

Fenomena Peningkatan Transnational Organized Crime (TOC) Piracy di Selat Malaka Tahun 2010-2014

Muhammad Thorik Effendi

Departemen Hubungan Internasional,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Airlangga
Email: thorikeffendi@gmail.com

Abstract

This paper starts from the phenomenon of crime threat Piracy in the Malacca Strait since 2005 declared by JWC - a multilateral institution for marine insurance - as one spot in the world of international piracy. The reappearance of Piracy in the 2010-2014 discussed in this study after it was decreased significantly in the period 2005-2008. Researchers tried to analyze the factors of appearance Piracy in the Malacca Strait in this period that have a different orientation with the emergence of piracy in the previous period. Piracy in the period 2010-2014 have ties in the TOC network. The increase was also influenced by regional phenomena that occurred in the same year. MSP which was formed in 2004 is a multilateral agreement among the coastal States in response to the growth and development of the threat of Piracy in the Malacca Strait. The division between the Littoral States and the legitimacy of the State in the waterway Users add to the dynamics of the relationship MSP implementation. In addition, the emergence of Rohingya cases and disputes that occurred in the Malacca Strait, which is the border areas of Indonesia, Singapore, and Malaysia, bring a regional polemic that support the development of a conducive opportunity for piracy activities in the period 2010-2014. From this study it can be concluded that the hypothesis of Piracy phenomenon that occurred in the 2010-2014 Regional Malacca Strait have been tested.

Keywords: Piracy, Organized Transnational Crime, Malacca Strait Patrols, Littoral States, Users State, disputes, cases Rohingya.

Abstrak

Penelitian ini berangkat dari fenomena ancaman kejahatan Piracy di Selat Malaka sejak tahun 2005 dideklarasikan oleh JWC -- sebuah lembaga multilateral untuk asuransi maritim -- sebagai salah satu spot piracy di dunia internasional. Kemunculan kembali Piracy di tahun 2010-2014 dibahas pada penelitian ini setelah sebelumnya sempat menurun secara signifikan pada kurun 2005-2008. Peneliti berusaha menganalisis faktor-faktor kemunculan Piracy di Selat Malaka pada periode ini yang memiliki orientasi berbeda dengan kemunculan piracy pada periode sebelumnya. Piracy di periode 2010-2014 mempunyai ikatan jaringan dalam TOC. Peningkatan tersebut juga di pengaruhi oleh fenomena-fenomena regional yang terjadi pada tahun-tahun yang sama. MSP yang dibentuk tahun 2004 merupakan kesepakatan multilateral antar negara pantai sebagai respon atas tumbuh dan berkembangnya ancaman Piracy di Selat Malaka. Pembagian legitimasi antara Littoral States dan Users State di Selat Malaka menambah dinamika hubungan MSP dalam implementasinya. Disamping itu, kemunculan kasus Rohingya dan sengketa yang terjadi di lingkungan Selat Malaka, yang merupakan wilayah-wilayah perbatasan Indonesia, Singapura, dan Malaysia, memunculkan sebuah polemik regional yang turut mendukung berkembangnya suatu peluang kondusif bagi aktivitas piracy pada periode 2010-2014. Dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa hipotesis tentang fenomena Piracy yang terjadi pada tahun 2010-2014 di Sekitaran Selat Malaka telah teruji.

Kata Kunci: Piracy, Transnational Organized Crime, Malacca Strait Patrols, Littoral States, Users State, Sengketa, kasus Rohingya.

Fenomena Kemunculan TOC Piracy di tahun 2010-2014

Selat Malaka merupakan salah satu jalur perdagangan dunia. Hampir 40% dari perdagangan dunia bergantung pada keamanan kawasan ini. Pelabuhan tersibuk di Singapura hingga dilewati setidaknya 50.000 kapal dengan berbagai muatan yang dibawa. China dan Jepang bergantung pada Selat ini karena hampir 80% perdagangan dan energi disalurkan dalam berbagai aktivitas perdagangan yang dilakukan. Posisi Selat Malaka disebut sebagai "Bottle Neck Corridor" akibat dari posisinya yang menyempit dan menyimpan banyak potensi di dalamnya (Groove, 1990). Keamanan di sekitaran Selat Malaka terbilang krusial karena dianalogikan sebagai leher botol, apa yang didalam botol bergantung pada bagaimana input yang masuk melalui leher botol tersebut. Begitupula di Selat Malaka sebagai jalur sempit yang menopang terlalu banyak kuota perdagangan dunia, sangat berpotensi akan kemunculan ancaman dalam aktivitas perdagangan yang melaluinya. Selain itu, Selat Malaka juga termasuk dalam chokepoint yang merupakan SLOC (Sea Lines of Communication) yang menghubungkan perdagangan dunia melalui jalur laut. Salah satu jalur yang menjadi ketergantungan negara dalam melakukan perdagangan membuat keamanan Selat Malaka menjadi salah satu konsentrasi internasional dari segala jenis ancaman yang ada di dalamnya. Terlebih lagi adanya negara-negara yang berbatasan langsung di perairan Selat Malaka yaitu Indonesia, Singapura dan Malaysia.

Transnational Organized Crime has been serious problem for most of the 20th century, but it has only recently been recognized as a threat to world order. This criminality undermines the integrity of individual countries, but it not yet a threat to the nation-state. Failure to develop viable, coordinated international policies in the face of ever-growing

transnational criminality, however, may undermine the nation-state in the 21st century (Groove 1990)

Urgensi nilai Selat Malaka sebagai salah satu jalur utama perdagangan dunia memiliki potensi akan kemunculan kejahatan transnasional tersebut. Struktur geografi kepulauan dengan mayoritas lautan, memberikan potensi signifikan akan kemunculan kejahatan transnasional di kawasan Asia Tenggara. Dengan nilai geografis dan nilai ekonomi yang tinggi dari Selat Malaka akan selalu memunculkan ancaman keamanan di sekitarnya dengan ramainya jalur tersebut. Kejahatan transnasional dalam bentuk piracy (pembajakan) menjadi salah satu bentuk kejahatan yang meningkat signifikan selama dasawarsa terakhir. Pembajakan di Selat Malaka telah berlangsung sejak pasca perang dingin. Pertumbuhan ekonomi Asia Tenggara turut mempengaruhi perkembangan pembajakan di Asia Tenggara. Sejak tahun 1993 mencatat kemunculan aksi piracy di angka 15 kasus. Berkembang dan memuncak di tahun 2000 dengan catatan 237 kasus pembajakan di Asia Tenggara yang didominasi dengan tindakan pembajakan di perairan Indonesia. Sebesar 30% dari tindakan piracy di dunia terletak di kawasan Asia Tenggara dan mayoritas berada di Selat Malaka.

Di tahun 2003 tercatat sebanyak 445 kasus pembajakan kapal yang dilakukan oleh kejahatan transnasional (Ebhigaussen, 2016). Bentuk geografi kepulauan yang saling terhubung dan luasnya wilayah kelautan memberikan perlindungan pada perompak. Mayoritas target pembajakan adalah tanker dan kontainer kapal barang. Satu dari tiga pengiriman minyak di Asia Tenggara melalui Selat Malaka dibajak oleh para perompak dengan estimasi muatan sebesar 15,2 juta barrel tiap tahun. Lebih dari 120.000 kapal muatan minyak melintas di Selat Malaka dan mayoritas membawa minyak kelapa sawit, minyak bumi, bio-fuel, dan bahan-bahan kimia

cair yang merupakan incaran para pembajak (Vojtuz, 2015)..Pelabuhan internasional yang ramai merupakan incaran utama dalam pembajakan kapal.

Hingga pada tahun 2007 pembajakan di Selat Malaka mengalami penurunan dengan hanya terjadi 42 kasus di kawasan Selat Malaka (termasuk Selat Singapura, perairan barat Indonesia dan Malaysia). Hal ini merupakan dampak dari upaya penyelesaian masalah yang terjadi di Selat Malaka dengan kolaborasi dari MSP dan stakeholders dengan kesatuan pandangan untuk memberantas Piracy di Selat Malaka. Hubungan setiap negara dalam menangani permasalahan domestik turut mempengaruhi secara signifikan penurunan aktivitas Piracy di kawasan Selat Malaka. Program pengentasan kemiskinan di wilayah Serawak sejak tahun 2002, inisiasi damai yang dilakukan oleh Indonesia terhadap gerakan separatis Gerakan Aceh Merdeka (GAM), dan juga upaya pemberantasan terorisme oleh pihak Singapura yang berhasil menangkap 13 Jamaah Islamiyah (JI) yang diduga terlibat dalam aktivitas Piracy di Selat Malaka (Cook&Manicom, 2010).

IMB (International Maritime Bureau) melaporkan bahwa kasus pembajakan di Asia Tenggara berbeda dengan yang terjadi di Somalia. Kekerasan yang minim memberikan karakter tersendiri ketika pembajakan dilakukan berdekatan dengan pelabuhan. Tercatat dengan minimnya korban dari anak buah kapal yang dijarah. Di tahun 2015 IMB melaporkan terjadi 134 kasus pembajakan di kawasan Asia Tenggara dan yang paling dominan adalah akses di Selat Malaka. Dalam Tabel 1.1 dijelaskan bahwa laporan insiden terjadinya tindakan piracy yang mayoritas di Selat Malaka baik dalam perompakan maupun pencurian terhadap kargo kapal. Dalam beberapa kejadian, jarang tercatat red dots yang mengindikasikan adanya aktivitas tembak menembak di Selat Malaka yang menjadi karakter tersendiri Piracy di Asia Tenggara.

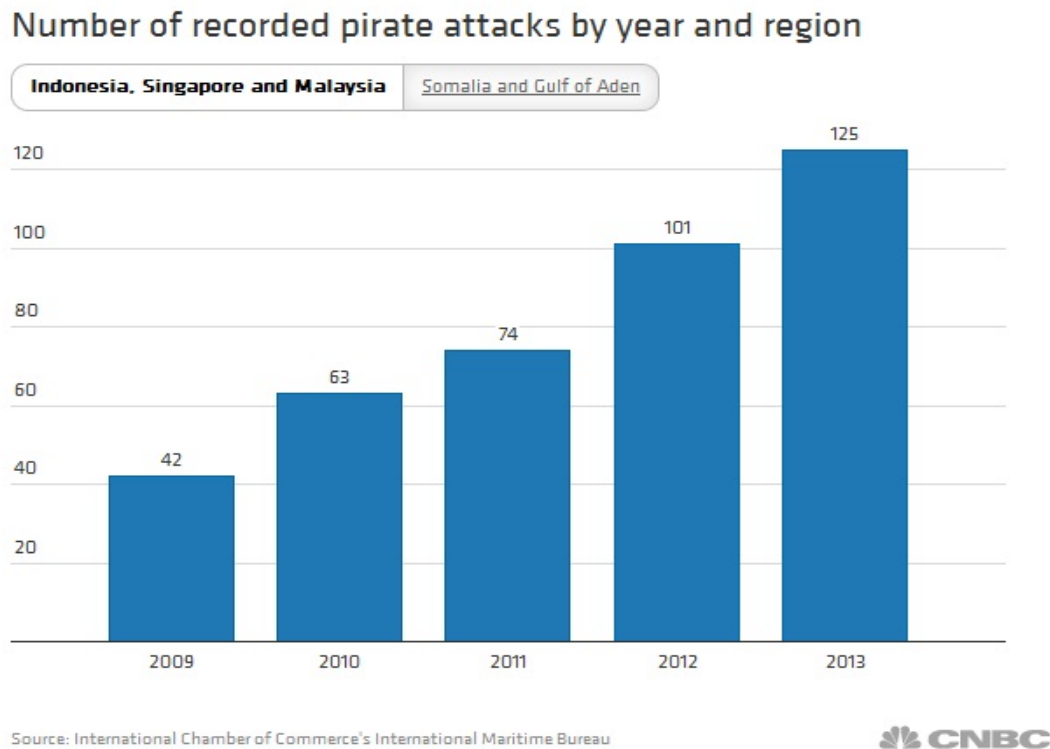
Indonesia, Singapura, dan Malaysia merupakan tiga negara yang memiliki tanggung jawab utama terhadap keamanan kawasan ini. Ketiga negara ini memiliki kesamaan batas negara di Selat Malaka. Kerjasama tiga negara ini dimulai sejak tahun 1971 melalui Joint Statement yang berisi tentang keamanan navigasi laut di Asia Tenggara dengan TTEG (Tripartite Technical Experts). Selain itu, Tripartite (Indonesia, Malaysia, dan Singapura) menyepakati mekanisme kooperasi yang merupakan kerjasama tripartite untuk melakukan patroli bersama dengan dasar pandangan yang sama, yaitu bahwa keamanan Selat Malaka merupakan tanggung jawab utama tripartite sebagai negara pemilik teritorial Selat Malaka. Hingga 20 Juli 2004 Tripartite menyepakati kerjasama koordinasi militer yang dinamakan MALSINDO (Malaysia, Singapura, Indonesia). MALSINDO menjadi program utama tiga negara dalam menangani keamanan Selat Malaka melalui skema progresif pengamanan patroli. Dalam implementasinya 5 tahun sejak 2000-2006 mengalami penurunan hingga pada 83 kasus bahkan berlanjut menurun hingga 15 kasus pada 2009 (Liss, 2007:22).

Thailand merupakan negara anggota yang bergabung sejak tahun 2008. Setelah bergabungnya Thailand, program patroli MALSINDO masuk dalam payung rezim yang lebih luas yaitu MSP (Malacca Strait Patrols). Terdapat tiga program dalam MSP yaitu MSSP (Malacca Strait Sea Patrols) yang merupakan proyek gabungan untuk koordinasi patroli angkatan laut dari negara anggota. EiS (Eye in the Sky) merupakan patroli koordinasi untuk pemantauan dari udara di kawasan Selat Malaka. Intelligence Exchange Group yang merupakan program pertukaran data antar angkatan laut negara anggota terkait ancaman yang muncul di Selat Malaka (Collin: 2016). Dalam perkembangannya MSP mampu bergerak dengan baik mengingat ada penurunan data di tahun 2004, sejak berdirinya MSP hingga pada 2009 yang

menurun secara signifikan hingga 200% dengan hanya 15 kasus. Kerjasama ini berlangsung sesuai dengan kesepakatan bersama tanpa adanya hirarki organisasional karena hanya bersifat kerjasama antar negara berdaulat. Users

state merupakan para stakeholders yang memiliki bisnis di Selat Malaka. Landasan bersama untuk mengamankan kawasan menjadi sebuah jawaban untuk mengamankan bisnis di Selat Malaka.

Grafik 1: Peningkatan pembajakan kapal di Selat Malaka di tahun 2009-2013



Sumber: CNBC, 2014

Dengan respon kerjasama MSP untuk keamanan wilayah Selat Malaka, tidak semata konsisten terhadap menekan kejahatan transnasional di bidang pembajakan. Data laporan IMB memperlihatkan peningkatan terjadi dari tahun ke tahun. Dari tabel dapat dilihat bahwa kejahatan transnasional meningkat secara signifikan dari tahun ke tahun. Pada 2009 Selat Malaka sebagai salah satu jalur perdagangan utama dunia, mencatat 42 kasus terjadi di Selat Malaka. Peningkatan secara signifikan dari tahun ke tahun hingga memuncak pada angka 125 di tahun 2013 yang menunjukkan peningkatan tiga kali lipat dari tahun 2009. Respon MSP dalam implementasinya memberikan

fenomena baru di periode tahun 2009-2014 ketika angka pembajakan naik secara signifikan pada periode tersebut.

1.2 Analisis Peningkatan TOC Piracy di Tahun 2010-2014

Aktivitas Piracy menjadi sebuah fokus utama dalam keamanan kontemporer maritim global. Horn of Africa dan Selat Malaka menjadi dua tempat yang menyumbang laporan insiden Piracy terbanyak dalam dekade terakhir. Terutama Selat Malaka sebagai salah satu SLOC merupakan jalur tersibuk dunia karena menghubungkan aktivitas ekonomi Asia dan Eropa. Respon negara dalam mengupayakan

keamanan Selat Malaka menjadi tanggung jawab para Littoral States sebagai pemilik batas laut di kawasan Selat Malaka. Dalam lingkup regional kawasan Selat Malaka, MSP merupakan motor utama keamanan Selat Malaka yang merupakan inisiatif para Littoral States dalam menangani segala bentuk ancaman yang berpotensi mengganggu stabilitas pelayaran di Selat Malaka. Terdapat beberapa faktor yang diutarakan oleh beberapa literatur tentang kemunculan Piracy di Asia Tenggara. Kemunculan Piracy di Asia Tenggara mulai muncul sejak krisis ekonomi di tahun 90-an yang akan berdampak pada kebanyakan negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Kemunculan tindakan Piracy berbanding lurus dengan kesejahteraan masyarakat kawasan pantai dengan pendapatan dari mata pencaharian nelayan. Ketimpangan ekonomi dengan pemenuhan kebutuhan yang setara menjadikan sulitnya pemenuhan atas kesejahteraan masyarakat memberikan dampak pada upaya pemenuhan kebutuhan yang ada. Krisis yang ada memunculkan berbagai cara dengan tindakan Piracy sebagai alternatif dari pemenuhannya. Sehingga kemunculan Piracy menjadi hal yang rasional sebagai pilihan bagi masyarakat pantai (Storey, 2008:97).

Terdapat beberapa faktor yang berkaitan yang menjelaskan kemunculan piracy di Selat Malaka yaitu: (1) poor governance, (2) poor socio-economic conditions, dan (3) perpaduan antara teknologi dan faktor geografi. Menurut Storey juga, respon negara terhadap Piracy lamban akibat dari lemahnya kerjasama regional yang disuasanai oleh kurangnya kepercayaan antar anggota, sensitivitas yang ekstrim atas kedaulatan nasional masing-masing, dan operasi yang lemah antar anggota (Storey, 2008). Poor socio-economic conditions merupakan efek dari kontrol politik lemah dan tata kelola yang buruk. Masyarakat pesisir menghadapi kesulitan ekonomi dalam beberapa kasus beralih pada kejahatan maritim untuk melengkapi pendapatan yang sedikit. Nelayan dihadapkan dengan prospek

ekonomi yang suram memiliki perahu dan keterampilan bahari yang dibutuhkan untuk terlibat dalam aksi perompakan dan perampokan laut.. Faktor teknologi dan geografis sementara telah meningkat peluang bagi bajak laut dan perampok laut dalam beberapa tahun terakhir. Penjahat maritim, khususnya anggota kejahatan terorganisir yang memiliki kelompok – kelompok serta akses yang mudah untuk mendapatkan kapal berkecepatan tinggi, navigasi satelit, ponsel, dan internet, serta untuk senjata. Pada fitur geografis akses yang sama juga didapatkan seperti saluran air yang sempit, pulau kecil, dan akses sungai dengan lingkungan kondusif untuk mengeksploitasi kemampuan teknologi.

Signifikansi arus perdagangan di Selat Malaka meningkat di beberapa tahun terakhir dengan 80% pasokan energi Asia Timur melalui Selat Malaka. Energi merupakan bahan yang memiliki nilai ekonomi tinggi dan sangat mudah untuk mencari pembeli dari barang tersebut akibat permintaan yang tinggi dari global. Selain itu, penjualan ini dipermudah dengan kurangnya birokrasi surat pengantar untuk digelapkan dalam pasar gelap internasional. Meskipun dalam 2011 IMB melaporkan bahwa 2% transportasi energi melalui Selat Malaka tidak berhasil mencapai destinasi pengiriman. Hal ini di indikasikan bahwa terdapat setidaknya 1,8% terserap dalam aktivitas Piracy di Selat Malaka. Ketergantungan China terhadap Selat Malaka menjadi semakin besar ketika Selat Malaka masuk dalam proyeksi jalur sutra maritim China. Jalur ini menghubungkan jalur laut Asia Timur dengan Uni Eropa dalam proyeksi perdagangan di Selat Malaka. Secara harfiah maka China merupakan bagian dari Users State karena kepentingan yang tinggi akan Selat Malaka dan China merasa turut bertanggung jawab dalam upaya keamanan Selat Malaka untuk melancarkan proyeksi jalur sutra yang akan dicanangkan oleh pihak China.

Sejak awal disepakati, MSP merupakan patroli koordinasi yang

melibatkan negara-negara anggota yang berbatasan langsung di kawasan Selat Malaka. Patroli koordinasi merupakan serangkaian patroli yang diselenggarakan 60kali dalam setahun dengan tanggung jawab kontrol patroli secara berkala. Patroli koordinasi berbeda dengan patroli kolaborasi. Patroli koordinasi merupakan aktivitas patroli yang dilakukan oleh negara-negara yang terlibat sesuai dengan batas jangkauan patroli sesuai dengan kesepakatan ketua koordinasi. Sedangkan, patroli kolaborasi merupakan aktivitas patroli bersama yang merupakan kolaborasi anggota yang terlibat untuk melakukan patroli yang bersama dan memiliki akses untuk lintas batas negara (Cook & Manicom, 2010:33). Keterbatasan jangkauan dari patroli koordinasi yang didasarkan oleh kehendak masing-masing negara dalam melakukan patroli tersebut mengingat keterbatasan finansial dari masing-masing negara. Mayoritas negara berkembang hanya mengakomodasikan 30% anggaran dana tahunan untuk militer (Cook & Manicom, 2010:54). Ditambah dana yang diberikan oleh Aids to Navigation dari Internasional yang tidak terlalu besar. Dari segi ketimpangan kapabilitas militer masing-masing negara hanya menggunakan kapal patroli pelabuhan untuk menangani tindakan piracy di kawasan Selat Malaka. Singapura memiliki persenjataan yang memadai dan armada yang mencukupi untuk keamanan Selat Malaka. Namun persenjataan lengkap dari Singapura semua berada di Samudera Hindia dan membutuhkan estimasi waktu dan biaya besar untuk mengakomodasi patroli Selat Malaka.

Pandangan Littoral States sebagai cara terbaik dalam upaya pengamanan Selat Malaka bertepatan sama tapi memiliki konsentrasi yang berbeda berdasarkan ancaman nasional, kedaulatan, kapabilitas nasional dan orientasi tidak memihak. Singapura dengan wilayah maritim tersempit dengan aktivitas tersibuk di Selat Malaka, memiliki sistem tracking kapal yang advance mampu menjalankan radar

pantai untuk mendeteksi 70.000 kapal secara bersamaan. Malaysia dengan kapabilitas MMEA (Malaysia's Maritime Enforcement Agencies) dengan 70 kapal patroli dan 6 helikopter yang dimiliki merupakan kapabilitas yang cukup mumpuni untuk menjalankan patroli di kawasan Selat Malaka. Akan tetapi, konsentrasi pengarahan armada MMEA sangat minim untuk upaya menanggulangi piracy. MMEA lebih concern pada kegiatan illegal fishing dan upaya pengembangan pariwisata di Malaysia. Indonesia pada hakikatnya merupakan negara maritim dengan banyak kepulauan yang menyusunnya. Namun sektor pariwisata laut dan keamanan di Selat Lombok dan Makasar lebih diperhatikan daripada Selat Malaka. Konsentrasi di kawasan timur Indonesia didasari oleh beberapa alasan yaitu: Sengketa yang terjadi dengan Malaysia, aktivitas illegal fishing di kawasan tersebut karena hasil laut yang melimpah di kawasan Indonesia bagian timur, dan degradasi lingkungan. Sehingga konsentrasi mayoritas Littoral States berbeda satu sama lain dan Selat Malaka menjadi konsentrasi dengan prosentase yang lebih kecil terutama untuk negara dengan batas teritori besar seperti Indonesia dan Malaysia.

Peran Users States dalam keamanan Selat Malaka terbilang minim ketika keterlibatan mereka hanya pada forum Intelligence data sharing. US dengan beberapa resolusi dengan program CS21 yaitu program "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower". Dalam CS21 tercantum bahwa strategy ini merupakan upaa US untuk mengamankan maritim global dari segala ancaman didalamnya. CS21 muncul pasca Cold War yang memiliki prioritas untuk mencegah terjadinya peperangan kembali baik dengan state maupun aktor non-state. Slogannya kerap berbunyi *preventon of war is equal to prevailing at war*. Dalam implementasi CS21, AS memberikan bantuan terhadap penanganan konflik global yang terjadi baik di kawasan darat maupun laut, intervensi maupun assistance. CS21 juga kontras dengan menaikkan konsentrasi

AS terhadap keamanan laut global. Di tahun 2005 ketika Selat Malaka masuk dalam agenda JWC, AS merespon dengan memberikan bantuan HA/DR yaitu Humanitarian Assistance dan Disaster Responses dalam program RMSI (Regional Maritime Security Initiative) dengan kapabilitas dasar untuk memberikan bantuan dalam menciptakan kapabilitas hard power yaitu : deterrence, power projection, forward presence dan sea control (Sheldon, 2010). Bantuan US untuk mengamankan Selat Malaka dengan bantuan HA/DR nyatanya tidak berlaku di Selat Malaka ketika Littoral States mendeklarasikan bahwa keamanan Selat Malaka merupakan tanggung jawab utama dalam keamanan Selat. Kewenangan Littoral States membatasi campur tangan internasional dalam upaya pengamanan Selat Malaka. Padahal pihak yang dirugikan lebih banyak diderita oleh aktor luar baik dalam rangka state maupun non-state yang membawa kepentingan masing-masing di Selat Malaka.

Pilihan rasional bagi pihak stakeholders untuk menggunakan jasa swasta untuk meminimalisir resiko dari ancaman Piracy dengan menggunakan PSC yang ada di Selat Malaka. Meskipun hal ini ilegal, namun dengan pengamanan oleh pihak swasta dapat memberikan kepercayaan atas pengiriman kargo yang dilakukan oleh stakeholders di Selat Malaka. Pengamanan menggunakan PSC menjadi sebuah solusi terbaik dipilih oleh pihak stakeholders dalam pengamanan kapal di Selat Malaka. Upaya untuk melindungi aset, barang, dan investasi yang dimiliki dari segala jenis ancaman yang berpotensi muncul. Meskipun beroperasi pada grey zone PSC memiliki kapabilitas dengan rekrutmen sumberdaya manusia dan mekanisme pengamanan yang mumpuni. Dalam operasinya, rekrutmen mercenaries merupakan mantan angkatan bersenjata, atau perseorangan dengan background militer. Dengan expertise yang dimiliki menawarkan strategi keamanan sesuai dengan kebutuhan pelanggan. Dalam lingkup

maritim di kawasan Selat Malaka, rekrutmen mercenaries merupakan sumberdaya manusia dengan kemiripan lokal. Para mercenaries tidak bersenjata selama di pelabuhan karena mereka terdaftar sebagai ABK (Anak Buah Kapal) dengan masing-masing keahlian sampingan yang dimiliki agar tidak diketahui. Kebanyakan perusahaan PSC memberikan pelayanan assistance dengan rancangan mekanisme keamanan dan juga konsultasi analisis resiko. Pelayanan yang diberikan sesuai dengan kategori masing-masing dengan biaya yang berbeda pula memberikan keamanan tersendiri dalam upaya pengamanan swasta yang telah berkembang dan memiliki track-record yang baik. Namun, hal semacam ini ditentang oleh Littoral States sebagai pelanggaran atas kedaulatan para Littoral States dengan menggunakan pengamanan lain di tengah adanya pengamanan oleh pihak negara atas kedaulatan. Kecurigaan terhadap PSC berkembang dalam berbagai aspek yang mengindikasikan tidak ada kepercayaan dari pihak littoral terhadap penggunaan PSC seperti ini.

Keterkaitan antara penggunaan PSC, dinamika kerjasama dalam MSP dengan peningkatan aktivitas Piracy di tahun 2010-2014 terdapat dalam identitas dan kesenjangan dalam pembagian kewenangan. Dalam dinamika hubungan antara Littoral States dengan Users State merupakan dengan pembagian legitimasi terhadap Users State terhadap data sharing memberikan polemik tersendiri ketika banyaknya kasus yang berusaha untuk dirahasiakan oleh para Littoral States agar tidak ada campur tangan dari pihak luar terkait keamanan Selat Malaka. Dengan kewenangan yang minim, dan kerugian besar yang berpotensi menimpa para stakeholders di Selat Malaka, penggunaan PSC menjadi salah satu alternatif bagi upaya pengamanan kargo kapal. Dalam implementasinya, kesulitan militer yang dimiliki setiap kedaulatan dalam mengklasifikasikan antara mercenaries dengan insiders yang sama dalam penggunaan identitas dalam

kargo kapal sebagai awak buah kapal. Disamping itu, upaya pengamanan dengan menggunakan PSC akan menurunkan kepercayaan global akan kredibilitas pengamanan militer setiap negara anggota dalam upaya menangani keamanan di Selat Malaka.

Piracy yang datang di Selat Malaka pada periode 1992-2006 merupakan piracy yang bergerak secara terkoordinasi dengan organisasi yang kecil dan juga didukung oleh peralatan seadanya. Pada periode 2000-2004 isu 9/11 merebak dengan peningkatan piracy yang diduga sebagai salah satu ancaman terorisme di maritim Asia Tenggara. Dan juga dengan adanya GAM (Gerakan Aceh Merdeka) yang mengindikasikan bahwa tindakan piracy salah satu sumber dana dari gerakan separatis ini. Sehingga counter-terorism strategi bisa untuk mengupayakan penyelesaian masalah ini sesuai dengan yang disepakati dalam perjanjian counter-terorism ASEAN. Penanganan dengan penyelesaian konflik dalam negeri terbukti efektif ketika Indonesia berhasil meredam GAM di tahun 2005 dan berdampak pada penurunan aktivitas Piracy di kawasan Selat Malaka.

Berbeda dengan periode 2010-2014, dimana tindakan Piracy tergabung dalam organisasi bisnis kompleks lintas batas negara yaitu Transnational Organized Crime (TOC). Dalam kemajuan teknologi informasi dan komunikasi, ditambah dengan arus globalisasi yang tinggi memberikan kesempatan bagi TOC Piracy berkembang menjadi sebuah kesatuan hirarki dalam operasi di Selat Malaka. Memanfaatkan fenomena geografi kawasan Selat Malaka dan dinamika didalam keamanan Selat Malaka. TOC piracy memanfaatkan dengan dukungan persenjataan ilegal yang beredar bebas di Asia Tenggara. Dan dengan kondisi yang timpang antar coastal states, merupakan celah lebar untuk kehadiran TOC Piracy dengan kesatuan bisnis yang ditunggangi dengan pendanaan yang mumpuni.

Aktor TOC Piracy menjadi suatu kesatuan bisnis dengan hirarki organisasional yang terkait satu sama lain menjadi bentuk baru dari piracy yang terjadi di Selat Malaka dalam periode 2010-2014. Kesatuan operasi stealth yang dijalankan dengan informasi yang jelas baik dari data target operasi berasal dari pihak Insider yang merupakan informan dalam, dan Fixer yang memastikan mekanisme kelanjutan dari kapal kargo yang telah dibajak baik perubahan menjadi Phantom Ships, Pendanaan dari operasi dan buyers yang akan membeli barang tersebut (Gladstone, 2010:45). Operasi sistem stealth yang dijalankan terbilang sangat sempurna ditambah lagi, perusahaan swasta yang bergerak di bidang jasa shipping memilih untuk membeli kembali kargo yang telah dicuri karena faktor kepercayaan dan pelayanan maksimal merupakan kunci dari bisnis pengiriman kapal barang. Penangkapan piracy oleh negara akan mengurangi kapabilitas bisnis yang dimiliki perusahaan Shipping dan akan berpotensi menurunkan profit yang didapat oleh pihak shipping karena keamanan kapal kargo yang minim menyebabkan pebisnis memilih perusahaan shipping lain yang lebih terbukti memberikan keamanan dan pelayanan yang lebih baik (Storey, 2008:110).

Beberapa faktor pendukung rasional aktor TOC's Piracy untuk meningkat di periode 2010-2014 dilandasi oleh beberapa faktor. Yaitu adanya sengketa yang tak kunjung usai antar coastal state berujung pada pembentukan buffer zone kedaulatan ketika tidak ada batas wilayah pasti dalam satu kawasan perbatasan tertentu. Dan juga muncul fenomena Rohingya yang berdampak pada peningkatan kapal ilegal yang melintas melalui Selat Malaka sebagai upaya untuk mengungsi dari kejadian pembantaian etnis Rohingya di Myanmar. Indonesia dan Australia menjadi destinasi utama bagi para pengungsi karena toleransi yang tinggi untuk pencari suaka.

Ketika sengketa tak kunjung usai memunculkan buffer zone yang menjadi zona kosong dalam keamanan Selat Malaka. Hal ini dimanfaatkan oleh para pelaku Piracy sebagai tempat-tempat penting dalam operasi Stealth yang dijalankan. Buffer zone merupakan sebuah wilayah kosong dalam sebuah teritori yang terlepas dari kontrol suatu negara karena adanya saling klaim atas wilayah sengketa tersebut. Kawasan kosong semacam ini dimanfaatkan oleh para pelaku tindakan Piracy dalam menukar senjata, koordinasi pusat dengan team member, dan juga sentral peletakkan mothership sebelum beroperasi. Salah satu sengketa yang belum selesai antara ketiga negara adalah Batu Puteh (Malaysia), dan Pedra Branca (Singapura). Kawasan ini memunculkan sebuah dilematis meskipun ICJ telah memutuskan bahwa wilayah tersebut merupakan daerah kedaulatan Singapura dengan mengukur secara ZTE dari Southledge yang berada di selatan Pedra Branca. Meskipun ada pengakuan dari internasional atas sengketa di Pedra Branca, Malaysia tetap mengklaim bahwa kawasan tersebut termasuk dalam wilayah Malaysia akibat dari berbatasan langsung dengan Johor yang diukur melalui batas ujung laut pulau terluar (ZEE).

Ditambah dengan arus pengungsi rohingya yang menjadikan kapal asing semakin banyak di Selat Malaka. Dampak dari banyaknya refugee berasal dari Myanmar ini membuat Selat Malaka ikut terkena dampaknya. Perjalanan laut para refugees menyebar dengan tujuan Indonesia, Malaysia, Bangladesh dan Australia yang lebih memiliki toleransi dalam beragama dan menampung pengungsi. Selat Malaka juga merupakan satu-satunya jalur yang para pengungsi lewati selain akses langsung ke Bangladesh melalui Laut Andaman. Hingga pada akhirnya ramainya Selat Malaka dengan banyaknya spot kecil dalam navigasi menyulitkan identifikasi atas status kapal yang melintas. UNHCR (United Nations High Commission for Refugees) melaporkan bahwa terdapat bisnis dalam angkutan pengungsi ini

dengan pengungsi dikenakan biaya sesuai dengan destinasinya. Satu perjalanan pengungsi dapat menampung sekitar 55 orang dewasa. Biaya yang dikenakan untuk tujuan ke Indonesia dikenakan biaya antara 300 USD dan 700 USD, untuk tujuan Australia dikenakan biaya berkisar 1500 USD hingga 3000 USD (Malaymaionline.com, 2016). Dan permintaan ini terus bertambah dari kalangan pengungsi rohingya meskipun status yang belum pasti dari negara destinasi.

Dengan jumlah total hampir 11.7 juta jiwa pengungsi rohingya sejak 2010-2013, negara-negara penampung seperti Indonesia, Thailand, Malaysia dan Australia hanya menerima hanya 20.000 jiwa yang ditampung dalam negara-negara tersebut sesuai dengan kapasitas penampungan yang dimiliki. Peredaran manusia dengan kapasitas satu kapal sebanyak 52 orang, bisa dihitung bahwa dalam 2013 terdapat 4000 kapal pengungsi rohingya yang berlabuh di negara-negara pengungsi (Charlton, 2015). Dengan kuantitas kapal gelap yang sangat banyak tersebut merupakan peluang bagi pelaku aktivitas piracy untuk melebur dengan kapal refugee. Dalam melancarkan operasi yang akan dijalankan, piracy menggunakan Motherships yang diletakkan pada titik margin antara arus pengungsi rohingya dengan kawasan Selat Malaka dengan koridor jalur yang tidak dijangkau dalam patroli koordinasi MSP. Peletakkan Motherships memiliki dua kemungkinan yaitu: meletakkan motherships pada perairan Internasional di Laut China Selatan di utara Serawak, dan meletakkan dalam perairan di perbatasan Thailand dengan Malaysia yang mayoritas tempat berlabuhnya kapal-kapal pesiar. Opsi kedua dilaksanakan dengan jangkauan biaya yang lebih besar ketika Motherships berbentuk seperti Kapal Pesiar dan telah dilegalkan sebagai sebuah penyedia pariwisata pesiar (Groove, tt).

Keterkaitan antara arus pengungsi rohingya dengan kenaikan Piracy di Selat Malaka pada periode

2010-2014 adalah dengan memandang fenomena sosial internasional yang terjadi ketika ada arus pengungsi ke arah selatan Myanmar. Posisi arus deras dari utara ke selatan memiliki signifikansi pengaruh terhadap aktivitas Piracy di Selat Malaka. Adanya faktor socio-economic ini turut mempengaruhi dengan adanya arus yang deras pengungsi Rohingya dengan destinasi Indonesia- Australia. Sehingga peredaran kapal gelap pengungsi yang mampu menampung 11,7 juta jiwa sangat masif jumlahnya dengan peredaran hingga 20.000 kapal dari periode 2010-2014 melintas di Selat Malaka. Sehingga dampaknya adalah peredaran kapal gelap ini dapat dianulir disisipi oleh aktivitas Piracy di Selat Malaka. Hal ini turut menjadi salah satu faktor pendukung yang mampu meningkatkan aktivitas Piracy di Selat Malaka dengan banyaknya kapal yang melintas di Selat Malaka guna mencaari suaka.

Dengan transformasi sebagai organisasi berbasis pada bisnis dengan struktur hirarki organisasional dalam aktivitas Piracy di Selat Malaka. Piracy menjadi sebuah peluang bagi setiap individu untuk bergabung di dalamnya. Dengan pasar gelap dan buyer yang sudah siap dalam menawarkan pembelian, menjadi sangat kompleks permasalahan Piracy di Selat Malaka. Dalam persaingan harga, buyers cukup membayar 60% dari harga pasaran suatu muatan kargo dengan pemesanan terlebih dahulu. Nilai salary yang tinggi dalam setiap operasi pembajakan kapal selalu menjadi minat tersendiri ketika persaingan ekonomi di Asia Tenggara begitu ketat yang tidak memberi kesempatan sama bagi setiap orang. Peminatan untuk piracy akan selalu meningkat jika salary yang diterima sebesar itu mulai 50.000 Dollar Singapura hingga pada angka 500.000 Dollar Singapura sesuai dengan jabatan masing- masing perseorangan. Suatu perusahaan jasa pengiriman kargo dengan kapal akan memiliki rasional yang berbeda ketika insiden Piracy melibatkan perusahaan sebagai korban dalam aktivitas piracy. Mereka akan

memilih untuk menjadi buyers untuk menutupi kapal mereka yang dibajak oleh Piracy daripada melaporkan insiden pada kewenangan setempat Liss, 2007:32). Hal ini didasari oleh faktor trust yang merupakan salah satu faktor utama dalam persaingan bisnis pengiriman barang global. Hingga piracy mampu bertransformasi dalam suatu kesatuan bisnis yang kompleks dengan dukungan operasinya dari berbagai kalangan dengan jabatan yang masing-masing dimiliki oleh setiap anggota piracy.

1.3 Kesimpulan dan Saran

Kemunculan Piracy dengan format baru sebagai kesatuan bisnis merupakan sebuah fenomena baru yang muncul pada periode 2010-2014 dengan membandingkan pada periode sebelumnya yang memiliki latar belakang sebagai tindakan terorisme. Kesimpulan dari penelitian ini memberikan argumentasi bahwa Piracy pada periode 2010-2014 hadir sebagai suatu kesatuan bisnis kompleks sebagai suatu TOC's Piracy yang meningkat dengan dukungan dari beberapa faktor yaitu: 1) signifikansi nilai Selat Malaka dalam perdagangan Internasional, 2) fenomena socio-economic regional yang terjadi (pengungsi Rohingya, Sengketa perbatasan antar negara pantai, dan 3) efektivitas MSP dalam merespon ancaman piracy di Selat Malaka, 4) kemajuan teknologi, informasi, dan 4) faktor geografis yang mendukung bagi aktivitas Piracy di Selat Malaka. Dalam penelitian ini mengeksplanasi penyebab peningkatan aktivitas Piracy di Selat Malaka pada periode 2010-2014 dengan faktor-faktor pendukung kemunculan Piracy di Selat Malaka. Fenomena kemunculan Piracy di tahun 2010-2014 memiliki banyak penyebab dimana peneliti hanya menyampaikan beberapa faktor pendukung dengan melihat fenomena regional yang ada. Apabila ada penelitian selanjutnya dengan pembahasan yang hampir sama disini penulis menyampaikan bahwa ada celah dimana kemunculan minimal resiko seperti apa yang memungkinkan aktor

rasional Piracy untuk bertindak sesuai dengan meningkatkan aktivitas Piracy di Selat Malaka..

Daftar Pustaka

- [1] Rodion Ebbighausen, "Southeast Asia- a Pirates paradise", [html] dalam <http://dw.com/p/1G2dq> [2016] diakses pada 3 Oktober 2016
- [2] Michal Vojtuz, "Shifting Trend in Maritime Piracy: Southeast Asia Pirates", [2015] Institut Mezinarodnich: FSV UK
- [3] Tim Cook and James Manicom, "Maritime Security in Southeast Asia," no. november (2010).
- [4] Southeast Asia - a pirates' paradise [online] Terdapat dalam <http://www.dw.com/en/southeast-asia-a-pirates-paradise/a-18599742> [diakses pada 01 Oktober 2016]
- [5] Carolin Liss, "The Privatisation of Maritime Security-Maritime Security in Southeast Asia: Between a Rock and a Hard Place?," no. 141 (2007). Pp: 22
- [6] Collin, Koh Swee Lean, 2016, The Malacca Strait Patrols: Finding Common Ground, RSIS: NTU Press, pp 3
- [7] CNBC, "Crime on The Highseas: The World's Pirated Waters" [online] Terdapat dalam <http://www.cnn.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html> [Diakses pada 02 Oktober 2016]
- [8] I Storey, "Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress," Asia Policy 6, no. 1 (2008): 97.
- [9] Sheldon W. Simon, "Safety and Security in the Malacca Strait: The Limits of Collaboration", The National Bureau of Asian Research #24 (2010) pp: 18
- [10] Elias Gladstone, "PRIVATE SECURITY COMPANIES AND THE SECURITIZATION OF PIRACY IN SOUTHEAST ASIA Elias Gladstone," no. September (2010).
- [11] Malay mail online, UNHCR Reports: Straits of Malacca preferred route for refugees' illegal travel. [html] diakses dalam <http://www.themalaymailonline.com/malaysia/article/unhcr-report-straits-of-malacca-preferred-route-for-refugees-illegal-travel#sthash.8Z21vEIg.dpuf> pada 14 November 2016
- [12] Tan Carlton, Rohingya crisis: The myth of Australia's 'front door', Asian Correspondent [html] diakses dari <https://asiancorrespondent.com/2015/05/rohingya-crisis-myth-australia-front-door/>. Pada 13 Desember 2016
- [13] Doutor Eric Grove, "Raditional Sea Power Thinking and Modern Piracy" (n.d.).