

BAB II

GAMBARAN UMUM SELAT MALAKA

Indonesia, Malaysia, dan Singapura bergantung pada Selat Malaka untuk aktivitas perdagangan dan perekonomian serta politik sehingga selat ini menjadi titik temu antara ketiga pihak tersebut. Selat Malaka secara geopolitik sangat vital sebagai jalur laut terpendek antara Samudera India dan Laut China Selatan atau Samudera Pasifik, yang memiliki nilai strategis tidak hanya bagi negara pantai (*littoral states*) tetapi juga bagi negara pengguna (*user states*). Namun, sejak lama perairan tersebut dikelola dengan kebijakan yang kurang tepat dan tidak menyeluruh sehingga merugikan aktivitas perdagangan dan makin maraknya pertumbuhan angka kriminal di Selat Malaka.

Selat Malaka memiliki peluang yang baik, tetapi juga menyimpan resiko tinggi bagi perdagangan antarbangsa. Pencemaran, perompakan dan konflik antarbangsa mungkin menjadi ancaman utama yang dapat mengganggu perdagangan dunia dan menimbulkan kerugian yang tidak dapat diduga sebelumnya bagi ekonomi dunia. Untuk mengkaji dan memahami perkembangan kriminalitas di selat malaka, diperlukan pemahaman umum mengenai gambaran geografis selat, batas-batas wilayah dan arti penting Selat Malaka untuk *Littoral States* maupun *User States*,

A. KEADAAN FISIK SELAT MALAKA

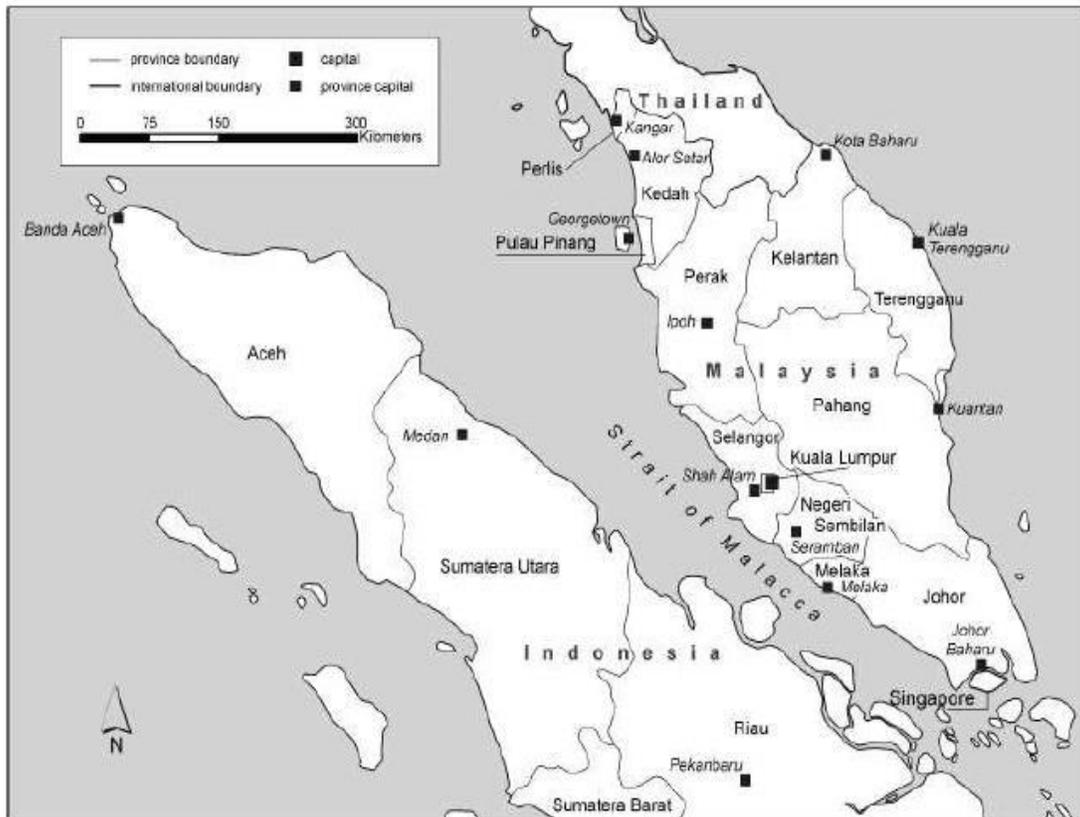
Selat Malaka merupakan perairan di kawasan Asia Tenggara yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Selat Malaka terletak di antara Pulau Sumatra dan Semenanjung Melayu. Oleh karena itu selat ini disebut sebagai jalur pelayaran internasional, beberapa negara menggunakan selat ini sebagai jalur perlintasan kapal pengangkut bahan bakar dan bahan industri berbagai negara, hingga menyebabkan beberapa negara bergantung pada kondisi keamanan serta keselamatan di Selat Malaka. Untuk memahami situasi dan kondisi selat Malaka, lebih baik jika sebelumnya kita memahami terlebih dahulu mengenai letak dan posisi, struktur dan geografis juga arti penting selat Malaka agar dapat memberi gambaran mengenai selat Malaka.

1. Kondisi Geografis Selat Malaka

Selat Malaka berada di antara dua daratan besar yaitu Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaysia. Saat ini ada tiga negara berdaulat yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Pulau Sumatera (Indonesia) yang kawasannya langsung berhadapan dengan Selat Malaka adalah provinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau, Jambi dan Kepulauan Riau, sedangkan negara bagian di Malaysia yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka adalah Kedah, Perlis, Melaka, Johor, Selangor, Negeri Sembilan, Perak, yang keseluruhan dari negara bagian ini terletak di Semenanjung Malaysia. Panjang Selat Malaka sekitar

805 km atau 500 mil dengan lebar 65 km atau 40 mil di sisi selatan dan semakin ke utara semakin melebar sekitar 250 km atau 155 mil (Cleary & Chuan, 2000).

Gambar I.1 –Selat Malaka



Selat Malaka juga terletak di antara dua samudra yang menghubungkan antara satu dan lainnya dan menyatu sebagai selat sunda dan dengan sendirinya menjadi suatu laut besar antar jalan masuk paling barat laut pulau penang (hanya muncul di skala besar) di pihak Malaysia serta *Diamond Point* di wilayah samudra untuk Indonesia . Dan jalan masuk Tahan (gunung) Datok bagian paling tenggara di pihak Indonesia wilayah pulau Bintan.

Batas-batas Selat Malaka yaitu di sebelah Barat dibatasi atau sejajar dengan bagian paling Utara pulau Sumatera ($5^{\circ}40'LU$ $95^{\circ}26'BT$) dan Lem Voalan di bagian paling Selatan dari Goh Phuket (Pulau Phuket) di Thailand ($7^{\circ}45'LU$ $98^{\circ}18'BT$). Pada bagian Timur sejajar antara Tanjong Piai (Bulus), dan wilayah paling selatan daripada Semenanjung Malaysia ($1^{\circ}16'LU$ $103^{\circ}31'BT$) dan kemudian ke arah Karimun ($1^{\circ}10'LU$ $103^{\circ}23.5'BT$). Di sisi Utara dibatasi oleh pantai Barat Daya Semenanjung Malaysia dan dari Selatan dibatasi oleh Pantai bagian Timur Laut Pulau Sumatera ke arah Timur dari Tanjung Kedabu ($1^{\circ}06'N$ $102^{\circ}58'BT$) kemudian ke pulau Karimun (Cleary dan Chuan, 2000).

Terdapat lima pelabuhan penting antar Negara yang terdapat di selat malaka yakni pelabuhan Singapura, Pelabuhan klang (berdekatan dengan Kuala Lumpur, Johor, Pulau pinang dan Belawan (Medan). Selain itu masih ada sejumlah besar pelabuhan kecil dan terminal feri yang cukup penting bagi kawasan setempat. Jumlah pelabuhan utama memang lebih sedikit dan di anggap sebagai pusat pelayaran dunia dan peran pelabuhan-pelabuhan kecil sebagai tulang belakang perdagangan local dan migrasi tenaga kerja.¹

2. Nilai Strategis Selat Malaka

Kekayaan Selat malaka tidak hanya dengan beragamnya sumber daya maritim, tetapi juga merupakan jalur pelayaran tersibuk dan tertua di dunia. Selat ini merupakan jalur utama bagi lalu lintas kargo dan manusia antar wilayah Indo-Eropa dan wilayah

¹ Gerke&Evers. Selat Malaka: Jalur sempit perdagangan dunia. 2011

lainnya di Asia serta Australia .ini adalah jalur laut Timur-Barat yang terpendek jika dibandingkan dengan selat Makassar dan Lombok di Indonesia.Setiap tahun, barang-barang dan jasa bernilai jutaan Dollar melewati wilayah tersebut.

Selat malaka merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia, sama pentingnya seperti Terusan Suez atau Terusan Panama. Antara 60.000⁵ sampai 94.000⁶ kapal Tanker yang lewat pertahunnya, membawa sepertiga dari perdagangan global dunia.² Selat malaka merupakan wilayah perairan yang membentang sepanjang kurang lebih 500mil laut antara Indonesia dan Malaysia, memanjang antara laut Andaman di barat laut dan Selat Singapura di tenggara. Dengan berperan sebagai urat nadi lalu lintas perdagangan dunia yang menghubungkan Asia Barat dan Asia Timur.Berdasarkan catatan sejarah, kawasan Selat Malaka telah berabad-abad mejadi jalur strategis untuk kepentingan lalu lintas perdagangan dan di gunakan sebagai jarring niaga perdagangan yang di manfaatkan bangsa-bangsa Asia Tenggara.³

Selat Malaka yangjuga berperan sebagai " *energy lifeline* " untuk negaraekonomi besar seperti China ,Jepang , Korea Selatan dan Taiwan , karena lebih dari 80 persenimpor energi dan ekspor melewatiSelat Malaka dan transit utara melaluiLaut Cina Selatan untuk mencapai merekatujuan di negara Asia. Jepang, misalnya, yang mengimpor lebih dari98 % dari konsumsi minyak mentah, seluruhnyatergantug pada Selat malaka, karena sebagian besar kapalyang memberikan minyak esensial dariTimur Tengah dan Asia Barat melewati perairan

²URL located at: <http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/>

³ Merajut benang merah jarring niaga nusantara , “dalam Heri Muliono, Merajut Batam Masa Depan, Menyongsong Status Free Trade Zone, LP3S, Jakarta, 2001, hal 53-54

Malaka. Jadi Selat Malaka berperan penting untuk transportasi energi, Energi Informasi Administrasi Amerika memperkirakan bahwa sekitar 13,6 juta barel minyak bumi per hari saja melewati perairan Selat Malaka.⁴

Sejarah mengatakan bahwa Selat Malaka yang menjadi basis perdagangan kawasan sekitarnya telah memainkan peran signifikan dalam pembentukan kawasan pesisir seperti Aceh, Malaka, dan Johor. Selat Malaka juga memberi andil besar terhadap pembangunan ekonomi dan sosial negara-negara pantai seperti Indonesia, Singapura, Malaysia dan Thailand. Jika perdamaian dan stabilitas di selat ini terjaga, maka pembangunan daerah, pasokan energi, dan perdagangan internasional antara Uni Eropa dan Asia Timur otomatis akan mengalami peningkatan. Peran krusial Selat Malaka yang paling utama adalah sebagai SLOC (*Sea Lines of Communication*) terpenting setelah Selat Hormuz, jalur perdagangan, dan jalur pergerakan angkatan laut dari berbagai negara.

Selain padatnya lalu lintas internasional dari perdagangan antar negara di Selat Malaka, keamanan selat juga menjadi pertimbangan utama yang di bebani tanggung jawab kepada tiga negara- Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Negara pengguna selat yang lainnya juga aktor-aktor non pemerintah juga mempunyai resiko tinggi di wilayah tersebut, tetapi untuk alasan-alasan legal internasional, mereka telah meminimalisir keterlibatan langsung dalam kebijakan keamanan. Di situasi yang lebih spesifik, India dan Thailand sangat mengandalkan keamanan maritim di perairan Malaka, sebagaimana perbatasan territorial perairan mereka saling tumpang tindih

⁴<http://205.254.135.7/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC>

dengan ketiga Negara tersebut. Tiga Negara *littoral* mempunyai hak untuk menetapkan regulasi-regulasi transit di Selat Malaka, termasuk keamanan dalam masuk dan keluarnya barang, manajemen lalu lintas, dan regulasi lainnya. Perjanjian seperti *International regulation for Preventing Collisions at Sea* dan *United Nations Convention on Law of the Sea* (UNCLOS), melindungi kedaulatan dan perizinan Negara-negara pantai yang mengelilingi territorial Selat Malaka.

B. ARTI PENTING SELAT MALAKA

Dengan mempelajari kondisi geopolitik Selat Malaka kita dapat memahami nilai-nilai penting yang diwujudkan Selat Malaka bagi *littoral States* dan juga *user states*, namun muncul banyak kompleksitas bentuk kerja sama yang perlu diketahui, keragaman pola kerjasama dalam banyak aspek dengan bertujuan mencari keuntungan dan pengaruh perlu dijabarkan dalam kategori politik, ekonomi, dan keamanan.

1. Politik

Melihat potensi besar yang dimiliki Selat Malaka sebagai salah satu perairan dengan lalu lintas tersibuk di dunia, banyak Negara-negara yang ingin berkecimpung untuk berpartisipasi langsung dalam pengawasan keamanan di selat ini, melihat angka kejahatan yang terus menaik di wilayah ini. Jepang dan Amerika khususnya pernah mencoba memberi rujukan langsung untuk menempatkan pasukannya di wilayah Selat Malaka dengan alasan pengamanan dan pengawasan terorisme, tentu saja jika langkah

ini terjadi, pengaruh Amerika Serikat di Asia Tenggara menjadi sangat krusial dan besar melihat titik-titik pelabuhan atau pangkalan militer AS yang telah banyak menyebar di Asia, dan ini mendukung pertumbuhan kekuatan politik luar negeri AS dengan intimidasi militer mereka.

Upaya Amerika Serikat untuk menguasai pengawasan keamanan di Selat ditentang dengan tegas oleh Indonesia, dan Malaysia. Singapura memainkan peranan yang lebih ambivalen dengan menawarkan kemudahan angkatan laut kepada armada Amerika Serikat dan semakin bergantung pada sokongan tentara Amerika Serikat itu. Pada tahun 2004 kabar tentang rencana Amerika Serikat (AS) menempatkan pasukan di sepanjang Selat Malaka memicu protes dari Indonesia dan Malaysia. AS berencana menempatkan pasukannya di sepanjang Selat Malaka sebagai bagian dari prakarsa kontra-terorisme Washington sekaligus membantu Asia Tenggara menghadapi ancaman terorisme, kawasan itu, bagi AS, dianggap medan krusial dalam perang melawan terorisme. Departemen Luar Negeri RI dengan tegas menolak tawaran tersebut, Malaysia juga menyampaikan penolakan yang serupa. Sedangkan Singapura, Negara jiran yang kerap berbeda pandangan soal berbagai isu kontroversial, membisikkan dukungannya kepada AS.

Situasi ini semakin menguatkan pentingnya kawasan Selat Malaka yang menjadi urat nadi perekonomian Asia Tenggara dan memegang nilai strategis yang besar dari segi politik dan keamanan. Selat ini merupakan salah satu perairan paling sibuk di dunia. Di sisi lain, AS tidak begitu saja menawarkan pasukan jika tidak punya

data dan fakta, data dari IMB yang menjadi salah satu rujukan, menunjukkan, kasus pembajakan dan terror di Selat Malaka meningkat setiap tahunnya.

Selain AS, Jepang juga menyatakan sikapnya melalui *press secretary* kementerian luar negeri Jepang, Mitsuo Sakaba dengan mengatakan bahwa Jepang akan berpartisipasi dalam keamanan laut dengan pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapura. Perspektif Jepang sesungguhnya ingin menjadikan Selat Malaka sebagai urusan internasional bagi Negara pantai dan Negara pengguna selat. Akan tetapi, pandangan ini di tentang oleh Indonesia dan Malaysia yang belum sepenuhnya menjadi anggota kerjasama pengamanan laut di Selat Malaka yang di prakarsai oleh Jepang walaupun disetujui oleh Singapura serta Negara pengguna lainnya.⁵

Negara-negara yang berbatasan dengan Selat Malaka, yakni Indonesia, Thailand, Malaysia, dan Singapura adalah bagian utama wilayah ASEAN yang merupakan salah satu tonggak pertumbuhan dunia yang sedang berkembang. Upaya diplomatik untuk mengawal koridor yang semakin penting antar samudra Hindia dan Samudra pasifik itu dimulai setelah Negara-negara pesisir meraih kedaulatannya. Pemerintah Indonesia dan Malaysia selalu mempertahankan posisi bahwa "...Selat Malaka (dan Singapura) bukan merupakan jalur perairan antar bangsa meskipun ketiga pemerintahan mengakui sepenuhnya penggunaannya untuk pelayaran antarbangsa..."⁶

2. Ekonomi

⁵ Yan Santosa EP. Dalam Koran Harian Republika. 23 Juni 2004

⁶ Leifer&Nelson 1973:190;Vertzberger 1982:610)

Salah satu nilai penting Selat Malaka dalam perkonomian berperan sebagai pemasok sumber daya laut dalam jumlah besar dan menumpang perekonomian Negara-negara dipesisirnya. Lebih dari 380.000 ton ikan (lebih daripada 60% jumlah penangkapan ikan pertahun) berharga RM2 juta setahun yang masuk ke Malaysia adalah berasal dari Selat Malaka. Di Indonesia, Selat Malaka merupakan sumber pengeluaran ikan kedua terbesar setelah Laut Jawa. Kualitas yang tinggi dan hasil ikan yang dapat diandalkan adalah sangat penting untuk menjamin perkembangan sosial-ekonomi yang berkelanjutan sekaligus kemakmuran rakyat.⁷Kegiatan ekonomi lainnya, seperti budaya laut di Selat. Selat Malaka juga merupakan wilayah penting sumber arkeologi (Malacca Straits Research and Development Centre.2006) Eksplorasi arkeologikal berhasil mengangkat artifak dan harta karun dari kapal-kapal yang tenggelam berabad-abad yang lalu.

Selat Malaka menyimpan peluang besar bagi pembangunan ekonomi dan social bagi negara-negara pantai.Beberapa segi pertumbuhan telah dibentuk untuk menciptakan zona ekonomi khusus yang terintegrasi misalnya segitiga SIJORI yang menghubungkan Singapura dengan Johor, negeri selatan Malaysia, dan provinsi Riau. Segitiga SIJORI adalah sebuah persekutuan kerjasama dagang antara Singapura,Johor dan Riau yang mengkombinasi kekuatan kompetisi dari tiga wilayah tersebut untuk membuat *subregion* yang lebih menarik untuk wilayah dan investor internasional. Untuk lebih sepsifik, kerjasama ini berhubungan langsung dengan infrastruktur,

⁷ Gerke&Evers.Selat Malaka:Jalur sempit perdagangan dunia.2011

permodalan, jasa-jasa dan keahlian dari Singapura dan kombinasi dengan sumber daya alam dan pekerja yang berlimpah dari Johor dan Riau.⁸

Konsep SIJORI yang paling spektakuler terlihat dari penerapannya di ujung timur Selat Malaka, system Zona aman ekonomi juga di coba diberlakukan di sisi barat Selat namun kurang berhasil, direncanakan untuk diterapkan mengintegrasikan perekonomian Selatan Thailand, Sumatra Utara, Kedah dan Perlis di Malaysia. Sejak proses industrialisasi pada tahun-tahun 1980-an, perdagangan dan kegiatan perkapalan telah memicu urbanisasi yang pesat berlaku di kawasan yang dulunya kebanyakan dihuni oleh populasi dan sebahagiannya di realisasikan melalui segi tiga pertumbuhan ekonomi SIJORI. Kawasan pertumbuhan yang berorientasi Industri ekspor di pulau pinang (Malaysia Barat) dan segitiga pertumbuhan di Sumatra, Malaysia Barat dan Selatan Thailand.⁹

3. Keamanan

Selat Malaka pernah di kategorikan sebagai perairan yang rawan perompakan oleh *International Maritime Bureau* (IMB) yang berkedudukan di Kuala Lumpur. Dalam catatan IMB, Kejahatan di perairan Selat Malaka menunjukkan kualitas dan kuantitas yang membahayakan lalu lintas kapal niaga Negara pengguna laut (*user State*). Amerika Serikat, China, Jepang dan Korea Selatan pun berniat mengirimkan armada ke Selat Malaka untuk menghadapi kejahatan tersebut.

⁸

https://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia%E2%80%93Malaysia%E2%80%93Singapore_Growth_Triangle

⁹ Gerke&Evers.Selat Malaka:Jalur sempit perdagangan dunia.2011

Setiap hari tidak kurang dari 500 kapal niaga berlalu lalang melalui Selat Malaka. Wajar bila *user State* berniat mengirimkan kekuatan militernya bila Negara-negara pantai (*litoral State*) tidak mampu mengatasi kejahatan di Selat Malaka. Tapi Indonesia, Singapura, dan Malaysia menolak Selat Malaka ditangani militer asing. Sebab, keamanan perairan tersebut menjadi tanggung jawab ketiga Negara.

Untuk itu, pada tahun 2005 Indonesia, Malaysia, dan Singapura bekerja sama melakukan patrol keamanan yang terkoordinasi di perairan Selat Malaka dengan sandi patroli koordinasi Malsindo. Thailand yang selama ini hanya ikut pengamat juga bergabung secara aktif dalam patkor tersebut sejak tahun 2007. Dengan adanya patkor ini, IMB mengakui adanya penurunan kejahatan secara signifikan sehingga kekuatan asing urung terlibat.

Jepang berniat untuk membantu pengamanan Selat Malaka dengan memberikan kapal-kapal patrol kepada Indonesia. Namun aturan yang berlaku di Jepang tidak mengizinkan bantuan kapal patrol kepada militer asing sehingga bantuan kepada Indonesia dibatalkan. Sebab, Indonesia tidak memiliki suatu badan sipil yang menangani keamanan laut. Hal ini mengilhami pemikiran pembentukan Badan Keamanan Laut Sipil. Lewat badan ini, kerja sama dan bantuan dengan lembaga *Coast Guard* lain dapat terlaksana tanpa hambatan sebagaimana kasus bantuan Jepang.

Di pihak lain, ada pula kerja sama yang di dasari *capacity building* dengan pihak Amerika Serikat. Ini merupakan bentuk kerjasama saling menguntungkan berupa bantuan dalam proyek *integrated maritime surveillance system* (IMSS) di Selat Malaka yang di atur dalam US Defence Budget Act Section 1206.

Amerika Serikat membantu Indonesia untuk memasang radar pantai (*Coastal radar*) di sepanjang pantai timur Sumatra, mulai pantai Aceh sampai dengan Kepulauan Riau. Bantuan mencapai 12 buah radar dengan frame yang sama yang di miliki Singapura dimana lebih dulu bekerja sama untuk memasang *surface picture radar* yang dapat memantau lalu Lintas di sepanjang Selat Singapura secara *real time*.

Pengamanan Laut, utamanya di Selat Malaka, ditempuh melalui dua pendekatan secara simultan, yaitu langkah unilateral dan multilateral. Langkah unilateral merupakan langkah internal dalam bentuk pembangunan kekuatan laut, peningkatan *maritime domain awareness*, dan melaksanakan gelar patrol rutin di perairan yang rawan. Sedangkan langkah multilateral untuk menjamin keamanan maritim dalam bentuk kerja sama dengan Negara-negara pantai berupa patrol terkoordinasi, latihan bersama, *intelligence sharing*, dan *capacity building*.¹⁰

Secara prinsip, Indonesia membuka kesempatan kepada Negara pengguna laut di perairan Indonesia untuk bekerja sama dalam rangka menjamin stabilitas kawasan Asia Pasifik. Indonesia sangat menyadari bahwa kemampuannya untuk menjamin keamanan maritimakan lebih meningkat apabila menempuh kerja sama dengan Negara-negara pantai dan Negara-negara pengguna Selat Malaka. Untuk itu, Indonesia harus mengembangkan alat utama system persenjataan yang memiliki kemampuan *deterrence* yang handal.

¹⁰Laksamana Tedjo Edhy Purdijatno. Mengawal perbatasan negara maritim

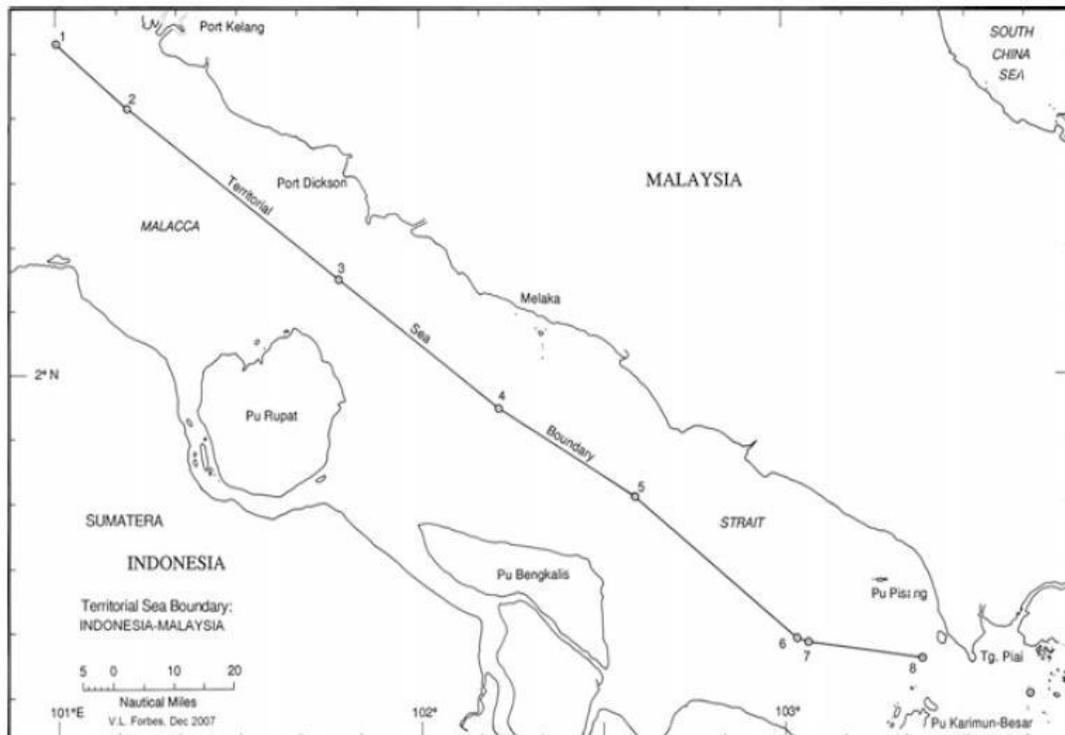
C. KEPEMILIKAN SELAT MALAKA

1. Pendekatan Segi Hukum

Seperti diketahui, sejak 1957, Indonesia sudah menerima lebar laut wilayah 12 mil. Indonesia juga menyatakan bahwa di selat-selat yang lebarnya kurang dari 24 mil, garis batas laut wilayah Indonesia dengan negara tetangga di tarik di tengah selat (*median line*). Lalu, pada 1969, Malaysia juga menerima ketentuan lebar laut wilayah yang 12 mil tersebut.

Karena lebar bagian selatan dari Selat Malaka tersebut kurang dari dua kali 12 mil (di bagian paling selatan lebar Selat Malaka kurang lebih 8 mil), setelah mengadakan perundingan di Jakarta pada Maret 1970, perjanjian antara Indonesia dan Malaysia tentang garis batas laut wilayah masing-masing telah disepakati dan ditandatangani. Kesepakatan tentang luas wilayah negara di selat tersebut diambil dari garis tengah yang ditarik dari titik-titik terluar masing-masing negara di Selat Malaka tersebut. Perjanjian ini telah diratifikasi oleh kedua negara dan mulai diberlakukan sejak pertukaran Piagam Ratifikasi pada 8 Oktober 1971. Jadi, bagian Selat Malaka yang lebarnya kurang dari 24 mil, sejak saat itu, secara otomatis menjadi laut wilayah Indonesia dan Malaysia yang berada di bawah kedaulatan Indonesia dan Malaysia. Dengan Singapura, Indonesia juga telah melakukan kesepakatan perjanjian tentang garis batas laut wilayah di bagian tengah Selat Singapura. Namun, kedua garis batas tersebut belum bersambungan, baik di sebelah Barat maupun Timur Singapura.

**Gambar I.2. Batas laut teritorial antara Indonesia dan Malaysia
berdasarkan perjanjian 27 Oktober 1969**



Majalah Forbes, 2014

Dari pada itu, negara-negara maritim yang saat itu tetap berpegang kepada lebar laut wilayah 3 mil, pada mulanya, tetap mengakui wewenang Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka hanya sejauh 3 mil dari pantai masing-masing. Ini berarti, dalam pandangan mereka, di bagian Selat Malaka yang lebarnya lebih dari 6 mil, pada hakikatnya, masih terdapat bagian dari laut bebas; artinya, pelayaran internasional adalah daerah bebas dan tidak tunduk kepada prinsip-prinsip kedaulatan negara pantai.

Selat Singapura sangat sempit yang di bagian-bagian tertentu lebarnya bahkan kurang dari 3 mil. Jadi, dengan atau tanpa lebar laut wilayah 12 mil, Selat Singapura juga selamanya dianggap sebagai laut wilayah negara pantainya. Karena itu, sesuai dengan pasal 16 ayat 4 Konvensi Geneva 1958 tentang Laut Wilayah dan Zone Berdekatan, rezim pelayaran melalui selat tersebut seharusnya adalah rezim “ *innocent passage* ” dengan ketentuan bahwa “ *innocent passage* ” di selat tersebut tidak boleh ditangguhkan. Seperti diketahui, pasal 16 ayat 4 tersebut menyatakan “ *there shall be not suspension of the innocent passage of foreign ships through straits are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of foreign state* ”.¹¹

Jika Selat Singapura yang sempit dan dangkal itu dianggap sebagai selat yang dipakai bagi pelayaran, menurut hukum laut lama (Konvensi Geneva 1958), satu-satunya perbedaan dengan pelayaran melalui laut wilayah lainnya hanyalah “ *innocent passage* ”. Salah satu ketentuannya, kapal-kapal asing tidak boleh ditangguhkan di selat tersebut. Tetapi, rezim pelayarannya tetaplah rezim “ *innocent passage* ”. Namun, negara-negara maritim menuntut bahwa rezim pelayaran melalui selat-selat yang dipakai bagi pelayaran internasional haruslah rezim “pelayaran bebas” atau apa yang dinamakan “ *free transit* ” karena sebagian dari selat tersebut sebelumnya merupakan laut bebas yang terletak di luar laut wilayah. Jadi, persoalan hukum dan politik Selat Malaka-Singapura bagi Indonesia adalah :

¹¹<http://www.setneg.go.id>, di akses pada maret 2016

- 1) Mempertahankan kedaulatan dan undang-undangnya (12 mil)
- 2) Membela perjanjian yang telah dibuatnya dengan Malaysia dan Singapura
- 3) Mempertahankan ketentuan-ketentuan hukum internasional yang menjamin keseimbangan antara kepentingan negara-negara selat dan negara-negara maritim
- 4) Memelihara kesatuan pandangan dan sikap antara ketiga negara pantai sebagai negara sahabat dan yang bertetangga baik dalam lingkungan ASEAN dalam menghadapi sikap negara-negara maritim, dan
- 5) Membela keselamatan pelayaran, keamanan, dan kelestarian pantainya dari berbagai pencemaran laut yang semakin lama semakin besar, terutama dari kapal-kapal tangki raksasa yang lewat di selat tersebut.

2. Dasar Hukum 12 Mil

Lebar laut wilayah suatu negara ditetapkan oleh negara itu berdasarkan kepentingan-kepentingannya yang umum. Jika beberapa negara menetapkan lebar 3 mil untuk kepentingan-kepentingan mereka, negara yang sedang berkembang seperti Indonesia dan Malaysia juga berhak untuk menetapkan lebar yang mereka perlukan (dalam hal ini, 12 mil) untuk memelihara kepentingan-kepentingan mereka yang vital.

Lebar 3 mil, kini, jelas sekali tidak memenuhi lagi kebutuhan negara-negara di dunia, termasuk kebutuhan negara yang dulunya hanya menganut lebar 3 mil

tersebut. Karena itu, semakin lama semakin banyak negara yang menganut 12 mil. Lebar ini kemudian telah diterima dan dimasukkan ke dalam pasal 3 Konvensi HUKLA 1982. Seiring dengan ketetapan lebar laut wilayah 12 mil tersebut, Indonesia dan Malaysia hanya menggunakan aturan-aturan yang telah dianut oleh hukum Internasional. Karena itu, Indonesia dan Malaysia tidak melanggar ketentuan hukum atau kepentingan masyarakat internasional.

3. Zona Ekonomi Eksklusif

Pasal 57 UNCLOS menyatakan bahwa ZEE adalah zona maritim yang diukur dari pangkal hingga jarak 200 mil laut. Didalam ZEE, sebuah negara pantai memiliki hak eksklusif untuk mengelola dan memanfaatkan sumberdaya alam, kebebasan navigasi, hak penerbangan udara, dan melakukan penanaman kabel serta jalur pipa. Sehubungan dengan kabel dan jalur pipa, ini merupakan hak di laut bebas yang juga tetap dimiliki oleh negara asing di dalam kawasan ZEE dan landas kontinen.

Lahirnya Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia merupakan realisasi juridis perluasan wilayah laut utamanya yang menyangkut keadaan ekonomi dalam pengelolaan, pengawasan dan pelestariannya, sehingga upaya untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa dengan cara memanfaatkan sumber daya alam laut dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya negara Indonesia adalah negara kepulauan dengan bentangan wilayahnya yang 2/3 merupakan wilayah lautan, merupakan kondisi yang sangat mendukung dan menunjang seluruh potensi bahari bangsa Indonesia dalam mengupayakannya. Dengan direalisasinya wilayah

ZEE Indonesia sejauh 200 mil laut, membawa konsekuensi perubahan peta wilayah Indonesia dan aspek lainnya, yaitu:

- 1) Menambah luas wilayah Indonesia kurang lebih 1,5 juta mil persegi
- 2) Menambah intensifnya pengawasan wilayah laut secara preventif maupun represif terhadap pelanggaran wilayah dalam arti terjadinya pencurian hasil sumber daya hayati, khususnya ikan maupun penyalahgunaan atas kelonggaran yang diberikan.
- 3) Berupaya untuk mendapatkan perluasan kemampuan dalam menunjang potensi alam yang harus diusahakan dan diimbangi keadaannya.
- 4) Berupaya melakukan pencegahan terhadap kegiatan-kegiatan yang mengakibatkan terjadinya pencemaran laut bahkan sampai mempengaruhi ekosistem laut

Pada prinsipnya batas wilayah kelautan suatu negara yang menyangkut masalah ZEE tidak mempunyai pengaruh di luar kegiatan pendayagunaan sumber daya alam hayati maupun non hayati. Misalnya, untuk kegiatan pelayaran dan penerbangan masih dapat dilakukan secara bebas (*freedom of navigation and over flight*) selain itu juga adanya kebebasan dalam hal pemasangan kabel-kabel dan pipa-pipa di bawah laut (*freedom of laying submarine cables and pipelines*).

Zona ekonomi eksklusif terbatas dibidang ekonomi saja tanpa mempengaruhi kegiatan secara langsung dibidang yang lainnya. Mengingat bahwa di wilayah tersebut Indonesia tidak mempunyai kedaulatan secara penuh, hal inoi di tegaskan dalam pasal 2 Undang-Undang No. 5 Tahun 1983, bahwa ZEE Indonesia adalah “*jalur dan*

berbatasan dengan laut wilayah Indonesia , sebagaimana ditetapkan berdasarkan UU yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluas sejauh 200 (dua ratus) mil laut yang diatur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia.” Bagi negara pantai seperti Indonesia, dengan adanya konvensi UNCLOS 1982 cenderung memperluas wilayah lautannya baik wilayah laut territorial dalam batas yang telah ditentukan (maksimal 12 mil laut) atau hanya wilayah ekonomi eksklusif dengan segala konsekuensi yang melekat. Dengan memperhatikan keadaan tersebut di atas pada Zona Ekonomi Eksklusif, Indonesia mempunyai dan melaksanakan:

- a) Hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi pengelolaan dan berupaya untuk melindungi, melestarikan sumber daya alam yaitu menjaga dan memelihara keutuhan ekosistem laut. Hak berdaulat dalam hal ini tidak sama dengan kedaulatan penuh yang dimiliki dan dilaksanakan atas laut dan wilayah maupun perairan pedalaman.
- b) Hak untuk melaksanakan penegakan hukum dilakukan oleh aparat yang menangani secara langsung, dalam upaya untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan perdamaian.
- c) Hak untuk melaksanakan hot pursuit terhadap kapal-kapal asing yang melakukan pelanggaran atas ketentuan-ketentuan ZEE Indonesia.
- d) Hak eksklusif untuk membangun, mengizinkan dan mengatur pembangunan, pengoperasian dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunannya.

e) Hak untuk menentukan kegiatan ilmiah berupa penelitian-penelitian dengan diterima/tidaknya permohonan yang diajukan pada pemerintah, kemudian atas permohonannya, pemerintah dapat menyatakan:

1. Tidak menolak permohonan yang diajukan
2. Bahwa keterangan-keterangan yang diberikan oleh pemohon tidak sesuai dengan kenyataan atau kurang lengkap
3. Bahwa permohonan belum memenuhi kewajiban atas proyek penelitiannya, kecuali apabila dinyatakan sebaliknya.

Negara pantai di wilayah dimaksud tidak dapat semena-mena menerapkan hukum nasionalnya, kecuali tidak bertentangan dengan hukum internasional baik yang berasal dari perjanjian/traktat, konvensi dan sebagainya. Bagi negara pantai seperti halnya Indonesia, zona ekonomi eksklusif merupakan wilayah yang mempunyai kedaulatan penuh dalam kaitannya masalah ekonomi dan sangat memperhatikan segala kewajibannya yang berupa kewajiban hukum internasional.¹²

D. ISU KEAMANAN TRANSNASIONAL

Masalah aksi kejahatan terhadap kapal- kapal perompakan di Selat Malaka saat ini menjadi masalah yang sangat pelik bagi littoral states khususnya Indonesia,

¹² <http://putuedwin.blogspot.co.id/2014/10/batas-laut-indonesia-di-selat-malaka.html>

Malaysia dan Singapura. Selama ini Selat Malaka sudah dianggap “surga” dan tempat yang sangat ideal untuk melakukan kegiatan kejahatan di laut, mengingat jalur tersebut sangat ramai dilintasi oleh kapal-kapal besar dan kecil, dan juga digunakan sebagai jalur pengapalan energi dan perdagangan bagi negara-negara maju. Aksi kejahatan di laut tersebut pada awalnya dan pada umumnya adalah dilatar belakangi oleh faktor-faktor ekonomi. Namun pada perkembangannya dan dalam situasi dewasa ini fenomena perompakan perlu dipertimbangkan dalam konteks tindakan kekerasan di laut yang lebih luas. Hal ini mengingat semakin dimungkinkannya ancaman aksi terorisme di selat ini yang dilatarbelakangi masalah non ekonomi (ideologi), dimana sangat dimungkinkan bahwa aksi-aksi tersebut juga dilakukan di laut, serta terhadap kapal-kapal di laut.

1. Perompakan

Kata perompak berasal dari bahasa Yunani yaitu *Peirates*, yang mana melabelkan untuk para petualang yang menyerang kapal, dalam praktiknya perompakan sama saja seperti kejahatan perampokan dengan menggunakan senjata atau ancaman di luar kontrol area pemerintah. Bajak laut kontemporer terutama beraksi di area yang sedang berkembang, dimana pihak berwenang tidak ingin untuk campur tangan. (Derek Johnson and Mark J Valencia)

Dalam perkembangan aksi perompakan defenisinya juga ikut berevolusi sebagaimana konsep perompakan yang dikeluarkan di artikel 101 UNCLOS (*United Nations Convention of the Law of the Sea*)¹³ :

a) Any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

- on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*
- against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*

b) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

c) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described insubparagraph (a) or (b)

Kebanyakan para perompak maritim berusaha untuk mencuri barang-barang atau uang yang bisa di dapatkan dikapal, dengan menggunakan senjata dan kekerasan untuk membajak kapal, mengambil barang-barangnya untuk di jual kembali, atau

¹³ United Nations Convention of the Law of the Sea, Montego Bay, Jamaica, 10 December 1982

menyandra para awak kapal untuk dimintai tebusan. Mencuri uang, alat-alat, elektronik, dan pakaian, atau bahkan kapal itu sendiri adalah bentuk perompakan masa sekarang di kebanyakan belahan dunia, termasuk Asia Tenggara, Amerika Selatan, dan Afrika Barat. Perompakan maritim pada dasarnya kurangnya fungsi pemerintahan di daratan.¹⁴ Akibatnya, usaha yang paling efektif untuk menekan angka perompakan dengan solusi politik berbasis pantai. Tapi meskipun pembajakan berasal dari daratan, dampaknya meluas keseluruh lautan, sejarah mengatakan dasar alamiah perompakan telah mengukir pengaruh social, politik dan ekonomi regional.¹⁵

Krisis keuangan Asia pada tahun 1998 mungkin berkontribusi terhadap peningkatan pembajakan di Asia Tenggara, khususnya Selat Malaka, dan juga pada tahun 2008 resesi global yang melanda ekonomi dunia menjadi factor yang mendorong para pelaut untuk melakukan kriminalitas maritim. Pada akhirnya pembajakan di Asia didasari motif ekonomi, tetapi perompakan juga memiliki nuansa politis. Serangan perompakan adalah salah satu cara masyarakat populasi pantai yang kehilangan haknya dengan menyerang pemerintah pusat. Pembajakan dapat menyediakan sarana untuk memasok dukungan finansial gerakan separatis, terlebih lagi pertumbuhan ekonomi yang kuat menghasilkan perdagangan yang kuat juga, yang berarti lebih banyak kapal yang dapat menjadi korban pembajakan. Berkembangnya

¹⁴Martin N. Murphy, Solving Somalia, Proceedings of the U.S. Naval Institute 30,31, 33–34 (July 2010).

¹⁵ Kraska, James. Contemporary Maritime Piracy : International law, strategy, and diplomacy at sea, 2011p.2.

ekonomi Asia juga menggoda para kriminal yang terorganisir untuk menemukan cara-cara agar masuk kedalam bisini illegal.¹⁶

Menurut Peter Chalk, IMB menggolongkan pembajakan di zaman modern dapat dibagi menjadi tiga katagori :¹⁷

a. *Low level armed robbery* (Pembajakan bersenjata tingkat rendah)

Kegiatan kelompok pembajak ini berupa pencurian di pelabuhan dan dermaga aksi bajak laut seperti ini biasa terjadi di pelabuhan-pelabuhan kecil. Sebab, pengawasan oleh petugas terhadap keamanan pelabuhan kurang. Kebanyakan kasus bajak laut tipe ini terjadi di Indonesia. Chalk mencontohkan 16 dari 17 kasus bajak laut di perairan Jakarta merupakan pembajakan dengan model seperti ini, yaitu serangan terjadi saat kapal sedang menuju ke luar perairan tersebut. IMB menyebutkan bahwa serangan bajak laut ini adalah serangan yang bersifat oportunistik yang dilakukan oleh sekelompok kecil orang yang bersenjata pisau dengan menggunakan kapal kecil yang berkecepatan tinggi. Sasaran perompakan biasanya uang tunai dan barang-barang berharga. Kerugian yang mereka timbulkan sekitar 5000 sampai 15.000 dolar AS.¹⁸ Bajak laut ini juga bisa disebut pembajakan kecil-kecilan yang hanya membajak awak kapal kemudian melarikan diri. Biasanya terjadi ketika kapal yang menjadi sasaran sedang lego jangkar atau sedang berlabuh di pelabuhan.

¹⁶ Kraska, James. Contemporary Maritime Piracy : International law, strategy, and diplomacy at sea, 2011.

¹⁷ Peter Chalk, Grey-Area Phenomena in Shoutheast Asia, h. 24. Dalam Skripsi Maulidy, Insan Achmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura Dalam Mengatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka, 2011.

¹⁸ David G. Wiencek, 'The Growing Threat of Maritime Piracy'
www.china.jamestown.org/pubs/view/cwe_001_001_004.htm.

b. *Medium Level armed assault robbery* (penyerangan pembajakan bersenjata tingkat menengah)

Tipe ini merupakan bajak laut yang umumnya terjadi di perairan Asia Tenggara, yaitu pembajakan di laut lepas atau laut territorial. Bila berlangsung di selat yang sempit bajak laut seperti ini sangat mengganggu system pelayaran. Sebab ada kemungkinan kapal yang dibajak akan lepas kendali, terutama saat awak kapalnya di ikat, dikurung atau mungkin dibunuh. Biasanya bajak laut seperti ini beroperasi secara terorganisir dan tidak jarang beroperasi dari semacam 'kapal induk'. Serangan bajak laut ini seringkali membahayakan nyawa awak kapal.¹⁹

c. *Major Criminal Hijack* (kejahatan bajak laut tingkat tinggi)

Tipe bajak laut ini juga dikenal sebagai fenomena 'Kapal Siluman' atau *Phantom Ship*. Kegiatan bajak laut ini memiliki modal yang sangat besar dan jauh lebih terorganisir dengan melibatkan organisasi kejahatan internasional yang mengerahkan sekelompok orang yang telah terlatih untuk menggunakan senjata api. Tindakan bajak laut ini mengikuti pola tersendiri. Pertama, kapal dikuasai kemudian muatannya diturunkan kemudian kapal tersebut dicat ulang dan didaftarkan dengan nama lain dan juga disertai dokumen-dokumen palsu untuk melakukan pelayaran lagi. Muatan kemudian dijual kembali di tempat lain dengan pembeli yang telah diatur sebelumnya. Kerugian material yang ditimbulkan oleh bajak laut jenis ini lebih besar dari dua tipe sebelumnya, sebab, kapal dan muatannya lenyap dan penumpangnya lebih besar.

¹⁹ Piracy in Southeast Asia, <http://www.angelfire.com/ga3/tropicalguy/piracy-modeenday.html>

Pada awalnya perairan Asia Tenggara paling rawan terhadap bajak laut tipe *low level armed robbery* dan *Medium armed assault robbery*. Dua jenis bajak laut ini termasuk kategori yang sering terjadi di kawasan Asia Tenggara. Sasaran utama yang diincar oleh bajak laut ini adalah kapal barang dan kapal tangker yang berukuran kecil atau sedang. Kapal tanker berisikan bahan bakar menjadi sasaran yang digemari bajak laut sebab bahan bakar mudah dijual.²⁰

Seiring berkembangnya perekonomian Cina, negara berpenduduk terbanyak di dunia itu juga tumbuh menjadi pengimpor minyak terbesar dunia. Akibatnya, perairan Selat Malaka makin padat. Selat Philips (Singapura) yang berada di titik tersempit di Selat Malaka adalah salah satu kemacetatan laut dunia. Namun, nilai strategis Selat Malaka, juga dibarengi dengan kerawanannya, terutama perompakan atau ancaman terorisme laut. Pada 2003 saja telah terjadi 150 kasus penyerangan/perompakan di Selat Malaka, di tahun 2004, Asia Tenggara tercatat dengan angka perompakan tertinggi secara global.⁽²⁹⁾ Untuk merespon eskalasi perompakan, pada bulan juli tahun 2005 JWT (*Lloyds Market Association Joint War Committee*) menandai bahwa Selat Malaka dan Singapura sebagai “*War risk zone*.” Efek ekonomi berlangsung cepat; bisnis asuransi premium untuk transit ke Selat Malaka melambung tinggi. Pada saat itu juga Singapura dan Malaysia sebagai negara yang bergantung pada ekonomi ekspor segera mendesak Indonesia untuk melancarkan inisiatif program kerjasama untuk meningkatkan keamanan di maritim selat.

²⁰ Maulidy, Insan Achmad, *Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura Dalam Mengatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka*, 2011.

Setelah puluhan tahun meningkatkan kooperasi untuk menekan pertumbuhan perompakan maritim di Selat Malaka, masalah ini juga masih menjadi isu keamanan penting di Asia Tenggara dengan catatan hampir tiga puluh persen dari data perompakan di dunia terjadi di Asia Tenggara. Aksi pembajakan di perairan Asia Tenggara juga semakin berbahaya dan terorganisir, laporan IMB (*International Maritime Bureau*) yang berpusat di London. Direktur IMB kapten Pottengal Mukun dalam laporan tengah tahunan biro maritim, mengenai laporan 182 serangan pada semester pertama 2004 turun 22%, dari tahun sebelumnya sebanyak 234 serangan. Berbanding jauh dengan Negara Bangladesh dan India mengalami penurunan besar dengan total 17 kasus sedangkan sebelumnya 41 kasus. Namun 30 orang terbunuh pada tahun 2004, di bandingkan dengan 2003 jumlah korban tewas 16 orang. “Pelabuhan Tanjung Priok dan Balikpapan di Indonesia, Lagos di Nigeria, dan Chennai di India yang termasuk dalam kategori pelabuhan dengan jumlah penyerangan yang tinggi”, sedangkan Selat Malaka menghadapi 20 serangan, naik dari tahun lalu dengan 15 serangan.²¹ Angka pembajakan juga terus berkembang, hanya dalam waktu dua minggu terjadi Sembilan aksi perompakan pada 16 agustus sampai 2 september 2010, di bandingkan dengan tahun 2009 yang mencatat hanya tujuh aksi perompakan yang terjadi selama setahun.

²¹ Pottengal Mukun, ‘Selat Malaka Dihantui Perompak’, kuala lumpur, www.gatra.com/2004-07-26/artikel.php?id=42236

Tabel 1. Piracy Incidents in Indonesia, Malaysia, Singapore and Straits of Malacca

Lokasi	Tahun						
	2004	2005	2006	2007	008	2009	2010
Indonesia	94	97	50	43	28	15	40
Malaysia	9	3	10	9	10	16	18
Singapura	8	7	5	3	6	9	3
Selat Malaka	38	12	11	7	2	2	2

ICC International Maritime Beaureau, Piracy and Armed Robbery Againts

Ships, Annual Report 1January – 31 December 2010.

Menurut tabel di atas, setelah tahun 2005 terjadi penurunan drastis pada aksi perompakan di Selat Malaka, Disebabkan Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada Juli 2004 telah menyepakati pengamanan Selat Malaka dengan konsep "patroli terkoordinasi", dan bukan "patroli bersama". Sejak diberlakukannya patroli terkoordinasi itu, jumlah perompakan-penyerangan bersenjata di Selat Malaka turun drastis. Data statistik IMB juga menunjukkan penurunan angka pembajakan-perompakan di Selat Malaka. Meski demikian, IMB menyebutkan ada beberapa daerah di kawasan Asia Tenggara yang perlu diwaspadai, seperti pelabuhan Belawan dan Tanjung Priok (Indonesia), Selat Malaka, dan Selat Singapura. Selat Malaka yang terletak di perairan Sumatera dan Semenanjung Malaka merupakan urat nadi perdagangan dunia, yang menghubungkan Samudera Hindia dan Pasifik, atau dari Asia Barat hingga Asia Timur.²²

Dari ketiga negara pantai Indonesia selalu menjadi yang terbelakang, selain patroli koordinasi penerapan yang dilakukan untuk masalah keamanan maritim untuk memperkuat *image* Indonesia adalah pada tahun 2005, Presiden Yudhoyono mengarahkan angkatan laut untuk melakukan patroli keseluruhan penjur Selat Malaka. Di tahun yang sama, lebih dari 20 kapal angkatan laut Indonesia dikerahkan dan menghasilkan operasi anti perompakan yang sangat besar dengan penangkapan banyak gang bajak laut.

Selat Malaka lebih aman saat ini berkat patroli terkoordinasi Malsindo (Malaysia, Singapura, Indonesia). Sebelum patroli terkoordinasi itu digelar, sebenarnya

²² <http://www.antaraneews.com/berita/64207/selat-malaka-kini-lebih-aman>

telah terjalin patroli laut bilateral antara Indonesia- Malaysia, dan Indonesia-Singapura. Namun kerjasama itu kurang efektif mengamankan Selat Malaka, karena tidak dilakukan sepanjang tahun dan membutuhkan peralatan yang lebih besar. Keterbatasan kemampuan angkatan laut negara pesisir itu untuk melakukan patroli sendiri adalah salah satu penyebabnya.

2. Terorisme

Terorisme maritim, berpasangan dengan perompakan, merupakan masalah yang secara konsisten mendapat perhatian besar dalam diskusi mengenai keamanan Selat Malaka dari tahun ke tahun, meskipun tidak ada insiden terorisme maritim yang diketahui telah terjadi. Meskipun demikian, Gerakan terorisme di selat malaka adalah hal yang memungkinkan da nada beberapa kelompok terorisme yang dikenal memiliki kemampuan maritim dengan rencana untuk menggunakan Selat Malaka sebagai target. Aksi terorisme maritim memiliki beberapa tujuan seperti “kejahatan yang menyebabkan korban manusia, kerugian ekonomi, kerusakan lingkungan, atau bentuk aksi negative lainnya, baik konsekuensi besar maupun kecil.”²³

Perompakan dan Terorisme memiliki banyak kesamaan, namun beberapa bukti menunjukkan bahwasannya tidak ada tindakan yang mengatasnamakan perompakan-terorisme, karena tujuan akhir mereka cenderung bertentangan satu sama lain. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, perompakan dimotivasi dengan keuntungan

²³Paul W. Parformak and John Frittelli, *Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities* (Washington D.C.: Congressional Research Service, 9 January 2007), 3.

finansial, perencanaannya, jika ada tidaklah terlalu mendetail dan menyeluruh. Di sisi lain Terorisme berfokus pada pengiriman pesan politik atau ideologi dan tidak dipengaruhi dengan uang, akibatnya bentuk serangan teroris disusun dengan rapi dan mendetail.²⁴

Khawatirnya dengan besarnya kemungkinan serangan teroris di Selat Malaka, pemerintahan Bush mencap Selat Malaka sebagai *Second Front* di *Global War on Terrorism*. Memang, ranah perairan adalah regional yang sangat menarik untuk organisasi teroris karena beberapa alasan. Pertama, Kontrol pemerintah Indonesia dan Malaysia sangat lemah di beberapa daerah tertentu. Di tempat-tempat ini, pasar gelap dan kegiatan kriminal lainnya berkembang. Dalam berbagai kasus, organisasi teroris berada dibalik kegiatan ekonomi gelap ini, mereka memanfaatkan modal dan publikasi untuk membiayai perencanaan operasional maupun pembelian peralatan. Indonesia dan Malaysia memiliki beberapa daerah yang cukup sulit untuk dipantau sehingga memungkinkan dijadikan tempat persembunyian para teroris. Demikian pula, perairan pantai yang panjang dan dijaga dengan keamanan yang lemah seperti. Aruah, Sinaboi, kepulauan Bengkalis, dan Karimun Besar pantai Sumatra.²⁵ Di daerah ini para kriminal bisa menghindari penangkapan dan bersembunyi dari pihak berwenang.

²⁴<http://maritimesecuritycouncil.wordpress.com/2011/05/24/attacks-on-the-energy-industry-important-differences-between-terrorismand-piracy/>

²⁵Percival, Bronson, "Indonesia and the United States: Shared Interests in Maritime Security," United States-Indonesia Society, June 2005, 4.

3. Pasar gelap

Bajak laut dan organisasi teroris tidak beroperasi sendirian . Kelompok-kelompok ini mengumpulkan uang melalui koneksi mereka di pasar hitam. Seperti umumnya di banyak daerah rawan di seluruh dunia , pasar gelap berkembang di mana tidak ada kapasitas penegakan hukum yang memadai. Selat Malaka tidak terkecuali untuk aturan ini . pasar gelap mengalihkan dana dari jalan yang sah dan merubahnya ke berbagai ragam bisnis ilegal lain , baik nasional maupun internasional. Havocscope.com , statistik pasar gelap dan informasi aggregator , memperkirakan bahwa Indonesia , Malaysia , dan Singapura nilai pasar gelap berdiri di US \$ 18.85 miliar , sebelumnya masing-masing US \$ 2,92 miliar dan US \$ 247.300.000 ,. Dari 91 negara peringkat oleh Havocscope.com , Indonesia menempatkan 14 , Malaysia adalah 40 , dan Singapura menempati urutan ke-66 di Dunia.²⁶

Sebagai salah satu perairan dengan transit paling padat di dunia dan dengan beberapa pelabuhan tersibuk di Asia , Selat Malaka merupakan pusat wilayah penting bagi kegiatan ekonomi ilegal - khususnya penyelundupan . Penyelundupan sangat umum dilakukan di pelabuhan daerah , karena kontrol yang lemah dan suasana sibuk yang saat loading dan proses pembongkaran . barang yang diselundupkan dipindahkan secara diam-diam dan berbarengan dengan barang sedang dibongkar dari kapal . disekitaran waktu ini, orang yang disewa dan kriminal - Dengan cepat memindahkan kargo yang diinginkan dan memindahkannya ke samping untuk menunggu transportasi

²⁶<http://www.havocscope.com/countries/ranking/>

dan dipindahkan ke gudang terdekat; barang-barang tersebut akhirnya disampaikan ke tujuan mereka. lingkungan yang sama ini juga cocok untuk pencucian uang, pencucian uang juga bergantung pada *quick monetary transactions*.²⁷

Penyelundupan menjadi isu yang besar di beberapa tahun terakhir, terus meningkat dalam kurun waktu tujuh tahun sampai 2010 di negara Singapura. Produk seperti rokok, perlengkapan keamanan (seperti, pisau, senjata, dll), dan binatang-binatang liar, dengan lebih dari 20.000 kasus yang dilaporkan di setiap kategori.²⁸

Barang-barang lainnya yang termasuk dalam penyelundupan yaitu :

- Minyak mentah - Sangat sulit untuk dipantau sebagaimana besarnya persentase perdagangan melalui Selat Malaka adalah minyak mentah.
- Gading Gajah – Singapura memiliki kasus penangkapan penyelundupan gading gajah terbesar di dunia.
- Senjata api - diselundupkan dengan kapasitas yang berbeda-beda, untuk mempersenjatai kelompok separatis seperti GAM (Gerakan Aceh Merdeka) dan kelompok teroris Thailand, *Pattani United Liberation Organization*.²⁹
- Ginjal manusia – Singapura memiliki salah satu angka tertinggi kondisi gagal ginjal di dunia, menyebabkan permintaan tinggi untuk ginjal manusia.³⁰

4. Perdagangan Manusia

²⁷Rosenberg, David. "The Political Economy of Piracy in the South China Sea."

²⁸<http://news.asiaone.com/News/AsiaOne%2BNews/Singapore/Story/A1Story20100806-230756.html>

²⁹Dillon, Dana R. Southeast Asia and the Brotherhood of Terrorism. Rep. No. 86. Washington, DC: Heritage Foundation, 2004.

³⁰<http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=a0vvBzm2UVzg&refer=asia>

Perdagangan *underground* lainnya yang kuat disekitaran Selat Malaka adalah perdagangan manusia. Perdagangan dari pria, wanita, dan anak-anak diperdagangkan menyebabkan para pedagang di negara-negara pesisir mendapatkan sejumlah uang yang cukup besar. Korban biasanya wanita dan anak-anak, dan lebih sering mereka datang dari latar belakang ekonomi yang buruk. Banyak yang ditipu dengan janji-janji kerja diluar negeri, atau dengan daya pikat kekayaan Singapura. Alih-alih membayar pekerjaan, namun, perempuan korban dipaksa untuk melacurkan diri atau bentuk-bentuk lain dari eksploitasi seksual, dijual menjadi pembantu rumah tangga, atau dikerja paksa. PBB memperkirakan bahwa antara 200.000-250.000 perempuan diperdagangkan melalui regional global setiap tahunnya, banyak dari mereka yang didagangkan melalui Selat.³¹ Untuk anak-anak juga mengkhawatirkan. Pelacuran Anak, Pornografi Anak, dan Perdagangan Anak-anak untuk organisasi Seksual memperkirakan bahwa sekitar 40.000 dan 70.000 anak diperdagangkan di wilayah pertahun. Anak-anak baik laki-laki maupun perempuan yang diculik dari kota dekat perairan perbatasan Malaysia dan Batam, Indonesia, kedua tempat rawan tersebut juga tidak jauh dari Singapura. Kemudian, harga untuk para bayi juga terus meningkat, seorang bayi berharga sekitar 20.000 ringgit (US\$6.300) di Malaysia, itu juga masih bergantung pada “tingkat kesempurnaan” dan wana kulit.³²

Karena sulitnya untuk menyembunyikan manusia hidup. Para kriminal menggunakan *Phantom Ships* untuk menyelundupkan korbannya ke daerah

³¹UN Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women. Women's Human Rights in the ASEAN Region: Trafficking Women. Rep. Bangkok.

³²<http://thestar.com.my/news/story.asp?file=/2012/2/15/nation/20120215135624&sec=nation>

tujuan.³³ Masalahnya, Malaysia dan Singapura keduanya adalah tempat tujuan favorit perdagangan manusia, setelah Burma dan Singapura menempati peringkat ke empat.³⁴

Kemiskinan dan ketidaksetaraan ekonomi yang didorong dengan pasar gelap dan aksi illegal lainnya. Untuk meningkatkan kondisi keamanan Selat Malaka, diperlukannya penanganan isu-isu keamanan di atas. Sangatlah penting bagi para peneliti dan pemerintah untuk mengeri fondasi dasari dari isu kejahatan transnasional yang mempengaruhi keamanan lingkungan Selat Malaka. Perompakan telah membawa perhatian negative dibagian regional wilayah selat, begitu juga dengan gerakan separatisme yang menjadi masalah kelompok yang berkoneksi dengan jaringan terorisme global. *Economies underground* meluas sehingga mempengaruhi ekonomi regional dengan menjangkau ke beragam isu penyelundupan, manusia maupun organ manusia, obat-obatan, senjata dan masih banyak lagi. Ketiga negara pantai, Indonesia, Malaysia dan Singapura telah menjalin memperkenalkan inisiatif unilateral, bilateral, trilateral, dan extra-regional untuk memerangi isu dan ancaman kejahatan ini. Beberapa telah sukses, dan meminimalisir bahaya aksi ini. Akan tetapi, program lainnya masih ada yang tertunda disebabkan alasan kondisi yang tidak memungkinkan untuk melanjutkan peningkatan keamanan.

³³Emmers, Ralf. "The Threat of Transnational Crime in Southeast Asia: Drug Trafficking, Human Smuggling and Trafficking and Sea Piracy".

³⁴http://wwf.panda.org/what_we_do/endangered_species/ramin/