

**INTEROPERABILITAS DALAM PELAKSANAAN OPERASI MILITERSELAIN PERANG (OMSP) OLEH TNI AU DALAM MENANGANI PEMBAJAKAN DAN PEROMPAKAN BERSENJATA
 (Kajian Keamanan di Selat Malaka)**

Fierman Prihadi¹, Yusa Djuyandi², Ari Ganjar Herdiansah³

^{1,2,3} Studi Keamanan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran
 e-mail Korespondensi: fierman.prihadi@gmail.com

Submitted: 25-08-2022; Accepted: 09-09-2022; Published :09-09-2022

ABSTRAK

Selat Malaka merupakan perairan dunia yang strategis dan hampir seluruh perdagangan serta kapal-kapal dari seluruh negara melewati perairan ini. Banyaknya kepentingan dari berbagai negara atas keberadaan Selat Malaka menjadikannya sebagai selat tersibuk dan memiliki peluang untuk menjadi target dari kejahatan transnasional terorganisir. Hal ini dibuktikan dengan meningkatnya angka pembajakan dan perompakan bersenjata di perairan tersebut. Dengan begitu, keamanan maritim Selat Malaka menarik perhatian dunia, terutama *littoral states*. Sebagai *littoral states*, Indonesia memiliki hak atas perairan tersebut sehingga Indonesia perlu mengadakan segala upaya untuk menjaga keamanan Selat Malaka. Indonesia dan *littoral states* lainnya, yaitu Singapura dan Malaysia melakukan kerjasama bernama *Malacca Strait Patrol (MSP)*. *MSP* terdiri dari tiga kegiatan patroli utama, salah satunya *Eye in the Sky (EiS)*. Dalam menjalankan *EiS*, Indonesia melakukan interoperabilitas yang dilakukan TNI AU guna mendukung keberhasilan kegiatan patroli lainnya, seperti *Malacca Sea Strait Patrol*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Bahan kepustakaan sebagai sumber data melalui penelusuran literatur, jurnal buku, dokumen atau sumber data yang terkait dengan penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa interoperabilitas yang dilakukan Indonesia telah berjalan baik dan menguntungkan namun belum sepenuhnya maksimal dalam memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka. Ditambah lagi, bila muncul ancaman baru maka Indonesia perlu beradaptasi dengan cepat sesuai perubahan dalam persyaratan operasional dalam suatu operasi tunggal matra darat dan operasi gabungan tri matra terpadu. Adaptasi yang cepat ini akan memberikan hasil yang signifikan dalam meningkatkan interoperabilitas.

Kata Kunci: Interoperabilitas; OMSP; Pembajakan; Selat Malaka; TNI AU.

***INTEROPERABILITY IN THE IMPLEMENTATION OF MILITARY OPERATION OTHER THAN WAR (MOOTW) BY THE INDONESIAN AIRFORCE TO DEAL PIRACY AND ARMED ROBBERY IN THE MALACCA STRAIT
 (Security Assessment in the Straits of Malacca)***

ABSTRACT

The Strait of Malacca is a strategic world waters and almost all trade and ships from all countries pass through these waters. The number of interests from various countries for the existence of the Malacca Strait makes it the busiest strait and has the opportunity to become a target for transnational organized crime. This is evidenced by the increasing number of piracy and armed piracy in these waters. In this way, the maritime security of the Malacca Strait has attracted the attention of the world, especially the littoral states. As a littoral state, Indonesia has the right to these waters so that Indonesia needs to make every effort to maintain the security of the Malacca Strait. Indonesia and other littoral states, namely Singapore and Malaysia, have a partnership called the Malacca Strait Patrol (MSP). MSP consists of three main patrol activities, one of which is Eye in the Sky (EiS). In carrying out EiS, Indonesia carries out interoperability carried out by the Indonesian Air Force to support the success of other patrol activities, such as the Malacca Sea Strait Patrol. This research uses descriptive qualitative method. Library materials as data sources through literature searches, book journals, documents or data sources related to research. The results of the study indicate that the interoperability carried out by Indonesia has been going well and is profitable but has not been fully maximized in eradicating armed robbery in the Malacca Strait. In addition, when new threats arise, Indonesia needs to adapt quickly to changes in operational requirements in a single ground-line operation and an integrated three-dimensional joint operation. This rapid adaptation will provide significant results in improving interoperability.

Keywords: Interoperability; MOOTW; Piracy; Malacca Strait; Indonesian Air Force.

PENDAHULUAN

Selat Malaka memainkan peranan penting dalam perdagangan global karena menjadi salah satu *choke points*. Perdagangan dunia harus melewati beberapa *Choke Points* antara daerah produksi dan tujuan akhir mereka. *Choke points* adalah konsep umum dalam geografi transportasi, karena merujuk pada lokasi yang membatasi kapasitas sirkulasi dan tidak dapat dengan mudah dilewati karena sangat mudah untuk diblokir. Hal itu berarti bahwa setiap alternatif dari *choke points* melibatkan sebuah rute memutar atau penggunaan alternatif yang berimplikasi pada biaya keuangan dan penundaan waktu yang signifikan. Sebagai salah satu *Choke Points* di dunia, Selat Malaka menghubungkan antara Laut Tiongkok Selatan dengan Samudra Hindia sekaligus menjadi *Sea Line of Communication (SLOC)* dan *Sea Line of Trade (SLOT)* dalam *forward presence* ke seluruh penjuru dunia.

Kondisi itu lah yang membuat semua negara sangat bergantung pada keamanan Selat Malaka. Tetapi selat ini tidak hanya sebagai sebuah saluran untuk lalu lintas pelayaran dari timur ke barat ataupun sebaliknya, melainkan juga mengintegrasikan negara-negara yang berada di kedua sisi selat (Tauran, 2020). Dengan kondisi geografis Selat Malaka maka isu keamanan di selat ini memiliki implikasi terhadap hubungan internasional. Banyak negara besar yang juga memiliki kepentingan terhadap Selat Malaka, diantaranya Cina, Jepang dan Amerika Serikat. Setidaknya ada tiga faktor yang menjadi kepentingan banyak negara di Selat Malaka, yaitu (1) peperangan dan proyeksi kekuatan militer melintasi dunia, (2) kepentingan komersial dan perdagangan maritim, dan (3) eksploitasi ekonomi sumber daya laut. Negara-negara besar yang menjadi aktor ekstra regional dan pengguna selat memiliki kepentingan besar pada dua faktor pertama, sedangkan Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara pantai lebih pada faktor ketiga (Fitriyadi et al., 2012).

Sayangnya, ada beberapa kejahatan transnasional yang telah terjadi di Selat Malaka. Hal tersebut menyebabkan terganggunya kondisi

keamanan maritim di wilayah tersebut. Dibuktikan dengan tingginya tingkat kejahatan pembajakan dan perompakan kapal di Selat Malaka. Dengan meningkatnya ancaman pembajakan dan perompakan laut membuat keamanan maritim di Selat Malaka menjadi penting untuk diperhatikan. Peningkatan ancaman keamanan maritim yang semakin berbahaya telah mendorong adanya kerjasama penanganan ancaman dengan membentuk Patroli Terkoordinasi di Selat Malaka. Indonesia, Malaysia dan Singapura mulai membangun kemitraan dalam pelaksanaan keamanan maritim di perbatasan Indonesia, Malaysia dan Singapura pada tahun 2004. Letak geografis ketiga negara ini yang bertetangga atau bersebelahan merupakan dasar bagi ketiga negara untuk membentuk Operasi Militer Selain Perang (OMSP) patroli terkoordinasi (Yaleglobal, 2004). Bergabung dalam payung MALSINDO *Coordinated Patrol* ketiga negara sepakat mengadakan pengamanan bersama di perbatasan Indonesia, Malaysia dan Singapura yang bernama *Malacca Strait Patrol (MSP)* (Liss, 2007).

Bagi Indonesia itu sendiri, pelaksanaan kerjasama ini dilakukan oleh TNI sebagai pelaksana Operasi Militer Selain Perang (OMSP). OMSP mencakup pengupayaan, penegakan, dan pemeliharaan perdamaian. OMSP juga melibatkan pengawasan perdagangan/pertukaran senjata. OMSP tidak melibatkan penggunaan atau ancaman kekerasan, namun lebih mengutamakan pemberian bantuan kemanusiaan dan penanggulangan bencana. Dalam OMSP, kekuatan militer bersinergi dengan lembaga/organisasi lain, khususnya yang berkaitan dengan diplomasi, ekonomi, pemerintahan, bahkan politik dan keagamaan. Pada kasus ini, TNI bertanggungjawab untuk melaksanakan operasi di Selat Malaka guna mewujudkan keamanan maritim wilayah teritorial Indonesia. OMSP adalah tugas Tentara Nasional Indonesia (TNI) disamping tugas operasi perang. Dalam UU No 34/2004 tentang TNI disebutkan bahwa OMSP meliputi 14 tugas. Keterlibatan TNI dalam beberapa tugas OMSP sudah dilembagakan seperti Basarnas, Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), Badan Narkotika Nasional (BNN), Pasukan Pengamanan Presiden (Paspampres), Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla, sekarang Bakamla). TNI juga

melakukan pengamanan objek vital nasional yang bersifat strategis, mengatasi aksi terorisme, mengatasi gerakan separatis bersenjata, mengatasi perompakan dan pembajakan di perairan penting milik Indonesia, yaitu Selat Malaka.

Pelaksanaan patroli OMSP diwujudkan sebagai bentuk interoperabilitas yang dilakukan ketiga negara dalam kerjasama OMSP dengan kemampuan sistem, unit, atau kekuatan untuk menyediakan layanan atau jasa akses dari suatu sistem, unit, atau kekuatan, dan menggunakannya untuk beroperasi secara efektif bersama-sama. Dengan interoperabilitas tersebut dapat menciptakan kemampuan aliansi multinasional untuk bertindak bersama-sama secara koheren, efektif dan efisien untuk mencapai tujuan taktis, operasional dan strategis yang dalam hal ini ialah Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai aliansi (Robkin, 2010:11-12). Dengan demikian kemampuan sistem, unit, dan kekuatan dalam memberikan dan menerima dukungan dari sistem lain, unit, dan kekuatan lain secara timbal balik (resiprokal) sehingga memungkinkan untuk beroperasi secara efektif bersama-sama.

Studi terdahulu menunjukkan bahwa Kerjasama patroli terkoordinasi ini memberikan dampak positif dalam mengurangi tingkat kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata. Pertama, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura Dalam Mengatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka pada 2004-2009 (Maulidy, 2011). Hasil dari penelitian ini menganalisis bahwa patroli terkoordinasi tiga negara berhasil meminimalisir tindak kejahatan pembajakan di Selat Malaka melalui kekompakan dan mementingkan kepentingan bersama untuk mengamankan Selat Malaka dari pada kepentingan nasional masing-masing negara anggota patroli terkoordinasi.

Kedua, Pengelolaan Bersama Keamanan di Wilayah Perairan Selat Malaka pada 2003-2004 yang menghasilkan fokus pembahasan pada permasalahan pembajakan yang sering terjadi di Selat Malaka menghasilkan kerjasama keamanan antar ketiga negara pantai yang tergabung ke dalam patroli terkoordinasi (Senoputro, 2005). Pada periode tersebut,

patroli yang dilakukan hanya patroli udara yang disebut dengan *MSSP*. Akan tetapi, patroli tersebut terkoordinasi dengan baik sehingga berhasil menurunkan angka kejahatan pembajakan. Hal tersebut dapat dijadikan pasukan, satuan/unit dan sistem yang terlibat di dalamnya dilakukan secara efektif guna mendukung operasi berjalan dengan baik.

Penelitian ini bertujuan untuk mengurai dan menganalisis interoperabilitas dalam pelaksanaan Operasi Militer Selain Perang (OMSP) oleh TNI AU guna menangani pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka. Hal ini sangat penting mengingat aktor-aktor di dalamnya menjalin kerjasama keamanan maritim sehingga banyak perbedaan antar negara yang membutuhkan sebuah standar yang dapat dijadikan pedoman untuk mencapai keberhasilan OMSP di Selat Malaka. Dengan begitu, Indonesia yang juga terlibat kepentingan dalam memiliki dan menggunakan perairan Selat Malaka harus melakukan persiapan dalam menjalankan Operasi Militer Selain Perang (OMSP). Penelitian ini melengkapi riset terdahulu yang banyak mengungkap keberhasilan Kerjasama Patroli Terkoordinasi

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian Kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Sumber data penelitian ini berasal data sekunder yaitu dari bahan pustaka yang berkaitan dengan tema penelitian. Pengumpulan data dengan menghimpun literatur, buku, jurnal, dokumen atau sumber data lain yang bertautan dengan penelitian. Selanjutnya dilakukan validasi data dengan melakukan teknik triangulasi dari data-data sekunder yang telah terkumpul, proses ini dilakukan agar analisis atas data dilakukan dari sumber-sumber yang kredibel. Analisis data dilakukan saat pengumpulan data maupun setelah pengumpulan data berupa reduksi, penyajian dan verifikasi data.

PEMBAHASAN

Selat Malaka memiliki data perlintasan yang membawa jumlah muatannya minyak yang sangat tinggi pada tahun 2009-2013, tepatnya di bawah Selat Hormuz. Dalam perkembangannya pada 2009 hingga 2013, perairan Selat Malaka mengalami kenaikan data perlintasan dari sisi jumlah muatan minyak yang dibawa. Pada 2009, perairan Selat Malaka tercatat terjadi perlintasan minyak dunia dengan jumlah muatannya terdapat 13.5 juta barel

minyak. Lalu pada tahun-tahun berikutnya terus mengalami peningkatan hingga pada 2013, perairan Selat Malaka tercatat terjadi perlintasan minyak dunia dengan jumlah muatannya terdapat 15.2 juta barel minyak. Apabila dibandingkan dengan Selat Hormuz, wilayah tersebut memiliki data perlintasan berdasarkan jumlah muatan minyak yang dibawa tidak terpaut jauh dengan Selat Malaka. Pada 2009, Selat Hormuz terdapat perlintasan dengan jumlah muatan 15.7 juta barel, dan pada 2013 terdapat 17 juta barel muatan minyak.

Pada era modern ini, sebagian besar insiden penyerangan terhadap kapal-kapal yang melewati Selat Malaka, tidak bisa langsung diklasifikasikan sebagai pembajakan kapal dalam arti hukum. Insiden pembajakan dan perampokan bersenjata telah mempengaruhi perekonomian dan keamanan di perdagangan dunia. Para pelaku pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka yang berasal dari daerah Batam, para pelaku di Selat Malaka masih terhitung tradisional dalam melakukan aksi penyerangannya terhadap kapal yang melewati. Banyak para pelaku pembajakan di Selat Malaka masih menggunakan senjata tradisional, seperti pedang parang. Berbeda sekali dengan para pelaku pembajakan dan perampokan bersenjata di Somalia yang menggunakan senjata api serta senjata tajam lainnya dalam melakukan penyerangan. Para pelaku pembajakan di Selat Malaka mendapatkan senjata tajamnya sendiri, ataupun membuatnya sendiri. Sedangkan pelaku pembajakan di Somalia mendapatkan senjata api dan senjata tajam dari hasil perampasan saat membajak, ataupun dari perdagangan senjata ilegal di Afrika.

Sebagai *litoral states*, Malaysia, Indonesia, dan Singapura melakukan Kerjasama patroli terkoordinasi demi menjaga keamanan wilayah tersebut. Pada tanggal 20 Juli 2004, Indonesia-Malaysia-Singapura meresmikan patroli terkoordinasi trilateral Malsindo atau *Malacca Strait Patrol (MSP)*. Dalam peluncuran ini dihadiri oleh Indonesia, Singapura, dan Malaysia. Peresmian ini dilakukan di kapal KRI Tanjung Dalpele milik Indonesia. Pada 2005, Thailand bergabung dalam *Malacca Strait Patrol (MSP)* sebagai negara pengamat. Dengan adanya kerjasama ini maka ada beberapa kepentingan kolektif negara yang ingin dicapai, diantaranya

(1) *Security*, yaitu tujuan utama dari setiap negara untuk mempertahankan diri (*Self Defence*), dalam artian untuk melindungi penduduk, wilayah, kedaulatannya dari ancaman yang membahayakan di Selat Malaka dan bukan hanya dalam perang dan juga hal yang bersifat fisik saja, namun juga termasuk dalam hal penduduk, pemerintah, ekonomi serta ideolog dan (2) *Autonomy*, yaitu kemampuan untuk memformulasikan kebijakan domestik dan luar negeri berdasarkan pada prioritas pemerintah sendiri dan segala resikonya, serta kemampuan untuk menahan tekanan, pengaruh dari kejahatan transnasional.

Malacca Strait Patrol (MSP) terdiri dari *Malacca Strait Sea Patrol (MSSP)*, *Eye in the Sky (EiS)*, dan *Intelligence Exchange Group (IEG)* yang merupakan bagian dari kerjasama *Malacca Strait Patrol (MSP)*. *Malacca Strait Sea Patrol (MSSP)* merupakan suatu patroli air terkoordinasi yang dilaksanakan oleh *litoral states* di masing-masing wilayah kedaulatan negaranya. *Malacca Strait Sea Patrol (MSSP)* salah satu dari tiga usaha kerjasama keamanan yang dijalin dalam kerjasama *Malacca Strait Patrol (MSP)*. *Eye in the Sky (EiS)* merupakan salah satu dari tiga komponen kerjasama keamanan yang dijalin Malaysia, Singapura, Indonesia, dan Thailand dalam kerjasama *Malacca Strait Patrol (MSP)*. *EiS* merupakan pemantauan dan patroli terkoordinasi dari udara oleh *litoral states* di bawah struktur pusat komando yang terkoordinasi. Sistem *EiS* diharapkan dapat membantu *litoral states* dalam melaksanakan *MSSP* dengan memantau keamanan Selat Malaka dari udara. *Intelligence Exchange Group (IEG)* merupakan salah satu dari tiga komponen kerjasama keamanan yang dijalin Malaysia, Singapura, Indonesia, dan Thailand dalam *Malacca Strait Patrol (MSP)*. *Intelligence Exchange Group (IEG)* dibentuk untuk membantu *MSSP* dan *EiS*, yang bertujuan untuk pengembangan wadah berbagi informasi yang disebut dengan *Malacca Straits Patrol Information System (MSP-IS)*.

Kerjasama OMSP Indonesia di Selat Malaka Dalam Keamanan Maritim

Ramainya Selat Malaka yang menghubungkan berbagai negara (baik langsung maupun tidak langsung) tidak lepas dari nilai strategis yang dimiliki oleh Selat Malaka, yaitu Selat Malaka memberikan jalur lintas yang pendek dari wilayah Asia bagian barat dengan Asia bagian

timur. Lintasan yang pendek ini berdampak pada lebih mudahnya biaya transportasi dan waktu yang ditempuh. Hal ini tidak lantas membawa keuntungan pada Indonesia, tetapi juga membawa ancaman keamanan. Banyaknya negara yang menggunakan jasa pelayaran Selat Malaka menambah angka perompakan dan kejahatan bersenjata, bahkan Selat Malaka sempat menjadi pelayaran yang paling berbahaya di dunia (saat ini Laut Somalia) (Rahman, 2007:73). Ancaman juga datang dari aksi terorisme. Ancaman ini berawal dari ketakutan Amerika Serikat tentang adanya serangan teroris yang ditujukan pada jalur perekonomian. Amerika Serikat berpendapat bahwa ancaman teroris selanjutnya adalah mematikan perekonomian negara dengan cara melumpuhkan jalur perekonomian. Logikanya, jika jalur ekonomi dapat dilumpuhkan, maka perekonomian suatu negara akan lumpuh, dan ini juga mengancam Selat Malaka (US.DoS, 2001). Maka dari itu, Indonesia bekerjasama dengan negara lain untuk menjamin keamanan Selat Malaka.

Pada 2010 berdasarkan data Ditjen Hubungan Laut, Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai jumlah kecelakaan di laut Indonesia mencapai 128 kecelakaan meningkat 5 persen dari tahun 2009 sebanyak 124 persen. Dengan rincian jenis kecelakaan 41 kapal tenggelam, 15 kapal terbakar, 21 kapal tabrakan. Paling banyak terjadi di Laut Jawa dengan jumlah 48 kecelakaan, Selat Malaka 18 kecelakaan, Selat Makassar sebanyak 13 kecelakaan, Laut Banda 9 kecelakaan (Lukmansyah, 2010).

Banyaknya kecelakaan yang terjadi di Selat Malaka membuat Indonesiamelakukan kerjasama dengan negara- negara lain, baik dari trilateral negara pemilik selat maupun dengan negara lain, seperti Norwegia. Norwegia dan Indonesia menandatangani perjanjian mengenai bantuan Norwegia untuk membentuk sistim pemantauan lalu lintas untuk kapal- kapal di pantai Sumatra, Indonesia, di bagian utara Selat Malaka. Tujuan keseluruhan dari kerjasama ini adalah untuk mengembangkan sistim keamanan di pantai perairan dibagian utara Selat Malaka dan untuk mempertinggi pengorganisasian penyelidikan dan penyelamatan di daerah ini.

Untuk menghindari terjadinyakegagalan dan konflik di dalam Kerjasama keamanan di Selat Malaka maka diperlukan pengertian keamanan

laut itu sendiri bagi Indonesia. Keamanan yang berarti laut bisa dikendalikan dan aman digunakan oleh pengguna untuk bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktivitas pemanfaatan laut dari keamanan laut bukan hanya penegakan hukum di laut saja. Adapun persepsi Indonesia dalam memandang keamanan di Selat Malaka, ialah, pertama laut yang bebas dari ancaman kekerasan seperti ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata yang terorganisir dan memiliki kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan personil atau negara. Ancaman tersebut dapat berupa pembajakan, sabotase objek vital dan aksi teror bersenjata yang tidak sedikit terjadi di Selat Malaka. Kedua, Selat Malaka sebagai laut bebas dari ancaman navigasi, seperti ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi, contohnya suar dan buoy yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran. Ketiga, laut bebas d ari ancaman terhadap sumber daya laut berupa pencemaran dan perusakan ekosistem laut serta eksploitasi yang berlebihan dan bersifat illegal. Keempat, laut bebas dari pelanggaran hukum, baik hukum nasional maupun internasional, seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal immigrant*, *smuggling* dan lain-lain. Atas dasar persepsi Indonesia di atas, maka semakin jelas keamanan Selat Malaka memiliki ruang lingkup yang luas, khususnya terhadap kejahatan transnasional yang terorganisir. Dengan begitu, Indonesia yang menjadi salah satu negara pesisir yang berhak atas wilayah Selat Malaka memiliki tanggung jawab atas keamanan dan keselamatan jalur laut tersebut. Beranekaragamannya pihak yang berkepentingan dan rumitnya tugas yang menjadi beban maka ada peran Indonesia.

Operasi Militer Selain Perang (OMSP) TNI AU

Eye in the Sky (EiS) merupakan salah satu dari tiga komponen kerjasama keamanan yang dijalin Malaysia, Singapura, Indonesia, dan Thailand dalam kerjasama *Malacca Strait Patrol (MSP)*. *EiS* merupakan pemantauan dan patroli terkoordinasi dari udara oleh *litoral states* di bawah struktur pusat komando yang terkoordinasi. Dalam pelaksanaan *EiS*, Indonesia menunjang *Malacca Strait Patrol* dengan menggunakan pesawat perdana yang diterbangkan dalam melaksanakan program *EiS*. Sesuai dengan *TOR* dan *SOP Malacca Strait Patrol (MSP)* di Batam Indonesia, ketentuan-ketentuan tertentu dalam *EiS*. Pada tahap awal, Angkatan

Bersenjata *litoral states* menyediakan sumber daya yang diperlukan dalam hal pesawat patroli maritim dan tim patroli maritim gabungan di dalam pesawat. Setiap *litoral states* harus menyediakan 2 pesawat maritim setiap minggu untuk patroli udara di Selat Malaka dari pusat komando di Batam. Tim patroli udara maritim gabungan bertujuan untuk menetapkan gambaran permukaan yang komprehensif di Selat Malaka dengan menyiarkan hal-hal yang mencurigakan melalui frekuensi radio khusus untuk pemangku kepentingan dalam pengawasan dan pengamanan lain.

Daerah operasi untuk *EiS* mencakup wilayah udara internasional dan nasional di atas Selat Malaka. Pesawat patroli tersebut dapat melintas di wilayah kedaulatan *litoral states* lain dengan jarak maksimal 3 mil. Setiap penerbangan membawa misi tim patroli gabungan yang terdiri dari personel TNI AU. Penerbangan rutin dilakukan dua kali patroli udara dalam seminggu (Matthews, 2015:60). Inisiatif ini dilakukan untuk meningkatkan tingkat kepercayaan *user states* dan pemangku kepentingan lain terhadap keamanan Selat Malaka. Dalam menjalankan operasional *EiS*, perlu adanya batasan-batasan wilayah atau area operasi. Dalam *SOP MSP*, sudah ditentukan area operasinya persis seperti area operasi pada *MSSP*, kecuali di atas wilayah Selat Singapura atau sektor pertama. Akan tetapi dalam *EiS*, terdapat ketentuan tambahan yakni pesawat tidak boleh mendekati sejauh 3 mil dari daratan. Selain itu pesawat patroli udara tidak diperbolehkan melewati daratan, hanya diperbolehkan patroli di atas wilayah perairan Selat Malaka.

Ada beberapa standar prosedural dalam melaksanakan *EiS* selain dilakukan 2 kali seminggu dan adanya perwakilan dalam *Combine Mission Patrol Team (CMPT)*. Ketika pesawat Indonesia yang sedang berpatroli harus mengambil ketinggian penerbangan yang dapat mengoptimalkan pengawasan dan sesuai peraturan lalu lintas udara, yakni ketinggian 200ft hingga 5000ft. Setiap pusat operasi *EiS* Indonesia saling berkoordinasi dalam penyusunan jadwal penerbangan patroli udara. Pangkalan Udara Indonesia yang dijadikan *embarkation and disembarkation point* yakni, Pangkalan Udara Medan dan Pangkalan Udara Batam Indonesia. *Monitoring and Action Agency*

(*MAA*) milik Indonesia juga harus memonitor seluruh kejadian-kejadian dalam misi penerbangan *EiS*. *MAA* berkoordinasi dengan instansi penegak sesuai dengan kebutuhan untuk mengikuti tanggapan dari laporan *CMPT* yang sedang di lapangan.

Dengan adanya *EiS* sebagai upaya tambahan untuk menjaga keamanan wilayah Selat Malaka dari perampokan bersenjata. *EiS* bisa membantu penjagaan wilayah Selat Malaka melalui pantauan udara agar lebih cepat diketahui segala macam bentuk tindakan pelanggaran hukum di wilayah Selat Malaka, khususnya perampokan bersenjata. Dalam *EiS*, pantauan wilayah jelajah dari udara dilakukan agar lebih cepat terkait dengan pengejaran dan penangkapan para perampok bersenjata. Patroli udara juga dilakukan dalam Kerjasama OMSP ini untuk menambah jarak pantauan yang digunakan sebagai langkah cepat menemukan para perampok bersenjata. Selain itu, pertukaran informasi di antara negara anggota juga menjadi hal yang penting dalam pengamanan Selat Malaka yang lebih cepat.

Tidak hanya melakukan *EiS*, TNI AU juga memiliki tugas dalam berkoordinasi dengan unit pelaksana *MSP Intelligence Exchange Group (MSP-IEG)*. Seperti yang diketahui pada Bab IV yang mana menjelaskan bahwa *IEG* sebagai salah satu upaya untuk mendukung patroli laut dan udara. Patroli *IEG* digunakan dengan mengoptimalkan aset udara dan laut di tempat kejadian untuk menyampaikan informasi dari insiden yang sedang berlangsung dan untuk semua pemantauan yang dilakukan setiap waktu. Dalam patroli ini, unit pelaksana akan berbagi data kepada TNI AU yang mana memungkinkan pengguna untuk berbagi informasi tentang pengiriman dan kapal yang menarik untuk meningkatkan keamanan di Selat Malaka. Sistem ini termasuk *database* referensi lebih dari 150.000 kapal dan mampu untuk menandai perubahan seperti kapal dengan identitas palsu, juga memungkinkan informasi dari sebuah insiden yang akan disebarkan dengan cepat ke lembaga di empat negara pantai sehingga respon yang terkoordinasi dapat segera ditindak lanjuti. Dalam *EiG*, adapun sistem yang digunakan ialah *Malacca Strait Patrol Information System (MSP-IS)*.

Interoperabilitas TNI AU Dalam OMSP di Selat Malaka

Untuk menangani kejahatan kriminal yang berbasis teknologi dan informasi maka dibutuhkan sebuah penanganan yang luar biasa dengan teknologi dan sumberdaya yang memadai pula. Penanganan ini hanya bisa dilakukan oleh negara, yang mana dalam kasus ini Indonesia sebagai negara pantai yang berwenang terhadap wilayah perairan Selat Malaka. Hal ini mengacu pada sebuah konsep Interoperabilitas.

Interoperabilitas merupakan sebuah konsep yang mengakui pentingnya bagaimana orang melakukan pekerjaan dalam suatu sistem sehingga menjelaskan kegiatan yang berhubungan dengan pekerjaan. Selanjutnya Suchman mengatakan bahwa seseorang yang bekerja dalam suatu bidang khusus harus dapat menggambarkan pekerjaan ini kepada orang lain, karena setiap tempat kerja adalah unik sehingga diperlukan dalam melihat organisasi militer dan menggambarkan suatu daerah atau mandala operasi (Suchman, 2020).

Dengan kata lain terjadi pertukaran pengalaman dalam interoperabilitas. Dengan demikian interoperabilitas dilakukan pada masa damai dan terutamadilakukan pada masa perang. Interoperabilitas tidak hanya terjadi dalam Operasi Militer Perang namun juga terjadi pada Operasi Militer Selain Perang, yaitu *Kerjasama Malacca Straits Patroli (MSP)*. Dengan Interoperabilitas, Indonesia dapat menjadikan ini sebagai kunci keberhasilan dari suatu skenario dan ujianakhir atas suatu Operasi Militer Selain Perang (OMSP) di Selat Malaka. Dalam pelaksanaan OMSP dibutuhkan penerapan Interoperabilitas sebagai kemampuan sistem, unit, atau kekuatan untuk menyediakan layanan atau jasa akses dari suatu sistem, unit, atau kekuatan, dan menggunakannya untuk beroperasi secara efektif bersama-sama. Interoperabilitas dilakukan Indonesia pada tingkat teknis dan operasional dalam mendukung operasi militer sehingga dengan demikian interoperabilitas melampaui sistem tunggal dengan memasukkan orang, satuan, dan prosedur. Dengan demikian kemampuan sumber daya yang Indonesia miliki seperti sistem, unit, dan kekuatan dalam memberikan dan menerima dukungan dari sistem lain, unit, dan kekuatan lain secara timbal balik (resiprokal) sehingga memungkinkan untuk beroperasi secara efektif bersama-sama.

Bila dilihat secara lebih mendalam maka Interoperabilitas yang dilakukan Indonesia melibatkan adalah perorangan, satuan, dan sistemnya dari masing-masing negara dan mitranya sehingga dari pihak Indonesia harus dipersiapkan dengan memadai sebelum pasukan, satuan/unit dan sistem beroperasi bersama-sama dengan pihak Singapura dan Malaysia. Tujuannya agar Interoperabilitas yang dilakukan Indonesia tersebut mengurangi duplikasi, memungkinkan penyatuan sumber daya, dan menghasilkan sinergi antara unit-unit/matra-matra yang terlibat. Bila dilihat dalam kontekstual maka interoperabilitas memungkinkan terjadinya komunikasi antar matra, perpaduan doktrin, kekuatan, dan sistem. Demikian pula dalam kontekstual maka memungkinkan penggabungan sistem, doktrin, dan kekuatan seluruh kecabangan pelaksana militer dalam menyelesaikan tugas pokok TNI serta kemungkinan untuk bergabung dengan mitranya.

Dalam melakukan Interoperabilitas pada pelaksanaan OMSP, struktur informasi berperan penting dalam mewujudkan kemampuan untuk mendapatkan informasi yang tepat. Demikian pula dengan kualitas informasi yang berkaitan dengan beberapa faktor lainnya, seperti waktu, detail, kejelasan, bahasa, kelengkapan, struktur data, dan sebagainya. Struktur komando dan kendali Indonesia pada pasukan/unit/matranya harus menggunakan teknologi yang sebenarnya fokus pada bagaimana orang lain berpikir, bereaksi, dan sebagainya atas suatu operasi militer. Teknologi ini nantinya meningkatkan kemampuan militer Indonesia dalam OMSP di Selat Malaka (Airuniversity, 2010). Tidak hanya itu, kualitas informasi yang diperlukan dalam memberikan suatu perintah atau keputusan kepada pasukan/unit/matra memerlukan beberapa faktor yang berbeda seperti waktu, tingkat detail, kejelasan, bahasa, kelengkapan, pencetus keputusan, struktur data, dan sebagainya.

Pada akhirnya pelaku kejahatan tersebut dapat menikmati/memanfaatkan dengan aman/tenang hasil kejahatan (*proceed of crime*) yang diperoleh dari kejahatan yang dilakukannya tersebut. Usaha untuk menjauhkan kaitan antara pelaku kejahatan dengan tindak kejahatan yang dilakukan serta menjauhkan dirinya dengan hasil dari kejahatan semakin tersemai dengan adanya kemajuan yang pesat di bidang transportasi, komunikasi, dan informasi sehingga mengakibatkan satu negara dengan negara lain seakan- akan tanpa batas. Perpindahan orang atau barang dari satu negara ke negara lain dapat

dilakukan dengan mudah dan cepat. Situasi ini tanpa disadari ikut mendorong maraknya kejahatan transnasional. Karakteristik yang sangat menonjol dari kejahatan lintas negara ialah memiliki mobilitas tinggi dengan jaringan organisasi yang sangat tertutup, serta didukung pula dengan manajemen operasional dan keuangan yang canggih. Modus operandi sedemikian hanya dapat dilaksanakan dengan baik oleh suatu organisasi kejahatan (*organized crime*) (Winarno, 2014:233-240).

Berkaca pada karakteristik kejahatan tersebut maka dalam menciptakan keamanan maritim di wilayah Selat Malaka, Indonesia memerlukan Interoperabilitas tingkat tinggi dalam mewujudkan kolaborasi antar kecabangan dan matra (*cross service*). Beberapa contoh spesifik di wilayah operasi seperti *Close Air Support (CAS)* yang mensyaratkan bahwa pasukan darat dapat berkomunikasi dengan pasukan udara guna mendapatkan dukungan serangan udara secara tepat waktu dan akurat. Selain itu, contoh lainnya adalah serangan terhadap pertahanan udara musuh (*suppression of enemy air defenses*) yang pada umumnya membutuhkan penggunaan yang terkoordinasi antara rudal dan pesawat udara yang dioperasikan oleh masing-masing negara. Contoh lainnya adalah data misil dalam mandala operasi yang dapat dibagikan antar matra dan negara pada suatu sistem kodal satuan tugas (*task force*) yang sederajat maupun lebih tinggi. *Deep-strike attacks and interdiction of enemy forces behind the front lines*, yang keduanya membutuhkan penggunaan terkoordinasi dari wilayah udara, menyerang pesawat, tanah, dan rudal berbasis laut, dan artileri jarak jauh. Sebagai contohnya adalah sistem pertahanan udara regional yang membutuhkan koordinasi banyak aset pertahanan udara mulai dari baterai rudal dan radar di daratan untuk platform pengawasan udara dan pertahanan udara dan contoh-contoh lainnya (Luff et al., 2000:20-30).

Adapun bila muncul ancaman baru maka Indonesia perlu beradaptasi dengan cepat sesuai perubahan dalam persyaratan operasional dalam suatu operasi tunggal matra darat dan operasi gabungan tri matraterpadu. Adaptasi yang cepat ini akan memberikan hasil yang signifikan dalam meningkatkan interoperabilitas. Sebagai konsekuensi logisnya maka interoperabilitas ini

membutuhkan revisi dalam materi, doktrin, taktik, pelatihan, komunikasi, dan aspek-aspek lainnya sehingga interoperabilitas merupakan faktor utama dalam sistem yang ada di lingkungan militer. Interoperabilitas dengan demikian selain membutuhkan peralatan dan struktur juga berimplikasi pada aspek-aspek militer lainnya (Luff, et al., 2000:24-31).

SIMPULAN

Dari uraian tersebut di atas, penelitian ini menyimpulkan bahwa pelaksanaan Kerjasama OMSP ketiga negara dilatarbelakangi oleh kepentingan keamanan di perairan Selat Malaka. Kepentingan keamanan lingkungan Indonesia dari adanya kerjasama di Selat Malaka adalah untuk mengurangi sekaligus menangani berbagai kejahatan transnasional terorganisir yang dapat mengganggu sistem kehidupan di Selat Malaka. Penegakan keamanan laut yang melibatkan beberapa negara secara letak geografis sebab Indonesia memahami bahwa untuk mewujudkan jaminan keamanan di laut hanya oleh satu institusi atau negara secara mandiri. Apalagi, dalam kasus Selat Malaka dibutuhkan keterpaduan dengan menyatukan kekuatan dan seluruh kemampuan sumber daya yang memiliki kewenangan di jalur perairan tersebut. Indikator dari keterpaduan itu pun harus diwujudkan melalui kerjasama tim yang selaras dan maksimal. Indonesia yang menjadi salah satu negara yang berwenang atas Selat Malaka harus mampu melakukan koordinasi dengan kedua negara pantai, yaitu Singapura dan Malaysia melalui pengerahan sumber daya yang dimiliki melalui interoperabilitas.

Adapun interoperabilitas yang dilakukan Indonesia telah berjalan baik dan menguntungkan namun belum sepenuhnya maksimal dalam memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka. Ditambah lagi, bila muncul ancaman baru maka Indonesia perlu beradaptasi dengan cepat sesuai perubahan dalam persyaratan operasional dalam suatu operasi tunggal matra darat dan operasi gabungan tri matraterpadu. Adaptasi yang cepat ini akan memberikan hasil yang signifikan dalam meningkatkan interoperabilitas. Sebagai konsekuensi logisnya maka interoperabilitas ini membutuhkan revisi dalam materi, doktrin, taktik, pelatihan, komunikasi, dan aspek-aspek lainnya sehingga interoperabilitas merupakan faktor utama dalam sistem yang ada di lingkungan militer.

Interoperabilitas dengan demikian selain membutuhkan peralatan dan struktur juga berimplikasi pada aspek- aspek militer lainnya sehingga diperlukan persamaan persepsi antar littoral states dalam peningkatan upaya dan evaluasi dari segi penambahan pelaksanaan waktu operasi patroli dengan diseimbangi oleh kekuatan unsur laut dan udara masing- masing negara yang mumpuni.

DAFTAR PUSTAKA

- Airuniversity. (2010). *Viewing Rapid Global Military as a Revolution in Military Affairs*.
<https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ/journals/Chronicles/todd.pdf>
- DoS, U. S. D. of S. (US. (2001). *Proliferasi Security Initiative*.
<http://www.state.gov/t/isn/c10390.html>
- Fitriyadi, F. (2012). Kepentingan Indonesia Dalam Kerjasama Keamanan di Selat Malaka. *Ilmu Hubungan Internasional*.
- Liss, C. (2007). *The Challenges of Piracy in Southeast Asia and the Role of Australia*.
- Luff, P. (2000). *Workplace Studies: Recovering Work Practice and Informing System Design*.
- Lukmansyah, O. (2010). *Kecelakaan Dahsyat di 2010 Versi KNKT*.
<http://dunia.news.viva.co.id/news/read/196182-knkt—investigasi-kecelakaan-udaraterbanyak>
- Matthews, A. D. (2015). *Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits*. Naval Postgraduate School.
- Maulidy, A. I. (2011). *Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura Dalam Mengatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka 2004-2009*. UIN Syarif Hiyatullah Jakarta.
- Rahman, C. (2007). *The International Politics of Combating Piracy in Southeast Asia*. Dalam Peter Lehr (ed.). *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terroris*. Routledge.
- Robkin, M. (2010). *A Short History of Interoperability. FDA-Continua-CIMIT Workshop*.
- Senoputro, J. D. (2005). *Pengelolaan bersama keamanan di wilayah perairan Selat Malaka : Studi kasus masalah perompakan di perairan Selat Malaka periode 2003-2004*. Tesis (Magister Sains) - Universitas Indonesia.
- Suchman. (2020). *Making Work Visible*. Routledge.
- Tauran, E. (2020). *Analisis Kerja Sama Keamanan Maritim Maritime Security Initiative (MSI) Antara Indonesia- Amerika Serikat di Selat Malaka Pada Tahun 2016-2018*. Pertamina University.
- Winarno, B. (2014). *Dinamika Isu-Isu Global Kontemporer*. CAPS.
- Yale Global. (2004). *Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait*.