

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

(Indonesia, Malaysia, and Singapore Cooperation regarding security  
issues in Malacca Strait)

**Skripsi**



Disusun Oleh :

Adam Firda

20100510015

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH YOGYAKARTA**

**2016**

## HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul :

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

*Indonesia, Malaysia, and Singapore Cooperation regarding security issues in  
Malacca strait*

Disusun oleh:

**ADAM FIRDA**

**20100510015**

Skripsi ini telah dipertahankan dalam Ujian Pendadaran, dinyatakan Lulus, dan disahkan didepan Tim Penguji Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada:

Hari / Tanggal : Selasa / 30 Agustus 2016

Waktu : 08:00 WIB

Tempat : Ruang HI.A

**TIM PENGUJI**

**Ketua Penguji**

**Sugeng Riyanto, S.IP, M.Si**

**NIP : 163030**

**Penguji I**

**Penguji II**

**Dian Azmawati, S.IP, M.A**  
**NIP : 163065**

**Ali Muhammad, S.I.P, M.A, Ph.D**  
**NIP : 132311149**

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa Skripsi saya ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik sarjana baik di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta ataupun di Perguruan Tinggi lain.

Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain—kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama dan dicantumkan di daftar pustaka.

Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila ada ketidakbenaran dalam skripsi ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Yogyakarta, 06 September 2016

Adam Firda

## *To : My Sisters*

*Ideas is nothing without executions*

*-Gary Vaynerchuck*

*Talent is overrated*

*-Owen Cook*

*Do things you afraid to do*

*-Elliot Hulse*

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pertama-tama penulis panjatkan puja dan puji syukur terhadap Allah SWT atas segala rahmat dan ridho-Nya, dengan segala kerendahan hati akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul —Kerjasama Indonesia, Malaysia, dan Singapura mengenai isu keamanan di Selat Malaka.

Shalawat dan salam penulis haturkan untuk Nabi Muhammad SAW yang telah mengubah kehidupan di dunia dari zaman kegelapan menuju zaman yang terang benderang. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Politik S-1 pada program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Penyelesaian skripsi ini pun tidak terlepas dari doa, bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini penulis mengucapkan segenap terimakasih kepada :

1. Dosen Pembimbing Skripsi Bapak Sugeng Riyanto, S.IP, M.Si atas sumbangan waktu, dukungan, dan pemikirannya dalam penyusunan skripsi ini.

2. Ibu Dian Azmawati, S.IP, M.A sebagai Penguji I atas semua kritik dan saran yang membangun bagi skripsi ini.
3. Bapak Ali Muhammad, S.IP, M.A, Ph.D sebagai penguji II, sekaligus Dekan Fakultas ISIPOL HI UMY atas semua kritik dan saran untuk menyempurnakan skripsi ini.
4. Seluruh Dosen PRODI HI UMY tanpa terkecuali, atas ilmu berharga yang telah diberikan selama penulis menempuh studi.
5. Karyawan TU PRODI HI UMY, Pak Jumari, Pak Waluyo dan Pak Ayub atas informasi, dukungan dan pelayanan yang membantu penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
6. Seluruh pihak yang tanpa pamrih membantu dan mendukung sampaiakhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dan dipertanggungjawabkan.

Dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa masih sangat banyak kekurangan dan kesalahan dalam penyusunan skripsi ini. Namun demikian, penulis berharap sekecil apapun karya ini semoga dapat bermanfaat bagi setiap pembaca.

Yogyakarta, 06 September 2016

Adam Firda

## DAFTAR ISI

DAFTAR ISI .....	i
BAB I.....	1
PENDAHULUAN .....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. RUMUSAN MASALAH .....	7
C. LANDASAN TEORI .....	7
D. HIPOTESA.....	18
E. METODE PENELITIAN .....	18
F. JANGKAUAN PENELITIAN .....	19
BAB II.....	21
GAMBARAN UMUM SELAT MALAKA .....	21
A. KEADAAN FISIK SELAT MALAKA .....	22
1. Kondisi Geografis Selat Malaka.....	22
2. Nilai Strategis Selat Malaka .....	24
B. ARTI PENTING SELAT MALAKA .....	27
1. Politik.....	27
2. Ekonomi.....	29
3. Keamanan .....	31
C. KEPEMILIKAN SELAT MALAKA.....	33
1. Pendekatan Segi Hukum.....	33
2. Dasar Hukum 12 Mil .....	37
3. Zona Ekonomi Eksklusif .....	38
D. ISU KEAMANAN TRANSNASIONAL.....	41
1. Perompakan .....	42
2. Terorisme.....	50
3. Pasar gelap.....	51
4. Perdagangan Manusia.....	53

BAB III.....	56
KERJASAMA INDONESIA, MALAYSIA, DAN SINGAPURA SEBAGAI UPAYA MENJAGA KEAMANAN DI PERAIRAN SELAT MALAKA. ....	56
A. Alasan Mengapa Dibutuhkannya Kerjasama .....	57
B. Upaya Kerjasama di Selat Malaka .....	60
1. Perjanjian dan Komite .....	61
1.a. Tripartite Technical Experts Group (TTEG).....	62
1.b. Co-operative Mechanism .....	64
2. Koordinasi Kerjasama Militer .....	74
2.a. MALSINDO dan The Eye in the Sky (EiS) Initiative .....	77
2.b. Military Training Area (MTA) dan Defence Cooperation Agreement (DCA).....	
C. Analisa Kerjasama Keamanan di Selat Malaka .....	83
1. Keuntungan dari kerjasama .....	83
2. Hambatan dari Kerjasama .....	86
3. Kelemahan dari Kerjasama.....	89
4. Keberhasilan dari Kerjasama.....	91
BAB IV .....	93
KESIMPULAN .....	93
DAFTAR PUSTAKA .....	96



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. LATAR BELAKANG

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. Ketiganeegara ini memiliki peranan penting dalam menjaga keamanan di perairan Selat Malaka. Indonesia sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang terhadap Selat Malaka, sedangkan Malaysia dan Singapura merupakan negara yang kuat dalam sistem pertahanan dan keamanan terhadap Selat Malaka dan tidak dipungkiri lagi bahwa Singapura memiliki kepentingan yang besar terhadap jalur perdagangan yang strategis ini.

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. Kerawanan 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 littoral states yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura dengan mengadakan kerjasama untuk mengatasi ancaman kejahatan di Selat Malaka.

Di kawasan Asia Pasifik, perairan Asia Tenggara memiliki peranan yang sangat penting, karena merupakan penghubung antara dua samudra besar, Pasifik dan Hindia. Jalur terpadat adalah selat malaka yang dilewati 72% tanker yang melintasi dari samudra Hindia ke Pasifik dan hanya 28% yang melewati selat lain, yaitu selat Lombok, selat Makasar dan laut Sulawesi. Di perkiraan sekitar 50.000 kapal setiap tahunnya melintasi selat malaka, sehingga apabila terjadi interdiksi di Selat Malaka, dampaknya tidak hanya di rasakan oleh negara-negara di Asia Tenggara, melainkan juga akan memberikan dampak yang luar biasa bagi negara lain.<sup>1</sup>

Lokasi geografis Selat Malaka menjadikannya rapuh terhadap praktik perompakan dan aksi kejahatan. Selat Malaka sejak lama merupakan sebuah jalur penting yang menghubungkan Cina dan India, dan seringkali digunakan untuk tujuan perdagangan. Di era modern, Selat ini merupakan jalur antara Eropa, Kanal Suez, dan negara-negara penghasil minyak di Teluk Persia; serta pelabuhan-pelabuhan Asia Timur yang sibuk. Terdapat ribuan pulau kecil di selat sempit ini, selain itu selat ini juga menjadi muara banyak sungai. Dua hal ini menjadikan Selat

---

<sup>1</sup>Boer Mauna, Hukum internasional pengertian peranan dan fungsi dalam era dinamika global, Bandung: penerbit PT alumni, 2003, h. 349

Malaka tempat yang ideal bagi para perompak untuk bersembunyi dan menghindari penangkapan.<sup>2</sup>

Sebagai selat yang rentan akan kegiatan kriminal, lalu lintas selat yang padat apalagi dilalui oleh kapal-kapal yang membawa material untuk pembangunan ekonomi merupakan target dari aksi perompakan. Perompakan yang terjadi di Selat Malaka sebagian besar terjadi di daerah perbatasan Indonesia. Hal ini disebabkan karena lemahnya system pengamanan negara-negara yang berbatasan dengan selat malaka dan terbatasnya kemampuan yang dimiliki terutama di bidang maritim.

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-negarapantai , tugas untuk menjaga keamanan dan kelancara lalu lintas selat di bebani kepada Indonesia, Malaysia, dan Singapura. negara-negara lain yang

---

<sup>2</sup>[http://id.wikipedia.org/wiki/Perompakan\\_di\\_Selat\\_Malaka](http://id.wikipedia.org/wiki/Perompakan_di_Selat_Malaka)

menikmati *transit passage* melalui selat malaka harus menahan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan negara-negara pantai.

Betapa penting Selat Malaka bagi dunia sehingga banyak negara yang ingin mengukuhkan pengaruhnya di wilayah laut Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Di samping itu negara-negara seperti AS (Amerika Serikat) dan Jepang memanfaatkan Selat Malaka sebagai jalur perdagangan internasional untuk kebutuhan dalam dan luar negeri. Apabila terjadi insiden di Selat Malaka seperti perompakan ataupun pembajakan kapal-kapal yang bermuatan barang, dampaknya akan berwujud ke seluruh penjuru dunia. Jepang akan kehilangan 16% pasokan minyak bumi dan 80% pasokan gas alam, hal ini tentu mengancam stabilitas ekonomi Jepang.<sup>3</sup>

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

---

<sup>3</sup>S.Y Pailah, Tantangan dan perubahan maritime, h.4.

non militer antara lain perlindungan terhadap kelestarian alam, jalur perdagangan, pemberantasan aksi ilegal di laut, dan lain lain.<sup>4</sup>

Aksi kegiatan ilegal di area jalur perdagangan selat malaka yang masih marak dilakukan oleh para kriminal adalah *illegal logging*, *illegal mining*, maupun *illegal fishing* dan masih banyak kejahatan lainnya yang mengakibatkan kerugian negara dan kerusakan lingkungan. Dalam hal perdagangan manusia (*Human Trafficking*) Indonesia masih termasuk negara yang tinggi intensitasnya, kondisi ini tidak lepas dari lemahnya penjagaan di wilayah perbatasan dan pintu-pintu masuk Indonesia khususnya daerah kelautan.

Banyaknya masalah keamanan lingkungan dan isu sosial ekonomi menambah kompleksitas keamanan maritim di selat malaka yang menciptakan ambiguitas dalam mengatasi kegiatan ilegal transnasional di Selat Malaka. Dalam mengatasi perompakan maritim Indonesia yang merupakan negara kepulauan paling besar di ASEAN tidak serius dalam menangani kejahatan di kemaritiman Indonesia, ketidak efektifan dan kurangnya perhatian terhadap isu perompakan di Selat Malaka yang menyebabkan terus bertumbuh dan berkembangnya perompakan dan isu kriminal lainnya. Keterbatasan kemampuan angkatan laut negaraindonesia untuk melakukan patroli sendiri adalah salah satu penyebabnya. Sebagai contoh, untuk mengamankan perairan Indonesia di Selat Malaka, Indonesia idealnya mengerahkan 36 kapal perang, namun hanya 7 kapal patroli yang bisa digelar.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup>3 KBRI Singapura, Aksi Kejahatan Terhadap Kapal-Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura: Suatu Ancaman Politik dan Ekonomi, Singapura: Maret, 2005. Hal.1

<sup>5</sup><https://oseafas.wordpress.com/2010/03/16/keamanan-maritim-di-selat-malaka>. Di akses 8 maret 2016

Kasus kejahatan yang terus meningkat di kawasan Selat Malaka membuat para pengguna selat (*user states*) cemas dan khawatir atas keamanan perdagangan mereka, tentu saja hal ini memunculkan pertanyaan bagi para negara pantai mengenai pengawasan juga penanganan kriminalitas di selat, oleh sebab itu banyak para pengguna pantai lain yang ingin turut berkecimpung langsung dalam proses pengawasan dan keamanan selat, seperti negara Amerika Serikat (AS) dan Jepang yang nantinya menimbulkan isu kontroversial di karenakan ditolaknya proposal mereka oleh Indonesia dan Malaysia untuk menempatkan pasukan militer AS di kawasan Selat Malaka dengan alasan kontra-terorisme yang di saat itu sedang marak terjadi.

Kalangan pengamat maritim internasional memperkirakan apabila penanganan pemberantasan aksi kejahatan di Selat Malaka ini tidak segera diantisipasi, maka masalah ini akan semakin kompleks, seiring dengan kemungkinan ancaman terorisme di berbagai wilayah termasuk di Asia Tenggara. Berbagai upaya telah dan sedang dilakukan baik secara sepihak, bilateral maupun multilateral dalam rangka penanganan terhadap aksi kejahatan di Selat Malaka oleh *littoral states*. Termasuk adanya upaya dari *user states* untuk berpartisipasi dengan berbagai kepentingan yang berbeda dan dalam berbagai cara dalam upaya pengamanan di selat tersebut. Namun upaya ini belum cukup memadai untuk menekan jumlah aksi kejahatan yang terjadi di kawasan ini. Dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa hambatan dan perbedaan-perbedaan yang belum dapat dijumpai. Hambatan-hambatan ini terjadi tidak hanya di lapangan antar toritas terkait, tetapi juga ditingkat pengambil keputusan yang lebih tinggi, dimana masih

adanya perbedaan kepentingan yang lebih besar diantara pihak-pihak yang terkait tersebut.<sup>6</sup>

## B. RUMUSAN MASALAH

Sindikrat kriminal internasional yang beraksi di Selat Malaka telah berkembang pesat juga di lakukan secara *rapid* 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?**

## C. 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.

---

<sup>6</sup>Chariszona. Kerjasama Littoral states (Indonesia-Singapura) dalam mengatasi kejahatan di selat malaka..2010

## 1. Konsep Keamanan Regional dan Kompleks Keamanan

Perompakan pada dasarnya adalah kejahatan yang di motivasi oleh keinginan untuk mendapatkan keuntungan berupa uang, sedangkan bentuk-bentuk terorisme maritim adalah sebuah aksi terror yang di motivasi oleh tujuan-tujuan politik di luar sasaran-sasaran maritim langsung. Meskipun demikian , keduanya tetap di anggap bagian dari masalah keamanan maritim regional.

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*”. Kebanyakan dari para analis menggunakan teori ini untuk membahas masalah ancaman keamanan tradisional yang melibatkan upaya untuk melindungi integritas territorial dan kedaulatan negara dari ancaman agresi militer eksternal. Jessica Mathew mengusulkan konseptualitas keamanan alternatif dengan memasukkan kedalam ancaman keamanan aksi-aksi non-tradisional, seperti : terorisme, kejahatan terorganisasi, lalu lintas narkoba, konflik entin, pertumbuhan penduduk yang cepat dan kemiskinan. Karena itu adalah memadai jika pendekatan keamanan non tradisional diterapkan untuk membahas terorisme maritim dan efeknya terhadap keamanan kawasan.



Di era globalisasi saat ini perluasan aktor menjadi pengaruh penting, banyaknya aktor yang terlibat dalam hubungan internasional di era kekinian menjadikan negara tidak hanya menjadi aktor tunggal yang menjadi penyebab goyahnya keamanan negara lain. Keterlibatan aktor-aktor *non-state* dalam hubungan internasional juga berpotensi menjadi ancaman keamanan. Aktor *non-state* ini dapat berupa individu maupun kelompok. Seperti layaknya fenomena yang terjadi di Selat Malaka, kejahatan yang terkoordinasi dan rapi di dalangi oleh aktor-aktor dan kelompok anarkis seperti perompakan yang sedang marak terjadi.

Banyak faktor yang mempengaruhi perluasan isu-isu nontradisional seperti perkembangan perdagangan internasional, imigrasi internasional, dan merebaknya demokrasi. Perubahan dinamis tersebut akan mempengaruhi isu nontradisional dengan cara yang berbeda-beda, oleh karena itu diperlukan juga untuk memahami karakteristik isu-isu nontradisional, yaitu :

1. Isu-isu tidak terikat pada faktor geografi
2. Merongrong dan menentang konsep kedaulatan
3. Merusak kekuatan pasar
4. Isu-isu itu akan memaksa birokrasi berhadapan dengan jaringan kriminal

Pemerintah tidak akan mampu secara total membasmi perdagangan internasional yang melibatkan isu-isu nontradisional tersebut di atas, Tetapi mereka dapat dan harus berbuat sesuatu untuk mengatasi efek dari ancaman isu non-tradisional tersebut. Disini dapat di catat beberapa langkah-langkah untuk mengatasi isu-isu non tradisional tersebut :<sup>7</sup>

1. Mengembangkan pemahaman kedaulatan secara lebih fleksibel

---

<sup>7</sup>Anak Agung Banyu Perwita, Pengantar Kajian Strategis, Graha Ilmu, 2013 ,hal.70

Pemerintah harus menyadari bahwa membatasi pada langkah multilateral hanya untuk melindungi kedaulatan mereka adalah sesuatu yang kurang tepat. Seperti yang telah terbukti kedaulatan bisa di kompromikan, tidak oleh negara, tetapi oleh jaringan-jaringan yang tidak berwarganegara, yang mampu melanggar hukum dan melewati perbatasan hanya untuk melakukan dagang secara illegal. Tanpa norma-norma baru yang mengkodifikasi dan mengelola persoalan kedaulatan, pemerintah akan terus menghadapi kerugian besar dalam memerangi isu-isu nontradisional.

## 2. Memperkuat institusi multilateral

Karena karakter global dari isu-isu di atas, maka pemerintah tidak akan bisa bertindak sendirian. Kemajuan untuk memerangi isu-isu non-tradisional hanya mungkin di capai jika pemerintah di dunia bersatu kuat dan membangun organisasi multilateral yang efektif.

## 3. Membentuk institusi dan mekanisme baru

Jangkauan operasi isu-isu nontradisional itu membuat lembaga-lembaga yang ada, kerangka hukum, doktrin militer, system persenjataan dan teknik penegakan hukum yang selama ini menjadi andalan pemerintah menjadi *obsolete*. Para pemangku kepentingan perlu memikirkan kembali dan beradaptasi dengan realita baru yang muncul dari isu-isu tersebut di atas. Para pembuat keputusan perlu berfikir bahwa hanya negara yang dapat mengeluarkan uang untuk mengatasi isu-isu nontradisional.

#### 4. Dari strategi represif ke regulasi

Mengalahkan kekuatan pasar adalah sangat tidak mungkin. Dalam beberapa kasus, kenyataan demikian dapat memaksa pemerintah untuk merubah strateginya dari menekan menjadi mengatur pasar. Menciptakan intensive pasar adalah lebih baik daripada menggunakan birokrasi untuk menekan akses dari pasar.

Untuk mengatasi ancaman-ancaman non-tradisional menurut Perwita dan Bandoro (2013) tidak dapat di lakukan secara sendirian, diperlukannya kerjasama terkoordinir antar negara-negara pantai. Dengan memperlakukan isu-isu itu tidak semata-mata sebagai masalah penegakan hukum, tetapi sebagai tren global baru yang membentuk dunia. Sumber-sumber yang dimiliki oleh para pelaku kejahatan tersebut yaitu- dukungan finansial, institusi, sumber daya manusia, dan teknologi, jaringan-jaringan yang rapi – demikian mengesankan, sehingga mereka dapat bergerak leluasa tanpa terdeteksi. Selain memperkuat institusi dan penegakan hukum pada level nasional, kerjasama internasional adalah pilihan penting lainnya untuk mengatasi ancaman nontradisional tersebut.

Intervensi pemerintah dibenarkan dalam memerangi isu non-tradisional, khususnya dalam melacak profit dari organisasi kejahatan internasional. Pemerintah dapat mengatasi aspek dari perdagangan – perdagangan illegal ini melalui regulasi bukan melalui *prohibition*.

## 2. Konsep Kerjasama Internasional

Semua negara di dunia tidak dapat berdiri sendiri, perlunya kerjasama dengan negara lain menciptakan bentuk ketergantungan antar sesama negara, dengan saling memenuhi kebutuhan masing-masing negara, bentuk *cooperation* adalah hal yang selalu terjadi dalam segi politik, ekonomi, pendidikan, budaya, juga keamanan yang dijalin antar satu Negara dengan Negara lainnya. Kerjasama ini bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan bersama. Karena hubungan kerjasama antar negara dapat mempercepat proses peningkatan kesejahteraan dan penyelesaian masalah di antara dua atau lebih Negara tersebut. Menurut K.j Holsti : 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. Menurut K.j Holsti, kerjasama internasional dapat di defenisikan sebagai berikut<sup>8</sup> :

- a) Pandangan bahwa dua atau lebih kepentingan, nilai, atau tujuan saling bertemu dan dapat menghasilkan sesuatu, dipromosikan atau dipenuhi oleh semua pihak sekaligus.
- b) Pandanga atau harapan dari suatu negara bahwa kebijakan yang di putuskan oleh negara lainnya akan membantu negara itu untuk mencapai kepentingan dan nilai-nilainya.

---

<sup>8</sup>K.J Holsti, Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis, Jilid II, TerjemahanM. Tahrir Azhari. Jakarta: Erlangga, 1988, hal. 652-653

- c) Persetujuan atau masalah-masalah tertentu antar dua negara atau lebih dalam rangka untuk memanfaatkan persamaan kepentingan atau benturan kepentingan.
- d) Aturan resmi atau tidak resmi mengenai transaksi dimasa depan yang dilakukan untuk melaksanakan persetujuan.
- e) Transaksi antar negara untuk memenuhi kebutuhan mereka.

Konsep kerjasama internasional dalam program PBB yang di cerminkan dalam berbagai perkembangan hubungan internasional modern.

*“Hubungan internasional yang berdasarkan prinsip-prinsip piagam PBB dan Resolusi Majelis Umum PBB yang relevan cenderung memajukan perdamaian dan keamanan dengan memperkuat ikatan antarnegara, menciptakan hubungan antara mereka yang saling menguntungkan dan efektifitas kerjasama itu dapat dijamin dengan baik, dengan penataan kembali. Disamping itu hubungan itu akan lebih lancar apabila dilakukan tidak hanya terbatas antara pihak pemerintah, tetapi juga melibatkan sector masyarakat”<sup>9</sup>*

Hubungan internasional secara umum adalah hubungan yang dilakukan antarnegarayaitu unit politik yang didefinisikan menurut teritorial, populasi dan otonomi wilayah serta penghuninya tanpa menghiraukan homogenitas etnisnya.<sup>10</sup> Hal ini dilakukan oleh suatu negara guna memenuhi kepentingan nasionalnya, karena kepentingan nasionalnya dapat melukiskan aspirasi suatu negara secara operasional. Dalam penerapannya berupa tindakan atau kebijakan yang sangat actual dan rencana-rencana yang menjadi tujuan suatu

---

<sup>9</sup>Morgenthau, “Perserikatan Bangsa-Bangsa, Hubungan Antara Pelucutan Senjata dan Keamanan Internasional”, New York, 1982 hal. 86

<sup>10</sup>Theodore A. Coulumbis & James Wolfe, alih bahasa oleh Mercedes Marbun, Pengantar Hubungan Internasional: Keadilan dan Power, Bandung, Abardin, 1990, hal. 66

negara.<sup>11</sup> Sedangkan menurut K.J Holsti yang mendefinisikan kerjasama internasional adalah:

*“Sebagian besar transaksi atau interaksi dalam sistem internasional sekarang ini bersifat rutin dan hampir bebas dari konflik. Berbagai jenis masalah nasional, regional dan global bermunculan dan memerlukan perhatian dari berbagai negara. Banyak kasus yang terjadi, sehingga pemerintah saling berhubungan atau melakukan pembicaraan mengenai masalah yang dihadapi dan mengemukakan berbagai bukti teknis untuk menyelesaikan permasalahan tertentu, beberapa perjanjian yang memuaskan semua pihak, ini yang disebut dengan kerjasama”.*<sup>12</sup>

Dari pengertian diatas yang berkaitan dengan kerjasama internasional antara negara-negara pantai yang bertanggung jawab langsung dengan keamanan Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura, pertahanan dan keamanan merupakan isu internasional yang mengglobal yang ada di setiap negara. Untuk itu berbagai upaya dilakukan oleh ketiga pihak seperti kerjasama dalam bidang politik, militer, atau ekonomi.

Kerjasama dalam menangani kejahatan di Selat malaka yang di lakukan pemerintah negara-negara pantai dimulai sejak di tandatanganinya perjanjian antara Indonesia, Malaysia dan Singapura tentang penetapan garis batas laut wilayah kedua negara di selat malaka di Jakarta maret 1970, perjanjian antara negara pantai tentang garis batas laut wilayah masing-masing telah disepakati dan ditanda-tangani. Kesepakatan tentang luas wilayah negara di selat tersebut diambil dari garis tengah yang ditarik dari titik-titik terluar masing-masing negara di Selat Malaka tersebut. Perjanjian ini telah diratifikasi oleh kedua negara dan mulai diberlakukan sejak pertukaran Piagam Ratifikasi pada 8 Oktober 1971. Jadi, bagian

---

<sup>11</sup>J. Frankel, International Relations, terjemahan Laila Hasyim, Ans Sungguh Bersaudara (Jakarta, 1980)

<sup>12</sup>K.J. Holsti, “Politik Internasional Studi Analisis II”, Erlangga, Jakarta, 1998 hal. 89

Selat Malaka yang lebarnya kurang dari 24 mil, sejak saat itu, secara otomatis menjadi laut wilayah Indonesia dan Malaysia yang berada di bawah kedaulatan Indonesia dan Malaysia. Dengan Singapura, Indonesia juga telah melakukan kesepakatan perjanjian tentang garis batas laut wilayah di bagian tengah Selat Singapura. Namun, kedua garis batas tersebut belum bersambungan, baik di sebelah Barat maupun Timur Singapura.<sup>13</sup>

Bentuk kerjasama pertahanan yang telah diupayakan Indonesia, Malaysia, dan Singapura antara lain:

1. Perjanjian-perjanjian dan pembentukan komite seperti, *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG), *Cooperation Forum* (CF), *Project Coordination Committee* (PCC); Ketiga pertemuan tersebut adalah pertemuan rutin yang diselenggarakan setiap tahun secara bergantian oleh 3 (tiga) negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura) bersama *user states* dan *stakeholder* guna membahas mengenai keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura.
2. Perjanjian Military Training Area (MTA) dan Defence Cooperation Agreement (DCA) antara Indonesia - Singapura; merupakan bentuk cooperasi udara yang disepakati antara Indonesia dan Singapura bentuk kerjasama ini memperbolehkan pesawat-pesawat tempur Singapura melakukan pelatihan dan pengawasan di zona udara Indonesia.<sup>14</sup>
3. Bentuk - bentuk latihan militer bersama antara Indonesia - Malaysia (MALINDO); merupakan pakta pertahanan antara Indonesia dan Malaysia yang

---

<sup>13</sup>[http://www.setneg.go.id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=22](http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22)

<sup>14</sup> <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004172628-20-82700/sengkarut-area-militer-singapura-di-langit-indonesia/>

telah lama beroperasi, kegiatan-kegiatan yang di laksanakan seperti penggelaran latihan gabungan dan patroli terkoordinasi.

4. Kerjasama dengan berbagai negara lain dan NGO (*Non Governmental Organization*) terkait pendanaan, pelatihan militer, dan fasilitas perlengkapan Militer, dan lain sebagainya. Pada 2013, Indonesia bersama Malaysia dan Singapura mendapatkan suntikan dana US\$17,5 Juta atau setara Rp 198 miliar dari sejumlah investor guna mengganti sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) di Selat Malaka dan Selat Singapura.<sup>15</sup>Dana itu diperoleh dari Nippon Foundation, IFAN, *Malacca Strait Council* (MSC), UAE, Republic of Korea, *International Maritime Organization* (IMO), *Malacca and Singapore Straits Trust Fund*, Saudi Arabia, India, China, dan Jepang dalam forum *6th Cooperation Forum* (CF)

Bentuk kerjasama tersebut tercipta dikarenakan adanya rasa saling membutuhkan satu samalain demi kepentingan nasional negara, bentuk interaksi yang sangat tinggi di era modern sekarang ini disebabkan oleh perkembangan ilmu teknologi dan pengetahuan. Interaksi tersebut menyebabkan terbentuknya suatu kerjasama baik dalam bidang ekonomi, budaya, politik, sekaligus pertahanan dan keamanan yang di dasari dengan perjanjian untuk mendasari terbentuknya *cooperation* antar negara.

Selain itu keamanan laut mengandung pengertian bahwa laut aman dan bebas dari ancaman berupa pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku di wilayah perairan, serta ancaman terhadap keamanan negara perilaku subjek hukum dilaut yang berpotensi mengancam keamanan

---

<sup>15</sup> <http://www.matamatra.com/index.php/2015/06/26/indonesia-malaysia-dan-singapura-bersatu-hadapi-perompak-di-selat-malaka/>



negara atau disintegrasi wilayah negara. Dari perkembangan lingkungan strategis, baik global, regional, maupun nasional, dapat diidentifikasi adanya berbagai bentuk ancaman, yaitu ancaman potensial yang bersumber dari masalah batas wilayah perairan yuridiksi nasional, masalah penyalahgunaan alur laut kepulauan Indonesia, masalah sumberdaya alam dan energy, serta ancaman factual berupa kegiatan perikanan illegal, penyelundupan, perompakan, pencurian harta karun, pelanggaran wilayah, pelanggaran imigrasi, penelitian ilmiah tanpa izin, serta pelanggaran terhadap lingkungan laut.

Keamanan perairan Selat Malaka sangat penting dan pengaruh besar bagi ketiga negara, Oleh karena itu diperlukan kerjasama keamanan yang saling berhubungan antara yang satu dengan yang lainnya. Dalam hal ini perlunya penjagaan keamanan yang ketat di perairan selat malaka dikarenakan sebagai jalur perdagangan nasional bahkan internasional;. Selat Malaka sangat riskan dengan perompakan bersenjata oleh para perompak dan para pelanggar batas wilayah yang bertujuan untuk mendapatkan keuntungan pribadi. Perlunya kerjasama negara-negara pantai di bidang militer untuk menjaga keamanan perairan selat malaka.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Sari Mira Fraya, Kerjasama Indonesia dan Malaysia di bidang militer mengenai keamanan di selat malaka. 2008

#### D. HIPOTESA

Berdasarkan latar belakang masalah dan kerangka pemikiran yang digunakan, maka untuk menjawab permasalahan kejahatan ini penulis menarik suatu hipotesa yaitu :

Upaya Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam mengatasi aksikejahatan di Selat Malaka dilakukan dalam bentuk :

1. Perjanjian dan komite-komite yang pertemuannya diadakan secara berkala tiap tahunnya yaitu, *Tripartite Technical Expert Group (TTEG)* dan *Cooperative Mechanism (CF)*.
2. Bentuk-bentuk koordinasi kerjasama militer, seperti perjanjian *Military Training Area (MTA)*, *Defence Cooperation Agreement (DCA)*, *MALINDO* dan *Eye in the Sky*.

#### E. METODE PENELITIAN

Dalam pengumpulan data untuk penulisan skripsi 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 penulisan skripsi ini.

## F. 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.

## G. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan yang sistematis adalah salah satu syarat mutlak untuk kaidah penulisan ilmiah, karena itu baik dan buruknya hasil penelitian akan sangat ditentukan oleh bagaimana cara menyajikan hasil penelitian. Adapun sistematika yang terdapat dalam skripsi ini adalah :

### BAB I :PENDAHULUAN

Bab ini terdiri atas latar belakang masalah, tentang kondisi wilayah kewanan wilayah perairan di Selat Malaka, rumusan masalah, landasan teori, hipotesa, metode penelitian, jangkauan penelitian dan sistematika penulisan.

## BAB II :PERMASALAHAN KEAMANAN DI SELAT MALAKA

Dalam bab ini penulis menjelaskan gambaran umum dan arti penting selat, permasalahan mengenai kriminalitas di Selat Malaka, segi bentuk-bentuk kejahatan, faktor pertumbuhannya, sebab-akibat kriminalitas, serta implikasi nya terhadap keamanan internasional.

## BAB III :KERJASAMA INDONESIA, MALAYSIA, DAN SINGAPURA SEBAGAI UPAYA MENJAGA KEAMANAN DI PERAIRAN SELAT MALAKA.

Bab ini membahas mengenai kerjasama yang di lakukan oleh tiga negara pantai Indonesia, Malaysia, Singapura untuk mengatasi keamanan di selat malaka.

## BAB IV :KESIMPULAN

Bab ini berisi kesimpulan dari semua hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis serta berisi saran-saran sebagai perbaikan di kemudian hari.

## BAB II

### GAMBARAN UMUM SELAT MALAKA

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

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

## A. KEADAAN FISIK SELAT MALAKA

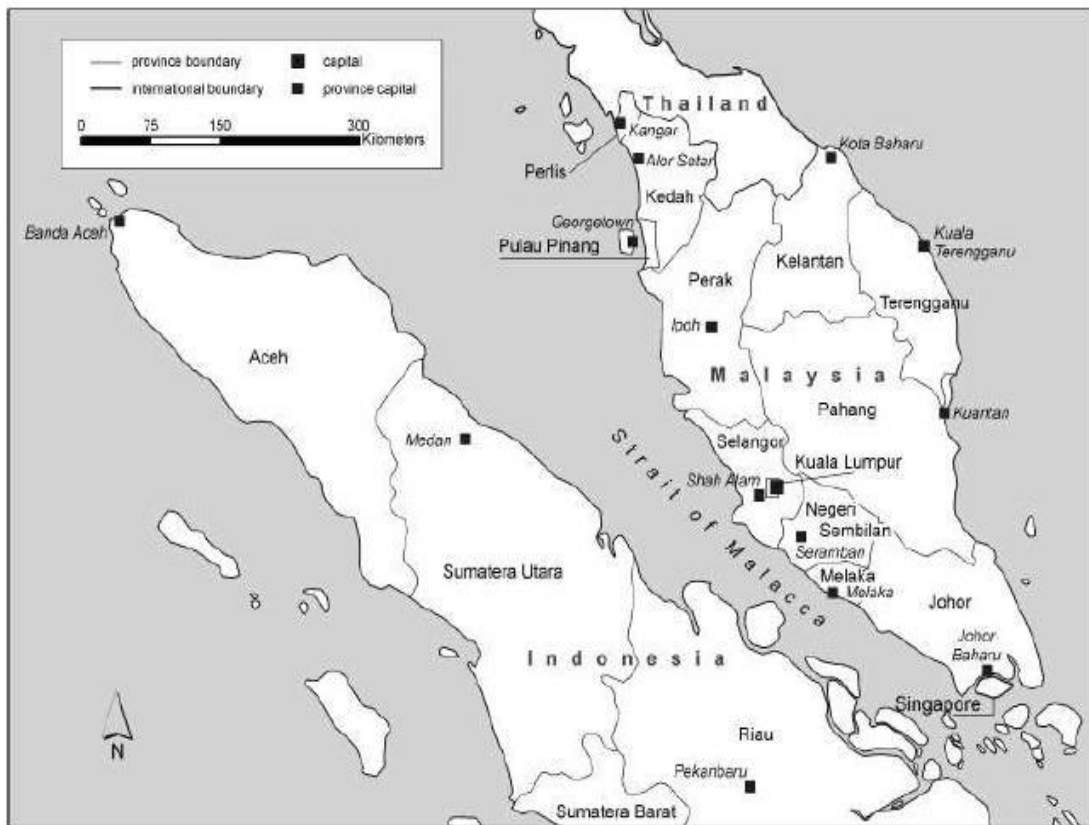
Selat Malaka merupakan perairan di kawasan Asia Tenggara yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Selat Malaka terletak di antara Pulau Sumatra dan Semenanjung Melayu. Oleh karena itu selat ini disebut sebagai jalur pelayaran internasional, beberapa negara menggunakan selat ini sebagai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

### 1. Kondisi Geografis Selat Malaka

Selat Melaka berada di antara dua daratan besar yaitu Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaysia. Saat ini ada tiga negara berdaulat yang berbatasan langsung dengan Selat Melaka yaitu Indonesia Malaysia dan Singapura. Pulau Sumatera (Indonesia) yang kawasannya langsung berhadapan dengan Selat Melaka adalah provinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau, Jambi dan Kepulauan Riau, sedangkan negara bagian di Malaysia yang berbatasan langsung dengan Selat Melaka adalah Kedah, Perlis, Melaka, Johor, Selangor, Negeri Sembilan, Perak, yang keseluruhan dari negara bahagian ini terletak di Semenanjung Malaysia. Panjang Selat Malaka sekitar 805 km atau 500 mil dengan lebar 65 km atau 40 mil

di sisi selatan dan semakin ke utara semakin melebar sekitar 250 km atau 155 mil (Cleary & Chuan, 2000).

**Gambar I.1 –Selat Malaka**



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

Batas-batas Selat Malaka yaitu di sebelah Barat dibatasi atau sejajar dengan bagian paling Utara pulau Sumatera ( $5^{\circ}40'LU$   $95^{\circ}26'BT$ ) dan Lem Voalan di

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

Terdapat lima pelabuhan penting antar Negara yang terdapat di selat malaka yakni pelabuhan Singapura, Pelabuhan klang (berdekatan dengan Kuala Lumpur, Johor, Pulau pinang dan Belawan (Medan). Selain itu masih ada sejumlah besar pelabuhan kecil dan terminal feri yang cukup penting bagi kawasan setempat. Jumlah pelabuhan utama memang lebih sedikit dan dianggap sebagai pusat pelayaran dunia dan peran pelabuhan-pelabuhan kecil sebagai tulang belakang perdagangan local dan migrasi tenaga kerja.<sup>17</sup>

## 2. Nilai Strategis Selat Malaka

Kekayaan Selat malaka tidak hanya dengan beragamnya sumber daya maritim, tetapi juga merupakan jalur pelayaran tersibuk dan tertua di dunia. Selat ini merupakan jalur utama bagi lalu lintas kargo dan manusia antar wilayah Indo-Eropa dan wilayah lainnya di Asia serta Australia. Ini adalah jalur laut Timur-Barat yang terpendek jika dibandingkan dengan selat Makassar dan Lombok di Indonesia. Setiap tahun, barang-barang dan jasa bernilai jutaan Dollar melewati wilayah tersebut.

---

<sup>17</sup> Gerke&Evers. Selat Malaka: Jalur sempit perdagangan dunia. 2011



Selat malaka merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia, sama pentingnya seperti Terusan Suez atau Terusan Panama. Antara 60.000<sup>5</sup> sampai 94.000<sup>6</sup> kapal Tanker yang lewat pertahunnya, membawa sepertiga dari perdagangan global dunia.<sup>18</sup> Selat malaka merupakan wilayah perairan yang membentang sepanjang kurang lebih 500mil laut antara Indonesia dan Malaysia, memanjang antara laut Andaman di barat laut dan Selat Singapura di tenggara. Dengan berperan sebagai urat nadi lalu lintas perdagangan dunia yang menghubungkan Asia Barat dan Asia Timur. Berdasarkan catatan sejarah, kawasan Selat Malaka telah berabad-abad mejadi jalur strategis untuk kepentingan lalu lintas perdagangan dan di gunakan sebagai jarring niaga perdagangan yang di manfaatkan bangsa-bangsa Asia Tenggara.<sup>19</sup>

Selat Malaka yang juga berperan sebagai " *energy lifeline* " untuk negara ekonomi besar seperti China ,Jepang , Korea Selatan dan Taiwan , karena lebih dari 80 persen impor energi dan ekspor melewati Selat Malaka dan transit utara melalui Laut Cina Selatan untuk mencapai mereka tujuan di negara Asia. Jepang, misalnya, yang mengimpor lebih dari 98 % dari konsumsi minyak mentah, seluruhnya tergantung pada Selat malaka, karena sebagian besar kapal yang memberikan minyak esensial dari Timur Tengah dan Asia Barat melewati perairan Malaka. Jadi Selat Malaka berperan penting untuk transportasi energi, Energi Informasi Administrasi Amerika memperkirakan bahwa sekitar 13,6 juta barel minyak bumi per hari saja melewati perairan Selat Malaka.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup>URL located at: <http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/>

<sup>19</sup> Merajut benang merah jarring niaga nusantara , "dalam Heri Muliono, Merajut Batam Masa Depan, Menyongsong Status Free Trade Zone, LP3S, Jakarta, 2001, hal 53-54

<sup>20</sup><http://205.254.135.7/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC>

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

Selain padatnya lalu lintas internasional dari perdagangan antar negara di Selat Malaka, keamanan selat juga menjadi pertimbangan utama yang di bebani tanggung jawab kepada tiga negara- Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Negara pengguna selat yang lainnya juga aktor-aktor non pemerintah juga mempunyai resiko tinggi di wilayah tersebut, tetapi untuk alasan-alasan legal internasional, mereka telah meminimalisir keterlibatan langsung dalama kebijakan keamanan. Di situasi yang lebih spesifik, India dan Thailand sangat mengandalkan keamanan maritim di perairan Malaka, sebagaimana perbatasan territorial perairan mereka saling tumpang tindih dengan ketiga Negara tersebut. Tiga Negara *littoral* mempunyai hak untuk menetapkan regulasi-regulasi transit di Selat Malaka, termasuk keamanan dalam masuk dan keluarnya barang, manajemen lalu lintas, dan regulasi lainnya. Perjanjian seperti *International regulation for Preventing Collisions at Sea* dan *United nations Convention on Law of th Sea (UNCLOS)*,

melindungi kedaulatan dan perizinan Negara-negara pantai yang mengelilingi territorial Selat Malaka.

## B. ARTI PENTING SELAT MALAKA

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

### 1. Politik

Melihat potensi besar yang dimiliki Selat Malaka sebagai salah satu perairan dengan lalu lintas tersibuk di dunia, banyak Negara-negara yang ingin berkecimpung untuk berpartisipasi langsung dalam pengawasan keamanan di selat ini, melihat angka kejahatan yang terus menaik di wilayah ini. Jepang dan Amerika khususnya pernah mencoba memberi rujukan langsung untuk menempatkan pasukannya di wilayah Selat Malaka dengan alasan pengamanan dan pengawasan terorisme, tentu saja jika langkah ini terjadi, pengaruh Amerika Serikat di Asia Tenggara menjadi sangat krusial dan besar melihat titik-titik pelabuhan atau pangkalan militer AS yang telah banyak menyebar di Asia, dan ini mendukung pertumbuhan kekuatan politik luar negeri AS dengan intimidasi militer mereka.

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

Situasi ini semakin menguatkan pentingnya kawasan Selat Malaka yang menjadi urat nadi perekonomian Asia Tenggara dan memegang nilai strategis yang besar dari segi politik dan keamanan. Selat ini merupakan salah satu perairan paling sibuk di dunia. Disisi lain, AS tidak begitu saja menawarkan pasukan jika tidak punya data dan fakta, data dari IMB yang menjadi salah satu rujukan, menunjukkan, kasus pembajakan dan terror di Selat Malaka meningkat setiap tahunnya.

Selain AS, Jepang juga menyatakan sikapnya melalui *press secretary* kementerian luar negeri Jepang, Mitsuo Sakaba dengan mengatakan bahwa Jepang akan berpartisipasi dalam keamanan laut dengan pemerintah Indonesia, Malaysia

dan Singapura. Perspektif Jepang sesungguhnya ingin menjadikan Selat Malaka sebagai urusan internasional bagi Negara pantai dan Negara pengguna selat. Akan tetapi, pandangan ini ditentang oleh Indonesia dan Malaysia yang belum sepenuhnya menjadi anggota kerjasama pengamanan laut di Selat Malaka yang di prakarsai oleh Jepang walaupun disetujui oleh Singapura serta Negara pengguna lainnya.<sup>21</sup>

Negara-negara yang berbatasan dengan Selat Malaka, yakni Indonesia, Thailand, Malaysia, dan Singapura adalah bagian utama wilayah ASEAN yang merupakan salah satu tonggak pertumbuhan dunia yang sedang berkembang. Upaya diplomatik untuk mengawal koridor yang semakin penting antar samudra Hindia dan Samudra pasifik itu dimulai setelah Negara-negara pesisir meraih kedaulatannya. Pemerintah Indonesia dan Malaysia selalu mempertahankan posisi bahwa "...Selat Malaka (dan Singapura) bukan merupakan jalur perairan antar bangsa meskipun ketiga pemerintahan mengakui sepenuhnya penggunaannya untuk pelayaran antarbangsa..."<sup>22</sup>

## 2. Ekonomi

Salah satu nilai penting Selat Malaka dalam perkonomian berperan sebagai pemasok sumber daya laut dalam jumlah besar dan menumpang perekonomian Negara-negara dipesisirnya. Lebih dari 380.000 ton ikan (lebih daripada 60% jumlah penangkapan ikan pertahun) berharga RM2 juta setahun yang masuk ke Malaysia adalah berasal dari Selat Malaka. Di Indonesia, Selat Malaka merupakan

---

<sup>21</sup> Yan Santosa EP. Dalam Koran Harian Republika. 23 Juni 2004

<sup>22</sup> Leifer&Nelson 1973:190;Vertzberger 1982:610)

sumber pengeluaran ikan kedua terbesar setelah Laut Jawa. Kualitas yang tinggi dan hasil ikan yang dapat diandalkan adalah sangat penting untuk menjamin perkembangan sosial-ekonomi yang berkelanjutan sekaligus kemakmuran rakyat.<sup>23</sup> Kegiatan ekonomi lainnya, seperti budaya laut di Selat. Selat Malaka juga merupakan wilayah penting sumber arkeologi (Malacca Straits Research and Development Centre.2006) Eksplorasi arkeologikal berhasil mengangkat artifak dan harta karun dari kapal-kapal yang tenggelam berabad-abad yang lalu.

Selat Malaka menyimpan peluang besar bagi pembangunan ekonomi dan social bagi negara-negara pantai. Beberapa segi pertumbuhan telah dibentuk untuk menciptakan zona ekonomi khusus yang terintegrasi misalnya segitiga SIJORI yang menghubungkan Singapura dengan Johor, negeri selatan Malaysia, dan provinsi Riau. Segitiga SIJORI adalah sebuah persekutuan kerjasama dagang antara Singapura, Johor dan Riau yang mengkombinasi kekuatan kompetisi dari tiga wilayah tersebut untuk membuat *subregion* yang lebih menarik untuk wilayah dan investor internasional. Untuk lebih sepsifik, kerjasama ini berhubungan langsung dengan infrastruktur, permodalan, jasa-jasa dan keahlian dari Singapura dan kombinasi dengan sumber daya alam dan pekerja yang berlimpah dari Johor dan Riau.<sup>24</sup>

Konsep SIJORI yang paling spektakuler terlihat dari penerapannya di ujung timur Selat Malaka, system Zona aman ekonomi juga di coba diberlakukan di sisi barat Selat namun kurang berhasil, direncanakan untuk diterapkan

---

<sup>23</sup> Gerke&Evers.Selat Malaka:Jalur sempit perdagangan dunia.2011

<sup>24</sup>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia%E2%80%93Malaysia%E2%80%93Singapore\\_Growth\\_Triangle](https://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia%E2%80%93Malaysia%E2%80%93Singapore_Growth_Triangle)

mengintegrasikan perekonomian Selatan Thailand, Sumatra Utara, Kedah dan Perlis di Malaysia. Sejak proses industrialisasi pada tahun-tahun 1980-an, perdagangan dan kegiatan perkapalan telah memicu urbanisasi yang pesat berlaku di kawasan yang dulunya kebanyakan dihuni oleh populasi dan sebahagiannya di realisasikan melalui segi tiga pertumbuhan ekonomi SIJORI. Kawasan pertumbuhan yang berorientasi Industri ekspor di pulau pinang (Malaysia Barat) dan segitiga pertumbuhan di Sumatra, Malaysia Barat dan Selatan Thailand.<sup>25</sup>

### 3. Keamanan

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

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

---

<sup>25</sup> Gerke&Evers.Selat Malaka:Jalur sempit perdagangan dunia.2011

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

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

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

Amerika Serikat membantu Indonesia untuk memasang radar pantai (*Coastal radar*) di sepanjang pantai timur Sumatra, mulai pantai Aceh sampai dengan Kepulauan Riau. Bantuan mencapai 12 buah radar dengan frame yang sama yang di miliki Singapura dimana lebih dulu bekerja sama untuk memasang



*surface picture radar* yang dapat memantau lalu Lintas di sepanjang Selat Singapura secara *real time*.

Pengamanan Laut, utamanya di Selat Malaka, ditempuh melalui dua pendekatan secara simultan, yaitu langkah unilateral dan multilateral. Langkah unilateral merupakan langkah internal dalam bentuk pembangunan kekuatan laut, peningkatan *maritime domain awareness*, dan melaksanakan gelar patrol rutin di perairan yang rawan. Sedangkan langkah multilateral untuk menjamin keamanan maritim dalam bentuk kerja sama dengan Negara-negara pantai berupa patrol terkoordinasi, latihan bersama, *intelligence sharing*, dan *capacity building*.<sup>26</sup>

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

## C. KEPEMILIKAN SELAT MALAKA

### 1. Pendekatan Segi Hukum

Seperti diketahui, sejak 1957, Indonesia sudah menerima lebar laut wilayah 12 mil. Indonesia juga menyatakan bahwa di selat-selat yang lebarnya kurang dari 24 mil, garis batas laut wilayah Indonesia dengan negara tetangga di tarik di tengah

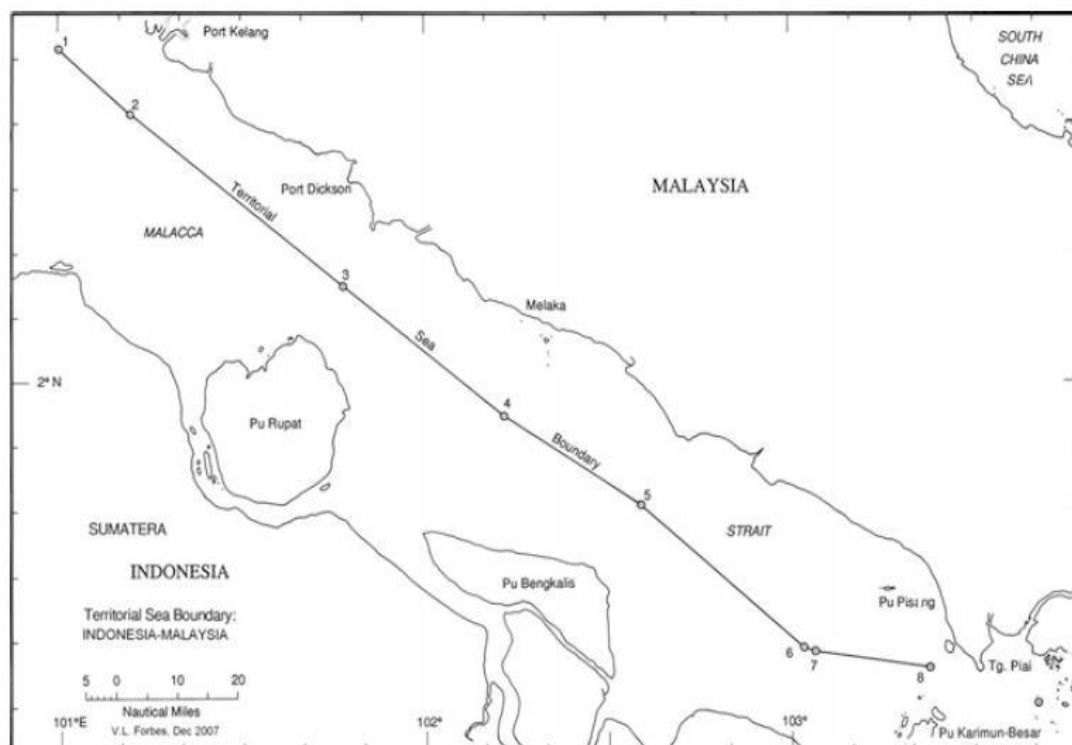
---

<sup>26</sup>Laksamana Tedjo Edhy Purdijatno. Mengawal perbatasan negara maritim

selat ( *median line* ). Lalu, pada 1969, Malaysia juga menerima ketentuan lebar laut wilayah yang 12 mil tersebut.

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

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



Majalah Forbes, 2014

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

Selat Singapura sangat sempit yang di bagian-bagian tertentu lebarnya bahkan kurang dari 3 mil. Jadi, dengan atau tanpa lebar laut wilayah 12 mil, Selat

Singapura juga selamanya dianggap sebagai laut wilayah negara pantainya. Karena itu, sesuai dengan pasal 16 ayat 4 Konvensi Geneva 1958 tentang Laut Wilayah dan Zone Berdekatan, rezim pelayaran melalui selat tersebut seharusnya adalah rezim “ *innocent passage* ” dengan ketentuan bahwa “ *innocent passage* ” di selat tersebut tidak boleh ditangguhkan. Seperti diketahui, pasal 16 ayat 4 tersebut menyatakan “ *there shall be not suspension of the innocent passage of foreign ships through straits are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of foreign state* ”<sup>27</sup>

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

---

<sup>27</sup><http://www.setneg.go.id>, di akses pada maret 2016

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

## 2. Dasar Hukum 12 Mil

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

Lebar 3 mil, kini, jelas sekali tidak memenuhi lagi kebutuhan negara-negara di dunia, termasuk kebutuhan negara yang dulunya hanya menganut lebar 3 mil tersebut. Karena itu, semakin lama semakin banyak negara yang menganut 12 mil. Lebar ini kemudian telah diterima dan dimasukkan ke dalam pasal 3 Konvensi

HUKLA 1982. Seiring dengan penetapan lebar laut wilayah 12 mil tersebut, Indonesia dan Malaysia hanya menggunakan aturan-aturan yang telah dianut oleh hukum Internasional. Karena itu, Indonesia dan Malaysia tidak melanggar ketentuan hukum atau kepentingan masyarakat internasional.

### 3. Zona Ekonomi Eksklusif

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

Lahirnya Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia merupakan realisasi juridis perluasan wilayah laut utamanya yang menyangkut keadaan ekonomi dalam pengelolaan, pengawasan dan pelestariannya, sehingga upaya untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa dengan cara memanfaatkan sumber daya alam laut dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya negara Indonesia adalah negara kepulauan dengan bentangan wilayahnya yang 2/3 merupakan wilayah lautan, merupakan kondisi yang sangat mendukung dan menunjang seluruh potensi bahari bangsa Indonesia dalam mengupayakannya. Dengan direalisasinya wilayah ZEE Indonesia sejauh 200 mil laut, membawa konsekuensi perubahan peta wilayah Indonesia dan aspek lainnya, yaitu:

- 1) Menambah luas wilayah Indonesia kurang lebih 1,5 juta mil persegi

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

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

Zona ekonomi eksklusif terbatas dibidang ekonomi saja tanpa mempengaruhi kegiatan secara langsung dibidang yang lainnya. Mengingat bahwa di wilayah tersebut Indonesia tidak mempunyai kedaulatan secara penuh, hal ini ditegaskan dalam pasal 2 Undang-Undang No. 5 Tahun 1983, bahwa ZEE Indonesia adalah “*jalur dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia , sebagaimana ditetapkan berdasarkan UU yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluas sejauh 200 (dua ratus) mil laut yang diatur dari garis pangkal laut*

*wilayah Indonesia.*” Bagi negara pantai seperti Indonesia, dengan adanya konvensi UNCLOS 1982 cenderung memperluas wilayah lautannya baik wilayah laut territorial dalam batas yang telah ditentukan (maksimal 12 mil laut) atau hanya wilayah ekonomi eksklusif dengan segala konsekuensi yang melekat. Dengan memperhatikan keadaan tersebut di atas pada Zona Ekonomi Eksklusif, Indonesia mempunyai dan melaksanakan:

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



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

Negara pantai di wilayah dimaksud tidak dapat semena-mena menerapkan hukum nasionalnya, kecuali tidak bertentangan dengan hukum internasional baik yang berasal dari perjanjian/traktat, konvensi dan sebagainya. Bagi negara pantai seperti halnya Indonesia, zona ekonomi eksklusif merupakan wilayah yang mempunyai kedaulatan penuh dalam kaitannya masalah ekonomi dan sangat memperhatikan segala kewajibannya yang berupa kewajiban hukum internasional.<sup>28</sup>

#### D. ISU KEAMANAN TRANSNASIONAL

Masalah aksi kejahatan terhadap kapal- kapal perompakan di Selat Malaka saat ini menjadi masalah yang sangat pelik bagi littoral states khususnya Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selama ini Selat Malaka sudah dianggap “surga” dan tempat yang sangat ideal untuk melakukan kegiatan kejahatan di laut, mengingat jalur tersebut sangat ramai dilintasi oleh kapal-kapal besar dan kecil, dan juga digunakan sebagai jalur pengapalan energi dan perdagangan bagi negara-negara maju. Aksi kejahatan di laut tersebut pada awalnya dan pada umumnya adalah

---

<sup>28</sup> <http://putuedwin.blogspot.co.id/2014/10/batas-laut-indonesia-di-selat-malaka.html>

dilatar belakangi oleh faktor-faktor ekonomi. Namun pada perkembangannya dan dalam situasi dewasa ini fenomena perompakan perlu dipertimbangkan dalam konteks tindakan kekerasan di laut yang lebih luas. Hal ini mengingat semakin dimungkinkannya ancaman aksi terorisme di selat ini yang dilatarbelakangi masalah non ekonomi (ideologi), dimana sangat dimungkinkan bahwa aksi-aksi tersebut juga dilakukan di laut, serta terhadap kapal-kapal di laut.

### 1. Perompakan

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

Dalam perkembangan aksi perompakan defenisinya juga ikut berevolusi sebagaimana konsep perompakan yang dikeluarkan di artikel 101 UNCLOS (*United Nations Convention of the Law of the Sea*)<sup>29</sup> :

- a) *Any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:*
- *on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*
  - *against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;*
- b) *Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;*
- c) *Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)*

---

<sup>29</sup> United Nations Convention of the Law of the Sea, Montego Bay, Jamaica, 10 December 1982

Kebanyakan para perompak maritim berusaha untuk mencuri barang-barang atau uang yang bisa di dapatkan dikapal, dengan menggunakan senjata dan kekerasan untuk membajak kapal, mengambil barang-barangnya untuk di jual kembali, atau menyandra para awak kapal untuk dimintai tebusan. Mencuri uang, alat-alat, elektronik, dan pakaian, atau bahkan kapal itu sendiri adalah bentuk perompakan masa sekarang dikebanyakan belahan dunia, termasuk Asia Tenggara, Amerika Selatan, dan Afrika Barat. Perompakan maritim pada dasarnya kurangnya fungsi pemerintahan di daratan.<sup>30</sup> Akibatnya, usaha yang paling efektif untuk menekan angka perompakan dengan solusi politik berbasis pantai. Tapi meskipun pembajakan berasal dari daratan, dampaknya meluas keseluruh lautan, sejarah mengatakan dasar alamiah perompakan telah mengukir pengaruh social, politik dan ekonomi regional.<sup>31</sup>

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

---

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

<sup>31</sup> Kraska, James. Contemporary Maritime Piracy : International law, strategy, and diplomacy at sea, 2011 p.2.

kuat juga, yang berarti lebih banyak kapal yang dapat menjadi korban pembajakan. Berkembangnya ekonomi Asia juga menggoda para kriminal yang terorganisir untuk menemukan cara-cara agar masuk kedalam bisini ilegal.<sup>32</sup>

Menurut Peter Chalk, IMB menggolongkan pembajakan di zaman modern dapat dibagi menjadi tiga katagori :<sup>33</sup>

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

Kegiatan kelompok pembajak ini berupa pencurian di pelabuhan dan dermaga aksi bajak laut seperti ini biasa terjadi di pelabuhan-pelabuhan kecil. Sebab, pengawasan oleh petugas terhadap keamanan pelabuhan kurang. Kebanyakan kasus bajak laut tipe ini terjadi di Indonesia. Chalk mencontohkan 16 dari 17 kasus bajak laut di perairan Jakarta merupakan pembajakan dengan model seperti ini, yaitu serangan terjadi saat kapal sedang menuju ke luar perairan tersebut. IMB menyebutkan bahwa serangan bajak laut ini adalah serangan yang bersifat oportunistik yang dilakukan oleh sekelompok kecil orang yang bersenjata pisau dengan menggunakan kapal kecil yang berkecepatan tinggi. Sasaran perompakan biasanya uang tunai dan barang-barang berharga. Kerugian yang mereka timbulkan sekitar 5000 sampai 15.000 dolar AS.<sup>34</sup> Bajak laut ini juga bisa disebut pembajakan kecil-kecilan yang hanya membajak awak kapal kemudian melarikan diri. Biasanya terjadi ketika kapal yang menjadi sasaran sedang sedang lego jangkar atau sedang berlabuh di pelabuhan.

---

<sup>32</sup> Kraska, James. *Contemporary Maritime Piracy : International law, strategy, and diplomacy at sea*, 2011.

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> David G. Wienczek, 'The Growing Threat of Maritime Piracy' [www.china.jamestown.org/pubs/view/cwe\\_001\\_001\\_004.htm](http://www.china.jamestown.org/pubs/view/cwe_001_001_004.htm).

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

Tipe ini merupakan bajak laut yang umumnya terjadi di perairan Asia Tenggara, yaitu pembajakan di laut lepas atau laut territorial. Bila berlangsung di selat yang sempit bajak laut seperti ini sangat mengganggu system pelayaran. Sebab ada kemungkinan kapal yang dibajak akan lepas kendali, terutama saat awak kapalnya di ikat, dikurung atau mungkin dibunuh. Biasanya bajak laut seperti ini beroperasi secara terorganisir dan tidak jarang beroperasi dari semacam 'kapal induk'. Serangan bajak laut ini seringkali membahayakan nyawa awak kapal.<sup>35</sup>

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

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

Pada awalnya perairan Asia Tenggara paling rawan terhadap bajak laut tipe *low level armed robbery* dan *Medium armed assault robbery*. Dua jenis bajak laut

---

<sup>35</sup> Piracy in Southeast Asia, <http://www.angelfire.com/ga3/tropicalguy/piracy-modeenday.html>

ini termasuk kategori yang sering terjadi di kawasan Asia Tenggara. Sasaran utama yang diincar oleh bajak laut ini adalah kapal barang dan kapal tangker yang berukuran kecil atau sedang. Kapal tanker berisikan bahan bakar menjadi sasaran yang digemari bajak laut sebab bahan bakar mudah dijual.<sup>36</sup>

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

Setelah puluhan tahun meningkatkan kooperasi untuk menekan pertumbuhan perompakan maritim di Selat Malaka, masalah ini juga masih menjadi isu keamanan penting di Asia Tenggara dengan catatan hampir tiga puluh

---

<sup>36</sup> Maulidy, Insan Achmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura Dalam Mengatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka, 2011.

persen dari data perompakan di dunia terjadi di Asia Tenggara. Aksi pembajakan di perairan Asia Tenggara juga semakin berbahaya dan terorganisir, laporan IMB (*International Maritime Bureau*) yang berpusat di London. Direktur IMB kapten Pottengal Mukun dalam laporan tengah tahunan biro maritim, mengenai laporan 182 serangan pada semester pertama 2004 turun 22%, dari tahun sebelumnya sebanyak 234 serangan. Berbanding jauh dengan Negara Bangladesh dan India mengalami penurunan besar dengan total 17 kasus sedangkan sebelumnya 41 kasus. Namun 30 orang terbunuh pada tahun 2004, di bandingkan dengan 2003 jumlah korban tewas 16 orang. “Pelabuhan Tanjung Priok dan Balikpapan di Indonesia, Lagos di Nigeria, dan Chennai di India yang termasuk dalam kategori pelabuhan dengan jumlah penyerangan yang tinggi”, sedangkan Selat Malaka menghadapi 20 serangan, naik dari tahun lalu dengan 15 serangan.<sup>37</sup> Angka pembajakan juga terus berkembang, hanya dalam waktu dua minggu terjadi Sembilan aksi perompakan pada 16 agustus sampai 2 september 2010, di bandingkan dengan tahun 2009 yang mencatat hanya tujuh aksi perompakan yang terjadi selama setahun.

---

<sup>37</sup> Pottengal Mukun, ‘Selat Malaka Dihantui Perompak’, kuala lumpur, [www.gatra.com/2004-07-26/artikel.php?id=42236](http://www.gatra.com/2004-07-26/artikel.php?id=42236)

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

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

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

Menurut tabel di atas, setelah tahun 2005 terjadi penurunan drastis pada aksi perompakan di Selat Malaka, Disebabkan Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada Juli 2004 telah menyepakati pengamanan Selat Malaka dengan konsep "patroli terkoordinasi", dan bukan "patroli bersama". Sejak diberlakukannya patroli terkoordinasi itu, jumlah perompakan-penyerangan bersenjata di Selat Malaka turun drastis. Data statistik IMB juga menunjukkan penurunan angka pembajakan-



perompakan di Selat Malaka. Meski demikian, IMB menyebutkan ada beberapa daerah di kawasan Asia Tenggara yang perlu diwaspadai, seperti pelabuhan Belawan dan Tanjung Priok (Indonesia), Selat Malaka, dan Selat Singapura. Selat Malaka yang terletak di perairan Sumatera dan Semenanjung Malaka merupakan urat nadi perdagangan dunia, yang menghubungkan Samudera Hindia dan Pasifik, atau dari Asia Barat hingga Asia Timur.<sup>38</sup>

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

Selat Malaka lebih aman saat ini berkat patroli terkoordinasi Malsindo (Malaysia, Singapura, Indonesia). Sebelum patroli terkoordinasi itu digelar, sebenarnya telah terjalin patroli laut bilateral antara Indonesia- Malaysia, dan Indonesia- Singapura. Namun kerjasama itu kurang efektif mengamankan Selat Malaka, karena tidak dilakukan sepanjang tahun dan membutuhkan peralatan yang lebih besar. Keterbatasan kemampuan angkatan laut negara pesisir itu untuk melakukan patroli sendiri adalah salah satu penyebabnya.

---

<sup>38</sup> <http://www.antaraneews.com/berita/64207/selat-malaka-kini-lebih-aman>

## 2. Terorisme

Terorisme maritim, berpasangan dengan perompakan, merupakan masalah yang secara konsisten mendapat perhatian besar dalam diskusi mengenai keamanan Selat Malaka dari tahun ke tahun, meskipun tidak ada insiden terorisme maritim yang diketahui telah terjadi. Meskipun demikian, Gerakan terorisme di selat malaka adalah hal yang memungkinkan da nada beberapa kelompok terorisme yang dikenal memiliki kemampuan maritim dengan rencana untuk menggunakan Selat Malaka sebagai target. Aksi terorisme maritim memiliki beberapa tujuan seperti “kejahatan yang menyebabkan korban manusia, kerugian ekonomi, kerusakan lingkungan, atau bentuk aksi negative lainnya, baik konsekuensi besar maupun kecil.<sup>39</sup>

Perompakan dan Terorisme memiliki banyak kesamaan, namun beberapa bukti menunjukkan bahwasannya tidak ada tindakan yang mengatasnamakan perompakan-terorisme, karena tujuan akhir mereka cenderung bertentangan satu sama lain. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, perompakan dimotivasi dengan keuntungan finansial, perencanaannya, jika ada tidaklah terlalu mendetail dan menyeluruh. Di sisi lain Terorisme berfokus pada pengiriman pesan politik atau ideologi dan tidak dipengaruhi dengan uang, akibatnya bentuk serangan teroris disusun dengan rapi dan mendetail.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup>Paul W. Parformak and John Frittelli, *Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection*

Priorities (Washington D.C.: Congressional Research Service, 9 January 2007), 3.

<sup>40</sup><http://maritimesecuritycouncil.wordpress.com/2011/05/24/attacks-on-the-energy-industry-important-differences-between-terrorism-and-piracy/>

Khawatirnya dengan besarnya kemungkinan serangan teroris di Selat Malaka, pemerintahan Bush mencap Selat Malaka sebagai *Second Front* di *Global War on Terrorism*. Memang, ranah perairan adalah regional yang sangat menarik untuk organisasi teroris karena beberapa alasan. Pertama, Kontrol pemerintah Indonesia dan Malaysia sangat lemah di beberapa daerah tertentu. Di tempat-tempat ini, pasar gelap dan kegiatan kriminal lainnya berkembang. Dalam berbagai kasus, organisasi teroris berada dibalik kegiatan ekonomi gelap ini, mereka memanfaatkan modal dan publikasi untuk membiayai perencanaan operasional maupun pembelian peralatan. Indonesia dan Malaysia memiliki beberapa daerah yang cukup sulit untuk dipantau sehingga memungkinkan dijadikan tempat persembunyian para teroris. Demikian pula, perairan pantai yang panjang dan dijaga dengan keamanan yang lemah seperti. Aruah, Sinaboi, kepulauan Bengkalis, dan Karimun Besar pantai Sumatra.<sup>41</sup> Di daerah ini para kriminal bisa menghindari penangkapan dan bersembunyi dari pihak berwenang.

### 3. Pasar gelap

Bajak laut dan organisasi teroris tidak beroperasi sendirian . Kelompok-kelompok ini mengumpulkan uang melalui koneksi mereka di pasar hitam. Seperti umumnya di banyak daerah rawan di seluruh dunia , pasar gelap berkembang di mana tidak ada kapasitas penegakan hukum yang memadai. Selat Malaka tidak terkecuali untuk aturan ini . pasar gelap mengalihkan dana dari jalan yang sah dan merubahnya ke berbagai ragam bisnis illegal lain , baik nasional maupun

---

<sup>41</sup>Percival, Bronson, "Indonesia and the United States: Shared Interests in Maritime Security," United States-Indonesia Society, June 2005, 4.

internasional. Havocscope.com , statistik pasar gelap dan informasi aggregator , memperkirakan bahwa Indonesia , Malaysia , dan Singapura nilai pasar gelap berdiri di US \$ 18.85 miliar , sebelumnya masing-masing US \$ 2,92 miliar dan US \$ 247.300.000 . Dari 91 negara peringkat oleh Havocscope.com , Indonesia menempatkan 14 , Malaysia adalah 40 , dan Singapura menempati urutan ke-66 di Dunia.<sup>42</sup>

Sebagai salah satu perairan dengan transit paling padat di dunia dan dengan beberapa pelabuhan tersibuk di Asia , Selat Malaka merupakan pusat wilayah penting bagi kegiatan ekonomi ilegal - khususnya penyelundupan . Penyelundupan sangat umum dilakukan di pelabuhan daerah , karena kontrol yang lemah dan suasana sibuk yang saat loading dan proses pembongkaran . barang yang diselundupkan dipindahkan secara diam-diam dan bersamaan dengan barang sedang dibongkar dari kapal . disekitaran waktu ini, orang yang disewa dan kriminal - Dengan cepat memindahkan kargo yang diinginkan dan memindahkannya ke samping untuk menunggu transportasi dan dipindahkan ke gudang terdekat; barang-barang tersebut akhirnya disampaikan ke tujuan mereka. lingkungan yang sama ini juga cocok untuk pencucian uang , pencucian uang juga bergantung pada *quick monetary transactions*.<sup>43</sup>

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

---

<sup>42</sup><http://www.havocscope.com/countries/ranking/>

<sup>43</sup>Rosenberg, David. "The Political Economy of Piracy in the South China Sea."

setiap kategori.<sup>44</sup> Barang-barang lainnya yang termasuk dalam penyelundupan yaitu :

- Minyak mentah - Sangat sulit untuk dipantau sebagaimana besarnya persentasi perdagangan melalui Selat Malaka adalah minyak mentah.
- Gading Gajah – Singapura memiliki kasus penangkapan penyelundupan gading gajah terbesar di dunia.
- Senjata api - diselundupkan dengan kapasitas yang berbeda-beda, untuk mempersenjatai kelompok separatis seperti GAM (Gerakan Aceh Merdeka) dan kelompok teroris Thailand, *Pattani United Liberation Organization*.<sup>45</sup>
- Ginjal manusia – Singapura memiliki salah satu angka tertinggi kondisi gagal ginjal didunia, menyebabkan permintaan tinggi untuk ginjal manusia.<sup>46</sup>

#### 4. Perdagangan Manusia

Perdagangan *underground* lainnya yang kuat disekitaran Selat Malaka adalah perdagangan manusia. Perdagangan dari pria, wanita, dan anak-anak diperdagangkan menyebabkan para pedagang dinegara-negara pesisir mendapatkan sejumlah uang yang cukup besar. Korban biasanya wanita dan anak-anak, dan lebih sering mereka datang dari latar belakang ekonomi yang buruk. Banyak yang ditipu dengan janji-janji kerja diluar negeri, atau dengan daya pikat kekayaan Singapura. Alih-alih membayar pekerjaan, namun, perempuan korban dipaksa untuk

---

<sup>44</sup><http://news.asiaone.com/News/AsiaOne%2BNews/Singapore/Story/A1Story20100806-230756.html>

<sup>45</sup>Dillon, Dana R. *Southeast Asia and the Brotherhood of Terrorism*. Rep. No. 86. Washington, DC: Heritage Foundation, 2004.

<sup>46</sup><http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=a0vvBzm2UVzg&refer=asia>

melacurkan diri atau bentuk-bentuk lain dari eksploitasi seksual, dijual menjadi pembantu rumah tangga, atau dikerja paksa. PBB memperkirakan bahwa antara 200.000-250.000 perempuan diperdagangkan melalui regional global setiap tahunnya, banyak dari mereka yang didagangkan melalui Selat.<sup>47</sup> Untuk anak-anak juga mengkhawatirkan. Pelacuran Anak, Pornografi Anak, dan Perdagangan Anak-anak untuk organisasi Seksual memperkirakan bahwa sekitar 40.000 dan 70.000 anak diperdagangkan di wilayah pertahun. Anak-anak baik laki-laki maupun perempuan yang diculik dari kota dekat perairan perbatasan Malaysia dan Batam, Indonesia, kedua tempat rawan tersebut juga tidak jauh dari Singapura. Kemudian, harga untuk para bayi juga terus meningkat, seorang bayi berharga sekitar 20.000 ringgit (US\$6.300) di Malaysia, itu juga masih bergantung pada “tingkat kesempurnaan” dan wana kulit.<sup>48</sup>

Karena sulitnya untuk menyembunyikan manusia hidup. Para kriminal menggunakan *Phantom Ships* untuk menyelundupkan korbannya ke daerah tujuan.<sup>49</sup> Masalahnya, Malaysia dan Singapura keduanya adalah tempat tujuan favorit perdagangan manusia, setelah Burma dan Singapura menempati peringkat ke empat.<sup>50</sup>

Kemiskinan dan ketidaksetaraan ekonomi yang didorong dengan pasar gelap dan aksi ilegal lainnya. Untuk meningkatkan kondisi keamanan Selat Malaka, diperlukannya penanganan isu-isu keamanan di atas. Sangatlah penting bagi

---

<sup>47</sup>UN Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women. Women's Human Rights in the ASEAN Region: Trafficking Women. Rep. Bangkok.

<sup>48</sup><http://thestar.com.my/news/story.asp?file=/2012/2/15/nation/20120215135624&sec=nation>

<sup>49</sup>Emmers, Ralf. "The Threat of Transnational Crime in Southeast Asia: Drug Trafficking, Human Smuggling and Trafficking and Sea Piracy".

<sup>50</sup>[http://wwf.panda.org/what\\_we\\_do/endangered\\_species/ramin/](http://wwf.panda.org/what_we_do/endangered_species/ramin/)

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

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”.<sup>51</sup>

Keamanan Selat Malaka menjadi tanggung jawab ketiga negara pantai, disamping adanya kepentingan nasional masing-masing dari tiap negara, mereka

---

<sup>51</sup> <http://www.tribunnews.com/nasional/2015/08/10/wapres-minta-kerjasama-keamanan-di-selat-malaka-ditingkatkan>

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 :<sup>52</sup>

- *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;*
- *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 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.

---

<sup>52</sup> [http://www.setneg.go.id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=22](http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22)

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”. Kesediaan 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.<sup>53</sup>

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 *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG).<sup>54</sup> 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*.

#### 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

---

<sup>53</sup> [https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi\\_Perserikatan\\_Bangsa-Bangsa\\_tentang\\_Hukum\\_Laut](https://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_Perserikatan_Bangsa-Bangsa_tentang_Hukum_Laut)

<sup>54</sup> Myron H. Nordquist, *Freedom of Navigation and Globalization*, 2015, h.208

dilaksanakan pada tahun 2005 di Singapura yang dihadiri ketiga menteri luar negeri negara pantai.<sup>55</sup> keragaman bentuk kerjasama perjanjian dan komite ini mempengaruhi kelancaran proses kemanan dan pelaksanaannya untuk menciptakan selat yang bebas pelanggaran hukum dan kriminal lainnya.

#### 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.<sup>56</sup>

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

---

<sup>55</sup> Robert Beckman, Seminar CIL-JCLOS International Conference Governance of Arctic Shipping, Singapura 2015

<sup>56</sup> 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](http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/annexb_270510.pdf).

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 Kawasan dan Bongkahan Berbahaya di Selat Malak dan Singapura*. Survey nya berkolaborasi antar tiga negara pantai dan Jepang dari Oktober 1996 sampai Februari 1998, mengjangkau total area 780km<sup>2</sup>.<sup>57</sup>

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

---

<sup>57</sup>Myron H. Nordquist, *Freedom of Navigation and Globalization*, 2015, h.208

aman dan terbuka untuk navigasi internasional, bentuk-bentuk insiatif ini telah berhasil 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 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.

Pengaruh penyerangan teroris pada 11 September 2001 sangatlah besar terhadap penguatan keamanan di Selat Malaka, yang mana insiden tersebut menyinggung akan implikasi dari kedaulatan negara-negara pantai.<sup>58</sup> pada saat yang

---

<sup>58</sup>US 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.<sup>59</sup> Perkembangan event ini membuat prihatin bagi negara seperti Jepang yang mempertimbangkan untuk mengirimkan *Coast Guard* nya untuk berpatroli di selat.<sup>60</sup>

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 :<sup>61</sup>

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

---

<sup>59</sup>Joint War Committee—Lloyd’s Market Association, *supra* note 47.

<sup>60</sup>Ministry 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>>.

<sup>61</sup>Robert 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 : <sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> 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
TSS: Traffic Separation Scheme (500km Range) STRAITREP: Ship Reporting <ul style="list-style-type: none"> <li>• VTS: Vessel Tracking Services (Port Authorities)</li> <li>• VMIS: Vessel Tracking and Management Information System (Port of Singapore)</li> <li>• VTIS: Vessel Tracking and Information System (Port Klang and other stations)</li> <li>• AIS: Automatic Identification System</li> <li>• LRIT: Long Range Identification and Tracking (2006)</li> </ul>	Littoral States and IMO	From 1998
MEH: Marine Electronic Highway [Marlow and Gardner, 2006] <ul style="list-style-type: none"> <li>• DGPS (Differential Global Positioning System) Station</li> <li>• ENC: Electronic Navigational Chart</li> <li>• AIS and Telemetric Tidal Stations</li> <li>• VTS Data Centers</li> </ul>	Littoral States, IMO, International Hydrographic Organization, INTERTANKO, ICS, World Bank, GEF	From 2005

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.<sup>63</sup> 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.<sup>64</sup>

#### 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

---

<sup>63</sup>Cooperative Mechanism, Cooperation Forum, [Cooperative Mechanism], online: <[http://www.cooperativemechanism.org.my/index.php?option=com\\_content&view=article&id=36&Itemid=33](http://www.cooperativemechanism.org.my/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=33)>.

<sup>64</sup>BIMCO, 2013 Cooperative Mechanism Meetings Complete, News Release, 14 October 2013, online:<[https://www.bimco.org/news/2013/10/14\\_2013\\_cooperative\\_mechanism.aspx](https://www.bimco.org/news/2013/10/14_2013_cooperative_mechanism.aspx)>.

negara pesisir pantai untuk mengumpulkan masukan dan pendapat dari pengguna Selat secara terkoordinasi.

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.<sup>65</sup>

#### 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

---

<sup>65</sup> <http://www.cm-soms.com/?p=component-info&id=2>

belum tentu selalu 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.<sup>66</sup>

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 :<sup>67</sup>

**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

<sup>66</sup> Aids to Navigation Fund, <http://www.cm-soms.com/?p=component-info&id=4>

<sup>67</sup> Report of 8<sup>th</sup> ANF meeting, Secretariat of the Aids to Navigation Fund Marine Department Malaysia



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
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 manajemen operasional, bantuan pengerukan, bantuan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut, serta bantuan pencegahan, peniadaan pencemaran, dan perusakan lingkungan dan ekosistem laut.<sup>68</sup> 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.

---

<sup>68</sup> Maulidy Insan Ahmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam mengatasi masalah pembajakan di perairan Selat Malaka. 2011

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 kewanamanan perairan selat adalah tanggung jawab tiga negara pantai, kerjasama pengamanan diwilayah ini sudah lama dilakukan oleh tiga negara pantai tersebut dalam bentuk koordinasi militer seperti Malindo antaraa 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 territorial. 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.<sup>69</sup>

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,

---

<sup>69</sup> Sam Bateman & Stephen Bates, *Claming the Waters Initiatives For Asia Pacific Maritime* h.52

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 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.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> 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.

## 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.

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".<sup>71</sup>

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.<sup>72</sup> 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.

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

---

<sup>71</sup><http://news.detik.com/berita/176165/patroli-terkoordinasi-selat-malaka-diresmikan-20-juli>

<sup>72</sup> Rajab Ritonga, Biografi Laksamana Bernard Kent Sondakh, h.147, 175, 177.

signifikan bagi tiga negara, sebagaimana mereka mengesampingkan isu kedaulatan untuk meningkatkan keamanan Selat Malaka.<sup>73</sup> Program ini juga mendorong kepercayaan dan kerjasama ketiga serangkai negara ini. Setiap pesawat udara adalah representative 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 kordinasi militer pertama di Asia Tenggara dan merupakan kerjasama multilateral militer yang melibatkan para penjaga pantai, angkatan laut, dan angkatan udara negara-negara anggota.<sup>74</sup>

## 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 pertahananya kala itu, Dr. Tony Tan. *Agreement* ini menyatakan secara formal bahwa Indonesia telah dengan sah

---

<sup>73</sup>Raymond, Catherine Z. "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?"

<sup>74</sup> <http://piracy-studies.org/norm-subsidiarity-in-maritime-security-why-east-asian-states-corporate-in-counter-piracy/>

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.<sup>75</sup>

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.

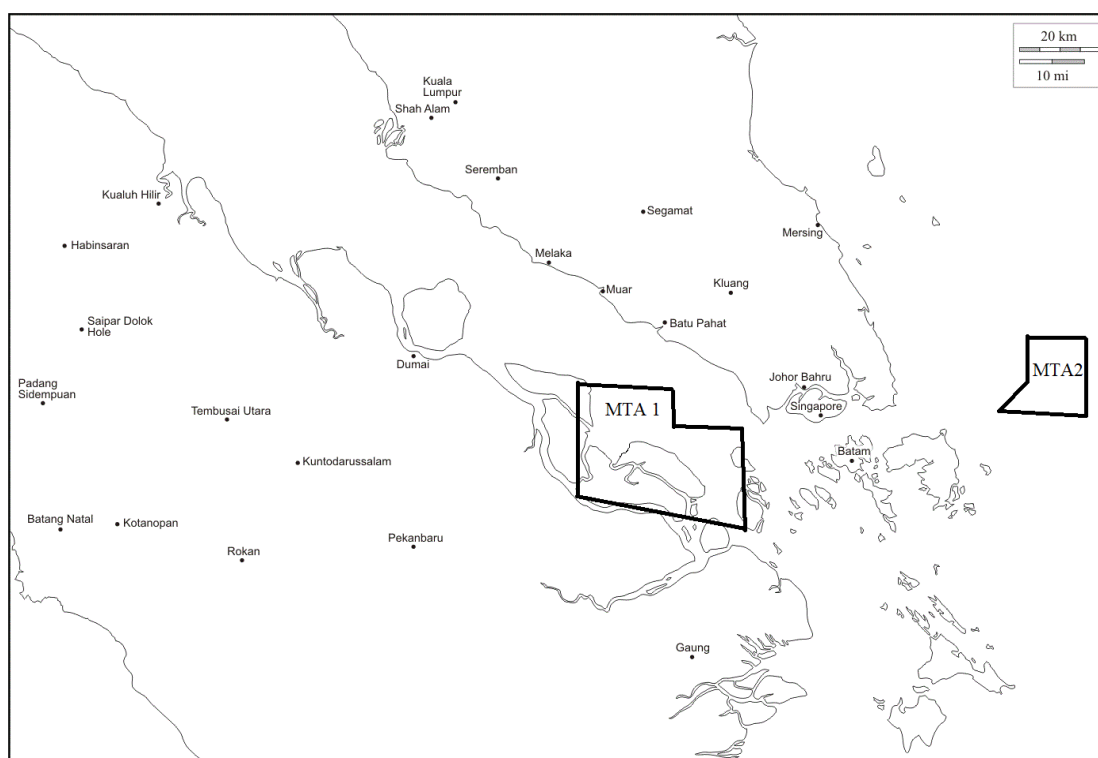
- MTA 1 membentang dari barat daya Singapura hingga Tanjungpinang dan utara Pulau Bintan, Kepulauan Riau. Di utara Bintan itulah Ketut sering melihat pesawat-pesawat tempur Singapura berlatih hingga kini ketika masa berlaku MTA telah habis.
- MTA 2 membentang mulai timur Singapura sampai Kepulauan Natuna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

---

<sup>75</sup> <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.<sup>76</sup>

<sup>76</sup> <https://wastumconda.wordpress.com/2010/07/08/military-training-area-mta-dimana-kedaulatan-kita/>

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 pelatihannya 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 atau masing-masing. Disebutkan daerah dan fasilitas latihan di Indonesia sebagai berikut :<sup>77</sup>

- Pemulihan dan pemeliharaan Air Combat Manoeuvring Range (ACMR)
- Overland Flying Training Area Range (OFTA)

---

<sup>77</sup>[http://analisismiliter.com/artikel/part/11/Nasionalisme\\_dan\\_Batalnya\\_Perjanjian\\_DCA\\_Indonesia\\_Singapura\\_2007](http://analisismiliter.com/artikel/part/11/Nasionalisme_dan_Batalnya_Perjanjian_DCA_Indonesia_Singapura_2007)

- 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 mempelajari 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

kriminalutas. Kedua, dapat meningkatkan perekonomian masing-masing negara. Ketiga, adalah sebagai upaya pencegahan masuknya kekuatan asing.<sup>78</sup>

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 pelaku pelanggaran atau kejahatan di laut untuk menjamin keamanan di wilayah tiga negara.<sup>79</sup>

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 di kawasan ini. Kelancaran transportasi atas barang dan sumber daya alam menjadi penggerak bagi sector-sektor industry sehingga roda perekonomian akan berjalan lancar.

---

<sup>78</sup> Maulidy Insan Ahmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam mengatasi masalah pembajakan di perairan Selat Malaka. 2011

<sup>79</sup> Nugroho F Yudho, "Bertindak Lebih Tegas", <http://www.tokoh-indonesia.com/ensiklopedi/b/bernard-sondakh/index.shtml>.

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.<sup>80</sup>

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 lebih baik terlebih dengan melakukan kerjasama dengan negara lain. Hal ini dikarenakan sebagian besar kawasan Selat Malaka merupakan bagian dari perlintasan kelautan wilayah Indonesia.<sup>81</sup>

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

---

<sup>80</sup> 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.

<sup>81</sup> Maulidy Insan Ahmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam mengatasi masalah pembajakan di perairan Selat Malaka. 2011

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 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.

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 menyebabkan 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.<sup>82</sup>

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.<sup>83</sup> 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 sama *Military Training*

---

<sup>82</sup> Johnson Derek and Valencia Mark, "Piracy in South East Asia-Status,Issues, Responses". 2005

<sup>83</sup> Ida Bagus Sanubari, "Meningkatkan Pengamanan Selat Malaka Guna Mencegah Nasionalisasi Asing Dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI", h. 69.

*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 ber-eskalasi.<sup>84</sup> 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.<sup>85</sup>

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.

---

<sup>84</sup> <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004172628-20-82700/sengkarut-area-militer-singapura-di-langit-indonesia/>

<sup>85</sup> Maulidy Insan Ahmad, *Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia, Singapura dalam mengatasi masalah pembajakan di perairan Selat Malaka*. 2011



### 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.<sup>86</sup>

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 Speljk 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

---

<sup>86</sup>Ibid

unit LSTs, Kapal penyapu ranjau 12 unit serta, 7 Kapal patroli frigate, 16 parchim Corvettes, dan 8 Lurssen 57 mm craft.<sup>87</sup>

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 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 Mlaka memerlukan 36 kapal perang.<sup>88</sup>

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 (Chalengger A12 ex Swedia), 5 Amphibi (4 Endurance class LPDs, 1 perseverence LST ex Inggris) dan 6 Delta Class Lfayette Stealth missile frigates.<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> Rizky Ridyasmara, Singapura Basis Israel Asia Tenggara, Jakarta; khalifa, 2005 h. 204

<sup>88</sup> Nugroho F Yudho, "Bernard Kent Sondakh" [http://www. Tokoh-indonesia.com/ensiklopedi/bernatd-sodakh/index.shtml](http://www.Tokoh-indonesia.com/ensiklopedi/bernatd-sodakh/index.shtml)

<sup>89</sup> Rizki Ridyasmara, Singapura Basis Israel Asia Tenggara, h.205-206

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

#### 4. Keberhasilan dari Kerjasama

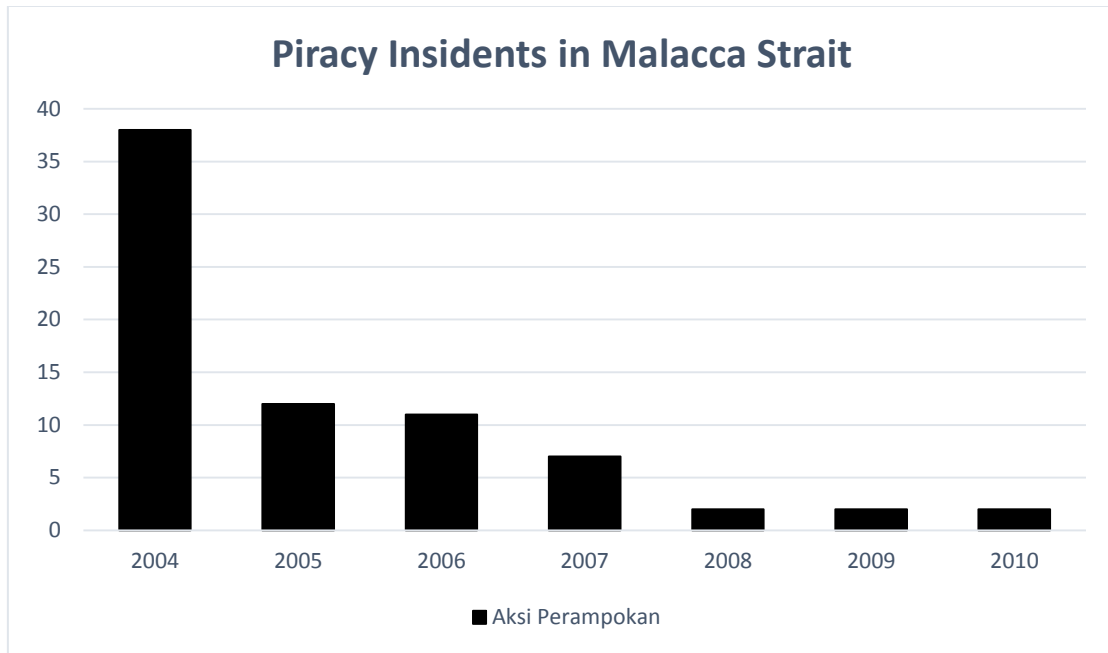
Keberhasilan pemberantasan perompakan dan isu kejahatan lainnya telah tercipta di tahun 2008, semenjak lahirnya kerjasama militer dan mekanisme kerjasama baru yang dilakukan ketiga negara pantai, setelah beberapa perbaikan dan pengembangan koordinasi manajemen kerjasama dari tahun 2005 ke tahun tahun 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.<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup>ICC International Maritime Beureau, 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.

## BAB IV

### KESIMPULAN

Perlu diketahui dasar dari isu-isu kriminalitas transnasional yang mengancam keamanan lingkungan Selat Malaka, dengan mengetahui sumber penyebab pelanggaran hukum diperairan selat akan memudahkan bagi negara pantai untuk menjaga lingkungan selat melihat tanggung jawab keamanan yang dibebankan kepada Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Aksi perompakan telah membawa dampak negatif ke bagian regional selat, titik dimana perairan selat malaka dianggap berbahaya layaknya reputasi di maritim Somalia, dan dikategorikan sebagai *Risk War Zone*.

Perluasan area kriminalitas Selat Malaka tidak hanya terbatas pada perompakan, perkembangan pasar gelap, penyelundupan barang ilegal, 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 bahaya dari kejahatan diatas khususnya perompakan. Pada akhirnya semuanya akan bergantung dari tiga negara ini, dan masih banyak hal yang perlu dilakukan.

Selain banyaknya kemunduran yang dialami Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam beberapa tahun lalu, namun ancaman-ancaman kelautan berhasil diminimalisir aksinya, melihat aksi tertinggi perompakan di Selat Malaka terjadi di awal tahun 2004, dan berkurang di tahun-tahun berikutnya, para pemerintah juga lebih efektif menghadapi ancaman terorisme dan perompakan dengan kerjasama *intelligence-sharing* dan teknologi. Tentu saja upaya kerjasama terus berkembang dan meluas jangkauannya bahkan melibatkan para *userstate*, pihak swasta, dan pemegang saham dengan satu tujuan untuk menciptakan keamanan lingkungan di Selat Malaka.

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 negarapantai 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.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

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

S.Y Pailah.*Tantangan dan perubahan maritime*.

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

K.J Holsti.1988.*Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis*, Jilid II, TerjemahanM. Tahrir Azhari. Jakarta: Erlangga.

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

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

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

Heri,Muliono.2001. *Merajut Batam Masa Depan, Menyongsong Status Free Trade Zone*, LP3S, Jakarta.

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

Ida,Bagus,Sanubari.2005.*Meningkatkan Pengamanan Selat Malaka Guna Mencegah Internasionalisasi Asing Dalam Rangka Menjaga Kedaulatan*



NKRI, kertas Karya perorangan, Jakarta; lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia.

Rajab,Ritonga.*Biografi Laksamana Bernard Kent Sondakh*.

## **DOKUMEN**

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

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

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

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

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.2015.*Freedom of Navigation and Globalization*.

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

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*.

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

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

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

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

RIZki Ridyasmara, *Singapura Basis Israel Asia Tenggara*.

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

## **JURNAL**

Martin N. Murphy. 2010. *Solving Somalia, Proceedings of the U.S. Naval Institute*.

- Kraska, James. 2011. *Contemporary Maritime Piracy : International law, strategy, and diplomacy at sea.*
- Rosenberg, David. "The Political Economy of Piracy in the South China Sea."
- Dillon, Dana R. 2004. *Southeast Asia and the Brotherhood of Terrorism*. Rep. No. 86. Washington, DC: Heritage Foundation,.
- Emmers, Ralf. "The Threat of Transnational Crime in Southeast Asia: Drug Trafficking, Human Smuggling and Trafficking and Sea Piracy".
- Solvay Gerke dan Hans-Dieter Evers. 2009. "Perkembangan Wilayah Selat Malaka", Malaysia: Center for policy research and International Studies, Universiti Sains Malaysia, November.
- Ida Bagus Sanubari, "Meningkatkan Pengamanan Selat Malaka Guna Mencegah Nasionalisasi Asing Dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI", h. 69.
- Rizky Ridyasmara. 2005. *Singapura Basis Israel Asia Tenggara*, Jakarta; khalifa.

#### **TESIS/SKRIPSI**

- Chariszona. 2010. *Kerjasama Littoral States (Indonesia-Singapura) Dalam Mengatasi Kejahatan Di Selat Malaka.*
- Sari Mira Fraya. 2008. *Kerjasama Indonesia Dan Malaysia Di Bidang Militer Mengenai Keamanan Di Selat Malaka.*
- Peter Chalk. 2011. *Grey-Area Phenomena in Shoutheast Asia. Dalam Skripsi Maulidy, Insan Achmad, Kerjasama Keamanan Indonesia, Malaysia,*

*Singapura Dalam Mengatasi Masalah Pembajakan di Perairan Selat Malaka.*

## **WEBSITE**

[http://id.wikipedia.org/wiki/Perompakan\\_di\\_Selat\\_Malaka](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.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/>

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

[https://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia%E2%80%93Malaysia%E2%80%93Singapore\\_Growth\\_Triangle](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](http://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.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-terrorism-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://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](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](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](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](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](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](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/>