



## **Respons Indonesia, Malaysia, dan Singapura terhadap Peningkatan Kasus Pembajakan Kapal di Selat Malaka Tahun 2009-2013**

M. Singgih Pangestu

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

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

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

### **ABSTRACT**

Strait of Malacca (SOM) is one of the most important strait for global trade shipping, yet there's an increase activity of sea piracy in 2009 which threatened the safety of shipping through the channel. Indonesia, Malaysia, and Singapore as SOM's coastal states who are perceived to be responsible to the security of SOM took numerous policies to cope with the issue. In this research, writer tried to give depth explanation about reason behind various policies taken by states to tackle the piracy. Perspective of Constructivism of International Relations and Buzan's theory of Securitization are used as research framework. The result of this research showed that there was a correlation between policies taken by ones state with issue perceived as existential threat. Singapore who constructed sea piracy as threat for its nation tend to take extreme counter-measurement to combat piracy, while Indonesia and Malaysia didn't really give attention to the issue of piracy since they construct other issues such as illegal fishing and human smuggling as threat to their sovereignty.

**Keywords:** *Strait of Malacca, sea piracy, policies, securitization, existential threat*

### **Pendahuluan**

Kasus pembajakan kapal di dunia diperkirakan telah menimbulkan kerugian perdagangan global kurang lebih sebesar USD 4,9 Milyar hingga USD 8,3 Milyar per tahun dan memiliki kemungkinan akan meningkat menjadi USD 13 Milyar hingga USD 15 Milyar pada tahun 2015 (Geopolicity, 2011). Asia Tenggara merupakan kawasan yang menjadi salah satu target pembajakan kapal bersama dengan beberapa kawasan lain seperti Afrika dan Karibia di Amerika Tengah, terutama di perairan Selat Malaka dan Singapura. Sejak tahun 2009 hingga 2013, kasus pembajakan di kawasan Asia Tenggara terutama di Selat Malaka yang berbatasan dengan Singapura, Malaysia dan Indonesia terus meningkat. *International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau* melaporkan bahwa pada tahun 2009 kasus pembajakan yang tercatat sebanyak 42 kasus dan jumlah kasus pembajakan terus meningkat secara signifikan sebanyak 63 pada tahun 2010, 74 kasus pada tahun 2011, 101 kasus di tahun 2012, dan 2013 dengan 125 kasus yang tercatat. Jumlah ini berbanding terbalik dengan yang terjadi di Somalia dan Teluk Aden yang menurun dari 197 kasus pada tahun 2010 menjadi hanya 13 kasus pada tahun 2013 (*International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau*, 2009-2013).

Daerah Selat Malaka yang berada di ujung barat ASEAN merupakan wilayah 'favorit' para pembajak. Secara geografis, daerah ini dapat dikatakan sempit. Finn (1979) menjabarkan dalam bukunya *Oil Pollution From Tankers In The Straits Of Malacca* bahwa Selat Malaka sebagai jalur masuk mempunyai lebar seluas 220 mil laut sedangkan Selat Singapura di ujung selatan hanya memiliki lebar 3,2 mil laut. Walaupun cenderung

menyempit, daerah ini merupakan jalur perdagangan utama yang menghubungkan laut Hindia dengan laut Tiongkok Selatan. Sebanyak 200 kapal diestimasikan melewati jalur ini per harinya, hal ini membuat total kapal yang mungkin melewati jalur ini sebanyak kurang lebih 70.000 kapal per tahun dan merupakan jalur transportasi bagi sepertiga barang yang diperdagangkan di dunia (Gilmartin, 2008). Kasus pembajakan kapal di Asia Tenggara pernah mencapai titik tertinggi pada tahun 2000, yaitu hampir mencapai 250 kasus dalam setahun. Selama 3 tahun berturut turut, jumlah serangan pembajakan kapal selalu berada di atas angka 150 (Geopoliticity, 2011). Sebagai tanggapan, pada tahun 2004 tiga negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka dan Selat Singapura (litoral states), Indonesia, Malaysia, dan Singapura bekerjasama melaksanakan the Malacca Strait Sea Patrol (MSSP) dengan tujuan untuk mengurangi kasus pembajakan yang muncul di daerah tersebut. (mindef.gov.sg, 2015).

Anomali dari peningkatan yang menjadi dasar penelitian ini adalah karena peningkatan kasus pembajakan di Selat Malaka terjadi lima tahun setelah MSSP terbentuk dan kasusnya meningkat hingga tahun 2013. Hal ini tentu menimbulkan pertanyaan tentang kebijakan dan alasan dibalik kebijakan yang diambil Indonesia, Malaysia, dan Singapura terkait penanggulangan pembajakan kapal di tahun 2009 hingga tahun 2013. Oleh karena itu rumusan masalah dari penelitian ini adalah tentang bagaimana kebijakan Indonesia, Malaysia, dan Singapura terhadap peningkatan kasus pembajakan kapal di Selat Malaka pada tahun 2009-2013 dari sudut pandang Konstruktivis.

Untuk menganalisis masalah tersebut, peneliti menggunakan konsep Identitas Konstruktivis Hubungan Internasional dan teori Sekuritisasi oleh Barry Buzan. Konstruktivis adalah konsep yang menolak cara pikir teori-teori klasik HI seperti Realisme dan Liberalisme, Konstruktivisme tidak percaya akan objektivitas dengan menganggap bahwa sistem internasional yang ada sekarang merupakan hasil dari konstruksi sosial yang dilakukan negara secara terus menerus dan sistem ini juga dipengaruhi oleh interaksi antar negara yang secara langsung membentuk sistem itu sendiri yang mana hal ini dikenal sebagai intersubjektivitas aktor (Jackson & Sørensen, 1999).

Konsep identitas adalah salah satu inti dari Konstruktivis. Alexander Wendt menjelaskan bahwa interaksi telah membuat negara membentuk identitas atas negaranya dan memaknai negara lain, hal ini menjadi pertimbangan negara dalam menentukan kepentingan nasionalnya serta perilakunya di dalam sistem (1992:394). Logika ini disederhanakan oleh Rosyidin yang menggambarkan dalam bentuk siklus dimana identitas yang dimiliki aktor atau negara membentuk kepentingan nasional dan kemudian dimanifestasikan dalam bentuk kebijakan negara (2015:49). Terdapat beberapa tipologi dalam menjelaskan identitas, dalam penelitian ini digunakan dua jenis identitas yaitu identitas sosial (*social identity*) yang muncul karena persepsi sebagai konsekuensi dari interaksi dengan aktor atau negara lain dan identitas personal (*personal identity*) yaitu ketika aktor tersebut menginterpretasikan dirinya dalam suatu identitas untuk kemudian menyesuaikan kebijakan agar dianggap sebagai penyandang identitas tersebut. (Wendt, 1999:234).

Selain konsep identitas, penulis juga menggunakan teori Sekuritisasi dari Barry Buzan. Dalam teori ini, sebuah isu dapat berubah makna menjadi sesuatu yang mengancam secara nyata (*existential threat*) dengan suatu proses yang disebut sebagai sekuritisasi. Sekuritisasi dapat diartikan sebagai bentuk ekstrim dari politisasi. Hal demikian dapat terjadi karena secara teorinya, sebuah isu dapat memiliki variasi yang banyak, dimulai dari isu yang tidak perlu dipolitisasi (aktor yang berwenang tidak merasa isu ini penting untuk ditanggapi atau tidak mendapat respons publik untuk kemudian didiskusikan bersama) ke isu yang dipolitisasi (ketika sebuah isu menjadi bahan diskusi masyarakat umum dan memerlukan respons pemerintah/aktor berwenang untuk

mengambil kebijakan terkait isu tersebut) hingga ter-sekritisasi (ketika isu tersebut dianggap sebagai ancaman yang nyata dan memerlukan penanganan lebih di luar prosedur politik standar) (Buzan, Waever & Wilde, 1998). Dalam tulisannya, Buzan menekankan bahwa “penanganan lebih di luar prosedur” adalah ketika aktor (yaitu negara dalam hal ini) melakukan suatu kebijakan walaupun kebijakan tersebut melanggar aturan atau norma yang telah terbentuk.

## **Pembahasan**

### *Pembajakan Kapal di Selat Malaka pada Periode 1990 – 2010*

Aktivitas pembajakan di Selat Malaka telah ada sebelum 1990, namun isu ini baru mendapat perhatian internasional di akhir dekade 1990 (Liss, 2014:4). Isu pembajakan kapal menjadi salah satu isu utama dalam pembuatan kebijakan luar negeri karena 80% kargo perdagangan global dikirim melalui laut dan di saat yang sama, laut memiliki peraturan internasional yang lebih ‘anarki’ dibandingkan darat dan udara (Luft and Korin, 2004).

Peningkatan tersebut juga dibarengi dengan inovasi yang dilakukan pembajak, aktivitas pembajakan kapal dilakukan dengan menggunakan kapal motor kecil (small speed boat) yang memiliki kecepatan hingga 15-25 knot tergantung dengan kondisi perairan.<sup>1</sup> Penggunaan kapal motor kecil sangat menguntungkan pembajak, terutama ketika mereka beraksi di perairan yang sempit dan padat seperti perairan Malaka.

Tingginya tren pembajakan kapal di Selat Malaka pada akhir dekade 90 dapat terlihat dari statistik kasus pembajakan yang tercatat oleh *International Chamber of Commerce* selama lima tahun dari tahun 1995 hingga tahun 2000 dimana perairan Selat Malaka tahun 1994 yang hanya terdapat 32 kasus pembajakan lalu mengalami tren peningkatan angka pembajakan kapal yang cukup signifikan sebesar 46 kasus di tahun 1995, 83 di tahun 1996, 73 di tahun 1997, 74 di tahun 1998, 154 di tahun 1999, dan 228 di tahun 2000 (*International Chamber of Commerce 1994-2000*, dalam Liss, 2014).

Hal ini kemudian membuat Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada tahun 2004 memulai usaha untuk menanggulangi pembajakan kapal yang dilaksanakan hingga kemudian kasus ini menurun hingga 56 kasus di tahun 2008. Kerjasama ini juga merupakan yang pertama dimana kerjasama keamanan dilaksanakan bukan dalam sistem bilateral namun dalam sistem multilateral, hal ini menunjukkan besarnya ancaman yang dikonsepsikan oleh negara-negara pesisir Malaka pada periode tersebut (Massey, 2008:7). Kurangnya inovasi dalam tubuh MSSP serta perubahan pemaknaan dari dua negara yaitu Indonesia dan Malaysia membuat kasus pembajakan kapal kembali meningkat di tahun 2009 seperti yang telah dijelaskan dalam pendahuluan.

### *Kebijakan Indonesia, Malaysia, dan Singapura terhadap Peningkatan kasus Pembajakan Selat Malaka 2009-2013*

Indonesia terkait penanganan kasus pembajakan kapal dilakukan oleh beberapa agensi yang memiliki fokus pada kejahatan maritim. Terdapat empat lembaga yang bertanggung jawab mengamankan laut dari berbagai isu terutama pembajakan kapal berdasarkan Undang-Undang serta Peraturan Presiden yang berlaku di tahun 2009-2013 terutama UU No. 17 tahun 2008 Hukum Indonesia tentang Pelayaran dimana dalam peraturannya Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah regulator sedangkan agensi lain seperti Polisi Air dan TNI AL (dalam hal ini Armabar dan Bakamla)

---

<sup>1</sup> Walaupun kecepatan rata-rata kapal motor kecil (small speedboat) dapat mencapai 25 knot, hingga saat ini belum ada pembajak kapal yang berhasil menaiki kapal yang berlayar dengan kecepatan lebih dari 18 knot. Oleh karena itu, kapal disarankan untuk berlayar dengan kecepatan maksimum (Full sea speed) atau setidaknya melebihi 18 knot (oceanbeyondpiracy.org, 2011).

berada di bawah koordinasi KSOP dengan Perpres Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) (Febry, 2016).<sup>2</sup>

Empat lembaga tersebut adalah Polisi Perairan dan Udara yang berada dibawah wewenang Polri (Kepolisian Republik Indonesia), KOARMABAR yang ditugaskan oleh TNI AL, Bakorkamla yang dibentuk oleh Kemenko Polhukam (Kementerian Koordinator bidang Politik, Hukum, dan HAM), dan KPLP yang merupakan direktorat dibawah Kemenhub (Kementerian Perhubungan). Banyaknya lembaga yang mengatur tentang pengamanan laut ini memunculkan ego sektoral antar-lembaga yang merasa berwenang dalam usaha pengamanan laut di Selat Malaka yang malah berakibat kurang efektifnya pengamanan di wilayah tersebut. Namun isu ini tidak terlalu diperhatikan oleh Indonesia yang pada saat itu dipimpin oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Tumpang tindih antar lembaga ini terus muncul selama masa kepemimpinan beliau.

UU Indonesia yang tumpang tindih terutama dalam isu pembajakan kapal ini menunjukkan ketidakseriusan pemerintah Indonesia dalam melihat urgensi penanganan pembajakan kapal di Selat Malaka karena jika memang pemerintah melihat pembajakan kapal di Selat Malaka sebagai ancaman, maka pemerintah harus meluruskan UU untuk menentukan lembaga mana yang secara hukum berhak untuk menyidik serta menindak kasus pembajakan kapal di wilayah Indonesia. Jika secara hukum saja belum ada kejelasan, Indonesia tidak akan bisa menyatakan bahwa Indonesia menaruh isu pembajakan sebagai isu prioritas. Sejak tahun 2009, Indonesia praktis mengambil kebijakan untuk tidak mengikuti Konvensi atau Inisiatif apapun terhadap pembajakan di Selat Malaka jika Konvensi atau Inisiatif tersebut bersifat internasional dan bukan regional atau bilateral.

Adapun kebijakan yang telah diambil Indonesia dalam mengatasi pembajakan kapal di Selat Malaka adalah dengan menyetujui MSSP dan EiS (Eyes in the Sky) dimana kebijakan yang penulis sebut terakhir disetujui di akhir tahun 2006. Kebijakan ini diperkuat dari pernyataan Kementerian Pertahanan Indonesia melalui Menteri Pertahanan, Purnomo Yusgiantoro, di tahun 2010 yang mengatakan bahwa Indonesia menerima dengan tangan terbuka segala masukan dari Washington namun bukan melalui patroli langsung di Selat Malaka karena hal tersebut sudah dilakukan Indonesia, Malaysia, dan Singapura (www.reuters.com, 2010). Pernyataan ini diteruskan dalam bentuk kebijakan menerima peralatan pendukung sistem pengawasan atau radar laut terintegrasi (*Integrated Maritime Surveillance System/IMSS*) dari Amerika Serikat di tahun 2011 (antaranews.com, 2011).

Disaat yang sama, Malaysia seperti Indonesia, cukup berhati-hati ketika berurusan dengan negara di luar ASEAN. Malaysia adalah negara ASEAN lain selain Indonesia yang tidak menjadi anggota ReCAAP (ReCAAP, 2016). Kehati-hatian ini dinyatakan oleh Najib Razak yang pada saat itu menjabat sebagai Wakil Perdana Menteri Malaysia yang menyatakan Malaysia (dan negara lain) harus menghormati prinsip-prinsip dasar dari kedaulatan nasional (Sittnick, 2005: 754). Malaysia juga menerapkan kebijakan untuk menerima bantuan dari luar kawasan namun lebih condong terhadap bantuan yang berbentuk bantuan finansial, peminjaman peralatan, *capacity-building*, dan *intelligence-sharing* (Shah, 2014:47).

Kebijakan paling signifikan yang dilakukan Malaysia terhadap penanganan kasus pembajakan kapal ini adalah ketika Malaysia membentuk lembaga baru bernama Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) di tahun 2006 yang bertugas untuk melakukan operasi laut di wilayah maritim Malaysia dan melakukan penegakan hukum Malaysia di perairan mereka. MMEA ini mewadahi 11 agensi Malaysia yang sebelumnya

---

<sup>2</sup> Febry B. adalah anggota dari Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Indonesia (KPLP) atau *Indonesia Sea and Coast Guard* dari Kementerian Perhubungan Indonesia yang diwawancara penulis sebagai narasumber. Wawancara dilakukan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Mas, Kota Semarang pada tanggal 09 Desember 2016 pukul 14.30 WIB

secara bersama-sama memiliki kepentingan untuk menjaga laut Malaysia di Selat Malaka dari berbagai isu tergantung kepentingan agensi (mmea.gov.my, n.d). Namun demikian, MMEA bukanlah lembaga yang fokus mengatasi pembajakan kapal karena MMEA juga memiliki kepentingan untuk menjaga laut dari penyelundupan manusia, penjagaan batas wilayah, serta penangkapan ikan ilegal (mmea.gov.my, n.d)

Singapura adalah negara yang paling vokal dalam upaya menyelesaikan pembajakan kapal di wilayah Selat Malaka, dibandingkan dengan dua negara tetangga lainnya yaitu Indonesia dan Malaysia, Singapura memandang pembajakan kapal sebagai ancaman terhadap keamanan negara. Segala kebijakan yang diambil Singapura terhadap pembajakan kapal di Selat Malaka akan sangat berdampak pada perdagangan global, hal ini terjadi karena pelabuhan Singapura merupakan pelabuhan pengeriman kontainer global dan hub pengisian bahan bakar kapal terbesar di dunia (www.reuters.com, 2010).

Singapura juga menganggap bahwa isu pembajakan kapal merupakan kejahatan maritim yang paling “common” bagi seluruh pihak untuk ditangani bersama-sama (Teo, 2016). Dengan pernyataan ini, Singapura berusaha menunjukkan bahwa pembajakan kapal di Selat Malaka seharusnya ditangani bersama-sama karena semua pihak memahami isu ini dibanding isu lain seperti penangkapan ikan ilegal.

Sejak awal kemunculan pembajakan kapal di Selat Malaka yang menjadi perhatian dunia di dekade 1990, Singapura adalah negara pertama yang merespons isu tersebut dengan patroli pantai di wilayahnya dengan penambahan sumberdaya untuk pengawasan maritime (Sittnick, 2005: 753). Kebijakan maritim ini kemudian secara tidak langsung “menekan” Indonesia dan Malaysia untuk mulai ikut melakukan penambahan patroli di perairan negara masing-masing yang akhirnya diikuti kedua negara tersebut di tahun 1991.

Keinginan tinggi Singapura untuk mengatasi pembajakan kapal di Selat Malaka menjadi alasan utama Singapura menerima proposal AS tentang patroli keamanan ekstra-kawasan dalam kerangka RMSI di tahun 2004. Dari tiga negara pesisir Selat Malaka, hanya Singapura yang menyetujui keberadaan militer AS di kawasan tersebut sedangkan dua negara lainnya dengan tegas menolak kerangka kerjasama RMSI karena menganggap bahwa mereka tidak menoleransi segala pelanggaran kedaulatan atas wilayah mereka dan mereka tidak ingin terlihat tidak mampu dalam menyelesaikan masalah pembajakan kapal (Ong-Webb, 2006:156).

Untuk mengatasi hal tersebut, Singapura mengambil kebijakan untuk mengaplikasikan ship tracking system untuk melacak pergerakan kapal dengan membuat radar pantai yang mampu melacak kurang lebih 70.000 kapal secara bersamaan dalam satu waktu sejak tahun 2010 (Simon, 2010). Sistem ini merupakan hasil dari kebijakan yang sudah diimplementasikan satu tahun sebelumnya dimana pada tahun 2009 Singapura mampu mengintegrasikan RSN (Republic of Singapore Navy), polisi laut Singapura, dan otoritas pelabuhan dalam satu wadah kerja bernama Maritime and Port Security Working Group yang bertugas untuk mengontrol pergerakan kapal di pelabuhan (Chow, 2009). Lebih jauh lagi, Singapura juga menyediakan beberapa marsekal laut untuk ikut dan menemani pelayaran kapal yang bersandar di pelabuhan Singapura dan memiliki muatan berharga (Huang, 2008:90).

Singapura adalah satu-satunya negara pesisir yang paling menyuarakan kerjasama internasional dibanding Indonesia dan Malaysia. Hal ini dibuktikan Singapura ketika Singapura menjadi Information and Sharing Centre (ISC) terhadap kerjasama ReCAAP di tahun 2006 (Simon, 2010). Dari 20 negara yang menjadi anggota ReCAAP, Singapura mengambil bagian tersebut sedangkan Indonesia dan Malaysia hingga saat ini mengambil kebijakan untuk bergerak diluar ReCAAP karena takut akan pelanggaran terhadap kedaulatan negara mereka.

### *Konstruktivisme Hubungan Internasional dalam Memandang Respons Indonesia, Malaysia, dan Singapura*

Menurut cara pandang Konstruktivis, struktur sosial terbentuk karena tindakan aktor dan tindakan aktor mengikuti struktur yang ada. Hubungan ini dapat dicontohkan di dalam kasus respons negara Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam menghadapi pembajakan kapal. Indonesia, Malaysia, dan Singapura adalah tiga negara yang tergabung dalam organisasi kawasan bernama ASEAN. ASEAN menerapkan prinsip non-interference sebagai cara untuk menghormati kedaulatan negara anggota (Molthof, 2012). Prinsip ini adalah struktur yang dibentuk oleh negara Asia Tenggara sebagai aktor.

Struktur tersebut kemudian menjadi kondisi bagi negara ASEAN dalam berinteraksi. Dalam kasus pembajakan kapal, Malaysia dan Indonesia berusaha untuk menjaga kedaulatan negara masing-masing atas dasar prinsip yang ada, hasilnya Indonesia dan Malaysia tidak menginginkan militer atau agensi mereka untuk melakukan patroli laut di wilayah negara lain karena mereka menganggap bahwa pembajakan yang terjadi di wilayah negara lain adalah masalah untuk negara tersebut dan harus diselesaikan negara tersebut tanpa campur tangan negara lain (*non-interference*). Singapura juga menghormati prinsip non-interference dalam ASEAN terbukti dari kesediaan Singapura untuk menyetujui ketentuan MSSP di tahun 2004 untuk melakukan pengawasan yang sifatnya koordinatif di wilayah negara masing-masing. Namun seiring dengan meningkatnya kasus pembajakan di wilayah tersebut, Singapura merasa perlu tindakan lain karena isu tersebut adalah ancaman nyata untuk Singapura.

#### *Sekuritisasi terhadap Pembajakan Kapal di Selat Malaka*

Meningkatnya isu pembajakan kapal di tahun 2009 dimaknai pemerintah Singapura sebagai ancaman nyata bagi kelangsungan hidup rakyat Singapura sehingga pemerintah perlu penanganan khusus untuk memberantas aktivitas tersebut. Tingginya persepsi ancaman terhadap pembajakan oleh pemerintah Singapura membuat Singapura merasa butuh tenaga ekstra dari luar kawasan untuk sama sama membantu memberantas pembajakan. Beberapa pernyataan yang disampaikan oleh pejabat publik Singapura mengenai hal tersebut seperti pernyataan Wakil Perdana Menteri Singapura, Tony Tan, berikut:

*“It is not realistic to unilaterally confine such patrols only to countries in this part of the world (merujuk pada negara di pesisir Selat Malaka) ... we can do more if we galvanize the resource of extra-regional players”-*  
Tony Tan, 2004 (dalam mindef.gov.sg, 2016)

Dalam pernyataan tersebut, Tan berusaha untuk menjelaskan bahwa keadaan di Selat Malaka itu sudah mengancam dan sangat tidak rasional jika melempar tanggung jawab patroli hanya kepada negara di sekitar wilayah tersebut. Oleh karena itu, Tan menambahkan, perlu adanya bantuan dari negara-negara di luar kawasan untuk membantu Singapura mengatasi pembajakan kapal. Dengan menyebutkan kata-kata seperti *“not realistic”* *“we can do more”* Tan berusaha memperlihatkan ancaman yang diberikan oleh peningkatan pembajakan kapal sehingga butuh kebijakan khusus dengan kerjasama secara internasional. Upaya ini menurut cara pandang Konstruktivis adalah upaya sekuritisasi melalui *speech act*. *Speech act* dalam konsep Sekuritisasi adalah penting, hal ini dikemukakan Waever dalam *buku Security: A new Framework for Analysis* (Buzan, Waever & Wilde, 1998:26) yang mengatakan bahwa *speech act* adalah bentuk sekuritisasi melalui verbal/linguistik untuk merepresentasikan ancaman dari sebuah isu.

Namun hal yang berbeda dikemukakan oleh Indonesia dan Malaysia, hal ini terjadi karena persepsi ancaman bagi setiap negara berbeda-beda, ancaman bagi Singapura tidak kemudian menjadi ancaman pula bagi Indonesia dan Malaysia. Sebagai negara yang memiliki garis pantai yang panjang di selat tersebut, Malaysia dan Indonesia melihat bahwa ada hal lain yang lebih mengancam bagi mereka dibandingkan dengan pembajakan kapal. Indonesia misalnya, tidak pernah menaruh kebijakan mengatasi pembajakan kapal di Selat Malaka sebagai prioritas, Jakarta lebih melihat isu penangkapan ikan ilegal sebagai ancaman bagi keamanan negaranya, persepsi ini muncul karena sebagian besar rakyat Indonesia yang berada di pesisir Selat Malaka bekerja sebagai nelayan sehingga pemerintah lebih tertarik untuk menjaga lingkungan perairan serta sumber daya alam dari selat tersebut.

Salah satu bukti bahwa Indonesia lebih melihat isu penangkapan ikan ilegal sebagai ancaman nyata adalah pernyataan dalam Buku Putih Pertahanan Indonesia tahun 2008 yang menjadi pedoman pertahanan hingga diganti pada tahun 2015 menyatakan bahwa ancaman bagi Indonesia dalam isu maritim adalah kegiatan ilegal/kejahatan yang bertujuan untuk menguras kekayaan alam (Buku Putih Pertahanan, 2008:165). Sedangkan terkait dengan isu pembajakan di Selat Malaka, Buku Putih Pertahanan Indonesia tidak memberikan pernyataan sedikitpun tentang adanya pembajakan kapal di perairan tersebut. Pemerintah Indonesia hanya melihat bahwa Indonesia ikut berperan menjaga keamanan wilayah Selat Malaka dengan tetap memperhatikan hak-hak kedaulatan Indonesia, Malaysia, dan Singapura (Buku Putih Pertahanan, 2008:17).

Disisi lain, Malaysia melalui Dasar Pertahanan Negara Malaysia (2010:47) mengungkapkan bahwa ancaman maritim yang menjadi perhatian Malaysia adalah terkait isu penyelundupan dan imigran ilegal, pernyataan ini terungkap jelas bahwa militer Malaysia difokuskan untuk menjaga perairan di sekitar pelabuhan yang dapat menjadi jalur masuk imigran ilegal. Tidak ada operasi/kebijakan mengenai pembajakan kapal karena Malaysia menganggap kasus ini sudah menurun dan ada kasus yang lebih tinggi ancamannya (2010:20).

Kedua pernyataan ini berbanding terbalik dengan Singapura yang ditulis dalam *Singapore's Defense Policy Paper* yang menyatakan bahwa akan melakukan total defense terhadap ancaman-ancaman non tradisional seperti pembajakan dan penyelundupan manusia. (2000:13). Ini artinya Singapura mengambil kebijakan untuk mengerahkan seluruh kekuatan militernya untuk menjaga Singapura dari kedua ancaman tersebut.

Berdasarkan penjelasan diatas dapat terlihat bagaimana proses sekuritisasi terhadap isu sangat bergantung dengan persepsi ancaman yang diberikan negara atau aktor terkait dengan masalah/isu. Setinggi apapun dampak yang timbul akibat suatu isu di negara lain belum tentu membuat negara lainnya langsung memaknai isu sebagai ancaman karena tergantung dari prioritas atau ancaman nyata lain yang dipersepsikan.

## **Kesimpulan**

Indonesia dan Malaysia merasa bahwa kedaulatan wilayah negara dari campur tangan asing mendapat prioritas yang lebih tinggi dibanding isu pembajakan kapal di Selat Malaka sehingga persepsi ancaman yang ditimbulkan oleh kasus pembajakan tidak terlalu mengancam keamanan negara Indonesia dan Malaysia. Lebih jauh lagi, Indonesia dalam hal ini tidak pernah menaruh isu pembajakan kapal sebagai isu utama dibandingkan penangkapan ikan ilegal di wilayah Selat Malaka dan beberapa wilayah perairan lain di Indonesia. Diperparah dengan buruknya koordinasi antara lembaga-lembaga Indonesia yang berurusan dengan isu pembajakan kapal di Selat Malaka dimana terdapat kurang lebih empat instansi yang memiliki kuasa untuk melakukan penyidikan kasus pembajakan kapal tanpa ada garis koordinasi antara satu dengan yang lainnya. Sedangkan Malaysia

disisi lain lebih menaruh fokus terhadap isu penyelundupan manusia ilegal yang masuk ke wilayah Malaysia dari pulau-pulau di sekitar Malaysia yang hal tersebut lebih dipersepsikan sebagai ancaman.

Dengan menggunakan konsep Sekuritisasi sebagai acuan dalam penelitian ini, penulis berkesimpulan bahwa kurangnya persepsi ancaman yang dikonstruksikan oleh negara-negara tersebut terhadap kasus pembajakan kapal membuat proses sekuritisasi tidak terjadi. Adapun proses sekuritisasi adalah proses dimana suatu isu ditangani dengan kebijakan ekstrim diluar kebijakan pada umumnya (*extreme measurement*) karena adanya ancaman nyata (*existential threat*). Sedangkan disisi lain, Singapura sebagai negara yang sangat bergantung pada keamanan pelayaran Selat Malaka sebagai pengatrol ekonomi Singapura merasa bahwa aktivitas pembajakan yang terjadi di Selat Malaka sangat mengancam kehidupan perekonomian Singapura sehingga Singapura merasa penanganannya ekstrim untuk menangani pembajakan perlu dilakukan. Terkonstruksinya persepsi pembajakan kapal sebagai ancaman nyata membentuk identitas negara Singapura sebagai negara yang menjadi bertanggung jawab untuk mengatasi isu tersebut.

## Referensi

- Bowden, A. dan Basnet, S. (2011). *The Economic Cost of Somali Piracy*. 1st ed. [ebook] Ocean Beyond Piracy. Didapat 20 Maret 2017, dari [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic\\_cost\\_of\\_piracy\\_2011.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf) [Accessed 29 Mar. 2017].
- Buzan, B., Waeber, O., & Wilde, J. (1998). *Security: A new framework for analysis*. Boulder [u.a.]: Rienner.
- Dasar pertahanan negara. (2010). 1st ed. Kuala Lumpur: Kementerian Pertahanan Malaysia.
- Defence white paper Indonesia, 2008. (2008). 1st ed. Jakarta, Indonesia: Dept. of Defence of the Republic of Indonesia.
- Defending Singapore in the 21st century. (2000). 1st ed. Singapore: Ministry of Defence (Singapore).
- Geopoliticity Inc. (2011). *The Economics of Piracy: Pirate Ransoms & Livelihoods off the Coast of Somalia*. (1st ed., p. 3). Dubai. Didapat dari [http://www.geopoliticity.com/upload/content/pub\\_1305229189\\_regular.pdf](http://www.geopoliticity.com/upload/content/pub_1305229189_regular.pdf)
- Huang, V. (2008). *Building Maritime Security in Southeast Asia: Outsiders Not Welcome?*. Naval War College Review, Vol. 61, No. 1
- Jackson, R., & Sorensen, G. (1999). *Introduction to International Relations*. New York: Oxford University Press.
- Icc-ccs.org (2016). Piracy Reporting Centre. Didapat dari <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre>
- Liss, C. (2014). *Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses*. PRIF. Didapat dari [https://www.hsfk.de/fileadmin/HSFK/hsfk\\_downloads/prif125.pdf](https://www.hsfk.de/fileadmin/HSFK/hsfk_downloads/prif125.pdf)
- Luft, G. and Korin, A. (2004). *Terrorism Goes to Sea*. Didapat 8 Juni 2016, dari <https://www.foreignaffairs.com/articles/oceans/2004-11-01/terrorism-goes-sea>
- Massey, A. (2008). *Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca*. Calhoun. Didapat dari <http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/4113/ADA483524.pdf?sequence=3>
- Mindef.gov.sg. (2015). *Fact Sheet: The Malacca Straits Patrol*. Didapat 20 Maret 2017, dari [https://www.mindef.gov.sg/imindef/press\\_room/officialreleases/nr/2016/apr/21apr16\\_nr/21apr15\\_fs.html](https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/officialreleases/nr/2016/apr/21apr16_nr/21apr15_fs.html)



- Ministry of Defence. *Defending Singapore in 21st Century*. (2000). 1st ed. [ebook] Singapore: Ministry of Defence (Singapore). Didapat 20 Maret 2017, dari: [https://www.mindef.gov.sg/dam/publications/eBooks/More\\_eBooks/ds21.pdf](https://www.mindef.gov.sg/dam/publications/eBooks/More_eBooks/ds21.pdf)
- Molthof, M. (2012). *ASEAN and the Principle of Non-Interference*. [online] *E-International Relations*. Didapat 29 Januari 2017, dari: <http://www.e-ir.info/2012/02/08/asean-and-the-principle-of-non-interference/>
- Ong-Webb, G. (2007). *Piracy, maritime terrorism and securing the Malacca Straits*. 1st ed. Singapore: ISEAS.
- Rosyidin, M. (2015). *The Power of Idea: Konstruktivisme dalam Studi Hubungan Internasional* (p. 17). Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Shah, H. (2014). *Malaysian Experience in Combatting Piracy and Armed Robbery in the Straits of Malacca: Some Recommendations*. *Journal of International Relations and Foreign Policy*, 2(1).
- Sidik, J. (2011). *TNI AL terima sistem radar AS - ANTARA News*. [online] *Antaraneews.com*. Didapat 20 Maret 2017, dari <http://www.antaraneews.com/berita/281462/tni-al-terima-sistem-radar-as>
- Simon, S., W. (2010). *Safety and Security in the Malacca Strait: The Limits of Collaboration*. *NBR Special Report*. Didapat dari [http://www.nbr.org/publications/specialreport/pdf/Preview/SR24\\_preview.pdf](http://www.nbr.org/publications/specialreport/pdf/Preview/SR24_preview.pdf)
- Sittnick, T. (2005). *State Responsibility and Maritime Terrorism in the Strait of Malacca: Persuading Indonesia and Malaysia to Take Additional Steps to Secure the Strait*. *Pacific Rim Law & Policy Journal*, [online] 14(3). Didapat 10 Desember 2016, dari <https://digital.law.washington.edu/dspace/law/bitstream/handle/1773.1/681/14PacRimLPolyJ743.pdf?sequence=1>
- Wendt, A. (1999). *Social theory of international politics*. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press
- Wendt, A. (1992). *Anarchy is what states make of it: the social construction of power politics*. *International Organization*, 46(02), 391. doi:10.1017/s0020818300027764