambah kekhawatiran Malaysia terhadap keinginan intervensi negara non kawasan AS, Tiongkok, India, dan Jepang untuk membantu mengatasi pembajakan kapal yang menjadi isu sensitif bagi integritas kedaulatan Malaysia di Selat Malaka. Perdana Menteri Malaysia Dato Sri Najib Tun Abdul Razak mengatakan "prinsip menjamin keamanan Selat Malaka adalah tanggung jawab Malaysia dan Indonesia [...] jika mereka ingin bertindak, mereka harus mendapatkan izin kami, karena ini menyentuh pertanyaan tentang kedaulatan nasional kami" (Wu and Zou 2009, 132)..

Negara pantai Singapura tidak terlalu konsern terhadap integritas kedaulatan negara di Selat Malaka seperti Indonesia dan Malaysia. Bahkan Singapura cenderung mengabaikannya. Ia tidak terlalu berminat untuk menyelesaikan masalah perbatasan Selat Malaka-Singapura (Djalal 2006). Singapura juga tidak memiliki ketergantungan terhadap sumber daya lautan Selat Malaka, karena keterbatasan teritorial lautnya sepanjang 268 km² (Rusli 2012, 35). Namun, Singapura memandang Selat Malaka sangat 'sakral', bahkan terlalu bergantung terhadap Selat Malaka sebagai urat nadi kehidupan negaranya. Segala bentuk positif dan

negatif yang terjadi dalam keterbukaan jalur lalu lintas pelayaran dan keramaian aktifitas kapal di Selat Malaka berpengaruh terhadap kondisi internal Singapura. Ia menopang perkembangan dan pertumbuhan ekonomi Singapura melalui perdagangan, pelabuhan, industri manufaktur, dan industri jasa pengolahan minyak yang menyumbangkan lebih dari 80% total PDB Singapura (KBRI Singapura 2005, 12).

Pada aspek perdagangan, 70% ekspor Singapura sebagian besarnya diangkut kapal melintasi Selat Malaka menuju AS, Eropa, Timur Tengah, Asia Selatan senilai \$374 miliar tahun 2020 (Trend Economy 2020). Impor Singapura yang mencakup minyak mentah, gas cair, dan berbagai komoditas non energi senilai \$213,9 miliar tahun 2008 (IKRC 2009) meningkat menjadi \$329,6 miliar tahun 2020 diangkut kapal melintasi Selat Malaka (Trend Economy 2020). Pelabuhan Singapura yang terkoneksi dengan Selat Malaka memiliki mitra kerja sama lebih dari 500 perusahaan galangan kapal di berbagai negara yang melayani rata-rata 30.000-130.000 kapal setiap tahunnya (Permal 2010). Tahun 2000-2005 sebanyak 687.899 kapal transit di Pelabuhan Singapura menampung kontainer sebesar 4.232.676 TEU tahun 2005 (Evers and Gerke 2006, 6) meningkat menjadi 37,2 juta TEU Kontainer dan 626,2 juta TEU kargo tahun 2019 (MPA 2020). Ini ditambah sektor industri manufaktur dan jasa pengolahan minyak menyumbangkan lebih dari 23% PDB Singapura setiap tahunnya melalui industri manufaktur dan pengolahan minyak dioperasikan oleh Royal Dutch Shell dengan kapasitas 500.000 bd di Pulau Bukum serta *Shell and Exxon Mobile* menampung 605.000 bd di Pulau Jurong (Rusli 2012, 12). Oleh sebab itu, Singapura melihat pembajakan kapal di Selat Malaka adalah ancaman yang sangat serius karena ketergantungannya terhadap pelayaran dan keramaian lalu lintas kapal di Selat Malaka. Pembajakan kapal tersebut memicu resiko ekonomi yang besar jika terus terjadi dan dibiarkan, Wakil Perdana Menteri Singapura Tony Tan menyebut “estimasi kerugian Singapura akibat pembajakan kapal yang dilakukan terhadap kapal-kapal tangker dan kargo, beserta biaya asuransinya mencapai \$16 miliar pertahun yang berpotensi menghancurkan industri-industri Singapura secara perlahan-lahan” (Tan 2009). Dia juga mengkhawatirkan perluasan masalah pembajakan kapal sebagai representasi rendahnya tingkat keamanan di Selat Malaka, berpotensi untuk menjadi tempat bagi kelompok-kelompok teroris untuk melakukan serangan terorisme di Selat Malaka yang berakibat massif dan fatal sehingga ‘memukul’ mundur perekonomian Singapura (Mindef 2004).

Negara pantai Thailand terletak di ujung gerbang utara Selat Malaka kawasan Laut Andaman memahami negaranya bukan sebagai aktor utama yang mengontrol Selat Malaka dibandingkan Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Thailand tidak berkepentingan terhadap eksplorasi dan eksploitasi kekayaan sumber daya laut Selat Malaka karena industri perikananannya terpusat di pesisir Laut Andaman dan Teluk Thailand di Laut Tiongkok Selatan. Tetapi, Thailand memandang Selat Malaka adalah perairan sentral untuk mengakomodasi kepentingan maritimnya terkait perdagangan dan industri pelabuhan. Thailand memiliki mitra dagang untuk melakukan ekspor dengan 15 negara — AS sebesar \$34,1 miliar; Tiongkok \$29,5 miliar; Jepang \$22,7 miliar; Hong Kong \$11,2 miliar; Vietnam: \$11,1 miliar; Australia: \$9,7 miliar; Singapura \$9,4 miliar; Malaysia \$,7 miliar; Indonesia \$7,54 miliar; Swiss \$7,53 miliar; Kamboja \$6 miliar; India \$5,4 miliar; Filipina \$5 miliar; Belanda \$4,3 miliar; dan Korsel \$4,2 miliar tahun 2019 (World Bank 2020). Sementara, impor Thailand senilai \$209 miliar tahun 2019 bermitra utama dengan Tiongkok sebesar \$45,7 miliar; Jepang \$28,9 miliar; Malaysia \$13 miliar; Singapura \$9,03 miliar; Korsel \$7,97 miliar; Uni Emirat Arab (UEA) \$6,55 miliar; Indonesia \$6,53 miliar; dan Taiwan \$6,16 miliar tahun 2019 (OEC 2020). Lebih dari 30%-65% aktifitas ekspor dan impor Thailand dengan Malaysia, Singapura, Indonesia, dan Australia melintasi Selat Malaka setiap tahunnya. Ini ditambah Pelabuhan Krabi; Pelabuhan Kantang; dan Pelabuhan Phuket berkapasitas 3 juta TEU bergantung terhadap keamanan perlintasan pelayaran Selat Malaka (Navity Health 2020). Juga pariwisata pesiar

maritim yang menyumbangkan pendapatan negara Bht 1,93 triliun tahun 2019 (Reuters 2020). Oleh sebab itu, pembajakan kapal Selat Malaka dilihat Thailand sebagai ancaman terhadap ekonomi yang bertalian dengan perdagangan, pelabuhan, dan pariwisata negaranya. Thailand turut 'berasumsi' bahwa tingginya pembajakan kapal Selat Malaka mempengaruhi citra negatif negaranya di dunia internasional sebagai negara pantai Selat Malaka (Banomyong, Varadejsatitwong and Phanjan 2011, 233-235). Thailand selalu mendukung upaya internasional dalam menangani pembajakan kapal Selat Malaka (CMF 2012).

Negara non tepi pantai pengguna Selat Malaka seperti Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, dan India memiliki kepentingan maritim sentral karena ketergantungan akses perdagangan mereka terhadap jalur perlintasan pelayaran Selat Malaka. Sekitar 60% perdagangan Tiongkok dengan 70%nya impor (6,5 juta bd) minyak mentah dan LNG dari Afrika dan Timur Tengah wajib melintasi Selat Malaka (BPR 2019). Sementara lebih dari 80% impor atau 56 juta kl (kiloliters) minyak mentah Jepang melintasi Selat Malaka tahun 2020 (Klein 2021), dan 80% impor minyak mentah untuk memenuhi 2,5 juta bd-2,9 juta bd kebutuhan harian Korea Selatan melintasi Selat Malaka (EIA 2020). Adapun India yang mulai menguatkan hubungan ekonomi dengan kawasan Asia Tenggara berkepentingan terhadap 30% dari total ekspor dan impornya untuk melintasi Selat Malaka (Kusuma 2014, 69). Oleh sebab itu, pembajakan kapal di Selat Malaka merugikan perekonomian dan perdagangan Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, dan India secara langsung dan tidak langsung karena kenaikan biaya asuransi pelayaran Selat Malaka. Selain itu, mereka tidak bisa mengganti jalur alternatif, seperti melewati Selat Lombok atau Selat Makasar karena menambah biaya sebesar \$84 miliar sampai \$220 miliar setiap tahunnya (BPR 2019). Sisi lain AS tidak memiliki ketergantungan ekonomi yang tinggi terhadap akses pelayaran Selat Malaka. Ia berkepentingan geostrategi dan keamanan maritim terkait ancaman terorisme maritim. AS 'trauma' dengan tragedi penyerangan terorisme kapal *floating bomb* terhadap kapal perang USS Cole di Pangkalan Laut Aden tanggal 12 Oktober 2000 (NHHC 2020). AS meyakini bahwa peningkatan eskalasi pembajakan kapal akan membuat Selat Malaka dimanfaatkan sebagai sarang terorisme maritim baru jaringan Asia Tenggara yang mengancam negaranya dan mematikan perekonomian global (Song 2005, 99).

4.3 Kerja Sama Malacca Straits Patrol

Pembajakan kapal di Selat Malaka membuat IMB memberikan pernyataan tahun 2004 bahwa status "Selat Malaka adalah perairan paling berbahaya di dunia" (Susilo 2006, 28). Ia membuat AS berkeinginan ikut campur dalam penanganan pembajakan kapal Selat Malaka bulan Juni 2004 (Pailah 2009, 10). Ini diikuti Tiongkok dan India yang secara bergantian menawarkan proposal bantuan kehadiran militer kepada Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk menangani pembajakan kapal Selat Malaka. Singapura bersikap setuju terhadap kehadiran militer asing di Selat Malaka, namun ditolak Indonesia dan Malaysia (Song 2005, 106-107) Kepala Staf AL Malaysia Mohd Anwar mengatakan bahwa "kapal perang asing ataupun kapal pengawal swasta lainnya harus segera menyingkir dari Selat Malaka" (Suara Merdeka 2004).

Secara bersamaan Laksamana TNI AL Bernard Kent Sondakh merancang "Patroli Laut Terkoordinasi" yang ditawarkan kepada Malaysia, Singapura, dan Thailand di Batam, Indonesia bulan Juni 2004 (Tempo 2004). Malaysia, dan Singapura menyetujui tawaran tersebut, Thailand mempertimbangkannya karena sedang berada dalam "krisis politik internal terkait isu demokrasi" (Storey 2008, 116). Tanggal 20 juli 2004, pertemuan dilangsungkan oleh Panglima TNI Endriartono Sutarto; Panglima Angkatan Bersenjata Malaysia Zahidi Zainuddin; Kepala Pertahanan Angkatan Bersenjata Singapura Ng Yat Chung; Kepala Staf TNI AL Kent Sondakh; Panglima AL Malaysia Mohammad Anwar; dan Kepala Staf AL

Singapura Ronnie Tay meresmikan MALSINDO MSCP di gladak KRI Tanjung Delpelle perairan Selat Malaka (Mindef 2004).

Pada awal tahun 2005 muncul statemen dari Pemerintah Jepang untuk ikut serta memberikan pengamanan Selat Malaka, menyusul pernyataan *Lloyd's Market Association's Joint War Committee* (LMAJWC) bahwa “*the straits of malacca as a war, strike, terrorism, and related perils zone*” (Thomas 2005). Tanggal 5 Juni 2005 dalam Forum Dialog Shangri-La di Singapura (IISS Summit 2005), Perdana Menteri Razak menyampaikan gagasannya kepada Indonesia dan Singapura untuk meningkatkan MALSINDO MSCP melalui penggunaan teknologi-teknologi canggih dan pesawat udara disertai sensor radar pendeteksi (Akiyama 2006, 19-20). Ini menyepakati program kerja EIS-CMAP oleh Razak dan Chee Hean bersama petinggi-petinggi militer Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand yang mengajukan diri sebagai observer di Subang Airbase, Kuala Lumpur, Malaysia tanggal 8 September 2005 (Mindef 2005),

Pada evaluasi MALSINDO MSCP bulan Agustus 2005 sampai awal tahun 2006 menemukan kendala koordinasi dalam pelaksanaan MALSINDO MSCP dan patroli udara EIS-CMAP karena tidak memiliki standar operasi yang jelas. Oleh sebab itu tanggal 21 April 2006 di Batam, Indonesia dilakukan penandatanganan MSP JJC ToR-SOP oleh Panglima TNI Marsekal Djoko Suyanto, Admiral Noor, dan Letnan Jenderal Chung membentuk MSP sebagai payung kerja sama ketiga negara dalam program-program MSSP (pengganti MALSINDO MSCP); EIS-CMAP; MSP-IEG; dan MSP-JCC (Mindef 2006). Ini disebut Jahari Zamian sebagai suatu semangat baru dan komitmen bersama dari negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk menciptakan keamanan maritim di Selat Malaka dari ancaman pembajakan kapal, sekaligus menunjukkan kepada dunia bahwa status Selat Malaka tidak berada dalam zona perang (JFCGP 2010, 11).

Bulan Maret 2008 Thailand mengajukan diri dari observer menjadi anggota aktif MSP yang ditindaklanjuti tanggal 18 September 2008 di Bangkok, Thailand dalam penandatanganan revisi MSP JJC ToR-SOP (Mindef 2015). MSP memiliki empat tujuan strategis yang disepakati Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand untuk penanganan pembajakan kapal Selat Malaka yaitu (1) menindak aksi-aksi pembajakan kapal di Selat Malaka; (2) mencegah pembajakan kapal di Selat Malaka; (3) menjamin keselamatan pelayaran di Selat Malaka; dan (4) menciptakan keamanan maritim di Selat Malaka. Ini dicapai melalui empat program kerja yaitu: (1) MSSP; (2) EIS-CMAP; (3) MSP-IEG; dan (4) MSP-JCC (Octavian 2019, 40-41). MSSP adalah kegiatan patroli laut bersama terkoordinasi oleh Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand yang memperhatikan dan menghormati batas kedaulatan laut dan UNCLOS 1982. EIS-CMAP merupakan kegiatan patroli udara bersama terkoordinasi keempat negara untuk melakukan *aerial surveillance* di lalu lintas pelayaran Selat Malaka sambil menghormati kedaulatan udara masing-masing negara (Raymond 2009, 36-38). MSP-IEG sebagai kegiatan pertukaran informasi-informasi intelejen yang dimiliki keempat negara terkait aktifitas pelayaran di Selat Malaka untuk mendukung kinerja MSSP dan EIS-CMAP (Mindef 2008). MSP-JCC dipimpin langsung oleh perwakilan-perwakilan elite keempat negara untuk memegang kendali dan tanggung jawab monitoring, evaluasi, dan pengambilan keputusan, termasuk mengakomodasi kehadiran bantuan dari pihak berkepentingan non tepi pantai dalam meningkatkan kemampuan implementasi MSSP, EIS-CMAP, dan MSP-IEG untuk mencapai tujuan MSP (Mindef 2015).

4.4 Bentuk Rezim Keamanan Maritim *Malacca Straits Patrol*

MSP adalah kerja sama keamanan maritim yang dilakukan Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sebagai negara pantai dalam penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka berbentuk rezim keamanan maritim dengan mekanisme pengaturan keamanan kooperatif. Keempat negara beranggapan pembajakan kapal di Selat Malaka sebagai ancaman

keamanan maritim bersama yang membutuhkan penyelesaian masalah berorientasi pemeliharaan status-quo kedaulatan mereka masing-masing agar mencegah terjadinya ruang konflik tradisional antarnegara (Mihalka 2005, 113). Hal tersebut memiliki program kerja fleksibel, normatif, dan longgar dalam konotasi “konsultasi daripada konfrontasi, jaminan daripada pencegahan, transparansi daripada kerahasiaan, pencegahan daripada koreksi, dan saling ketergantungan daripada unilateralisme” (Cohen and Mihalka 2001, 4). Ini diakomodasi MSP sebagai seperangkat pengaturan kelembagaan eksplisit dan formal yang disepakati dalam MSP JJC ToR-SOP berisikan “prinsip”, “norma”, “aturan”, dan “prosedur pembuatan keputusan bersama” yang mengatur perilaku keempat negara untuk mengimplementasikan program kerja MSSP, EIS-CMAP, MSP-IEG, MSP-ISE, dan MSP-JCC agar mencapai tujuan MSP.

Prinsip adalah keyakinan keempat negara terhadap kebenaran, fakta, dan sebab-akibat terkait penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka melalui MSP melalui lima keyakinan dasar yaitu: (1) status Selat Malaka sebagai selat internasional adalah *innocent passage* (bukan *free transit*) berarti setiap kapal sipil, kapal pemerintah, termasuk kapal militer di seluruh dunia berhak dan wajib tunduk terhadap peraturan-peraturan yang dibuat dan ditetapkan dari negara-negara pantainya ketika melewati Selat Malaka; (2) kategori pembajakan kapal di Selat Malaka adalah tindak kejahatan perampokan kapal (*robbery against ships*) yang berada dalam wilayah dan tanggung jawab negara pantai sesuai Pasal 101 UNCLOS 1982; (3) level ancaman pembajakan kapal di Selat Malaka membahayakan keselamatan dan keamanan negara pantai, negara-negara pengguna, dan komunitas masyarakat internasional; (4) negara pantai memegang peran utama dalam menciptakan keamanan maritim dan menjamin keselamatan pelayaran dari ancaman pembajakan kapal di Selat Malaka; (4) negara-negara pengguna dan pihak pemangku kepentingan lainnya seperti organisasi internasional, kelompok industri, dan masyarakat sipil sebagai aktor non tepi pantai dapat memainkan peran dengan mendukung negara pantai dalam penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka; dan (5) seluruh tindakan yang diambil oleh negara pantai, negara pengguna non tepi pantai, organisasi internasional, dan pihak pemangku kepentingan lainnya dalam penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka harus menghormati kedaulatan negara pantai dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam hukum internasional (Bateman, Raymond and Ho 2006, 7-9).

Kelima prinsip membentuk norma sebagai standar perilaku berdasarkan hak dan kewajiban negara pantai Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand, untuk menangani pembajakan kapal di Selat Malaka yang dituangkan dalam kesepakatan MSP JJC ToR-SOP. Hak dan kewajiban tersebut terkait tiga aspek yaitu: (1) setiap kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka berhak atas jaminan hukum, keamanan, dan keselamatan pelayaran dari pembajakan kapal yang wajib disediakan dan tunduk dalam peraturan-peraturan yang ditentukan berdasarkan kedaulatan negara pantai; (2) negara pantai memiliki hak pengamanan, penindakan, dan pencegahan secara langsung terhadap pembajakan kapal Selat Malaka, dan berkewajiban untuk saling menghormati kedaulatan masing-masing negara sesuai kesepakatan MSP JJC ToR-SOP dan UNCLOS 1982; dan (3) negara-negara pengguna, organisasi internasional, kelompok industri, dan kelompok masyarakat sipil sebagai aktor non tepi pantai yang berkepentingan berhak untuk mendapatkan jaminan hukum, keamanan, dan keselamatan pelayaran terhadap kapal-kapal mereka yang melintasi Selat Malaka oleh negara pantai, dan berkewajiban memainkan peran tidak langsung untuk mendukung negara pantai dalam penanganan pembajakan kapal Selat Malaka dengan menghormati kedaulatan negara pantai dan peraturan-peraturan dalam UNCLOS 1982 (Bateman, Raymond and Ho 2006, 8).

Norma dirincikan dalam aturan yang direalisasikan melalui prosedur pembuatan keputusan menjadi ketentuan-ketentuan spesifik mengenai keharusan dan larangan yang mengatur perilaku negara pantai Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sebagai

anggota rezim MSP untuk melakukan praktek-praktek membuat dan mengimplementasikan keputusan bersama terkait program kerja MSSP, EIS-CMAP, MSP-IEG, MSP-ISE, dan MSP-JCC agar mencapai tujuan MSP dalam penindakan dan pencegahan pembajakan, serta penjaminan keselamatan pelayaran dan penciptaan keamanan maritim Selat Malaka. Aturan dan pembuatan keputusan tersebut terkait empat program kerja dan kegiatan yaitu: (1) MSSP mengatur perilaku Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand membentuk dan mengimplementasikan satuan grup tugas *combined task group* (CTG) berisi kapal-kapal perang dan patrol dari AL mereka untuk melakukan pengamanan, penindakan, dan pencegahan pembajakan kapal secara terkoordinasi di Selat Malaka sambil menghormati batas kedaulatan laut teritorial masing-masing negara, dan mengadopsi Pasal 111 UNCLOS 1982 tentang Hak Pengejaran Seketika; (2) EIS-CMAP mengatur perilaku keempat negara membentuk dan mengimplementasikan satuan grup tugas *combined task force* (CTF) untuk melakukan *aerial surveillance* di lalu lintas pelayaran dan pesisir Selat Malaka sambil menghormati batas kedaulatan udara masing-masing negara sebagai pendukung kinerja MSSP; (3) MSP-IEG mengatur perilaku keempat negara mengimplementasikan pusat pertukaran informasi-informasi intelejen terkait aktifitas pelayaran di Selat Malaka sebagai pendukung kinerja MSSP dan EIS-CMAP; (Mindef 2008); dan (4) MSP-JCC mengatur perilaku keempat negara tersebut membentuk dan mengimplementasikan Komite Koordinasi Bersama (*Joint Coordinating Committee*, JCC) dalam memegang kendali dan tanggung jawab monitoring, evaluasi, dan pengambilan keputusan melalui forum-forum komunikasi, dialog, dan diskusi setiap tahun, termasuk mengakomodasi kehadiran bantuan dari pihak berkepentingan non tepi pantai dengan menghormati kedaulatan negara pantai dan UNCLOS 1982 untuk mendukung pencapaian tujuan MSP (Mindef 2015).

4.5 Kinerja Rezim Keamanan Maritim Malacca Straits Patrol

Kinerja rezim keamanan maritim MSP adalah suatu proses tiga tahapan mulai dari (1) “keluaran (*output*)”; (2) “hasil (*outcome*)”; sampai (3) “dampak (*impact*)”. Keluaran adalah formasi produk rezim MSP yang disepakati Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Hasil merupakan tahapan perubahan perilaku keempat negara mematuhi aturan main dalam mengimplementasikan program kerja MSP. Dan dampak ketika tahapan-tahapan proses “keluaran” dengan “hasil” menjadi operasionalisasi rezim memiliki efek terhadap permasalahan pembajakan kapal di Selat Malaka sesuai tujuan rezim MSP. Pada keluaran keempat negara telah menyepakati perjanjian MSP JJC ToR-SOP sebagai produk rezim MSP berisi empat tujuan strategis untuk (1) penindakan pembajakan kapal; (2) pencegahan pembajakan kapal; (3) jaminan keselamatan pelayaran; dan (4) penciptaan keamanan maritim di Selat Malaka. Ia dicapai melalui aturan main dalam empat program kerja MSP yaitu: (1) MSSP; (2) EIS-CMAP; (3) MSP-IEG; dan (4) MSP-JCC. Ini menjadi dasar aturan main perubahan perilaku keempat negara dalam penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka.

MSSP menghasilkan perubahan perilaku Indonesia, Malaysia, dan Singapura membentuk satuan grup tugas CTG berisi kapal perang dan kapal patroli dari AL mereka sejak Juli 2004, diikuti CTG AL Thailand bulan September 2008 (Pailah 2009, 51). CTG melakukan pengamanan Selat Malaka selama 300 hari setiap tahun dalam lima sektor patroli meliputi (Massey 2008, 64): Sektor I, pintu gerbang selatan Selat Malaka di perairan Batam (Indonesia), Johor (Malaysia), dan Selat Singapura di perbatasan laut teritorial Indonesia, Malaysia dan Singapura; Sektor II perairan titik *one fathom bank* hingga pintu gerbang selatan Selat Malaka di Sektor I; Sektor III jalur pelayaran internasional mulai dari perairan pesisir Medan dan Belawan (Indonesia), sampai pesisir Lumut (Malaysia) di wilayah ZEE Malaysia dan Indonesia; Sektor IV pintu gerbang utara Selat Malaka mulai dari perairan Pulau Rondo (Indonesia), Kepulauan Langkawi (Malaysia), dan Phuket (Thailand) sampai batas utara Sektor III; dan Sektor V, gerbang utara Selat Malaka di wilayah Laut Andaman ZEE

Indonesia dan Thailand sampai batas utara Sektor IV (Oktavian 2014, 167). CTG menerapkan pengamanan sambil tetap memperhatikan dan saling menghormati batas kedaulatan laut teritorial masing-masing negara dengan tidak interupsi ke dalam teritorial laut negara lainnya sampai melebihi batas 3 mil (5 nm) di Selat Malaka (Raymond 2009, 36). Mereka berupaya mempersempit ruang gerak dan menindas bajak laut Selat Malaka melalui tiga kegiatan yaitu: (1) gelar patroli keliling secara terus-menerus sambil melakukan kontak komunikasi antarsatuan CTG selama 24 jam penuh tentang situasi keamanan lalu lintas kapal di Selat Malaka; (2) interdiksi dan pemeriksaan (razia) terhadap kapal-kapal yang dianggap mencurigakan di perlintasan dan pesisir Selat Malaka; dan (3) penindakan secara langsung terhadap serangan dan laporan pembajakan kapal di Selat Malaka yang mengadopsi Pasal 111 UNCLOS 1982 tentang *Hot Pursuit* (Sulistiyani 2019, 52).

EIS-CMAP diimplementasikan Indonesia, Malaysia, dan Singapura sejak bulan September 2005, diikuti Thailand September 2008. Keempat negara membentuk *combined task force* (CTF) berisi dua pesawatintai maritim (*maritime patrol aircraft*, MPA) yang membawa personil-personil gabungan dalam *Combined Maritime Patrol Team* (CMPT) AL dan AU (angkatan udara) keempat negara (Matthews 2015, 59-60). CTF melakukan patroli udara dalam dua *sorties* penerbangan secara bergantian setiap minggu dengan asas penghormatan kedaulatan sampai batas 3 mil teritorial udara keempat negara di Selat Malaka (Oktavian, Kerjasama Trilateral Indonesia-Malaysia-Singapura dalam Menanggulangi Perompakan Kapal di Selat Malaka. 2014, 166). Patroli tersebut dilakukan dalam lima sektor udara sesuai area patroli MSSP mulai dari pintu gerbang selatan Selat Malaka yang berbatasan Selat Singapura hingga pintu utara di Lautan Andaman Samudera Hindia wilayah ZEE Indonesia-Thailand (Sulistiyani 2019, 53). Setiap patroli dilaksanakan pemantauan dan penggalan informasi lalu lintas pelayaran dan pesisir Selat Malaka melalui pemotretan-pemotretan udara dengan kamera khusus terintegrasi *Global Positioning System* (GPS) (Sulistiyani 2019, 53). Foto udara yang diperoleh dilaporkan kepada Pusat *Control Point* (PCP) di MSP-IEG untuk dianalisa lebih lanjut. Apabila terdapat indikasi kegiatan dan pergerakan kapal yang mencurigakan untuk melakukan pembajakan kapal, maka *Monitoring and Action Agency* (MAA) berkoordinasi dengan CTG MSSP di perairan Selat Malaka (Matthews 2015, 60).

MSP-IEG adalah program pertukaran informasi-informasi intelejen yang didapatkan Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sehubungan dengan keselamatan dan keamanan aktifitas pelayaran Selat Malaka untuk membantu program kerja MSSP dan EIS-CMAP. MSP-IEG telah diimplementasikan Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui pendirian PCP di Belawan dan Batam (Indonesia), Lumut (Malaysia), dan Changi (Singapura) bulan November 2006. Kemudian Thailand mendirikan PCP di Phuket tahun 2008. Ia merupakan sistem komunikasi, informasi, dan basis data komputer canggih dan jaringan internet yang terhubung satelit didukung dua fitur utama hasil pengembangan *Defence Science and Technology Agency* (DSTA) yaitu: (1) *Open and Analysed Shipping Information System* (OASIS) – pendeteksi informasi profil kapal-kapal secara lengkap; dan (2) *The Sense-Making Analysis and Research Tool* (SMART) – pendeteksi perilaku kapal yang anomali atau tidak wajar (Sulistiyani 2019, 53). Ini menjadi kegiatan keempat negara untuk melakukan: (a) komunikasi dan koordinasi antara CTG MSSP dan CTF EIS-CMAP dalam berpatroli di Selat Malaka; (b) pertukaran informasi intelejen terkait aktifitas pelayaran Selat Malaka seperti dokumen-dokumen perikanan, pelayaran, ketenagakerjaan, angkutan kayu, penelitian, dan hasil-hasil analisis kejadian pembajakan kapal Selat Malaka; dan (c) tempat penerimaan (*receiver*) pelaporan menggunakan sistem komunikasi radio *hotline* 24 jam untuk dihubungi langsung oleh kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka apabila terjadi pembajakan kapal agar ditindaklanjuti CTG MSSP keempat negara. Untuk meningkatkan pelaksanaan MSP-IEG maka telah dilaksanakan pelatihan-pelatihan pertukaran informasi kepada AL keempat negara

dalam *Inaugural Malacca Straits Patrol Information Sharing Exercise* (MSP-IS) di *Information Fusion Centre* (IFC) Pangkalan Militer Tuas Singapura selama empat sesi pada tahun 2008-2016 (Mindef 2015).

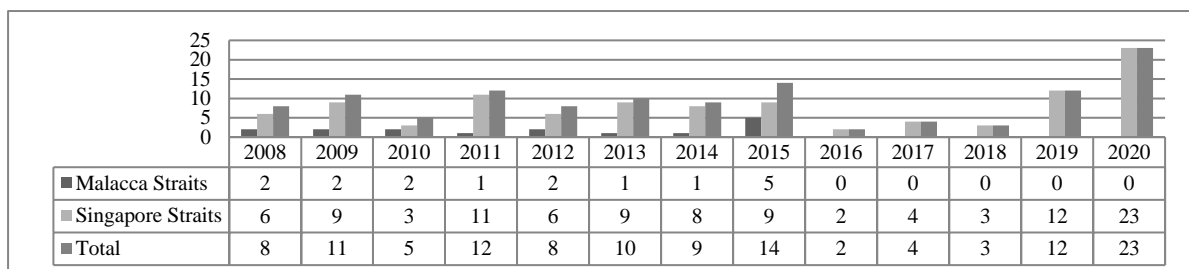
MSP-JCC diimplementasikan Indonesia, Malaysia, dan Singapura dengan dibentuknya Komite Bersama JCC tanggal 21 April 2006, kemudian Thailand bergabung didalamnya dari *observer* menjadi anggota tetap bulan September 2008. JCC dipimpin oleh empat orang pejabat tinggi dari Kementerian Pertahanan dan Keamanan Laut masing-masing keempat negara seperti Asisten Panglima Bidang Operasi TNI AL Indonesia; Kepala Staf Pertahanan Operasi dan Pelatihan Armada AL Malaysia; Kepala Staf Operasi AL Singapura; dan Kepala Staf Operasi AL Thailand. Mereka melakukan perencanaan, implementasi, monitoring, evaluasi, dan pengambilan keputusan dalam pelaksanaan MSSP, EIS-CMAP, dan MSP-IEG untuk mencapai tujuan MSP. Ini diterapkan dalam forum-forum pertemuan formal satu sampai dua kali setahun agar dapat memperoleh informasi secara langsung tentang langkah yang diambil, pencapaian hasil kinerja, permasalahan-permasalahan yang muncul di lapangan, dan proses pengembangan terkait program kerja dalam mencapai tujuan MSP. Selama tahun 2006-2020 telah diadakan 14 kali forum pertemuan MSP-JCC dengan pertemuan yang terbaru tanggal 15-16 Januari 2020 di Singapura (Kemlu 2020). Selain itu, MSP-JCC menjadi sarana komunikasi, diskusi, dan pengambilan keputusan mengenai penerimaan bantuan dari pihak ketiga non tepi pantai yang berkepentingan untuk berkontribusi dalam penanganan pembajakan ka Selat Malaka sesuai prinsip penghormatan kedaulatan negara pantai dan UNCLOS 1982 (Collin 2016). Bantuan telah diberikan dalam tiga kategori yaitu (a) dana, (b) peralatan, dan (c) keahlian dari berbagai negara, organisasi internasional, kelompok industri, dan kelompok masyarakat sipil seperti Pemerintah Jepang, Pemerintah Korea Selatan, Pemerintah AS, Pemerintah Tiongkok, Pemerintah UEA, Pemerintah India, Uni Eropa, *IMO Malacca and Singapore Straits Trust Fund*, *Nippon Foundation Malacca Strait Council*, *Middle East Navigation Aids Service* dan lainnya. Kendati demikian, bantuan tersebut memiliki kontribusi yang cenderung minim terhadap pelaksanaan MSP selama tahun 2008-2020 karena harus dibagi kembali dalam program-program keselamatan dan keamanan pelayaran Selat Malaka seperti penanggulangan bencana lingkungan, pemasangan dan perawatan penanda lalu lintas pelayaran, operasionalisasi perawatan peralatan radar maritim, dan lain sebagainya (Bunga 2020, 437-440).

Hasil perubahan perilaku Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam mengimplementasikan MSSP, EIS-CMAP, MSP-IEG, dan MSP-JCC adalah komitmen kuat mereka untuk menangani pembajakan kapal Selat Malaka. Namun, terdapat tantangan kapabilitas dan transparansi yang mengganggu optimalisasi pelaksanaan program kerja MSSP, EIS-CMAP, dan MSP-IEG. MSSP menghadapi kendala kapabilitas terkait luas sektor area operasi Selat Malaka dibandingkan jumlah kapal perang dan kapal patroli yang dikerahkan keempat negara. CTG MSSP Indonesia, Malaysia, dan Thailand mengalami kekurangan kapal perang dan kapal patroli untuk mengamankan area sektor operasi sesuai kedaulatan mereka di Selat Malaka. Rata-rata Indonesia mengerahkan tujuh kapal perang dan patroli, Malaysia lima kapal, dan Thailand 2-4 kapal, sementara kebutuhan untuk pengamanan minimal sebatas area sektor operasi dalam laut teritorial dan ZEE Indonesia di Selat Malaka membutuhkan 24 kapal perang dan patroli berteknologi canggih. Kekurangan tersebut karena keterbatasan kepemilikan kapal perang dan patroli, serta anggaran dana masing-masing ketiga negara. Berbeda dengan Singapura yang mengerahkan CTG MSSPnya rata-rata berisi lima kapal perang dan patroli seperti RSS Galand, RSS Sea Dragon, RSS Sea Hawk, RSS Independence dan RSS Valour. Ia mampu mengamankan area sektor operasi MSSP secara optimal dalam laut teritorialnya yang tidak terlalu luas di Selat Malaka. Ini membuat beberapa titik lokasi area operasi MSSP di kedaulatan Indonesia, Malaysia, dan Thailand tidak terjaga maksimal. Juga hambatan koordinasi penindakan pelaku pembajakan kapal Selat Malaka

ketika salah satu dari CTG MSSP keempat negara melakukan pengejaran untuk menangkap pelaku tersebut, mereka seringkali lolos dengan memasuki lebih dari 3 mil teritorial negara pantai lainnya karena ketidaksiapan posisi CTG negara pemilik teritorial untuk melanjutkan pengejaran dan penangkapan. EiS-CMAP mengalami tantangan yang serupa dengan MSSP. Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand memiliki keterbatasan kepemilikan MPA, peralatan, dan alokasi anggaran dana operasional. Oleh sebab itu, mereka hanya mampu mengerahkan dua MPA secara bergantian dalam dua *sorties* penerbangan setiap minggu yang membuat kegiatan pemantauan dan penggalian informasi pelayaran serta indikasi pembajakan kapal tidak menyeluruh hingga pesisir sektor area operasi EiS-CMAP yang sangat luas di Selat Malaka. Sementara, MSP-IEG menghadapi tantangan transparansi berkaitan pertukaran informasi strategi pengamanan di Selat Malaka oleh keempat negara yang disaring terlebih untuk dibagikan satu sama lain, sehingga setiap pelaksanaan MSSP dan EiS-CMAP mereka memiliki persepsi keamanan masing-masing yang mempengaruhi terjadinya miskomunikasi dan miskoordinasi dalam kasus-kasus tertentu berkaitan pengejaran pelaku pembajakan kapal Selat Malaka (Pangestu 2019, 970-974).

Hasil perubahan perilaku Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam mengimplementasikan MSSP, EIS-CMAP, MSP-IEG, dan MSP-JCC berdampak penurunan serangan aksi pembajakan kapal di Selat Malaka tahun 2008-2020. IMB merilis dari 2 kasus pembajakan kapal untuk masing-masing tahun 2008, 2009, dan 2010; menjadi 1 kasus tahun 2011; 2 kasus tahun 2012; 1 kasus masing-masing tahun 2013 dan 2014; 5 kasus tahun 2015; dan tidak ada (zero) kasus tahun 2016-2020 seperti Grafik 1 berikut:

Grafik 1. Pembajakan Kapal Selat Malaka-Singapura IMB 2008-2020

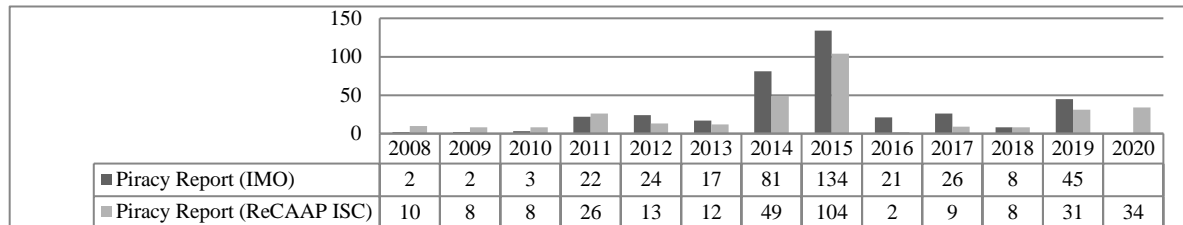


Sumber: Diolah dari (IMB 2009-2021).

Penurunan serangan pembajakan kapal di Selat Malaka disebabkan para pelaku mulai mengurungkan niatnya, dan berpura-pura menyamar menjadi nelayan ketika melihat kapal-kapal patroli MSSP dan pesawat MPA EIS-CMAP. Mereka juga memilih menghindar ketika mengetahui kapal-kapal sasarannya melaporkan pada PCP MSP-IEG dan CTG MSSP yang sedang berpatroli. Kendati demikian, mereka berpindah lokasi dengan melakukan pembajakan kapal di Selat Singapura. Ia menunjukkan dari 6 kasus tahun 2008 menjadi 9 kasus tahun 2009; 3 kasus tahun 2010; 11 kasus tahun 2011; 6 kasus tahun 2012; 9 kasus tahun 2013; 8 kasus tahun 2014; 9 kasus tahun 2015; 2 kasus tahun 2016; 4 kasus tahun 2017; 3 kasus tahun 2018; 12 kasus tahun 2019; dan 23 kasus tahun 2020. Selaras dengan IMO yang menyatukan jumlah pembajakan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura melaporkan dari 2 kasus untuk masing-masing tahun 2008 dan tahun 2009; menjadi 3 kasus tahun 2010; 22 kasus tahun 2011; 24 kasus tahun 2012; 17 kasus tahun 2013; 81 kasus tahun 2014; 134 kasus tahun 2015; 21 kasus tahun 2016; 26 kasus tahun 2017; 8 kasus tahun 2018, dan 45 kasus tahun 2019 (lihat Grafik 3). Ini diperkuat laporan *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: Information Sharing Centre* (ReCAAP ISC) terhadap pembajakan kapal Selat Malaka dan Selat Singapura mengalami fluktuasi

peningkatan dari 10 kasus tahun 2008; 8 kasus tahun 2009; 8 kasus tahun 2010; menjadi 26 kasus tahun 2011; 13 kasus tahun 2012; selanjutnya 12 kasus tahun 2013; 49 kasus tahun 2014; 104 kasus tahun 2015; 2 kasus tahun 2016; 9 kasus tahun 2017; 8 kasus tahun 2018 dan 31 kasus tahun 2019; 34 kasus tahun 2020 seperti Grafik 2 berikut:

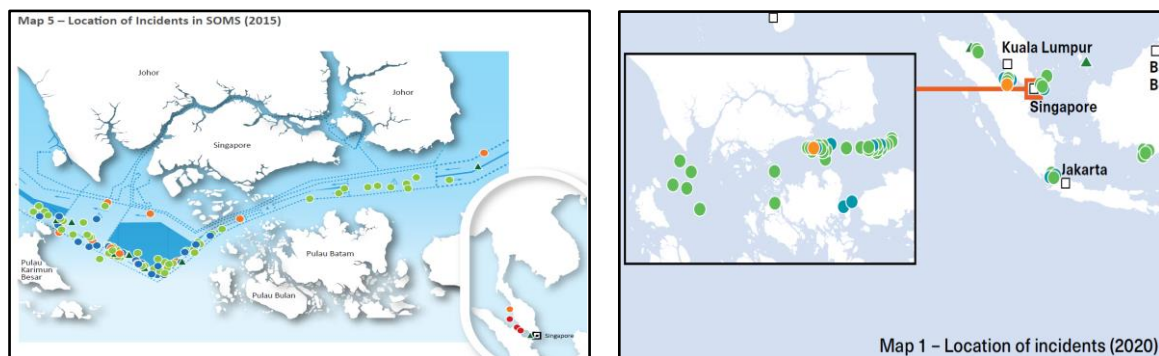
Grafik 2. Pembajakan Kapal Selat Malaka-Singapura (IMO 2008-2019) dan (ReCAAP ISC 2008-2020)



Sumber: Diolah dari (IMO 2009-2020) dan (ReCAAP ISC 2021, 10)

Kasus-kasus pembajakan kapal diatas mayoritas terjadi di Selat Singapura pintu gerbang selatan Selat Malaka area patroli Sektor I MSSP dan EIS-CMAP sekitar perbatasan laut teritorial Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Sebagai contoh dari total 104 kasus pembajakan kapal di Selat Malaka-Singapura tahun 2015, 101 kasus terjadi di Selat Singapura, dan 3 kasus pembajakan dengan modus pencurian bahan bakar terhadap Kapal Kargo Ocean Energy, Kapal Lapin, dan Kapal Joaquim di Selat Malaka. Sementara 34 kasus pembajakan kapal tahun 2020 seluruhnya terjadi di Selat Singapura dengan 30 kasus di jalur timur Traffic Separation Scheme (TSS), 1 kasus di jalur barat TSS, 1 kasus di selatan TSS, dan 2 kasus di area TSS (lihat Gambar 2).

Gambar 2. Peta Insiden Pembajakan Kapal Selat Malaka-Singapura (2015-2020)



Sumber: Diolah dari (ReCAAP ISC 2016, 11) dan (ReCAAP ISC 2021, 11).

Uraian diatas menunjukkan kinerja rezim keamanan maritim MSP dalam penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka memiliki tingkat efektivitas berlevel “rendah” seiring luaran produk rezim menghasilkan perubahan perilaku kolektif Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand hanya mematuhi aturan main dalam pengimplementasian program kerja MSP JCC secara optimum. Sementara implementasi kolektif terkait pertukaran informasi MSP-IEG berlevel moderat dengan adanya penyaringan informasi-informasi sensitif tentang strategi pertahanan nasional dan keamanan maritim masing-masing negara yang mempengaruhi terjadinya kesalahan komunikasi dan koordinasi minor dalam pengejaran pelaku pembajakan kapal Selat Malaka. Adapun EIS-CMAP kurang optimal karena memiliki keterbatasan kapabilitas MPA dan dana operasional dari keempat negara. Juga MSSP yang hanya diterapkan oleh Singapura secara optimal, sedangkan Indonesia, Malaysia, dan Thailand dihadapkan kekurangan kapal patroli, kapal perang, dan dana operasional untuk

mengimplementasikan MSSP secara optimal dalam area sektor patroli yang luas di Selat Malaka. Sisi lain dukungan bantuan dana, peralatan, dan keahlian dari berbagai aktor-aktor berkepentingan non tepi pantai belum berkontribusi signifikan dalam peningkatan program kerja MSP oleh keempat negara. Ia membuat operasionalisasi rezim MSP menjadi minimal, sehingga berdampak permasalahan pembajakan kapal Selat Malaka belum terselesaikan sesuai tujuan rezim (lihat Tabel 1). Ini sebatas mampu mencegah terjadinya pembajakan kapal di Selat Malaka, tetapi belum mampu menindak pelaku pembajakan kapal Selat Malaka yang berpindah operasi di Selat Singapura, serta belum menjamin keselamatan pelayaran dan belum menciptakan keamanan maritim di Selat Malaka dengan adanya penetapan status LJWRC pada bulan Agustus 2006 dari bahaya “tinggi (zona perang)” menjadi resiko bahaya sedang (medium) (Lloyds 2021), berlevel “Substantial” berkemungkinan 60%-75% terjadi serangan pembajakan kapal tahun 2020 (Garda World 2021).

Tabel 1 Kinerja Rezim Keamanan Maritim *Malacca Straits Patrol* (2008-2020)

Luaran (<i>Output</i>)		Hasil (<i>Outcome</i>)			
Produk Tujuan	Produk Program Kerja	Kepatuhan Kolektif Pelaksanaan Aturan Main			
		Indonesia	Malaysia	Singapura	Thailand
(1) Penindakan pembajakan kapal; (2) Pencegahan pembajakan kapal; (3) Penjaminan keselamatan pelayaran; (4) Penciptaan keamanan maritim.	Komitmen dan kapabilitas <i>CTG Malacca Straits Sea Patrol</i> (MSSP);	Rendah	Rendah	Optimum	Rendah
	Komitmen dan kapabilitas <i>CTF Eyes in the Sky Combined Maritime Air Patrols</i> (EiS-CMAP)	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah
	Komitmen dan Kapabilitas <i>PCP Malacca Straits Patrol Intelligence Exchange Group</i> (MSP-IEG);	Moderat	Moderat	Moderat	Moderat
	<i>The Malacca Strait Patrol Joint Coordinating Committee</i> (MSP-JCC)	Optimum	Optimum	Optimum	Optimum
	Kecukupan Bantuan Pihak ketiga mendukung kinerja MSP	Rendah			
Dampak (<i>Impact</i>)					
Rencana Tujuan MSP		Capaian Tujuan MSP			
Pencegahan Pembajakan Kapal Selat Malaka		Tinggi			
Penindakan Pembajakan Kapal Selat Malaka		Rendah			
Keselamatan Pelayaran Selat Malaka		Rendah			
Keamanan Maritim Selat Malaka		Rendah			

5. Kesimpulan dan Rekomendasi

Selat Malaka memiliki nilai strategis sebagai jalur penghubung pelayaran dan perdagangan internasional, kawasan transit pelayaran kapal-kapal internasional, dan kekayaan sumber daya alam yang sangat penting untuk dijaga keamanannya. Perkembangan pembajakan kapal Selat Malaka pasca Krisis Finansial Asia 1997-1998 menjadi ancaman keamanan maritim yang ditafsirkan secara dinamis bergantung kepentingan maritim yang dimiliki oleh negara pantai dan negara pengguna non tepi pantai. Negara pantai Indonesia dan Malaysia melihatnya ancaman terhadap penegakan hukum, ekonomi, dan sensitifitas kedaulatan terkait kehadiran intervensi militer dari aktor non kawasan. Sementara Negara pantai Singapura beranggapan pembajakan kapal berpotensi menjadi aksi-aksi terorisme sehingga mengancam seluruh aspek kehidupan ekonomi negaranya yang sangat bergantung terhadap perdagangan dan keramaian lalu lintas kapal di Selat Malaka. Adapun Thailand mempersepsikannya dalam bahaya ekonomi perdagangan dan pelabuhan, serta citra negara di dunia internasional sebagai negara pantai Selat Malaka. Bagi negara-negara non tepi pantai seperti Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, dan India melihat pembajakan kapal Selat Malaka merupakan ancaman kepentingan maritim karena ketergantungan akses perdagangan mereka

terhadap jalur perlintasan pelayaran Selat Malaka. Demikian AS yang tidak memiliki ketergantungan ekonomi tinggi secara langsung terhadap Selat Malaka mengkhawatirkan peluang terjadinya terorisme maritim yang berujung penutupan selat sehingga mengakibatkan kekacauan ekonomi global.

Perkembangan ancaman pembajakan kapal di Selat Malaka membuat Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand membentuk kerja sama MSP sebagai rezim keamanan maritim berbasis pengaturan keamanan kooperatif berisikan lima prinsip keyakinan dasar dan tiga norma tentang hak dan kewajiban utama negara pantai, didukung kontribusi aktor berkepentingan non tepi pantai dalam penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka berorientasi penghormatan kedaulatan dan UNCLOS 1982. Ia memiliki aturan dan prosedur pembuatan keputusan bersama yang mengatur perilaku Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand untuk mengimplementasikan program kerja MSSP, EIS-CMAP, MSP-IEG, MSP-ISE, dan MSP-JCC agar mencapai empat tujuan strategis MSP yaitu: (1) penindakan pembajakan kapal; (2) pencegahan pembajakan kapal; (3) jaminan keselamatan pelayaran; dan (4) penciptaan keamanan maritim di Selat Malaka. Hal tersebut memiliki kinerja dalam tingkat efektivitas rendah seiring kepatuhan perilaku kolektif Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand terbatas dalam pengimplementasian program kerja MSP JCC secara optimum. Sementara pelaksanaan MSSP, EIS-CMAP, dan MSP-IEG kurang optimal karena terhambat keterbatasan kapal patroli, kapal perang, pesawat patroli maritim (MPA), dana operasional, dan transparansi pertukaran informasi. MSSP. Juga dukungan bantuan dana, peralatan, dan pelatihan belum berkontribusi signifikan dalam peningkatan kinerja MSP. Ini membuat operasionalisasi rezim MSP menjadi minimal sehingga berdampak sebatas mampu mencegah terjadinya pembajakan kapal, tetapi belum mampu menindak pelakunya, serta belum menjamin keselamatan pelayaran dan belum menciptakan keamanan maritim di Selat Malaka.

Berdasarkan temuan di atas maka direkomendasikan oleh peneliti yaitu: (1) rencana kerja, SOP, dan pelaksanaan MSP hendaknya diperluas area sector operasi melihat adanya perpindahan insiden pembajakan kapal dari Selat Malaka ke Selat Singapura; (2) pentingnya peningkatan jumlah kapal perang, kapal patroli, pesawat MPA, operasional dana, dan peninjauan kembali terhadap penyaringan pertukaran informasi intelejen dari pemerintah Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand untuk meningkatkan efektifitas program kerja MSSP, EIS-CMAP, dan MSP-IEG; dan (3) pentingnya kepedulian dan peningkatan dukungan dari aktor berkepentingan non tepi pantai (negara-negara pengguna, organisasi internasional, kelompok industri, dan/atau kelompok masyarakat sipil) dalam bentuk dana, peralatan, dan pelatihan keahlian kepada negara pantai agar semakin mengefektifkan MSP dalam menangani pembajakan Selat Malaka.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Acharya, Amitav. 1995. *The Periphery as the Core: The Third World and Security Studies*. Toronto: Centre for International and Strategic Studies.
- American Bar Association. 2006. *Ruling the Waves: The Law and The Sea*. New York: Insight.
- Banomyong, Ruth, Paitoon Varadejsatitwong, and Nuannalin Phanjan. 2011. "ASEAN-India Connectivity: A Thailand Perspective." In *ASEAN-India Connectivity: The Comprehensive Asia Development Plan, Phase II*, by F. S. Umezaki (eds.) Kimura, 205-242. Jakarta: ERIA.
- Bateman, Sam, Catherine Zara Raymond, and Joshua Ho. 2006. *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits an Agenda for Action*. Singapore: Institute of Defense and Strategic Studies.
- Brierly, James L. 1963. *The Law of Nations: An Introduction to International Law of Peace, 6th edn*. Oxford: Oxford University Press.
- Buzan, Barry, Ola Waever, and Jaap de Wilde. 1998. *Security: A Framework for Analysis*. Colorado: Lynne Rienner Publishers.
- Cook, Douglas Morgan & Brian. 2014. *New Public Governance: A Regime-Centered Perspective*. New York: Routledge.
- Evers, Hans-Dieter, and Solvay Gerke. 2006. *The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development*. Bonn: Center for Development Research of Political and Cultural Change.
- Fau, Nathalie, Sirivanh Khonthapane, and Christian Taillard. 2012. *Transnational Dynamics in Southeast Asia: The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits Corridors*. Heng Mui Keng Terrace: Intitute of Southeast Asia Studies Publishing.
- Fransas, Anne, Enni Nieminen, Mirva Salokorpi, and Jorma Rytönen. 2012. *Maritime Safety and Security Literature Review*. Tampere: Tammerprint Oy.
- Hermawan, Yulius P. 2007. *Transformasi dalam Studi Hubungan Internasional: Aktor, Isu dan Metodologi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ho, Joshua. 2005. *Maritime Security and International Cooperation. Singapore: Nanyang Technological Security*. Nanyang: Nanyang Technological Security.
- KBRI Singapura. 2005. *Aksi Kejahatan Terhadap Kapal-Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura: Suatu Ancaman Politik dan Ekonomi*. Singapura: Kedutaan Besar Republik Indonesia.
- Kirbiantoro, H.S., dan Dody Rudisnto. 2007. *Rekonstruksi Pertahanan Indonesia: Potensi, Tantangan dan Prospek*. Jakarta: Inti Media Publisher.
- Klein, Natalie. 2011. *Maritime Security and the Law of the Sea*. London: Oxford University Press.
- Krahman, Elke. 2005. *New Threats and New Actors In International security*. New York: Palgrave Mcmillan.
- Mesjasz, Czesław. 2004. *Security as an Analytical Concept*. Krakow: University of Economics Krakow.
- Miles, Edward L., Steinar Andresen, Elaine M. Carlin, Jon Birger Skjaerseth, and Arild Underdal. 2002. *Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with Evidence*. Massachusetts: MIT Press.
- Muhibat, Shafiah F. 2020. *Maritime Safety in Indonesia: Mapping the Challenges and Opportunities*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies.
- Nicholas, Michael. 2008. *Maritime Security: An Introduction*. Oxford: Butterworth-Heinemann Ltd.

- Octavian, Amarulla. 2019. *Indonesian Navy, Global Maritime Fulcrum and ASEAN*. Jakarta: Seskoal Press.
- René Levien, Mahmut Karagöz, Carlos Couce Montenegro, Aytaç Yavuz, & Kurt Salchert (eds). 2012. *Supporting Maritime Security Regimes (MSR): The Enterprise Implementation Proposal and MSR Manual*. Kiel: The Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters (COE CSW).
- Susilo, N.B. 2006. *Indonesia Bubar*. Yogyakarta: Pinus Book Publisher.
- Wu, Shicun, and Keyuan Zou. 2009. *Maritime Security in The South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. F. arnham: Ashgate Publishing Company.
- Young, Oran R. 2002. *The Institutional Dimensions of Environmental Change: Fit, Interplay and Scale*. Cambridge: The MIT Press.

Artikel Jurnal

- Bunga, Gerald A. 2020. "The Regulation of Piracy and Armed Robbery at Sea in International Law." *Jurnal Hukum Peradilan* 9, No. 3:425-448.
- Jeevan, Jagan, and Violeta Roso. 2019. "Exploring seaport - dry ports dyadic integration to meet the increase in container vessels size." *Journal of Shipping and Trade* 4, No. 8:1-18.
- Keliat, Makmur. 2019. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia." *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* (Universitas Indonesia) 13, No. 1:111-129.
- Kusuma, Ayusia Sabhita. 2014. "Rivalitas Strategi Maritim China dan India di Selat Malaka." *Insignia Journal of International Relations* 1, No. 1:67-83.
- Maya, Arthuur Jeverson. 2018. "Indonesia dan Rezim United Nations Convention on The Law of The Sea 1982: Lika-Liku Perjuangan dan Relevansi Kepentingan Maritim Era Kekinian." *Membangun Kedaulatan Maritim, Memperkuat Hubungan Internasional Indonesia*". Tanjung Pinang: Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji (UMRAH) Bersama Pengurus Pusat Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (PP-AIHII) 23-40.
- Mihalka, Michael. 2005. "Cooperative Security in the 21st Century." *Connections* (Partnership for Peace Consortium of Defense Academies and Security Studies Institutes) 4 No. 4:133-122.
- Mouhamad, Simela Viktor. 2007. "Indonesia dan Pengamanan Selat Malaka." *Jurnal Kajian* 12 No. 2:123-142.
- Pangestu, Muhammad Rizky. 2019. "Ketidakefektifan Malacca Strait Patrol dalam Mengatasi Pembajakan dan Perompakan di Selat Malaka dan Singapura." *Journal of International Relations*, 5 No. 1:967-978.
- Pena, Joyce Dela. 2009. "Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns." *Stanford Journal of International Relations* 10 No. 2.
- Puspitasari, Maygy Dwi. 2014. "Alasan Indonesia, Malaysia, & Singapura Menjalin Kerjasama Trilateral Patroli Terkoordinasi Malsindo di Tahun 2004." *Jurnal Analisis Hubungan Internasional* 3 No. 2:435-460.
- Raymond, Catherine Zara. 2009. "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait a Problem Solved?" *Naval War College Review* 62 No. 3:31-42.
- Roach, J. Ashley. 2005. "Enhancing Maritime Security in the Straits of Malacca and Singapore." *Journal of International Affairs* 49 No. 1:97-116.
- Song, Yann-huei. 2005. "Security in the Strait of Malacca and the Regional Maritime Security Initiative: Responses to the U.S Proposal." *International Law Studies Vol* 83:97-156.

- Storey, Ian. 2008. "Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress." *Asia Policy* (National Bureau of Asian Research (NBR)), No. 6:95-128.
- Sulistiyani, Yuli Ari. 2019. "Littoral States Defense Diplomacy in Malacca Strait through the Malacca Strait Patrol Framework." *Jurnal Pertahanan & Bela Negara* 9 No. 2:47-56.

Artikel Berseri, Laporan, dan Dokumen

- Akiyama, Masahiro. 2006. *OPRF Blueprint for a New Cooperative Framework on the Straits of Malacca and Singapore*. Tokyo: Ocean Policy Research Institute (OPRI) of the Sasakawa Peace Foundation (SPF).
- Cohen, Richard, and Michael Mihalka. 2001. *Cooperative Security: New Horizons for International Order*. The Marshall Center Papers, No. 3, Garmisch-Partenkirchen: George C. Marshall Center for European Security Studies.
- IMB. 2000-2021. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 1 January-31 December 1999-2020*. London: International Maritime Bureau (IMB).
- IMO. 2001-2020. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2000-2019*. London: International Maritime Organization (IMO).
- , *Resolution A. 2005. 1025, Code of Practice for The Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. London: International Maritime Organization.
- JFCGP. 2010. *Report of the Study Project Challenges and Prospects of Japan-U.S.-Cooperation in Non-Traditional Security: Focusing on Anti-Piracy Cooperation*. Tokyo: The Japan Foundation Center for Global Partnership (JFCGP): The Japan Forum on International Relations (JFIR).
- Kemenhan RI. 2003. *Buku Putih Mempertahankan Tanah Air Memasuki Abad 21*. Jakarta: Jakarta: Departemen Pertahanan Republik Indonesia.
- Khalid, Nazery. 2008. *To Serve and To Be Protected: A Comprehensive Perspective on Security in The Strait of Malacca*. Kuala Lumpur: Maritim Institute of Malaysia.
- KKP. 2019. *Laporan Kinerja Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2020*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan Indonesia.
- Kolodkin, Thomas A. Clingan and Anatoly L. 1991. *Moscow Symposium on the Law of the Sea*. Honolulu: The Law of the Sea institute.
- Feldt, Lutz, Peter Roell, and Ralph D. Thiele. 2013. *Maritime Security-Perspectives for a Comprehensive Approach. No 222*. Berlin: The Institute for Strategic Political, Security and Economic Consultancy (ISPSW).
- Frecon, Eric. 2005. "Piracy in the Malacca Straits: notes from the field." Vol. 36. no. 10. IIAS Newsletter.
- Massey, Anthony S. 2008. *Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca*. California: Naval Postgraduate School.
- Matthews, Alfred Daniel. 2015. *Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits*. California: Naval Postgraduate School.
- Oktavian, Risky. 2014. *Kerjasama Trilateral Indonesia-Malaysia-Singapura dalam Menanggulangi Perompakan Kapal di Selat Malaka*. Malang: Malang Universitas Muhammadiyah Malang.
- Pailah, Steven Yohanes. 2009. *Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka Periode 2005-2006*. Tesis, Jakarta: Universitas Indonesia.
- ReCAAP ISC. 2016. *Annual Report Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia January-December 2015*. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Center. Singapore: Infinite Studios.

- . 2021. *Annual Report Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia January-December 2020*. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Center. Singapore: Infinite Studios.
- Rusli, Mohd Azmi bin Mohd. 2012. *Balancing Shipping and the Protection of the Marine Environment of Straits Used for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore*. Sydney: University Of Wollongong.
- UNCLOS. 1992. *United Nations Convention on the Law of The Sea 1982*. New York: United Nations Ocean and Law of the Sea.
- Warner, Jeroen. 2004. *Plugging the GAP Working with Buzan: The Ilisu Dam as a security issue*. Occasional Paper No. 67, London: University of London.

Artikel Berita, Majalah, dan Website

- Agusman, Damos Dumoli. 2018. *Hard work continues to settle maritime borders*. *The Jakarta Post*, December 13. Accessed 29 July 2021 <https://www.thejakartapost.com/academia/2018/12/13/hard-work-continues-to-settle-maritime-borders.html>.
- Bakrie, Connie Rahakundini. 2010. *Maritime Security & Safety di Selat Malaka*. *UNISOSDEM*, November 3. Accessed 31 July 2021. http://www.unisosdem.org/ekopol_detail.php?aid=12180&coid=4&caid=33.
- BPR. 2019. *The Malacca Dilemma: A hindrance to Chinese Ambitions in the 21st Century*. *Berkeley Political Review*, August 26. Accessed 21 July 2021. <https://bpr.berkeley.edu/2019/08/26/the-malacca-dilemma-a-hindrance-to-chinese-ambitions-in-the-21st-century/>.
- BPS. 2008. *Produk Domestik Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha*. *Badan Pusat Statistik*, March 20. Accessed 18 July 2021. http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?tabel=1&daftar=1&id_subyek=11¬ab=1.
- BUMN. 2008. *Terkait Dampak Krisis Ekonomi Global, PT pelabuhan I Cab. Belawan akan Naikkan Jasa Kepelabuhan*. *BUMN*. accessed 27 July 2021. <http://www.bumn.go.id/pelindo1/en/berita/498/terkait.dampak.krisis.ekonomi.global,.pt.pelabuhan.i.cab...belawan.akan.naikkan.jasa.kepelabu>.
- Cauley, Adam. 2014. *Asia's seas offer rich pickings for marauding pirates who steal oil and supplies worth billions of dollars every year*. *Time*, August 15. Accessed 15 July 2021. <https://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/>.
- Cheryl Rita Kaur. 2009. "Marine Biosafety in Domestic Shipping in Coastal and Insular East Asia". Diakses pada tanggal 31 Juli 2021. http://pemsea.org/eascongress/international-conference/presentation_t2-4_kaur.pdf.
- CMF. 2012. *Thai Prime Minister Visits Combined Maritime Forces*. *Combined Maritime Forces*, 15 May. accessed July 31, 2021. <https://combinedmaritimeforces.com/2012/05/15/thai-prime-minister-visits-combined-maritime-forces/>.
- Collin, Koh Swee Lean. "The Malacca Strait Patrols: Finding Common Ground." *RSiS*. April 2016. <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2016/04/CO16091.pdf> (accessed July 31, 2021).
- Desfika, Theresa. 2021. *Pelindo 1 Bidik Pendapatan Rp 4,1 Triliun*. *Berita Satu*, 25 February. Accessed July 26, 2021 <https://www.beritasatu.com/ekonomi/738539/pelindo-1-bidik-pendapatan-rp-41-triliun>.

- Direktorat Diplomasi Publik Kementerian Luar Negeri Indonesia. 2010. *Tabloid Diplomasi. No. 35. Tahun III*. Jakarta: Direktorat Diplomasi Publik Kementerian Luar Negeri Indonesia dan Pilar Indo Meditama.
- Djalal, Hasjim. 2006. "Persoalan Selat Malaka-Singapura: Setneg." *Setneg*, May 22. Accessed 31 July 2021. http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33.
- EIA. 2020. *South Korea. U.S. Energy Information Administration (EIA)*, 6 November. Accessed July 28, 2021. <https://www.eia.gov/international/analysis/country/KOR>.
- . 2012. *World Oil Transit Chokepoints. U.S. Energy Information Administration (EIA)*, 7 June. Accessed 31 July 2021. http://www.eia.gov/cabs/world_oil_transit_chokepoints/Full.html.
- Garda World. 2021. *Kidnap and Maritime Piracy Risk Map 2020. Garda World*. Accessed 4 August 2021. <https://www.garda.com/kidnap-and-maritime-piracy-risk-map-2020>.
- Hirschmann, R. 2020. *Contribution of the fishing industry to the gross domestic product (GDP) of Malaysia from 2015 to 2019. Statista*, 17 December. Accessed 30 July 2021. <https://www.statista.com/statistics/953013/malaysia-fishing-share-of-gdp/>.
- IISS Summit. 2005. *Enhancing maritime security cooperation: Dato' Sri Mohd Najib Tun Haji Abd Razak: Shangri-La Dialogue 2005 Fifth Plenary Session Dato' Sri Mohd Najib Tun Haji Abd Razak, Deputy Prime Minister and Minister of Defence, Malaysia: The IISS Asia Security Summi*. June. Accessed 1 August 2021. <https://www.iiss.org/en/events/shangri%20la%20dialogue/archive/shangri-la-dialogue-2005-5c47/fifth-plenary-session-c698/dato-sri-mohd-najib-tun-haji-abd-razak-05b2>.
- IKRC. 2009. *Wholesale, retail trade, restaurants and hotels in Singapore. Ivan Khusnir's Research Center*, 3 August. accessed July 22, 2021. <http://kushnirs.org/macroeconomics/index.html>.
- Kemlu. 2020. *Asisten Operasi Panglima TNI Pimpin Delegasi TNI Pada Kegiatan Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee di Singapura. Kementrian Luar Negeri Indonesia*, 20 January. Accessed 31 July 2021. <https://kemlu.go.id/singapore/id/news/4268/asisten-operasi-panglima-tni-pimpin-delegasi-tni-pada-kegiatan-malacca-straits-patrol-joint-coordinating-committee-di-singapura>.
- Klein, Catharina. 2021. *Import volume of crude oil to Japan in fiscal year 2020. By country: Statista*, 25 May. Accessed 31 July 2021. <https://www.statista.com/statistics/761568/japan-crude-oil-import-by-country/>.
- Lloyds. 2021. *Joint War Committee: Llyolds Market Association*. September. Accessed July 31, 2021. <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>.
- Low, Desmond. 2008. "Global Maritime Partnership and the Prospects for Malacca Straits Security." *Ministry of Defence Singapore*. Accessed Juli 2021, 27. <http://www.mindef.gov.sg/content/imindef/publications/pointer/journals/2008/v34n2/feature4.print.html?Status=1>.
- Mindef. 2015. "Fact Sheet: The Malacca Straits Patrol." *Ministry of Defence Singapore*. April 21. Accessed Juli 27, 2021. <https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2016/april/2016apr21-news-releases-00134/>.
- . 2008. *Inaugural Malacca Straits Patrol Information Sharing Exercise: Minister of Defence Singapore*. March 28. Accessed July 26, 2021. <https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/20080328985.htm>.
- . 2004. *Keynote Address by Minister for Defence, Rear-Admiral (RADM)(NS) Teo Chee Hean, at the Opening of the 2nd Western Pacific MCMEX And DIVEX*. April 26.

- Accessed July 22, 2021. http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2004/apr/26apr04_nr/26apr04_speech.pr.
- , 2005. *Launch of Eyes in the Sky (EiS) Initiative: Minister of Defence Singapore*. 5 September. accessed July 31, 2021. http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2005/sep/13sep05_nr.html#.Uu7mivtrizQ.
- , 2004. *Launch of Trilateral Coordinated Patrols: Malsindo Malacca Straits Coordinated Patrol. Minister of Defence Singapore*, 20 July. Accessed July 31, 2021. http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2004/jul/20jul04_nr.html#.UTSyumecvIU.
- , 2006. *Remarks by Chief of Defence Force LG Ng Yat Chung at the Malacca Straits Patrol (MSP) Joint Coordinating Committee Terms of References and Standard Operating Procedure Signing Ceremony. Mindef Singapore*, 21 April. Accessed July 21, 2021. http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2006/apr/21apr06_nr.print.img.html.
- MPA. 2020. *Port of Singapore. Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)*, 13 January. Accessed July 31, 2021. <https://www.businesstimes.com.sg/government-economy/singapore-port-container-throughput-hits-record-high-in-2019-mpa>.
- Fau, Nathalie. 2011. "The Strait of Malacca: an Inland Sea." Diakses tanggal 31 Juli 2021. http://www.reseausie.com/images/editos/edito_110201/edito_110201_carte1_flux_malacca_en_gm.gif.
- Navy Health. 2020. *Ports in Thailand*. 12 January. Accessed July 31, 2021 <https://navitihealth.com/thailand-ports/>.
- NHHC. 2020. *Terrorist Attack on USS Cole Background and Issues for Congress. Naval History and Heritage Command*, 13 May. Accessed July 27, 2021. <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/t/terrorist-attack-on-uss-cole-background-and-issues-for-congress.html>.
- Nippon Foundation. 2020. *A Cooperative Framework for Maintaining Safety in the Straits of Malacca and Singapore. Nippon Foundation*, 25 January. Accessed July 31, 2021. https://www.nippon-foundation.or.jp/en/what/projects/safe_passage.
- OEC. 2020. *Thailand Trade 2019*. Accessed July 31, 2021. <https://oec.world/en/profile/country/tha>.
- Permal, Sumathy. 2010. *Malaysia's and Indonesia's Security Concerns and Priorities in the Strait of Malacca: Similarities and Differences: The Maritime Institute of Malaysia (MIMA)*. Accessed July 21, 2021. <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/themes/twentyeleven/cms/uploads/presentation/112.Indonesian-Malaysian%20Security%20Priorities%20in%20the%20Strait%20of%20Malacca.pdf>.
- PMO. 2007. *Dato' Sri Mohd Najib Bin Tun Haji Abdul Razak. The Security of the Straits of Malacca and Its Implications to the South East Asia Regional Security: Prime Minister's Office of Malaysia*, 21 November. Accessed June 23, 2021. http://www.pmo.gov.my/index.php?menu=speech&page=1677&news_id=93&speech_cat=11.
- Reuters. 2020. *Thailand expects \$39.5 billion in tourism revenue in 2020*. 3 July. accessed July 31, 2021. <https://www.reuters.com/article/health-coronavirus-thailand-tourism-idUSL4N2EA2IT>.
- Suara Merdeka. 2004. "AS Perbaiki Hubungan dengan Malaysia Terkait Selat Malaka." *Suara Merdeka*, 2 Desember. Accessed Juli 2021, 25. <http://www.suaramerdeka.com/harian/0406/22/int02.htm>.
- Sumaryono, Djoko. "Kerawanan Selat Malaka." *Harian Kompas*, July 4, 2002.
- Tan, Tony. 2009. "Piracy, Armed Robbery against Ships and the Terrorism Connection." *PFP Consorcium*, 21 April. accessed July 28, 2021.

- <https://pfpcconsortium.org/system/files/21%20094%20PiracyArmed%20Robbery%20Against%20Ships-Terrorism%20Ins.doc>.
- Tempo. 2004. "Strategi KSAL Kent Sondakh Untuk Pertahanan Kedaulatan Negara." *Tempo*, 29 Desember. Accessed Juli 25, 2021. <http://www.tempo.co/read/news/2004/12/09/05552542/Strategi-KSAL-Kent-Sondakh-Untuk-Pertahanan-Kedaulatan-Negara>.
- Thomas, Bobby. S. 2005. *Rajaratnam School of International Studies (RSIS)*. 19 August. accessed Juli 24, 2021. <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/idss/718-malacca-straits-a-war-risk/#.YP1r9I4zY2w>.
- Trend Economy. 2020. *Singapore: Trend Economy*. Accessed July 31, 2021. <https://trendeconomy.com/data/h2/Singapore/TOTAL>.
- Tribun News. 2019. *Ekspor Raya, 1.004 Unit Kontainer Hasil Perikanan Akan Dikirim ke 43 Negara*. *Tribun News*, 22 November. Accessed July 17, 2021. <https://www.tribunnews.com/nasional/2019/11/22/ekspor-roya-1004-unit-kontainer-hasil-perikanan-akan-dikirim-ke-43-negara>.
- World Bank. 2020. *WITS Thailand Trade 2019*. Accessed July 31, 2021. <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/THA>.