

UPAYA *INTERNATIONAL MARITIME SECURITY CONSTRUCT* DALAM MENGATASI ANCAMAN KEAMANAN DI PERAIRAN TIMUR TENGAH

Roswita Eliska Linda¹

Abstract: *Tensions between Iran and the United States have increased since nuclear sanctions in 2018, it also raised the risk of open conflict in the Middle East region, especially the Middle Eastern waters. In 2019 there were several attacks on merchant ships and oil vessels passing through middle eastern waters. In response to this, a consortium was formed called the International Maritime Security Construct (IMSC) to maintain the security of ships sailing in the waters of the Middle East. The research method used in this research is descriptive research and the type of data used is primary data in the form of official documents and secondary data from books, journals, and articles from the official website. This study uses the concept of collective security in analyzing IMSC's efforts in Middle Eastern waters. The results of this study shows that IMSC's efforts in overcoming security threats in Middle Eastern waters in 2019-2022 are through collective security cooperation. IMSC formed security collectives such as the Coalition Task Force (CTF) as an IMSC operational unit, carried out the deployment of large naval vessels (sentinels) such as frigates and destroyers, as well as small naval vessels (sentries) such as patrol boats and corvettes on a scheduled basis in Eastern Waters Central and in collaboration with the United Kingdom Maritime Trade Organization (UKMTO). IMSC has been running since 2019 when the threat to water security increased until 2022 is still ongoing.*

Keywords: *IMSC, Middle East Waters, Collective Security*

Pendahuluan

Timur Tengah adalah wilayah yang memiliki arti penting bagi negara-negara Arab maupun non Arab, hal ini dikarenakan cadangan dan produksi minyak yang besar, seperti yang terlihat di tabel 1. Negara-negara ini merupakan suplier minyak bagi negara-negara Eropa dan beberapa negara besar seperti Cina, India, Amerika Serikat (AS) dan Jepang yang memiliki ketergantungan terhadap minyak dari kawasan tersebut.

Tabel 1. Cadangan Minyak Timur Tengah 2016-2018

Tahun	2016 m/b (million barrel)	2017 m/b (million barrel)	2018 m/b (million barrel)
Negara			
Arab Saudi	266,208	266,260	267,026
Iran	157,200	155,600	155,600
Irak	146,765	147,223	145,019
Kuwait	101,500	101,500	101,500
Oman	5,373	5,373	5,373
Qatar	25,244	25,244	25,244
Syria	2,500	2,500	2,500
Uni Emirat Arab	97,800	97,800	97,800
Lainnya	3,139	3,139	3,122
Total	807,729.5 b	804,639 b	803,184 b
Terbilang	(Delapan ratus tujuh juta tujuh ratus dua puluh sembilan ribu lima ratus barrel)	(Delapan ratus empat juta enam ratus tiga puluh sembilan ribu barrel)	(Delapan ratus tiga juta seratus delapan puluh empat ribu barrel)

Sumber: *OPEC Annual Statistical Bulletin 2019*

¹ Mahasiswa Program S1 Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. E-mail: roswitaeliskal@gmail.com

Ekspor minyak dari kawasan Timur Tengah menuju negara-negara tujuan dilakukan melalui jalur laut. Beberapa perairan utama Timur Tengah yang dilewati antara lain adalah Teluk Arab, Selat Hormuz, Selat Bab el-Mandeb dan Teluk Oman. Pentingnya jalur laut dalam proses pengiriman minyak ini menyebabkan kebutuhan akan keamanan kawasan inipun menjadi hal yang utama. Masalah keamanan di Perairan Timur Tengah tahun 2019 muncul sejak Mei sampai dengan September 2019.

Pada tanggal 12 Mei 2019 terjadi serangan terhadap empat kapal tanker milik Arab Saudi, Norwegia dan Uni Emirat Arab di pelabuhan Fujairah, Uni Emirat Arab menggunakan ranjau laut (Gard, 2019). Pernyataan dari perusahaan Norwegia, *Thome Group* selaku pemilik kapal mengklaim bahwa serangan tersebut ditabrak oleh objek yang tidak diketahui darimana asalnya. Oleh karena itu pihak Uni Emirat Arab maupun Norwegia tidak menyalahkan pihak manapun terkait serangan tersebut (Jonathan, 2019).

Pada tanggal 13 Juni 2019 terjadi serangan terhadap 2 kapal tanker minyak dengan senjata Limpet Mine di Teluk Oman yaitu kapal *Kokuka Courageous* kapal milik Jepang dan *Front Altair* milik Norwegia. Serangan tersebut diklaim oleh Menteri Luar Negeri AS Mike Pompeo sebagai serangan Iran, namun pejabat senior Iran menyatakan bahwa negara mereka tidak memiliki hubungan terkait insiden tersebut.

Lalu 10 Juli 2019 terjadi upaya penyitaan kapal milik Inggris *British Heritage* di Selat Hormuz oleh Iran namun digagalkan oleh kapal perang Inggris, *HMS Montrose*. Pada saat yang bersamaan Jenderal tertinggi Pentagon AS, Joseph Dunford memberikan pernyataan terkait perencanaan pembentukan sebuah koalisi sekutu untuk berpatroli di Perairan Iran dan Yaman yang dimulai dengan mengidentifikasi negara mana yang bersedia bergabung selama beberapa minggu kedepan.

Pada 19 Juli terjadi penyitaan terhadap dua kapal tanker minyak berbendera Inggris *Stena Impero* dan *Mesdar* oleh Iran di Selat Hormuz. Salah satu kapal yaitu *Mesdar* dibebaskan pada hari itu juga. Pada saat itu *U.S. Central Command* memberikan pernyataan lanjutan terkait pembentukan Operasi Sentinel/militer di Timur Tengah. Pihak AS sendiri sedang mengembangkan Operasi Sentinel tersebut dengan membuat kerangka kerja yang memungkinkan negara-negara untuk memberikan pengawalan terhadap kapal-kapal berbendera. Tujuan dari Operasi Sentinel ini adalah memastikan kebebasan navigasi internasional sebagai respon terhadap serangan-serangan tersebut (CENTCOM, 2019).

Satu bulan setelah pernyataan lanjutan tersebut, tepatnya pada 14 September 2019 terjadi penyerangan terhadap fasilitas minyak Aramco menggunakan kendaraan bersenjata udara tak berawak (*Drone*) oleh kelompok Houthi di Abqaiq dan Khurais Provinsi Timur/Syarqiyah Arab Saudi. Fasilitas minyak Aramco mengalami kerugian yang sangat besar karena fasilitas minyak ini mampu memproduksi 5,7 juta barel minyak per hari (Aljazeera, 2019). Adapun tingginya tingkat ancaman keamanan perairan yang terjadi tahun 2019 dipicu oleh krisis sanksi nuklir antara AS dan Iran.

Sebagai tindak lanjut dari pernyataan *US Central Command* mengenai Operasi Sentinel, AS menyelenggarakan konferensi *Maritime Security Mission* pada 16 September 2019 di Bahrain. Konferensi ini dihadiri negara yang sudah bergabung sejak Agustus 2019 yaitu Inggris dan diikuti oleh Australia, Arab Saudi, Bahrain dan

Uni Emirat Arab yang bergabung September 2019. Konferensi ini membahas mengenai perencanaan utama *International Maritime Security Construct* (IMSC).

Kemudian pada 7 November 2019 markas utama IMSC secara resmi dibuka di Manama Bahrain, dan Albania secara resmi bergabung menjadi negara anggota pada saat itu. Pada bulan Maret 2020 Lituania secara resmi bergabung dengan IMSC, dan diikuti oleh Estonia yang bergabung pada Oktober 2020.

IMSC adalah konstruksi politik yang fleksibel yang menskalakan operasinya di lingkungan maritim. Dikatakan fleksibel karena IMSC tidak memiliki afiliasi dengan agenda politik apa pun dan IMSC adalah organisasi yang berbeda dengan misi yang sudah ada di perairan karena peran IMSC adalah mengatasi, mengungkap & mengurangi aktivitas yang mengancam dan merusak kebebasan navigasi di area operasi IMSC, untuk meyakinkan keamanan pengiriman pedagang.

Fleksibilitas IMSC juga dapat dilihat dari kontribusi negara-negara anggota seperti kapal, pesawat, dan kekuatan maritim yang merupakan sumbangsih secara sukarela. Negara-negara yang bergabung juga tidak hanya berasal dari wilayah Timur Tengah, terdapat beberapa negara yang berada di luar kawasan, oleh karena itu misi ini dikatakan internasional.

IMSC juga bersifat sementara, karena mengenai masa keanggotaan tidak ditentukan secara tegas dalam IMSC, dan untuk sampai kapan IMSC akan beroperasi menyesuaikan dari keadaan Perairan Timur Tengah, jika bahaya dan ancaman masih ada IMSC akan terus melakukan upayanya. Artikel ini bertujuan untuk mendeskripsikan upaya IMSC dalam mengatasi ancaman keamanan yang terjadi di Perairan Timur Tengah.

Kerangka Konseptual

Konsep *Collective Security*

Keamanan adalah kondisi dimana suatu hal terlindungi atau sedang tidak dalam bahaya (Kelsen, 1957 : 1). Sedangkan keamanan kolektif adalah perilaku negara-negara dalam suatu kawasan ketika menghadapi sebuah ancaman. Negara tidak mampu mengatasi masalah secara individual, sehingga keamanan yang bersifat kolektif diperlukan. Keamanan kolektif dipengaruhi oleh faktor ekonomi, sosial dan lingkungan (Buzan dan Waever, 2003 : 45). Maka dari itu kerjasama keamanan diperlukan, bentuk kerjasama ini dapat bersifat bilateral, trilateral, multilateral maupun regional.

Konsep ini menekankan persamaan persepsi tentang sebuah ancaman dan resiko yang kemudian mengharuskan adanya kerjasama keamanan secara kolektif. Hal tersebut dapat kita lihat dari sejarah terbentuknya Uni Eropa yang awalnya beranggotakan 6 negara menjadi 28 negara.

Negara-negara anggota Uni Eropa melihat bahwa lebih baik bekerjasama dan membentuk keamanan kolektif daripada berperang, sehingga jika ada ancaman yang datang mereka dapat mengatasinya.

Keamanan kolektif dapat mencakup lingkungan internasional, maka dalam kasus tersebut ancaman yang datang dapat berasal dari berbagai belahan dunia. Negara, wilayah atau sistem internasional manapun yang melakukan agresi, mengancam perdamaian, melanggar norma atau ketentuan yang ada maka keamanan kolektif akan diberlakukan. Setiap negara wajib menjaga keamanan dan perdamaian terlepas dari mana dan dimana ancaman itu berasal (Aleksovski, et al).

Keamanan kolektif berhubungan langsung dengan bagaimana cara untuk menciptakan sebuah perdamaian (Martin, 1992). Keamanan kolektif terwujud dalam bentuk insitusi multilateral untuk membangun dan memelihara perdamaian dan keamanan internasional. Oleh karena itu institusi tersebut bertindak atas nama negara-negara yang bergabung didalamnya dengan menghimpun sumber daya masing-masing dalam pelaksanaannya (Tsagourias dan D. White, 2013 : 20).

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif yang akan menggambarkan upaya-upaya yang dilakukan IMSC dalam mengatasi ancaman keamanan di Perairan Timur Tengah. Jenis data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer berupa *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), Sedangkan data sekunder berasal dari buku, jurnal dan artikel-artikel dari website resmi Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah melalui library research, yaitu pengumpulan data-data melalui sejumlah literatur yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Teknik analisis data menggunakan teknik kualitatif yaitu penelitian yang dalam penjelasan data tanpa menggunakan rumus maupun perhitungan angka tetapi berdasarkan fakta-fakta dan analisis menggunakan teori yang kemudian ditarik menjadi sebuah kesimpulan.

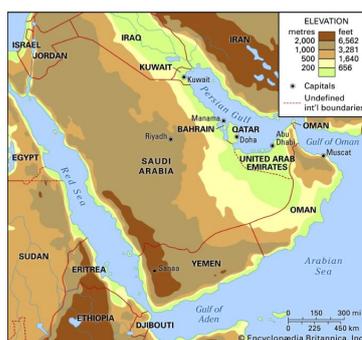
Hasil dan Pembahasan

Perairan Timur Tengah adalah kawasan yang memiliki arti strategis karena menjadi titik temu dan jalan masuk ke tiga benua yaitu Eropa, Asia dan Afrika. Sebagian besar jalan masuk tersebut adalah perairan, sehingga banyak aktivitas seperti perdagangan internasional dilakukan melalui perairan. Aktivitas perdagangan yang padat menjadikan kawasan ini rentan akan ancaman keamanan, seperti menjadi area konflik negara-negara di kawasan Timur Tengah, target serangan terorisme dan juga pembajakan. Pada tahun 2019 ancaman keamanan berupa serangan-serangan terhadap kapal yang terjadi di Perairan Timur Tengah secara masif. Oleh karena itu pada tahun 2019 di bentuk sebuah upaya sebagai respon terhadap serangan-serangan yang tersebut.

A. Ancaman Keamanan di Perairan Timur Tengah

Perairan Timur Tengah memiliki arti penting secara umum sebagai jalur yang digunakan oleh kapal-kapal dalam melakukan aktivitas perdagangan internasional. Terdapat beberapa perairan utama yang digunakan dalam aktivitas perdagangan internasional yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Gambar 1. Peta Perairan Timur Tengah



Sumber: Britannica.com

Dari peta tersebut terdapat beberapa perairan utama yang membentang dari wilayah Mesir seperti Laut Merah yang terhubung dengan Selat Bab el-Mandeb dan Teluk Aden di wilayah Djibouti dan Laut Arab di wilayah Oman, lalu Teluk Oman yang terhubung dengan Selat Hormuz di antara Iran dan Bahrain. Perairan-perairan tersebut mengalami beberapa peristiwa yang mengancam keamanan sejak tahun 1980-an antara lain:

1. Peristiwa Perang Tanker Antara Iran dan Iraq Tahun 1980-1988
2. Serangan Al-Qaeda Terhadap *USS Cole* di Teluk Aden Tahun 2000
3. Pembajakan Terorganisir di Perairan Somalia 2005-2012

Peristiwa-peristiwa tersebut berdampak negatif terhadap stabilitas keamanan di Perairan Timur Tengah, terjadi penurunan intensitas penggunaan jalur mengalami sebanyak 25% pada akhir Perang Tanker tahun 1987-1988 menjadi 45% dari total 70% perdagangan minyak dunia. Bahkan harga minyak terdampak menjadi \$35.52 per barel pada tahun 1980 menjadi \$14.54 pada tahun 1988 (Statisca, 2022).

Menanggapi ancaman tersebut pada 9 Maret 2006 isu keamanan maritim ini diangkat menjadi agenda Dewan Keamanan PBB (DK PBB) pada sidang ke-61 *Informal Consultative Process* (ICP) yang dihadiri oleh komunitas internasional seperti PBB, *Gulf Cooperation Council* (GCC), *International Maritime Organization* (IMO) dan juga NATO. Pertemuan ini menghasilkan *The Present Addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea* / laporan tahunan ICP nomor (A/61/63). Dalam laporan tersebut keamanan maritim dikaitkan dengan tiga isu yaitu: tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*), pembajakan dan perampokan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*), dan lalu lintas obat terlarang dan narkotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*) (Keliat, 2009).

B. Upaya Sebelum IMSC dan Pembentukan IMSC

Adendum yang telah dihasilkan pada tahun 2006 sebagaimana yang dijelaskan sebelumnya menjadi dasar bagi komunitas internasional seperti PBB, GCC, IMO, NATO, *European Union Naval Force* (EU NAVFOR), *Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia* (CGPCS) dan *United States Combined Task Forces* (CTF), untuk bertindak menangani ancaman-ancaman tersebut.

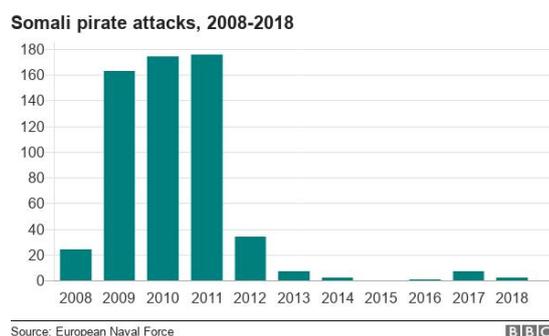
PBB dalam menanggapi ancaman keamanan maritim seperti pembajakan dan terorisme mengeluarkan sebuah resolusi yaitu *United Nation Security Council 1816* tahun 2008, yang mengizinkan tindakan terhadap pembajakan dan kejahatan di wilayah maritim. Resolusi ini kemudian diikuti dengan tindakan CTF yang dipimpin AS, EU-NAVFOR, UE dan NATO dengan berpatroli di Teluk Aden, Laut Arab dan Samudra Hindia Barat. Sebanyak 30 kapal secara rutin berpatroli di pantai pada waktu tertentu (Middelburg, 2011).

The multinational Combined Maritime Forces (CMF), juga berpatroli di daerah berisiko tinggi. CMF ditugaskan tidak hanya untuk melindungi rute pengiriman tetapi juga melawan terorisme maritim, mempromosikan kerja sama regional dan lingkungan maritim yang aman. CMF terdiri dari tiga satuan tugas gabungan (CTF 150-Maritime Security, CTF 151-Kontra-Pembajakan, KKP 152-Teluk Keamanan Maritim). CTF-151 ditangani langsung dengan operasi kontra-pembajakan.

Negara-negara GCC juga telah berkontribusi pada respons militer berbasis di lepas pantai, tetapi dengan cara yang terbatas. Selain berpartisipasi dalam koalisi CMF dan CTF, GCC juga mengadopsi inisiatif di mana 11 negara Arab membentuk Satuan Tugas Angkatan Laut Arab, termasuk Qatar, Bahrain, Djibouti, Mesir, Yordania, Kuwait, Oman, Arab Saudi, Sudan, Uni Emirat Arab dan Yaman dengan kesepakatan bersama pada Juni 2009 untuk melawan pembajakan dan terorisme. Pada tahun 2010, mereka juga membentuk Pasukan Perisai Semenanjung GCC di Bahrain.

Upaya-upaya tersebut terbilang cukup efektif terbukti dengan data yang menunjukkan terjadinya penurunan pembajakan di Somalia sejak tahun 2011.

Grafik 1. Serangan Bajak Laut di Perairan Somalia 2008-2018



Sumber: BBC News

Berdasarkan grafik tersebut terjadi penurunan kasus pembajakan sejak tahun 2012 hingga tahun 2018 menjadi kurang dari 20 kasus per tahun di Somalia. Walaupun terjadi penurunan dalam kasus pembajakan namun nyatanya kerjasama keamanan kolektif di Perairan Timur Tengah belum ada, terdapat kerjasama antar negara-negara teluk, namun lebih berfokus kepada ekonomi dan politik yaitu *Gulf Cooperation Council (GCC)*.

Kondisi keamanan Perairan Timur Tengah kemudian mengalami ancaman yang lebih serius sejak penarikan diri AS dari perjanjian nuklir dengan Iran dan pemberlakuan sanksi ekonomi terhadap Iran oleh AS pada Mei 2018. Sanksi ekonomi yang diberlakukan mengakibatkan ketegangan antara AS Iran terutama di wilayah Perairan Timur Tengah. Ketegangan ini kemudian semakin meningkat dengan serangan dan penyitaan terhadap kapal minyak sejak Mei hingga September 2019.

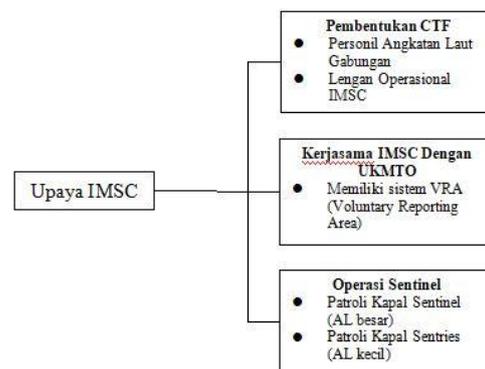
Hingga pada 19 Juli 2019 terjadi penyitaan terhadap dua kapal tanker minyak berbendera Inggris *Stena Impero* dan *Mesdar* oleh Iran di Selat Hormuz. Salah satu kapal yaitu *Mesdar* dibebaskan pada hari itu juga. Peristiwa ini kemudian menimbulkan inisiatif AS dan Inggris untuk membentuk sebuah kerjasama keamanan di Perairan Timur Tengah.

Pada 16 September 2019 AS menyelenggarakan konferensi *Maritime Security* Konferensi ini membahas mengenai nama resmi dari kerjasama ini yaitu *International Maritime Security Construct (IMSC)*. Setelah konferensi tersebut, markas utama IMSC diresmikan pada 7 November 2019 di Manama, Bahrain. Markas utama IMSC akan berfungsi sebagai pusat koordinasi informasi yang dikumpulkan dari angkatan laut dan mitra industri mereka dalam memastikan stabilitas di kawasan melalui kewaspadaan, pengawasan, dan jaminan.

Hingga tahun 2022 total negara yang bergabung adalah 10 negara. Namun, keanggotaan ini berkurang pada tahun 2020 saat Australia mengakhiri kontribusinya pada bulan Desember, sebagaimana diumumkan oleh Menteri Pertahanan Australia, Senator Hon Linda Reynolds, ADF mengurangi kehadiran angkatan lautnya di kawasan Timur Tengah untuk memungkinkan sumber daya dikerahkan ke Indo-Pasifik. Oleh karena itu total negara anggota aktif sampai tahun 2022 adalah 9 negara.

C. Upaya IMSC Dalam Mengatasi Ancaman Keamanan di Perairan Timur Tengah

Gambar 2. Bagan Upaya IMSC di Perairan Timur Tengah



Sumber : IMSC

1. Pembentukan CTF

CTF adalah unit operasional IMSC berbentuk satgas/satuan tugas dan dipimpin oleh komandan berpangkat Laksamana Muda (Laksda) dan Laksamana Pertama (Laksma). Negara anggota berkemampuan tempur tinggi yaitu AS dan Inggris memiliki peran yang besar dalam CTF, dikarenakan kedua negara ini paling banyak memberikan sumbangsih berupa pesawat, kapal tempur dan juga personel militer profesional. Keduanya menanggung beban terbesar dalam pengawasan yang lebih profesional, karena dalam beberapa kasus pesawat dan kapal tempur yang membantu mengungkap aktivitas jahat.

Beberapa negara anggota yang lebih kecil, seperti Albania, hanya menyediakan personel sementara yang kemampuannya berada jauh dari AS dan Inggris, dan untuk sumbangsih negara-negara kecil lain mengerahkan kapal patroli kecil dan korvet yang memiliki kemampuan minimal. Sementara semua memainkan peran dalam operasi koalisi untuk mengekspos perilaku terlarang di perairan, kemampuan AS memberikan kontribusi besar untuk mengekspos ancaman, yang mencakup lebih dari 2.000 jam cakupan bulanan oleh aset pengawasan pesawat berawak dan tak berawak.

Kemampuan tempur dan sumbangsih tersebut yang kemudian menjadi pertimbangan dalam menentukan komandan CTF. Untuk masa jabatan komandan CTF dilakukan setelah empat sampai enam bulan masa jabatan. Tugas dari komandan CTF adalah memimpin anggota-anggotanya dalam melakukan misi di perairan.

Berikut daftar Laksma dan Laksda yang menjabat dari tahun 2019 hingga tahun 2022:

- 1.Laksma Alvin Bull Holsey 7, Angkatan Laut AS (November 2019 - 30 Januari 2020)
- 2.Laksda James Parkin, Angkatan Laut Kerajaan Inggris (30 Januari 2020 - 30 April 2020)
- 3.Laksda Robert Bellfield, Angkatan Laut Kerajaan Inggris (30 April 2020 - 16 November 2020)
- 4.Laksda Craig Wood, Angkatan Laut Kerajaan Inggris (19 November 2020 - 30 Maret 2021)
- 5.Laksda Adrian Fryer, Angkatan Laut Kerajaan Inggris 30 Maret 2021 - 26 Juli 2021)
- 6.Laksda Gordon Ruddock, Angkatan Laut Kerajaan Inggris (26 Juli 2021 - 18 November 2021)
- 7.Laksda Donald MacKinnon, Angkatan Laut Kerajaan Inggris (18 November 2021 - 2022)

Komandan CTF awalnya berasal dari Angkatan Laut AS, karena AS adalah pemimpin dan penggagas IMSC, namun kemudian terjadi perubahan dikarenakan IMSC mengalami kesulitan dalam perekrutan anggota-anggota baru ditengah ketegangan antara Iran dan AS. Dalam perubahan komando pertama pada 30 Januari 2020, Laksda James Parkin mengambil alih Laksma dari Alvin Holsey dan mengatakan misinya "sepenuhnya terpisah" dari kampanye pemerintahan Trump untuk memaksa Iran merundingkan kembali kesepakatan nuklir baru (Lamothe, 2020).

Tugas dari CTF adalah memastikan kapal-kapal resmi menggunakan jalur lintas damai dan saluran air internasional secara bebas tanpa adanya gangguan. CTF akan melakukan kontak dengan komunitas kapal dagang melalui panggilan keselamatan maritim *Very High Frequency* (VHF) reguler atau radio komunikasi dengan radius 8 km untuk memantau arus perdagangan dan berbagi informasi tentang situasi di perairan.

CTF juga mengembangkan kemampuan tempur anggota-anggotanya secara rutin dengan melakukan latihan menggunakan kapal perang di Teluk Arab. Latihan gabungan pertama dilakukan pada Oktober tahun 2020, dengan menggunakan kapal perusak berpeluru kendali *USS John Paul Jones* (DDG 53) dan korvet Angkatan Laut Kerajaan Bahrain *RBNS Al Manama*. Latihan dilakukan dengan manuver taktis yang disinkronkan di Teluk Arab, sambil menguji kemampuan mereka untuk berkomunikasi melintasi sistem yang berbeda satu sama lain dan juga menguji komunikasi dengan kapal dagang.

2. Kerjasama IMSC Dengan UKMTO

United Kingdom Maritime Trade Organization (UKMTO) adalah kapabilitas Angkatan Laut Kerajaan Inggris yang berbasis di *Maritime Trade Information Centre* (MTIC), Dubai. UKMTO menyediakan saluran informasi antara militer termasuk pasukan keamanan dan perdagangan maritim internasional. Dalam praktiknya UKMTO bertindak sebagai titik kontak utama untuk kapal dagang yang terlibat dalam insiden maritim atau bepergian di dalam area berisiko tinggi (*High Risk Area*). UKMTO akan bertindak jika terjadi insiden di perairan, dan akan memberi tahu

otoritas regional yang berkaitan dan memperingatkan serta memberi saran kepada kapal di sekitar lokasi kejadian.

UKMTO juga mengelola *Voluntary Reporting Areas* (VRA) untuk meningkatkan keamanan kapal dagang. Oleh karena itu kapal/nahkoda dan perusahaan diwajibkan untuk mengirimkan laporan rutin, memberikan laporan posisi dan kecepatan mereka, serta *Estimated Time of Arrival* (ETA) di pelabuhan berikutnya saat transit.

UKMTO menerima informasi dari banyak sumber selain informasi dari VRA. UKMTO menerima informasi dari banyak organisasi lain di kawasan ini termasuk pusat operasi maritim militer dan otoritas pelabuhan. Dari informasi yang diterima dan gambaran domain maritim yang dihasilkan, UKMTO mampu memberikan peringatan langsung terhadap insiden keamanan maritim seperti serangan, pembajakan dan perampokan kepada kapal pelapor, dan industri yang lebih luas. UKMTO juga memberikan peringatan yang lebih umum dalam bentuk pemberitahuan peringatan kepada kapal tentang insiden yang mencurigakan.

Selain menjadi pengawas dan saluran informasi, UKMTO juga menerbitkan sebuah pedoman yaitu *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea* (BMP5). Tujuan dari pedoman ini adalah membantu kapal merencanakan pelayaran mereka dan untuk mendeteksi, menghindari, menghalangi, menunda dan melaporkan serangan.

3. Operasi Sentinel

Operasi Sentinel adalah koalisi yang bersifat sukarela dan tidak berada di bawah payung organisasi internasional seperti PBB, NATO, atau Uni Eropa. Operasi Sentinel ini adalah operasi patroli yang dilakukan dengan mengerahkan kapal angkatan laut besar (sentinel) seperti fregat dan kapal perusak, serta kapal angkatan laut kecil (sentries) seperti kapal patroli dan kapal korvet, dalam praktiknya kapal-kapal tersebut dibantu dengan pesawat militer untuk memperluas jangkauan pengawasan (Ratcliffe, 2019).

Kapal-kapal dan pesawat militer adalah sumbangsih negara anggota IMSC. Sumbangsih tersebut adalah bentuk dari upaya kolektif negara anggota IMSC. Setiap negara memberikan kontribusinya masing-masing, Australia mengirimkan *P-8A Poseidon* (pesawat militer), kapal perang Australian Frigate dan personel ADF untuk mengisi kantor pusat komando IMSC di Bahrain.

Patrick Shanahan, Menteri Pertahanan AS mengatakan bahwa negaranya berkontribusi juga dengan mengirimkan 1000 personel tambahan untuk markas komando IMSC di Bahrain. Inggris, Bahrain, Saudi Arabia dan Uni Emirat Arab bekerjasama dengan menyumbang kapal perusak dan kapal frigate untuk melindungi kapal komersil mereka yang berlayar melalui kawasan teluk Timur Tengah. Untuk Albania sendiri, mereka menyumbang personel tambahan dalam misi keamanan maritim ini.

Kehadiran kapal perang berfungsi sebagai pencegah yang efektif dari aktivitas kejahatan yang terjadi di perairan Timur Tengah. Kapal yang lebih besar seperti fregat, kapal perusak, kapal penjelajah, dan dok transportasi amfibi atau kapal penyerang mendukung IMSC sebagai pengawas dan penjaga. Mereka memiliki sistem komunikasi canggih dan dalam beberapa patroli kapal-kapal tersebut didampingi oleh

helikopter, yang merupakan salah satu elemen pendukung yang berperan sebagai kontributor penting dalam upaya pengawasan perairan. Begitupun dengan kapal sentries yang berfungsi untuk memperluas jangkauan pengawasan yang tidak bisa dilakukan oleh kapal yang lebih besar, sehingga kehadirannya juga memperkuat upaya IMSC.

Operasi Sentinel juga memiliki elemen pendukung dalam operasinya yaitu upaya pencegahan gugus tugas menggunakan *Maritime Awareness Calls* (MACs). Panggilan radio ini dilakukan dari kapal perang atau pesawat koalisi IMSC. Saat melakukan MAC, kapal perang atau pesawat IMSC secara otomatis akan mengirimkan pesan menggunakan radio VHF pada saluran 16, saluran umum untuk semua kapal dalam jangkauan sejauh 18 km. Contoh pesan aman yang disampaikan melalui radio VHF adalah: *“Aman, Aman, Aman. Semua stasiun. Ini adalah kapal perang/pesawat koalisi yang melakukan operasi keamanan maritim untuk mendukung konstruksi keamanan maritim internasional. IMSC mempromosikan kebebasan navigasi dan arus perdagangan yang bebas. Jika Anda mengamati aktivitas mencurigakan atau ilegal, atau memerlukan saran, hubungi UKMTO sesegera mungkin. Jika Anda memerlukan bantuan darurat, hubungi kapal perang koalisi IMSC terdekat di Channel 16. Out.”* (Ratcliffe, 2019)

Melalui upaya-upaya tersebut, terdapat beberapa Insiden yang tercatat oleh IMSC dan mitranya UKMTO saat melakukan patroli di Perairan Timur Tengah yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 2. Insiden Tercatat UKMTO 2020-2021

No	Insiden	Tanggal	Tempat
1	MV Syra, sebuah kapal tanker berbendera Malta dilaporkan telah dirusak oleh ranjau saat mengambil minyak mentah	3 Oktober 2020	Pelabuhan Bir Ali, Yaman
2	Iran menahan kapal tanker Panama atas dugaan penyelundupan minyak	20 November 2020	Teluk Persia
3	MT AGRARI mengalami ledakan di permukaan air saat menurunkan muatan minyak	24 November 2020	Pelabuhan Shuqaiq, Arab Saudi
4	Kapal kargo berbendera Sierra Leone, HASAN	5 Desember 2020	Lepas Pantai Yaman
5	Kapal berbendera Singapura, BW RHINE diserang oleh kapal bermuatan bahan peledak saat sedang berlabuh	14 Desember 2020	Pelabuhan Jeddah, Arab Saudi
6	Kapal berbendera Liberia, MT POLA terpasang bahan peledak di lambung kapal	31 Desember 2020	Teluk Persia
7	Iran menahan kapal barang berbendera Korea, HANKUK CHEMI	4 Januari 2021	Selat Hormuz
8	Kapal milik Israel, HELIOS RAY mengalami ledakan misterius	26 Februari 2021	Teluk Oman
9	Kapal Korea HANKUK CHEMI dilepaskan Iran setelah 3 bulan ditahan	9 April 2021	-
10	Kapal milik Israel, HYPERION RAY dihantam rudal Iran dan mengalami kerusakan ringan	14 April 2021	Pelabuhan Fujairah, Uni Emirat Arab
11	Kapal berbendera Liberia, MV CSAV TYNDAL mengalami kerusakan karena tembakan	3 Juli 2021	Jeddah, Arab Saudi

12	Kapal berbendera Liberia, MT MERCER STREET dilaporkan diserang, dan 2 awak tewas	29 Juli 2021	Dekat Pelabuhan Duqm, Oman
13	Kapal berbendera Panama, MT ASPHALT PRINCESS dinaiki oleh tentara bersenjata Iran	3 Agustus 2021	Di Timur Fujairah
14	Kapal minyak berbendera Liberia, MV MODIGLIANI didekati 2 perahu mencurigakan saat transit	18 September 2021	Laut Merah

Sumber: *IMSC Sentinel Watch*

Insiden-insiden tercatat tersebut kemudian di sampaikan dan disiarkan untuk diatasi dan diproses oleh negara masing-masing yang terlibat insiden. IMSC tidak bertanggung jawab secara langsung dalam mengatasi insiden karena mandat koalisi adalah pengawasan. Dengan kata lain, jika kapal militer atau komersial negara lain diserang, negara-negara yang berpartisipasi akan berusaha untuk mengungkap serangan itu tetapi tidak diharapkan untuk membantu kapal yang mengalami kesulitan kecuali diizinkan oleh pemerintah mereka sendiri. Fleksibilitas ini terbukti penting untuk meyakinkan beberapa negara yang takut terjat dalam konflik AS-Iran jika ketegangan meningkat.

Pendekatan praktis juga merupakan kunci mengenai mandat politik yang menopang koalisi. IMSC dibentuk berdasarkan deklarasi politik yang tidak mengikat. Kehadirannya di Perairan Timur Tengah bersifat de-eskalasi (mengurangi konflik dan mendinginkan suasana), oleh karena itu IMSC menekankan “pengawasan” dan tidak memerlukan mandat formal dari Dewan Keamanan PBB atau, dalam banyak kasus, persetujuan parlemen nasional.

Kesimpulan

Hasil analisis dari upaya-upaya IMSC seperti pembentukan CTF, kerjasama dengan UKMTO dan Operasi Sentinel memberikan dampak yang cukup efektif bagi pelayaran di Perairan Timur Tengah, karena membuat komunikasi antar kapal penjaga di perairan lebih luas sehingga berhasil mengidentifikasi ancaman keamanan seperti ranjau laut dan mencegah terjadinya insiden ledakan kapal.

Data terakhir tahun 2021 menunjukkan bahwa IMSC dengan Operasi Sentinel kapal perang besar seperti fregat Inggris HMS Montrose yang berbasis di Bahrain, telah memastikan keamanan lebih dari 900 kapal dagang dari negara-negara IMSC (Albania, Bahrain, Estonia, Lithuania, Uni Emirat Arab, Inggris dan AS) yang membawa lebih dari 85 juta ton barang telah dengan aman melewati titik-titik kritis di Timur Tengah. Selain kapal, kekuatan udara termasuk pesawat patroli maritim jarak jauh yang telah menerbangkan lebih dari 14.000 jam misi pengintaian untuk mengawasi jalur air yang penting (Royal Navy, 2021). Untuk ancaman keamanan lain seperti penyerangan terhadap kapal dan juga penyitaan terutama untuk negara-negara yang mengalaminya pada tahun 2019, tidak terjadi lagi diantara tahun 2020 hingga 2022.

Sedangkan untuk kasus pembajakan tidak terlalu banyak peran dari IMSC karena upaya yang dilakukan sebelum terbentuknya IMSC bisa dikatakan cukup efektif untuk mengatasi kasus pembajakan tersebut, sehingga walaupun IMSC sudah dibentuk, upaya-upaya sebelumnya tetap dilanjutkan.

Daftar Pustaka

- Aleksovsi, Stefan, Oliver Bakreski, dan Biljana Avramovska. 2014. *“Collective Security - The Role of International Organizations - Implications in International Security Order”*. Roma: MCSER Publishing.
- Aljazeera. 2019. *“Saudi Oil Attack : All the latest updates”* terdapat pada <https://www.aljazeera.com/news/2019/09/saudi-oil-attacks-latest-updates-190916102800973.html>
- Buzan, Barry dan Ole Waever. 2003. *“Regions and Powers, The Structure of International Security”*. Cambridge: Cambridge University Press.
- CENTCOM. 2019. *“U.S. Central Command Statement on Operation Sentinel”*, terdapat pada <https://www.centcom.mil/MEDIA/STATEMENTS/Statements-View/Article/1911282/us-central-command-statement-on-operation-sentinel/>
- Gard, 2019. *“Maritime security update on Fujairah incident”*, terdapat pada <http://www.gard.no/web/updates/content/27681822/maritime-security-update-on-fujairah-incident>
- Keliat, Makmur. 2009. *“Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia”*, Vol.13, No. 1.
- Kelsen, Hans. 1957. *“International Law Studies: Collective Security Under International Law”*. Amerika Serikat: Government Printing office Washington.
- Lamothe, Dan. 2020. *“Allies hesitated to join' a U.S.-led task force protecting ships from Iran. Now a British officer is in charge”* terdapat pada <https://archive.ph/20200131153235/https://www.washingtonpost.com/national-security/2020/01/30/allies-hesitated-join-us-led-task-force-protecting-ships-iran-now-british-officer-is-charge/#selection-853.0-853.109>
- Marcus, Jonathan. 2019 *“Gulf of Oman tanker attacks: Iran calls US accusation 'unfounded”* BBC News Middle East, terdapat pada <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-48630374>
- Martin, L. L. 1992. *“Institution and Cooperation: Sanctions during the Falkland Islands Conflict,”* *International Security*, Vol. 14 No. 4.
- Mckernan, Bethan. 2019 *“Iranian boats ‘attempted to impede’ British oil tanker in strait of Hormuz”* The Guardian, terdapat pada <https://www.google.com/amp/s/amp.theguardian.com/world/2019/jul/11/iranian-boats-harass-british-oil-tanker-in-strait-of-hormuz>
- Middelburg, Annemarie. 2011. *“Piracy in a legal context: Prosecution of pirates operating off the Somali coast”*. Nijmegen: Wolf Legal Publishers.
- Ratliffe, Verity. 2019. *“World Powers Tied Up for Naval Force to Police Mideast Oil Routes”* Bloomberg, terdapat pada <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-11-07/u-s-led-naval-force-starts-up-to-protect-key-mideast-oil-routes>
- Royal Navy. 2021. *“85m tonnes of shipping passes through Gulf pinch points thanks to RN-led task force”*, terdapat pada <https://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/news/2021/march/31/20210331-sentinel-command>,
- Statista. 2022. *“Average annual OPEC crude oil price from 1960 to 2022”*, terdapat pada <https://www.statista.com/statistics/262858/change-in-opec-crude-oil-prices-since-1960/>
- Tsagourias, Nicholas dan Nigel D. White. 2013. *“Collective Security: Theories, Law and Practice”*. Cambridge: Cambridge University Press.