

**NASKAH PUBLIKASI**

**EFEKTIFITAS KERJASAMA PENGELOLAAN SELAT MALAKA MELALUI  
REJIM TRIPARTITE TECHNICAL EXPERT GROUP (TTEG)**



Disusun Oleh:

**Rahadin Arguby**

**20141060056**

## **PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI**

Dengan ini kami selaku Mahasiswa Program Pasca-Sarjana Magister Ilmu Hubungan Internasional Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Nama : Rahadin Arguby  
NIM : 20141060056  
Jenjang Program Studi : S-2 Magister Ilmu Hubungan Internasional

**SETUJU** jika naskah publikasi (Jurnal Ilmiah) yang disusun oleh yang bersangkutan setelah mendapatkan arahan dari pembimbing, dipublikasikan untuk kepentingan akademik.

Yogyakarta, 30 Mei 2018

Rahadin Arguby

The Effectiveness of Cooperation in the Management of the Malacca Straits Through the  
Regime of Tripartite Technical Expert Group (TTEG)

Rahadin Arguby, Ali Muhammad. Ph.D

Magister Ilmu Hubungan Internasional

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

rahadin\_arguby@yahoo.com

**Abstract:** *In this research, The author discusses and explains about The Effectiveness of Cooperation in the Management of the Malacca Straits Through the Regime of Tripartite Technical Expert Group. TTEG is an intergovernmental organization established by Indonesia, Malaysia and Singapore in 1977. In addition the third coastal States also formed Cooperative Mechanism an agency that brings the cooperation framework consisting of several programs. The study results also show that cooperation with the TTEG Users State has experienced an increase from time to time. Although only as a dialogue partner, not a full member of the TTEG like Japan, Australia, China, Germany and also some NGOs such as the IMO already showed a very cooperative attitude in cooperating with the TTEG.*

**Key Word :** Joint Statement, Tripartite Technical Expert Group, Cooperative Mechanism, IMO and Users State.

**Abstrak:** *Dalam penelitian ini, Penulis membahas dan menjelaskan mengenai Efektifitas Kerjasama Pengelolaan Selat Malaka Melalui Rezim Tripartite Technical Expert Group. TTEG adalah Organisasi antar pemerintah yang dibentuk oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura pada tahun 1977. Selain itu ketiga Negara pantai juga membentuk Cooperative Mechanism sebuah lembaga yang membawa kerangka kerjasama yang terdiri dari beberapa program. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa kerjasama TTEG dengan Users State sudah mengalami peningkatan dari waktu ke waktu. Walaupun hanya sebagai Mitra Dialog, bukan anggota penuh TTEG seperti Jepang, Australia, Cina, Jerman dan juga beberapa NGO seperti IMO sudah menunjukkan sikap yang sangat kooperatif dalam bekerjasama dengan TTEG.*

**Kata Kunci:** Joint Statement, Tripartite Technical Expert Group, Cooperative Mechanism, IMO dan Negara Pemakai.

## A. PENDAHULUAN

TTEG dibentuk pada tahun 1977 atas kesepakatan tiga negara pantai yakni, Indonesia, Malaysia dan Singapura. Ketiga negara menandatangani perjanjian kerjasama guna membangun Selat Malaka dan menyepakati kerjasama pengelolaan Selat Malaka dalam melindungi sumber daya dan pengembangan potensi ekonomi di selat malaka. Selat Malaka merupakan bagian penting dalam dunia maritim karena mendukung sebagian besar perdagangan maritim antara Eropa dan Asia Pasifik. Melihat perkembangan tersebut, keamanan Selat Malaka dan Selat Singapura, sebagai wilayah yang sangat strategis secara ekonomi dan politik, menjadi faktor penting tidak hanya bagi pihak-pihak yang menggunakan jalur tersebut tetapi juga bagi negara-negara pantai serta kawasan sekitarnya. Isu keamanan di kedua Selat tersebut yang berkembang saat ini meliputi ancaman aksi kejahatan terhadap kapal-kapal, ancaman terhadap keselamatan navigasi, ancaman rusaknya sumber daya alam, ancaman kedaulatan dan hukum. Isu keamanan di kedua selat ini memiliki implikasi gangguan terhadap hubungan internasional negara-negara pantai dimaksud. Secara alamiah, Selat Malaka memiliki titik tersempit dengan lebar hanya 1,7 mil, yang terletak di dekat Batu Berhenti, dekat Selat Singapura<sup>1</sup>.

Hal tersebut menciptakan hambatan alam, dengan potensi tabrakan atau *groundings* yang dapat mengakibatkan pencemaran lingkungan laut kecelakaan ini tidak hanya membawa kerugian bagi pemilik kapal tetapi juga akan berdampak pada negara-negara tepi selat dan menimbulkan pencemaran laut. Itulah sebabnya, Selat Malaka dikategorikan sebagai *chokepoint*<sup>2</sup> kritis perdagangan dunia karena kuantitas besar pelayaran yang melaluinya ditambah dengan kondisi alamiah yang rawan, dan jumlah ini diperkirakan naik secara signifikan dalam beberapa dekade mendatang. Sehingga memaksa Ketiga negara tepi selat ini harus membuat pengaturan untuk menjamin keselamatan negara-negara pantai, dan menjamin kelancaran lalu-lintas pelayaran internasional. Landasan utama terbentuknya TTEG adalah untuk menindaklanjuti perjanjian-perjanjian kerjasama mengenai isu-isu dengan tujuan memajukan keamanan navigasi dan proteksi lingkungan maritim, juga masalah trafik lainnya

---

<sup>1</sup> US. Energy Information Agency, “*World Oil Transit Chokepoints: Strait of Malacca*”.

<sup>2</sup> Jean-Paul Rodrigue, *Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*, Cahiers de Géographie du Québec, Volume 48, no 135, Desember 2004, Pages 357-374

yang terjadi di Selat Malaka<sup>3</sup>. Ini merupakan kesepakatan bersama dari ketiga negara untuk melakukan kerjasama dengan negara-negara pengguna perairan internasional di Selat Malaka yang berdasar pada Hukum Laut UNCLOS 1982 pasal 43.

Dari berbagai kerjasama yang pernah dilakukan sebelumnya, kerjasama ini belum sepenuhnya efektif dikarenakan adanya berbagai permasalahan dan kendala-kendala. Menurut Prof. Dr. Hasyim Djalal, M.A<sup>4</sup>. Ketidakefektifan yang terjadi di Selat Malaka dikarenakan penanganan permasalahan Selat Malaka berkembang menjadi penanganan teknis semata-mata yang dilaksanakan oleh TTEG mengenai keselamatan pelayaran, namun permasalahan yang muncul didalamnya sudah sangat rumit dan kompleks. Tidak efektifnya juga dilihat dari pelaksanaan teknis ini yang tanpa *guidelines* kebijakan politik dan hukum yang jelas.

Menanggapi dari pernyataan Prof. Dr. Hasyim Djalal M.A mengenai ketidakefektifan dari regim kerjasama yang telah dilakukan sebelumnya dalam mengelola dan mengatur Selat Malaka. Persoalan-persoalan yang muncul karena Negara-negara Pemakai Selat yang tidak menunjukkan etika baik dalam ikut serta meningkatkan keselamatan pelayaran dan menjaga lingkungan laut dari pencemaran kapal-kapal yang melintasi Selat tersebut. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis, di Kementerian Perhubungan Republik Indonesia khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Republik Indonesia Dari beberapa kerjasama yang telah mencapai kesepakatan, Kerjasama ini dari waktu ke waktu semakin Efektif dan Konstruktif. Dengan adanya pertemuan-pertemuan penting untuk saling tukar pandangan dan ide-ide bagi *stakeholders* sekaligus bertujuan untuk membahas lebih lanjut langkah-langkah teknis penanganan masalah-masalah keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura yang menjadi tanggung jawab ketiga negara pantai berdasarkan ketentuan Konvensi PBB tentang Hukum Laut. Ketiga negara telah menerapkan suatu mekanisme kerjasama yang lebih Komprehensif dengan membawa tiga kerangka yaitu: *Cooperation Forum*, adalah sebuah *platform* dialog antara negara pantai, pengguna Selat, dan industri perkapalan dan pemegang saham lainnya, untuk bertukar pendapat dan memfasilitasi kerjasama yang lebih praktikal.

---

<sup>3</sup> Maritime Port Authority of Singapore, Factsheet on the Tripartite Technical Experts Group (TTEG), Diakses dari: [http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf\\_capture/annexb\\_140417.pdf](http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/annexb_140417.pdf).

<sup>4</sup> Makalah ini disampaikan pada seminar mengenai Selat Malaka yang diselenggarakan oleh Deputy Mensesneg Bidang Dukungan Kebijakan pada tanggal 13 Januari 2006 di kantor Sekretariat Negara RI, Jakarta. Diakses pada Tanggal 22 September 2017.

*Project Coordination Commite* Pelaksanaan Proyek-proyek untuk mempromosikan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut merupakan bukti nyata dari kerjasama dan pembagian tanggung jawab diantara ketiga negara pantai dan negara pengguna selat, industri pelayaran dan pemangku kepentingan lainnya ini juga akan menunjukkan keefektifan. Selain itu Penataan untuk melaksanakan proyek-proyek lebih terbuka terutama proyek yang tidak mungkin dapat dilaksanakan di masing masing negara.

*Aids to Navigation Fund* yang merupakan pengumpulan dan pendepositan dana yang digunakan untuk mencegah dan mengambil-tindakan jika terjadi pencemaran, pemasangan alat bantu navigasi dan pemeliharaan diselat malaka. TTEG bukanlah merupakan organisasi internasional yang memiliki legitimasi formal dan sistem administrasi yang baku seperti Bank Dunia, IMF, atau organisasi lainnya seperti ADB, dan WTO. Ini bukan merupakan lembaga atau organisasi internasional, tapi sebuah forum tingkat tinggi yang menyatukan para pejabat-pejabat tinggi untuk kerjasama teknis jalur pelayaran diselat malaka.

TTEG dipandang sebagai kompromi baru yang lebih baik antara kerjasama-kerjasama bilateral yang ada. TTEG memberikan peluang bagi dialog-dialog yang lebih luwes dengan hasil nyata yang lebih cepat. Sebagai badan fasilitator dan konsultasi regional dan Internasional TTEG bertujuan untuk memastikan bahwa pemanfaatan selat malaka dikembangkan dalam cara yang paling efisien yang saling menguntungkan seluruh anggota dan meminimalkan dampak buruk terhadap lingkungan laut. TTEG memainkan peran kunci dalam pengambilan keputusan regional dan internasional pelaksanaan kebijakan dengan cara mempromosikan pembangunan berkelanjutan. TTEG telah membuktikan bahwa kerangka kerjasama yang efektif dapat dilaksanakan melalui langkah-langkah koordinator yang bisa dilaksanakan tidak hanya dilaksanakan oleh ketiga negara. Tetapi juga dari negara Australia, Cina, Jepang, India, Norwegia dan Korea Selatan, serta organisasi internasional seperti: *International Maritime Organization (IMO)*, *Malacca Straits Council*, *Nippon Maritim Center*, *International Association of Independent Tanker owners (INTERTANKO)*, *International Of Chamber Shipping (ICS)* *Baltic International Maritime Council (BIMCO)* *Federations of ASEAN Shipowners Association (FASA)* dan *Asian Shipowners forum (ASF)* dan peran dari semua stakeholder dalam kerjasama internasional sangat diperlukan untuk mempertahankan keselamatan navigasi dan melindungi lingkungan laut.

## **B. METODE PENELITIAN**

### **1. Pendekatan dan Jenis Penelitian**

Metode penelitian yang akan dilakukan adalah Penelitian Kualitatif. Sedangkan jenis penelitiannya deskriptif. Sementara data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang lebih bersifat sekunder. Menurut John W. Creswell, penelitian Kualitatif adalah penelitian yang bersifat interpretatif dan menggunakan metode induktif. Dalam penelitian kualitatif, peneliti akan lebih mengutamakan proses daripada hasil dengan jalan memfokuskan diri pada proses pengumpulan dan analisis data dalam upaya untuk membangun abstraksi, konsep, hipotesis dan teori dari hal-hal yang lebih terperinci. Oleh karena itu penelitian ini akan dilakukan secara deskriptif analitis, yang menekankan pada pengumpulan dan analisa teks tertulis berupa buku-buku, jurnal ilmiah, artikel-artikel dan terungkap (pernyataan/ wawancara).

Agar dapat lebih memahami secara mendalam mengenai kejadian yang berhubungan dengan fokus masalah yang diteliti, serta dapat berkesinambungan dengan teori/konsep yang digunakan. Dengan cara deskriptif analitis, Kemudian dilakukan kajian bagaimana keefektifan kerjasama ketiga negara pantai, negara pengguna yang terkordinasi dalam rejim TTEG dalam mengelola kondisi geostrategis selat malaka dalam menghadapi permasalahan mengenai keselamatan pelayaran, termasuk keamanan dan melindungi lingkungan laut.

### **2. Batasan Penelitian**

Agar penelitian ini tidak meluas dari apa yang telah dirumuskan, penulis membatasi pada gambaran dan analisa efektifitas kerjasama pengelolaan selat malaka melalui rejim Tripartite Technical Expert Group (TTEG) dengan waktu jangkauan penelitian, semenjak terbentuknya TTEG hingga sekarang karena kerjasam-kerjasama penting telah dilakukan selama waktu tersebut dan telah menghasilkan berbagai kesepakatan-kesepakatan bersama.

### **3. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian ini akan menggunakan tipe observasi lapangan yang dilakukan dengan wawancara kepada sejumlah aktor yang berkaitan dengan penelitian ini: Adapun sejumlah tempat yang akan di kunjungi adalah:

#### **3.1 Kementrian Perhubungan Laut Republik Indonesia (Jakarta)**

( Direktorat Jenderal Perhubungan Laut )

#### **3.2 Kementrian Luar Negeri RI (Jakarta)**

Direktorat Kerjasama Eksternal ASEAN

(Subdirektorat Kerjasama Organisasi Regional dan Organisasi Internasional).

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan jawaban yang mendalam dari permasalahan yang dirumuskan dan sejalan dengan manfaat penelitian yang diharapkan, penulis berusaha mengumpulkan data yang diperlukan untuk melakukan penelitian. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut : Penelitian literatur/ kepustakaan, yaitu mempelajari literatur, dokumen dan laporan lain mengenai segala sesuatu yang terkait dengan penelitian yang dilakukan, dengan mencari bahan-bahan berupa buku, jurnal, situs internet dan sumber-sumber kepustakaan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan penulis teliti dan kemudian menganalisisnya. Serta Wawancara/ interview, yaitu pengumpulan data dengan narasumber yang terkait dengan obyek penelitian.

#### 5. Teknik Analisa Data

Data yang relevan berdasarkan hasil seleksi dan klasifikasi kemudian disusun dan dirinci, guna mendeskripsikan fenomena secara utuh dan tertata sehingga mudah dipahami. Setelah data dideskripsikan, selanjutnya dilakukan analisis secara mendalam terhadap berbagai data tersebut berdasarkan tingkat reabilitas (realibility) dan validitas (validity)- nya. Sesuai dengan disiplin ilmu Hubungan Internasional, penelitian ini dituntut untuk mampu mendeskripsikan, menjelaskan dan memberikan analisa yang tajam dan tepat terkait fenomena internasional yang terjadi.

Tabel 1 : Tingkat Analisa dalam Hubungan Internasional<sup>5</sup>

Unit Eksplanasi Unit Analisis Eksplanasi	Individu & Kelompok	Negara Bangsa	Sistem Regional &Global
Individu &Kelompok	Korelasionis	Reduksionis	Reduksionis
Negara-Bangsa	Induksionis	Korelasionis	Reduksionis
Sistem Regional &Global	Induksionis	Induksionis	Korelasionis

Sasaran analisis yang tepat harus memilih dari berbagai kemungkinan tingkat analisa. Maka dalam menentukan tingkat analisa, kita terlebih dahulu menetapkan unit analisa dan unit eksplanasi. Unit analisa yaitu objek yang perilakunya yang hendak kita analisa dan jelaskan.

---

<sup>5</sup> Mohtar Mas' oed, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*, Jakarta: LP3ES, 1994.



atau disebut dengan *variabel dependen*. Unit eksplanasi adalah objek yang mempengaruhi perilaku unit analisa atau *variabel independen*. Dengan demikian, dalam melakukan penganalisaan masalah, unit analisa dan unit eksplanasi harus saling terkait<sup>6</sup>. Penelitian ini menggunakan model induksionis, dikatakan model induksionis karena unit eksplanasinya lebih tinggi dari unit analisisnya. Unit analisa dalam penelitian ini adalah *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG). Sedangkan Unit eksplanasinya adalah mekanisme atau efektifitas kerjasama dalam TTEG yang mengacu pada negara negara pantai yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura. Analisis data secara umum bisa diartikan sebagai proses pengelompokan dan penginterpretasian data yang telah dikumpulkan. Proses analisa data dimulia dari intepretasi terhadap isu-isu utama yang berkembang seperti keselamatan pelayaran dan kondisi keamanan yang selalu naik turun setiap tahunnya. Dari kondisi tersebut memunculkan rejim kerjasama dalam mengelola selat malaka mengingat selat malaka merupakan salah satu jalur pelayaran internasional.

Setelah data dideskripsikan, selanjutnya dilakukan kajian secara mendalam terhadap data tersebut sehingga bisa diketahui bagaimana sebuah permasalahan dapat diselesaikan dengan kerjasama sehingga dapat diketahui bagaimana keefektifan dari kerjasama tersebut, khususnya untuk menghadapi tantangan keamanan dan keselamatan pelayaran, serta, melindungi kelestarian lingkungan laut. Setelah di analisis tentang korelasi di atas, proses berikutnya adalah mengkaitkannya dengan level yang lebih tinggi yakni bagaimana peran dan upaya dari negara-negara pengguna dan organisasi internasional dalam hal ini (IMO) dalam ikut serta meningkatkan keselamatan pelayaran, menjaga keamanan dan melindungi sumber daya alam. Langkah berikutnya akan dilakukan proses analisis pada narasumber yang terkait, dimana tujuan wawancara adalah memperkuat analisis isi dokumen melalui pengumpulan data pengalaman nyata dari para responden terkait.

---

<sup>6</sup> *Ibid.*

## C. KERANGKA TEORI

Interaksi yang terjadi baik antar-negara maupun di dalam pemerintahan suatu negara membutuhkan sebuah tatanan untuk mengatur berjalannya pengelolaan dengan baik. Dalam bahasan kali ini, penulis akan menekankan pada hubungan antar-negara dalam dunia internasional. Tiap negara tentu memiliki kepentingan yang berbeda-beda, begitu pula dengan kekuatan yang dimiliki oleh tiap negara. Demi menciptakan suasana interaksi yang kondusif maka interaksi-interaksi tersebut butuh diatur dalam peraturan internasional yang mengikat. Studi yang mengkaji mengenai maksud dan kondisi kerja sama antar-negara ini disebut dengan rezim. Rezim internasional dalam hal ini adalah segala perilaku aktor-aktor Hubungan Internasional yang mengandung prinsip, norma serta aturan di dalamnya. Perilaku ini dapat menghasilkan kerjasama dan melalui institusilah rezim bisa berjalan.

Pertama, Definisi Rejim menurut Staphen D. Krasners adalah seperangkat Norma (Adalah standar perilaku yang dituangkan dalam hak dan kewajiban) Aturan (Adalah bentuk ketentuan dan larangan yang spesifik berkenaan dengan perilaku tadi) Prinsip (Yaitu kepercayaan atas Fact, Causation, dan rectitude). dan Prosedur (Adalah praktek umum untuk membuat dan mengimplementasikan keputusan bersama (Collective Choices) ) pengambilan keputusan baik implisit maupun eksplisit yang diharapkan hadir untuk mengatur perilaku aktor atas isu-isu tertentu dalam hubungan internasional. Lebih jauh, Krasners mengidentifikasi Rezim Internasional dalam tiga pendekatan yaitu : (Conventional Structural) memandang Rezim Internasional dengan kaca mata pesimistik. Pendekatan ini meyakini bahwa Rezim merupakan sesuatu yang dapat merusak kedaulatan dari suatu negara. Karena ketika negara menyepakati untuk membuat suatu lembaga supranasional terhadap satu isu tertentu, berarti negara telah memberikan sebagian kedaulatannya terhadap lembaga tersebut untuk bersedia diatur dalam skala tertentu.

### 1. Teori Organisasi Internasional

Menurut Clive Archer dalam bukunya *International Organizations* terdapat 3 peran organisasi internasional<sup>7</sup>, yaitu:

1. Instrumen (alat/sarana), yaitu untuk mencapai kesepakatan, menekan intensitas konflik (jika ada) dan menyelaraskan tindakan.

---

<sup>7</sup> Clive,Archer. "*Internatonal Organization*" :3rd Edition. New York : Routledge.1992,hal 68

2. Arena (forum/wadah) yaitu untuk menghimpun berkomunikasi dan memprakarsai pembuatan keputusan secara bersama-sama atau perumusan perjanjian-perjanjian internasional (convention, treaty, protocol, agreement, dan lain sebagainya).
3. Pelaku (aktor) bahwa organisasi internasional juga bisa merupakan aktor yang autonomous dan bertindak dalam kapasitasnya sendiri sebagai organisasi internasional dan bukan lagi sekedar pelaksanaan kepentingan anggota-anggotanya.

Sementara fungsi dari organisasi internasional sendiri menurut Archer ialah<sup>8</sup>:

1. Artikulasi dan agregasi kepentingan nasional negara-negara anggota.
2. Menghasilkan norma-norma (rejim)
3. Rekrutmen.
4. Sosialisasi.
5. Pembuatan keputusan (role making).
6. Penerapan keputusan (role application)
7. Penilaian/penyelarasan keputusan (rule adjunction).
8. Tempat memperoleh informasi.
9. Operasionalisasi, misalnya pelayanan teknis, penyediaan bantuan, dan lain-lain.

## **2. Konsep Efektifitas Rejim Internasional**

Sedangkan Menurut pandangan Arild Underdal efektifitas dari rezim memiliki 3 komponen yang meliputi<sup>9</sup>:

- 1) *Output* adalah aturan, program, dan pengorganisasian yang ditetapkan oleh anggota untuk mengoperasionalkan ketentuan dalam rezim, sehingga hal-hal yang semula hanya berbentuk kesepakatan bisa diwujudkan. Keluaran yang muncul dari proses pembentukan, biasanya tertulis tetapi bisa juga tidak tertulis seperti misalnya konvensi, rules of law, treaty, deklarasi, bisa juga norma, prinsip-prinsip dan lain-lain. Penandatanganan rezim dan terjadinya langkah – langkah domestik negara terkait rezim terjadi pada masa objek ini.
- 2) *Outcome* adalah perubahan perilaku subyek yang dikenai ketentuan dalam rezim, baik itu berupa penghentian tindakan yang dilakukan sebelum rezim berdiri, maupun tindakan yang sebelum rezim berdiri tidak dilakukan. Langkah – langkah domestik

---

<sup>8</sup> Clive,Archer “*Internatonal Organization*” :3rd Edition. New York : Routledge.1992,hal 94

<sup>9</sup>Arild,Underdal. *Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with Evidence*. Tersedia disitus: <http://books.google.co.id/books?id=HkOFtdbSZL8C>, diakses pada tanggal 22 November 2017, hal.5.

negara yang terlaksana mulai dirasakan efeknya pada masa objek ini.

- 3) Terakhir adalah *Impact*, yang berkaitan dengan tingkat keberhasilan dalam mengatasi masalah yang menjadi dasar pemikiran pembentukan rezim tersebut. Di masa objek ini terlihat perubahan kebiasaan sebuah negara mengikuti atau tidak mengikuti rezim internasional yang mana dia ikuti.

## **D. PEMBAHASAN**

### **1. Keberhasilan dan Efektifitas Rejim TTEG dalam Mengelola Selat Malaka**

Kemajuan besar telah dicapai oleh TTEG dalam rangka peningkatan keselamatan pelayaran di selat malaka dalam kurun waktu dari 2004 hingga 2016 setelah dilakukan berbagai kerjasama secara terkordinasi dengan negara-negara pemakai dan organisasi internasional. Negara Pemakai yang berkontribusi besar untuk kemajuan Pembangunan diselat malaka adalah China dan Jepang. China merupakan salah satu negara yang sangat berkepentingan diselat malaka, China menghargai upaya bersama dalam meningkatkan kualitas dan layanan yang disediakan oleh negara-negara pantai, yang menjamin fasilitas dan efisiensi navigasi diselat malaka. Selain sumbangan keuangan, dalam beberapa tahun terakhir, China juga membangun beberapa proyek-proyek tertentu, seperti HNS kesiagapan dan merespon workshop pelatihan untuk pejabat Aton dan operator VTS. Keseriusan pemerintah Cina dalam mendukung keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut juga tertuang dalam rencana kerja nasional dari tahun 2015-2020 yang bertujuan untuk<sup>10</sup>:

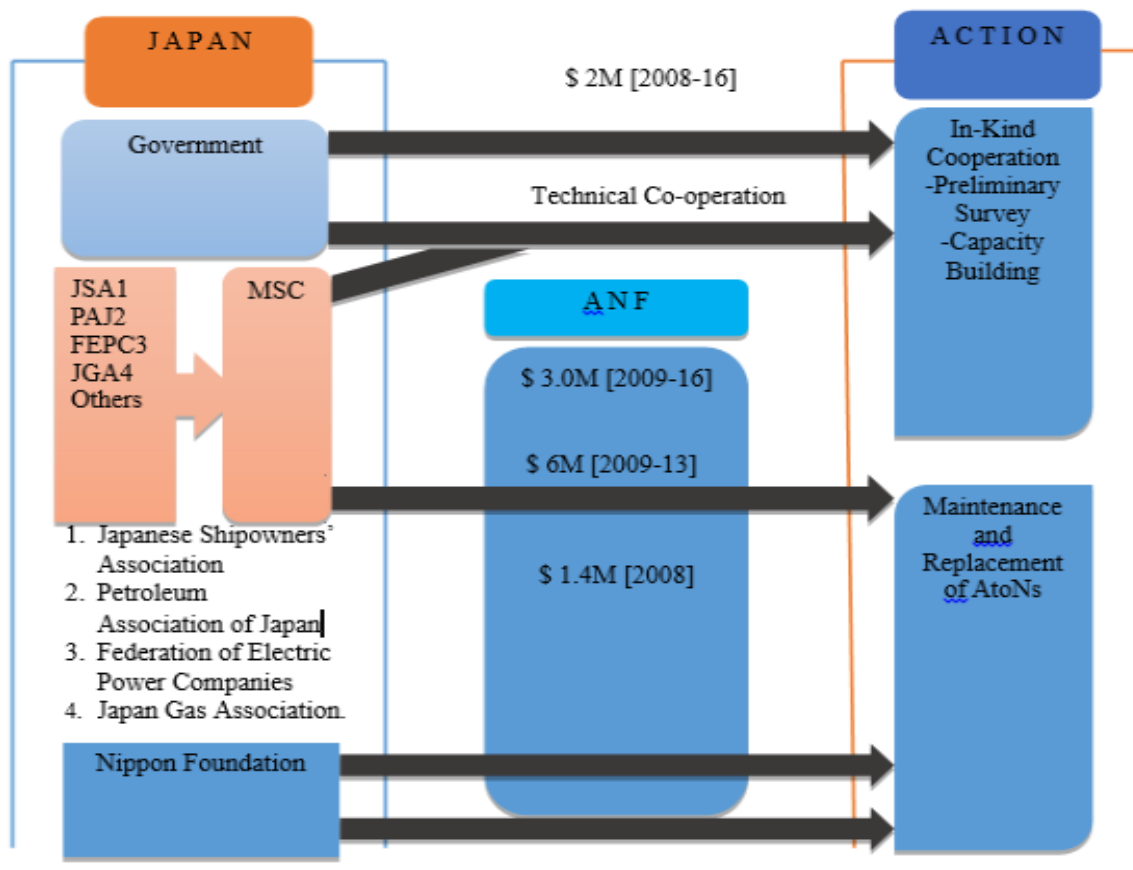
- a. Pengangkatan Tumpahan minyak dalam kapasitas 50 mil n dilaut > 1000t.
- b. Pengangkatan tumpahan minyak dalam kapasitas 20 mil n resiko tinggi dilaut 10.000t.
- c. Pengangkatan tumpahan minyak dan pembersihan limbah minyak yang mengumpul
- d. Tanggap darurat dalam merespon rencana kontinjensi, komunikasi darurat, Layanan informasi.
- e. System pemantauan tumpahan minyak: pesawat udara dan sistem satelit pemantauan tumpahan minyak.
- f. Kapasitas pengangkatan tumpahan minyak:

---

<sup>10</sup> ANNEX O 6.8 New Straits Project 12(China)

Jepang adalah salahsatu negara yang sangat aktif dalam upaya peningkatan keselamatan navigasi diselat malaka dan singapura, dan telah bekerjasama dengan ketiga negara sejak tahun 1960an. Pemerintah jepang melalui: The Nippon Foundation, Japan Maritime Foundation, Japanese Shipowners Association, Petroleum Association of Japan, General Insurance Association of Japan dan Shippbuilders Association of Japan. Semuanya sangat aktif dalam memberikan kontribusi dalam upaya peningkatkan keselamatan navigasi di Selat. Mereka telah menyalurkan kontribusi melalui Malacca Straits Council (MSC) yang berbasis di Tokyo. Jepang sangat berkepentingan terhadap keamanan di jalur pelayaran terpadat di dunia itu. Jepang secara konsisten memberikan bantuan untuk membiayai Dewan Selat Malaka (The Malacca Straits Council), selain berperan membentuk The Straits of Singapore and Malacca Revolving Fund, bagi ketiga negara selat (Indonesia, Malaysia dan Singapura).

Bagan 1: Kerangka Kerja kontribusi Jepang pada proyek di Selat Malaka



Untuk memastikan keamanan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di SOMS pemerintah Jepang juga memperbarui elektronik charts (ENCs) navigasi yang disurvei pada tahun 1998 dengan multi balok echo-Sounder. Proyek-proyek tersebut disahkan oleh (TTEG) yang diselenggarakan pada tahun 2014 dalam pertemuan ke 39 di Malaysia.

## **2. Proyek-Proyek Utama Dalam Menjaga dan Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Selat Malaka.**

Untuk menjaga selat Malaka tetap *safe and open* untuk perdagangan maritim. Sarana alat bantu navigasi dalam dunia pelayaran merupakan sarana yang penting untuk menjaga keselamatan berlayar bagi kapal-kapal dan sudah diatur dalam ketentuan internasional. Tabrakan kapal, lalu lintas kapal yang makin meningkat di rute-rute berlayar yang padat membenarkan betapa pentingnya tindakan-tindakan untuk memperbaiki struktur aliran lalu lintas dengan lebih baik dan memonitor bagian-bagian yang kritis. Untuk inilah beberapa proyek-proyek utama berhasil dikerjakan dalam rangka menunjang kegiatan pelayaran. Sebenarnya sejak tahun 2003, kegiatan Pemanduan di Selat Malaka-Selat Singapura telah dilaksanakan oleh beberapa perusahaan swasta dari 3 Littoral State, namun tidak disahkan/diizinkan oleh Otoritas Littoral State (Respective Countries), bahkan beberapa perusahaan tersebut tidak menggunakan terminologi Pemanduan dalam melaksanakan kegiatan tersebut, karena sebenarnya mereka tidak mendapatkan izin dari Otoritas Littoral State (Respective Countries).

Berdasarkan data IMB dan Maritime and Port Authority Singapore (MPA Singapore), pada tahun 2009 traffic kapal yang beroperasi di Selat Malaka-Selat Singapura sekitar 71.350 kapal atau 195 kapal per hari, dengan pertumbuhan traffic per tahun rata-rata 2%, tahun 2016 traffic tersebut meningkat menjadi 82.850 kapal atau 226 kapal per hari. Pengaturan lalu lintas di Selat Malaka-Selat Singapura saat ini telah menggunakan peralatan yang canggih, adanya beberapa stasiun VTS (Vessel Traffic System) di Selat Malaka-Selat Singapura ditambah dengan peralatan Navigasi kapal yang sudah canggih, menjadikan pelayaran di Selat Malaka-Selat Singapura menjadi lebih baik. Dengan rancangan sebagai berikut: Joint Hydrographic Survey, Voluntary Pilotage Services (VPS), Traffic Separation Scheme (TSS), Vessel Traffic System (VTS)

**a) Voluntary Pilotage Services (VPS)**

Voluntary Pilotage Service adalah jasa pemanduan kapal-kapal yang berlayar melawati Selat Malaka dan Singapura seperti yang telah direncanakan dalam forum bahwa VPS dibangun untuk memberikan kemudahan bagi kapal yang berlayar. yang didukung dengan teknisi bersertifikat internasional oleh otoritas masing-masing di tiap negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Penggunaan Jasa pemanduan ini sepenuhnya akan memberikan kemudahan bagi negara-negara pemakai selat. Ketiga negara mempunyai kewenangan mengambil langkah-langkah sebagaimana diperlukan, yang telah diatur sesuai dengan undang-undang di tiap negara. Kewenangan masing-masing negara melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Jasa pemanduan sukarela di Selat Malaka dan Singapura.

Upaya 3 Littoral State (Indonesia, Malaysia dan Singapura) melalui forum TTEG secara khusus merumuskan pedoman pelaksanaan pemanduan di Selat Malaka-Selat Singapura. Selanjutnya, pada bulan September 2016, pada pertemuan TTEG ke-41, 3 Littoral State sepakat menetapkan guidelines to implement the voluntary pilotage services in the straits of Malacca and Singapore (Guidelines to implement the VPS in SOMS) dan berkomitmen untuk menjalankan the VPS in SOMS pada kesempatan pertama. Berdasarkan hasil TTEG ke-41 tersebut, Pemerintah Indonesia pada bulan Nopember 2016 melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. BX-428/PP 304 menunjuk salah satu perusahaan Operator Pemanduan yaitu PT Pelabuhan Indonesia I (Persero)/Pelindo 1 untuk melaksanakan the VPS in SOMS. Selanjutnya pada bulan Januari 2017, 3 Littoral State menyetujui penunjukan Pelindo 1 sebagai satu-satunya Operator Pemanduan yang secara sah ditunjuk dan diakui oleh Otoritas 3 Littoral State (penunjukan oleh Otoritas Perhubungan Pemerintah Indonesia).

Saat ini, Indonesia (dan Pelindo 1) telah menyiapkan seluruh sumber daya sebagaimana yang dipersyaratkan dalam Guidelines to implement the VPS in SOMS, antara lain<sup>11</sup>:

1. Sumber daya Manusia (khususnya Pandu) sebanyak 40 Orang, seluruh Pandu tersebut telah ikut melaksanakan pemanduan di Selat Malaka-Selat Singapura sejak Maret 2015.
2. 9 Unit kapal Pandu dan 7 Stasiun Pandu yang berlokasi di Lhokseumawe, Belawan, Kuala Tanjung, Dumai, Tanjung Balai Karimun, Batam dan Tanjung Uban.
3. 2 stasiun VTS yang berlokasi di Belawan dan Batam.

---

<sup>11</sup> Pelabuhan Indonesia I (Persero) Koordinator PMO Selat Malaka. Diakses pada tanggal 20 Oktober 2017.

4. Peralatan bantu pemanduan berupa Pilot Portable Unit, Telepon Satelit dan peralatan bantu lainnya.
5. Menetapkan titik Pilot Boarding Ground (POB) di sisi Barat pada koordinat 03055,000N, 099039,000E dan disisi Timur pada koordinat 01017,428N, 104014,389E.
6. Menetapkan Sistem dan Prosedur (SISPRO) pelayanan pemanduan Selat Malaka-Selat Singapura.

**b) Traffic Separation Scheme / TSS ( Skema Pemisah Lalu Lintas )**

Menurut International Hydrographic Survey organization.yang dimaksud dengan TSS adalah pengaturan rute yang bertujuan memisahkan arah pelayaran yang berlawanan melalui pembangunan jalur lalu lintas. Alur laut dan skema pemisahan lalu lintas diatur dalam pasal 41 UNCLOS. Dinyatakan bahwa negara yang berbatasan dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dapat membuat kesepakatan mengenai alur laut dan TSS. Untuk kemudian diusulkan bersama kepada IMO. Setelah imo menyetujui alur laut dan TSS tersebut. Negara pantai harus mengumumkan alur laut dan skema tersebut kepada pengguna selat. Kapal yang melintasi selat harus menghormati alur dan skema pemisah tersebut. Karakteristik selat malaka yang dangkal dan sempit dengan konfigurasi lingkungan fisiknya yang tidak seragam menyebabkan penerapan TSS harus memperhatikan beberapa hal, yaitu<sup>12</sup>

- a) Perlunya dipertahankan jarak antara lunas kapal dengan dasar laut atau under keel clearance UKC minimal 3,5 meter selama melalui selat
- b) Menetapkan alur pelayaran yang harus dilalui oleh kapal tanker selama dalam perjalanan, terutama pada daerah ‘main straits’, philip channel, hosburg light house” seperti yang telah diterapkan pada peta selat
- c) Terhadap kapal tanker yang mempunyai lunas dalam (deep draught vessel) yang mencapai kedalaman hingga 15 meter atau lebih diharuskan melalui rute laut dalam atau deep water route kecuali dalam keadaan darurat.
- d) Prinsip voluntary pilotage berlaku berlaku pada daerah kritis dan berbahaya.
- e) Kapal tanker yang tergolong VLCC dan ULCC disarankan untuk memperhatikan kecepatannya tidak lebih dari 10 knots selama perjalanan pada daerah berbahaya dan tidak diperkenankan mendahului.

---

<sup>12</sup> M. Daud Silalahi, 1992, pengantar hukum lingkungan laut indonesia dan implementasinya secara regional, pustaka sinar harapan, jakarta,hlm 160-162.



### c). Vessel Traffic System / VTS ( Sistem Lalu Lintas Kapal ) dan Radar

Menurut IMO, VTS merupakan shore-side systems which range from the provision of simple information messages to ships, such as position of other traffic or meteorological hazard warnings, to extensive management of traffic within a port or water way . VTS merupakan sistem yang telah dioperasikan oleh ketiga negara pantai terhadap wilayah kelautannya yang bersifat khusus yang berdekatan dengan pelabuhan dan pantai terhadap lalu lintas kapal dengan tujuan meningkatkan keamanan, keselamatan efisiensi lalu lintas dan perlindungan lingkungan. Serupa dengan ATC di bandara untuk pesawat terbang. Pola kerjanya VTS menggunakan VHF System akan mendeteksi/mencari posisi kapal dan mengirimkannya ke VTS center. Kemudian vts center akan mengirimkan panduan keseluruhan kapal yang melintas melalui VHF system dan AIS system. Panduan dari VTS center sangat diperlukan dalam lalu lintas dilaut dan mengidentifikasi juga bantuan komunikasi yang sering eror, mulai dari bahasa sampai sistem navigasi antar kapal. VTS center berada di batu ampar, Batam, sedangkan 4 stasiun radar untuk sensor berada di Hiyu Kecil, Tkong Kecil, Batu Ampar dan Tanjung Berakit.

Diantara ketiga negara pantai singapura merupakan negara yang memiliki teknologi paling memadai dalam pelaksanaan dan pengawasan VTS, pengawasan tersebut menggunakan beberapa teknologi dan berupa radar dan VTS berbasis komputer. Kemudian Malaysia dan Indonesia juga telah mengadopsi sistem yang sama. Indonesia telah mengembangkan sistem radar dengan resolusi tinggi yang disebut dengan Customs Coastal Radars System yang mengawasi selat malaka bagian selatan dan selat singapura. Radar tersebut berfungsi untuk mencegah penyelundupan. VTS maupun TSS bukan suatu upaya pembatasan lintas transit maupun lintas damai diselat malaka dan selat singapura. Melainkan upaya untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan menjaga lingkungan laut disekitar selat malaka<sup>13</sup>. Kedua mekanisme tersebut merupakan mandat UNCLOS terhadap negara yang berbatasan dengan selat untuk melakukan pengaturan sebagai jaminan keselamatan pelayaran serta pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran sabagai mana diatur dalam pasal 42 UNCLOS.

Tujuan utama dari VTS ini adalah

---

<sup>13</sup> Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, 2011 "the legal Feasibility of a traffic limitation Scheme in Straits Used for International Navigation: a Study of the Straits of Malaka and Singapore" International Journal of Humanities and Social Science, 1 (6), hlm 127.

1. Mengurangi resiko intimidasi/ meminimalkan suatu serangan terhadap kapal-kapal niaga.
2. Meminimalkan resiko cascading effects dalam lalu lintas kapal-kapal sebagai akibat serangan/ intimidasi
3. Mengoptimalkan kelancaran lintasan kapal-kapal niaga
4. Perpindahan kapal-kapal niaga dicegah konflik dengan bantuan operasi-operasi militer
5. Keamanan kapal-kapal diperbaiki yang terkait dengan resiko umum yang terkandung di dalam lalu lintas di tempat yang ramai.

Implementasi pembangunan proyek dalam rangka peningkatan keselamatan diselat malaka dan singapur Adapun perkembangan implementasinya dibagi menjadi dua fase,yaitu<sup>14</sup>:

Fase 1:

- a. Instalasi peralatan VTS dan pembangunan menara baja dan membangun fasilitas yang dimulai pada 15 Desember 2009.
- b. Proyek diselesaikan pada 31 maret 2013.
- c. 4 Stasiun Sensor VTS (Hiyu Kecil, Takong Kecil, Batu Ampar dan Tanjung Berakit).
- d. 1 Pusat VTS ( Batu Ampar )
- e. Komponen sistem: Radar, AIS, VHF Radio Communication, CCTV, Meteorologi, Database, Record and Playback, Data Communication Link.

Fase 2:

- a. Instalasi peralatan VTS dan pembangunan menara baja dan membangun fasilitas yang dimulai pada 8 Maret 2014.
- b. Proyek diselesaikan pada 2 Juni 2016
- c. 2 stasiun sensor VTS (Tanjung Medang danTanjung Parit)
- d. 3 Stasiun repeater (Tanjung Sair, Selincing, dan Simpang Ayam)
- e. Komponen sistem: Radar, AIS, VHF Radio Communication, CCTV, Meteorologi, Database, Record and Playback, Data Communication Link, Web Server.

---

<sup>14</sup> ANNEX E 5.7 Updates on Indonesian VTS in the Straits of Malacca and Singapore (by DGST Indonesia) Dirjen Perhubungan Laut. Yogyakarta, 28 September 2016.

## **E. KESIMPULAN**

Pembentukan rejim management kerjasama dalam mengelola Selat Malaka adalah sebuah prestasi yang belum pernah terjadi sebelumnya dan berhasil mengimplementasikan pasal 43 UNCLOS 1982 berdasarkan peraturan dan ketentuan yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan navigasi dan melindungi lingkungan laut. Bagaimanapun ukuran keberhasilan ini, karena adanya sebuah kerjasama yang terkordinasi diantara littoral states dan dukungan dari Organisasi Internasional, Stakeholder serta negara-negara pengguna selat malaka. Hal ini juga penting untuk mendorong pemangku kepentingan lainnya untuk berpartisipasi dalam Co-operative Mechanism, seperti pengiriman barang industri, asuransi kelautan dan industri minyak dan gas. Meskipun dalam pasal 43 UNCLOS hanya tertuju pada negara, sejauh ini kerjasama cukup berhasil dengan mengadopsi pendekatan inklusif terhadap negara pengguna, Shipping organization dan stakeholder. Keberhasilan mekanisme kerjasama juga dapat dilihat dari partisipasi aktif perusahaan perkapalan dan kesadaran mereka untuk meningkatkan keselamatan navigasi dan melindungi lingkungan di Selat. Mekanisme kerjasama dalam pengelolaan Selat Malaka dan Singapura dapat digunakan sebagai model kerjasama untuk pengelolaan Selat lainnya digunakan untuk pelayaran internasional sesuai dengan ketentuan Pasal 43 UNCLOS. TTEG bertujuan untuk memastikan bahwa pemanfaatan selat malaka dikembangkan dalam cara yang paling efisien, efektif dan yang terpenting saling menguntungkan seluruh anggota dan meminimalkan dampak buruk terhadap lingkungan laut. Dalam melayani jasa pemanduan kapal yang melintasi selat dan dengan pengetahuan teknis dan sudut pandang selat malaka secara luas, dengan perkembangan meningkatnya perekonomian global yang sebagian besar barang di distribusikan melalui perairan selat malaka, TTEG dituntut untuk selalu sigap dalam mengatasi permasalahan-permasalahan utama yang terjadi diselat malaka seperti isu-isu Keselamatan Pelayaran, Melindungi Lingkungan laut, serta isu-isu keamanan diselat malaka

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU/E-BOOK

- Archer, Clive, 1992, *Internatonal Organization* :3rd Edition. New York : Routledge.,hal 68-94.
- Burchil Scott dan Andrew Linklater, 2009, *Teori-teori Hubungan Internasional*. Bandung: Nusamedia.
- Dougherty, James E. & Robert L. Pfaltzgraff. 1997, *Contending Theoris*. New York : Happer and Row Publisher.
- Ho, Joshua, 2004, *The Shifting of Maritime Power and the Implications for Maritime Security in East Asia*” Institute of Defence and Strategic Studies Singapore.
- Jackson, Robert dan Georg Sorensen, 2005 *Pengantar Study Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- John W. Creswell, *Research Design : Qualitative and Quantitative Approach* (London : Sage Publications, 1994), p. 145
- Karns, Margareth and mingst, A Karen.2004. *International Organization: The Politics and Process of Global Governance*, London Lynner Rienner Publisher.
- Krasner, Stephen D. 1983 *Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as Intervening Variables*. *International Organization* 36/2 (Spring). Reprinted in Stephen D. Krasner, ed., *International Regimes*, Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Keohane. R.O and Nye,J.S 1989 *Internasional Institusions and State Power: Essays in International Relations Theory*. Boulden: Westview Press.
- Litta, Henriette, (2012) *Regimes in Southeast Asia*”, An Analysis of Environmental, Germany: Springer Fachmedien.
- Lamy, Steven L. *Contemporary Mainstream Approaches: Neo-realism and Neo-liberalism* in John Baylis & Steve Smith (eds.). *The Globalization of World Politics*, 2nd edition. Oxford: University Press, pp. 182-199.
- Mas’oed, Mohtar., 1994 *Ilmu Hubungan Internasional, Disiplin dan Metodologi*, Jakarta: LP3ES.
- Moleong, Lexy J., 2000, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya,hal 6.
- Nordquist, Myron, H and., John Norton Moore,(2015) *Freedom of Navigation and Globalization*. The Netherlands; Boston: Brill Nijhoff.

Rodrigue, Jean. Paul Straits, *Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*, Cahiers de Géographie du Québec, Volume 48, no 135, Desember 2004, Pages 357-374

Soeprapto, *Hubungan Internasional: Sistem, Interaksi, dan Perilaku*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.1997 hal 367-369.

Silalahi, Daud, M 1992, pengantar hukum lingkungan laut indonesia dan implementasinya secara regional, pustaka sinar harapan, jakarta,hlm 160-162

Till, Geoffrey, 2004 *Sea Power: a Guide for the Twenty First Century*. Routledge hal.311.

Teuku May Rudy. 2005. *Administrasi dan Organisasi Internasional*. PT Refika Aditama, Bandung.

T.A, Couloumbis,. and J. H. Wolfe (1990), *Introduction to International Relations,Power and Justice* . Englewood Cliffs, Prentice-Hall International.

## **LAPORAN DAN DOKUMEN**

ANNEX D 4.1 *Update on Aids to Navigation Fund (by MPA Singapore)*

ANNEX D 4.3 *Users Point of View (by Peoples Republic of China)*

ANNEX D 4.4 *Japan's Cooperation to Enhance Safety of Navigation in the SOMS (by MLIT Japan)*

ANNEX E 5.1 *Straits Project 1 Removal of Wrecks in the Traffic Separation Scheme in the SOMS (by Marine Department Malaysia)*

ANNEX E 5.2 *Straits Project 5 Replacement and Maintenance of Aids to Navigation in the SOMS (by DGST Indonesia)*

ANNEX E 5.7 *Updates on Indonesian VTS in the Straits of Malacca and Singapore (by DGST Indonesia)*

ANNEX E 5.8 *Voluntary Pilotage Services in the Straits of Malacca and Singapore (by Maritime Safety and Security Consultancies)*

ANNEX O 6.8 *New Straits Project 12(China)*

ANNEX G 7.3 *Project 12 Marine Oil Spill Monitoring System in the SOMS (by People's Republic of China)*

ANNEX E 5.7 *Updates on Indonesian VTS in the Straits of Malacca and Singapore (by DGST Indonesia)* Dirjen Perhubungan Laut. Yogyakarta, 28 September 2016.

Biro Komunikasi dan Publik. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. diakses pada tanggal 13 April 2017.

Cooperative Mechanism.

GEF/UDNP/IMO regional program,1997, *Malacca Straits;Special Area?* the need and feasibility of designnating the malacca straits as special area under MARPOL 73/78,hlm 67-71.

IMO, 1988, Manual on Oil Pollution, Section II Contingency Planning, London, IMO, hlm. 2  
International Maritime Organization, 1998, safety of navigation, MSC 70/11/3, [online] <http://docs.imo.org/Search.aspx?mode=advance&originator=Indonesia&symbol=&session=&titles=&datetype=last&datelast> . Diakses pada 20 Oktober 2017.

International Hydrographic Organization,1953, Limits of Ocean and Seas, Montecarlo,hlm 123.

Japan's Ministry of Land Infrastructure and Transport, as quoted in Sheldon W. Simon, 'Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Collaboration' (2011) 7:1 Asian Security 27, at 27.

Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Medan, 19-20 Juli 2005. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Departemen Luar Negeri RI.

Maritime Port Authority of Singapore, Factsheet on the Tripartite Technical Experts Group (TTEG), Diakses dari: [http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf\\_capture/annexb\\_140417.pdf](http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/annexb_140417.pdf).  
Pelabuhan Indonesia I (Persero) Koordinator PMO Selat Malaka. Diakes pada tanggal 20 Oktober 2017.

Persoalan Selat Malaka. Diakses dari: [www.setneg.go.id](http://www.setneg.go.id). Diakses tanggal 14 Maret 2017

Pasal 21 UNCLOS mengatur tentang perundang-undangan negara pantai bertalian dengan lintas damai. Ada delapan hal yang diatur hukum internasional terkait hak lintas damai melalui laut teritorial, yakni : keselamatan navigasi, perlindungan fasilitas laut, kabel dan pipa laut,konservasi, perikanan, pelestarian lingkungan dari pencemaran, penelitian ilmiah dan bea cukai,fiskal, imigrasi.

Pasal 43 UNCLOS tentang Sarana Bantu Navigasi dan Keselamatan serta Pengembangan lainnya dan Pencegahan, Pengurangan dan Pengendalian Pencemaran. Dalam pasal ini menamanatkan bahwa negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk:

a) pengadaan dan pemeliharaan di selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional dan b) untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal.

There were 75 reported incidents in the Malacca Straits in 2000, up from only two in 1999. See ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report, 1 January–31 December 2005, at 5. US Energy Information Agency, “*World Oil Transit Chokepoints: Strait of Malacca*”. Perserikatan Bangsa-Bangsa, 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

US Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints (Analysis Briefs, 2012)5, available at

[http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints/pdf](http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/pdf).

Diakses pada 4 Januari 2018.

#### **JURNAL, ARTIKEL, SEMINAR, INTERNET**

Beckman, Robert, C Seminar CIL-JCLOS, *International Conference Governance of Arctic Shipping*, Diakses pada tanggal 1 November 2017.

Beckman, Robert C, *International Cooperation to Enhance Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore: Development and Prospect*. (Papers presented to the 8th Science Council of Asia conference, Qingdao, China May 2008)

Chia Lin Sien, 1998, *The Importance of The Straits of Malacca and Singapore*, Singapore Law Journal of International & Comparative Law, hlm. 312

Ed Tummers, *The Future Maritime Security Environment*. Maritime Affairs, 1999, h 13.

J. Manicom, *Japan's Role in Strengthening Maritime Security in Southeast Asia*, The National Bureau of Asian Research, NBR Special Report No. 24, November 2010, 33–34.

John W. Creswell, *Research Design: Qualitative and Quantitative Approach* (London : Sage Publications, 1994), p. 145.

Ji Guoxing, *Asian Pacific SLOC Security: The China Factor*, halaman 10.

Kasim Moosa dalam Tomy H. Purwaka, 1998, *Control of Marine Pollution in The Straits of Malacca and Singapore: Modalities for International Cooperation*, Singapore Journal of International & Comparative Law, hlm. 454.

Mak,J,N., (2008) *Sovereignty in ASEAN and the Problem of Maritime Cooperation in South China Sea*,. Lihat juga T.S. Mun, “The East Asian Community: A ‘Community of Nations’ or ‘A Concert of Nations’?”, *The Journal of Diplomacy and Foreign Relations* 9, No. 1 2007, hlm.71–86.

Mohd Hazmi bin Mohd Rusli,2011 *The legal Feasibility of a traffic limitation Scheme in Straits Used for International Navigation: a Study of the Straits of Malaka and Singapore* *International Journal of Humanities and Social Science*, 1 (6),hlm 127.

Makalah ini disampaikan pada seminar mengenai Selat Malaka yang diselenggarakan oleh Deputi Mensesneg Bidang Dukungan Kebijakan pada tanggal 13 Januari 2006 di kantor Sekretariat Negara RI, Jakarta. Diakses pada Tanggal 22 September 2017

See Natalie Klein, Joanna Mossop and Donald R. Rothwell, *Australia, New Zealand and Maritime Security*, in Natalie Klein, Joanna Mossop and Donald R. Rothwell (eds.), *Maritime Security* (Routledge, 2009) 1–21, at 6; Joshua Ho, “The Security of Regional Sea Lanes”, Working Paper Series (Institute of Defence and Strategic Studies, Singapore,2005) 10.

See Ian Storey, *Securing Southeast Asia’s Sea Lanes: A Work in Progress*, 6 *Asia Policy* (2008), 116.

Sam Bateman, Catherine Zara Raymond, Joshua Ho, *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits an Agenda for Action*, Institute of Strategic and Defence. Diakses pada tanggal 1 November 2017.

Twenty Years of Institutional Liberalism, SAGE (June 2012) hal 125, dikutip dari John Gerard Ruggie, *International Regimes, Transactions, and Change: Embedded Liberalism in the Postwar Economic Order*, *International Organization*, 36(2), 1982, hal. 125.

Tamara Rhene See, *Maritime Piracy in Southeast Asia: Challenge and Opportunities for Intra –ASEAN Cooperations*, ISEAS 2004.

Tetsuo Kotani,2009, *Antipiracy measures: japan’s Experience in the malacca straits and its implications for the horn of africa*,hlm2.

Yaacov Vertzberger,1982 *The malacca/Singapore Straits*, *Asian Survey* XXII (7), the regents of University of California.hlm 7.

Arild, Underdal. *Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with Evidence*. Tersedia disitus: <http://books.google.co.id/books?id=HkOFtdbSZL8C>, Diakses pada tanggal 22 November 2017, hal.5.