

## **BAB IV**

### **ANALISIS KEBERHASILAN DAN EFEKTIFITAS REZIM TTEG DALAM MENGELOLA SELAT MALAKA**

Bab ini merupakan pembahasan dan analisis atas latar belakang permasalahan yang di angkat dalam bab sebelumnya. Bab ini meliputi dampak dari meningkatnya permasalahan-permasalahan utama yang terjadi diselat malaka. Bab ini juga menjelaskan bahwa untuk mengendalikan suatu wilayah diperlukan kerjasama yang terkordinasi baik regional maupun ditingkat internasional dan upaya-upaya yang lebih komprehensive dalam mengelola selat malaka dengan melibatkan pihak-pihak yang terkait dan kontribusi nyata dari negara pemakai dalam mendukung keselamatan pelayaran diselat malaka. Berbagai kerjasama internasional telah dilakukan oleh ketiga negara pantai selaku focal point dari TTEG. Kerjasama dan koordinasi juga ditingkatkan dengan para negara pengguna. Dengan demikian dukungan dari negara-negara pengguna sangat penting tanpa dukungan dari negara lain ketiga negara tidak dapat mengambil tindakan-tindakan yuridiksinya untuk menegakan aturan aturan tersebut.

## **A. KERJASAMA TTEG DENGAN USER STATE KHUSUSNYA CINA DAN JEPANG**

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.

### **1. China**

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.

Selama pembentukan ANF telah mendorong banyak negara untuk berkontribusi dalam upaya keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut. Sejak 2008 China telah menyumbang dana lebih dari 1.5 Million USD untuk ANF dan secara konsisten menyumbang dana sebesar US\$ 500.000 untuk Co-operative Mechanisme pada tahun 2016.

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.

China juga berencana untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan ditahun depan, termasuk IALA tingkat 1 pelatihan dan program peningkatan kapasitas operator untuk VTS. Ditahun berikutnya, China akan terus aktif berpartisipasi dalam kerjasama peningkatan selat dengan negara-negara pesisir dan stakeholder dibidang maritim,

Keamanan, perlindungan lingkungan laut serta secara khusus memfasilitasi latihan penyelamatan lingkungan laut dari tumpahan minyak, skema pemisahan lalulintas, navigasi keamanan serta tol berbasis elektronik dll. Kesimpulannya, China berharap mempererat kerjasama dan berkontribusi besar dalam upaya menjaga keamanan selat.

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>1</sup>:

- a. Peningkatan Kapasitas Tumpahan minyak dalam kapasitas 50 mil n dilaut > 1000t.
- b. Peningkatan tumpahan minyak dalam kapasitas 20 mil n resiko tinggi dilaut 10.000t.
- c. Peningkatan 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 peningkatan tumpahan minyak:
  - 25 new stockpiles for sea area oil spill
  - 52 new stockpiles for shoreline oily waste
  - 11 new specialized oil spill response ships
- g. Tim profesional untuk merespon tumpahan minyak
  - Mengoptimalkan pengembangan respon tim profesional
  - Pelatihan penanganan tumpahan minyak.

---

<sup>1</sup> ANNEX O 6.8 New Straits Project 12(China)

- h. Aktivitas pengembangan kapasitas: workshop mengenai penilaian tumpahan minyak.

Pemantauan tumpahan minyak dilaut:

- a. Pemantauan sistem satelit pendeteksi dini tumpahan minyak
- b. Pemantauan udara
- c. Sistem pemantauan tumpahan minyak dengan kapal laut
- d. Sistem alarm tumpahan minyak

## **2. Jepang**

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 peningkatan 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).Komitmen Jepang untuk membantu pengamanan Selat Malaka, selain pengaturan navigasi laut yang komprehensif, pengamanan Selat Malaka dari ancaman kejahatan transnasional.

Meskipun tanggung jawab dan otoritas pengamanan Selat Malaka berada pada Indonesia, Malaysia, dan Singapura, nyatanya banyak negara lain termasuk Jepang yang sangat memiliki kepentingan atas keamanan armada pengangkutan kapalnya.

### **2.1 Kontribusi Jepang dalam Pembangunan proyek TTEG**

Kontribusi Jepang sebelum adanya Cooperative Mechanisme dalam dalam rangka pengamanan diselat malaka.

- a. Hydrographic Surveys 1969-1975,1978 and 1996-1998
- b. Removal of Four shipwrecks 1973-1978
- c. Cooperation for Maintenance & Replacement of Aids to Navigation 1969-2007

Donations

- a. Buoy Tenders to Indonesia and Malaysia 1976, 2002 and 2003
- b. Dredging work in the Strait of Singapore 1979
- c. Revolving Fund 1981
- d. Oil Skimming Vessel to Singapore 1973

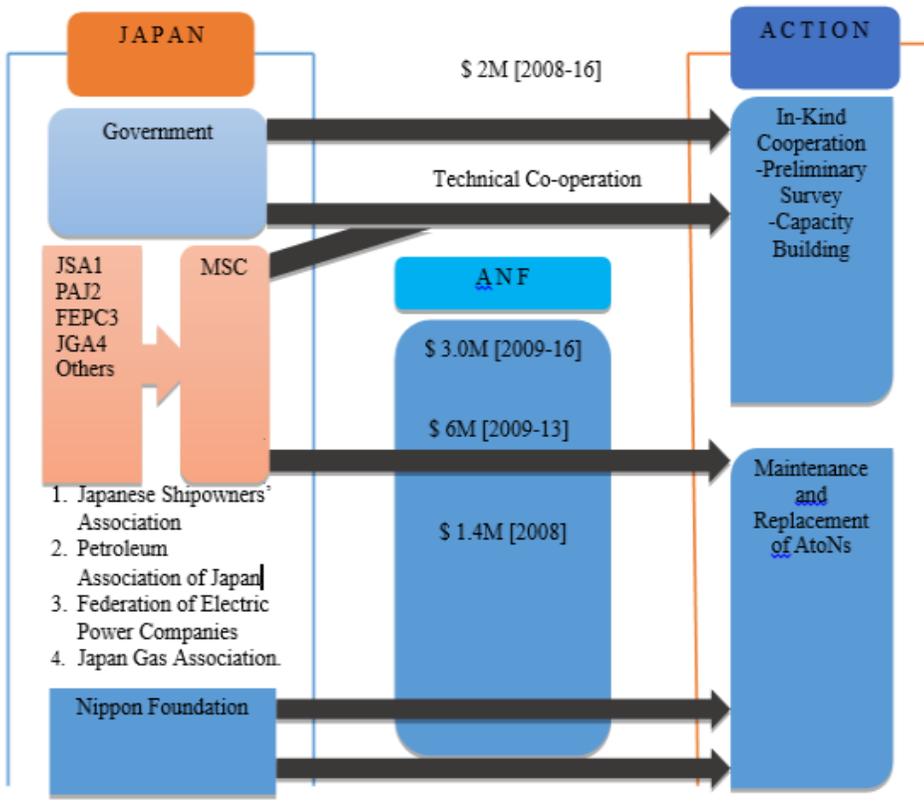
In total USD 150 M.

Kontribusi Jepang setelah adanya Cooperative Mechanisme

- a. Project 3 (2011): Trial of AIS-B transponders on small vessels in the Singapore Strait.
  - ✓ Donated 10 AIS class B transponders
  - ✓ Assessed reliability of AIS class B transponders
- b. Project 5 (2008- ): Maintenance and replacement of aids to navigation.

- ✓ Supporting the project through in-kind cooperation
- ✓ Japanese private sectors have contributed USD10.4M to ANF

Bagan 2: Kerangka Kerja kontribusi Jepang pada proyek ke 5



Source: The Nippon Foundation

Gambar 4: At the entrance of MATRAIN    Gambar 5: VTS Center



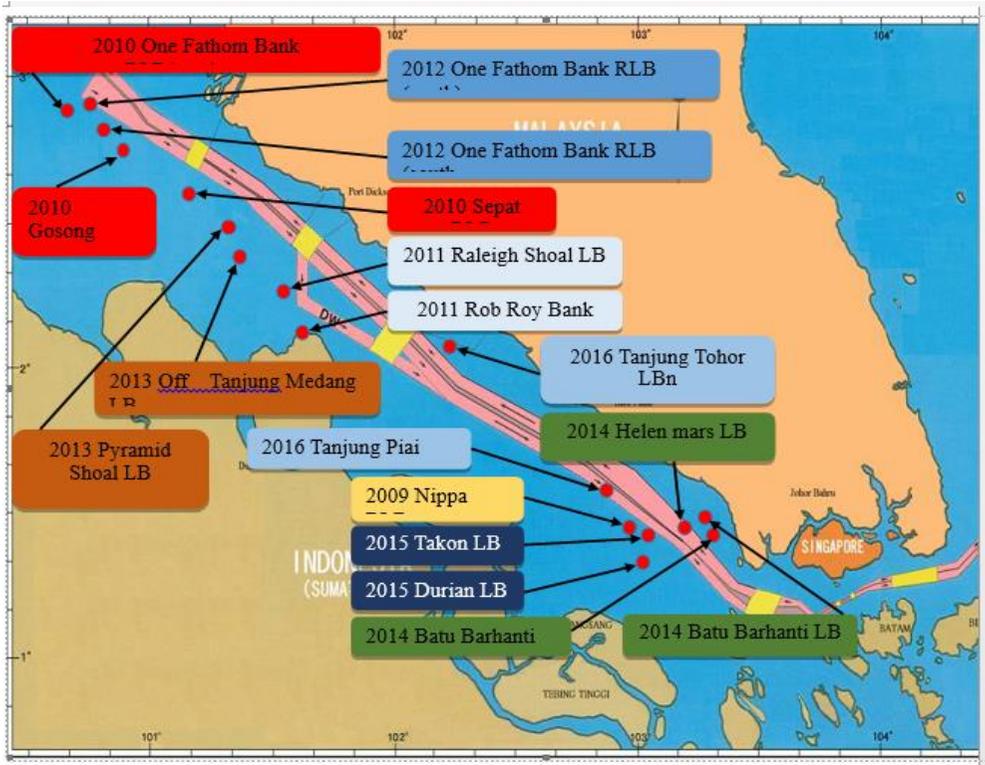
Gambar 6: On board Training



Source: The Nippon Foundation

1. Preliminary survey works to AtoNs

Gambar 7 : Peta pelaksanaan proyek di 17 wilayah sejak 2009

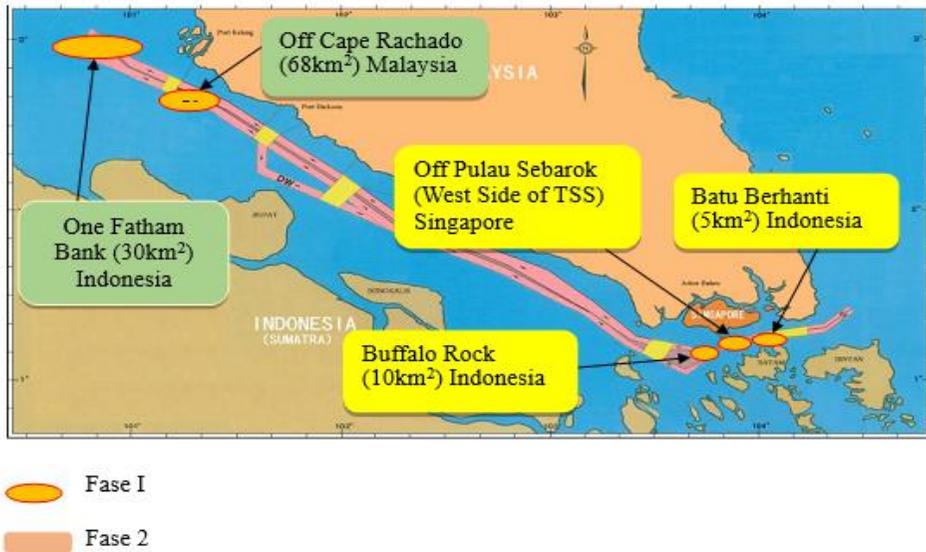


Source: The Nippon Foundation

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 diantaranya.

Gambar 8: Proyek System Electronic Charts

Gambar 8: Proyek System Electronic Charts



Fase I (2015 - 2016)	Fase II (2017 - 2020)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lima daerah-daerah kritis pada (TSS).</li> <li>• Didanai oleh Japanese Shipowners' Association etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seluruh daerah utama TSS kecuali lima daerah kritis.</li> <li>• Didanai oleh Japan-ASEAN Integration Fund (JAIF)</li> <li>• Yang disampaikan (JAIF) pada Maret tahun 2016 dan telah disetujui pada bulan Juli tahun 2016</li> </ul>

Source: The Nippon Foundation.

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

Demi meningkatkan keselamatan navigasi Selat Malaka, pada tahun 1981 telah diberlakukan suatu pengaturan pemisahan lalulintas pada tahun 1998 ditentukan “wajib lapor” (STRAITREP). Sementara itu kerjasama yang melibatkan Indonesia, Malaysia dan Singapura dan negara pengguna untuk meningkatkan keselamatan navigasi (safety navigation) 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 kritikal.

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.

Dalam pertemuan TTEG ke-41 di Yogyakarta, pada tanggal 26-30 September 2016, ketiga negara Indonesia Singapura dan Malaysia menyampaikan progres pembangunan Proyek-proyek utama di Selat Malaka. Dengan rancangan sebagai berikut: Joint Hydrographic Survey, Voluntary Pilotage Services (VPS), Traffic Separation Scheme (TSS), Vessel Traffic System (VTS)

### **1. 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).

Melalui Pelindo 1, sebagai perusahaan milik Pemerintah Republik Indonesia (State Owned Enterprise) yang telah berpengalaman melaksanakan kegiatan Pemanduan sejak tahun 1984, memiliki 17 Pelabuhan yang berhadapan langsung dengan Selat Malaka-Selat Singapura dari mulai perairan Sabang (Aceh)

sampai ke perairan Tanjung Uban di Pulau Bintan. Sejak tahun 2009, atas dorongan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Pelindo 1 selalu mengikuti pertemuan-pertemuan TTEG dan telah berupaya mempersiapkan diri untuk melaksanakan Pemanduan di Selat Malaka-Selat Singapura, dan pada tahun 2015 Pelindo 1 telah berhasil mendapatkan kepercayaan Pengguna Jasa untuk melaksanakan pemanduan di Selat Malaka-Selat Singapura.

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>2</sup>:

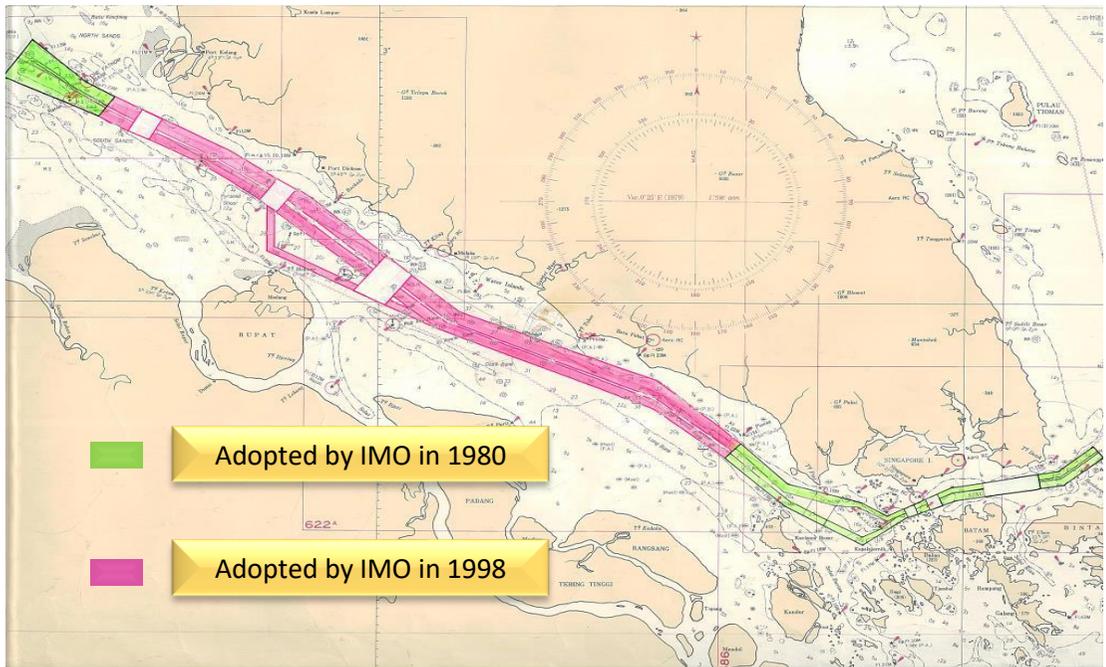
1. Sumber daya Manusia (khususnya Pandu) sebanyak 40 Orang, seluruh Pandu tersebut telah ikut melaksanakan pemanduan di Selat Malaka-Selat Singapura sejak Maret 2015.
2. 9 Unit kapal Pandu dan 7 Stasiun Pandu yang berlokasi di Lhokseumawe, Belawan, Kuala Tanjung, Dumai, Tanjung Balai Karimun, Batam dan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

---

<sup>2</sup> Pelabuhan Indonesia I (Persero) Koordinator PMO Selat Malaka. Diakses pada tanggal 20 Oktober 2017.

## 2. Traffic Separation Scheme / TSS ( Skema Pemisah Lalu Lintas )

Gambar 9: Peta Traffic Separation Scheme Selat Malaka dan Selat Singapura



Sourch: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI

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>3</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 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.

### **3. 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*

---

<sup>3</sup> M. Daud Silalahi, 1992, pengantar hukum lingkungan laut indonesia dan implementasinya secara regional, pustaka sinar harapan, jakarta, hlm 160-162.

*traffic within a port or water way*<sup>4</sup>. 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

---

<sup>4</sup> 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=&datatype=last&datelast> . Diakses pada 20 Oktober 2017.

lintas transit maupun lintas damai diselat malaka dan selat singapura. Melainkan upaya untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan menjaga lingkungan laut disekitar selat malaka<sup>5</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

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>6</sup>:

1. Fase 1:
  - a. Instalasi peralatan VTS dan pembangunan menara baja dan-

---

<sup>5</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.

<sup>6</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.

- 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.

Gambar 10: Proyek fase pertama

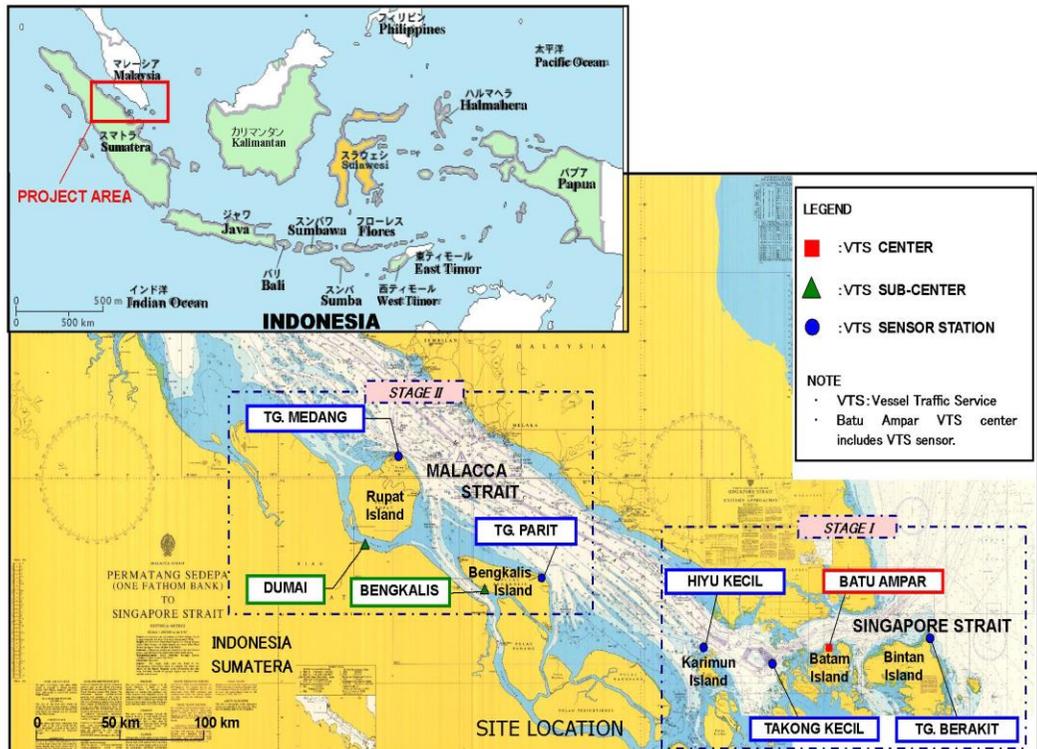


Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kementerian Perhubungan RI

2. 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 dan Tanjung Parit)
  - d. 3 Stasiun repeater (Tanjung Sair, Selincing, dan Simpang Ayam)
  - e. 1 pusat VTS (Dumai)

- f. Komponen sistem: Radar, AIS, VHF Radio Communication, CCTV, Meteorologi, Database, Record and Playback, Data Communication Link, Web Server.

Gambar 11: Peta Pembangunan Proyek VTS



Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan

Proyek transportasi untuk meningkatkan sistem lalu lintas laut di Selat Malaka dan Singapura secara teknis:

- Sesuai dengan kinerja operasional dan teknis IALA V-128 Persyaratan untuk peralatan VTS.
- Melengkapi Traffic Separation Scheme TSS di Selat Malaka dan Singapura.
- Fase pertama dibangun untuk melengkapi Port Batam dan TSS.

- d. Fase kedua akan melengkapi Port Dumai dan TSS
- e. VTS Dumai mengirimkan semua data sensor ke Pusat VTS di Batam melalui koneksi internet.

Pusat VTS Batam:

- a. sertifikat operator berdasarkan pada rekomendasi IALA V-103/1.
- b. pelatihan yang dilakukan oleh Jepang, JANA, AMSAT Australia, Singapura, MPA dan Indonesia dipusat pelatihan (BP2TL).
- c. Pemantauan lalu lintas dimulai pada tahun 2012
- d. Service: VTS/X/T134/INS/AS.

VTS Dumai:

- a. Pelatihan untuk Operator VTS berdasarkan IALA V-103/1 dilaksanakan pada Oktober 2016 oleh JANA Jepang.
- b. Pemantauan lalu lintas laut dimulai pada bulan Januari 2017.

Gambar: VTS Batam

Gambar:VTS Dumai



Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan

## **B. Analisis Efektifitas Kerjasama Pengelolaan Selat Malaka dan Singapura**

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.

### **1. Tantangan Kerjasama**

Kerjasama yang tergabung dalam Tripartite Technical Expert Group (TTEG) mempunyai tantangan-tantangan yang cukup kompleks dalam pengelolaan selat malaka hal ini terjadi karena, Volume dan nilai barang yang diangkut melalui perairan selat malaka semakin tinggi dan dengan kondisi geografis selat malaka yang sempit, hal tersebut menciptakan potensi tabrakan yang dapat mengakibatkan pencemaran lingkungan laut, kecelakaan kapal tidak hanya merugikan pemilik kapal tetapi juga berdampak pada negara-negara disekitar perairan selat malaka. Tantangan *Kedua*, tindakan-tindakan yang melanggar hukum seperti, pembajakan, perampokan bersenjata dan teroris yang masih berpotensi dapat menggunakan berbagai tindakan yang mengancam keamanan kelautan, termasuk menyerang fasilitas pelabuhan. Tantangan *Keempat*, Kurangnya batas maritim yang jelas juga menimbulkan tantangan untuk penegakan hukum dilaut Sedikit peningkatan insiden perampokan Maritim mulai dari 2008 ini disebabkan sebagian untuk penegakan hukum maritim yang bermasalah karena perdebatan batas-batas Maritim di dua daerah:

Pertama menjadi antara Batam (Indonesia) dan Changi (Singapura) sepanjang Timur kedua daerah tersebut menjadi Selat Malaka Utara antara Sumatera (Indonesia) dan Pantai Barat Malaysia, dimana terdapat ZEE tanpa batas antara dua negara. Kepastian batas-batas Maritim pasti akan membuat penegakan hukum lebih mudah, yang dapat diatasi dengan lebih efektif oleh pihak berwenang setempat.

Selanjutnya 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

## **2. Efektifitas Dari Kerjasama**

Pada Sub-bab ini analisis Penulis dari hasil yang dicapai oleh negara-negara melalui Mekanisme kerjasama dalam TTEG selain memfasilitasi kerjasama koordinasi, TTEG memfasilitasi kerangka yang efektif di mana negara-negara pantai dan negara pengguna serta Organisasi Internasional seperti International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), the International Chamber of Shipping (ICS), the Baltic and International Maritime Council (BIMCO), The Federation of ASEAN Shipowners' Association (FASA), and the Asian Shipowners Forum (ASF). dapat berdiskusi dan bekerja sama untuk mengatasi masalah di Selat, juga memantau kepatuhan dan pelaksanaan yang sudah terencana dan program keamanan laut. sehingga memberikan kontribusi untuk meningkatkan keamanan maritime diselat malaka.

Co-operation Mechanisme terdiri dari tiga kerangka: Project Co-ordination Committe (PCC), Aids to Navigation Fund (ANF) dan Cooperation Forum (CF). PCC memutuskan pada proyek-proyek untuk meningkatkan keselamatan navigasi ini adalah bagian penting dari mekanisme koperasi karena ini adalah implementasi yang sebenarnya kerjasama efektif dan berbagi beban antara littoral States dan pengguna Selat. PCC terdiri dari negara pantai dan sponsor proyek yang mengawasi koordinasi pelaksanaan proyek. Sponsor proyek spesifik negara-negara dapat membentuk sebuah tim implementasi proyek bersama, atau lainnya mekanisme yang disepakati, untuk manajemen teknis dan pelaksanaan proyek. Kerjasama ini cukup efektif terbukti dengan pelaksanaan proyek-proyek penting yang telah berhasil dibangun. Sejauh ini juga, mekanisme koperasi telah cukup berhasil dilihat dari partisipasi aktif dalam mengajak negara-negara pengguna dan Organisasi Internasional dan stakeholder atas kesadaran untuk turut serta menjaga dan meningkatkan keselamatan pelayaran dan melindungi lingkungan laut di selat malaka.