

## **BAB II**

### **FAKTA DAN PERMASALAHAN**

#### **A. Fakta**

Selat Malaka terletak di antara Semenanjung Malaysia yang melintasi empat negara yakni Thailand, Malaysia, Singapura dan Pulau Sumatera, Indonesia. Selat Malaka merupakan jalur pelayaran terpenting di dunia lantaran membentuk jalur pelayaran terusan antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

Selat Malaka juga menghubungkan tiga negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia yakni India, Indonesia dan China. Tak kurang dari 50.000 kapal per tahun melintasi Selat Malaka, mengangkut antara seperlima dan seperempat perdagangan laut dunia. Sebanyak setengah dari minyak yang diangkut oleh kapal tanker melintasi selat ini. Inilah yang menyebabkan kawasan Selat Malaka menjadi target pembajakan dan kemungkinan target terorisme.

Data *International Transport workers Federation Asia Pasifik*, kawasan Selat Malaka yang berbatasan dengan Malaysia dan Singapura merupakan kawasan paling rawan perompakan. Dalam hal kawasan, perairan Asia merupakan laut sasaran utama para perompak sedikitnya satu kapal tanker berukuran kecil dibajak dua minggu sekali di kawasan Asia Tenggara. Asia Tenggara menyumbang 55% dari 54 insiden perompakan dan perampokan bersenjata di dunia sejak awal 2015.

#### **B. Fakta Kondisi**

Besarnya potensi ekonomi di jalur sutera ini tak hanya mengundang minat pebisnis dan pengusaha. Pelaku kejahatan pun turut ambil bagian.

Sejauh ini ancaman keamanan yang dilaporkan *International Maritime Bureau* (IMB), seperti data berikut ini :

*ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 01 January – 30 June 2015*

**TABLE 1: Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks, January - June 2010 – 2015**

Location	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SE ASIA						
Indonesia	16	21	32	48	47	54
Malacca Straits	1		1	1	1	3
Malaysia	9	11	4	3	9	11
Myanmar (Burma)		1				
Philippines	2	1	3	1	2	4
Singapore Straits	1	7	3	4	6	6
Thailand / Gulf of Thailand	1					1

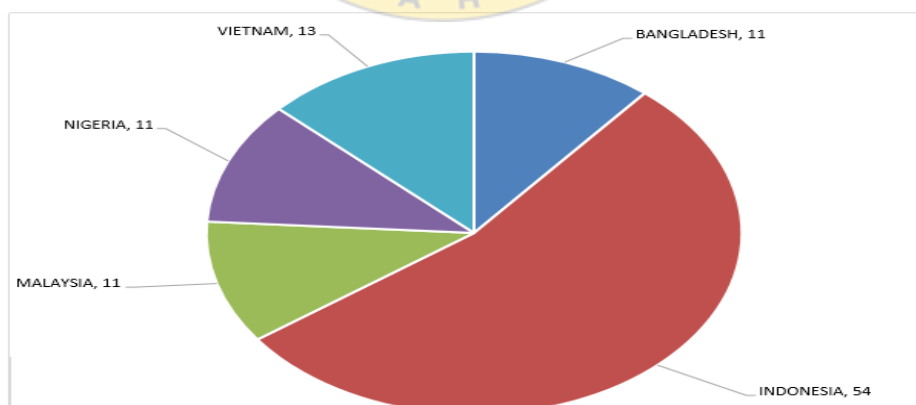
Gambar 2. Tabel data kejadian perompakan oleh IMB

Sumber : [www.icc-ccs.org/icc/imb](http://www.icc-ccs.org/icc/imb)

*ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 01 January – 30 June 2015*

All incidents for countries with \* above are attributed to Somali pirates

**CHART A: The following five locations contributed to 75% of the total of 134 incidents reported in the period January – June 2015**



Gambar 3. Peta data kejadian perompakan oleh IMB

Sumber : [www./icc-ccs.org/icc/imb](http://www./icc-ccs.org/icc/imb)

Data lain selain oleh IMB, untuk bulan Mei 2015 menurut *Officer of the watch*, adalah seperti table berikut :

OW - Maritime Piracy Report MAY 2015 Incident Area Analysis	TOTAL INCIDENTS	TYPES OF VESSELS INVOLVED
ARABIAN SEA	2	Product Tanker (2)
EAST AFRICA	0	N/A
MALACCA STRAIT	12	Bulk Carrier (5), Chemical Tanker (1), General Cargo (1), Product Tanker (3), LPG Tanker (1), Containership (1)
SOUTH CHINA SEA	5	Bulk Carrier (1), General Cargo (1), Product Tanker (2), Containership (1)
WEST AFRICA	3	Bulk Carrier (1), General Cargo (1), Product Tanker (1)
INDIAN OCEAN	3	Bulk Carrier (1), General Cargo (1), Oil Tanker (1)

OW - Maritime Piracy Report MAY 2015 Flag Analysis	TYPES OF VESSELS INVOLVED & TOTAL INCIDENTS
ANTIGUA & BARBUDA	General Cargo (2)
BAHAMAS	Bulk Carrier (1)
DENMARK	Product Tanker (1)
EGYPT	Bulk Carrier (1)
HONG KONG	Bulk Carrier (2), General Cargo (1), LPG Tanker (1)
LIBERIA	Product Tanker (1)
MALAYSIA	Product Tanker (1), Containership (1)
MALTA	General Cargo (1), Oil Tanker (1)
MARSHALL ISLANDS	Bulk Carrier (1), Chemical Tanker (1), Product Tanker (3), Containership (1)
PANAMA	Bulk Carrier (1)
SINGAPORE	Bulk Carrier (2), Product Tanker (2)

Gambar 4. Tabel data kejadian perompakan oleh Officer of the Watch

Sumber : [www.officerofthewatch.com](http://www.officerofthewatch.com)



Gambar 5. Peta data kejadian perompakan

Sumber : [www.officerofthewatch.com](http://www.officerofthewatch.com)

## C. Permasalahan

### 1. Identifikasi Masalah

Dari fakta-fakta yang terjadi dalam skema kerjasama dilakukan baik secara bilateral dan multilateral yakni: adanya patroli terkoordinasi, Singapura, Indonesia dan Malaysia telah melakukan patroli terkoordinasi secara teratur di Selat Malaka untuk meningkatkan pengamanan di jalur transportasi laut terpadat di dunia itu.

Dalam pelaksanaannya, inisiatif-inisiatif diatas masih memiliki banyak kelemahan, seperti kurangnya kepekaan kerjasama antara pasukan Angkatan Laut dari negara-negara tetangga, dan kurangnya pengaturan yang diadakan atas kerjasama baik antara negara-negara tetangga, negara pesisir dan negara pengguna. Dengan prinsip non-intervensi, negara-negara pesisir hanya akan terjebak pada mekanisme mengurus urusan masing-masing dengan cara yang kolektif. Harus diingat bahwa batas wilayah adalah topik yang sensitif bagi negara-negara pesisir karena persaingan klaim atas sumber daya lepas pantai dan kekhawatiran atas kekuatan eksternal di wilayah tersebut.

Hal ini mempengaruhi respon negara pesisir terhadap ancaman-ancaman di Selat Malaka, sebagaimana dibuktikan oleh fakta bahwa mereka membatasi diri untuk melakukan patroli pengamanan hanya dalam yurisdiksi teritorial mereka sendiri. Sebagai contoh, dalam prinsip pengejaran atau hot pursuit, patroli dapat memasuki wilayah negara lain paling jauh tiga mil dari garis pantai teritorial negara pesisir lainnya.

## 2. Masalah Utama

Tiga negara pantai, seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura memiliki perspektif yang berbeda atas manajemen Selat untuk mengatasi problem tersebut, meskipun mereka memiliki perhatian yang sama bertalian dengan trend ancaman keamanan yang semakin meningkat di Selat Malaka seperti perompakan, perampokan bersenjata, penyelundupan senjata, obat bius dan penyelundupan manusia secara illegal. Perbedaan tersebut berasal dari perbedaan doktrin maritime dan kepentingan ekonomi yang berbeda.

### a. Perspektif Indonesia:

Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat memahami dampak yurisdiksi demikian pula kepentingan fondasi politik yang kuat yang dapat merekatkan kesatuan Indonesia. Indonesia secara unilateral memproklamasikan dirinya sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) melalui Deklarasi Juanda, 13 Desember 1957 dan lebih jauh mengembangkan konsep Wawasan Nusantara sebagai konsep ideologi yang berbasis kesatuan territorial. Melalui upaya panjang dan gigih, akhirnya deklarasi negara kepulauan Indonesia diakui dalam Hukum Laut Internasional atau UNCLOS (*United Nations Convention for Law of Sea*) di 1982. Indonesia dapat dikatakan sebagai pewaris UNCLOS karena melalui ratifikasi traktat tersebut, wilayah ZEE (*Zone Economic Exlusive*) Indonesia bertambah menjadi 1,566,300 meter persegi diluar territorial laut sebelumnya.

Berdasarkan perspektif ideologinya, Indonesia menunjukkan penolakan RMSI (*Regional Maritime Security*

*Initiative*) yang diusulkan AS atau sejenisnya yang mengatur tentang manajemen keamanan baru Selat Malaka. Indonesia mencurigai inisiatif tersebut dimaksudkan sebagai upaya internasionalisasi manajemen Selat Malaka dibawah kepentingan hegemoni dan kontrol (*sea control and assertion*) negara-negara maritime besar (*major maritime power*). Inisiatif tersebut dipandang berbenturan dengan definisi kedaulatan yang lebih banyak merefleksikan kepentingan dan pembangunan karakter banyak negara-negara Asia pasca kolonialisme. Kedaulatan negara menjadi kewenangan puncak sebuah negara dalam menjalankan kepentingan nasionalnya. Isu kedaulatan menjadi kepentingan utama Indonesia. Oleh karena itu, kepentingan penunjang lainnya semisal ekonomi, keamanan dan sebagainya akan selalu dikaitkan dengan wacana yang secara ideologis terformulasikan kedalam doktrin geopolitiknya.

Indonesia berpendapat bahwa manajemen keamanan di Selat Malaka pada dasarnya bersifat unilateral. Tetapi atas dasar kebijakan 'bertetangga dengan baik', Indonesia mengizinkan aksi trilateral diantara tiga negara pantai (*littoral states*), Indonesia, Malaysia dan Singapura melalui TTEG (*Tripartite Technical Experts Group on Safety of Navigation*), atau kerjasama multilateral dalam konteks bantuan teknis dan tukar menukar informasi intelejen.

#### **b. Perspektif Malaysia:**

Malaysia dan Indonesia mempunyai posisi yang relatif sama berkaitan dengan rencana keamanan maritim yang baru serta ketegasan dalam isu kedaulatan atas Selat tersebut. Di 1971, Malaysia mengklaim bahwa Selat Malaka sebagai bagian

perairan territorialnya dan dengan demikian kedudukan Selat tersebut berada dibawah kedaulatan penuh mereka. Dibawah UNCLOS dan peta geografis mereka, Selat Malaka dikategorikan sebagai Selat yang digunakan untuk navigasi internasional. Mereka membaginya menjadi dua kategori. Zona A dibawah rejim Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), yakni batas lempeng kontinental (*continental shelves*) antara Indonesia dan Malaysia serta Zona B, batas wilayah (*teritorial*) laut antara Malaysia dan Indonesia. Oleh karena itu, berdasarkan kategorisasi tersebut, segala bentuk proposal bagi internasionalisasi Selat untuk dalih keamanan akan dipandang sebagai ancaman kedaulatan mereka.

Malaysia berpendapat bahwa kehadiran dan patroli militer AS di kawasan Selat Malaka dapat menjustifikasi secara ideologis aksi terorisme elemen ekstrimis. Alih-alih, akar lahirnya terorisme harus diselesaikan dan menjadi perhatian serius masyarakat internasional. Penanganan berlebihan hanya akan semakin mendorong kultur terorisme. Sebaliknya, Malaysia melihat bahwa ancaman penyelundupan, imigrasi illegal dan perompakan menjadi perhatian lebih Malaysia. Oleh karena itu, penanganan yang menyeluruh dibutuhkan untuk menyelesaikan beberapa isu spesifik tersebut.

### **c. Perspektif Singapura:**

Singapura mendudukan dirinya sebagai penghubung keuangan dan ekonomi dimana jantung sektor ekonominya sangat bergantung pada kebebasan transportasi kapal-kapal mereka di Selat Malaka. "Kehidupan ekonomi dan kemerdekaan politik Singapura sangat tergantung kepada pemakaian berkelanjutan Selat oleh beberapa kekuatan maritim utama

dunia.” Problemnnya, Singapura adalah negara pantai sekaligus negara pengguna (*user state*) utama Selat Malaka. Setiap tindakan baik berdimensi positif maupun negatif yang diambil berkaitan dengan penggunaan Selat Malaka akan benar-benar berpengaruh pada keberlangsungan ekonomi dan lebih jauh eksistensi negara tersebut. Misalnya, penutupan yang tiba-tiba Selat Malaka karena insiden pencemaran akan memukul sektor ekonomi Singapura.

Oleh karena itu, perspektif strategis Singapura berkaitan dengan manajemen Selat lebih banyak merefleksikan keinginan untuk menerapkan kebebasan navigasi yang maksimum pada satu sisi dan disisi lain, adanya jaminan jalur komunikasi (*Sea Lines of Communication*) dan jalur perdagangan (*Sea Lines of Trade*). Sejak pembentukan TTEG (*Tripartite Technical Experts Group on Safety of Navigation*), kebijakan maritim Singapura didesain dengan garis besar tersebut. Misalnya, proposal yang saling bertentangan antara Singapura disatu pihak dengan Indonesia dan Malaysia dipihak lain tentang regulasi draft maksimum bagi kapal yang melintasi Selat Malaka menunjukkan kepentingan tiga negara pantai yang berbeda dalam konteks pemakaian Selat Malaka.

Ditengah kebangkitan ancaman terorisme, Singapura sangat fokus tentang keamanan navigasi di Selat Malaka dan Singapura. Singapura memprediksikan tentang kerentanan keselamatan sektor maritim atas serangan teroris. Kekhawatiran Singapura diperkuat dengan meningkatnya insiden perompakan dan perampokan bersenjata sepanjang 2015 di Selat Malaka yang dijuluki sebagai tempat “perompakan terawan di dunia” demikian pula kaitan yang dimungkinkan antara insiden perompakan dengan aksi kelompok teroris. Ancaman terorisme



maritim dianggap sebagai "skenario yang rendah kemungkinannya tetapi berdampak besar" (*low probability and high impact scenario*) akan sangat mempengaruhi sektor ekonomi karena gangguannya atas lalu lintas kapal. Oleh karena itu, isu fundamental bagi Singapura adalah keselamatan transportasi di Selat Malaka dan semua dimensi tersebut harus mencakup isu keamanan juga sebagai bagian integral pembangunan *sektor* keamanan maritim.

Karena rendahnya kapasitas dan keahlian negara-negara pantai, Singapura mendukung keterlibatan pihak ketiga, yakni negara-negara besar dalam penjagaan keamanan dan keselamatan Selat Malaka. Dalam Konferensi Internasional tentang Asia, 2004, Menteri Pertahanan Singapura, Teo Chee Hean mengatakan bahwa manajemen keamanan adalah tugas yang besar dan kompleks untuk menjaga perairan regional menghadapi terorisme maritim. Lebih jauh, Singapura mendukung proposal RMSI (*Regional Maritime Security Initiative*) yang mengizinkan armada angkatan laut AS berpatroli di sepanjang Selat Malaka.

Penyusunan keamanan laut (*maritime*) baru dibutuhkan ditengah bangkitnya ancaman terorisme. Meskipun kaitan langsung antara insiden perompakan yang tinggi dengan ancaman terorisme laut tidak tampak, tetapi semua tantangan baru keamanan maritim dan segala kompleksitasnya saat ini menuntut tanggapan yang kreatif dan inovatif. Pengembangan gagasan, obat "satu jenis cocok untuk semuanya" tidak relevan lagi oleh karena itu jaringan kerjasama keamanan antar sektor diantara berbagai pemangku kepentingan (*stakeholder*) menjadi keniscayaan. Dalam konteks ini, Singapura lebih fleksibel dalam menginterpretasikan ketentuan dalam UNCLOS demikian pula

doktrin kedaulatannya. Singapura bergerak lebih jauh menjadi pihak yang menandatangani atau pendukung kerangka keamanan baru seperti Protokol *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* (SUA Convention), *Proliferation Security Initiative* (PSI) dan yang terbaru *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI). Sikap Singapura lebih mencerminkan perhatian strategis Singapura sebagai negara 'titik merah' (*red dot state*). Untuk itu, kepentingan Singapura selalu berkelindan erat dengan kebebasan maksimum dan keamanan navigasi di Selat Malaka.

