



**KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KERJASAMA
KEAMANAN DI SELAT MALAKA**

***INDONESIAN INTEREST FROM SECURITY
COOPERATION IN MALACCA STRAIT***

SKRIPSI

Oleh

Fajar Fitriyadi

NIM. 080910101050

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS JEMBER**

2015



**KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KERJASAMA
KEAMANAN DI SELAT MALAKA**

***INDONESIAN INTEREST FROM SECURITY
COOPERATION IN MALACCA STRAIT***

SKRIPSI

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Jurusan Hubungan Internasional (S1) dan mencapai gelar Sarjana Sosial

Oleh

Fajar Fitriyadi

NIM. 080910101050

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS JEMBER**

2015

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan segenap puji syukur kepada Allah SWT, skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua orang tuaku tercinta, Ibunda Almarhumah Sriani dan Ayahanda Sahwoto yang selalu mendoakanku, selalu memberikan kasih sayang, bimbingan, dan dukungan yang besar, serta pengorbanan yang tidak ternilai selama ini;
2. Saudara-saudaraku, keluarga, mas mbak mbah dll, yang selalu memberikan motivasi kepadaku;
3. Seluruh teman-temanku tercinta beserta saudara-saudaraku;
4. Para pendidikku sejak TK, SD, SMP, SMA, sampai Perguruan Tinggi yang telah bersedia memberikan ilmu dan bimbingan dengan penuh kesabaran dan keiklasan;
5. Almamater Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember;
6. Semua pihak yang telah membantu proses terselesaikannya skripsi saya ini.

MOTO

“Hanya kepada Engkau-lah kami menyembah dan hanya kepada Engkau-lah kami mohon pertolongan”

*(Al Quran, Surat Al-Fatihah ayat 5)**



* Departemen Agama RI. *Al-Aliyy Al Quran dan Terjemahnya*. Bandung: CV Penerbit Diponegoro. Hlm.2

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Fajar Fitriyadi

NIM : 080910101050

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya tulis ilmiah yang berjudul “Kepentingan Indonesia dalam Kerjasama Keamanan di Selat Malaka” benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi manapun dan bukan karya penjiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 24 Juni 2015

Fajar Fitriyadi

NIM. 080910101050

SKRIPSI

**KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KERJASAMA KEAMANAN DI
SELAT MALAKA**

Oleh

Fajar Fitriyadi
NIM. 080910101050

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Drs. Abubakar Eby Hara, Ma, Ph.D

Dosen Pembimbing Anggota : Drs. Supriyadi, M.Si

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Kepentingan Indonesia dalam Kerjasama Keamanan di Selat Malaka” telah diuji dan disahkan pada:

hari : Selasa
tanggal : 30 Juni 2015
waktu : 09:00 WIB
tempat : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Tim Penguji:
Ketua

Djoko Susilo, M.Si
NIP. 195908311989021001

Sekretaris I

Drs. Abubakar Eby Hara, Ma, Ph.D
NIP. 196402081989021001

Anggota I

Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si, Ph.D
NIP. 196802291998031001

Sekretaris II

Drs. Supriyadi
NIP.195803171985031003

Anggota II

Drs. M. Nur Hasan, M.Hum
NIP. 195904231987021001

Mengesahkan
Dekan,

Prof. Dr. Hary Yuswadi, MA
NIP. 195207271981031003

RINGKASAN

Kepentingan Indonesia Dalam Kerjasama Keamanan di Selat Malaka; Fajar Fitriyadi, 080910101050; 2015; 71 halaman; Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Pada tahun 1967, terjadi kemajuan yang signifikan dalam dunia perkapalan. Negara-negara maju mulai menggunakan kapal-kapal besar untuk mengangkut kebutuhan-kebutuhan negaranya. Negara seperti Amerika Serikat, China, Jepang, dan Korea menggunakan kapal untuk mengangkut minyak mentah dari Timur Tengah. Kapal-kapal mereka melewati Selat Malaka. Penunjukan Selat Malaka sebagai jalur yang dilintasi adalah dikarenakan jalur Selat Malaka memiliki jarak tempuh yang lebih pendek dari pada jalur laut yang lain. Namun, Selat Malaka bukanlah jalur yang sangat aman. Geografis selat ini sangatlah dangkal dan berkelok-kelok, sehingga sangat memungkinkan untuk terjadinya kecelakaan laut. Kemacetan yang terjadi menjadi salah satu daya tarik bagi para pelaku tindak kejahatan. Dari hal ini, maka perlu adanya pengamanan yang serius agar keamanan lintas Selat Malaka terjaga baik dari kecelakaan dan tindak kejahatan.

Indonesia sebagai salah satu negara pemilik selat sangat berkepentingan dengan keamanan Selat Malaka. Hal ini menyangkut dengan kepentingan nasional Indonesia di Selat Malaka, yaitu kepentingan keamanan, politik, ekonomi, dan sosial budaya. Kepentingan Indonesia dalam keamanan dikarenakan Selat Malaka merupakan wilayah terluar Indonesia dan terhubung langsung dengan 2 negara lainnya. Selain itu Selat Malaka juga terhubung secara tidak langsung dengan negara pengguna selat. Kepentingan politik Indonesia dilihat dari ada banyaknya negara yang berkepentingan dengan keamanan di Selat Malaka yaitu negara pengguna jalur Selat Malaka. Sehingga Indonesia perlu melakukan kerjasama dengan negara-negara tersebut untuk mengurangi benturan kepentingan dan menambahkan kepercayaan kepada negara pengguna selat oleh Indonesia sebagai negara yang bertanggung jawab pada keamanan Selat Malaka.

Kepentingan Indonesia dari segi ekonomi dikarenakan dengan banyaknya kapal yang melewati Selat Malaka, maka Indonesia akan mendapatkan pendapatan dari jasa pandu kapal dan jasa transit bagi kapal-kapal yang memasuki wilayah Indonesia. Kepentingan Indonesia dari segi lingkungan tidak lepas dari kehidupan masyarakat Indonesia di sekitar Selat Malaka. Kehidupan masyarakat di sekitar Selat Malaka bergantung pada ekosistem di Selat Malaka, sehingga Indonesia perlu menjaga dari adanya kecelakaan kapal yang dapat merusak ekosistem laut di Selat Malaka.

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat, karunia, dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Kepentingan Indonesia Dalam Kerjasama Keamanan di Selat Malaka” ini dengan baik dan tanpa adanya halangan yang berarti. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memenuhi dan menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari adanya bantuan dan dukungan dari berbagai pihak yang terkait. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si, Ph.D, selaku Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember;
2. Drs. Supriyadi, M.Si, selaku Dosen Pembimbing Akademik sekaligus sebagai Dosen Pembimbing 2 yang telah banyak memberikan arahan dan nasehat kepada saya selama menjalani studi di Almamater ini;
3. Drs. Abubakar Eby Hara, Ma, Ph.D selaku Dosen Pembimbing 1 yang telah banyak meluangkan waktu, pikiran, dan perhatiannya dengan penuh kesabaran untuk membimbing, memberikan pengarahan, kritik, dan saran kepada penulis demi terselesaikannya skripsi ini dengan baik dan sempurna.
4. Seluruh Dosen, Staf, Karyawan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember yang telah membantu kelancaran dalam proses penyelesaian skripsi ini;
5. Keluarga besarku terutama kedua orang tuaku, (Almarhumah) Ibuku Sriani, Ayahku Sahwoto, Mas Arif Sofyan Hadi, Emi Khilyatul Fitriyani, Mbah, Lek, dan Nde yang tidak pernah bosan untuk terus mendoakan, mendukung, memotivasi, dan memberikan kasih sayang serta perhatiannya kepadaku;

6. Para rekan sekaligus saudara-saudaraku yang telah menyemangatiku yang tak bisa ku sebutkan satu persatu.
7. Seluruh saudara-saudaraku di jurusan Ilmu Hubungan Internasional, utamanya HI'09, HI'08 dan HI'07 yang senantiasa saling memberi motivasi dan semangat;
8. Saudara-saudaraku di Kost 4C, yang selalu berbagi kebahagiaan dan keceriaan ketika penulis merasa jenuh;
9. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan, karena tentunya masih banyak terdapat kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, penulis akan menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat sebagaimana mestinya.

Jember, 24 Juni 2015

Penulis

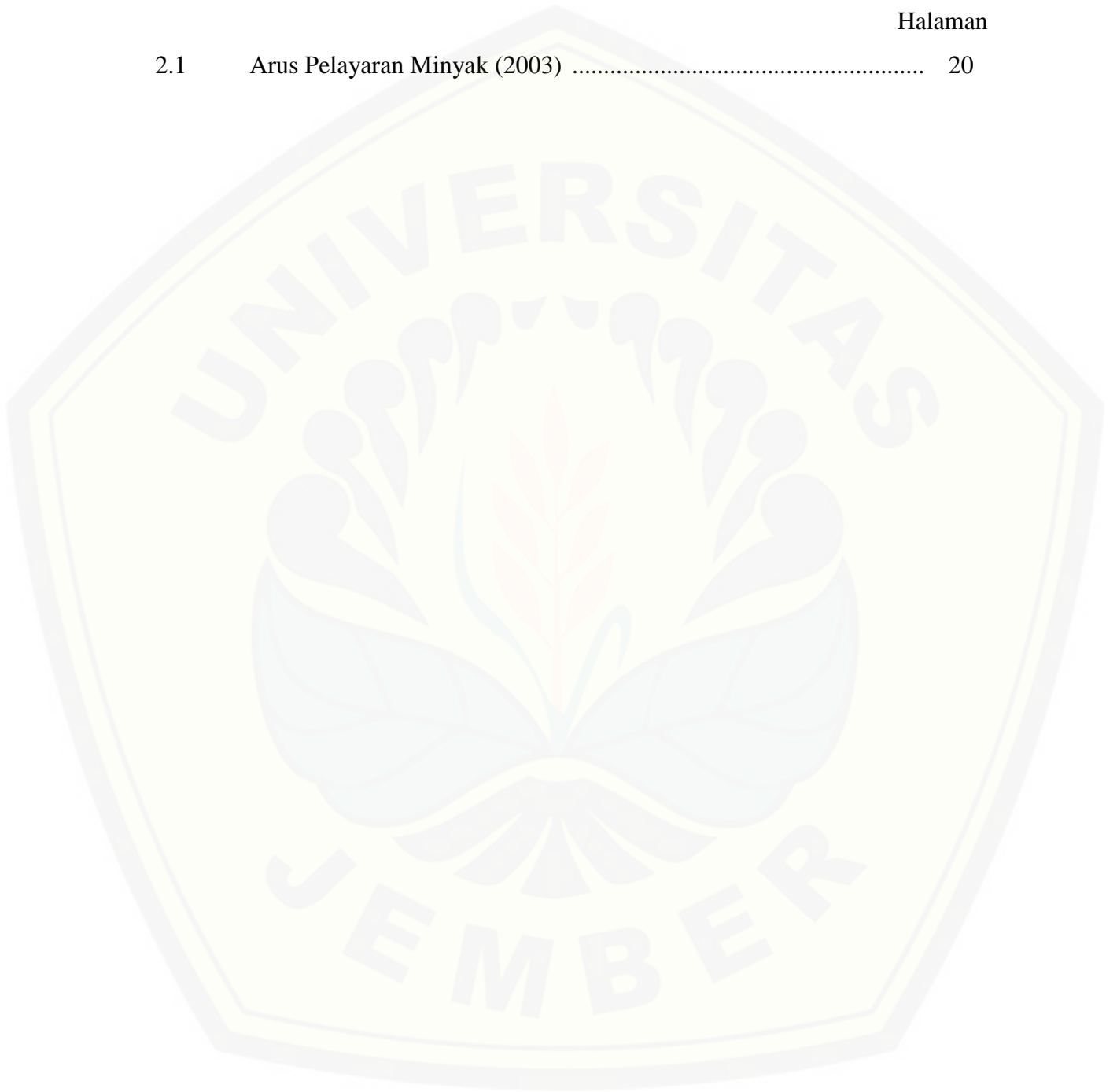
DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSEMBAHAN	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN PEMBIMBING SKRIPSI	v
HALAMAN PENGESAHAN.....	vi
RINGKASAN	vii
PRAKATA	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR SINGKATAN	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Ruang Lingkup Pembahasan	5
1.2.1 Batasan Materi	5
1.2.2 Batasan Waktu	5
1.3 Rumusan Masalah	6
1.4 Tujuan Penelitian	6
1.5 Landasan Pemikiran.....	6
1.6 Argumen Utama	12
1.7 Metode Penelitian	13
1.7.1 Metode Pengumpulan Data	13
1.7.2 Metode Analisis Data	13
1.8 Sistematika Penulisan	14
BAB 2. GAMBARAN UMUM SELAT MALAKA.....	15
2.1 Kondisi Umum Selat Malaka	15
2.2 Nilai Strategis Selat Malaka.....	17
2.3 Ancaman Keamanan di Selat Malaka.....	22

2.4 Hubungan Diplomatik Indonesia, Malaysia dan Singapura	25
BAB 3. KERJASAMA KEAMANAN SELAT MALAKA	31
3.1 Batam Statement	31
3.2 Jakarta Statement	32
3.3 Singapura Statement	35
BAB 4. KEPENTINGAN INDONESIA	40
4.1 Kepentingan Pertahanan Keamanan	40
4.2 Kepentingan Politik	48
4.3 Kepentingan Ekonomi	51
4.4 Kepentingan Keamanan Lingkungan	53
BAB 5. KESIMPULAN	56
DAFTAR PUSTAKA	57
LAMPIRAN	63

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Arus Pelayaran Minyak (2003)	20



DAFTAR SINGKATAN

AS	:	Amerika Serikat
ASEAN	:	Association of Southeast Asian Nations
EiS	:	Eye In the Sky
GEF	:	Global Environment Facility
IEG	:	Intelijen Exchange Group
IMB	:	International Maritime Beureu
JICA	:	Japan International Cooperation Agency
MEH	:	Marine Electronic Highway
MSP	:	Malacca Strait Patrol
MSSP	:	Malacca Straith Sea Patrol
ONGC	:	Oil and Natural Gas Corp
PSI	:	Proliferation Security Initiative
ReCAAP	:	Regional Cooperation Agreement on Combating Anti Armed Robbery against Ships and Piracy in Asia
SLOC	:	Sea Lanes of Communication
SOP	:	Standard Operating Procedure
TKI	:	Tenaga Kerja Indonesia
TOR JCC	:	Term of Reference Joint Coordinating Commete
TSS	:	Traffic Separation Scheme
TTEG	:	Tripartie Technical Esperts Group
UKC	:	Under Keel Clearance
UNCLOS	:	United Convention on The Law of The Sea
VOC	:	Vereenig-de Oost-Indische Compagnie
WMD	:	Weapon of Mass Destruction

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
1. Singapore Statement.....	63



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kerjasama keamanan Selat Malaka–Singapura¹ pada mulanya timbul karena adanya perkembangan yang penting di bidang perkapalan dan perubahan-perubahan dalam strategi militer secara global dari negara-negara besar. Dimana pada tahun 1967 mulai lahir kapal-kapal tangki raksasa yang banyak diantara kapal tangki itu yang membawa minyak dari Timur Tengah ke Jepang dan Timur Jauh sehingga Selat Malaka menjadi jalur yang sangat penting bagi perekonomian banyak negara terutama Jepang. Selain itu kemampuan dan geografis Selat Malaka-Singapura sangat sempit, dangkal, berbelok-belok, dan ramai. Sehingga kecelakaan besar pun seringkali terjadi. Kecelakaan ini tidak saja membawa kerugian bagi pemilik kapal tetapi juga menimbulkan bencana pengotoran laut yang pada akhirnya mempengaruhi kelestarian lingkungan laut dan kehidupan rakyat negara-negara pantai.²

Kerjasama tersebut telah dimulai sejak tahun 1971. Pada waktu itu kerjasama ketiga negara (Indonesia, Malaysia dan Singapura) menghasilkan 6 pernyataan bersama tentang keamanan Selat Malaka, yaitu:³

- *The three government agreed that the safety of navigation in the straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the coastal states concerned;*
- *The three governmet agreed on the need for tripartite cooperation on the safety of navigation in the two straits;*
- *The three government agreed that a body for cooperation to coordinate efforts for the safety of navigation in the straits of Mallaca and Singapore*

¹ Selat Malaka merupakan selat yang memisahkan Indonesia dan Malaysia, Selat Singapura merupakan selat yang memisahkan Indonesia dan Singapura. Untuk memudahkan penulisan, Selat Malaka dan Singapura disebut Selat Malaka.

² Persoalan Selat Malaka dan Singapura.
http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33 Diakses tanggal 27 November 2012.

³ *Ibid.*

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 shipping in accordance with the principle of innocent passage. The Government of Singapore takes note of the position of the Government of the Republic of Indonesia and Malaysia on this point;*
- *On the basis of this understanding the three government approved the continuation of the hydrographic survey.*

Pernyataan diatas sangat penting untuk kegiatan kerjasama ketiga negara untuk masa berikutnya karena pernyataan tersebut berarti bahwa, mulai saat itu, keselamatan pelayaran Selat Malaka dan Selat Singapura tidak lagi dianggap sebagai dua selat yang terpisah, tetapi sebagai satu selat, sehingga masalahnya kini telah menjadi masalah segitiga (tripartit) antara ketiga negara pantai, Malaysia dan Singapura. Kemudian sesuai dengan prinsip *unity* (kesatuan) antara Selat Malaka dan Selat Singapura, ketiga negara pantai telah mengambil tanggung jawab untuk mengatur keselamatan pelayaran di selat-selat tersebut. Ini berarti bahwa, sejak saat itu, pengelolaan selat tersebut dilakukan oleh atau melalui ketiga negara pantai. Prinsip tripartit ini ditegaskan pula oleh ketentuan yang menyatakan bahwa “Badan Kerja Sama” yang mengurus hal ini hanya terdiri dari ketiga negara pantai saja.

Selain itu, masalah Selat Malaka dipecah menjadi masalah status hukum selat dan keselamatan pelayaran, artinya selat tersebut merupakan laut dalam dari ketiga negara dan bukan selat internasional, sehingga hukum yang berlaku adalah hukum dari negara pantai ketiga negara selat tersebut. 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.

Standard Operating Procedure (SOP) kerjasama pengamanan Selat Malaka oleh tiga negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura) disahkan di Batam pada hari Jumat tanggal 21 April 2006. Kerjasama ini ditandai dengan penandatanganan oleh Panglima Angkatan Bersenjata ketiga negara yakni Panglima TNI Marsekal Djoko Suyanto, Panglima Angkatan Bersenjata Malaysia Admiral Tan Sri Datuk Mohamad Anwar bin Haji Mohamad Nur dan Panglima Angkatan Bersenjata Singapura Letjen Ng Yat Chung. SOP yang disahkan tersebut merupakan ketentuan bersama yang mengatur pelaksanaan operasi pengamanan Selat Malaka oleh ketiga negara.⁴

Selain pengesahan SOP, ketiga negara juga menandatangani *Term of Reference Joint Coordinating Commete* (TOR JCC) patroli Selat Malaka. TOR JCC mengatur kerjasama ketiga negara dalam melakukan operasi pengamanan di Selat Malaka termasuk tukar-menukar informasi intelijen. TOR JCC juga menjadi payung hukum bagi pelaksanaan patroli terkoordinasi di laut.⁵

Patroli juga dilakukan dari udara dengan program pengamanan bersama yang disebut *eye in the sky* (pengintaian dari angkasa). Pengintaian dari angkasa ini sangat diperlukan untuk mempermudah operasi yang dilakukan oleh angkatan laut ketiga negara.⁶

Ketiga negara juga bersedia melaksanakan *hydrographic survey* secara bersama-sama di selat tersebut. Jika pelaksanaan *survey* itu dilakukan melalui kerja sama dengan negara lain, maka hal itu akan menimbulkan implikasi bahwa ketiga negara pantai telah melepaskan posisi mereka mengenai persoalan Selat Malaka.

⁴Batam (Suara Karya). 2006. Kerjasama Militer, SOP pengamanan Selat Malaka disahkan. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=141759> diakses tanggal 11 Mei 2012.

⁵Antarane.com. AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka. <http://www.antarane.com/print/1145645876/as-tawarkan-sistem-peringatan-dini-amankan-selat-malaka> diakses tanggal 30 Mei 2012.

⁶Suara Karya On line. 2006. Pengamanan Selat Malaka, harga diri dan kedaulatan negara. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=131387> diakses tanggal 11 Mei 2012

Pada tahun 2000 kerjasama keamanan Selat Malaka mulai berkembang dengan perkembangan isu yang ada. Isu pertama adalah isu tentang ancaman teroris yang diyakini akan menyerang dan melumpuhkan jalur internasional termasuk juga Selat Malaka. Sehingga lahirlah gagasan *Proliferation Security Initiative* (PSI) dengan implementasi melaksanakan pemeriksaan terhadap kapal-kapal yang dicurigai mengangkut senjata pemusnah massal atau *Weapon of Mass Destruction* (WMD) di Selat Malaka.⁷

Kemudian isu tentang Peningkatan Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan di Selat Malaka mengalami kemajuan. Hal ini mengemuka dalam pertemuan mengenai Selat Malaka tentang Peningkatan Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan, yang diselenggarakan di Singapura dari tanggal 4-6 September 2007. Pertemuan tersebut direspon oleh negara-negara di kawasan dan di luar kawasan yang turut ambil bagian dan merasa penting melakukan kerjasama dalam usaha peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka. Hasilnya adalah disepakatinya proyek peningkatan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Adapun proyek yang dimaksud adalah sistem operasi Lalu-lintas Elektronik Laut atau *Highway Electronic Marine* untuk kepentingan navigasi pelayaran di Selat Malaka.⁸

Hubungan diplomatik antara Indonesia, Malaysia dan Singapura tidak hanya berjalan seirama, melainkan juga banyak terjadi konflik. Seperti kasus pelanggaran perbatasan ketiga negara yang sangat sensitive, kasus pasir antara Indonesia dan Singapura serta masalah Tenaga Kerja Indonesia (TKI) yang sering diperbincangkan. Namun konflik-konflik diatas tidak serta merta menjadikan Indonesia, Malaysia dan Singapura menutup diri, tetapi ketiga negara mau bekerjasama untuk keamanan Selat Malaka. Hal ini tidak terlepas dari kepentingan ketiga negara terhadap terciptanya keamanan di Selat Malaka.

⁷ Proliferation Security Initiative. <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>. Diakses tanggal 30 Desember 2012.

⁸ Singapore. Singapore Statement On Enhancement Of Safety, Security and Environmental Protection in The Straits of Malacca and Singapore. Singapura. 2007

Dari latar belakang diatas penulis tertarik untuk mengangkat tema tentang:

KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KERJASAMA KEAMANAN SELAT MALAKA

1.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Dalam suatu penulisan karya ilmiah, ruang lingkup pembahasan mempunyai kedudukan yang cukup penting. Hal ini disebabkan karena dengan ditetapkannya ruang lingkup pembahasan, tulisan ini akan lebih fokus pada kajian yang akan dianalisis. Pembahasan masalah akan berkembang ke arah sasaran yang tepat dan tidak keluar dari kerangka permasalahan yang ditentukan. Sehingga ruang lingkup pembahasan inilah yang akan membawa perkembangan pembahasan pada jalur yang tepat.

Ruang lingkup pembahasan ini terdiri dari dua batasan. Yaitu batasan materi dan batasan waktu.

1.2.1 Batasan Materi

Indonesia merupakan salah satu negara pemilik Selat Malaka. Namun tentang isu keamanan di Selat Malaka, Indonesia memberikan kesempatan bagi negara lain untuk melakukan kerjasama dengan Indonesia. Sehingga, dalam penelitian ini penulis memberikan batasan materi tentang apa kepentingan Indonesia dalam kerjasama keamanan Selat Malaka. Kepentingan Indonesia tersebut dilihat dari kepentingan nasional yang terdiri dari kepentingan ekonomi, politik, pertahanan keamanan dan sosial budaya.

1.2.2 Batasan Waktu

Pada penulisan ini penulis memberikan batasan waktu dari tahun 2005 sampai 2007. Sebenarnya kerjasama keamanan Selat Malaka antara tiga negara selat telah berlangsung sejak tahun 1971, namun kerjasama pada waktu itu masih sangat minim. Seiring dengan semakin berkembangnya isu ancaman baru di Selat Malaka, yakni tidak hanya keamanan tradisional tetapi juga keamanan non tradisional seperti keamanan lingkungan, maka pada tahun 2005 terjadi

peningkatan pada kerjasama yaitu dengan diadakan dan disepakatinya *Batam Statement*. Negara yang awalnya tidak ikut campur dengan keamanan di Selat Malaka akhirnya ikut serta dengan negara pemilik selat dalam mencapai keamanan di Selat Malaka. Batasan waktu ini diambil oleh penulis hingga tahun 2007 karena kerjasama trilateral terus dilakukan hingga 2007 dengan disepakatinya *Singapura Statement*.

1.3 Rumusan Masalah

Permasalahan sangat penting dalam suatu penulisan karya tulis ilmiah karena akan memberikan suatu pusat pemikiran agar pembahasan dan analisa dapat berlangsung dengan baik. Permasalahan dapat dianalogikan sebagai jiwa penelitian yang menuntut jawaban. Sehingga permasalahan tersebut perlu dipecahkan, baik mengenai wawasan atau pengertiannya. Dengan hal ini, diharapkan akan ditemukan suatu jawaban dari permasalahan yang kita kaji. Sehingga tidak semua kajian bisa disebut sebagai masalah. Perumusan masalah mutlak diperlukan dalam penulisan suatu karya ilmiah untuk membantu mengarahkan tujuan penulisan, sehingga penulisan akan terfokus pada permasalahan dan ruang lingkup pembahasan yang telah ditentukan

Berdasarkan dari uraian latar belakang di atas, maka penulis mengajukan pokok permasalahan sebagai berikut :

Apa kepentingan Indonesia dari kerjasama keamanan Selat Malaka?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui apa kepentingan Indonesia dibalik kerjasama keamanan dengan negara lain dalam menjaga keamanan Selat Malaka.

1.5 Landasan Pemikiran

Untuk dapat menjawab rumusan masalah diatas yaitu tentang kepentingan Indonesia dalam kerjasama keamanan di Selat Malaka antara Indonesia, Malaysia

dan Singapura, penulis menggunakan kerangka dasar pemikiran **Kepentingan Nasional dan Keamanan Non Tradisional**.

1.5.1 Kepentingan Nasional

Kepentingan nasional adalah tujuan mendasar dan penentu utama yang mendasari para pembuat keputusan dalam membuat sebuah kebijakan berupa politik luar negeri. Kepentingan nasional suatu Negara khas dengan konsep umum yang di dalamnya terdapat bagian-bagian yang paling penting bagi sebuah Negara. Di dalamnya terdapat penjagaan terhadap diri sendiri, kemerdekaan, integritas teritorial, keamanan militer dan kesejahteraan ekonomi. Dikarenakan tidak adanya kepentingan tunggal yang mendominasi pembuatan keputusan pemerintah, konsep tersebut mungkin lebih tepat disebut secara jamak sebagai kepentingan nasional. Kebijakan luar negeri sebagai dasar sebuah Negara semata-mata berlandaskan kepentingan nasional dengan sedikit perhatian atau tidak sama sekali untuk prinsip-prinsip moral universal yang bisa digambarkan melalui keadaan dimana ada pertentangan antara kebijakan realis dan kebijakan idealis.⁹

Konsep kepentingan nasional merupakan dasar untuk menjelaskan perilaku luar negeri suatu negara. H.J. Moergenthau menyamakan kepentingan nasional sebagai upaya negara untuk mengejar *power* dimana *power* adalah segala sesuatu yang dapat mengembangkan dan memelihara kontrol atas suatu negara terhadap negara lain, sehingga dengan adanya *power* suatu negara akan bertahan hidup (*survive*). Hubungan kekuasaan atau pengendalian ini dapat melalui teknik paksaan, atau kerjasama (*cooperation*). Karena itu, kekuasaan nasional dan kepentingan nasional dianggap sebagai sarana dan sekaligus tujuan dari tindakan suatu negara untuk bertahan hidup dalam politik internasional.¹⁰

Dalam teori ini menjelaskan bahwa untuk kelangsungan hidup suatu negara maka negara harus memenuhi kebutuhan negaranya dengan kata lain yaitu mencapai kepentingan nasionalnya. Dengan tercapainya kepentingan nasional maka negara akan berjalan dengan stabil, baik dari segi politik, ekonomi, sosial, maupun pertahanan keamanan dengan kata lain jika kepentingan nasional

⁹ Jack C Plano, Roy Olton : The International Relation Dictionary. hal 128

¹⁰ Sitepu P.A. 2011. Studi Hubungan Internasional. Yogyakarta. Graha Ilmu. Hlm.163

terpenuhi maka negara akan tetap survive. Kepentingan nasional merupakan tujuan mendasar dan faktor paling menentukan yang memandu para pembuat keputusan dalam merumuskan politik luar negeri.

Kepentingan nasional merupakan konsep yang sangat umum tetapi merupakan unsur yang menjadi kebutuhan sangat vital bagi negara dan memiliki peran sebagai langkah negara dalam pengambilan suatu keputusan. Unsur tersebut menyangkut politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan.¹¹

Pencapaian unsur politik berperan untuk tercapainya dan terpeliharanya perdamaian, persahabatan dan kerjasama antara Indonesia, Singapura dan Malaysia atas dasar saling menghormati dan adanya manfaat yang saling menguntungkan. Unsur ekonomi berperan besar dalam kerjasama keamanan Selat Malaka karena ketiga negara selat memanfaatkan nilai strategis Selat Malaka untuk mendapatkan keuntungan dibidang ekonomi. Sosial Budaya dimaksudkan kerjasama tersebut didasarkan dari terdapatnya pengertian yang sama dan simpati dari negara yang bekerjasama berdasarkan terdapatnya titik-titik persamaan dalam kepentingan dan titik-titik persamaan yang dapat digunakan sebagai pangkal tolak untuk perjuangan bersama diantara ketiga negara selat. Unsur pertahanan keamanan menjadi sangat penting mengingat Selat Malaka adalah sebagai garis terluar ketiga negara selat, sehingga pengamanan di Selat Malaka sangat diperlukan untuk menghalau musuh yang datang dari luar.

1.5.2 Keamanan Non Tradisional

Barry Buzan di dalam bukunya *People, State, and Fear* menganalisa tentang keamanan individu dan keamanan nasional sebagai satu kesatuan aspek yang harus dianalisa secara bersama. Negara yang aman dari ancaman akan berdampak pada keamanan individu di negara tersebut, sedangkan negara yang tidak aman akan menimbulkan ketidakamanan pada individunya. Sebaliknya, keamanan individu juga memberi dampak pada keamanan nasional. Individu yang

¹¹ Jusuf, S. 1989. Hubungan Internasional dan Politik Luar Negeri, Sebuah Analisis Teoritis dan Uraian Tentang Pelaksananya. Jakarta. Pustaka Sinar Harapan. Hlm.169

merasa tidak aman akan menimbulkan ketidakamanan pada negaranya dan individu yang merasa aman akan menimbulkan keamanan pada negaranya.¹²

Menurut Buzan keamanan individu tidak mudah didefinisikan, namun faktor-faktor kehidupan, kesehatan, kedudukan, kekayaan, kebebasan, kemiskinan dan kelaparan menjadi masalah ketika rakyat dalam bahaya dan ketakutan saat adanya ancaman. Masalah keamanan individu yang muncul saat adanya perang merupakan sesuatu konsekuensi dari adanya perang tersebut.¹³

Buzan juga menjelaskan bahwa ada lima aspek keamanan yang perlu dicapai oleh suatu negara untuk menciptakan keamanan nasional, lima aspek tersebut adalah aspek militer, politik, sosial, ekonomi dan lingkungan. Kelima aspek tersebut dijelaskan sebagai berikut:¹⁴

1. Militer. Ancaman militer menduduki inti tradisional dari keamanan nasional. Tindakan-tindakan militer dapat dan biasanya mengancam segala komponen Negara
2. Politik. Ancaman politik lebih mengarah kepada stabilitas organisasi pemerintah. Tujuannya bisa untuk menekan pemerintah yang berkuasa dalam kebijakan yang diambil, menggulingkan pemerintah, atau menciptakan intrik politik yang mampu mengganggu jalannya pemerintahan sehingga pula melemahkan kekuatan militernya.
3. Sosial. Perbedaan antara ancaman politik dan ancaman sosial yang dapat terjadi di sebuah negara adalah sangat tipis. Ancaman sosial biasanya terjadi sebagai imbas dari ancaman militer dan politik seperti yang terjadi di jazirah Arab dengan Israel, atau dapat pula dari perbedaan kultur, seperti penetrasi umat Islam fundamentalis terhadap kebijakan dunia Barat.
4. Ekonomi. Ancaman ekonomi merupakan ancaman yang paling sulit diatasi dalam kaitannya dengan keamanan nasional. Kelemahan dalam bidang

¹² Buzan B. 1983. *People, State, and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Brithis Library. Cataloguing in Publication Data. Hlm. 18.

¹³ Ibid.

¹⁴ Ibid. Hlm. 75-83

ekonomi, dapat menjadi jalan bagi bangsa asing untuk mengontrol jalannya pemerintahan melalui bantuan ekonomi.

5. Lingkungan. Ancaman lingkungan bagi keamanan nasional ibarat ancaman militer dan ekonomi yang dapat menghancurkan bentuk dasar suatu negara. Gempa bumi, angin topan, banjir, gelombang air pasang, dan musim kemarau mungkin mengakibatkan kehancuran di suatu negara. Tapi itu semua dilihat sebagai bagian dari manusia melawan alam, sedangkan pokok persoalan keamanan timbul dari perjuangan manusia dengan yang lainnya. Dalam skala terkecil dari ancaman lingkungan yaitu kegiatan dari suatu negara dapat mempengaruhi negara lain.

Pemikiran Buzan menyebabkan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengkaji dan melakukan perubahan konsep dan fokus keamanan dari keamanan yang menitikberatkan pada konteks negara ke keamanan masyarakat, dari keamanan melalui kekuatan militer ke keamanan melalui pembangunan, dari keamanan wilayah ke keamanan manusia.

Gagasan keamanan manusia diperkenalkan oleh *United Nation Development Program* (UNDP) dalam *Human Development Report* 1994, konsep *human security* (keamanan manusia). UNDP berpendapat bahwa konflik yang terjadi saat ini lebih banyak terjadi di dalam negara dibandingkan dengan konflik antar negara. Laporan UNDP menekankan bahwa *human security* merupakan sesuatu yang *universal*, relevan dengan semua manusia dimanapun. Karena ancaman keamanan dalam *human security* bersifat umum, tidak memandang batas negara. Konsep *human security* subjek perhatiannya adalah manusia (*people centered*) bukan negara (*state centered*).¹⁵

Menurut laporan Human Development Report yang dikeluarkan oleh UNDP tahun 1994, definisi dari konsep keamanan manusia memiliki dua makna:¹⁶

¹⁵ *United Nation Development Program* (UNDP), *Human Development Report 1994* (New York: Oxford University Press) Hlm. 23

¹⁶ *Ibid.*

1. Human Security merupakan keamanan manusia dari ancaman-ancaman kronis seperti kelaparan, penyakit, dan represi.
2. Human Security mengandung makna adanya perlindungan atas pola-pola kehidupan harian seorang baik dalam rumah, pekerjaan atau komunitas dari gangguan-gangguan yang datang secara tiba-tiba serta menyakitkan. Ancaman-ancaman dan gangguan-gangguan tersebut dapat menimpa segala bangsa tanpa memandang tingkatan pembangunan dan pendapatan nasional.

Secara sederhana, keamanan manusia dapat didefinisikan sebagai kebebasan terhadap rasa takut dan kebebasan dari keinginan manusia. Yakni, manusia bebas dari rasa takut tentang adanya ancaman baik pada ancaman ditingkat nasional maupun ancaman ditingkat daerah dimana manusia itu tinggal. Serta keamanan tentang pertumbuhan ekonomi atau pembangunan untuk memperluas asas hidup manusia sehingga keinginan mereka tercapai seperti tidak adanya kelaparan, kesehatan dan kemudahan dalam mendapatkan pekerjaan.

UNDP merinci tujuh elemen yang membentuk konsep keamanan manusia, yaitu:¹⁷

1. Keamanan ekonomi (*assured basic income*) : jaminan masyarakat mendapatkan kehidupan yang lebih layak.
2. Keamanan pangan (*physical and economic access to food*) : jaminan masyarakat mendapatkan akses pangan yang mudah.
3. Keamanan kesehatan (*relative freedom from disease and infection*) : jaminan masyarakat untuk mendapatkan pelayanan kesehatan yang baik.
4. Keamanan lingkungan (*access to sanitary water supply, clean air and a non-degraded land system*) : jaminan untuk setiap masyarakat mendapatkan keamanan lingkungan dari polusi udara, air dan darat, serta keamanan dari bencana alam.

¹⁷ *Ibid.*

5. Keamanan individu (*security from physical violence and threat*) : jaminan terhadap individu terbebas dari adanya ancaman dari individu lain seperti ancaman kekerasan, kesewenangan, intimidasi dan diskriminasi.
6. Keamanan politik (*protection of basic human rights and freedom*) : jaminan bahwa setiap individu dapat melaksanakan hak politik dengan bebas tanpa adanya ancaman dan intimidasi.
7. Keamanan sosial (*security of cultural identity*) : jaminan terhadap individu terbebas dari konflik komunal.

Menurut Woosang dan In-Taek Hyun, keamanan manusia adalah suatu kondisi yang relatif aman bagi manusia dari bencana alam atau bencana yang diakibatkan oleh perbuatan manusia itu sendiri di tingkat nasional, regional, dan internasional dan juga dapat mencakup area politik, militer, ekonomi, sosial, dan lingkungan hidup.¹⁸

Selat Malaka yang membentang di tiga negara dan menjadi jalur penghubung bagi banyak negara tidak menutup kemungkinan untuk adanya berbagai kepentingan diantara negara tersebut. Negara-negara yang kapalnya melewati Selat Malaka berkepentingan agar kapal mereka dapat berlayar di Selat Malaka dengan selamat dari berbagai macam ancaman dan gangguan. Sedangkan negara yang memiliki selat memiliki kepentingan untuk menjaga Selat Malaka dari ancaman polusi dan ancaman lainnya yang disebabkan oleh nilai strategis Selat Malaka sebagai penghubung banyak negara.

1.6 Argumen Utama

Kepentingan Indonesia dalam kerjasama keamanan di Selat Malaka adalah kepentingan dari segi pertahanan keamanan, kepentingan dari segi politik, kepentingan dari segi ekonomi, dan kepentingan dari segi lingkungan.

¹⁸ Peter Hough. 2004. *Understanding Global Security*. London: Routledge. Hlm. 13

1.7 Metode Penelitian

Dalam suatu penelitian, metode mempunyai peranan yang sangat vital. Bisa dikatakan bahwa metode merupakan suatu syarat untuk melakukan penelitian. Penggunaan metode dalam suatu penelitian bertujuan untuk mendapatkan kerangka berpikir dan data-data yang dibutuhkan. Tujuan utama dari hal ini agar karya tulis menjadi ilmiah, sistematis dan kronologis. Metode penelitian yang dilakukan penulis mencakup pengumpulan data dan analisis data sebagai hasil akhirnya.

1.7.1 Metode Pengumpulan Data

Dalam melakukan penelitian ini, penulis lebih condong menggunakan teknik penelitian kepustakaan (*Library Research*). Pengumpulan data lebih terfokus pada informasi-informasi atau kajian yang diperoleh dari buku, surat kabar, majalah, jurnal dan informasi dari instansi-instansi yang terkait dengan peristiwa tertentu. Selain itu, data-data yang diperoleh juga berasal dari media internet yang bisa memberikan informasi yang lebih menunjang bagi suatu analisis. Dalam hal ini berarti sumber data yang digunakan adalah sumber data sekunder. Artinya penulis tidak terjun langsung ke lapangan untuk mengadakan penelitian.

Oleh sebab itu untuk mendapatkan data yang valid dan mencukupi, penulis menggunakan beberapa pusat informasi antara lain :

1. Perpustakaan Pusat Universitas Jember,
2. Ruang Baca Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
3. Buku-buku koleksi pribadi,
4. Media Internet.

1.7.2 Metode Analisis Data

Tahap analisis data ditujukan untuk mendapatkan kesimpulan yang objektif dan ilmiah. Dalam penelitian ini, metode analisis data yang digunakan oleh penulis adalah metode deskriptif-kualitatif. Penggunaan metode kualitatif didasari alasan karena data utama yang diperoleh di sini berupa data sekunder, sehingga tidak bisa diukur secara langsung ataupun diukur secara angka. Metode

kualitatif ini, akan digunakan untuk melakukan analisis secara lebih mendalam terhadap fenomena-fenomena yang dikaji.¹⁹

Dengan mendasarkan pada keseluruhan tersebut, penulis mencari dan memaparkan fakta-fakta yang sesuai. Setelah itu fakta-fakta tersebut dihadapkan pada teori yang dipakai untuk menguji kebenaran dari teori yang digunakan. Akhirnya dari hasil pengujian fakta terhadap teori diperoleh hasil yang merupakan kesimpulan dari pengkajian masalah faktor Indonesia, Malaysia, dan Singapura melakukan kerjasama menangani masalah keamanan di Selat Malaka.

1.8 Sistematika Penulisan

Untuk mengetahui gambaran umum dari karya tulis ini, penulis mengajukan sistematika penulisan sebagai berikut :

Bab I, berisi tentang latar belakang masalah, ruang lingkup pembahasan, rumusan masalah, kerangka dasar penulisan, argumen utama, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II berisi tentang gambaran umum Selat Malaka, sejarah Selat Malaka dan kondisi keamanan di Selat Malaka sebelum disepakatinya kerjasama keamanan selat bersama oleh ketiga negara selat serta kerjasama di Selat Malaka.

Bab III berisi tentang kerjasama keamanan di Selat Malaka.

Bab IV berisi tentang kepentingan Indonesia dari kerjasama keamanan di Selat Malaka dilihat dari kepentingan nasional dan keamanan non tradisional.

Bab V berisi tentang hasil kesimpulan dari penulisan karya ilmiah ini.

¹⁹ Lexy, J.M, 1995. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.hal.2

BAB 2

GAMBARAN UMUM SELAT MALAKA

2.1 Kondisi Umum Selat Malaka

Selat Malaka merupakan jalur pelayaran yang masuk dalam wilayah Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Selat Malaka menjadi penting di mata dunia karena nilai strategisnya sebagai jalur pelayaran yang menghubungkan perdagangan dan perekonomian negara-negara timur dengan timur tengah dan negara-negara barat dengan Asia, atau merupakan penghubung antara negara-negara produsen minyak di Timur Tengah dengan negara-negara konsumen minyak di Asia Pasific. Dengan posisi yang sedemikian strategis, menjadikan Selat Malaka sebagai jalur pelayaran yang ramai dimana selalu dilalui oleh kapal-kapal pengangkut minyak mentah dan kapal-kapal dagang untuk memenuhi industri dan kebutuhan barang dan jasa di masing-masing negara.¹

Panjang Selat Malaka sekitar 500mil (sekitar 800km) sedangkan lebarnya antara 50-320km (2,5km pada titik tersempit) dan kedalaman sekitar 23meter. Selat Malaka merupakan selat terpanjang di dunia yang digunakan untuk pelayaran internasional. Meskipun tabrakan terus terjadi di Selat Malaka, Selat Malaka tetap menjadi pilihan utama daripada jalur pelayaran yang lainnya. Hal ini dikarenakan jalur Selat Malaka lebih pendek dari pada jalur yang lain (Selat Sunda dan Selat Lombok). Sekitar 30% dari perdagangan dunia dan 80% dari impor minyak ke Jepang, Korea Selatan dan Taiwan yang transit di Selat Malaka.²

Ada tiga kategori kapal yang melintas di Selat Malaka:³

¹ Pusat Kajian Administrasi Internasional-LAN. 2006. Kajian Kerjasama Antara Pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapura Dalam Menangani Masalah Keamanan di Selat Malaka. Halaman 1.

² Jean-Paul Rodrigue. 2004. *Straits Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*. Hempstead: Hofstra University. Volume 48. Hal. 369

³ Sam Bateman, Catherine Zara Raymond, Joshua Ho. 2006. *Safety and Security in The Malacca and Singapore Straits, An Agenda For Action*. IDSS. Singapore. Hal.13.

1. Kapal pelintas selat. Kapal ini menggunakan Selat Malaka sebagai jalur penghubung. Kapal masuk dari Teluk Benggala di barat Selat Malaka dan keluar menuju Laut China Selatan, begitu juga sebaliknya. Biasanya kapal ini adalah kapal tanker, kapal kargo, kapal kontainer dan kapal besar lainnya.
2. Lalu lintas lokal. Biasanya kapal ini bergerak melintasi selat pada pelayaran lokal antar pelabuhan di Indonesia, Malaysia dan Singapura. Besarnya kapal lebih kecil dari pada kapal pelintas selat.
3. Kapal lain pengguna selat. Seperti kapal nelayan, kapal pesiar, kapal penelitian ilmiah, kapal keruk, dll yang volume kapalnya kecil.

Dari sejarahnya, Selat Malaka telah berperan penting dalam dunia pelayaran. Sejarah mencatat bahwa Selat Malaka sudah terkenal menjadi jalur yang paling digunakan dan sangat sibuk sejak jaman kerajaan, dimana ketika itu terjadi perdagangan dari Kerajaan Arab, Persia, India, China, dan Kerajaan-kerajaan yang ada di Indonesia, seperti Sriwijaya dan Majapahit. Bahkan ketika jaman imperialis (penjajahan) yang dilakukan Bangsa Eropa, Selat Malaka masih menjadi jalur yang sangat penting oleh negara penjajah Eropa seperti Belanda, Portugis, dan Inggris untuk mengirimkan rempah-rempah dari Nusantara ke Eropa. Selain menjadi jalur termurah dan terpendek, kepentingan dan nilai strategis Selat Malaka disebabkan karena jalur ini berfungsi sebagai jalur penghubung pengangkutan minyak dari Teluk Persia ke negara Asia Tenggara dan Asia Timur. Bagi negara-negara Asia Timur seperti Jepang dan China ketergantungan mereka terhadap minyak di Timur Tengah sama tergantungnya dengan jalur Selat Malaka. Karena mereka bisa menekan biaya yang sangat mahal jika menggunakan jalur yang lebih panjang. Selain kapal pengangkut minyak, kapal-kapal kargo (pengangkut barang) juga banyak yang melewati Selat Malaka, terlebih-lebih Selat Malaka menghubungkan tiga negara dengan populasi terbesar di dunia (Indonesia, India dan China).⁴

⁴ Edhi Nuswantoro. *Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu*. Departemen Luar Negeri: Medan, 2005. Hal.76

Selat Malaka menjadi salah satu jalur yang paling digunakan dalam pelayaran antar benua dikala itu karena Selat Malaka adalah ujung dari daratan Asia, sehingga setelah melewati Selat Malaka pedagang dari Timur langsung bergerak ke barat, begitu juga sebaliknya pedagang dari barat setelah melewati Selat Malaka tinggal lurus kearah selatan atau timur. Selain itu Selat Malaka juga menjadi tempat pertemuan antara pedagang dari Arab, Persi, dan India dengan pedagang dari China serta pedagang dari nusantara (Jawa, Sumatera, dan Maluku). Pedagang-pedagang tersebut mengeksport dagangan yang berbeda seperti kain sutera, porselin, kayu, kapur barus dan rempah-rempah.⁵

2.2 Nilai Strategis Selat Malaka

2.2.1 Nilai Strategis Bagi Pemilik Selat Malaka

Indonesia dan Malaysia sebagai negara pemilik Selat Malaka sangat menjaga keamanan di Selat Malaka, karena Selat Malaka merupakan pintu masuk ke perairan dalam negaranya. Bagi Indonesia penjagaan batas teritori laut negaranya sangat penting karena sebelumnya pernah mendapatkan intervensi asing yang melibatkan penggunaan *sea power dan kehilangan wilayahnya*. Bagi Malaysia, Selat Malaka dapat dipandang sebagai halaman depan negaranya, seperti halnya provinsi-provinsi di Indonesia yang terletak di pantai timur Sumatra. Sedangkan bagi Singapura, selat ini memiliki kepentingan yang jauh melebihi Indonesia dan Malaysia karena selat ini menjamin kelangsungan perdagangan, pasokan makanan serta kebutuhan material lainnya, bahkan seluruh negara bagian Singapura berhubungan dengan Selat Malaka. Oleh karena itu, sangat penting bagi negara-negara pengguna selat untuk bersikap baik di pintu depan negara-negara pesisir ini, karena hal itu akan menentukan bagaimana negara-negara tersebut akan diterima oleh ketiga negara ini.⁶ Dari tabel 2.1. membuktikan bahwa Selat Malaka merupakan jalur pelayaran yang sangat penting

⁵ Sartono Kartodirdjo. 1999. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500 – 1900, dari emporium sampai imperium jilid II*. Jakarta. Gramedia Pustaka Utama. Hal.2

⁶ Chia Lin Sien. 1998. *The Importance of The Straits of Malacca And Singapore*. *Singapore Journal of International & Comparative Law*. Hal.302

dengan sekitar 600 kapal yang melintasi Selat Malaka tiap harinya, atau sekitar 7200 kapal tiap tahunnya. Hal ini mendatangkan potensi ancaman pencemaran yang berasal dari lalu lintas yang ramai di Selat Malaka. Resiko yang dapat ditimbulkan dapat mengakibatkan kerusakan lingkungan yang dapat berdampak pada kerusakan komersil jangka panjang untuk kegiatan ekonomi serta untuk perikanan dan industri pariwisata di Selat Malaka.⁷

Table 2.1. Chokepoints: Capacity, Limitations and Threats⁸

No	Chokepoint	Usage (Ships/day, 2003)	Additional Capacity	Limitation	threath
1	Hormuz	50	Limited	Narrow Corridor	Iran/terrorism
2	Suez	38	Some	200.000 dwt and convoy size	Terrorism
3	Bosphorus	135	Very Limited	Ship size and length; 200.000 dwt	Restrictions by Turkey; navigation accidents
4	Malacca	600	Substantial	300.000 dwt	Terrorism/ Piracy
5	Panama	35	Limited	65.000 dwt	Not significant

Tingginya angka pelayaran di Selat Malaka mendatangkan penambahan pendapatan ekonomi ketiga negara pemilik selat. Sejumlah pelabuhan di ketiga negara dibangun namun Singapura lebih unggul dari Malaysia dan Indonesia dalam memberikan pelayanan sehingga banyak kapal yang menghubungi

⁷ H.M Ibrahim dan Nazery Khalid. 2007. *Growing Shipping Traffic In The Strait Of Malacca: Some Reflections On The Environmental Impact*. Maritime Institute Of Malaysia (MIMA). Kuala Lumpur, Malaysia. Hal. 19.

⁸Jean-Paul Rodrigue. 2004. *Straits Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*. Hempstead: Hofstra University. Volume 48. Hal.327

pelabuhan Singapura untuk meminta jasa pandu kapal dan juga transit daripada Indonesia dan Malaysia. Pelabuhan di Singapura, Malaysia (Kelang dan Penang) merupakan hasil dari tingginya angka pelayaran di Selat Malaka, sedangkan dari Indonesia pelabuhan Belawan di Medan.⁹

2.2.2 Nilai Strategis Selat Malaka Bagi Pengguna Selat Malaka

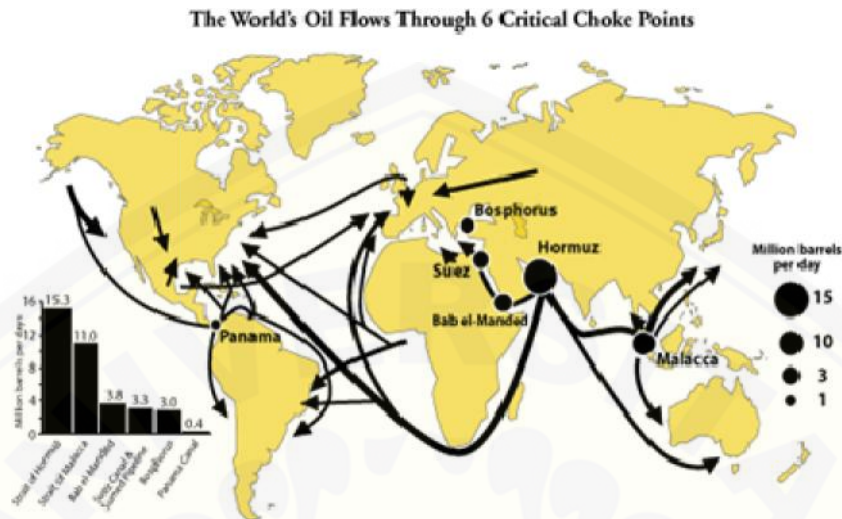
Nilai strategis yang membuat Selat Malaka sangat penting keberadaannya adalah dijadikannya Selat Malaka sebagai jalur pelayaran utama untuk kapal dagang dan minyak tanker dari daerah Timur ke Barat dan juga sebaliknya dari daerah Barat ke Timur. Selat Malaka adalah jalur laut utama komunikasi untuk Asia Timur, dimana Asia Timur diperkirakan adalah wilayah yang memiliki progres ekonomi paling tinggi di dunia. Ada banyak negara yang ingin memiliki kontrol penuh di Selat Malaka atau setidaknya memiliki sebuah komando kekuatan di Selat Malaka karena berbagai alasan. Namun negara besar yang paling terlihat atau yang sangat menunjukkan keinginannya pada Selat Malaka adalah Amerika Serikat dan China.¹⁰

Dari gambar 2.1 dapat disebutkan bahwa lebih dari 100 juta ton minyak dikirim setiap hari oleh kapal tanker, hampir setengah yang dimuat di Timur Tengah dikirim ke Asia Timur, Amerika Serikat dan Eropa. Kapal tanker yang menuju Asia Timur dari Timur Tengah melewati Selat Malaka sedangkan kapal tanker yang menuju Eropa dan Amerika Serikat menggunakan Terusan Suez atau Tanjung Harapan.

Sejak kapal tanker pertama mengirimkan minyak di Laut Kaspia pada tahun 1878, terjadi pertumbuhan pesat di dunia pelayaran. Saat ini setiap tahunnya sekitar 1,9 miliar ton minyak bumi yang dikirim oleh transportasi laut. Sekitar 62% dari semua minyak yang diproduksi dikirim melalui transportasi laut, sedang sisanya menggunakan pipa, kereta api dan truk.

⁹ SJICL. 1998. *The Importance of the Straits of Malacca and Singapore*. <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf>. Halaman 306. Diakses tanggal 3 Maret 2014.

¹⁰ Felipe Umaña for Fund for Peace (FFP). *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*. <http://isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752>. Diakses tanggal 3 April 2014.

Gambar 2.1. Arus Pelayaran Minyak (2003)¹¹

➤ Amerika Serikat dan China

Pertumbuhan ekonomi kawasan Asia (khususnya Asia Timur) yang tumbuh pesat menjadikan daya tarik tersendiri bagi AS. Pada tahun 2002, volume ekspor AS ke Asia Timur sangat mengesankan di mana kawasan ini menjadi pasar terbesar AS melebihi pasar AS di Kanada dan Uni Eropa, padahal kedua kawasan itu lebih dahulu menjadi pasar bagi hasil industri AS. Tercatat ekspor ke Asia Timur sebesar USD \$169 miliar dan menghasilkan lebih dari 3 juta pekerja di AS. Jepang sendiri merupakan pasar tunggal terbesar ketiga untuk AS setelah Kanada dan Meksiko di mana ekspor AS ke Jepang dicatat sebesar USD \$ 51,44 miliar pada tahun 2002.¹²

Namun, pasar AS di Asia terancam oleh kebangkitan ekonomi China. Dengan pertumbuhan ekonomi yang cepat, China memperkuat pasar di seluruh Asia, menarik sejumlah besar investasi asing dan langsung

¹¹ Jean-Paul Rodrigue. 2004. *Straits Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*. Hempstead: Hofstra University. Volume 48. Hal.364

¹² Mokhzani Zubir. The strategic value of the Strait of Malacca <http://library.utm.edu.my/e-melaka/koleksi%20melaka/geografi/ThestrategicvalueoftheStraitofMalacca.pdf>. Diakses tanggal 3 Maret 2014.

meninggalkan total investasi AS. Perdagangan China dengan ASEAN mencapai rekor tertinggi sebesar USD \$ 78,25 miliar pada tahun 2003, melonjak sebesar 42,8% tiap tahunnya. Impor China melonjak sekitar 51,7% dan ekspor tumbuh 31,1% sehingga banyak negara Asia bergeser dengan lebih melakukan kerjasama ekonomi mereka dari AS ke China.

Meningkatnya saling ketergantungan ekonomi antara Asia dan China tidak disukai oleh AS karena bisa mengancam pangsa pasar AS di wilayah tersebut. Namun AS tidak bisa mengabaikan fakta bahwa pertumbuhan kekuatan ekonomi China telah menciptakan sebuah kompetisi untuk pengaruh di kawasan.¹³

Dengan pertumbuhan ekonomi yang sangat tinggi, menjadikan China sebagai negara konsumen energi terbesar kedua di dunia (setelah Amerika Serikat). China bergantung pada jalur pelayaran Selat Malaka karena 85% impornya melewati Selat Malaka termasuk 80% impor energi China. Dengan besarnya kepentingan China pada Selat Malaka, China menolak adanya keterlibatan militer India dan Jepang yang menginginkan untuk membantu pengamanan di Selat Malaka.¹⁴

➤ India

India merupakan negara yang keterlibatan militernya paling lama dalam pengamanan di Selat Malaka, seperti telah melakukan latihan anti pembajakan bersama dengan Singapura dan Indonesia serta dengan Thailand. Hal ini dikarenakan kepentingan India pada keamanan Selat Malaka, dimana diperkirakan lebih dari 40% impor India melalui Selat Malaka.¹⁵

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Felipe Umaña for Fund for Peace (FFP). *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*. <http://isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752>. Diakses tanggal 3 April 2014.

¹⁵ *Ibid.*

➤ Jepang

Ketergantungan Jepang pada keamanan Selat Malaka dapat dilihat dari tingginya kebutuhan Jepang yang melewati Selat Malaka. 80% kebutuhan minyak Jepang dan 60% bahan makanan diimpor melewati Selat Malaka.¹⁶

2.3 Ancaman Keamanan di Selat Malaka

Ancaman terbesar bagi Indonesia adalah ancaman kecelakaan kapal yang dapat merusak ekosistem laut dan juga mengganggu aktifitas pelayaran di Selat Malaka. Kecelakaan laut biasanya disebabkan oleh kedangkalan dan sempitnya selat, padahal lalu lintas pelayaran sangat ramai. Pada tahun 2010 berdasarkan data Ditjen Hubungan Laut, Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai jumlah kecelakaan di laut Indonesia mencapai 128 kecelakaan meningkat 5 persen dari tahun 2009 sebanyak 124 kecelakaan. Dengan rincian jenis kecelakaan 41 kapal tenggelam, 15 kapal terbakar, 21 kapal tabrakan. Paling banyak terjadi di Laut Jawa dengan jumlah 48 kecelakaan, Selat Malaka 18 kecelakaan, Selat Makassar sebanyak 13 kecelakaan, Laut Banda 9 kecelakaan.¹⁷

Bagi Malaysia, meningkatnya kecelakaan akibat tingginya lalu lintas di Selat Malaka juga menjadi ancaman terhadap pencemaran lingkungan. Selama bertahun-tahun, beberapa insiden tentang kebocoran minyak terjadi di perairan Malaysia dan ini berbahaya bagi perairan Malaysia. Navigasi di Selat Malaka lebih kompleks dengan adanya gundukan pasir, bangkai kapal, batuan-batuan dan sempitnya Selat Malaka bagi kapal yang berskala besar. Hal ini menyebabkan Malaysia memberikan perhatian yang tinggi agar kapal yang melintas tidak

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷

Kecelakaan Dahsyat di 2010 Versi KNKT.

[http://dunia.news.viva.co.id/news/read/196182-*knkt*--investigasi-kecelakaan-udara-terbanyak](http://dunia.news.viva.co.id/news/read/196182-<i>knkt</i>--investigasi-kecelakaan-udara-terbanyak)
diakses tanggal 25 November 2012

mengganggu ekosistem laut. Selain itu ada ancaman yang berasal dari limbah pabrik di daratan yang juga dapat menimbulkan ancaman ekosistem laut.¹⁸

Peningkatan lalu lintas tanker di Selat tidak menimbulkan potensi tekanan tambahan pada sumber daya yang tersedia. Melindungi lingkungan laut dari polusi berbasis kapal berhubungan erat dengan keselamatan navigasi, yang pada gilirannya berhubungan dengan volume lalu lintas. Oleh karena itu, negara pemilik Selat Malaka menghadapi tantangan besar untuk mengurangi resiko polusi dalam pengelolaan selat tanpa mengurangi banyaknya kapal yang melewati Selat Malaka.

Ancaman keamanan Selat Malaka selain tentang lingkungan di Selat Malaka juga adanya tindak kriminal di Selat Malaka. Para pelaku perompakan melakukan aksi di Selat Malaka selain karena banyaknya kapal yang melintas juga dikarenakan Selat Malaka terdiri dari tiga wilayah negara. Hal ini dapat dijadikan pelaku tindak kriminal untuk berpindah-pindah dari negara satu ke negara yang lain.¹⁹

Angka perompakan dan kejahatan bersenjata di Selat Malaka terbukti sangat tinggi. Angka ini juga menunjukkan kekhawatiran bahwa keamanan navigasi di selat dalam kondisi yang memprihatinkan. Berbagai insiden tersebut telah menempatkan Selat Malaka menjadi wilayah perairan yang paling berbahaya (sebelum Laut Somalia sekarang). Akibatnya merugikan para pemilik kapal demikian pula merugikan perekonomian negara-negara pantai. Insiden tersebut telah meningkatkan premi asuransi navigasi dari atau menuju Selat Malaka. Dalam jangka panjang, jika dibiarkan tentu akan merusak perekonomian negara-negara pemilik Selat.²⁰

¹⁸ H.M Ibrahim dan Nazery Khalid. 2007. *Growing Shipping Traffic In The Strait Of Malacca: Some Reflections On The Environmental Impact*. Maritime Institute Of Malaysia (MIMA). Kuala lumpur, Malaysia. Hal. 8.

¹⁹ Persoalan Selat Malaka dan Singapura. http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33 Diakses tanggal 27 November 2012.

²⁰ Rahman, F. *Perompakan Kapal di Indonesia Fakta atau Konspirasi Opini?* PT. Java Pustaka Utama. Surabaya, 2007. Hal.73

Angka tentang tingginya pembajakan di Selat Malaka berawal dari data yang diberikan oleh *International Maritime Beureu* (IMB)²¹. IMB menyebutkan pada tahun 2000 terjadi perompakan (piracy) dan perampokan bersenjata (armed robbery). Kasus ini berkurang pada tahun 2001 menjadi 17 kasus dan menurun lagi menjadi 16 kasus tahun 2002. Namun, di tahun 2003 kasus serupa meningkat menjadi 28 kasus.²² IMB berpendapat, tingginya kasus pembajakan di Selat Malaka mengakibatkan selat ini menjadi jalur pelayaran yang paling rawan di dunia dan merupakan hotspot (titik panas) keamanan maritim dunia.²³

Ancaman lain di Selat Malaka adalah ancaman adanya serangan teroris di Selat Malaka. Ancaman ini berawal dari ketakutan Amerika Serikat (AS) tentang adanya serangan teroris yang ditujukan pada jalur perekonomian. AS menyatakan bahwa kemungkinan serangan teroris tidak hanya ditujukan pada negara, melainkan juga pada jalur perekonomian penting seperti Selat Malaka. Sehingga dengan adanya serangan di jalur ekonomi tersebut akan mematikan perekonomian pada negara yang saling dihubungkan oleh jalur tersebut. Dengan hal ini AS berinisiatif untuk ikut serta dalam mengamankan Selat Malaka dari adanya ancaman terorisme.²⁴

²¹ Biro Maritim Internasional (IMB) adalah lembaga klasifikasi yang diakui secara internasional. Didirikan sejak tahun 1994 dan bermarkas di Panama City, Republik Panama. IMB melayani masyarakat maritim internasional dengan menyediakan pengawasan teknis kapal dan klasifikasi layanan.

²² Tiga Negara Bentuk Komite Pengamanan Bersama Selat Malaka. http://www.aceh-eye.org/a-eye_news_files/a-eye_news_bahasa/news_item.asp?NewsID=2671 diakses tanggal 11 Mei 2012.

²³ Pusat Kajian Administrasi Internasional-LAN. 2006. Abstrak, Kajian kerjasama antara pemerintah Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam menangani masalah keamanan di Selat Malaka. Pusat Kajian Administrasi Internasional-LAN.

²⁴ *Proliferation Security Initiative*. <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>. Diakses tanggal 30 Desember 2012.

2.4 Hubungan Diplomatik Indonesia, Malaysia, dan Singapura

2.4.1 Hubungan Diplomatik Indonesia Malaysia

Indonesia dan Malaysia sering disebut sebagai negara serumpun. Hal ini sudah jelas karena orang Indonesia dan orang Malaysia adalah Bangsa Melayu. Bahasa yang dipakai juga sama yaitu bahasa Melayu walau terdapat sedikit perbedaan aksen dalam berbicara dan perbedaan beberapa kosakata. Walau Indonesia dan Malaysia merupakan negara serumpun, hubungan diplomatik kedua negara selalu naik turun. Kedua negara sering mengalami konflik yang selalu hampir menggunakan militer.

Perbatasan adalah hal yang sangat sensitif bagi dua negara yang bertetangga, begitu juga dengan Indonesia dan Malaysia. Indonesia dan Malaysia belum sepenuhnya menyelesaikan masalah garis perbatasan kedua negara. Sehingga sangat sering terjadi aksi tangkap-menangkap nelayan di garis perbatasan.

Konflik sengketa pulau Sipadan dan Ligitan serta sengketa pulau Ambalat menjadi konflik di perbatasan hubungan negara. Indonesia dan Malaysia saling mengklaim tentang kepemilikan pulau tersebut. Indonesia dan Malaysia membawa kasus Sipadan dan Ligitan ke Mahkamah Internasional. Sengketa pulau tersebut selesai setelah Mahkamah Internasional memberikan keputusan pada tahun 2002 bahwa kedua pulau tersebut menjadi milik Malaysia.²⁵

Putusan Mahkamah Internasional tersebut memberikan hak kepada Malaysia setelah melakukan voting sebanyak 17 hakim, 15 hakim adalah hakim tetap dan 2 hakim perwakilan dari Indonesia dan Malaysia. Dari 17 voting tersebut 16 hakim memilih Malaysia sebagai pemilik kedua pulau sedang 1 hakim memilih Indonesia. Dalam sengketa, Malaysia memberikan bukti tentang hak dari kedua pulau tersebut, pertama didasarkan pada beberapa transaksi dari Sultan Sulu²⁶ kepada Inggris dan kemudian kepada Malaysia. Kedua Inggris sejak tahun 1878 mengelola kedua pulau tersebut secara damai. Sedangkan Belanda yang

²⁵ Kaligis O.C., & Associates. 2003. *Sengketa Sipadan-Ligitan : Mengapa Kita Kalah*. Jakarta : O.C Kaligis & Associates. Hlm 5

²⁶ kesultanan yang menguasai wilayah tersebut sejak tahun 1450

kemudian di klaim oleh Indonesia terbukti telah menelantarkan pulau tersebut, sehingga dalam hukum internasional hak atas wilayah dapat diperoleh pihak ketiga apabila wilayah tersebut ditelantarkan untuk kurun waktu tertentu oleh pemilik aslinya. Perolehan wilayah semacam ini disebut daluwarsa atau *prescription*²⁷ dengan pertimbangan *effectivities*.²⁸

Selain perbatasan masalah tenaga kerja menjadi masalah serius kedua negara. Tenaga Kerja Indonesia (TKI) yang bekerja di Malaysia sangat banyak jumlahnya. Kebanyakan dari mereka adalah pekerja kasar dan pekerja rumah tangga yang kurang memiliki pendidikan. Hal ini menjadi masalah ketika banyaknya TKI illegal. Karena pendidikan mereka kurang dan juga illegal, menjadikan banyaknya orang-orang Malaysia yang mempekerjakan mereka memandang sebelah mata. Sehingga tidak sedikit terjadi tindak kekerasan oleh orang Malaysia terhadap TKI. Hal ini menjadi suatu masalah kedua negara karena mengancam masyarakat kedua negara.²⁹

Banyaknya konflik kedua negara yang serumpun ini telah terjadi sejak lama bahkan sejak awal kemerdekaan Malaysia yang diberikan oleh Inggris. Ketika itu Indonesia menganggap bahwa Malaysia akan menjadi negara boneka Inggris dan akan mengancam kedaulatan Indonesia. Sehingga konfrontasi terjadi antara Indonesia dan Malaysia.

2.4.2 Hubungan Diplomatik Malaysia Singapura

Malaysia dan Singapura pada awalnya adalah satu negara yang dibentuk oleh Inggris, namun keduanya memisahkan diri dan menjadi negara yang berdaulat pada tahun 1965. Sejak saat itu Singapura memiliki masalah terhadap air bersih. Hal tersebut bukan disebabkan tidak adanya hujan yang cukup melainkan kurangnya daerah penyerapan air. Hal ini menjadikan salah satu alat

²⁷ *Prescription* dibenarkan dan diakui apabila pendudukan atas suatu wilayah telah dilakukan dalam waktu yang cukup lama tanpa adanya protes atau gugatan dari pihak manapun dan memerintah wilayah tersebut secara damai.

²⁸ Kaligis O.C., & Associates, 2003. *Sengketa Sipadan-Ligitan : Mengapa Kita Kalah*. Jakarta : O.C Kaligis & Associates. Hlm 5

²⁹ Kasus TKI di Malaysia:Penipuan&Perlakuan Tdk Humanis Melalui Perekrutan Lang. <https://www.kemsos.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=470> diakses tanggal 23 Nvember 2012

diplomasi yang sangat penting bagi Malaysia. Malaysia yang berbatasan darat langsung dengan Singapura memanfaatkan kekurangan air bersih ini yaitu dengan jasa menjual air bersih kepada Singapura. Pada tahun 1961 dan 1962 ada perjanjian jangka panjang hingga tahun 2011 dan 2061 tentang impor air bersih dari Johor Malaysia ke Singapura, namun setelah tahun 2061 masih belum jelas karena isu air bersih sangat sensitif bagi kedua negara.³⁰

Selain adanya isu tentang air bersih, hubungan Malaysia dan Singapura juga mendapat ujian tentang adanya persoalan perbatasan. Ada tiga pulau yang menjadi sengketa perbatasan antara Malaysia dan Singapura sejak tahun 1979. Ketika itu Malaysia menerbitkan peta yang memasukkan salah satu pulau yang terdapat mercusuar ke dalam daerahnya dengan nama Pulau Batu Puteh, padahal hampir semua peta menyebutnya Pulau Pedra Branca yang terletak di pintu masuk Selat Singapura.

Pada tahun 2003 kedua negara sepakat menyelesaikan masalah sengketa ketiga pulau tersebut lewat Mahkamah Internasional, dan pada tahun 2008 Mahkamah Internasional memberikan putusan tentang kepemilikan Singapura terhadap Pulau Pedra Branca yang ada mercusuar dan kepemilikan Malaysia terhadap pulau kedua yang lebih kecil, berbatu dan tak berpenghuni. Sedangkan untuk pulau ketiga yang disengketakan harus diselesaikan kedua negara itu sendiri.³¹

Meskipun Malaysia dan Singapura adalah saudara lama yang pernah bersatu dan meskipun dari koloni yang sama yaitu Inggris, hubungan Malaysia dan Singapura juga tidak terlalu stabil. Seperti ketika Singapura melakukan reklamasi pantai terhadap wilayahnya mendapat kritikan dari Malaysia dengan alasan merusak lingkungan laut. Bahkan Malaysia menggugat Singapura ke

³⁰ Pengelolaan Air Bersih, Tengoklah Singapura.

<http://internasional.kompas.com/read/2011/07/08/02162166/Tengoklah.ke.Singapura> diakses tanggal 27 November 2012

³¹ Badawi: Kita kalah, Tapi Tenang Dulu. <http://nasionalkompas.com/read/2008/05/24/15114065/badawi.kita.kalah.tapi.tenang.dulu> diakses tanggal 27 november 2012

Mahkamah Kelautan Internasional tentang adanya reklamasi yang dapat merusak lingkungan hidup.³²

Hal ini sangat megetkan karena reklamasi pantai yang dilakukan Singapura menghadap ke arah Indonesia, sehingga tidak mengganggu perbatasan antara Singapura dan Malaysia. Pasir yang dijadikan sebagai reklamasi pantai tersebut juga tidak menggunakan pasir dari Malaysia melainkan dari Indonesia. Bahkan di Malaysia tidak ada gerakan masa yang mengkritik tentang reklamasi yang dilakukan oleh Singapura dan media massa juga tidak segenting seperti di Indonesia.

Dalam gugatan ke Mahkamah Kelautan Internasional, Malaysia menyatakan bahwa reklamasi yang telah dilakukan Singapura menimbulkan dampak serius pada ekosistem laut. Malaysia meminta Mahkamah Kelautan Internasional yang bermarkas di Hamburg Jerman untuk segera turun tangan menghentikan reklamasi yang dilakukan oleh Singapura. Reklamasi tidak hanya mengganggu ekosistem laut tetapi juga mengganggu hak Malaysia dalam dunia pelayaran. Dengan reklamasi pantai, jalur pelayaran dipersempit yang mengganggu mobilitas kapal di selat tersebut.

Sebagai sanggahan, Singapura membantah jika reklamasi yang dilakukannya telah merusak lingkungan laut. Singapura menyatakan bahwa Malaysia telah gagal memberikan bukti bahwa reklamasi menimbulkan dampak buruk bagi ekosistem laut. Bahkan Singapura mengklaim telah melakukan banyak riset yang membuktikan bahwa reklamasi tidak mengganggu ekosistem laut.

2.4.3 Hubungan Diplomatik Indonesia Singapura

Indonesia dan Singapura merupakan dua negara tetangga yang dipisahkan oleh selat. Luas wilayah Singapura jauh lebih kecil dari luas Indonesia. Namun perekonomian warga Singapura lebih baik dari Indonesia dan lebih banyak warga

³² Keadilan Sosial, Malaysia Gugat Singapura ke Mahkamah Kelautan Internasional. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=2722&coid=3&caid=31&gid=3 diakses tanggal 27 November 2012

Indonesia yang kaya menghabiskan liburannya di Singapura. Warga Indonesia juga banyak yang pergi berobat ke rumah sakit yang ada di Singapura.

Hubungan Indonesia dan Singapura tidak hanya berjalan baik, namun juga sering terjadi konflik. Sebagai tetangga, Indonesia dan Singapura masih memiliki masalah dalam menyelesaikan sengketa perbatasan. Garis pantai yang belum jelas menyebabkan adanya keresahan bagi kedua negara. Terlebih-lebih ketika Singapura melakukan reklamasi pantainya.³³

Konflik timbul ketika Singapura melakukan reklamasi. Reklamasi yang dilakukan oleh Singapura menyebabkan garis pantainya bertambah maju sehingga mendekati garis pantai Indonesia. Hal ini menjadi konflik karena mengancam wilayah Indonesia. Indonesia dan Singapura belum selesai membahas tentang batas wilayah lautnya dan sekarang Singapura malah menambah luas daerahnya. Ketika nanti melakukan perhitungan dari garis pantai terluar maka garis terluar Singapura yang baru yang akan dipakai.³⁴

Selain menguntungkan Singapura dengan wilayahnya yang akan semakin luas, pasir yang digunakan oleh Singapura untuk melakukan reklamasi berasal dari pasir laut Riau Indonesia. Sehingga ekosistem laut yang ada di wilayah Indonesia menjadi rusak dan terancam karena sukar diperbaiki.

Selain masalah reklamasi dan pasir diatas, Indonesia dan Singapura dihadapkan dalam kasus pelarian para orang-orang bermasalah (koruptor) dari Indonesia ke Singapura. Koruptor di Indonesia yang ketahuan dan akan diadili mencoba melarikan diri ke Singapura dan berlindung di negara tersebut. Indonesia tidak dapat melakukan ekstradisi karena awalnya Indonesia dan Singapura tidak memiliki perjanjian tentang ekstradisi.³⁵

³³ The damage caused by Singapore's insatiable thirst for land. http://www.theecologist.org/News/news_analysis/481729/the_damage_caused_by_singapores_insatiabile_thirst_for_land.html. diakses tanggal 23 November 2013

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Indonesia-Singapura sepakat tuntaskan pelaksanaan perjanjian ekstradisi. <http://www.radioaustralia.net.au/indonesian/radio/onairhighlights/indonesiasingapura-sepakat-tuntaskan-pelaksanaan-perjanjian-ekstradisi>. Diakses tanggal 27 November 2012.

Pada tahun 2007 telah terdapat perjanjian yang telah ditandatangani di Bali mengenai ekstradisi ini, namun pemerintah Indonesia masih belum meratifikasi perjanjian tersebut. Hal ini dikarenakan menyangkut pertahanan keamanan. Dalam perjanjian tersebut Singapura menginginkan menggunakan beberapa wilayah Indonesia untuk melakukan latihan perang. Hal ini dianggap membahayakan keamanan Indonesia, sehingga Indonesia belum meratifikasi perjanjian tersebut.³⁶

36

Perjanjian Ekstradisi Indonesia-Singapura Harus Segera Diselesaikan.
<http://www.dpr.go.id/id/berita/pimpinan/2013/sep/20/6740/Perjanjian-Ekstradisi-Indonesia-Singapura-Harus-Segera-Diselesaikan>. diakses tanggal 23 November 2013

BAB 3
KERJASAMA KEAMANAN
SELAT MALAKA

3.1 Batam Statement

Pembahasan mengenai masalah yang berkaitan dengan keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan hidup dan keamanan maritim di Selat Malaka pertama kali dilakukan di Batam pada tanggal 1-2 Agustus 2005. Pembahasan ini dihadiri oleh menlu tiga negara pemilik Selat Malaka, yaitu Menteri Luar Negeri Indonesia, HE Dr. N. Hassan Wirajuda, Menteri Luar Negeri Malaysia, Hon. Dato 'Seri Syed Hamid Albar, dan Menteri Luar Negeri Singapura, H.E. George Yeo. Pertemuan ini kemudian dikenal dengan nama *Batam Statement*¹.

Pertemuan ketiga menlu menegaskan adanya tantangan yang harus dihadapi oleh negara pemilik selat dan negara pengguna selat serta hak dan tanggung yang dimiliki oleh ketiga negara pemilik selat. Penegasan tentang kedaulatan yang dimiliki oleh negara pemilik selat harus didefinisikan sesuai dengan UNCLOS 1982² sebagai selat yang digunakan untuk navigasi internasional. Sehingga dari UNCLOS tersebut ketiga menlu menekankan bahwa pengamanan Selat Malaka adalah hak dan tanggung jawab ketiga negara selat. Selain dari pada itu sesuai dengan UNCLOS tersebut, ketiga menlu juga mengakui kepentingan negara pengguna selat dan organisasi internasional yang bergerak di bidang maritim.

Ketiga menlu juga mengakui pentingnya pertemuan tingkat menteri dan tingkat pejabat tinggi negara untuk saling bekerjasama dan berkoordinasi dalam

¹ OPRF Blueprint a New Cooperative Framework on The Straith of Malacca and Singapore.

² Dalam pasal 22 UNCLOS 1982 menjelaskan tentang alur laut dan skema pemisah lalu lintas di laut teritorial. Ayat 1 menjelaskan bahwa negara pantai perlu memperhatikan keselamatan navigasi. Ayat 2 menjelaskan kapal yang mengangkut bahan berbahaya seperti nuklir harus membatasi lintasnya pada alur laut tersebut. Ayat 3 menjelaskan tentang negara pantai dalam melakukan kebijakan lautnya harus sesuai dengan rekomendasi yang ditetapkan. Ayat 4 menjelaskan bahwa negara pantai harus mencantumkan secara jelas alur laut dan skema pemisah lalu lintas pada peta yang harus diumumkan sebagaimana mestinya. Lihat: Malacca Strait Sea Patrol Berikan rasa Aman Pengguna Laut. <http://poskota.co.id/berita-terkini/2010/07/20/malacca-strait-sea-patrol-berikan-rasa-aman-pengguna-laut>. diakses tanggal 13 November 2012

menyediakan kerangka kerjasama keamanan di Selat Malaka. Sehingga keamanan di Selat Malaka menjadi lebih baik dan tindak kejahatan berkurang. Seperti tindak kejahatan dari keamanan lintas batas pembajakan, perampokan bersenjata dan terorisme, mengatasi masalah perdagangan dan penyelundupan manusia, senjata dan kejahatan lintas batas lainnya.

Meskipun keselamatan Selat Malaka adalah hak dan tanggung jawab negara pemilik selat, dari pertemuan ketiga menlu tersebut tidak menutup pintu untuk negara pengguna selat yang ingin memberikan bantuan keamanan kepada negara pemilik selat. Ketiga negara selat menyambut baik negara pengguna selat yang ingin membantu dalam menjaga keselamatan navigasi, perlindungan keamanan lingkungan dan keamanan maritim. Ketiga negara juga menyambut baik lembaga-lembaga yang relevan dalam membantu pembangunan dan pelatihan keamanan serta transfer teknologi dalam keamanan di Selat Malaka.

Dari *Batam Statement* ini ketiga menlu menegaskan tentang penyesalannya pada kategorisasi Lloyds³ yang menyatakan bahwa Selat Malaka merupakan selat yang paling berbahaya di dunia dari kejahatan pembajakan dan terorisme. Hal tersebut mendesak ketiga menlu untuk melakukan peninjauan ulang serta mengkonsultasikan dengan upaya yang dilakukan oleh negara pemilik selat dalam masalah keamanan Selat Malaka.

3.2 Jakarta Statement

Pertemuan di Jakarta (*Jakarta Statement*) pada tanggal 7-8 September 2005 menghasilkan Pernyataan Jakarta tentang peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka dan Singapura. Pernyataan ini antara lain menegaskan kembali bahwa seperti yang ditetapkan oleh Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) Selat Malaka dan Selat Singapura

³ Lloyds adalah perusahaan pelayaran internasional yang memasukan Selat Malaka dalam daftar 20 perairan paling berbahaya di dunia. Lihat: <http://news.liputan6.com/read/108736/selat-malaka-dipantau-delapan-pesawat-terbang> diakses tanggal 15 Oktober 2013.

berada di wilayah laut ketiga negara pantai serta *Zone Economy Exclusive* (ZEE) Indonesia dan Malaysia dan digunakan untuk pelayaran internasional.⁴

Pada pertemuan di Jakarta, para peserta mengakui bahwa Selat Malaka merupakan laut teritorial Indonesia, Malaysia dan Singapura dan masuk kedalam zona eksklusif Indonesia dan Malaysia sesuai dengan yang didefinisikan dalam konvensi PBB tentang hukum laut (UNCLOS). Kemudian juga mengakui tentang pentingnya nilai strategis Selat Malaka sebagai perairan yang penting untuk perdagangan yang menghubungkan laut regional dan global, sehingga negara pemilik selat harus memastikan keamanan dan keselamatan pengguna Selat Malaka. Selain itu, Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara pemilik selat menjadi negara yang bertanggung jawab dalam menjaga keamanan Selat Malaka dari ancaman dan tindakan kejahatan di laut termasuk juga keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan di Selat Malaka.

Pertemuan di Jakarta juga mengakui tentang upaya dan prestasi dari *Tripartite Technical Esperts Group* (TTEG/Tim ahli teknik tiga pihak) yang terdiri dari pejabat dari tiga negara pesisir dalam meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan Selat Malaka khususnya melalui langkah-langkah pengaturan rute, termasuk skema pemisahan lalu lintas, rute air yang dalam, daerah pencegahan dan sistem pelaporan kapal. Selain itu, pada *Jakarta Statement* menjunjung tinggi *Batam Statement* yang diadopsi pada tanggal 2 Agustus 2005 oleh pertemuan tingkat menteri yang antara lain:

1. menegaskan kembali bahwa tanggung jawab utama atas keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan maritim di Selat Malaka merupakan hak dan tanggung jawab negara pemilik selat yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura,
2. menekankan bahwa langkah-langkah apa saja yang dilakukan di Selat Malaka harus sesuai dengan hukum internasional, termasuk UNCLOS dan

⁴ Eis Selat Malaka diperkenalkan pada tanggal 13 September 2005.
<http://www.merdeka.com/politik/internasional/eis-selat-malaka-diperkenalkan-pada-13-september-2005-fauzzcy.html> di akses tanggal 23 Desember 2013

dalam hal ini mengakui kepentingan pengguna negara dan instansi internasional yang relevan dan memiliki peran dalam lintas laut,

3. mengakui tentang pentingnya pertemuan tingkat menteri ketiga negara di Selat Malaka dalam memberikan kerangka dan koordinasi untuk kerjasama pengamanan Selat Malaka,

4. mengakui tentang pentingnya melibatkan negara yang berbatasan dengan Selat Malaka, serta negara yang memiliki kepentingan dengan adanya jalur laut di Selat Malaka.

5. mengakui bahwa negara pemilik selat harus membahas isu-isu keamanan maritim secara komprehensif yang mencakup kejahatan lintas batas seperti pembajakan, perampokan bersenjata dan terorisme,

6. mengakui tentang kinerja TTEG tentang keselamatan navigasi untuk memungkinkan respon yang cepat pada tumpahan minyak kapal,

7. mengakui pentingnya dan menyambut kerjasama yang lebih erat antara negara pemilik selat dengan masyarakat internasional khususnya bantuan dari negara pengguna selat, badan-badan internasional yang relevan, dan pihak swasta dalam pelatihan dan transfer teknologi serta bentuk-bentuk bantuan yang sesuai dengan ketentuan UNCLOS.

Selain itu juga, pada pertemuan di Jakarta para menteri pertahanan dari ke empat negara, yaitu; Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand, membahas tentang patroli bersama untuk meluncurkan kerja sama pengamanan melalui udara yang disebut *Eyes in the Sky* (EiS)⁵ guna mendukung patroli terkoordinasi di sepanjang Selat Malaka.

Pertemuan Jakarta Statement ini yang dihadiri oleh 34 negara menyetujui bahwa:

(a) TTEG keselamatan navigasi dalam meningkatkan keselamatan navigasi dan melindungi lingkungan laut di Selat Malaka, termasuk upaya TTEG

⁵ Pengamatan yang dilakukan dari udara oleh patroli keamanan negara pantai Selat Malaka. Pengamatan dari udara dilakuka untuk mempermudah operasi yang dilakukan oleh angkatan laut ketiga negara.

dalam kaitannya dengan implementasi pasal 43 UNCLOS di Selat harus terus harus didukung dan didorong,

(b) mekanisme yang dibentuk oleh tiga negara pemilik selat perlu melakukan pertemuan secara periodik dengan negara pengguna selat dan industri perkapalan yang berkepentingan dengan navigasi yang aman, untuk membahas isu-isu yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan dan lingkungan perlindungan Selat Malaka, serta memfasilitasi kerjasama dalam menjaga keamanan selat yang terbuka untuk navigasi,

(c) upaya yang dilakukan ketiga negara selat untuk membangun dan meningkatkan mekanisme dalam pertukaran informasi di dalam dan antar negara yang dimungkin pada pengaturan yang ada seperti mekanisme *Tripartit Technical Expert Group*, sehingga untuk meningkatkan kesadaran dan kontribusi pada peningkatan langkah-langkah bersama dibidang keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan;

(d) untuk mempromosikan, membangun dan memperluas pengaturan bersama dari ketiga negara selat secara terkoordinasi baik patroli maritim di Selat Malaka melalui program pelatihan keamanan selat dan bentuk lain dari kerjasama, seperti latihan maritim, dengan tujuan untuk lebih memperkuat *capacity building* di Selat Malaka sebagai bentuk untuk mengatasi ancaman keamanan.

3.3 Singapura Statement

Perkembangan aspek kerjasama di Selat Malaka mengalami kemajuan. Hal ini mengemuka dalam pertemuan mengenai Selat Malaka dan Selat Singapura tentang Peningkatan Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan, yang diselenggarakan di Singapura dari tanggal 4-6 September 2007. Pertemuan tersebut direspon oleh negara-negara di kawasan dan di luar kawasan yang turut ambil bagian dan merasa penting melakukan kerjasama dalam usaha peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka.

Hasilnya adalah disepakatinya proyek peningkatan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Adapun proyek yang dimaksud adalah sistem operasi Lalu-lintas Elektronik Laut atau *Highway Electronic Marine* untuk kepentingan navigasi pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura. Intinya, pernyataan akhir dalam *Singapura Statement* adalah sebagai berikut:⁶

- a) mengakui kelanjutan strategi bagi Selat Malaka dan Selat Singapura untuk mendukung aktivitas pelayaran dan perdagangan serta ekonomi secara regional dan global dengan jaminan keselamatan tetap dan terbuka..
- b) mengakui pentingnya peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada Selat tersebut dan kemungkinan tindakan ilegal yang dilakukan di berbagai tempat yang mungkin memiliki dampak negatif pada arus lalu-lintas secara menyeluruh, dan dampaknya terhadap perdagangan dan ekonomi.
- c) mengakui persamaan peran penting pada Selat Malaka dan Selat Singapura dalam kontribusinya bagi pengembangan dan peningkatan ekonomi masyarakatan dunia.
- d) mengakui kedaulatan, hak berdaulat, yurisdiksi, dan keutuhan wilayah dari Negara Pantai pada kawasan Selat, sebagaimana pada hukum internasional, UNCLOS, dan tanggung jawab utama pada keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keselamatan laut pada selat yang terbentang sepanjang Negara Pantai.
- e) menghargai diteruskannya usaha dan peningkatan *Tripartie Technical Esperts Group* (TTEG/Tim ahli teknik tiga pihak) pada keselamatan navigasi dalam meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura.
- f) mengakui TTEG merupakan mekanisme yang efektif untuk peningkatan usaha kerjasama ke depan antara pihak yang terkait sesuai dengan pasal 43 pada UNCLOS.

⁶ Republic of Singapore. Singapore statement On Enhancement of safety, security and environmental protection In the straits of malacca and singapore. 6 september 2007.

g) mengakui peran IMO, Negara pengguna, industri pelayaran, dan pihak berkepentingan lain dalam kerjasama dengan Negara Pantai dalam memperkenalkan dan meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan, dan menjamin kesinambungan arus lalu-lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura.

h) menerima kemajuan yang dibuat sehubungan dengan penerapan proyek demonstrasi *Highway Electronic Marine* untuk Selat Malaka lainnya dan Pencegahan, Pengurangan dan Pengendalian Pencemaran. Dalam pasal ini menamanatkan bahwa negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk: a) pengadaan dan pemeliharaan di selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional dan b) untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal.

i) menghargai usaha signifikan dan efektif dari Negara Pantai sejak Pertemuan Kuala Lumpur pada peningkatan keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keamanan pada Selat tersebut. Dan pada pengurangan atas kecelakaan pelayaran, tumpahan minyak, perampokan bersenjata, dan kegiatan ilegal lain terhadap kapal.

j) menerima dan menghargai pembentukan mekanisme kerjasama antara Negara pantai dan Negara pengguna dalam keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan pada Selat, yang terdiri tiga komponen yang dinamai; 1) *Cooperation Forum* yaitu Forum Kerjasama Selat Malaka. 2) *The Project Coordination Committee* atau Badan Kordinasi Program-Program di Selat Malaka dan, 3) *Aid to Navigation Fund (Cooperation Mechanism)*, yaitu Pendanaan untuk Sistem Perhubungan Laut dalam bentuk kerjasama mekanik. Ketiga program tersebut bertujuan memudahkan pembahasan regular, pertukaran informasi dan kerjasama antara Negara Pantai, Negara pengguna, industri pelayaran dan pihak yang berkepentingan

k) mengakui pembentukan mekanisme kerjasama melalui *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) pada keselamatan navigasi, pencapaian

terobosan baru dan batasan dalam kerjasama antara negara yang berbatasan dengan selat serta yang digunakan untuk navigasi internasional dan maupun negara pengguna atau pihak lain yang berkepentingan.

l) mengakui pentingnya dan potensialnya mekanisme kerjasama dalam mengenalkan dialog serta kerjasama pada masalah yang berhubungan pada peningkatan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan pada Selat Malaka dan Selat Singapura.

m) menghargai pentingnya pusat informasi (*The Information Center*) dari persetujuan kerjasama regional dalam memerangi perompakan dan kejahatan bersenjata atas kapal di Asia sebagai kesiapan operasional dan menerima indikasi kesediaan Indonesia dan Malaysia untuk bekerjasama dengan pusat informasi tersebut.

n) menghargai pentingnya kontribusi Negara dan pihak lain yang berkepentingan membuat dan melanjutkan peningkatan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan di Selat tersebut.

o) menginginkan Selat Malaka dan Selat Singapura tetap terjamin dan terbuka atas pelayaran internasional sepanjang waktu, sesuai dengan hukum internasional (UNCLOS), dan sesuai hukum nasional, serta tujuan pembangunan peningkatan kerjasama keamanan.

Singapura Statement yang membahas tentang keselamatan di Selat Malaka di atas merupakan kelanjutan dari *Jakarta Statement* dan *Kuala Lumpur Statement*. Ada banyak pertimbangan dan pernyataan akhir yang disepakati oleh Pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam *Singapura Statement* tersebut. Berdasarkan pernyataan dalam pertemuan di *Singapura statement*, maka dihasilkan persetujuan bersama yakni:⁷

- a. Mendukung dan mendorong *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) yang bertujuan meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura.

⁷ *Ibid*

- b. Mendukung dan mendorong mekanisme kerjasama, meliputi: *Cooperation Forum*, *The Project Coordination Comitee*, dan *Aids to Navigation Fund*.
- c. Untuk negara pengguna, industri pelayaran dan pihak lain yang berkepentingan, harus berupaya berpartisipasi dan memerikan kontribusi, atas dasar sukarela serta ikut dalam mekanisme kerjasama.
- d. Mendukung dan mendorong peran Negara Pantai dalam melanjutkan usahanya meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura.
- e. Mengajak IMO untuk berpartisipasi dalam mekanisme kerjasama, untuk melanjutkan kerjasama dengan Negara Pantai dan membantu pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, perbaikan dan pembaharuan bantuan navigasi di Selat Malaka dan Selat Singapura.

BAB 4 KEPENTINGAN INDONESIA

4.1 KEPENTINGAN PERTAHANAN KEAMANAN

Patroli terkoordinasi di Selat Malaka pertama kali dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada tanggal 20 Juli 2004.¹ Peluncuran patroli terkoordinasi pertama ini dilakukan diatas kapal KRI Dr Soeharso. Pada patroli tersebut, masing-masing negara meluncurkan lima unsur patroli laut dan dua unsur patroli udara.²

Patroli Selat Malaka (MSP) merupakan patroli militer terkoordinasi yang dilakukan oleh negara pemilik Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Patroli ini hanya melibatkan militer-militer ketiga negara baik dari unsur laut maupun unsur udara dan tidak melibatkan militer asing. Hal ini disebabkan karena ketiga negara selat berpendapat bahwa keamanan dan pengamanan Selat Malaka adalah hak dan tanggung jawab ketiga negara selat, sehingga negara lain tidak berhak untuk melakukan pengamanan di Selat Malaka. Namun demikian ketiga negara selat tidak menutup diri untuk melakukan kerjasama dengan negara lain tentang keselamatan di Selat Malaka, namun kerjasama tersebut lebih kepada bantuan pengadaan alat dan pengadaan sistem untuk pengamanan, sedangkan militer yang melakukan pengamanan di lapangan tetaplah militer ketiga negara. Selain itu, negara selat juga berpendapat bahwa dengan adanya militer asing di Selat Malaka akan menimbulkan kekhawatiran bagi negara pemilik Selat Malaka.³

Kegiatan MSP antara lain *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), *Eys in The Sky* (EiS), dan *Intelligent Exchange Group* (IEG). MSSP merupakan konsekuensi

¹ Patroli tersebut kemudian dikenal dengan sebutan Patkor Malsindo

² Launch of Trilateral Coordinated Patrols – MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrol.
http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2004/jul/20jul04_nr.html.
Diakses tanggal 1 Agustus 2015.

³ KSAL Jamin Pengamanan Selat Malaka Bebas Kepentingan Amerika.
<http://www.tempo.co/read/news/2011/01/25/078308848/KSAL-Jamin-Pengamanan-Selat-Malaka-Bebas-Kepentingan-Amerika>. Diakses tanggal 23 november 2012.

dari UNCLOS 82 yang secara lengkap dalam pasal 22 memuat tentang alur laut dan skema pemisah lalu lintas di laut teritorial⁴. Pasal 22 UNCLOS 1982 ayat 1, menjelaskan bahwa negara pantai perlu memperhatikan keselamatan navigasi. Negara pantai dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui teritorialnya untuk menggunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas sebagaimana yang dapat ditetapkan oleh negara pantai, dan harus diikuti oleh kapal asing dalam pengaturan lintas kapal tersebut.

Ayat 2 menjelaskan lebih khusus kepada kapal tanki, kapal bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun dapat diharuskan untuk membatasi lintasnya pada alur laut tersebut.

Ayat 3 menjelaskan dalam penetapan alur laut dan penentuan skema pemisah lalu-lintas menurut pasal ini, negara pantai harus memperhatikan: (a) rekomendasi organisasi internasional yang kompeten; (b) setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional; (c) sifat-sifat khusus kapal dan alur tertentu; dan (d) kepadatan lalu-lintas.

Ayat 4 menjelaskan bahwa negara pantai harus mencantumkan secara jelas alur laut dan skema pemisah lalu lintas pada peta yang harus diumumkan sebagaimana mestinya. Untuk kontrol dan pengawasan *Traffic Separation Scheme* (TSS) ini.

Dari UNCLOS 82 tersebut maka kegiatan pengamanan di Selat Malaka adalah menjadi hak dan tanggung jawab negara pantai, sehingga hal ini kemudian melahirkan MSP ini.

Kerjasama militer terkoordinasi ketiga negara berdampak positif dalam berlangsungnya keamanan di Selat Malaka. Hal ini ditunjukkan oleh data pembajakan yang turun drastis di Selat Malaka. Tahun 2006 tercatat 11 kasus, tahun 2007 ada 7 kasus, tahun 2008 ada 2 kasus, dan tahun 2009 satu kasus. Adapun pada semester pertama tahun 2010 tak ada satu pun kasus pembajakan

⁴ Malacca Strait Sea Patrol Berikan rasa Aman Pengguna Laut. <http://poskota.co.id/berita-terkini/2010/07/20/malacca-strait-sea-patrol-berikan-rasa-aman-pengguna-laut>. diakses tanggal 13 November 2012

yang terjadi. Padahal, pada awal dekade 2000-an, bajak laut menjadi hantu di Selat Malaka karena banyaknya kegiatan pembajakan di Selat Malaka.⁵

Perairan Selat Malaka diawasi menyeluruh oleh patroli terkoordinasi. Pengawasan dilakukan selama 24 jam oleh pusat komando MSSP setiap negara. Pusat Komando Patroli dibentuk oleh negara anggota MSSP. Indonesia memiliki dua pusat komando di Batam, Kepulauan Riau, dan Belawan, Sumatera Utara. Malaysia di Lumut, Johor, Singapura memiliki pusat komando di Changi. Namun, patroli laut yang dilakukan oleh masing-masing negara bukan merupakan patroli gabungan seperti dapat memasuki wilayah negara lain melainkan patroli terkoordinasi. Artinya, ketika dalam pengejaran atau patroli sehari-hari militer salah satu negara tidak diijinkan untuk memasuki wilayah kedaulatan negara yang lainnya.⁶

Kerjasama yang digelar di Selat Malaka turut melibatkan mitra lain, seperti angkatan udara dan angkatan darat ketiga negara dalam program *Eyes in The Sky* (EiS) dan pertukaran data intelijen (IEG). Kegiatan EiS merupakan pemantauan dan patroli terkoordinasi dari udara antara ketiga negara pesisir Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang beroperasi di bawah struktur komando yang terkoordinasi. Ketiga negara dan kemudian Thailand yang ikut di dalamnya (dimulai pada 2005) yang melibatkan pelaksanaan patroli bersama pemantauan terhadap Selat Malaka.

Berdasarkan inisiatif EiS, masing-masing negara diharuskan untuk melakukan patroli udara dua kali per minggu. Setiap penerbangan membawa misi tim patroli gabungan yang terdiri dari personel yang berasal dari negara-negara partisipan. EiS dikoordinasikan sedemikian rupa sehingga pengawasan udara yang

⁵ Selat Malaka hingga Somalia.
<http://internasional.kompas.com/read/2010/07/22/02415583/Selat.Malaka.hingga.Somalia>.
diakses tanggal 23 November 2012.

⁶ *Ibid*

dilakukan oleh minimal satu atau dua pesawat harus dijalankan setiap hari (dua kali per minggu untuk satu negara).⁷

Meski program EiS dapat dikatakan berhasil, namun kemudian banyak yang mengkritik karena rendahnya jumlah penerbangan dari yang sebenarnya ditentukan dan terbatasnya sumber daya dalam merespons berbagai titik-titik rawan (hotspots). Wilayah operasi program EiS ini mencakup wilayah udara internasional dan nasional sepanjang Selat Malaka. Pusat operasi EiS sendiri didirikan di masing-masing negara untuk mengoordinasikan jadwal penerbangan.⁸

Pemantauan oleh pesawat diperbolehkan hingga 3 mil laut ke perairan kedaulatan negara-negara partisipan (Indonesia, Malaysia, Singapura). Di samping pesawat intai, pemantauan di Selat Malaka juga dilakukan melalui satelit dan sistem radar darat. Sistem ini merupakan bentuk dari sistem pemantauan dan identifikasi situasi untuk melakukan identifikasi jarak jauh dan pelacakan kapal, termasuk penggunaan sistem identifikasi otomatis.

Ketiga adalah kerjasama pertukaran data intelijen ketiga negara atau yang disebut dengan *Intelijen Exchange Group* (IEG). IEG merupakan salah satu kegiatan untuk mendukung terciptanya keamanan di Selat Malaka. Negara-negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura telah sepakat bahwa tanggungjawab keamanan Selat Malaka adalah tanggungjawab bersama keempat negara tersebut, sehingga data intelijen diperlukan untuk keberlangsungan terjadinya kegiatan keamanan di Selat Malaka.

Selat Malaka sangat mempengaruhi keamanan wilayah Indonesia lainnya. Ini dikarenakan Selat Malaka merupakan salah satu garis batas terluar Indonesia yang berbatasan langsung dengan Singapura, Malaysia dan Thailand, serta berbatasan tidak langsung dengan pengguna jalur Selat Malaka seperti China, Jepang, India, Amerika Serikat, dan negara-negara Timur Tengah. Ramainya Selat Malaka yang menghubungkan berbagai negara (baik langsung maupun tidak

⁷ Maritime Security & Safety di Selat Malaka. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=12180&coid=4&caid=33&gid=3. diakses tanggal 23 November 2012

⁸ *Ibid.*

langsung) tidak lepas dari nilai strategis yang dimiliki oleh Selat Malaka, yaitu Selat Malaka memberikan jalur lintas yang pendek dari wilayah Asia bagian barat dengan Asia bagian timur. Lintasan yang pendek ini berdampak pada lebih mudahnya biaya transportasi dan waktu yang ditempuh.

Hal ini tidak lantas membawa keuntungan pada Indonesia, tetapi juga membawa ancaman keamanan. Banyaknya negara yang menggunakan jasa pelayaran Selat Malaka menambah angka perompakan dan kejahatan bersenjata, bahkan Selat Malaka sempat menjadi pelayaran yang paling berbahaya di dunia (saat ini Laut Somalia).⁹ Ancaman juga datang dari aksi terorisme. Ancaman ini berawal dari ketakutan Amerika Serikat tentang adanya serangan teroris yang ditujukan pada jalur perekonomian. Amerika Serikat berpendapat bahwa ancaman teroris selanjutnya adalah mematikan perekonomian negara dengan cara melumpuhkan jalur perekonomian. Logikanya, jika jalur ekonomi dapat dilumpuhkan, maka perekonomian suatu negara akan lumpuh, dan ini juga mengancam Selat Malaka.¹⁰ Maka dari itu, Indonesia bekerjasama dengan negara lain untuk menjamin keamanan Selat Malaka.

Negara yang memiliki Selat Malaka adalah Indonesia, Malaysia dan Singapura. Artinya, wilayah Selat Malaka terbagi kedalam tiga negara, sehingga ancaman kejahatan dapat datang dari ketiga negara. Teritori suatu negara berdaulat tidak dapat dimasuki tanpa ijin oleh negara lain baik secara sipil terlebih-lebih oleh militer. Hal ini menjadi salah satu kunci yang digunakan oleh pelaku tindak kejahatan. Mereka memanfaatkan wilayah Selat Malaka yang terbagi kedalam tiga negara untuk melakukan tindak kejahatan dan kemudian melarikan diri ke wilayah yang lain. Mereka melakukan kejahatan secara berpindah-pindah. Seperti pada kasus yang bersumber dari Brunei. Mereka mengatakan kapal yang dibajak identitasnya diganti dan dijual di Thailand, awak kapalnya disandera di wilayah Malaysia timur dan muatan kapalnya dijual di

⁹ Rahman, F. *Perompakan Kapal di Indonesia Fakta atau Konspirasi Opini?* PT. Java Pustaka Utama. Surabaya, 2007. Hal.73

¹⁰ *Proliferation Security Initiative*. <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>. Diakses tanggal 30 Desember 2012.

Indonesia dan Singapura.¹¹ Jadi, ancaman di Selat Malaka merupakan ancaman bersama antar pemilik selat yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Sehingga ancaman bersama tersebut perlu diatasi secara bersama juga.

Kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura pada awalnya merupakan kerjasama bilateral yang akhirnya menjadi trilateral. Kerjasama bilateral antara Indonesia dan Malaysia lebih dikenal dengan nama Malindo (Malaysia dan Indonesia), sedangkan kerjasama bilateral antara Indonesia dan Singapura disebut Indosin (Indonesia dan Singapura), serta kerjasama trilateral disebut Malsindo (Malaysia, Singapura, Indonesia). Kerjasama ketiga negara telah terjadi sejak tahun 1967, dimana dengan semakin banyaknya negara yang menggunakan kapal sebagai alat transportasi serta pengiriman barang ekspor dan impor dan semakin banyaknya lalu lintas di Selat Malaka, membuat selat ini menjadi sasaran serangan perompak dan pembajak serta tindak kejahatan yang lain seperti penyelundupan.¹²

Kerjasama keamanan di Selat Malaka ini mengalami kemajuan setelah ditandatanganinya *Standard Operating Procedure* (SOP) dan *Term of Reference Joint Coordinating Commete* (TOR JCC) patroli Selat Malaka.¹³ Penandatanganan ini memperkuat komitmen ketiga negara untuk melakukan pengamanan di Selat Malaka secara bersama. Dalam artian, Selat Malaka tidak hanya menjadi masalah bagi salah satu pemiliknya, melainkan menjadi permasalahan bersama yang perlu diselesaikan secara bersama.

Dengan penandatanganan SOP dan TOR JCC ini, menjadikan patroli militer yang dilakukan oleh ketiga negara terintegrasi dan terkoordinasi. Sehingga

¹¹ Selat Malaka hingga Somalia

<http://internasional.kompas.com/read/2010/07/22/02415583/Selat.Malaka.hingga.Somalia>. diakses tanggal 23 November 2012.

¹² Tiga Negara Pantai Perkokoh Kerja Sama Pengamanan Selat Malaka. <http://www.antaraneews.com/berita/1145538422/tiga-negara-pantai-perkokoh-kerja-sama-pengamanan-selat-malaka> diakses tanggal 12 November 2012.

¹³Antaraneews.com. AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka. <http://www.antaraneews.com/print/1145645876/as-tawarkan-sistem-peringatan-dini-amankan-selat-malaka> diakses tanggal 30 Mei 2012.

ketika terjadi tindak kejahatan di salah satu wilayah teritori negara, ketiga negara akan merespon, dan ketika pelaku tindak kejahatan itu lari ke wilayah teritori yang lain, akan ditangkap oleh militer di wilayah tersebut.

Kerjasama ini dinilai sangat berhasil mengurangi angka tindak kejahatan di Selat Malaka. Sebenarnya kerja sama patroli militer ketiga negara bermula ketika ada sorotan dunia, khususnya dari laporan Biro Maritim Internasional (IMB) yang bermarkas di Kuala Lumpur, Malaysia. IMB menyebutkan pada tahun 2000 terjadi perompakan (piracy) dan perampokan bersenjata (armed robbery). Kasus ini berkurang pada tahun 2001 menjadi 17 kasus dan menurun lagi menjadi 16 kasus tahun 2002. Namun, di tahun 2003 kasus serupa meningkat menjadi 28 kasus.¹⁴ SOP dan TOR JCC kemudian ditandatangani tahun 2006, setelah hal ini dilakukan, patroli kerjasama tersebut dapat mengurangi tindak kejahatan di Selat Malaka. Angka pembajakan berangsur turun di perairan Selat Malaka. Tahun 2006 ada 11 kasus, 2007 tercatat 7 kasus, 2008 ada 2 kasus, dan tahun 2009 hanya 1 kasus.¹⁵

Di bab 3 dijelaskan bahwa Indonesia dan Malaysia menolak adanya militer asing yang beroperasi di wilayah Selat Malaka. Karena dengan adanya militer asing di Selat Malaka akan menimbulkan ancaman baru bagi negara pemilik selat. Namun, Indonesia memutuskan untuk membuka peluang bagi negara pengguna selat jika ingin bekerjasama. Hal ini adalah strategi yang diambil oleh pemerintah Indonesia untuk mengurangi kepentingan negara pengguna selat, yaitu terjaganya keselamatan pelayaran kapal mereka yang melintasi Selat Malaka. Kepentingan keamanan keselamatan pelayaran tersebut berdampak pada keinginan negara pengguna selat untuk menjaga langsung Selat Malaka. Sehingga Indonesia perlu

¹⁴ Tiga Negara Bentuk Komite Pengamanan Bersama Selat Malaka. http://www.aceh-eye.org/a-eye_news_files/a-eye_news_bahasa/news_item.asp?NewsID=2671 diakses tanggal 11 Mei 2012.

¹⁵ Pembajakan di Selat Malaka berkurang. <http://regional.kompas.com/read/2010/07/20/03165687/Pembajakan.di.Selat.Malaka.Berkurang> diakses tanggal 11 November 2012

bekerjasama dengan para pengguna selat untuk mengurangi benturan kepentingan tersebut.¹⁶

Karena menolak kerjasama militer di Selat Malaka, maka kerjasama yang ditawarkan terhadap Indonesia oleh beberapa negara pengguna selat adalah bantuan alat keamanan serta sistem pertahanan. Sedangkan militer yang menjalankan sistem dan alat tersebut hanya militer dari negara pemilik selat. Bantuan-bantuan dari pihak asing diperlukan untuk mendukung pemeliharaan Selat Malaka hingga terpenuhi 3 syarat yaitu keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan.¹⁷

Sesuai Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS 1982) Selat Malaka berada di wilayah laut ketiga negara pantai serta zona ekonomi eksklusif (ZEE) Indonesia, Malaysia dan Singapura. Singapura mengusulkan agar pengamanan Selat Malaka dikembangkan menjadi jasa bisnis pengamanan. Hal ini dikarenakan selat tersebut dianggap kurang aman, sehingga perlu adanya bantuan asing dalam pengamanan Selat Malaka. Indonesia dan Malaysia menolak usulan Singapura karena bertentangan dengan hak berdaulat pantai. Indonesia dan Malaysia menyatakan bahwa negara pantai menentukan kesejahteraan dan keselamatan di Selat Malaka, bukan wewenang negara lain.¹⁸

Bantuan yang datang dari pihak asing sangatlah banyak, salah satunya adalah bantuan dari Negara Jepang dan Amerika Serikat. Pada tahun 2008 Jepang memberikan dana hibah sebesar 1.573 juta yen atau 177,6 miliar rupiah yang akan digunakan untuk meningkatkan kemampuan *Vessel Traffic System* (VTS) atau sistem navigasi kapal di Selat Malaka. Pada tahun 2007 Jepang pernah menyumbang tiga kapal patroli pantai dan juga menurunkan 120 ahli dari negaranya dalam meningkatkan kemampuan keamanan maritim di Indonesia.

¹⁶ Indonesia-Malaysia Tolak Pasukan Asing di Selat Malaka.

<http://www.tempo.co/read/news/2005/06/10/05562333/Indonesia-Malaysia-Tolak-Pasukan-Asing-di-Selat-Malaka>. Diakses tanggal 30 November 2012

¹⁷ Negara Pengguna Selat Malaka Beri Bantuan Pemeliharaan

<http://news.detik.com/read/2007/09/05/184648/826150/10/negara-pengguna-selat-malaka-beri-bantuan-pemeliharaan>. diakses tanggal 23 November 2013.

¹⁸ IMSS di Selat Malaka. <http://charless.wordpress.com/2008/09/07/imss-di-selat-malaka/>. Diakses tanggal 23 November 2013

Sedangkan timbal balik yang ditawarkan Indonesia adalah membantu memonitor kapal-kapal Jepang hingga keluar wilayah perairan Indonesia.¹⁹ Bantuan asing juga datang dari Amerika Serikat (AS). AS membantu dalam pengadaan 12 radar sistem pengamanan laut. Radar tersebut digunakan untuk mengawasi pergerakan kapal yang melintasi Selat Malaka. Pantauan radar tersebut hanya digunakan hanya untuk memantau kapal yang berada di permukaan saja dan tidak untuk memantau kapal selam.²⁰

4.2 KEPENTINGAN POLITIK

Kerjasama keamanan Selat Malaka tidak lepas dari adanya kepentingan politik yang ingin dicapai oleh Indonesia. Kepentingan tersebut menyangkut tentang pengaruh yang besar di Selat Malaka. Selat Malaka sebagai jalur pelayaran yang sangat penting bagi dunia dan menjadi pilihan jalur utama banyak negara menjadikan banyaknya benturan kepentingan di Selat Malaka. Sehingga perlu adanya kerjasama untuk mengatasi benturan kepentingan di Selat Malaka.²¹

Indonesia menolak adanya campur tangan militer asing melakukan pengamanan di Selat Malaka. Dikarenakan akan membahayakan stabilitas keamanan Indonesia. Namun dengan angka perompakan dan angka kecelakaan di Selat Malaka menyebabkan adanya kekhawatiran bagi negara pengguna Selat Malaka, dan mereka ingin keamanan pelayaran di Selat Malaka terjamin. Hal ini menyebabkan desakan yang begitu besar bagi Indonesia untuk membuka kerjasama operasi militer di Selat Malaka. Karena adanya desakan tersebut, Indonesia menggunakan strategi dengan cara bekerjasama dengan Malaysia dan Singapura.

¹⁹ Hibah Jepang Untuk Pengamanan Selat Malaka.
http://dunia.news.viva.co.id/news/read/8013-hibah_jepang_untuk_pengamanan_selat_malaka.
diakses tanggal 23 November 2012.

²⁰ 12 Radar Bantuan Amerika Adalah Mata-mata?
<http://www.tempo.co/read/news/2012/05/09/078402622/12-Radar-Bantuan-Amerika-Adalah-Mata-mata>. diakses tanggal 23 November 2013

²¹ Persoalan Selat Malaka dan Singapura.
http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33
Diakses tanggal 27 November 2012.

Kerjasama dengan Malaysia dan Singapura adalah salah satu strategi Indonesia menolak bantuan militer asing di Selat Malaka. Karena pada UNCLOS 82 pasal 22 menjelaskan peranan penting dari negara pantai untuk menjaga wilayah lautnya. Ada 4 ayat di pasal 22 tersebut yang pada intinya bahwa keselamatan kapal (kapal tangki, kapal bertenaga nuklir, dll) merupakan hak dan tanggung jawab negara pantai, dan aturan-aturan atau hukum yang diberlakukan oleh negara pantai harus diikuti oleh kapal yang melintas tersebut.²² Sehingga dengan adanya UNCLOS tersebut, Indonesia menolak adanya aktifitas militer pihak asing selain militer negara pantai di Selat Malaka dan melahirkan *Malacca Strait Patrol (MSP)*.²³

MSP merupakan patroli militer gabungan yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Kegiatannya adalah operasi angkatan laut gabungan antar ketiga negara di Selat Malaka, pemantauan dari udara oleh angkatan udara ketiga negara, dan pertukaran data intellijin untuk mendukung kerjasama ketiga negara. Indonesia dan Malaysia dengan tegas bahwa dengan adanya MSP, negara pantai mampu melakukan pengamanan di Selat Malaka tanpa adanya pihak militer asing yang beroperasi di Selat Malaka. Hal ini berhasil terlaksana karena pihak asing menghargai dan memberikan kepercayaannya kepada ketiga negara untuk melakukan pengamanan di Selat Malaka. Bantuan mereka merupakan bantuan yang bersifat pengadaan alat pengamanan dan bantuan teknis dan bukan bantuan dalam operasi militer di Selat Malaka.²⁴

Pada awalnya, terdapat perbedaan pandangan antar negara pemilik selat. Malaysia dan Indonesia menyatakan bahwa perairan Selat Malaka merupakan laut wilayah²⁵. Sehingga menolak dengan tegas gagasan untuk meng-internasionalisasi

²² Malacca Strait Sea Patrol Berikan rasa Aman Pengguna Laut.
<http://poskota.co.id/berita-terkini/2010/07/20/malacca-strait-sea-patrol-berikan-rasa-aman-pengguna-laut>. diakses tanggal 13 November 2012

²³ KSAL Jamin Pengamanan Selat Malaka Bebas Kepentingan Amerika.
<http://www.tempo.co/read/news/2011/01/25/078308848/KSAL-Jamin-Pengamanan-Selat-Malaka-Bebas-Kepentingan-Amerika>. diakses tanggal 23 november 2012.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Laut wilayah adalah wilayah pantai suatu negara selain daratan dan perairan pedalaman. Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, laut wilayah juga merupakan laut pemisah

Selat Malaka dan upaya penggunaan selat itu harus mengutamakan kepentingan nasional negara tepinya. Kapal-kapal yang lewat jangan mengganggu *peace, good order and security* dari negara pantai (prinsip *innocent passage*). Sehingga kapal perang yang melewati Selat Malaka juga harus sepengetahuan negara pantai dan kapal selam harus berlayar diatas permukaan.²⁶

Berbeda dengan Singapura yang pada awalnya menganut perairan suatu negara selebar 3 mil. Singapura menyatakan bahwa Selat Malaka adalah laut internasional dan bukan laut milayah. Perbedaannya adalah, jika laut wilayah maka yang menguasai di situ adalah negara pantai. Semua aturan harus sesuai dengan aturan yang diberlakukan oleh negara pantai. Dalam artian negara pantai memiliki hak penuh atas keamanan di laut wilayah. Sedangkan laut internasional mengakui prinsip laut bebas, dimana wewenang negara pantai sangat terbatas, hal ini dikarenakan perairan tersebut bukanlah wilayah dari negara pantai.²⁷

Namun akhirnya dengan disepakatinya *Singapura Statement*, ketiga negara menyepakati tentang keselamatan navigasi, perlindungan lingkungan dan keselamatan laut adalah hak dan tanggung jawab negara pantai. Singapura Statement juga menyepakati untuk meneruskan upaya ketiga negara dalam meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dengan kerjasama ini, Indonesia menjadi negara yang berpengaruh besar di Selat Malaka.²⁸

antar pulau negara kepulauan tersebut. Hukum yang berlaku di laut wilayah adalah hukum negara yang bersangkutan.

²⁶ Persoalan Selat Malaka dan Singapura.

http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33
Diakses tanggal 27 November 2012.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid*

4.3 KEPENTINGAN EKONOMI

Dilihat dari sejarahnya, Selat Malaka telah menjadi jalur laut yang paling digunakan dan sangat sibuk sejak jaman kerajaan, dimana ketika itu ada Kerajaan Arab, Persia, India, China dan kerajaan yang ada di Nusantara (Sriwijaya dan Majapahit) yang melakukan transaksi perdagangan.²⁹ Hingga saat ini Selat Malaka masih tetap menjadi pilihan utama untuk melakukan pelayaran dari Timur Tengah hingga Timur Jauh, begitu juga sebaliknya. Setiap harinya, sekitar 150-200 kapal melewati Selat Malaka.³⁰ Hal ini berdampak pada perekonomian di wilayah sekitar Selat Malaka.

Selat Malaka dengan nilai yang sangat strategis (setiap harinya sekitar 150-200 kapal melewati Selat Malaka) mendatangkan nilai ekonomi yang sangat tinggi. Namun, walaupun Sebagian besar wilayah Selat Malaka berada di Indonesia, Indonesia sampai saat ini masih belum mampu mendapatkan keuntungan yang besar. Diperkirakan, setiap tahunnya 30 triliun rupiah dapat diperoleh dari jasa pandu kapal di Selat Malaka. Keuntungan tersebut lebih banyak dinikmati oleh Singapura dan Malaysia. Selain jasa pandu kapal, pendapatan negara juga bisa didapatkan dari penjualan air bersih dan bahan bakar minyak kapal. Namun, penjualan air bersih dan BBM juga banyak diperoleh oleh Singapura dan Malaysia.³¹

Pada tanggal 28 Desember 2007, Indonesia telah mengeluarkan Surat Keputusan (SK) Dirjen Perhubungan Laut (Hubla) nomer: PU.63/1/8/DJPL.07 tentang tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka. Hal ini untuk memaksa kapal yang menggunakan Selat Malaka menggunakan jasa pandu kapal dari Indonesia. Dalam SK tersebut disebutkan wilayah perairan Selat Malaka sebagai perairan pandu ditetapkan dengan batas-batas yang meliputi sebelah utara Tanjung Balai Karimun sampai perairan sebelah utara Pulau Batam

²⁹ Nuswantoro, Edhi. *Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu*. Departemen Luar Negeri: Medan, 2005. Hal.76

³⁰ Pusat Kajian Administrasi Internasional-LAN. 2006. Abstrak, Kajian kerjasama antara pemerintah Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam menangani masalah keamanan di Selat Malaka. Pusat Kajian Administrasi Internasional-LAN.

³¹ Selat Malaka potensi yang diabaikan.
<http://www.pelindomarine.com/information/news/268.html> diakses tanggal 1 Agustus 2015

dengan menggunakan jasa pandu kapal milik negara dari Indonesia. Kemudian pada tahun 2008, pemerintah membuat Undang Undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 yang di dalam pasal 198 ayat 1 disebutkan bahwa, pemerintah dapat menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Artinya, setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa itu wajib menggunakan jasa pemanduan.³²

Namun, pada kenyataannya, aturan tersebut justru dimanfaatkan untuk kapal yang hanya melintasi perairan dalam negeri yang mengangkut muatan kargo antar daerah. Sedangkan bagi kapal asing yang lebih banyak menggunakan jasa pandu dari Singapura dan Malaysia.

Perairan Selat Malaka ditetapkan sebagai wilayah pemanduan luar biasa sejak Desember 2007. Penentuan itu hasil dari negosiasi pada sidang *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) antara Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selain dari jasa pandu tersebut, dengan adanya kerjasama di Selat Malaka, *cost* yang akan dikeluarkan oleh Indonesia lebih murah. Seperti pengadaan perangkat sistem peringatan dini (*early warning*) yang diberikan oleh Amerika Serikat untuk mendukung pengamanan di Selat Malaka yang dilakukan oleh patroli bersama militer Indonesia, Malaysia dan Singapura.³³

Bantuan juga datang dari AS dengan memberikan bantuan teknis sesuai apa yang dibutuhkan tiga negara pantai untuk mengamankan Selat Malaka. Indonesia akan dibantu dengan pemberian perangkat *early warning*. Kepedulian AS terhadap pengamanan di Selat Malaka itu disampaikan Deputy Menteri Pertahanan AS, sekaligus menegaskan bahwa mereka tidak akan hadir secara ‘fisik’ dengan menghadirkan kekuatan militer, melainkan dengan memberikan dukungan teknis untuk mengamankan Selat Malaka.³⁴

³² Ibid.

³³ *Ibid*

³⁴ AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka.

<http://www.antaraneews.com/print/1145645876/as-tawarkan-sistem-peringatan-dini-amankan-selat-malaka> diakses tanggal 30 mei 2012.

Seperti pengadaan radar dari Amerika Serikat. Selain Amerika Serikat, bantuan juga diberikan oleh pengguna Selat Malaka yang lain, yaitu Jepang, China, dan Korea. Bantuan yang diberikan berupa alat-alat yang mendukung navigasi dan pelayaran negara pemilik selat. Namun, Dirjen Perhubungan Laut Harijogi menyatakan bahwa bantuan yang diberikan oleh pengguna selat bukan berarti tak bersyarat. Harijogi menyatakan bahwa ada tiga syarat yang harus dipenuhi oleh negara pemilik selat, yaitu keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka.³⁵

Jadi, kerjasama antara Indonesia dengan negara pantai dan negara pengguna pantai dapat memberikan pemasukan pada perekonomian Indonesia. Serta dengan adanya bantuan dari pihak asing, *cost* yang harus dikeluarkan untuk pengadaan alat lebih murah. Sedangkan Indonesia menawarkan keselamatan pada para pengguna selat.

4.4 KEPENTINGAN KEAMANAN LINGKUNGAN

Selat Malaka yang merupakan perairan yang sempit, dangkal dan berkelok-kelok. Namun demikian, Selat Malaka menjadi jalur perairan yang lebih dipilih dari pada Selat Sunda maupun Selat Makasar. Hal ini dikarenakan jarak Selat Malaka lebih pendek daripada kedua selat tersebut, sehingga lebih murah daripada harus melewati Selat Sunda dan Selat Makasar.

Sekitar 150-200 kapal melewati Selat Malaka, kapal tersebut merupakan kapal kargo maupun kapal tangker pengangkut minyak. Dengan banyaknya kapal yang melintas dan sempitnya jalur Selat Malaka, mengakibatkan terjadinya kemacetan yang begitu panjang di Selat Malaka. Hal ini juga berdampak pada ekosistem laut di Selat Malaka. Terjadinya kerusakan lingkungan laut akibat dari adanya tabrakan kapal maupun tumpahan minyak sangat mungkin terjadi.

Pada tahun 2010 berdasarkan data Ditjen Hubungan Laut, Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai jumlah kecelakaan di laut Indonesia mencapai

³⁵ Negara Pengguna Selat Malaka Beri Bantuan Pemeliharaan. <http://news.detik.com/read/2007/09/05/184648/826150/10/negara-pengguna-selat-malaka-beri-bantuan-pemeliharaan> diakses tanggal 30 November 2012.

128 kecelakaan meningkat 5 persen dari tahun 2009 sebanyak 124 persen . Dengan rincian jenis kecelakaan 41 kapal tenggelam, 15 kapal terbakar, 21 kapal tabrakan. Paling banyak terjadi di Laut Jawa dengan jumlah 48 kecelakaan, Selat Malaka 18 kecelakaan, Selat Makassar sebanyak 13 kecelakaan, Laut Banda 9 kecelakaan.³⁶

Banyaknya kecelakaan yang terjadi di Selat Malaka membuat Indonesia melakukan kerjasama dengan negara-negara lain, baik dari trilateral negara pemilik selat maupun dengan negara lain seperti Norwegia. Norwegia dan Indonesia menandatangani perjanjian mengenai bantuan Norwegia untuk membentuk sistem pemantauan lalu lintas untuk kapal-kapal di pantai Sumatra, Indonesia, di bagian utara Selat Malaka. Tujuan keseluruhan dari kerjasama ini adalah untuk mengembangkan sistem keamanan di pantai perairan dibagian utara Selat Malaka dan untuk mempertinggi pengorganisasian penyelidikan dan penyelamatan di daerah ini.³⁷

Dalam *Singapura Statement*, ketiga negara selat mengakui pentingnya peningkatan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada Selat Malaka yang akan memiliki dampak negatif pada arus lalu-lintas secara menyeluruh, dan dampaknya terhadap perdagangan dan ekonomi ketiga negara pemilik selat. Tumpahan minyak dan kecelakaan yang terjadi di Selat Malaka merupakan fenomena yang menyebabkan terjadinya pencemaran air di Selat Malaka. Dampaknya adalah ekosistem laut akan terganggu dan rusak. Sehingga akan mengganggu kelestarian laut, ikan lokal, pola kehidupan masyarakat pesisir serta bukan tidak mungkin akan terjadinya konflik perbatasan. Seperti yang

³⁶ Kecelakaan Dahsyat di 2010 Versi KNKT
[http://dunia.news.viva.co.id/news/read/196182-knkt--investigasi-kecelakaan-udara-terbanyak](http://dunia.news.viva.co.id/news/read/196182-<u>knkt--investigasi-kecelakaan-udara-terbanyak</u>)
diakses tanggal 25 November 2012

³⁷ Indonesia dan Norwegia bekerjasama dalam mengembangkan keamanan maritim di Selat Malaka. http://www.norwegia.or.id/News_and_events/Masyarakat-dan-kebijakan/Indonesia-dan-Norwegia-bekerjasama-dalam-mengembangkan-keamanan-maritim-di-Selat-Malaka/#.UkIvMYaGFkY. Diakses tanggal 22 Desember 2012

dilakukan oleh Singapura ketika melakukan penambahan darat, Malaysia dengan tegas memprotes dengan alasan merusak lingkungan.³⁸



³⁸ Keadilan Sosial, Malaysia Gugat Singapura ke Mahkamah Kelautan Internasional. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=2722&coid=3&caid=31&gid=3 diakses tanggal 27 November 2012.

BAB 5

KESIMPULAN

Kepentingan Indonesia dari kerjasama keamanan Selat Malaka terdiri dari kepentingan pertahanan keamanan, kepentingan politik, kepentingan ekonomi, dan kepentingan sosial budaya. Kepentingan pertahanan keamanan Indonesia adalah dengan adanya kerjasama baik dari ketiga negara pemilik selat serta dengan negara pengguna selat dapat mewujudkan keamanan di Selat Malaka dari adanya perompakan dan tindak kejahatan di laut. Kerjasama pertahanan juga merupakan langkah pemerintah Indonesia untuk mengurangi banyaknya kepentingan di Selat Malaka yang dapat membahayakan keamanan Selat Malaka dan juga keamanan Indonesia.

Kepentingan politik Indonesia adalah untuk mendapatkan pengaruh yang besar di Selat Malaka. Di Selat Malaka terdapat banyak negara yang berkepentingan, hal ini dapat menyebabkan pengaruh Indonesia di Selat Malaka menjadi kecil. Dengan kerjasama Indonesia mendapatkan pengaruh yang besar sebagai negara pemilik selat, yaitu hak dan tanggung jawab keamanan Selat Malaka menjadi hak dan tanggung jawab negara pemilik selat termasuk Indonesia.

Kepentingan ekonomi merupakan pencapaian yang diharapkan oleh Indonesia untuk memperoleh keuntungan dengan memanfaatkan nilai strategis Selat Malaka. Pada awalnya nilai strategis ini hanya dimanfaatkan oleh Malaysia dan Singapura. Dengan adanya kerjasama, Indonesia bisa mendapatkan pendapatan dari jasa pandu kapal di Selat Malaka.

Kepentingan lingkungan dari adanya kerjasama di Selat Malaka adalah untuk mengurangi angka polusi di Selat Malaka yang dapat mengganggu sistem kehidupan di Selat Malaka. Masyarakat di pinggiran Selat Malaka bergantung hidupnya pada perairan di Selat Malaka. Sehingga jika terjadi gangguan ekosistem dilaut yang disebabkan oleh tumpahnya minyak kapal serta tabrakan kapal maka akan mengganggu sistem kehidupan di Selat Malaka.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Bateman, Sam, Catherine Zara Raymond dan Joshua Ho. 2006. *Safety and Security in The Malacca and Singapore Straits, An Agenda For Action*. Singapore : The Institute for Defence and Strategic Studies (IDSS).
- Buzan, Barry. 1983. *People, State, and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Brithis Library: Cataloguing in Publication Data.
- Freeman, D.B. 2003. *The Straits of Malacca, Gateway or Gauntlets?*. McGill-Queen's University Press.
- Grygiel, J.J. 2006. *Great Powers and Geopolitical Change*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Hough, P. 2004. *Understanding Global Security*. London: Routledge.
- Jusuf, S. 1989. *Hubungan Internasional dan Politik Luar Negeri, Sebuah Analisis Teoritis dan Uraian Tentang Pelaksanannya*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan.
- Kaligis, O.C., & Associates, 2003. *Sengketa Sipadan-Ligitan : Mengapa Kita Kalah*. Jakarta : O.C Kaligis & Associates.
- Kartodirdjo, S. 1999. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500 – 1900, dari emporium sampai imperium jilid II*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Lexy, J.M. 1995. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nuswantoro, E. 2005. *Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu*. Medan: Departemen Luar Negeri.
- Plano, J.C & Olton, R. 1988. *The International Relation Dictionary*. Santa Barbara C.A: ABC Clio.
- Rahman, F. 2007. *Perompakan Kapal di Indonesia Fakta atau Konspirasi Opini?* Surabaya: PT. Java Pustaka Utama.
- Ricklefs, M.C. 2005. *Sejarah Indonesia Modern, 1200-2004*. Jakarta: Serambi Ilmu Semesta.
- Sitepu, P.A. 2011. *Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Solberg, K.S. 2012. *Geoeconomics*. London: Bookboon.

United Nation Development Program (UNDP). 1994. *Human Development Report*. New York: Oxford University Press.

Jurnal dan artikel:

Chia Lin Sien. 1998. The Importance of The Straits of Malacca And Singapore. *Singapore Journal of International & Comparative Law (Special Issue)*. No.2, 1998, p.301-322 (ISSN: 0219-0508)

Ibrahim, H.M dan Nazery Khalid. 2007. Growing Shipping Traffic In The Strait Of Malacca: Some Reflections On The Environmental Impact. Kuala Lumpur : Maritime Institute Of Malaysia (MIMA).

Lee, J. 2012. China's Geostrategic Search for Oil. *The Washington Quarterly*. Vol. 35, no. 3, p. 75-92.

Pusat Kajian Administrasi Internasional-LAN. 2006. Abstrak, Kajian kerjasama antara pemerintah Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam menangani masalah keamanan di Selat Malaka. Pusat Kajian Administrasi Internasional-LAN.

Republic of Singapore. 2007. *Singapore statement On Enhancement of safety, security and environmental protection In the straits of malacca and singapore*.

Rodrigue, Jean Paul. 2004. Straits Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Geostrategy of Petroleum Distribution*. Department of Economics & Geography, Hofstra University, Hempstead, New York 11549, USA.

Schoenberger, E. 2001: Corporate autobiographies: the narrative strategies of corporate strategists. *Journal of Economic Geography* 1.

Internet :

2 Radar Bantuan Amerika Adalah Mata-mata?
<http://www.tempo.co/read/news/2012/05/09/078402622/12-Radar-Bantuan-Amerika-Adalah-Mata-mata>. Diakses tanggal 23 November 2013

Antaraneews.com. AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka.<http://www.antaraneews.com/print/1145645876/as-tawarkan->

- [sistem-peringatan-dini-amankan-selat-malaka](#). Diakses tanggal 30 Mei 2012.
- AS Tawarkan Sistem Peringatan Dini Amankan Selat Malaka. <http://www.antaraneews.com/print/1145645876/as-tawarkan-sistem-peringatan-dini-amankan-selat-malaka>. Diakses tanggal 30 mei 2012.
- Badawi: Kita kalah, Tapi Tenang Dulu. <http://nasional.kompas.com/read/2008/05/24/15114065/badawi.kita.kalah.tapi.tenang.dulu>. Diakses tanggal 27 november 2012
- Batam (Suara Karya). 2006. Kerjasama Militer, SOP pengamanan Selat Malaka disahkan. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=141759>. Diakses tanggal 11 Mei 2012.
- Malacca Strait Sea Patrol Berikan rasa Aman Pengguna Laut. <http://poskota.co.id/berita-terkini/2010/07/20/malacca-strait-sea-patrol-berikan-rasa-aman-pengguna-laut>. Diakses tanggal 13 November 2012
- Eis Selat Malaka diperkenalkan pada tanggal 13 September 2005. <http://www.merdeka.com/politik/internasional/eis-selat-malaka-diperkenalkan-pada-13-september-2005-fauzzcy.html>. Diakses tanggal 23 Desember 2013
- Felipe Umaña for Fund for Peace (FfP). *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*. <http://isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752>. Diakses tanggal 3 April 2014.
- Hibah Jepang Untuk Pengamanan Selat Malaka. <http://dunia.news.viva.co.id/news/read/8013-hibah-jepang-untuk-pengamanan-selat-malaka>. Diakses tanggal 23 November 2012.
- Indonesia dan Norwegia bekerjasama dalam mengembangkan keamanan maritim di Selat Malaka. http://www.norwegia.or.id/News_and_events/Masyarakat-dan-kebijakan/Indonesia-dan-Norwegia-bekerjasama-dalam-mengembangkan-keamanan-maritim-di-Selat-Malaka/#.UkIvMYaGFkY. Diakses tanggal 22 Desember 2012
- Indonesia-Malaysia Tolak Pasukan Asing di Selat Malaka <http://www.tempo.co/read/news/2005/06/10/05562333/Indonesia-Malaysia-Tolak-Pasukan-Asing-di-Selat-Malaka>. Diakses tanggal 30 November 2012

Indonesia-Singapura sepakat tuntaskan pelaksanaan perjanjian ekstradisi. <http://www.radioaustralia.net.au/indonesian/radio/onairhighlights/indonesiasingapura-sepakat-tuntaskan-pelaksanaan-perjanjian-ekstradisi>. Diakses tanggal 27 November 2012.

Kasus TKI di Malaysia:Penipuan&Perlakuan Tdk Humanis Melalui Perekrutan Lang. <https://www.kemosos.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=470>. Diakses tanggal 23 Nvember 2012

Keadilan Sosial, Malaysia Gugat Singapura ke Mahkamah Kelautan Internasional. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=2722&coid=3&caid=31&gid=3. Diakses tanggal 27 November 2012

Kecelakaan Dahsyat di 2010 Versi KNKT <http://dunia.news.viva.co.id/news/read/196182-knkt--investigasi-kecelakaan-udara-terbanyak>. Diakses tanggal 25 November 2012

KSAL Jamin Pengamanan Selat Malaka Bebas Kepentingan Amerika. <http://www.tempo.co/read/news/2011/01/25/078308848/KSAL-Jamin-Pengamanan-Selat-Malaka-Bebas-Kepentingan-Amerika>. Diakses tanggal 23 november 2012.

Launch of Trilateral Coordinated Patrols – MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrol. http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2004/jul/20jul04_nr.html diakses tanggal 1 Agustus 2015.

Llyods adalah perusahaan pelayaran internasional yang memasukan Selat Malaka dalam daftar 20 perairan paling berbahaya di dunia. Lihat: <http://news.liputan6.com/read/108736/selat-malaka-dipantau-delapan-pesawat-terbang>. Diakses tanggal 15 Oktober 2013.

Malacca Strait Sea Patrol Berikan rasa Aman Pengguna Laut. <http://poskota.co.id/berita-terkini/2010/07/20/malacca-strait-sea-patrol-berikan-rasa-aman-pengguna-laut>. Diakses tanggal 13 November 2012

Maritime Security & Safety di Selat Malaka. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=12180&coid=4&caid=33&gid=3. Diakses tanggal 23 November 2012

Mokhzani Zubir. The strategic value of the Strait of Malacca <http://library.utm.edu.my/e-melaka/koleksi%20melaka/geografi/ThestrategicvalueoftheStraitofMalacca.pdf>. Diakses tanggal 3 Maret 2014.

- MSS di Selat Malaka. <http://charless.wordpress.com/2008/09/07/imss-di-selat-malaka/>. Diakses tanggal 23 November 2013.
- Negara Pengguna Selat Malaka Beri Bantuan Pemeliharaan. <http://news.detik.com/read/2007/09/05/184648/826150/10/negara-pengguna-selat-malaka-beri-bantuan-pemeliharaan>. Diakses tanggal 30 November 2012.
- Pembajakan di Selat Malaka berkurang. <http://regional.kompas.com/read/2010/07/20/03165687/Pembajakan.di.Selat.Malaka.Berkurang>. Diakses tanggal 11 November 2012
- Pengelolaan Air Bersih, Tengoklah Singapura. <http://internasional.kompas.com/read/2011/07/08/02162166/Tengoklah.ke.Singapura>. Diakses tanggal 27 November 2012
- Perjanjian Ekstradisi Indonesia-Singapura Harus Segera Diselesaikan. <http://www.dpr.go.id/id/berita/pimpinan/2013/sep/20/6740/Perjanjian-Ekstradisi-Indonesia-Singapura-Harus-Segera-Diselesaikan>. Diakses tanggal 23 November 2013
- Persoalan Selat Malaka dan Singapura. http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33. Diakses tanggal 27 November 2012.
- Proliferasi Security Initiative. <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>. Diakses tanggal 30 Desember 2012.
- Selat Malaka hingga Somalia <http://internasional.kompas.com/read/2010/07/22/02415583/Selat.Malaka.hingga.Somalia>. Diakses tanggal 23 November 2012.
- Selat Malaka potensi yang diabaikan. <http://www.pelindomarine.com/information/news/268.html>. Diakses tanggal 1 Agustus 2015
- SJICL. 1998. *The Importance of the Straits of Malacca and Singapore*. <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf>. Diakses tanggal 3 Maret 2014.
- Suara Karya On line. 2006. Pengamanan Selat Malaka, harga diri dan kedaulatan negara. <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=131387>. Diakses tanggal 11 Mei 2012
- The damage caused by Singapore's insatiable thirst for land. http://www.theecologist.org/News/news_analysis/481729/the_damage_caused_by_singapores_insatiabale_thirst_for_land.html. Diakses tanggal 23 November 2013

Tiga Negara Bentuk Komite Pengamanan Bersama Selat Malaka.
http://www.aceh-eye.org/a-eye_news_files/a-eye_news_bahasa/news_item.asp?NewsID=2671. Diakses tanggal 11 Mei 2012.



LAMPIRAN

Lampiran 1: Singapura Statement



REPUBLIC OF SINGAPORE

SINGAPORE MEETING ON THE STRAITS OF
MALACCA AND SINGAPORE: ENHANCING
SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL
PROTECTION

4 - 6 September 2007

Agenda item 4



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

IMO/SGP 1/4

6 September 2007

ENGLISH ONLY

SINGAPORE STATEMENT

ON

**ENHANCEMENT OF SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL
PROTECTION**

IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

Singapore on 6 September 2007

The Government of the Republic of Singapore and the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “IMO”) convened, pursuant to the decisions of the Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection held in Kuala Lumpur, Malaysia from 18 to 20 September 2006 (hereinafter referred to as “the Kuala Lumpur Meeting”) and of the ninety-seventh session of the Council of the IMO in relation to the Protection of Vital Shipping Lanes, a Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection, which took place in Singapore from 4 to 6 September 2007 (hereinafter referred to as “the Singapore Meeting”). The Singapore Meeting was organized in co-operation with the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Malaysia.

The purpose of the Singapore Meeting was to provide a follow-up forum to build on the outcome of the Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection held in Jakarta, Indonesia on 7 and 8 September 2005 (hereinafter referred to as “the Jakarta Meeting”) and the Kuala Lumpur Meeting. During the Singapore Meeting, Indonesia, Malaysia and Singapore (hereinafter referred to collectively as the “littoral States”) presented, *inter alia*: the actions taken by them in enhancing safety, security and environmental protection in the Straits of Malacca and Singapore (hereinafter referred to as “the Straits”) since the Kuala Lumpur Meeting; details on the Co-operative Mechanism they have established following the outline they provided during the Kuala Lumpur Meeting; and the progress made with regard to securing sponsors for the six projects on enhancing the safety of navigation and environmental protection in the Straits they presented during the Kuala Lumpur Meeting. The littoral States, user States and users of the Straits exchanged views on related matters and the participants were updated on the latest developments following the start of the implementation of the Marine Electronic Highway demonstration project for the Straits. The Singapore Meeting was attended by Indonesia, Malaysia and Singapore and by delegations from:



ANGOLA
AUSTRALIA
BAHAMAS
BANGLADESH
BELGIUM
BRUNEI DARUSSALAM
CAMBODIA
CANADA
CHINA
CYPRUS
DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA
DENMARK
FINLAND
GERMANY
GREECE
INDIA
ITALY
JAPAN
KENYA
LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC
LIBERIA
MYANMAR
NEW ZEALAND
NORWAY
PANAMA
PAPUA NEW GUINEA
PHILIPPINES
REPUBLIC OF KOREA
RUSSIAN FEDERATION
SAUDI ARABIA
SOUTH AFRICA
SWEDEN
THAILAND
TURKEY

UKRAINE

UNITED ARAB EMIRATES

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

UNITED STATES

by a representative from the following United Nations specialized agency:

WORLD BANK GROUP

by observers from the following intergovernmental organization:

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION (IHO)

and by observers from the following non-governmental organizations:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF)

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AIDS TO

NAVIGATION AND LIGHTHOUSE AUTHORITIES (IALA)

BIMCO

OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)

INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS'

ASSOCIATIONS (IFSMA)

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER

OWNERS (INTERTANKO)

THE INTERNATIONAL GROUP OF P & I ASSOCIATIONS (P & I

Clubs)

THE INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION

FEDERATION LTD (ITOPF)

SOCIETY OF INTERNATIONAL GAS TANKER AND TERMINAL

OPERATORS LIMITED (SIGTTO)

INTERNATIONAL PARCEL TANKERS ASSOCIATION (IPTA)
MALACCA STRAIT COUNCIL
THE NIPPON FOUNDATION
ASIAN SHIPOWNERS' FORUM

The SINGAPORE MEETING,

UPHOLDING the Batam Joint Statement, adopted on 2 August 2005 by the Fourth Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore,

RECALLING the achievements of the Jakarta and Kuala Lumpur Meetings and upholding also the Jakarta Statement¹, adopted on 8 September 2005 by the Jakarta Meeting, and the Kuala Lumpur Statement², adopted on 20 September 2006 by the Kuala Lumpur Meeting,

RECALLING ALSO that the Straits are located within the territorial sea of Indonesia, Malaysia and Singapore and within the continental shelf and the exclusive economic zone of Malaysia and Indonesia and are straits used for international navigation as defined in the United Nations Convention on the Law of the Sea (hereinafter referred to as "UNCLOS"),

RECOGNIZING the continued strategic importance of the Straits for regional and global seaborne trade and economy and the need to ensure that they remain safe and open to shipping at all times,

RECOGNIZING ALSO the importance of enhancing the safety, security and protection of the marine environment of the Straits and the possibility that unlawful acts committed therein may have a negative impact on the flow of traffic there-through; and, consequently, on trade and the economy,

RECOGNIZING FURTHER the equally important role of the Straits in contributing towards the development and enrichment of the economies and people of other States,

AFFIRMING the sovereignty, sovereign rights, jurisdiction and territorial integrity of the littoral States over the Straits, as provided for under international

law, in particular UNCLOS, and that the primary responsibility over the safety of navigation, environmental protection and maritime security in the Straits lies with the littoral States,

COMMENDING the sustained efforts and achievements of the Tripartite Technical Experts Group on Safety of Navigation (hereinafter referred to as “TTEG on Safety of Navigation”) in enhancing safety of navigation and protection of the marine environment in the Straits,

ACKNOWLEDGING that the TTEG on Safety of Navigation is an effective mechanism for advancing future co-operation efforts among interested parties consonant with article 43 of UNCLOS,

ACKNOWLEDGING ALSO the role of IMO, the user States, the shipping industry and other stakeholders in co-operating with the littoral States in promoting and enhancing safety of navigation and environmental protection, and in ensuring the uninterrupted flow of traffic in the Straits,

WELCOMING the progress made in relation to the implementation of the Marine Electronic Highway Demonstration Project for the Straits of Malacca and Singapore,

COMMENDING the significant and effective efforts of the littoral States since the Kuala Lumpur Meeting in enhancing safety of navigation, environmental protection and security in the Straits; and, in particular, in reducing substantially the number of shipping incidents, oil spill incidents from ships, and armed robbery and other unlawful acts against ships,

COMMENDING FURTHER the joint efforts of the armed forces of the littoral States in contributing to the security of the Straits, through the Malacca Straits Sea Patrols and the “Eyes in the Sky” maritime air patrols, as formalized by the signing of the Malacca Straits Patrol Standard Operating Procedures on 21 April 2006,

WELCOMING WITH APPRECIATION the establishment by the littoral States of the Co-operative Mechanism between the littoral States and user States on safety of navigation and environmental protection in the Straits, consisting of three components namely the Co-operation Forum, the Project Co-ordination

Committee and the Aids to Navigation Fund (hereinafter referred to as “Co-operative Mechanism”), the aim of which is to facilitate regular discussions, exchange of information and co-operation between littoral States, user States, the shipping industry and other stakeholders for the enhancement of safety of navigation in and protection of the environment of the Straits,

RECOGNIZING that the establishment of the Co-operative Mechanism represents, notwithstanding the role of the TTEG on Safety of Navigation, a historic breakthrough and landmark achievement in co-operation between States bordering a strait used for international navigation and user States as well as other interested stakeholders, and, for the first time, brings to realization the spirit and intent of article 43 of the UNCLOS,

RECOGNIZING ALSO the importance and potential of the Co-operative Mechanism in promoting dialogue and co-operation on matters pertaining to the enhancement of the safety of navigation in, and the protection of the environment of, the Straits,

NOTING WITH APPRECIATION that the Information Sharing Centre (hereinafter referred to as “the Centre”) of the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia is already operational and welcoming the indication of preparedness of Indonesia and Malaysia to co-operate with the Centre,

NOTING WITH APPRECIATION ALSO the contribution States and other stakeholders have made and continue to make towards the enhancement of the safety of navigation in, and the protection of the environment of, the Straits,

RECALLING that the littoral States identified, during the Kuala Lumpur Meeting, six projects aimed at enhancing the safety of navigation in, and the protection of the environment of, the Straits (hereinafter referred to as “the six projects”) and that the Kuala Lumpur Meeting has agreed that the implementations of the six projects should be supported,

COMMENDING the States which initiated a process, or made arrangements, for supporting or undertaking the implementation of some of the six projects or parts thereof,

DESIRING that the Straits remain safe and open to international shipping at all times, in accordance with international law, in particular UNCLOS, and, where applicable, domestic law, and to build upon and enhance existing co-operative arrangements and measures towards this end,

DESIRING FURTHER to continue to enhance the safety, security and environmental protection of the Straits,

HAS AGREED that:

(a) the work of the TTEG on Safety of Navigation, in enhancing the safety of navigation and in protecting the marine environment in the Straits, should continue to be supported and encouraged;

(b) the Co-operative Mechanism, which comprises of the Co-operation Forum, the Project Co-ordination Committee and the Aids to Navigation Fund, should be supported and encouraged;

(c) user States, shipping industry and other stakeholders should seek to participate in and endeavour to contribute, on a voluntary basis, to the work of the Co-operative Mechanism;

(d) the projects⁴ presented at the Kuala Lumpur Meeting or parts thereof which have not yet attracted sponsors should be supported; and

(e) the littoral States should continue their efforts towards enhancing maritime security in the Straits and that such efforts should be supported and encouraged;

HAS INVITED the IMO to participate in the Co-operative Mechanism, to continue to cooperate with the littoral States and to provide every assistance possible in attracting sponsors for the projects presented during the Kuala Lumpur Meeting and contributors for the establishment, maintenance, repair and replacement of the aids to navigation in the Straits;

EXPRESSED DEEP APPRECIATION to the Government of the Republic of Singapore for the excellent arrangements made for, and for the facilities and generous hospitality provided during, the Singapore Meeting; and to the Governments of the Republic of Indonesia, Malaysia and the Republic of

Singapore and the International Maritime Organization for their diligent efforts to prepare for the Singapore Meeting and ensure its successful conclusion.

