

ADAM FIRDA

20100510015

Fakultas Ilmu Sosial dan Politik

Jurusan Hubungan Internasional

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

adamfirda@hotmail.com

**KERJASAMA INDONESIA,
MALAYSIA, DAN SINGAPURA
MENGENAI ISU KEAMANAN
DI SELAT MALAKA**

ABSTRACT

Malacca strait is one of the important international trade route and because of its strategic location it has very crowded and congested traffic and vulnerable to various crime such as maritime piracy, illegal trafficking, terrorism, and human trafficking. As littoral states, Indonesia, Malaysia, and Singapore are responsible

for the security of the strait, their effort for creating form of integration cooperation between them to create a maritime navigational safety in the strait. This research focuses on how their efforts and types of cooperation they do regarding strait issues and Due to the involvement of a lot of interest in the waterway either from littoral states or the user states. This is a qualitative research and supported by theories and also secondary data so that in this study will be obtained proof and truth of the findings. To adapt with variety of growing crime in Malacca Strait, the integration between the three coastal states also continues to evolve from the only form of cooperation agreements and committees, to practical cooperation such as patrol coordination like operation MALSINDO, Initiatives Eye in the Sky and bilateral security cooperation as Military Training Area (MTA) and Defence Cooperation Agreement (DTA). The results of this study explain the drop in crime in the waterway each year (2004-2010) resulting from the integration of these three coastal states as the basis of cooperation agreements technical Tripartite Experts Group (TTEG) which later results forward and more deep cooperation mechanism (CF) involving not only three coastal states but whoever has interest in waterway to create a maritime navigational safety in Malacca Strait.

ABSTRAK

Selat Malaka merupakan jalur perniagaan internasional yang sangat ramai dan padat, oleh karena letaknya yang strategis, maka selat ini rawan akan ancaman kejahatan maritim yang marak terjadi seperti perompakan, perdagangan gelap, terorisme, dan perdagangan manusia. Sebagai negara pantai yang bertanggung jawab atas keamanan selat, Indonesia, Malaysia, dan Singapura menciptakan

beberapa bentuk integrasi kerjasama antara mereka untuk menciptakan keamanan navigasi maritime di Selat Malaka. Penelitian ini berfokus kepada bagaimana upaya dan bentuk-bentuk kerjasama yang dilakukan ketiga Negara tersebut. Dikarenakan terlibatnya banyak kepentingan di Selat Malaka baik dari Negara pantai (*littoral states*) ataupun Negara pengguna pantai (*user states*). Penelitian ini bersifat kualitatif dan di dukung oleh teori-teori dan juga data-data sekunder sehingga dalam penelitian ini diperoleh suatu bukti kebenaran hasil temuan. Untuk beradaptasi akan variasi pertumbuhan aksi kejahatan di Selat Malaka, integrasi antara ketiga Negara pantai juga terus berevolusi dari hanya bentuk kerjasama perjanjian dan komite, kepada kerjasama praktikal keamanan seperti patrol koordinasi seperti operasi MALSINDO dan inisiatif *Eye in the Sky*, dan kerjasama pertahanan bilateral seperti Military Training Area (MTA) dan Defence Cooperation Agreement (DTA). Hasil dari penelitian ini menjelaskan penurunan angka aksi kejahatan di Selat Malaka tiap tahunnya (2004-2010) yang dihasilkan dari integrasi tiga Negara pantai ini seperti perjanjian dasar kerjasama *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) yang nantinya melahirkan mekanisme kerjasama yang tidak hanya melibatkan tiga Negara pantai akan tetapi Negara pengguna lain yang memiliki kepentingan di Selat Malaka yaitu Co-operative Mechanism (CF) yang tidak lain untuk menciptakan keamanan navigasi maritim di Selat Malaka.

A. PENDAHULUAN

1. Latarbelakang

Selat Malaka yang merupakan jalur strategis yang berada dibawah kedaulatan tiga negara di Asia yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura, sangat rentan dengan berbagai aksi kejahatan. Indonesia, Malaysia dan Singapura, yang merupakan littoral states atau dalam istilah lainnya adalah negara pantai, yaitu negara-negara yang memiliki suatu kawasan yang sama, dan bertanggung jawab penuh terhadap segala hal yang terjadi di kawasan tersebut. Dalam pembahasan penulisan ini, *littoral states* yang dimaksud adalah Indonesia Malaysia dan Singapura, yang secara geografis, bertanggung jawab terhadap keadaan apapun termasuk keamanan di Selat Malaka. Ketiga negara ini memiliki peranan penting dalam menjaga keamanan di perairan Selat Malaka.

Isu keamanan di selat ini memiliki implikasi gangguan terhadap hubungan internasional negara-negara pantai yang dimaksud, Singapura, Malaysia dan Indonesia, sebagai negara pantai (*littoral states*) dari Selat Malaka, begitupula negara-negara lain yang sangat berkepentingan terhadap keamanan dan stabilitas selat ini. Singapura sebagai “*trading country*” telah diuntungkan secara geografis dan selat ini merupakan jantung bagi perekonomiannya. Sementara Indonesia juga mempunyai kepentingan terhadap stabilitas dan keamanan selat tersebut, mengingat Selat ini merupakan salah satu pintu masuk jalur perdagangan dari Eropa, Afrika, Timur Tengah dan Asia Selatan. Sebagaimana yang di terapkan di hukum internasional, selat malaka jatuh kedalam area perbatasan territorial negara-negara pantai , tugas untuk menjaga keamanan dan kelancara lalu lintas selat di

bebani kepada Indonesia, Malaysia, dan Singapura. negara-negara lain yang menikmati *transit passage* melalui selat malaka harus menahan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan negara-negara pantai.

Selat Malaka juga memiliki nilai strategis dari sisi ekonomi, politik, dan keamanan. Selain dari posisi dan historis, selat ini merupakan jalur perniagaan internasional yang sangat ramai dan padat, oleh karena letaknya yang strategis, maka selat ini rawan akan ancaman kejahatan maritim. Aksi kegiatan illegal di area jalur perdagangan selat malaka yang masih marak dilakukan oleh para kriminal adalah perompakan, perdagangan pasar gelap, terrorisme, dan perdagangan manusia.

Piracy Incidents in Indonesia, Malaysia, Singapore and Straits of Malacca

Lokasi	Tahun						
	2004	2005	2006	2007	2008	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.

Namun banyak juga kejahatan yang tidak hanya terfokus pada hal-hal yang bersifat militeristik, tetapi telah berkembang mengarah pada berbagai aspek seperti perlindungan lingkungan, hak asasi manusia, perluasan perdagangan dan investasi, pemberantasan kejahatan internasional, atau perdagangan barang terlarang. Maka, strategi pertahanan dan keamanan daerah ini memerlukan suatu perhatian khusus terutama dari negara pantai (*littoral states*) yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura dengan mengadakan kerjasama untuk mengatasi ancaman kejahatan di Selat Malaka.

Untuk menjaga keamanan akan aksi kejahatan di Selat Malaka tersebut, maka perlu adanya suatu konsep keamanan dan kerjasama dari *littoral states*. Konsep keamanan (*security*) yang ada selama ini telah berkembang sejak pasca perang dingin dan berlanjut pada era globalisasi dewasa ini. Konsep ini telah diperluas tidak hanya terfokus pada hal-hal yang bersifat militeristik, tetapi telah berkembang mengarah pada berbagai aspek seperti perlindungan lingkungan, hak asasi manusia, perluasan perdagangan dan investasi, pemberantasan kejahatan internasional, atau perdagangan barang terlarang. Dalam dunia kemaritiman, keamanan maritim juga telah meluas tidak hanya konsep pertahanan laut terhadap ancaman militer dari negara lain tetapi juga termasuk pertahanan terhadap

ancaman non militer antara lain perlindungan terhadap kelestarian alam, jalur perdagangan, pemberantasan aksi ilegal di laut, dan lain lain.

2. Rumusan Masalah

Sindikrat kriminal internasional yang beraksi di Selat Malaka telah berkembang pesat juga di lakukan secara *rapid* dan terkoordinir. Masalah ini menjadi masalah maritim yang serius seperti pembajakan yang semakin meningkat diperairan Selat Malaka. Untuk menanggapi isu-isu ini tidak bisa hanya dilakukan dengan upaya satu pihak negara saja, akan tetapi di perlukan kerjasama regional bagi negara tiga pantai tersebut, Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Oleh karena itu yang menjadi permasalahannya yaitu :

Bagaimana upaya kerjasama yang dilakukan tiga negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam menangani isu keamanan di Selat Malaka?

B. METODE PENELITIAN

Dalam pengumpulan data untuk penelitian ini, penulis menggunakan metode yang bersifat literasi atau metode penelitian yang didasarkan pada riset kepustakaan (*library research*). Riset kepustakaan ini yaitu teknik pengumpulan data dengan mempelajari berbagai macam literature buku, majalah, koran yang berkaitan dengan penelitian. Selain itu, penulis juga memperoleh data-data dari media internet sebagai sarana pendukung utama serta sumber-sumber lain yang relevan dan valid yang dapat mendukung penelitian ini.

1. Landasan Teori

Untuk menganalisa dan menjelaskan bentuk kerjasama negara-negara pantai yang terlibat langsung dalam pengamanan selat malaka akan menggunakan **Konsep Kompleks Keamanan Regional dan Konsep Kerjasama Internasional**. Kerangka pemikiran ini di harap mampu menjelaskan fenomena kerjasama yang terjadi di perairan Selat Malaka.

Konsep kompleks keamanan regional dari Barry Buzan (2000) mungkin dapat di gunakan untuk memahami persoalan terorisme maritim. Menurut Buzan keamanan merupakan “... *human collectivities that are affected by military, political, economic, societal and environmental factors*”. Terdapat kesalingketergantungan antara aktor-aktor tersebut di kawasan yang oleh Buzan di sebut sebagai kompleks keamanan. Buzan mendefenisikan kompleks keamanan sebagai “*a group of states whose primary security concerns link together sufficiently closely that their national securities cannot be realistically considered apart from one another*”.

Menurut K.j Holsti kerjasama internasional dapat di defenisikan sebagai berikut : proses kerjasama atau kolaborasi terbentuk dari perpaduan dan keanekaragaman masalah nasional, regional, atau global yang muncul dan memerlukan perhatian dari lebih satu negara. Masing-masing pemerintah saling melakukan pendekatan yang membawa usul penanggulangan masalah, mengumpulkan bukti-bukti tertulis untuk membenarkan suatu usul atau yang lainnya dan mengakhiri perundingan dengan suatu perjanjian atau pengertian yang memuaskan semua pihak.

2. Jangkauan Penelitian

Sebagai sebuah usaha untuk menghindari diri dari penulisan ilmiah yang terlampau luas dan tidak terarah sehingga akan mengaburkan isi dan topic pembahasan, maka di perlukan pembatasan. Upaya pembatasan masalah dirangkep dalam jangkauan tahun 2004 sampai tahun 2010 dimaksudkan agar penulis tetap terfokus pada masalah yang diteliti sehingga akan mempermudah dalam pengumpulan dan penelitian data. Selain itu, penyempitan masalah yang akan di kaji juga bertujuan untuk membuat penulis maupun pembaca tidak melenceng jauh dari apa yang akan dan telah dikaji. Dalam penulisan skripsi ini penulis akan membatasi pembahasan penulisan pada kerjasama yang dibangun oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai solusi untuk mengatasi aksi kejahatan di Selat Malaka.

C. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

Keamanan Selat Malaka menjadi tanggung jawab ketiga negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura. 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 keamanan Selat Malaka sebagai berikut :

- *The three government agreed that 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;*
- *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 shiping in accordance with the princple 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 Selat Malaka dan Singapura, 16 Nopember 1971, itu merupakan pernyataan yang sangat penting artinya dalam sejarah kedua selat tersebut.

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 *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG). Bentuk 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*.

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 baru seperti *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. Keragaman bentuk kerjasama perjanjian dan komite ini mempengaruhi kelancaran proses keamanan dan pelaksanaannya untuk menciptakan selat yang bebas pelanggaran hukum dan kriminal lainnya.

1. 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.

2. 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 kemandirian 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.

Bentuk upaya kerjasama keamanan navigasi Selat Malaka di penelitian ini dibagi menjadi dua kategori, pertama adalah seperti yang dijelaskan diatas, 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. Dengan tidak 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.

1. 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.

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 uang berdaulat untuk mewujudkan stabilitas keamanan di Selat Malaka. 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.

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

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.

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

1. Keuntungan 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.

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 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 menimbulkan permasalahan baru bagi pemerintah, yaitu masalah keamanan.

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.

Ketiga, Hambatan kerjasama ketiga negara ini adalah pada konflik transnasional antara mereka, sampai saat ini masing-masing negara masih memiliki konflik diantara mereka.

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

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.

D. KESIMPULAN

Perluasan area kriminalitas Selat Malaka tidak hanya terbatas pada perompakan, perkembangan pasar gelap, penyelundupan barang illegal, perdagangan manusia, hingga terorisme mengharuskan Indonesia, Malaysia, dan Singapura mengambil tindakan yang lebih mendalam dan akurat untuk menangani pelanggaran hukum tersebut, bentuk integritas yang lebih mendalam dilakukan dan memberikan hasil yang lebih baik daripada kerjasama di tahun-tahun sebelumnya. Tiga negara pantai telah memperkenalkan upaya kerjasama unilateral, bilateral, dan trilateral juga inisiatif extra-regional. Beberapa upaya tersebut berhasil

meminimalisir bahay dari kejahatan diatas khususnya perompakan. Pada akhirnya semuanya akan bergantung dari tiga negara ini, dan masih banyak hal yang perlu dilakukan.

Kerangka kerjasama di Selat Malaka diadopsi beberapa forum dan komite yang dinaungi tidak hanya tiga negara pantai, tetapi juga pengguna selat baik *non-userstate*, atau pihak swasta lainnya, bentuk kerjasama ini adalah cara bagi para pemilik kepentingan di Selat Malaka berkontribusi untuk keamanan selat. Seperti pertemuan TTEG yang dihadiri banyak negara pengguna, pemegang saham, komunitas pelayaran, dan lainnya, untuk membahas isu-isu kejahatan dan keamanan navigasi kapal. *Cooperative Mechanism* adalah cara lain untuk para negara pantai dan yang mempunyai kepentingan di selat untuk memperkuat keamanan lingkungan dan perlindungan Selat Malaka, mekanisme kerjasama ini berbentuk penggalangan dana, penyediaan peralatan dan berbagai pembuatan perjanjian dan masih banyak kolaborasi lain yang dilakukan negara pantai dan pengguna selat.

Tindakan langsung pengamanan selat dilakukan dengan beberapa operasi kordinasi militer seperti operasi MALSINDO dan inisiatif *Eye in the Sky*, dan kerjasama pertahanan bilateral seperti MTA dan DCA. Langkah aktif kerjasama militer lebih memberikan dampak nyata terhadap minimalisirnya aksi kejahatan di Selat Malaka sejak beroperasinya patroli tersebut. Para Angkatan Laut negara pantai melakukan patroli koordinasi, latihan bersama, demi upaya peningkatan kekuatan militer dan keamanan Selat Malaka.

Melihat kerjasama yang dilakukan tiga negara pantai baik dalam pembuatan mekanisme kerjasama kooperatif maupun koordinasi militer, hanya berfokus pada peningkatan perlindungan keamanan navigasi dan memerangi perompakan, namun, diperlukannya pembahasan dan tindakan lebih lanjut yang meliputi aksi pasar gelap, penyelundupan barang illegal, perdagangan manusia dan kejahatan lainnya, ketiga negara pantai sebaiknya menemukan bentuk kerjasama integritas yang lebih mendalam untuk memerangi kejahatan-kejahatan tersebut.

E. DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Bandung: penerbit PT alumni, 2003, h. 349

S.Y Pailah, *Tantangan dan perubahan maritime*, h.4.

Anak Agung Banyu Perwita, *Pengantar Kajian Strategis*, Graha Ilmu, 2013, hal.70.

K.J Holsti, *Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis*, Jilid II, Terjemahan M. Tahrir Azhari. Jakarta: Erlangga, 1988, hal. 652-653.

Morgenthau, “*Perserikatan Bangsa-Bangsa, Hubungan Antara Pelucutan Senjata dan Keamanan Internasional*”, New York, 1982 hal. 86.

Theodore A. Coulumbis & James Wolfe, alih bahasa oleh Mercedes Marbun, *Pengantar Hubungan Internasional: Keadilan dan Power*, Bandung, Abardin, 1990, hal. 66.

J. Frankel, *International Relations*, terjemahan Laila Hasyim, Ans Sungguh Bersaudara (Jakarta, 1980).

Heri Muliono, *Merajut Batam Masa Depan, Menyongsong Status Free Trade Zone*, LP3S, Jakarta, 2001, hal 53-54

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

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.

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

DOKUMEN

KBRI Singapura, *Aksi Kejahatan Terhadap Kapal-Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura: Suatu Ancaman Politik dan Ekonomi*, Singapura: Maret, 2005. Hal.1

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

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

Laksamana Tedjo Edhy Purdijatno. *Mengawal perbatasan negara maritime*.

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

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

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

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

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

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

Maritime Port Authority of Singapore, *Factsheet on the Tripartite Technical Experts Group (TTEG)*.

Joint War Committee–Lloyd's Market Association, supra note 47.

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

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

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

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

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

RIZki Ridyasmara, *Singapura Basis Israel Asia Tenggara*, h.205-206

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

JURNAL

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

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

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

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

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

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.

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

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

TESIS/SKRIPSI

Chariszona. *Kerjasama Littoral States (Indonesia-Singapura) Dalam Mengatasi Kejahatan Di Selat Malaka*.2010

Sari Mira Fraya, *Kerjasama Indonesia Dan Malaysia Di Bidang Militer Mengenai Keamanan Di Selat Malaka*. 2008

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.

WEBSITE

http://id.wikipedia.org/wiki/Perompakan_di_Selat_Malaka

<https://oseafas.wordpress.com/2010/03/16/keamanan-maritim-di-selat-malaka>. Di akses 8 maret 2016

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

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

<http://www.matamatra.com/index.php/2015/06/26/indonesia-malaysia-dan-singapura-bersatu-hadapi-perompak-di-selat-malaka/>

<http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/>

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

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

DavidG. Wiencek, *'The Growing Threat of Maritime Piracy'* www.china.jamestown.org/pubs/view/cwe_001_001_004.htm.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[Bangsa_tentang_Hukum_Laut](#)

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

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

http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/annexb_270510.pdf.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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