

BAB III

KERJASAMA INDONESIA, MALAYSIA, DAN SINGAPURA SEBAGAIUPAYA MENJAGA KEAMANAN DI PERAIRAN SELAT MALAKA.

Isu Keamanan yang mengancam ketentraman Selat Malaka seperti perompakan, terorisme, penyelundupan barang illegal, pasar gelap, dan perdagangan manusia menjadi kasus penting yang perlu dikhawatirkan bagi negara pantai, Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Selain menjadi tanggung jawab ketiga negara tersebut untuk mengamankan transportasi salah satu selat terpadat di dunia ini, mereka juga harus menerapkan ketertiban untuk menciptakan keamanan dan kenyamanan bagi para *user state* ataupun *non state user* dalam melakukan bisnis dan kegiatan lainnya di Selat Malaka.

Keamanan selat semakin penting dimana berbagai negara menggunakan jalur pelayaran internasional untuk mengangkut bahan mentah yang kemudian diolah di negaranya, oleh karena itu sebagai jalur sibuk yang pasti dibutuhkannya kerja sama yang dilakukan negara-negara pantai untuk mengatasi isu kriminalitas di Selat Malaka. Sebelum adanya kerjasama, banyak aksi kejahatan yang terjadi di selat karena tidak adanya pengaturan dan pengamanan yang jelas, mewarnai sekian banyak peristiwa yang terjadi di selat tersebut, dibutuhkan adanya kesadaran akan menciptakan

keamanan dan ketertiban di Selat Malaka oleh tiga negara disekitarnya untuk mendorong terciptanya suatu kerjasama.

A. Alasan Mengapa Dibutuhkannya Kerjasama

Melihat strategisnya posisi selat malaka diperlukannya perlakuan dan penanganan khusus untuk menciptakan kenyamanan transportasi di selat, melihat perbatasan perairan negara yang begitu dekat di Selat Malaka, sering di manfaatkan para kriminal untuk mengelabui dan melarikan diri dari pihak berwenang, belum lagi banyaknya posisi pulau-pulau kecil yang sering dijadikan tempat persembunyian para perompak. Jika dalam kasus perompakan, pastilah melibatkan sejumlah Negara, dan tiap-tiap Negara yang terlibat tidak bisa menangani aksi kriminalitas sendirian.

Ketidaksanggupan masing-masing negara dalam mengatasi kriminalitas di Selat Malaka yang menjadi faktor utama diperlukannya kerjasama antar negara pantai. karena jika tidak dijalinnya kerjasama, penyelesaian kasus seperti perompakan akan sulit ditangani melihat para perompak yang akan melarikan diri dari perbatasan negara satu-ke negara lainnya, dan jika pihak berwenang mengejar kriminal akan dihalangi oleh yuridiksi perbatasan perairan negara tetangga, dan hal ini akan sangat menyulitkan untuk menangkap sang pelaku perompakan. Kasus seperti ini disinggung oleh wakil presiden Indonesia Yusuf Kalla, “Seperti pengalamam sebelumnya, dia

melompati di perairan di Indonesia, kemudian dia pergi ke negaralain .Patroli bersama itu bisa mencegah hal seperti itu”.¹

Keamanan Selat Malaka menjadi tanggung jawab ketiga negara pantai, disamping adanya kepentingan nasional masing-masing dari tiap negara, mereka harus menemukan cara untuk berkolaborasi untuk mengatasi kriminalitas selat. Beban tanggung jawab ini menjadi alasan penting juga mengapa kerjasama harus dilakukan mengingat aksi kriminal di selat untuk menciptakan selat yang bebas dari ancaman kekerasan dan pelanggaran hukum. Pada Pertemuan Tingkat Menteri Oktober dan November 1971, menghasilkan pernyataan bersama yang menjabarkan deskripsi tanggung jawab kewanaman Selat Malaka sebagai berikut :²

- *The three government agreed the the safety of navigation in the straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the coastal states concerned;*
- *The three governmet agreed on the need for tripartite cooperation on the safety of navigation in the two straits;*
- *The three government agreed that a body for cooperation to coordinate efforts for the safety of navigation in the straits of Mallaca and Singapore be established as soon as possible and that such body should be composed of only the three coastal states concerned;*

¹ <http://www.tribunnews.com/nasional/2015/08/10/wapres-minta-kerjasama-keamanan-di-selat-malaka-ditingkatkan>

² http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22

- *The three government also agreed that the problem of the safety of navigation and the question of internasionalisation of the straits are two separate issues;*
- *The government of the Republic of Indonesia and of Malaysia agreed that the straits of Malacca and Singapore are not international Straits while fully recognizing their use for international shipping in accordance with the principle of innocent passage. The Government of Singapore takes note of the position of the Government of the Republic of Indonesia and Malaysia on this point;*
- *On the basis of this understanding the three government approved the continuation of the hydrographic survey.*

Pernyataan tiga Negara pada 16 November 1971 itu merupakan pernyataan yang sangat penting artinya dalam sejarah Selat Malaka dan Selat Singapura yang mana diantara kedua selat ini dibangunnya sebuah konsep *unity* yang sebagaimana masalah keselamatan pelayaran dua selat ini tidak lagi dianggap permasalahan dua selat.

1. Pernyataan ini berarti bahwa, mulai saat itu, dalam soal keselamatan pelayaran Selat Malaka dan Selat Singapura tidak lagi dianggap sebagai dua selat, tetapi sebagai satu selat. Ini sangat penting artinya karena masalahnya kini telah menjadi masalah segitiga (tripartit) antara ketiga negara pantai (Indonesia , Malaysia dan Singapura).

2. Sesuai dengan prinsip *unity* antara Selat Malaka dan Selat Singapura itu, ketiga negara pantai telah mengambil tanggung jawab untuk mengatur keselamatan pelayaran di selat-selat tersebut. Ini berarti bahwa, sejak saat itu, pengelolaan selat-selat tersebut

dilakukan oleh atau melalui ketiga negara pantainya. Prinsip tripartit ini ditegaskan pula oleh ketentuan yang menyatakan bahwa “Badan Kerja Sama” yang mengurus hal ini hanya terdiri dari ketiga negara pantainya.

3. Masalah Selat Malaka-Singapura dipecah menjadi masalah status hukum selat dan keselamatan pelayaran. Ini berarti bahwa sekalipun ketiga negara bersedia bekerja sama dalam soal-soal keselamatan pelayaran, namun, status atau kedudukan hukum dari selat-selat tersebut sebagai wilayah masing-masing negara tidak terpengaruh.

4. Ketiga negara bersedia melaksanakan *hydrographic survey* secara bersama-sama di selat tersebut atas dasar pengertian seperti tersebut. Jika pelaksanaan *survey* itu dilakukan melalui kerja sama dengan negara lain (seperti Jepang), ia tidak akan menimbulkan implikasi bahwa ketiga negara pantai tersebut telah melepaskan posisi mereka mengenai persoalan Selat Malaka.

5. Kesiediaan Indonesia untuk menerima prinsip tripartit dalam pengaturan keselamatan pelayaran ini merupakan bentuk konsensi yang sangat besar dari pihak Indonesia (dan Malaysia) karena masalahnya terletak pada semangat “bilateral” atau “unilateral”. Kesiediaan ini didorong oleh politik *bertetangga baik* yang dijalankan oleh Indonesia dan adanya keinginan untuk dapat mengambil tindakan-tindakan yang efektif dan wajar untuk melindungi kepentingan bersama dan pelayaran internasional.

B. Upaya Kerjasama di Selat Malaka

Sejarah mencatat evolusi dari inisiatif perkembangan peningkatan keamanan di Selat Malaka, dari minimumnya kordinasi antar tiga negara pantai Indonesia, Malaysia

dan Singapura sampai keterlibatan dan penyerahan kedaulatan demi mencapai kerjasama yang kuat antar *Littoral States*. Dasar dari kerja sama ini selain dari kepentingan keamanan regional, Hukum laut internasional juga menuntut akan inisiatif tersebut melalui Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut atau juga yang di sebut *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). UNCLOS adalah perjanjian internasional yang dihasilkan dari Konferensi [Perserikatan Bangsa-Bangsa](#) tentang Hukum Laut yang ketiga (UNCLOS III) yang berlangsung dari tahun 1973 sampai dengan tahun 1982. Konvensi Hukum Laut ini mendefinisikan hak dan tanggung jawab negara dalam penggunaan lautan di dunia serta menetapkan pedoman untuk bisnis, lingkungan, dan pengelolaan sumber daya alam laut. Konvensi disimpulkan pada tahun 1982, menggantikan perjanjian internasional mengenai laut tahun 1958. UNCLOS diberlakukan pada tahun 1994, Untuk saat ini telah ada 158 negara, termasuk Uni Eropa, telah bergabung dalam konvensi.³

Walaupun kerjasama antar negara pantai pada tahun 70-an dan 80-an terbilang masih minimum, bukan berarti tidak adanya kerjasama sama sekali pada saat itu. Para negara pantai sebenarnya telah bekerjasama sejak awal tahun 1970-an melalui beragam konsultasi antar tiga negara, seperti terciptanya persetujuan antar tiga negara pantai untuk mengatur dua selat (Malaka dan Singapura) sebagai satu selat di tahun 1971, dan formasi landasan kerjasama penting juga tercipta di tahun 1975 yaitu

³ https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_Perserikatan_Bangsa-Bangsa_tentang_Hukum_Laut

Tripartite Technical Experts Group (TTEG).⁴Bentuk awal koordinasi ini 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*.

1. Perjanjian dan Komite

Berdasarkan hukum laut UNCLOS 1982, ketiga negara pantai berperan aktif dalam menegosiasi bentuk-bentuk kerjasama keamanan, selain menciptakan TTEG, munculnya inisiatif koordinasi mengenai keamanan navigasi dan lingkungan di Selat Malaka berbentuk pertemuan-pertemuan yang menciptakan *agreement* dan komite-komite baruseperti *Co-operative Mechanism* yang dilahirkan dari pertemuan penting mengenai keamanan Selat Malaka yang dilaksanakan pada tahun 2005 di Singapura yang dihadiri ketiga menteri luar negeri negara pantai.⁵keragaman bentuk kerjasama perjanjian dan komite ini mempengaruhi kelancaran proses kewananan dan pelaksanaannya untuk menciptakan selat yang bebas pelanggaran hukum dan kriminal lainnya.

⁴Myron H. Nordquist, *Freedom of Navigation and Globalization*, 2015, h.208

⁵Robert Beckman, Seminar CIL-JCLOS International Conference Governance of Arctic Shipping, Singapura 2015

1.a. Tripartite Technical Experts Group (TTEG)

Mulanya di bentuk melalui *Joint Statement* antara tiga negara pantai secara formal pada tahun 1977 melalui penandatanganan perjanjian keamanan navigasi. TTEG terdiri dari para ahli administrasi kemaritiman yang berasal dari ketiga negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura, yang bertemu setiap tahunnya untuk mendiskusikan dan berkolaborasi membahas isu-isu dengan tujuan memajukan keamanan navigasi dan proteksi lingkungan maritim, juga masalah trafik lainnya yang terjadi di Selat malaka.⁶

TTEG telah membuat pengaruh yang walaupun sedikit tetapi signifikan dalam langkah meningkatkan keamanan navigasi maritim di Selat Malaka dan Singapura. Pada tahun 1977, TTEG mengajukan sebuah system ruter yang termasuk dari sebuah *Traffic Seperation Scheme* (TSS) kepada Organisasi Maritim Internasional (IMO), juga beberapa ajuan mengenai aturan pergerakan perkapalan. Proposal ini disetujui oleh IMO dan di-implementasikan pada tahun 1981. Proposal lain yang diajukan oleh TTEG ke IMO adalah *Mandatory Ship Reporting System* (STRAITREP), yang memperkenalkan untuk memperbolehkan pihak berwajib untuk meng-*update* kapal yang transit di situasi trafik dan berkontribusi menuju pencarian dan respon penyelamatan dan operasi-operasi di Selat Malaka. STRAITREP juga di implementasikan pada tahun 1998. TTEG juga berhasil mengorganisir *Empat kumpulan survey Area Kritis dan Menginvestigasi Kawanan dan Bongkahan*

⁶ Maritime Port Authority of Singapore, Factsheet on the Tripartite Technical Experts Group (TTEG), online :http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/annexb_270510.pdf.

Berbahaya di Selat Malak dan Singapura. Survey nya berkolaborasi antar tiga negara pantai dan Jepang dari Oktober 1996 sampai Februari 1998, mengjangkau total area 780km².⁷

Kerjasama TTEG terus berlanjut melayani sebagai bentuk kerangka efektif yang mana para *littoral States* dan *user States* dapat mendiskusikan dan berkoordinasi untuk menyelesaikan isu di Selat Malaka. Pertemuan tahunan TTEG sekarang tidak hanya dihadiri ketiga negara pantai saja akan tetapi pengamat dari Australia, China, India, Jepang, Norwegia, Korea, IMO, dan *Malacca Strait Council*, *Nippon Maritime Center*, dan juga para pengusaha industry perkapalan, seperti *International Association of Independent Tanker Owners* (INTERTANKO), *International Chamber of Shipping* (ICS), *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), *the Federation of ASEAN Shipowner's Association* (FASA), dan Forum Pemilik kapal Asia (ASF).

Selain TTEG, Indonesia, Malaysia, dan Singapura juga menciptakan *Co-operative Mechanism*, sebuah mekanisme koperasi yang berfokus kepada perlindungan lingkungan dan navigasi di Selat Malaka dan Singapura pada tahun 2007 untuk memfasilitasi kooperasi dengan para *User States* dan pemegang saham penting lainnya terhadap isu keamanan maritim untuk menciptakan selat yang aman dan terbuka untuk navigasi internasional, bentuk-bentuk insiatif ini telah berhasil

⁷Myron H. Nordquist, *Freedom of Navigation and Globalization*, 2015, h.208

meningkatkan keamanan lingkungan maritim dan juga mengurangi insiden kriminalitas di Selat Malaka dan Singapura.

1.b. Co-operative Mechanism(CF)

Co-operative Mechanism adalah sebuah mekanisme kerjasama yang diciptakan bagi para negara pantai dan pengguna selat dalam tujuan untuk memperkuat keamanan kejahatan, navigasi, dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka. Mekanisme kerjasama ini adalah satu-satunya cara untuk para negara pantai yang bertanggung jawab bagi keamanan selat bekerjasama dengan para pemegang saham dan para pengusaha industri perkapalan lainnya. Kerangka kerja ini menjadi jalan untuk para pebisnis yang terlibat di Selat Malaka untuk membantu keamanan selat, karena “kepentingan” mereka di selat juga cukup besar, kekhawatiran akan meningkatnya kriminalitas di selat menjadi perhatian utama mekanisme kerjasama ini. Walau tanggung jawab keamanan selat dibebani tiga negara pantai, mekanisme ini membuka jalan untuk para *userstate* atau *non-userstate* meskipun bantuan yang mereka berikan terbatas pada pendanaan, penyediaan teknologi, dan lainnya, proses operasional keamanan masih menjadi peran aktif Indonesia, Malaysia, dan Singapura.

Pengaruh penyerangan teroris pada 11 September 2001 sangatlah besar terhadap penguatan keamanan di Selat Malaka, yangmana insiden tersebut menyinggung akan implikasi dari kedaulatan negara-negara pantai.⁸pada saat yang

⁸US Department of State, Proliferation Security Initiative, online: <<http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>>.

sama, peningkatan insiden perompakan juga meningkat di Selat Malaka yang menghasilkan bahwa Selat Malaka dinyatakan menjadi “zona rawan perang” oleh Lloyd’s.⁹ Perkembangan event ini membuat prihatin bagi negara seperti Jepang yang mempertimbangkan untuk mengirimkan *Coast Guard* nya untuk berpatroli di selat.¹⁰

Pada tahun 2004, Sekretaris General *International Maritime Organization* (IMO) berinisiatif untuk meningkatkan keamanan, kenyamanan dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka dan Singapura. Dalam tiga tahun berikutnya menjadi titik penting dalam perubahan kerangka kerjasama tiga negara pantai, bangkitnya semangat baru dalam kerjasama keamanan di Selat Malaka salah satunya dilatarbelakangi dalam pertemuan penting para menteri luar negeri dari Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada bulan Agustus 2005 yang menghasilkan beberapa *statement* penting yaitu :¹¹

1. Menegaskan kembali bahwa para *littoral States* mempunyai “Tanggung jawab utama” untuk keamanan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan maritim.
2. Menyadari “Kepentingan” para *user States*, IMO dan komunitas perkapalan internasional.
3. Menyatakan bahwa setiap tindakan kerjasama harus didasari landasan hukum laut UNCLOS.

⁹Joint War Committee—Lloyd’s Market Association, *supra* note 47.

¹⁰Ministry of Foreign Affairs of Japan, Present State of the Piracy Problem and Japan’s Efforts, December 2001, online: <<http://www.mofa.go.jp/policy/piracy/problem0112.html>>.

¹¹Robert Beckman, Seminar CIL-JCLOS International Conference Governance of Arctic Shipping, Singapura 2015

4. Menegaskan kembali kepentingan dari TTEG dalam kerjasama antar negara pantai.

Inisiatif IMO ditahun untuk memperkuat keamanan di Selat Malaka diupayakan dengan pertemuan-pertemuan dan negosiasi penting selama tiga tahun. Setelah pertemuan tiga menteri luar negeri negara pantai di Batam pada tahun 2005, dua pertemuan lanjutan berikutnya dilaksanakan di Kuala Lumpur tahun 2006 dan di Singapura Pada tahun 2007, tiga negara pantai secara formal mengadopsi *Cooperative Mechanism* bagi Selat malaka dan Singapura. Kerangka Mekanisme Kerjasama ini merupakan salah satu bentuk satu-satunya di dunia- sebuah mekanisme kerjasama antara negara pesisir pantai dan pengguna selat untuk mempromosikan keamanan navigasi dan pelestarian lingkungan di selat. Banyak negara seperti, India, Cina, Australia, USA, Jepang, Korea dan Arab telah berkomitmen untuk memberikan bantuan terhadap proyek tertentu, bentuk bantuan yang diberikan beragam dalam cakupan praktikal nya, seperti bagian finansial, penanganan proyek, penyediaan teknologi dan infrastruktur perkapalan, dan lainnya seperti yang tertera : ¹²

¹² Report, Risk Governance of Maritime Global Critical Infrastructure : The Example of Straits Malacca and Singapore, h.30

Table 2. Technologies Employed in the Straits for Safety of Navigation

Technologies/ Navigational Infrastructure	Partnership	Year
Navigation Beacons	Littoral States, Malacca Strait Council	From 1968
<p>TSS: Traffic Separation Scheme (500km Range)</p> <p>STRAITREP: Ship Reporting</p> <ul style="list-style-type: none"> • VTS: Vessel Tracking Services (Port Authorities) • VTMS: Vessel Tracking and Management Information System (Port of Singapore) • VTIS: Vessel Tracking and Information System (Port Klang and other stations) • AIS: Automatic Identification System • LRIT: Long Range Identification and 	Littoral States and IMO	From 1998

Tracking (2006)		
<p>MEH: Marine Electronic Highway [Marlow and Gardner, 2006]</p> <ul style="list-style-type: none"> • DGPS (Differential Global Positioning System) Station • ENC: Electronic Navigational Chart • AIS and Telemetric Tidal Stations • VTS Data Centers 	<p>Littoral States, IMO, International Hydrographic Organization, INTERTANKO, ICS, World Bank, GEF</p>	<p>From 2005</p>

Meskipun dibatasi terhadap keamanan navigasi dan perlindungan lingkungan, tetapi bukan perihal keamanan, inilah yang menjadi aturan dasar kerangka kerja untuk kerjasama antar negara pantai dan para pengguna selat untuk memperkuat keamanan navigasi dan perlindungan lingkungan. Namun, mekanisme kerjasama ini adalah skema pertamakalinya dalam meng-implementasikan Artikel 43 dari UNCLOS, yang terbentuk dari *cooperative arrangements* yang telah ada sebelumnya seperti TTEG.

Cooperative Mechanism terdiri dari tiga pilar yaitu :*Cooperation Forum* (CF); *Project Coordination Committee* (PCC); dan *Aids to Navigation Fund* (ANF). CF adalah sebuah *platform* dialog antara negara pantai, pengguna selat, dan industri perkapalan dan pemegang saham lainnya, untuk bertukar pendapat dan memfasilitasi kerjasama yang lebih praktikal.¹³ Pertemuan terakhir CF dilaksanakan di Bali, Indonesia pada 7 Oktober 2013, dan dihadiri tidak hanya tiga negara pantai dan pengguna selat tetapi juga oleh pemegang saham lainnya dari *shipping industry* seperti BIMCO dan INTERTANKO.¹⁴

1.a.1. Co-operation Forum (CF)

Cooperation Forum adalah jalan utama bagi para pengguna selat, industri perkapalan dan para pemegang saham diundang untuk bertemu dan berdiskusi dengan para negara pantai. forum ini berfungsi untuk mempromosikan dialog umum dan bertukar pandangan tentang isu-isu yang menjadi kepentingan bersama di Selat Malaka. Dalam hal ini , Forum Kerjasama adalah jalan yang berguna bagi negara pesisir pantai untuk mengumpulkan masukan dan pendapat dari pengguna Selat secara terkoordinasi.

¹³Cooperative Mechanism, Cooperation Forum, [Cooperative Mechanism], online: <http://www.cooperativemechanism.org.my/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=33>.

¹⁴BIMCO, 2013 Cooperative Mechanism Meetings Complete, News Release, 14 October 2013, online:<https://www.bimco.org/news/2013/10/14_2013_cooperative_mechanism.aspx>.

Forum Kerjasama ini juga akan memfasilitasi kerjasama yang lebih konkrit dan praktis antara negara pantai dan pengguna selat, industri pelayaran dan pemangku kepentingan lainnya dalam pemeliharaan keamanan navigasi dan perlindungan lingkungan di selat . Melalui *Cooperation Forum* , dapat bertemunya ide-ide untuk proyek-proyek baru untuk lebih meningkatkan keamanan dan perlindungan lingkungan di Selat.¹⁵

1.a.2. Project Co-ordination Committee(PCC)

Pelaksanaan proyek-proyek untuk mempromosikan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan merupakan bukti nyata dari kerjasama dan pembagian tanggung jawab antara negara pantai dan pengguna selat, industri pelayaran dan pemangku kepentingan lainnya. Ini juga benar-benar akan menunjukkan kerjasama yang lebih efektif antara negara pantai dan pengguna Selat Malaka.

Implementasi proyek-proyek tertentu akan memungkinkan pengguna Selat, industri pelayaran dan pemangku kepentingan lainnya untuk secara sukarela berkontribusi baik dengan pembiayaan proyek atau komponen individual dari suatu proyek, atau dengan menyediakan sumber daya dalam bentuk barang seperti bantuan teknis dan peralatan untuk aspek-aspek tertentu dari suatu proyek . Dengan demikian jenis kerjasama dalam pelaksanaan proyek-proyek yang dicari belum tentu selalu

¹⁵ <http://www.cm-soms.com/?p=component-info&id=2>

dalam bentuk finansial. Misalnya, pakar industri dapat memberikan keahlian mereka dalam pelaksanaan proyek-proyek terkait yang lebih teknis.

Susunan untuk pelaksanaan proyek-proyek di negara pantai lebih fleksibel. Selain itu, khususnya proyek tidak dapat diterapkan di seluruh negara pantai. Oleh karena itu, dalam rangka untuk mengakomodasi fleksibilitas tersebut, disepakati bahwa proyek dapat dilaksanakan, melalui pengaturan bilateral atau multilateral, melalui kerjasama dan kesepakatan dari satu atau lebih pengguna selat / *stakeholder* dengan satu atau lebih negara pesisir.

Komite Proyek Koordinasi (PCC), yang terdiri dari *littoral states* dan sponsor proyek, akan mengawasi koordinasi pelaksanaan proyek-proyek tersebut. PCC akan memungkinkan para sponsor proyek memiliki peran dalam perencanaan proyek secara keseluruhan dan implementasi. Selain PCC, negara pantai yang terlibat langsung dan sponsor dari proyek tertentu memiliki pilihan untuk membentuk tim implementasi proyek bersama, atau mekanisme yang disepakati, untuk manajemen teknis dan pelaksanaan proyek. PCC dan tim pelaksanaan proyek akan memastikan bahwa proyek tidak hanya dilaksanakan dengan lancar tapi itu sponsor juga terlibat dalam pengelolaan dan pelaksanaan proyek.

Enam proyek pertama kali diusulkan pada pertemuan di Kuala Lumpur tahun 2006 dan selanjutnya diperkenalkan kembali di Singapura Rapat 2007. Daftar enam proyek adalah sebagai berikut:

- Proyek 1: Penghapusan bangkai kapal di *Traffic Separation Scheme* di selat (German)

- Proyek 2: Kerjasama dan pembangunan kapasitas di bahan berbahaya dan beracun (HNS) kesiapsiagaan dan respon di Selat Malaka. (Australia, China, US)
- Proyek 3: Proyek Demonstrasi sistem kelas B *Automatic Identification System* (AIS) transponder di kapal kecil. (Australia, Jepang, IMO)
- Proyek 4: Menyiapkan sistem pengukuran pasang surut, arus dan angin untuk selat. (China, India)
- Proyek 5: Penggantian dan pemeliharaan alat bantu navigasi di Selat. (Jepang, Korea)
- Proyek 6: Penggantian alat bantu navigasi yang hancur atau rusak akibat tsunami pada bulan Desember 2004.(Cina)

1.a.3.Aids to Navigation Fund(ANF)

Sebuah elemen penting untuk keamanan navigasi kapal di selat adalah alat bantu navigasi yang tersedia. Dana untuk pemeliharaan tetap menjadi komponen penting untuk memastikan keselamatan navigasi kapal di Selat Malaka. Saat ini tidak kurang dari 51 alat bantu navigasi yang dipasang dalam *Traffic Separation Scheme* Selat untuk membantu navigator. Ini biasanya dipasang oleh negara pantai dan beberapa melalui pendanaan luar. Selain dana besar yang disediakan oleh negara pantai, Jepang tetap satu-satunya negara pengguna yang telah secara konsisten

memberikan bantuan keuangan atas dasar sukarela untuk pemeliharaan alat bantu penting untuk navigasi di selat.

Dalam rangka untuk memastikan bahwa adanya bentuk pembiayaan jangka panjang dan sarana yang berkelanjutan untuk pemeliharaan dan memastikan keamanan navigasi di Selat, dana khusus untuk alat bantu navigasi diatur sebagai komponen Mekanisme Koperasi. Bantuan Pendanaan Navigasi (ANF) akan menyediakan sarana untuk semua pengguna Selat untuk berkontribusi secara finansial terhadap pemeliharaan alat bantu navigasi di Selat, seperti beacon cahaya dan pelampung cahaya. Di masa akan datang, alat bantu lain untuk navigasi di Selat juga bisa diidentifikasi untuk pendanaan di bawah naungan ANF.

Kontribusi ke Aids untuk Dana Navigasi harus secara sukarela. Kontribusi dapat diterima dari negara-negara, industri, pihak swasta, organisasi non-pemerintah dan organisasi antar-pemerintah, termasuk IMO. Administrasi ANF diatur oleh negara pantai secara rotasi tiga tahun. Pada tahap ini tidak akan ada sekretariat permanen untuk *Aids to Navigation Fund*.

Terdapat komite di ANF, yang terdiri dari perwakilan dari negara pesisir serta kontributor yang diundang untuk mengelola dana sesuai dengan praktek keuangan internasional terbaik secara transparansi dan akuntabilitas. Ini termasuk lingkup yang jelas dari dana, kerja audit independen, pelaporan tahunan kepada kontributor dan pencairan dana berdasarkan rencana kerja yang disetujui.¹⁶

¹⁶ Aids to Navigation Fund, <http://www.cm-soms.com/?p=component-info&id=4>

Berikut adalah laporan data pendanaa dari tahun 2009-2012 (dalam Dolar Amerika (\$)) Total kontribus yang diterima sampai tanggal 31 Agustus 2012 diperkirakan mencapai US\$ 13.051 juta. Yang meliputi :¹⁷

Tabel 3. Status Pendanaan ANF Tahun 2012

Negara	Tahun			
	2009	2010	2011	2012
Korea	85.531	88.234	91.554	87.870
United Arab Emirates	100.000	100.000	100.000	100.000
International Foundation of Aids to Navigation (IFAN)(Ex-MENAS)	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Malacca Strait Council	500.000	500.000	500.000	500.000

¹⁷Report of 8th ANF meeting, Secretariat of the Aids to Navigation Fund Marine Department Malaysia

Nippon Foundation	2.500.000	1.390.000	1.000.000	660.000
Republic of China		250.000	210.000	
India	774.000		913.000	
International Maritime Organization (IMO)	50.000	50.000	50.000	50.000
Saudi Arabia			100.000	

Report of 8th Aids to Navigation Fund Committee Meeting 2011

Sejak lahirnya pada tahun 2008, ANF secara konsisten menerima kontribusi dari beragam donatur pengguna selat sampai tahun 2012 sebagaimana yang tertera di table 3. Sampai saat ini telah menerima sumber dana dari tujuh kontributor yang berbeda dan ini termasuk dalam kontributor yang juga konsisten. Kontribusi donatur yang lebih konsisten dalam pendanaan sangat berpengaruh bagi penggalangan dana

navigasi di selat untuk dipertahankan dalam kerangka kerja untuk memastikan keamanan navigasi untuk seluruh kapal di Selat Malaka.

2. Koordinasi Kerjasama Militer

Bentuk upaya kerjasama keamanan navigasi Selat Malaka di penelitian ini dibagi menjadi dua kategori, pertama adalah bentuk pelaksanaan kerangka forum kerjasama antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura dengan pelaksanaan pertemuan petinggi negara-negara pantai, penggalangan dana dari *non-userstate* ataupun *userstate*, penyediaan teknologi, pembuatan dan penandatanganan *agreement* baru, dan lainnya.

Kedua, adalah koordinasi kerjasama militer, bentuk kerjasama ini lebih praktikal, dan juga ada keterlibatan negara pengguna didalam kordinasi militer ini, dengan kategori yang berbeda, kerjasama ini tidak mengartikan negara pengguna mengirim kekuatan militernya untuk melakukan pengamanan bersama dengan negara pantai, namun dalam bentuk pertukaran informasih intelijen, latihan bersama, melengkapi sarana tanda-tanda navigasi, bantuan pengembangan kemampuan menyangkut saran dan prasarana maupun manjemen operasional, bantuan pengerukan, bantuan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut, serta bantuan pencegahan, peniadaan pencemaran, dan perusakan lingkungan dan ekosistem laut.¹⁸Dengan tidak

¹⁸ Maulidy Insan Ahmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam mengatasi masalah pembajakan di perairan Selat Malaka. 2011

menurunkan angkatan militer negara pengguna selat ke Selat Malaka untuk mengamankan Selat Malaka. Hal ini lebih menghormati kedaulatan negara pantai Selat Malaka, karena kehadiran militer negara pengguna seperti AS atau Jepang akan secara otomatis mengganggu kedaulatan tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura.

Kerjasama ini merupakan peningkatan yang dilakukan oleh negara untuk berkoordinasi dalam menangani keamanan di Selat Malaka, karena sebelum terjadinya kerjasama ketiga negara pantai ini, masing-masing negara melakukan kerjasama secara bilateral saja. Masalah keamanan perairan selat adalah tanggung jawab tiga negara pantai, kerjasama pengamanan di wilayah ini sudah lama dilakukan oleh tiga negara pantai tersebut dalam bentuk koordinasi militer seperti Malindo antara Malaysia dan Indonesia, ataupun IndoSin antara Indonesia Singapura.

Pada tahun 1992, Singapura dan Indonesia sepakat untuk mendirikan jalur komunikasi langsung antara angkatan laut kedua negara dan sepakat untuk menyelenggarakan patroli terkoordinasi untuk mengamankan jalur pelayaran Selat Singapura dari tindak pembajakan termasuk persyaratan untuk melakukan pengejaran yang melewati batas teritorial. Juga di tahun 1992, Indonesia dan Malaysia, melalui mekanisme untuk kerjasama dalam bidang maritim (yang telah meliputi kerjasama Angkatan Laut dan Kepolisian untuk melaksanakan latihan dan operasi di Selat Malaka, serta prosedur tetap pertemuan di laut untuk pertukaran informasi), disepakati

pada bulan Desember 1992 untuk membentuk suatu tim kerjasama operasi maritim untuk melakukan patroli sepanjang pesisir Selat Malaka.¹⁹

Inisiatif pemerintah ketiga negara untuk melaksanakan bentuk kerjasama trilateral yang merubah dasar kerjasama bilateral yang sebelumnya dilakukan masing-masing dari tiga negara ini. Pada tanggal 20 juli 2004, Indonesia, Singapura, dan Malaysia memulai inisiatif program kerjasama kordinasi militer MALSINDO (Malaysia, Indonesia, Singapura) dengan operasi *Trilateral Coordinated Patrol* untuk mengamankan Selat Malaka. Dalam kegiatan pengamanan Selat Malaka melalui patroli koordinasi dengan membangun beberapa titik pengawasan (*point control*) masing –masing di Belawan dan Batam (Indonesia), Lumut (Malaysia) dan Changi (Singapura), awal bentuk koordinasi tiga negara ini memperoleh dukungan kuat dari media dan tanggapan positif dari penduduk local.

Selain kerjasama multilateral seperti MALSINDO, dibagian ini juga akan membahas koordinasi militer bilateral antara Indonesia dan Singapura dalam kerjasama *Military Training Area* (MTA) dan *Defence Cooperation Agreement* (DCA). Kerjasama ini merupakan permulaan suatu bentuk upaya meningkatkan kualitas pengamanan di Selat Malaka yang diharapkan dapat meningkatkan rasa aman bagi siapa saja yang melintasinya. Bagi Indonesia, Malaysia, dan Singapura, jelas kerjasama ini diharapkan dapat memperbaiki kekurangan-kekurangan pada kerjasama sebelumnya. Kerjasama sebelum ini dinilai sama sekali tidak dapat membuat angka

¹⁹ Sam Bateman & Stephen Bates, *Claming the Waters Initiatives For Asia Pacific Maritime* h.52

kejahatan di perairan menurun. Bahkan sebelum kerjasama ini trilateral Indonesia, Malaysia, dan Singapura dibentuk, angka kejahatan di selat ini mencapai angka yang sangat mengkhawatirkan. Dengan melibatkan tiga negara sekaligus, keamanan selat tersibuk di Asia Tenggara ini dapat menjadi kenyataan.²⁰

2.a. MALSINDO dan Eye in the Sky(EiS) Initiative

Sebagai respon dari pertumbuhan aksi kriminalitas di Selat Malaka, Indonesia, Malaysia, dan Singapura mengarahkan upaya kerjasama untuk memberantas isu kejahatan dengan operasi MALSINDO. Sebuah operasi gabungan tiga negara yang melibatkan koordinasi patroli kelautan bagi setiap negara pantai. Awal kolaborasi 17 kapal angkatan laut dari tiga negara mengubah pergerakan kriminalitas selat dan sekaligus meningkatkan keamanan secara drastis.

Peluncuran operasi patroli gabungan di Selat Malaka diresmikan pada tanggal 20 juli 2004 dalam suatu upacara di perairan selat, dihadiri Panglima TNI Jendral TNI Endriartono Sutartono, Panglima Tentara Diraja Malaysia Jendral Tan Sri Dato'Zahidi Zainudin, Kepala Pertahanan Angkatan Bersenjata Singapura Letjen Ng Yat Chung, Kepala Angkatan Laut Laksamana Dato' Sri Mohd. Anwar bin HJ. Mohd.Nor dan Kepala Staf Angkatan Laut Singapura Laksamana muda Ronnie Tay.

²⁰ Ida Bagus Sanubari, "Meningkatkan Pengamanan Selat Malaka Guna Mencegah Internasionalisasi Asing Dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI", kertas Karya perorangan, Jakarta; lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia, 2005, h. 52.

Menurut Panglima TNI Jenderal Endriartono Sutarto, pengamanan antara Indonesia-Malaysia dan Indonesia-Singapura ternyata tidak efektif, karena dilakukan tiga tahun sekali. "Saran kami, setiap patroli dari negara yang ada di Selat Malaka merupakan bagian dari patroli terkoordinasi itu. Oleh karena itu, ini akan dibagi apakah dalam satu tahun itu, misalnya bulan Januari Indonesia, Februari Singapura, Maret Malaysia, dan selanjutnya". Pengamanan setiap negara patroli, jelas dia, contohnya Indonesia, dalam patroli bisa masuk wilayah Singapura dan Malaysia jika ada kapal yang dicurigai masuk ke wilayah itu. Begitu juga sebaliknya. "Namun pengejaran tersebut harus dilaporkan kepada negara yang bersangkutan kalau merupakan bagian dari patroli terkoordinasi".²¹

Dalam kegiatan patroli terkoordinasi ini, masing-masing Angkatan Laut negara pantai mengikut sertakan sekitar 5-7 kapal perangnya. Di samping itu, disiagakan komunikasi *hot line* selama 24 jam untuk saling tukar informasi dan laporan, khususnya untuk mempercepat aksi penindakan dari unsur-unsur patroli apabila terjadi gangguan atau ancaman diperairan Selat Malaka. Kegiatan patroli terkoordinasi ini tidak semata-mata karena adanya laporan IMB, tetapi didorong oleh rasa tanggung jawab tiga negara pantai sebagai bagian negara yang berdaulat untuk mewujudkan stabilitas keamanan di Selat Malaka.²² Dengan adanya *hot line* 24 jam dapat mempermudah Angkatan Laut tiga negara pantai Selat Malaka dapat saling tukar informasi dan juga mencegah adanya salah komunikasi yang berakibat fatal.

²¹<http://news.detik.com/berita/176165/patroli-terkoordinasi-selat-malaka-diresmikan-20-juli>

²² Rajab Ritonga, Biografi Laksamana Bernard Kent Sondakh, h.147, 175, 177.

Semenjak terciptanya operasi MALSINDO, aksi kejahatan khususnya perompakan di Selat Malaka turun drastis, namun kelemahan dari operasi ini adalah gagalnya untuk menetapkan regulasi pengejaran di area perbatasan, dikarenakan hukum seperti itu dianggap sangat sensitif bagi kedaulatan tiap negara, bahkan jika terlibat pengejaran perompak. Pada tahun 2005 Indonesia, Malaysia, dan Singapura menamai kembali MALSINDO dan memperkenalkan inisiatif *Eye in the Sky*, yang memperbolehkan pesawat udara untuk terbang sampai tiga mil ke perbatasan laut tiga negara pantai. Ini menandai perubahan yang sangat signifikan bagi tiga negara, sebagaimana mereka mengesampingkan isu kedaulatan untuk meningkatkan keamanan Selat Malaka.²³ Program ini juga mendorong kepercayaan dan kerjasama ketiga serangkai negara ini. Setiap pesawat udara adalah representatif dari tiap negara, jika diperlukan.

Koordinasi Operasi patroli MALSINDO terlibat sepanjang tahun bagi angkatan laut dan udara antara Indonesia, Malaysia dan Singapura. MALSINDO berganti nama menjadi Malacca Straits Patrol (MSP) pada bulan April 2006 dengan signifikan meningkatkan prosedur operasi standar, termasuk hak "pengejaran" ke perairan kedaulatan negara yang berpartisipasi. Setelah Thailand bergabung pada tahun 2008, MSP menjadi koordinasi militer pertama di Asia Tenggara dan merupakan

²³Raymond, Catherine Z. "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?"

kerjasama multilateral militer yang melibatkan para penjaga pantai , angkatan laut , dan angkatan udara negara-negara anggota.²⁴

2.b. Military Training Area (MTA) dan Defence Cooperation Agreement (DCA)

Kerjasama bilateral militer antara Indonesia dan Singapura ini berawal dari penandatanganan perjanjian *Military Training Area* antara dua negara yang diwakili oleh Menhankam RI kala itu yaitu Jenderal TNI (Purn) Edi Sudrajat dan pemerintah Singapura yang diwakili oleh menteri pertahanannya kala itu, Dr. Tony Tan. *Agreement* ini menyatakan secara formal bahwa Indonesia telah dengan sah secara hukum menyerahkan sebagian dari wilayah kedaulatannya untuk digunakan sebagai daerah latihan militer oleh militer republic of Singapore. *Agreement* itu kemudian diberikan payung hukum dalam domestic law di Indonesia yaitu dengan disahkannya Kepres No. 8/1996 yang mengatur Military Training Areas ini.

Keterbatasan Singapura dalam hal wilayah, menyulitkan perkembangan dan pelatihan militer mereka, namun dengan MTA ini permasalahan tersebut terselesaikan, berdasarkan keterbatasannya Singapura juga berhasil menjalin perjanjian area latihan militer dengan Australia, Selandia Baru, dan Amerika Serikat.

²⁴ <http://piracy-studies.org/norm-subsidiarity-in-maritime-security-why-east-asian-states-corporate-in-counter-piracy/>

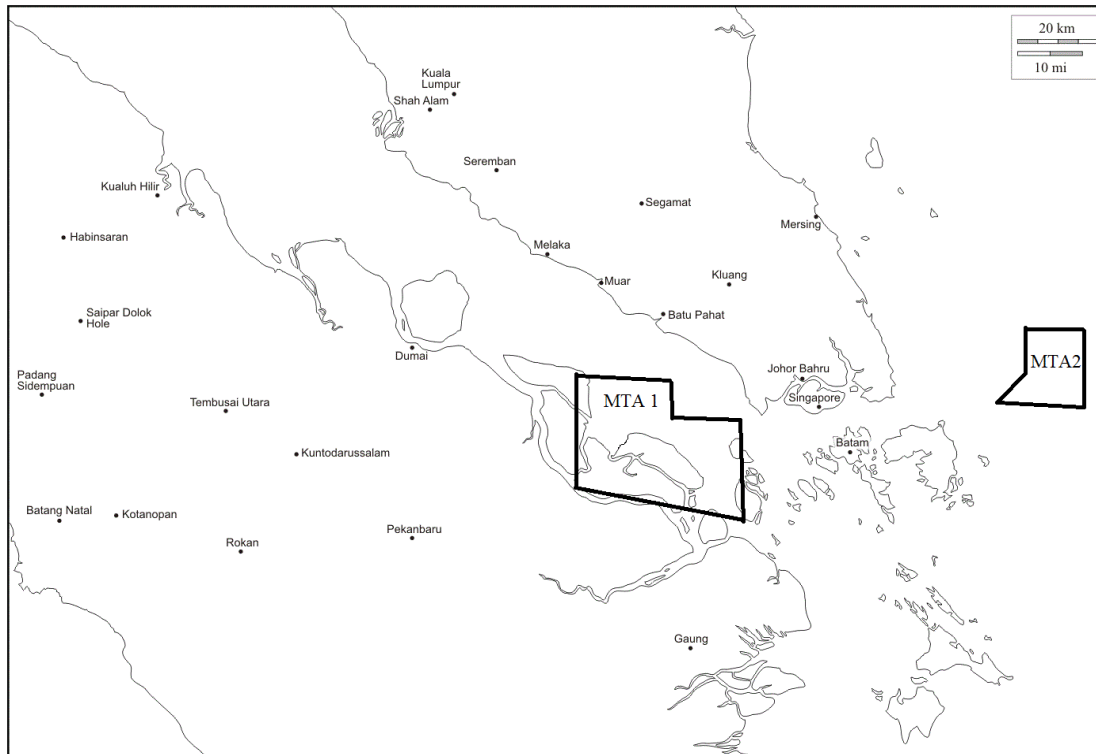
Belakangan, mereka bahkan berhasil membuat kesepakatan serupa dengan India, Jerman, dan Afrika Selatan.²⁵

Perjanjian itu kemudian diratifikasi Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 8 Tahun 1996 yang ditandatangani 2 Februari 1996 oleh Soeharto. Sejak itu, Singapura berhak menggunakan dua wilayah udara Indonesia untuk kepentingan militer mereka, yakni MTA 1 dan MTA 2.

- MTA 1 membentang dari barat daya Singapura hingga Tanjungpinang dan utara Pulau Bintan, Kepulauan Riau. Di utara Bintan itulah Ketut sering melihat pesawat-pesawat tempur Singapura berlatih hingga kini ketika masa berlaku MTA telah habis.
- MTA 2 membentang mulai timur Singapura sampai Kepulauan Natuna yang juga masuk Kepulauan Riau. Di MTA 1, Singapura dapat menerbangkan 15 pesawat tempur per hari.

²⁵ <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716-20-82695/perang-udara-indonesia-singapura/>

Gambar 2 : Area Pelatihan Militer Udara Indonesia-Singapura



CNN - 2015

Perjanjian ini merupakan wujud dari simbiosis mutualisma alias kerjasama saling menguntungkan antara kedua negara, dimana Indonesia yang memiliki wilayah yang luas memberikan kewenangan bagi pemerintah Singapura untuk digunakan sebagai wilayah latihan militer. Sementara itu, Singapura sebagai negara Asia Tenggara yang leading dalam ekonomi maupun persenjatan militer dengan segala kelengkapan

teknologinya akan memberikan bantuan baik pelatihan personel militer maupun pembangunan sarana dan prasarana latihan militer.²⁶

Kesepakatan MTA berakhir tahun 2001, presiden Soeharto tak lagi menjabat. Kelanjutan MTA pun jadi abu-abu. Enam tahun kemudian, April 2007 bertempat di Tampaksiring, Bali, Indonesia dan Singapura kembali membuat kesepakatan hampir serupa. Kali ini diberi nama Perjanjian Kerja Sama Pertahanan atau DCA (*Defence Cooperation Agreement*). DCA adalah sebuah perjanjian antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura yang berkaitan dengan kerjasama militer antar kedua negara. Perjanjian ini ditandatangani oleh kedua belah pihak di Bali, 27 April 2007 yang lalu. Perjanjian ini memungkinkan militer Singapura memakai wilayah kedaulatan Indonesia sebagai tempat latihannya dan Indonesia diberikan bantuan latihan di bidang simulator, termasuk kursus-kursus teknik dan akademik dari pihak Singapura.

Kerjasama pertahanan militer ini berpengaruh penting dalam keamanan Selat Malaka, melihat area latihannya sebagian besar berada di perairan Malaka. Namun, perjanjian militer ini juga menguntungkan kedua belah pihak seperti Dalam Pasal 2 (f) DCA antara lain disebutkan bahwa kedua pihak secara bersama atau masing-masing dapat melaksanakan latihan, termasuk akses pada wilayah latihan dan fasilitas di bagian tertentu wilayah untuk kegiatan tersebut. Sedangkan dalam Pasal 3 (a) dicantumkan daerah latihan di Indonesia yang dapat digunakan untuk latihan bersama

²⁶ <https://wastumconda.wordpress.com/2010/07/08/military-training-area-mta-dimana-kedaulatan-kita/>

atau masing-masing. Disebutkan daerah dan fasilitas latihan di Indonesia sebagai berikut .²⁷

- Pemulihan dan pemeliharaan Air Combat Manoeuvring Range (ACMR)
- Overland Flying Training Area Range (OFTA)
- Siabu Air Weapons Range (AWR)
- Pulau Kayu Ara untuk latihan bantuan tembakan laut
- Daerah latihan Baturaja
- Akses pada fasilitas Angkatan Laut

Sedangkan untuk Indonesia, Singapura memberikan bantuan latihan di bidang simulator, termasuk kursus-kursus teknik dan akademik kepada militer Indonesia. Dengan adanya fasilitas simulator teknologi tinggi yang dimiliki Singapura diharapkan Militer Indonesia akan mampu menaikkan penguasaannya terhadap teknologi tinggi yang selama itu belum dimiliki Indonesia.

C. Analisa Kerjasama Keamanan di Selat Malaka

Kerjasama trilateral antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura merupakan bentuk kerjasama pengamanan laut sebagai upaya pengamanan di sepanjang perairan Selat Malaka. Namun, untuk memahami bentuk kerjasama keamanan di Selat Malaka, diperlukannya analisis dasar untuk memahami pentingnya keamanan selat dengan

²⁷http://analisismiliter.com/artikel/part/11/Nasionalisme_dan_Batalnya_Perjanjian_DCA_Indonesia_Singapura_2007

memperlajari alasan dibutuhkannya kerjasama, keuntungan, hambatan, dan keberhasilan dari upaya kerjasama yang dilakukan tiga negara pantai tersebut di Selat Malaka.

1. Keuntungan dari kerjasama

Keuntungan dari kerjasama keamanan trilateral Indonesia, Malaysia dan Singapura ini adalah pertama, terbentuknya suatu koordinasi dan kerjasama antar penegak hukum ketiga negara di Selat Malaka sebagai upaya mencegah tindak kriminalitas. Kedua, dapat meningkatkan perekonomian masing-masing negara. Ketiga, adalah sebagai upaya pencegahan masuknya kekuatan asing.²⁸

Selat Malaka merupakan salah satu jalur transportasi perdagangan dunia. Sebanyak 50.000 kapal berukuran besar melintasi selat ini setiap tahunnya. Hal ini menjadikan sebagai peluang untuk melakukan aksi-aksi kejahatan maritim. Menyadari hal tersebut, negara-negara pantai Selat Malaka di sekitarnya perlu melakukan kerjasama secara trilateral hal ini demi terciptanya koordinasi yang baik di lapangan. Kerjasama trilateral negara pantai melalui patrol terkoordinasi diharapkan dapat memaksimalkan patrol di perairan yuridiksi masing-masing negara di Selat Malaka dalam waktu tertentu untuk mengawasi, mengamankan dan menindak para

²⁸ Maulidy Insan Ahmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam mengatasi masalah pembajakan di perairan Selat Malaka. 2011

pelaku pelanggaran atau kejahatan di laut untuk menjamin keamanan di wilayah tiga negara.²⁹

Kerjasama dan kolaborasi militer yang terjalin tentu akan sangat memudahkan petugas di lapangan tentunya Angkatan Laut tiga negara pantai tersebut untuk dapat melakukan pertukaran informasi secara cepat dan dapat segera langsung mengambil tindakan. Dengan semakin baiknya perairan di Selat Malaka maka secara tidak langsung akan berpengaruh pada pertumbuhan perekonomian dikawasan ini. Kelancaran transportasi atas barang dan sumber daya alam menjadi penggerak bagi sector-sektor industry sehingga roda perekonomian akan berjalan lancar.

Ada lima pelabuhan Internasional penting di Selat Malaka, yakni Singapura, Pelabuhan Klang (di dekat Kuala Lumpur), Johor, Penang dan Belawan (medan). Selain itu masih ada sejumlah besar pelabuhan-pelabuhan kecil dan terminal feri yang cukup penting bagi kawasan setempat. Bila Singapura dan pelabuhan utama lainnya yang jumlahnya lebih sedikit, merupakan tulang punggung perdagangan local dan migrasi tenaga kerja. Malaysia memiliki tiga pelabuhan penting dalam jalur Selat Malaka dan sangat berpengaruh pada kemajuan perekonomian negaranya.³⁰

Selain itu, juga terdapat keuntungan politis yang akan dicapai oleh tiga negara khususnya Indonesia. Berkurangnya angka kejahatan di laut akan dapat menunjukkan keseriusan dalam menangani keamanan negerinya. Sehingga posisi tawarnya akan

²⁹ Nugroho F Yudho, 'Bertindak Lebih Tegas', <http://www.tokoh-indonesia.com/ensiklopedi/b/bernard-sondakh/index.shtml>.

³⁰ Solvay Gerke dan Hans-Dieter Evers, "Perkembangan Wilayah Selat Malaka", Malaysia: Center for policy research and International Studies, Universiti Sains Malaysia, November 2009, h. 07.

lebih baik terlebih dengan melakukan kerjasama dengan negara lain. Hal ini dikarenakan sebagian besar kawasan Selat Malaka merupakan bagian dari perlintasan kelautan wilayah Indonesia.³¹

Banyak negara asing yang ingin ikut membantu untuk mengamankan Selat Malaka, namun beberapa usulan campur tangan banyak yang bertentangan dengan yuridiksi dan kedaulatan negara pantai, misalnya keinginan Amerika untuk membangun pangkalan militer mereka di area Selat yang akhirnya di tolak dengan Indonesia dan Malaysia menjadi cerminan banyaknya kepentingan negara-negara di perairan Selat Malaka. Keinginan kontribusi negara lain meningkat dilihat dari kurang efektifnya upaya pengamanan pelanggaran hukum yang dilakukan tiga negara pantai, sebaiknya negara pantai dapat meningkatkan keefektifan koordinasi kerjasama yang akan mengurangi kecemasan dan kekhawatiran pengguna Selat Malaka.

2. Hambatan dari Kerjasama

Pelaksanaan kerjasama dan kolaborasi militer di Selat Malaka selalu dibayangi dengan hambatan-hambatan di dalamnya antara lain, pertama, adanya perbedaan kepentingan antar kepentingan umum dengan kepentingan pribadi. Maksudnya adalah adanya ketidaksadaran terhadap pengguna selat yaitu para pemilik kapal untuk mematuhi setiap peraturan yang diterapkan oleh pemerintah untuk menciptakan keselamatan pelayaran serta sebagai upata penegakan hukum. Hal ini dikarenakan

³¹ Maulidy Insan Ahmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam mengatasi masalah pembajakan di perairan Selat Malaka. 2011

proses birokrasi yang terlalu berbelit-belit yang pada akhirnya membutuhkan biaya yang besar dari pemilik kapal. Sehingga banyak pemilik kapal yang berusaha menyewa jasa keamanan bersenjata yang jelas- jelas akan menumbulkan permasalahan baru bagi pemerintah, yaitu masalah keamanan.

Bagi para kru dan perusahaan-perusahaan di Selat Malaka, alasan utama yang menyebabkan mereka terkadang tidak melaporkan kriminalitas yang terjadi seperti perompakan adalah takutnya terhadap rumitnya prosedur laporan. Untuk perusahaan-perusahaan ini, satu hari *delay* saja dapat meyebabkan kerugian besar sebanyak 10.000 Euro, para perusahaan juga khawatir akan keharusan untuk membayar *Import duties* untuk barang-barang yang dicuri dari mereka. Mereka juga meragukan integritas dan kompetensi dari pihak lokal yang berwenang. Di situasi seperti ini mereka menganggap tidak adagunanya melaporkan kehilangan mereka karena tidak adanya investigasi lanjutan yang akan dilakukan untuk melacak barang curian tersebut, Kesadaran untuk melaporkan aksi perompakan berbeda-beda ditiap negara sebagaimana kemampuan dan kemauan para penduduk lokal, regional, dan pihak berwenang untuk bekerjasama dengan IMB atau IMO. Pihak berwenang juga terkadang ragu-ragu untuk menghubungi IMB atau IMO karena takut akan konsekuensi ekonomi yang berakibat zona regional mereka dikategorikan sebagai zona yang berbahaya.³²

³² Johnson Derek and Valencia Mark, "Piracy in South East Asia-Status,Issues, Responses". 2005

Kedua adalah, adanya perbedaan prioritas, negara di kawasan Selat Malaka sangat menyadari ancaman yang dihadapi dan senantiasa dituntut untuk selalu menciptakan keamanan di sepanjang perairan selat ini. Akan tetapi keterbatasan sumber daya manusia dan juga minimnya peralatan penunjang operasi akibat keterbatasan dana telah menimbulkan adanya prioritas kepentingan.³³ Maksudnya adalah besar dana yang dibutuhkan untuk mengamankan jalur pelayaran Selat Malaka telah membuat masing-masing negara untuk memprioritaskan kepentingan nasionalnya masing-masing yang lebih mendesak. Keterbatasan anggaran membuat negara di sekitar Selat Malaka untuk mengedepankan kepentingan nasionalnya masing-masing yang lebih mendesak merupakan salah satu hambatan dalam upaya kerjasama keamanan Indonesia, Malaysia, dan Singapura.

Ketiga, Hambatan kerjasama ketiga negara ini adalah pada konflik transnasional antara mereka, sampai saat ini masing-masing negara masih memiliki konflik diantara mereka. Sebagai contoh dalam kerjasama *Military Training Area* (MTA) masih bermunculan konflik “perang udara, antara Indonesia dan Singapura, yang mana perjanjian yang ditandatangani semasa Presiden Suharto ini, Indonesia harus menyerahkan kedaulatannya dengan memperbolehkan Singapura untuk memakai area udara Indonesia di sekitaran Selat Malaka untuk melakukan latihan udara. Setelah selesainya kepresidenan Suharto, *agreement* ini menjadi abu-abu, dan terus memunculkan konflik-konflik yang jika tidak diselesaikan berkemungkinan akan

³³ Ida Bagus Sanubari, “Meningkatkan Pengamanan Selat Malaka Guna Mencegah Nasionalisasi Asing Dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI”, h. 69.

ber-eskalasi.³⁴ Disisi lainnya, Indonesia di masa lalu juga memiliki konflik dengan Malaysia atas sengketa pulau Simpadan dan Ligitan. Perebutan pulau Ambalat yang walaupun telah selesai di mahkamah internasional yang dimenangkan oleh Malaysia atas kepemilikan pulau Ambalat, dan seringnya berselisih tetangga di wilayah perbatasan laut Indonesia dengan Malaysia.³⁵

Kasus-kasus diatas sangat berkaitan dengan isu kedaulatan yang sangat sensitif bagi negara-negara pantai, bagaimana melakukan kolaborasi keamanan di Selat Malaka juga berpotensi menciptakan konflik perbatasan lagi, oleh karena itu hal-hal diatas sangat berpengaruh dan menjadi faktor-faktor pendukung untuk menjelaskan kehambatan kerjasama keamanan di Selat Malaka. Akan tetapi seiring dengan waktu berjalan, kewajiban Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk mengedepankan pengamanan di selat harus dilakukan agar menciptakan keamanan di Selat Malaka.

3. Kelemahan dari Kerjasama

Kolaborasi Kerjasama tiga negara pantai mempunyai kelemahan yang menjadi kekurangan dari koordinasi ini, baik dalam efisiensi dan praktikal, seperti kelemahan yang pertama, peralatan penunjang dan armada laut Indonesia yang sudah tua dan masih minim. Kedua, kerjasama keamanan ini walaupun bertujuan untuk penegakan hukum yaitu, mengatasi aksi-aksi pembajakan, penyelundupan manusia, *illegal*

³⁴ <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004172628-20-82700/sengkarut-area-militer-singapura-di-langit-indonesia/>

³⁵ Maulidy Insan Ahmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam mengatasi masalah pembajakan di perairan Selat Malaka. 2011

logging, illegal fishing, pasar gelap, dan lain-lain, akan tetapi, realitasnya proses kerjasama ini hanya menitikberatkan usahanya pada masalah pembajakan (*Piracy*) saja.³⁶

Kerjasama keamanan Indonesia, Malaysia, dan Singapura bertujuan untuk melakukan penegakan hukum. Akan tetapi penegakan hukum di perairan Selat Malaka tidak akan berjalan dengan tanpa dukungan sarana penunjang yang memadai. Seperti diketahui perompakan dan aksi kejahatan di Selat Malaka selama ini banyak terjadi di wilayah yuridiksi, hal ini tentunya akibat dari keterbatasan peralatan yang dimiliki oleh Angkatan Laut Indonesia. Sebagai negara yang memiliki wilayah laut yang luas. Indonesia dalam hal ini pihak Angkatan Laut minim sarana penunjang. Angkatan Laut Indonesia hanya memiliki armada laut berupa 14 kapal perang berpeluru kendali (6 Van Speijk Trigates, 3 Fathahilla Corvettes, 1 Ki hajar Dewantoro Corvettes, 4 Dengger Fast Missile Boats), Angkatan Laut Indonesia juga hanya memiliki 2 kapal tipe 209, kapal Amphibi 26 unit LSTs, Kapal penyapu ranjau 12 unit serta, 7 Kapal patroli frigate, 16 parchim Corvettes, dan 8 Lurssen 57 mm craft.³⁷

Jumlah tersebut sangat tidak ideal untuk melakukan pengamanan di wilayah laut Indonesia yang sangat luas, bahkan tahun pembuatan kapal-kapal tersebut adalah antara tahun 1967 sampai dengan tahun 1990-an walaupun armada laut Indonesia telah mengalami rekondisi, Indonesia sebenarnya membutuhkan 380 kapal perang untuk

³⁶Ibid

³⁷ Rizky Ridyasmara, Singapura Basis Israel Asia Tenggara, Jakarta; khalifa, 2005 h. 204

menjaga seluruh wilayah NKRI dan mencapai jumlah yang ideal bagi armada laut Indonesia. Di Selat Malaka sendiri, hanya 7 kapal patroli yang beroperasi padahal idealnya Selat Malaka memerlukan 36 kapal perang.³⁸

Berbeda dengan Malaysia dan Singapura yang rata-rata armada lautnya jauh lebih muda dibandingkan dengan Indonesia. Angkatan laut Malaysia memiliki beberapa armada angkatan laut antara lain, 19 kapal perang berpeluru kendali (2 Leiku frigates tipe Exocet SSM dan Sewolf SAM, 2 FS 1500 frigates tipe Exocet SSM, 4 Laksamana (assaad) missile corvettes tipe OTO Melara SSM, 8 Spica/Cambatante 11 missile boat tipe Exocet SSM). Sedangkan kekuatan armada angkatan laut Singapura mempunyai 24 kapal perang berpeluru kendali (6 Victor Corvettes, 6 Sewofl Missile boats, 12 Fearless Corvettes). 4 Kapal Selam (Chalenger A12 ex Swedia), 5 Amphibi (4 Endurance class LPDs, 1 perseverance LST ex Inggris) dan 6 Delta Class Lafayette Stealth missile frigates.³⁹

Dari data diatas dapat kita bandingkan armada Angkatan Laut ketiga negara, Singapura dapat kita lihat mempunyai armada laut yang sangat luar biasa kuat dan tangguh, mengingat negara tersebut merupakan negara dengan luas wilayah yang kecil. Akan tetapi bila melihat secara keseluruhan Angkatan Laut ketiga negara, Indonesia dengan armada laut yang terbatas sehingga menjadikan kerjasama ini sedikit mengalami kendala dan hambatan yang dapat menghambat proses pengamanan di

³⁸Nugroho F Yudho, "Bernard Kent Sondakh" <http://www.Tokoh-indonesia.com/ensiklopedi/bernard-sodakh/index.shtml>

³⁹ Rizki Ridyasmara, Singapura Basis Israel Asia Tenggara, h.205-206

lapangan, sehingga ketiga negara harus secara bersama-sama mencari cara untuk mengatasinya.

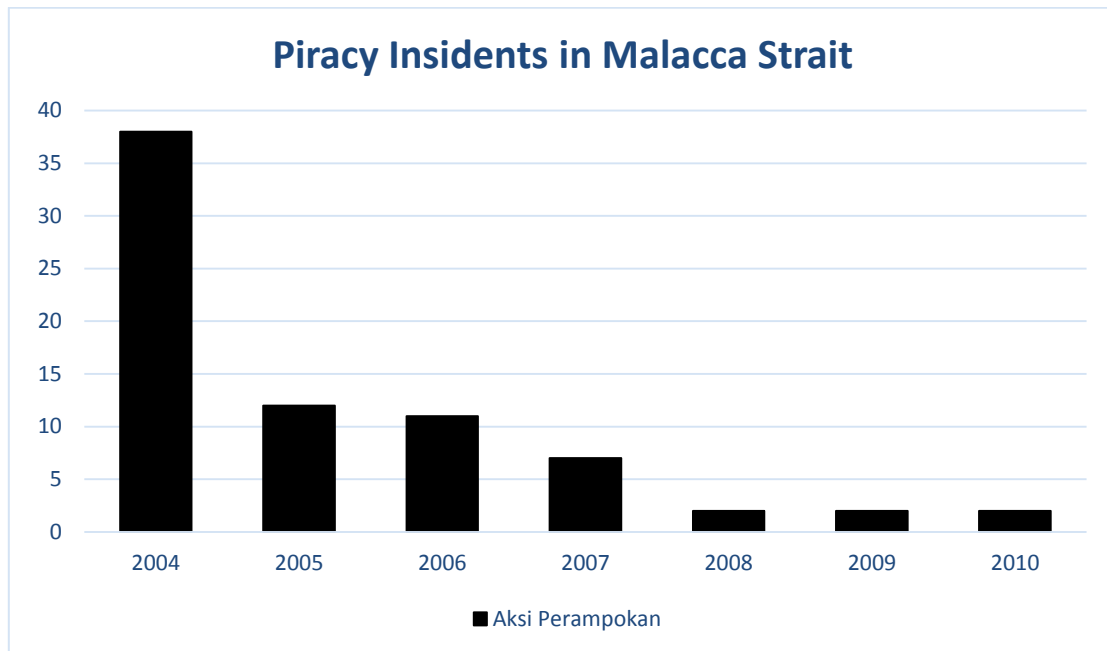
4. Keberhasilan dari Kerjasama

Keberhasilan pemberantasan perompakan dan isu kejahatan lainnya telah tercipta di tahun 2008, semenjak lahirnya kerjasama militer dan mekanisme kerjasama baru yang dilakukan ketiga negara pantai, setelah beberapa perbaikan dan pengembangan koordinasi manajemen kerjasama dari tahun 2005 ke tahun tahun berikutnya, konsep ini terus menerus menjadi andalan kerangka kerja keamanan di Selat Malaka.

Kerjasama keamanan tiga negara pantai Selat Malaka Indonesia, Malaysia, dan Singapura telah mencapai keberhasilan, kolaborasi militer, forum dan perjanjian kerjasama keamanan telah berhasil menekan angka pembajakan yang terjadi di Selat Malaka. Ini terbukti pada laporan IMB tahun 2004-2010. Berdasarkan data Biro Maritim Internasional (IMB) dari tahun 2008-2010 hanya terjadi dua insiden pembajakan yang di laporkan ke IMB.⁴⁰

⁴⁰ICC International Maritime Beaureau, Piracy and Armed Robbery Againts Ships, Annual Report 1January – 31 December 2010.

Diagram 1 : Insiden Perompakan di Selat Malaka Tahun 2004-2010



ICC International Maritime Beaureau, Piracy and Armed Robbery Againts Ships, Annual Report 1January – 31 December 2010.

Keberhasilan kerjasama militer MALSINDO pada tahun 2004 dan perkembangan di tahun berikutnya menambah pandangan perubahan bagi era kerjasama baru bagi tiga negara pantai, konsep kooperasi ini yang terus berkembang melihat keberhasilannya menjadi forum manajerial seperti *cooperation mechanism* yang terbentuk di tahun 2007. Keberhasilan kerjasama Indonesia, Malaysia, dan Singapura mengubah persepsi dunia luar dan negara pantai berhasil membangun kolaborasi tidak hanya antar negara pesisir, akan tetapi semua yang terlibat didalam

penggunaan Selat Malaka, bentuk kerjasama eksklusif ini yang menjadi titik penting terciptanya keamanan dan kenyamanan di Selat Malaka.