

BAB III

OPTIMALISASI KERJASAMA PENGELOLAAN SELAT MALAKA MELALUI REZIM TRIPARTITE TECHNICAL EXPERT GROUP (TTEG)

Setiap tahun, 3 Littoral State (Indonesia, Malaysia dan Singapura) bersama-sama dengan Negara Pengguna (User State) seperti Jepang, China, Australia, Korea Selatan, India dan beberapa Negara anggota IMO lainnya melalui forum TTEG selalu melakukan pertemuan guna mengevaluasi pengelolaan Selat Malaka-Selat Singapura dalam aspek keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan Maritim dan aspek keamanan. Hampir setiap tahun, forum TTEG menghasilkan aturan/keputusan yang bertujuan untuk memaksimalkan pengelolaan Selat Malaka-Selat Singapura agar lebih baik. Dalam berbagai pertemuan sebelumnya maka dibentuklah Rezim manajemen navigasi dalam kerangka mengelola selat malaka, yang digunakan untuk pelayaran internasional yang ditetapkan dalam UNCLOS 1982 yang bertujuan untuk mengatasi berbagai isu-isu yang terjadi diselat malaka, ketiga negara pantai sepakat untuk menyatukan pandangan bersama dengan membentuk sebuah rejim kerjasama baik ditingkat regional maupun internasional untuk memajemen keselamatan pelayaran. Kerjasama merupakan faktor penting dalam mengelola jalur pelayaran internasional karena selat malaka memiliki posisi strategis dan kuat dalam perekonomian dunia.

A. Dasar Hukum UNCLOS 1982

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) merupakan perjanjian hukum laut yang dihasilkan dari konferensi PBB. Berbagai upaya kodifikasi hukum laut melalui konferensi-konferensi internasional, yaitu Konferensi Hukum Laut di Jenewa tahun 1958 (*United Nations Conference on the Law of the Sea - UNCLOS I*) yang menghasilkan 4 (empat) Konvensi tetapi Konferensi tersebut gagal menentukan lebar laut teritorial dan konsepsi negara kepulauan yang diajukan Indonesia, kemudian dilanjutkan dengan Konferensi kedua (*UNCLOS II*) yang juga mengalami kegagalan dalam menetapkan dua ketentuan penting tersebut, yang penetapan lebar laut teritorial dan negara kepulauan.

UNCLOS I dan UNCLOS II telah gagal menentukan lebar laut teritorial dan konsepsi Negara kepulauan karena berbagai kepentingan setiap Negara, maka PBB terus melanjutkan upaya kodifikasi dan unifikasi hukum laut internasional terutama dimulai sejak tahun 1973 di mana tahun 1970-an itu merupakan awal kebangkitan kesadaran masyarakat internasional atas pentingnya mengatur dan menjaga lingkungan global termasuk lingkungan laut, sehingga melalui proses panjang dari tahun 1973-1982 akhirnya Konferensi ketiga (*UNCLOS III*) itu berhasil membentuk sebuah Konvensi yang sekarang dikenal sebagai UNCLOS 1982. Atau Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut. Konvensi ini telah diterima dengan baik oleh Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut ketiga di New York tanggal 30 April 1982, dan telah ditandatangani bersama-sama dengan 118 negara penandatanganan lain di Montego Bay, Jamaica tanggal 10 Desember 1982.

Hasil-hasil UNCLOS 1982 adalah Laut Teritorial dan Zona Tambahan, Selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, Dan menurut pasal 21 UNCLOS 1982, kewenangan untuk pengaturan lalu lintas di Selat Malaka merupakan tanggungjawab Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara pantai (littoral states)¹. Konsep negara kepulauan, Zone Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen, Dasar Laut beserta tanah di bawahnya, Perlindungan dan pelestarian lingkungan maritim, Penelitian laut, serta Pengembangan dan Pencangkakan teknologi kelautan.

B. Sejarah Terbentuknya Rezim Navigasi Tripartite Technical Expert Group

Dorongan dan keinginan untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi diselat malaka, dalam semangat menyatukan pandangan diantara ketiga negara. Mencatat bahwa kerjasama dalam pengelolaan Selat malaka tidak datang dengan mudah karena tiga negara memiliki sejarah persaingan yang cukup kompleks dan ketidakpercayaan diantara ketiga negara. Indonesia, Malaysia dan Singapura tidak melihat bahwa sebenarnya mereka memiliki kepentingan yang sama dalam manajemen penggunaan selat malaka. Hubungan meningkat setelah pembentukan ASEAN pada tahun 1967.

Tetapi bahkan kemudian sepanjang tahun 1970 sampai 1980, kerjasama di Selat masih sangat minim, Meskipun selama tahun 1970an sampai 1980 hubungan kerjasama tiga negara dalam manajemen Selat tidak berjalan baik, namun itu tidak berarti tidak ada hubungan kerjasam sama sekali. Negara-

¹ 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.

negara pesisir Selat Malaka dan Singapura, bahkan telah bekerja sama sejak tahun 1970 melalui konsultasi, puncaknya dalam pembentukan TTEG pada tahun 1975, dan diresmikan tahun 1977.

Melalui penandatanganan perjanjian keselamatan navigasi, yang bertemu setiap tahun untuk membahas dan berkolaborasi pada isu-isu untuk meningkatkan navigasi keselamatan dan perlindungan lingkungan laut serta tindakan manajemen lalu lintas lainnya di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Negara-negara pantai, Indonesia, Malaysia dan Singapura menyadari pentingnya Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai jalur pelayaran Internasional, dan berkomitmen untuk memastikan keselamatan navigasi diselat, melindungi lingkungan laut dan memfasilitasi keamanan lalu lintas kapal-kapal yang melewati selat Malaka dan selat Singapura. Sebagai bukti dari komitmen ini kemudian pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapura memprakasi perjanjian trilateral pada tanggal 16 November 1971 melalui Joint Statement on Straits of Malacca and Straits of Singapore.

Menindak lanjuti dari perjanjian tersebut atas kesadaran dan bukti komitmen dari pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapore kemudian membentuk kerjasama teknis yang tergabung dalam Tripartite Technical Expert Group (TTEG) pada tahun 1977. Dengan tujuan mempromosikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Menyadari bahwa dalam menjaga keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab dari Littoral States.

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, jumlahnya tentu jauh lebih sedikit dibandingkan dengan Asean yang terkesan sangat lambat dalam penanganan isu-isu krusial yang dihadapi dunia. Dengan penetapan jumlah yang terbatas, TTEG meyakini kemampuan dan efektivitas untuk mencapai tujuan-tujuan bersama. Penciptaan awal forum ini karena keprihatinan terhadap kondisi selat malaka sebagai jalur pelayaran internasional dengan struktur kepentingan yang kompleks telah menjadikan faktor kerjasama antar negara pantai dan negara-negara pengguna.

Konsentrasi pembahasan forum ini mendiskusikan isu-isu yang terjadi diselat malaka dengan tujuan yang mengarah pada stabilitas keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan lingkungan laut.

TTEG mengalami tantangan ketika minimnya alat bantu navigasi untuk jalur pelayaran dan peristiwa kandasnya kapal Showa Maru pada tanggal 6 Januari 1975, disamping kecelakaan pelayaran lainnya, ketiga negara pantai bertekad untuk mencari cara penanggulangan pencemaran sebagai akibat kecelakaan dan juga meningkatnya angka kejahatan mulai dirasakan oleh banyak negara pemakai. Kondisi tersebut telah membawa implikasi buruk pada perdagangan dunia.

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. Dalam melayani jasa pemanduan kapal yang melintasi selat dan dengan pengetahuan teknis dan sudut pandang selat malaka secara luas, TTEG memainkan peran kunci dalam pengambilan keputusan regional dan internasional pelaksanaan kebijakan dengan cara mempromosikan pembangunan berkelanjutan.

Pedoman yang kemudian menjadi kerangka acuan bagi TTEG:

1. Bekerjasama untuk meningkatkan keselamatan navigasi; dan
2. Mempromosikan kerjasama dan koordinasi dalam menentukan kebijakan serta langkah-langkah penanganan pencemaran laut.
3. Bertukar informasi dengan IMO dan Negara-negara pengguna selat mengenai skema lalu lintas laut.

Keberhasilan TTEG yang telah dicapai secara signifikan:

1. Mengadopsi system rounting IMO diselat malaka dan selat singapore dan telah dilaksanakan pada tahun 1981.
2. Mengadopsi system STRAITREP IMO yang Mewajibkan kapal untuk melapor dan dilaksanakan pada tahun 1998.
3. Melakukan survey bersama dari wilayah-wilayah kritis dan pengangkatan bangkai kapal yang dilaksanakan pada September 1996 sampai Juni 1998.
4. Kerjasama dengan negara pengguna:
 - i. Jepang telah membantu dalam pelaksanaan hidrografis survey dan pemeliharaan alat bantu navigas.

- ii. Dewan Selat Malaka memberikan dana bergulir sebesar 400 juta yen untuk ketiga negara yang digunakan untuk mencegah tumpahan minyak diselat malaka.

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.

C. Ruang Lingkup Kerjasama dan Komponen TTEG

1. Co-operative Mechanisme (CM)

Dalam kondisi seperti ini, Co-operative Mechanisme sangat diperlukan dalam tingkatan kerjasama dalam kaitannya dengan keselamatan navigasi diselat malaka².

² For a comprehensive description of this co-operation, please refer to R. Beckman, "The Establishment of a Cooperative Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore under Article 43 of the United Nations Convention on the Law of the Sea," in A. Chircop et al., (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston* (The Netherlands: Martinus Nijhoff, 2009), 233–260. Arguably, this cooperation is mandated by Article 43 of UNCLOS.

Tidak hanya melakukan aksi-aksi pengawasan dilaut tetapi juga diperlukan kerjasama koordinasi pencegahan dan penegakan hukum³. Pada waktu itu, keprihatinan atas keamanan dan keselamatan selat diperburuk oleh meningkatnya insiden tindakan kejahatan dan perampokan bersenjata di sealane. Faktor ini mendorong IMO untuk bekerjasama dengan negara-negara untuk mengembangkan skema yang akan bertujuan memastikan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan selat.

IMO juga merencanakan untuk mensponsori sebuah pertemuan yang akan diselenggarakan oleh Indonesia pada bulan September 2005 yang dimaksudkan untuk memberikan kesempatan untuk negara-negara pesisir, negara pengguna dan pemangku kepentingan lainnya untuk bekerja meningkatkan keamanan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan secara keseluruhan diselat malaka⁴. Indonesia telah hadir dalam pertemuan tentang Selat Malaka di Kuala Lumpur (Kuala Lumpur on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection). Adapun rekomendasi dari pertemuan tingkat Menteri Luar Negeri di Batam adalah menyelenggarakan Pertemuan Jakarta yang dilaksanakan pada 8 September 2005, dilanjutkan dengan Pertemuan Kuala Lumpur pada 20 September 2006 dan yang terakhir adalah Pertemuan Singapura pada 4-6 September 2007. Intinya, setelah Jakarta Statement dan Kuala Lumpur Statement, pernyataan akhir dalam Singapura Statement adalah sebagai berikut⁵:

³ 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.

⁴ Beckman, supra note 131, 18.

⁵ Robert Beckman, Seminar CIL-JCLOS International Conference Governance of Arctic Shipping, Diakses pada tanggal 1 November 2017.

1. Mengakui kelanjutan strategi bagi Selat Malaka dan Selat Singapura untuk mendukung aktivitas pelayaran dan perdagangan serta ekonomi secara regional dan global dengan jaminan keselamatan tetap dan terbuka selama pelayaran.
2. Mengakui pentingnya peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada Selat tersebut dan kemungkinan tindakan ilegal yang dilakukan di berbagai tempat yang mungkin memiliki dampak negatif pada arus lalu-lintas secara menyeluruh, dan dampaknya terhadap perdagangan dan ekonomi.
3. Mengakui persamaan peran penting pada Selat Malaka dan Selat Singapura dalam kontribusinya bagi pengembangan dan peningkatan ekonomi masyarakatan dunia.
4. Mengakui kedaulatan, hak berdaulat, yurisdiksi, dan keutuhan wilayah dari Negara Pantai pada kawasan Selat, sebagaimana pada hukum internasional, UNCLOS, dan tanggung jawab utama pada keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keselamatan laut pada selat yang terbentang sepanjang Negara Pantai.
5. Menghargai diteruskannya usaha dan peningkatan Tripartite Technical Experts Group (TTEG/Tim ahli teknik tiga pihak) pada keselamatan navigasi dalam meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura.

6. Mengakui TTEG merupakan mekanisme yang efektif untuk peningkatan usaha kerjasama ke depan antara pihak yang terkait sesuai dengan pasal 43 pada UNCLOS⁶.
7. Mengakui peran IMO, Negara pengguna, industri pelayaran, dan pihak berkepentingan lain dalam kerjasama dengan Negara Pantai dalam memperkenalkan dan meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan, dan menjamin kesinambungan arus lalu-lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura.
8. Menerima kemajuan yang dibuat sehubungan dengan penerapan proyek demonstrasi Highway Electronic Marine untuk Selat Malaka dan Selat Singapura.
9. Menghargai usaha signifikan dan efektif dari Negara Pantai sejak Pertemuan Kuala Lumpur pada peningkatan keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan pada Selat tersebut. Dan pada pengurangan atas kecelakaan pelayaran, tumpahan minyak, perampokan bersenjata, dan kegiatan ilegal lain terhadap kapal.
10. Menerima dan menghargai pembentukan mekanisme kerjasama antara Negara pantai dan Negara pengguna dalam keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan pada Selat, yang terdiri tiga komponen yang dinamai; 1) Cooperation Forum yaitu Forum Kerjasama Selat Malaka. 2) The Project Coordination Committee atau Badan Kordinasi Program-Program di Selat Malaka dan,

⁶ 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.

3) Aid to Navigation Fund (Cooperation Mechanism), yaitu Pendanaan untuk Sistem Perhubungan Laut dalam bentuk kerjasama mekanik. Ketiga program tersebut bertujuan memudahkan pembahasan regular, pertukaran informasi dan kerjasama antara Negara Pantai, Negara pengguna, industri pelayaran dan pihak yang berkepentingan lainnya.

11. Mengakui pembentukan mekanisme kerjasama melalui Tripartite Technical Expert Group (TTEG) pada keselamatan navigasi, pencapaian terobosan baru dan batasan dalam kerjasama antara negara yang berbatasan dengan selat serta yang digunakan untuk navigasi internasional dan maupun negara pengguna atau pihak lain yang berkepentingan.

Berdasarkan pernyataan dalam pertemuan tersebut di atas, maka Singapura Statemen menghasilkan persetujuan bersama yakni⁷:

- a) Mendukung dan mendorong Tripartite Technical Expert Group (TTEG) yang bertujuan meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura.
- b) Mendukung dan mendorong mekanisme kerjasama, meliputi: Cooperation Forum, The Project Coordination Comitee, dan Aids to Navigation Fund.
- c) Untuk negara pengguna, industri pelayaran dan pihak lain yang berkepentingan, harus berupaya berpartisipasi dan memerikan kontribusi, atas dasar sukarela serta ikut dalam mekanisme kerjasama.
- d) Mendukung dan mendorong peran Negara Pantai dalam melanjutkan usahanya meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura.

⁷ www.deplu.go.id Diakse pada tanggal 27 November 2017.

- e) Mengajak IMO untuk berpartisipasi dalam mekanisme kerjasama, untuk melanjutkan kerjasama dengan Negara Pantai dan membantu pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, perbaikan dan pembaharuan bantuan navigasi di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Pertemuan tersebut dihadiri oleh Delegasi negara pantai atau Littoral States (Indonesia, Malaysia dan Singapura), 32 negara-negara pengguna atau User States termasuk Amerika Serikat, Jepang, China serta pengamat dari berbagai organisasi internasional di bidang pelayaran dan perkapalan. Delegasi Indonesia diketuai oleh Eddy Pratomo, Direktur Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional (HPI) Departemen Luar Negeri dan anggota antara lain oleh H. Harijogi, Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Wakil Ketua Delegasi) dan 10 anggota delegasi lain wakil dari Departemen Luar Negeri, Departemen Perhubungan, Mabes TNI-AL dan Polri serta Prof. Hasjim Djalal.

Dan kemudian diikuti oleh pertemuan Kuala Lumpur Meetings pada tahun 2006 dan dilanjutkan kembali dengan Singapore Meetings pada tahun 2007. Selama pertemuan Kuala Lumpur, Pertemuan ini menghasilkan Kuala Lumpur Statement yang pada intinya memuji tindakan negara-negara pantai, khususnya angkatan bersenjata, yang telah berhasil menekan tindakan kriminal di Selat Malaka dan Singapura dan menciptakan keamanan di kawasan tersebut. Kuala Lumpur Statement juga telah memfokuskan pembicaraan tentang Selat Malaka pada pembentukan mekanisme burden sharing kerjasama antara 3 Negara pantai dengan Negara pengguna lainnya dalam bidang keselamatan atau safety of navigation dan perlindungan lingkungan hidup atau environmental protection.

Mereka mengklaim telah berhasil mempertahankan bahwa keamanan kelautan, termasuk isu-isu pada tindakan pembajakan dan perampokan bersenjata dilaut harus sepenuhnya berada dalam kompetensi negara-negara. Tindakan cukup operasi telah diambil bersama-sama dengan Indonesia, Malaysia dan Singapura cukup memastikan keamanan diselat dan menindak pembajakan dan perampokan bersenjata dilaut. Upaya pencegahan bersama cukup efektif, Dalam sambutannya, Dirjen HPI menggarisbawahi keberhasilan nyata negara-negara pantai dalam mengurangi secara drastis insiden perampokan di Selat Malaka.

Apabila dibandingkan dengan kasus pada 2004 yakni sejumlah 38 kasus, situasi keamanan di tahun 2005 dan 2006 semakin meningkat baik di mana tahun 2005 hanya terdapat 15 kasus dan hanya 2 kasus pada tahun 2006. Peningkatan keamanan di Selat Malaka juga dirasakan oleh Negara-negara pengguna dan para wakil industri pelayaran dan perkapalan. Mereka juga menyatakan penghargaannya kepada Indonesia, Malaysia dan Singapura yang telah melakukan berbagai langkah pengamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Sebagai hasilnya, pertemuan Kuala Lumpur dan Singapura berfokus sepenuhnya pada keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut. Ide mendirikan Co-operative Mechanisme pertama kali diperkenalkan pada pertemuan Kuala Lumpur pada tahun 2006 dan pertemuan Singapore pada tahun 2007 yang sepenuhnya mekanisme koperasi itu didukung oleh Littoral States dan Users States serta Stakeholder dan Organisasi Internasional. Co-operative Mechanisme juga berfungsi untuk memenuhi semangat dan niat yang telah dirumuskan dalam pernyataan bersama pada Batam Meetings, Jakarta Meetings dan Kuala Lumpur Meetings.

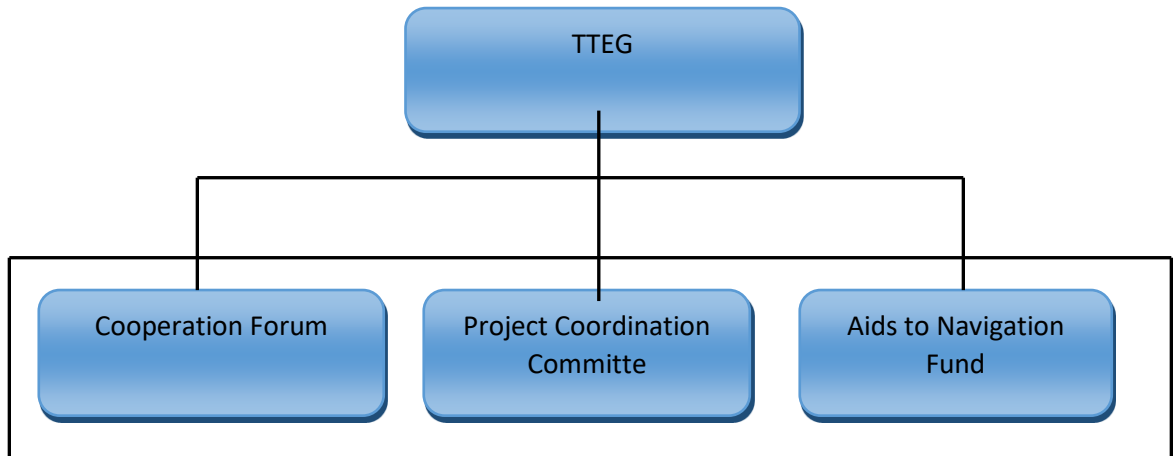
Co-operative Mechanisme sepatutnya juga menghormati kedaulatan, hak-hak serta integritas dan yuridiksi batas wilayah negara-negara dan berlandaskan pada hukum internasional. Lebih signifikan co-operative mechanisme berfungsi untuk dimasukkan dalam pasal 43 UNCLOS. Co-operative Mechanisme menyajikan model sederhana dengan berbagai macam pilihan dan keterbukaan untuk menjaga keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut.

Ruang lingkup, program, rencana, dan proyek berdasarkan pada Hukum laut UNCLOS 1982 pasal 43 sebagai dasar hukum diadakannya Co-operative Mechanisme negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk:

- a) Pengadaan dan Pemeliharaan diselat sebagai sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional; dan
- b) Untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal.

Berdasarkan Pijakan Hukum tersebut, TTEG sepakat untuk bekerja sama di semua bidang pembangunan berkelanjutan, dan dalam pengelolaan, pemanfaatan serta perlindungan sumber daya terkait di selat malaka. Program kerjasama TTEG dibagi dalam tiga komponen. *Co-operation Forum*: Mempromosikan dan pertukaran pandangan mengenai isu-isu bersama di selat malaka. *Project Coordination Commite*: Mengidentifikasi dan memprioritaskan proyek-proyek untuk keselamatan dan perlindungan lingkungan di selat malaka serta berkoordinasi dalam melaksanakan proyek-proyek. *Aids to Navigation Fund*: Penerimaan langsung kontribusi keuangan dari negara-negara pengguna dan organisasi internasional yang digunakan untuk menyediakan alat bantu navigasi dan pemeliharaan di selat malaka.

Bagan 1: Tiga Komponen TTEG



Sumber: CM.SOMS

1. Cooperation Forum (CF)

Merupakan forum kerjasama yang memfasilitasi negara-negara pengguna, industri perkapalan dan stakeholder lainnya yang diundang dalam forum diskusi terbuka. Forum ini memegang peranan penting karena merupakan forum pertemuan *high level* yang memfasilitasi kerja sama antara *user states*, *shipping industry* dan *stakeholders*. Forum ini akan mengidentifikasi dan menyusun proyek-proyek prioritas dalam rangka peningkatan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan di kawasan tersebut.

Tujuan utama dari forum ini adalah untuk mempromosikan dialog dan pertukaran pandangan pada isu-isu kepentingan di selat malaka. Dalam hal ini, forum kerjasama adalah jalan utama yang berfungsi bagi negara-negara yang terkait untuk mengumpulkan pandangan dari pengguna selat secara terkoordinasi.

Forum kerjasama ini juga akan memfasilitasi kerjasama yang lebih konkret dan komprehensif antara Littoral States dan negara-negara pengguna lainnya dalam ikut serta memelihara keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut. Melalui forum ini proyek-proyek baru dalam kerangka untuk meningkatkan keamanan dan perlindungan lingkungan laut akan semakin terkoordinasi dengan baik.

2. Project Coordination Committee (PCC)

Project Coordination Committee merupakan bagian dari pelaksanaan proyek-proyek yang bertujuan untuk mengkoordinasikan implementasi berbagai kegiatan proyek yang dilaksanakan di bawah kerangka *Co-operative Mechanism*,

Dimana sponsor dari suatu proyek turut menjadi anggota komite dan berperan atau berkoordinasi dalam proyek-proyek tersebut. Dengan diselenggarakannya pertemuan tersebut, menunjukkan komitmen Pemerintah dalam mendukung keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura serta turut berpartisipasi aktif dalam dunia pelayaran Internasional guna mendukung terwujudnya *safe, secure and efficient shipping on clean oceans*. Kerjasama ini juga telah menunjukkan keefektifan diantara littoral states dan negara pengguna. Dalam pelaksanaan proyek-proyek tertentu negara-negara pengguna, industri perkapalan dan stakeholder lainnya secara sukarela memberikan kontribusi baik secara financial maupun dari setiap komponen proyek dengan menyediakan sumber daya dalam bentuk keahlian mereka terhadap pelaksanaan proyek-proyek yang lebih teknis dan memberikan bantuan peralatan tertentu dari proyek tersebut. Selain itu penataan untuk melaksanakan proyek terutama proyek yang tidak bisa dilaksanakan oleh semua negara.

Oleh karena itu untuk melaksanakan proyek tersebut disepakati bahwa proyek dapat dijalankan dengan melalui serangkaian kerjasama bilateral maupun multilateral. PCC terdiri dari negara-negara pantai serta negara-negara yang mensponsori akan mengawasi secara koordinasi dalam pelaksanaan proyek serta negara-negara pengguna juga mempunyai peran secara keseluruhan dalam perencanaan dan implementasi dari proyek yang dijalankan. Selain itu negara pantai juga terlibat langsung dan memiliki peran untuk membentuk sebuah tim dalam mengimplementasikan proyek bersama dan sebuah mekanisme yang telah disepakati, untuk manajemen teknis dan pelaksanaan proyek.

Ada beberapa proyek yang pertama kali diusulkan dalam forum kualifikasi lumpur dan berhasil diselesaikan:

1. Project 1: Pengangkatan bangkai kapal dalam skema pemisahan lalu lintas diselat (Kontribusi dari India dan Jerman)
2. Project 2: Pembersihan zat berbahaya dari kapal-kapal tanker dan kesiapan dalam merespon bencana. (Kontribusi dari Australia, Amerika Serikat, European Commission dan China)
3. Project 3: Development of automatic identification systems (AIS) identifikasi otomatis system pada kapal kecil. (Kontribusi dari Korea Selatan, Japan dan Australia)
4. Project 4: Sistem pengukuran pasang surut air laut dan tekanan angin (Kontribusi China dan India)
5. Project 5: Penggantian dan perawatan sistem navigasi AIDIS diselat malaka (Kontribusi Japan dan Korea)
6. Project 6: Penggantian Sistem navigasi AIDIS yang hancur akibat Tsunami 2004. (Kontribusi China)

Pada fase pertama, project 3 berhasil di selesaikan pada tahun 2010 dan pelaksanaan proyek 6 sepenuhnya dibiayai oleh china. Proyek proyek lainnya disponsori oleh negara-negara pengguna lainya dan stakeholder melalui kerjasama Rezim TTEG. Kemudian dalam pertemuan forum kerjasama yang dilaksanakan di tahun 2009 di Singapura. Singapura mengusulkan proyek ke 7 yaitu, Emergency Towing Vessel (ETS) dan telah disetujui⁸, masing masing littoral states mempunyai peran dalam mengawasi proyek tersebut.

Malaysia bertugas mengawasi proyek 1 dan 2, Singapura mengawasi proyek 3,4 dan 7, dan Indonesia mengawasi proyek 5 dan 6⁹.

Fungsi dan Tanggung Jawab Project Coordination Committee sebagai berikut:

1. Perencanaan dan mengkoordinasikan pelaksanaan berbagai proyek untuk memastikan keberlanjutan proyek dan mencegah tumpang tindih dengan proyek lainya.
2. Memfasilitasi dan mengkoordinasikan integrasi kegiatan dari berbagai proyek dalam program nasional dan bersama-sama meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut.
3. Mengawasi dan mengevaluasi, kemajuan dan hasil dari proyek dalam forum.
4. Melanjutkan dan mengidentifikasi dan memprioritaskan proyek-proyek yang sedang dilaksanakan atau melengkapi proyek yang sudah ada, melalui kerjasama dengan negara-negara pengguna dan stakeholder dalam meningkatkan keselamatan berlayar.

⁸ Cooperative Mechanism

⁹ Cooperative Mechanism.

5. Membuat aturan dan peraturan dalam pelaksanaan proyek PCC.
6. Menyampaikan laporan hasil dari pekerjaan kepada TTEG setiap tahun.

Implementasi dari Proyek:

1. Tiga negara pantai berkontribusi dalam membentuk pelaksanaan proyek untuk setiap proyeknya
2. Bertanggung jawab dalam manajemen teknis dari masing-masing proyek hal ini termasuk:
 - a) Memberikan saran teknis, dukungan dan masukan untuk memastikan efektif dan efisiensi pelaksanaan proyek
 - b) Pemantauan dan evaluasi proyek termasuk audit, untuk meningkatkan kinerja
3. Keputusan yang diambil oleh tiga negara pantai sehubungan dengan pelaksanaan proyek harus dengan konsensus.
4. Littoral states harus melaporkan kemajuan dan memfasilitasi pelaksanaan berbagai proyek.

3. Aids To Navigation Fund (ANF)

Salah satu elemen penting dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran dan perawatan komponen alat navigasi adalah kontribusi financial dari negara-negara pemakai selat malaka. Saat ini sudah terpasang 51 alat navigasi yang dipasang oleh negara-negara pantai dan beberapa melalui pendanaan dari negara-negara pengguna, jepang secara konsisten memberikan bantuan keuangan secara sukarela dalam jumlah yang cukup besar. Untuk memastikan bahwa tersedianya sarana dan pembiayaan dalam pemeliharaan alat bantu navigasi tersebut dana khusus yang dikeluarkan diatur dalam mekanisme koperasi. Alat bantu navigasi yang dipakai dalam skema pemisahan lalulintas laut misalnya, cahaya beacon dan pelampung cahaya.

Dimasa depan bantuan untuk navigasi dapat dipakai juga untuk pendanaan yang bersifat darurat. Kontribusi pendanaan ini diperoleh dari Organisasi Internasional (IMO), negara pemakai selat dan industri perkapalan. Pada tahapan ini tidak ada sekretariat tetap dalam mengelola pendanaan tersebut.

Dana ini dikelola oleh komite yang terdiri dari tiga negara pantai yang dikelola secara keuangan internasional yang sesuai dengan transparansi dan akuntabilitas, pelaporan dana yang diterima dan pencairan dana berdasarkan rencana kerja yang telah disepakati. Komunitas donor secara aktif juga terlibat dalam penentuan cakupan, perumusan dan implementasi berbagai program TTEG dan berkontribusi 93 persen untuk pendanaan program-program TTEG.

Ruang Lingkup Pendanaan

- a) Penggunaan dana harus efisien terutama untuk membangun dan memelihara alat bantu navigasi yang telah disetujui oleh tiga negara melalui TTEG
- b) Dana akan digunakan untuk menutupi biaya jasa yang diberikan atau kegiatan yang dilakukan untuk menyediakan dan pemeliharaan AIDS biaya tersebut bisa mencakup pelatihan tenaga teknis yang terlibat dalam operasi sehari-hari.

Komite Pendanaan

- 1) Merupakan perwakilan dari setiap negara littoral, perwakilan harus terlibat dalam operasional masalah keselamatan navigasi dan negara yang bertanggung jawab dalam administrasi dan operasi
- 2) Negara-negara yang berkontribusi berpartisipasi dalam komite.
- 3) Fungsi dan tanggung jawab komite:
 - a) Mengawasi dalam mengelola dana untuk memastikan bahwa dana yang masuk sesuai dengan transparansi keuangan internasional.

- b) Mengarahkan otoritas pada manajemen dan yang tepat.
 - c) Menyetujui rencana anggaran tahunan administrasi dan operasional.
 - d) Pengauditan dana tahunan
 - e) Menunjuk auditor pihak ketiga yang berkualitas
 - f) Mengirimkan laporan tahunan untuk TTEG
- 4) Komite harus membuat aturan dan peraturan yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi, tanggung jawab dan pengelolaan dana meliputi:
- a) Aturan dan prosedur untuk melakukan usaha dari komite
 - b) Aturan-aturan yang berkaitan dengan biaya administrasi dan operasi dari dana
 - c) Aturan yang berkaitan dengan terbitnya periodik informasi kepada wakil-wakil negara mengenai status dana dan kegiatan komite.

Fungsi dan tanggung jawab dari Otoritas meliputi:

- a) Merekomendasikan bank dimana dana akan disimpan melalui persetujuan komite.
- b) Mempersiapkan dan mengirimkan, berdasarkan masukan dari negara-negara anggota, perencanaan untuk menyediakan dan pemeliharaan AIDS navigasi kepada komite. Rencana kerja tahunan meliputi, rencana implementasi dan anggaran yang diperlukan.
- c) Pencairan dana untuk negara-negara yang sesuai dengan program kerja yang telah disetujui komite dan TTEG.
- d) Mengirimkan laporan berkala kepada komite yang sesuai.

Prosedur Penggunaan Dana

- a. Pencairan dana hanya dapat digunakan dengan arah dan persetujuan dari komite
- b. Pendanaan untuk proyek-proyek harus disediakan berdasarkan rencana dan prioritas yang diputuskan oleh TTEG dan disetujui oleh komite.
- c. Dana tidak bisa dipergunakan untuk perjalanan, akomodasi dan biaya lainnya untuk menghadiri pertemuan-pertemuan komite dan salah satu pertemuan yang terkait.

Seperti pada tanggal 31 Agustus 2016 jumlah saldo di ANF Bank dengan total US\$ 6.669.194.45, dengan total iuran sekitar US\$ 21,7 juta dana yang diterima sejak ANF dibentuk kontribusi keuangan tersebut diperoleh dari negara-negara berikut: China, India, Japan, Korea Selatan, Saudi Arabia, International Foundation for Aids to Navigation (IFAN), Internsional Maritime Organization (IMO), Malacca Strait Council (MSC), The Nippon Foundation (TNF), The Internastional Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) dan Witherby Publishing Group.

Komite mencatat, bahwa jumlah sumbangan yang diterima oleh ANF antara 1 April 2015 sampai 31 Agustus 2016. Rinciannya sebagai berikut:

- | | | |
|----|--|-------------------|
| a) | China | - USD 500,000,00 |
| b) | India | - USD 50,000,00 |
| c) | Korea | - USD 92,458.00 |
| d) | United Arab Emirates (UAE) | - USD 200,000,00 |
| e) | Internastional Maritime Organization (IMO) | - USD 50,000,00 |
| f) | Malacca Straits Council (MSC) | - USD 200,000,00. |
| g) | Witherby Publishing Group | - USD 60,000.00 |

Source : 15th, 16th and 17th ANF Committee Meeting.

Komite ANF mencatat pada kuartal-4 2015 untuk pemeliharaan dan kuartal-1 2016 laporan yang disampaikan oleh ketiga negara, point utamanya adalah sebagai berikut:

4.1 Indonesia

Total ada 49 Indonesia Aids untuk Navigations (AtoNs) yang diinstal dalam perairan Indonesia sepanjang 650 NM membentang dari Laut Andaman ke Selat Singapura untuk memberikan dukungan untuk keselamatan navigasi. Mereka dioperasikan dan dikelola oleh 4 distrik navigasi yaitu dari Utara ke Selatan: Distrik navigasi Sabang, Distrik navigasi Belawan, Distrik Dumai navigasi dan distrik navigasi Tanjung Pinang.

Ada 28 AtoNs Indonesia kritis di Selat dimulai dengan pelampung cahaya One Fathom Bank (OFB) di pintu masuk titik dari Traffic Separation Scheme (TSS) ke Nongsa pulau mercusuar di utara pulau Batam. Selain pemeliharaan yang dilakukan pada daerah kritis di 28 titik TSS, yang didanai oleh Aids to Navigation Fund (ANF), Total biaya sebenarnya pada kuartal kedua untuk pemeliharaan 28 Aids navigasi yang dikelola oleh Indonesia selama kuartal-4 periode tahun 2015 sampai kuartal- 2016 sebesar US\$ 63,470,90 yang lebih rendah dari anggaran US\$ 107,500 yang telah disetujui pencairannya, indonesia menjelaskan bahwa pengurangan jumlah menghabiskan dana karena fluktuasi nilai tukar dan penurunan harga bahan bakar. Perawatan berkala juga dilakukan pada AtoNs dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan dalam rangka mempertahankan kinerja di tingkat tertinggi keandalannya. Selama pemeriksaan yang dilakukan pada 2016, AtoNs yang ditemukan biasanya dalam kondisi normal. Masih ada beberapa insiden yang menyebabkan kerusakan kinerja AtoN, yaitu pencurian.

Namun, tanggapan langsung diberikan untuk memulihkan fungsi AtoN sampai batas tertentu, ada minimal 4 insiden yang terjadi pada Batu Berhanti cahaya pelampung selama periode Januari sampai dengan September 2016. Insiden disebabkan pelampung menjauh dari posisi semula atau rusak. Keandalan rata-rata saat ini pada setiap distrik (District navigasi dari Sabang, Belawan, Dumai, dan Tg. Pinang) di Selat Malaka dan Singapura adalah 94.35%.

4.2 Malaysia

Laporan Program kerja Malaysia ditahun 2016

Tabel 6. Aids to Navigation Report Malaysia

No	Item	Cost (USD)	Remark
1	C&S work OFB LH 2nd phase	125,000.00	Borne by Malaysia
2	C&S work Tanjung Tuan	120,885.00	Borne by Malaysia
3	C&S work Pulau Mungging LB	97,000.00	Borne by Malaysia
4	C&S work Mudah Selatan LB	-	Borne by Malaysia
5	C&S work Mudah Utara LB	-	Borne by Malaysia
6	Restoration of Pulau Undan LH	-	Borne by ANF
7	Spare and Electrical Parts	242,168.50	Borne by Malaysia
8	Replacement of Tanjung Rhu LB	1,099,575.00	Borne by Malaysia
9	ANF Inspection	15,000.00	Borne by Malaysia
	TOTAL	1,699,628.50	

Sumber: Aids to Navigation Report Malaysia

Gambar 2 : Restoration Pulau Udan Malaysia



Sumber: Aids to Navigation Report Malaysia

Gambar 3 : Replacement of Tanjung Rhu LB Malaysia



Sumber: Aids to Navigation Report Malaysia

4.3. Singapura

Singapura melakukan pemeriksaan rutin dan pemeliharaan untuk lima besar Aids untuk navigasi (AtoNs) di Selat Malaka dan Singapura. Empat mercusuar lepas pantai yang terletak di Pulau Pisang, Sultan Shoal, Raffles dan Horsburgh perawatan dan keberlanjutannya didasarkan pada siklus 4 tahun.

Bedok Lighthouse, yang terletak di daratan, dipertahankan pada siklus 2 tahun. Untuk 2016, Sultan Beting dan Bedok Lighthouse dijadwalkan akan perbaikan dan pemeliharaan. Proyek-proyek diselesaikan sebagai berikut:

Tabel 7: Aids to Navigation Report Singapura

NO	Lighthouse	Works Completion	Cost
1	Bedok	7 June 2016	US\$9,000
2	Sultan Shoal	12 July 2016	US\$35,000

Sumber: Aids to Navigation Report Singapura

D. Kerjasama Mitra Antar Negara dan Kerjasama Mitra Antar Organisasi Internasional.

1. Kerjasama Mitra Antar Negara

Kerjasama Tripartite Technical Expert Group didanai melalui kontribusi dari negara-negara pantai Indonesia, Malaysia dan Singapura serta negara-negara pemakai selat malaka dan melalui kolaborasi teknis dan keuangan melalui pengembangan dan lembaga keuangan bilateral dan multilateral, khususnya dengan negara-negara berikut:

1. China
2. India
3. Korea Selatan
4. United Arab Emirates
5. Jepang

2. Kerjasama Mitra Antar Organisasi

TTEG bekerja sama dengan mitra yang berbeda dalam proyek-proyek yang didanai bersama, di bawah Nota Kesepahaman formal, untuk mitra organisasi yang telah disepakati oleh negara-negara anggota dan mengundang partisipasi mereka dalam pertemuan TTEG dan pertemuan Komite Bersama. Organisasi tersebut meliputi:

A. International Maritime Organization (IMO)

Tujuan utama IMO dalam strategi perlindungan lingkungan laut yaitu memperkuat kapasitas nasional dan regional dalam mencegah, mengontrol, mengurangi dan mitigasi pencemaran laut. IMO berusaha mempromosikan kerjasama teknis tidak hanya dengan tiga negara pantai, melainkan juga dengan organisasi internasional lainnya. IMO sebagai organisasi otoritas maritime internasional telah mengeluarkan beberapa resolusi terkait dengan selat Malaka dan Singapura. Resolusi tersebut diantaranya:

- a. Resolusi A. 375 (X) November 1977 tentang pelayaran yang melintasi selat Malaka-Singapura dan selat Singapura yang menjelaskan sistem penjaluran baru termasuk TSS, Deep Water Route dan peraturan khusus bagi kapal VLCC.
- b. Resolusi A. 476(XII) November 1981 tentang pelayaran yang melintasi selat Malaka dan selat Singapura yang mengatur perubahan peraturan khusus terhadap kapal-kapal tertentu.
- c. Resolusi A. 545 (XIII) November 1993 tentang tindakan pencegahan perampokan dan perompakan terhadap kapal.

Pada 23 april 2012, IMO mengeluarkan sebuah dokumen tentang rute kapal. Pelaporan kapal yang berlaku khusus diselat malaka singapura, dokumen tersebut berisi prosedur sinyal malam hari yang harus ditaati kapal kapal yang berlayar melewati TSS. Berdasarkan pemaparan diatas, masih banyak terdapt kelemahan dalam pembahasan dan implementasi cooperative mechanism diantara tiga negara pantai dan pemangku kepentingan lainnya. Oleh karena itu diperlukan beberapa langkah perbaikan sebagai berikut:

1. Implementasi pasal 43 UNCLOS 1982 tidak dapat dipisahkan dari ketentuan pasal 197 UNCLOS 1982, bahwa sangat diperlukan kerjasama regional dan internasional untuk tujuan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dengan memperhatikan ciri regional yang khas.
2. Berkaitan dengan ciri regional yang khas (kepadatan lalu lintas, karakter alam serta sumber daya alam) perlu adanya upaya untuk menetapkan selat malaka dan selat singapura sebagai wilayah khusus. Particularly sensitive sea area (PSSA) dalam resolusi IMO¹⁰. Penetapan tersebut akan membawa implikasi positif dalam upaya perlindungan lingkungan laut diselat malaka dan selat singapura jika telah ditetapkan sebagai PSSA, negara pantai dapat memiliki argumen yang kuat untuk menetapkan pengawasan dan tarif untuk kepentingan patroli.
3. Tindakan kerjasama melalui ratifikasi, akses dan implementasi konvensi-konvensi imo yang berkaitan dengan perlindungan lingkungan laut dan keselamatan navigasi.

¹⁰ 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

4. Peningkatan partisipasi dan kontribusi pemangku kepentingan lain (selain negara pantai) baik dalam CF, PCC dan ANF serta perlibatan lebih dalam rencana darurat penanggulangan tumpahan minyak yang telah diatur dalam OPRC;
5. Perlu adanya penilaian regional yang bersifat periodik untuk menilai kondisi lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura, adanya data yang didapat sebagai hasil penilaian tersebut yang digunakan untuk bahan perumusan strategi dan kebijakan pengelolaan Selat Malaka.
6. Mengingat perkembangan partisipasi dan kontribusi dari berbagai NGO seperti organisasi industri perkapalan dan organisasi industri minyak, maka perlu peningkatan peran dari NGO tersebut dalam menjamin pemenuhan kewajiban secara penuh kepada industri terkait serta ikut membantu dalam proses penegakan hukum kepada kapal-kapal yang melanggar.

IMO akan terus berkontribusi untuk mekanisme kerjasama, mengingat pentingnya, keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Singapura.

Kontribusi IMO dari tahun 2009-2018.

• Dana sementara di akhir tahun 2015	:	\$ 290,792
• Anggaran 2016	:	\$ 277,200
• Sisa anggaran di akhir 2016	:	\$ 13,592
• Perkiraan sisa dana	:	\$ 100,000

B. Malacca Strait Council (MSC)

MSC didirikan pada tahun 1969 untuk tujuan pemeliharaan rute disepanjang Selat Malaka dan Singapura. Sejak saat itu MSC telah mendukung upaya-upaya untuk meningkatkan navigasi keselamatan dan perlindungan lingkungan di Selat, seperti melakukan Hidrographic Surveys, menyediakan pelampung dan menginstal alat bantu navigasi. Lebih dari 3/5 AIDS untuk navigasi yang digunakan untuk lalulintas kapal telah dipasang oleh MSC, dengan biaya lebih dari 5,4 miliar JPY dengan 41 Pelampung, Beacon dan Mercusuar sedang dipasang di lokasi 30¹¹. MSC juga membentuk skema dana bergulir pada tahun 1981 dana tersebut dapat digunakan oleh tiga negara untuk membersihkan tumpahan minyak dari kapal.

Jepang telah menjadi negara tunggal yang memberikan kontribusi untuk dana ini yang ada berjumlah 450 juta JPY. Dana dikelola oleh Komite yang secara teratur harus ada laporan keuangan yang kemudia diserahkan ke MSC. Hingga saat ini Littoral states telah memakai dana tersebut yang dipergunakan untuk: Pada oktober 1992 Indonesia dan Malaysia telah memakai dana untuk mengangkat bangkai kapal Nagasaki pada kecelakaan yang terjadi di utara selat malaka: Pada Oktober 2000 Indonesia memakai dana untuk untuk membersihkan kecelakaan dilaut Natuna dekat Tanjung Pinang, dan ketiga negara pada Mei 2010 menggunakan dana tersebut untuk menangani MT Bunga Kelana 3 dan Puing-puing MV waily¹².

C. International Foundation for Aids to Navigation (IFAN)

D. The Nippon Foundation (TNF)

¹¹ Robert C. Beckman, "International Cooperation to Enhance Enviromental Protection in the Straits of Malacca and Singapore: Development and Prospect" (Pappers presented to the 8th Science Council of Asia conference, Qingdao, China may 2008)

¹² Maritime Port Authority of Singapore, fact sheet on the Revolving fund. online: <http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/060426c.pdf.com>. Diakses pada tanggal 27 November 2017.

- E.** The Internastional Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
- F.** International Of Chamber Shipping (ICS)
- G.** Baltic International Maritime Council (BIMCO)
- H.** Federations of ASEAN Shipowners Association (FASA)
- I.** Asian Shipowners forum (ASF)
- J.** Witherby Publishing Group.

Ketiga negara berterima kasih kepada para anggota Komite negara-negara pemakai selat dan organisasi internasional yang telah berkontribusi terhadap peningkatan keamanan selat malaka dan pendanaan mereka terus mendorong dalam upaya mendukung yang berlanjut untuk ANF, Singapura mendorong anggota Komite dan donor potensial untuk berkontribusi secara finansial ANF ketika kebutuhan muncul, untuk memastikan keberlanjutan dana yang sangat penting untuk melestarikan dan meningkatkan keselamatan navigasi di selat malaka dan selat singapura. Ada beberapa negara dengan kontribusi cukup besar yakni China dan Jepang.