

Alasan Indonesia, Malaysia, & Singapura Menjalin Kerjasama Trilateral Patroli Terkoordinasi Malsindo di Tahun 2004

Maygy Dwi Puspitasari – 070912073

Program Studi S1 Hubungan Internasional, Universitas Airlangga

ABSTRACT

Indonesia, Malaysia, and Singapore as the coastal states of Strait of Malacca, finally decided to establish a trilateral cooperation coordinated patrols MALSINDO to secure the waterway in 2004. Using the concept of national interests, foreign policy, and the perception of threat, this research concludes that cooperation is trilateral coordinated patrols MALSINDO shape foreign policy selected each coastal country with a base to protect national interests from the threat perception that appear in the year 2004 in each coastal state. Maritime terrorism encourage users to participate in securing state waterway, it was seen as a threat over sovereignty and intervention for Malaysia and Indonesia while Singapore looked at the possibility of maritime terrorism as a threat to core national interests. For Singapore, the Straits of Malacca is a contributor to the national economy through maritime activity. Therefore, the issue of Strait of Malacca relates many interest, the waterway users interacting interests and coastal state interest.

Keywords: *Indonesia, Trilateral Coordinated Patrols MALSINDO, Malaysia, Strait of Malacca, Armed Robbery, Singapore.*

Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai negara pantai baru di tahun 2004 menjalin kerjasama trilateral patroli terkoordinasi MALSINDO untuk mengamankan Selat Malaka. Menggunakan konsep kepentingan nasional, kebijakan luar negeri, dan persepsi ancaman, penelitian ini menyimpulkan bahwa kerjasama trilateral patroli terkoordinasi MALSINDO adalah bentuk kebijakan luar negeri yang dipilih masing-masing negara pantai dengan dasar untuk melindungi kepentingan nasionalnya dari persepsi ancaman yang muncul di tahun 2004 oleh masing-masing negara pantai. Isu terorisme maritim mendorong negara pengguna untuk ikut mengamankan Selat Malaka, hal ini dilihat sebagai intervensi dan ancaman terhadap kedaulatan bagi Malaysia dan Indonesia. Sedangkan Singapura melihat kemungkinan terorisme maritim sebagai inti ancaman bagi kepentingan nasionalnya. Bagi Singapura, Selat Malaka menjadi penyumbang perekonomian nasional melalui aktivitas kemaritiman. Oleh karena itu isu Selat Malaka selalu membicarakan persinggungan kepentingan negara pengguna dan negara pantai, baik dari aspek ekonomi ataupun keamanan.

Kata-Kata Kunci: *Indonesia, Kepentingan, Kerjasama trilateral patroli terkoordinasi MALSINDO, Malaysia, Selat Malaka, Perampokan bersenjata, Singapura.*

Konteks terminologi keamanan bergeser seiring waktu dan kondisi yang ada serta siapa yang memandang, seperti halnya dalam pengelolaan keamanan di Selat Malaka. Selat Malaka sebagai salah satu selat tersibuk di dunia menjadi jalur pelayaran bagi kapal pengangkut kebutuhan energi keamanan; minyak dan gas alam dan komoditi dagang dunia. Begitu besar persinggungan kepentingan di perairan ini, diantara Malaysia, Indonesia, dan Singapura sebagai negara pantai dan beberapa negara pengguna. Letak Selat Malaka yang strategis tersebut tidak diimbangi dengan keamanannya. Tidak dapat dipungkiri bahwa Selat Malaka dalam beberapa kurun waktu tengah dikategorikan sebagai perairan yang rawan akan gangguan laut, khususnya perampokan bersenjata terhadap kapal-kapal yang berlayar di Selat Malaka dan hal tersebut terus berlangsung hingga tahun 2000an. Namun ketiga negara pantai yang menurut hukum internasional berwenang untuk mengontrol dan menjaga keamanan selat terlihat kurang serius meanggapi serangan-serangan tersebut. Berkaca pada hal tersebut, suatu permasalahan yang diangkat berkaitan dengan alasan ketiga negara pantai memutuskan melakukan kerjasama trilateral patroli terkoordinasi dalam pengelolaan Selat Malaka di tahun 2004.

Selat Malaka terletak di semenanjung Malaysia yang menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Selat Malaka membentang sepanjang 600 mil dari utara Indonesia yakni di Provinsi Nangroe Aceh Darussalam hingga berakhir di ujung selatan pulau Penang Malaysia¹ dan terletak diantara tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Selat Malaka memiliki lebar 200 mil di bagian utara dan 11 mil di selatan.² Selat Malaka menjadi salah satu selat terpadat di dunia dengan beberapa nilai strategis yang patut diperhitungkan, dengan sumber daya lautnya yang diperkirakan mencapai \$4.5 milyar pertahunnya.³ Di tahun 2001 -2003 jumlah kapal yang melalui Selat Malaka meningkat dari 59.314 hingga 62.334 kapal.⁴ Semenjak era Perang Dingin, Selat Malaka telah dimanfaatkan Amerika Serikat sebagai *chokepoints*⁵ bagi kepentingan lalu lintas kapal perangnya dari

¹ Robert C. Beckman et al., Acts of Piracy in the Malacca and Singapore Straits *International Boundaries Research Unit, Maritime Briefing*, Vol 1 No. 4. (1994) dalam <https://www.dur.ac.uk/ibru/publications/view/?id=227> diakses tanggal 1 Oktober 2013

² EE. Mitropoulos, Enhancing Navigational Safety in the Malacca and Singapore Straits *Singapore Journal of International and Comparative Law* hal. 305-315 (1999) dalam <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1999-2/SJICL-1999-305.pdf> diakses tanggal 1 Oktober 2013.

³ PMSEA, *Strait of Malacca* dalam <http://www.pemsea.org/profile/pollution-hotspots/malacca-straits> (2013) diakses tanggal 1 Oktober 2013.

⁴ Ahmad M.I., *Navigational Safety In The Straits of Malacca : Current and Future Concern* dipresentasikan oleh Departemen Kelautan Malaysia dalam <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/themes/twentyeleven/cms/uploads/presentation/155.anordin.pdf> diakses tanggal 1 Oktober 2013.

⁵ U.S. *Energy Information Administration* (EIA) mendefinisikan bahwa “chokepoints are narrow channels along widely used global sea routes. They are a critical part of global energy security

Samudera Pasifik ke Samudera Hindia dan sebaliknya. Selain itu, Selat Malaka adalah jalur *Sea Lanes of Communication* (SLOC)⁶.

Setengah pasokan minyak dunia yang diangkut kapal tanker didistribusikan melalui Selat Malaka. Di tahun 2003, minyak yang didistribusikan dari Timur Tengah ke Asia Timur melalui Selat Malaka mencapai 11 juta barel dan 40 triliun meter kubik untuk gas alam per harinya.⁷ Bahkan 78% dari total kebutuhan minyak mentah China diakses melalui Selat Malaka.⁸ Sehingga tidak mengherankan jika Selat Malaka disebut sebagai jalur distribusi *energy security* dengan muatan tiga kali lebih besar dari Terusan Suez dan 15 kali lebih besar dari Terusan Panama. Posisi strategis Selat Malaka dalam akses distribusi minyak tersebut menempatkannya di posisi kedua setelah Selat Hormus. Ditambah lagi ¼ distribusi perdagangan dunia melalui jalur Selat Malaka tiap tahunnya,⁹ termasuk manufaktur buatan China, kopi Indonesia, dan lain-lain.¹⁰

Bagi negara pantai sendiri, Selat Malaka telah menyuplai sumber daya laut dan mendukung perekonomian ketiga negara pantai. Lebih dari 380.000 ton ikan (lebih dari 60% total ikan yang ditangkap tiap tahunnya) diperoleh di Selat Malaka yang menghasilkan RM 1,2 milyar. Bagi Indonesia, Selat Malaka memberikan kontribusi hasil ikan terbesar kedua setelah Laut Jawa.¹¹ Bagi Singapura Selat Malaka memiliki artian penting khususnya bagi perkembangan ekonomi, meski Singapura

due to the high volume of oil traded through their narrow straits" EIA, *World oil Transit Chokepoints* (2012) dalam http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf diakses tanggal 2 Maret 2013.

⁶ Arif havas Oegroseno dalam presentasinya berjudul *Kebijakan Indonesia dalam Keamanan Laut di Selat Malaka* mengatakan, " bahwa dari 250 Selat di dunia terdapat 13 pintu masuk (*choke point*) yaitu: *Danish Straits, Straits of Hormutz, Balaba Straits, Straits of Doverm, Straits of Malacca, Surigao Strait, Straits of Gibraltar, Sunda Strait, Osumi, Kaikyo, Bab el Mandeb, Lombok Strait, Bering Sstrait, Strait of Magellan*". Pengertian dari *Sea Line of Communication* menurut Maritime Institute of Malaysia (MIMA) "*Sea Lines of Communication (SLOCs) are key maritime passageways that facilitate heavy shipping traffic volumes and hosting the transportation of key maritime trades such as crude oil.*"

⁷ B. Kong, *An Anatomy of China's Energy Insecurity and Its Strategy*, *Pacific Northwest National Laboratory* (2005) dalam http://www.pnl.gov/main/publications/external/technical_reports/PNNL-15529.pdf diakses tanggal 2 Oktober 2013

⁸ *International Strategi Studies*, 4th Issue, "Tentative Analysis on the Situation in the Malacca Strait" (2004) hal 25.

⁹ Yun Yun Teo "*Target Malacca Straits: Maritime Terorism in Southeast Asia*" *Studies in Conflict & Terrorism*, Routledge: Taylor&Francis Group. (2007) hal. 2

¹⁰ Heather Gilmartin, *EU - U.S. -China: Cooperation in the Malacca Straits* (2008) dalam http://mercury.ethz.ch/serviceengine/Files/ISN/94660/ipublicationdocument_singledocument/16cb520a-4a5d-41f1-83f9-021a307bfc7/en/hb151.pdf diakses tanggal 19 May 2013.

¹¹ Hans-Dieter Evers, *The Strategic Importance of The Straits of Malacca for World Trade and Regional Development*, *Centre for Development Research Departement of Political and Cutral Change*, hal.14 dalam http://www.academia.edu/1585485/The_Strategic_Importance_of_the_Straits_of_Malacca_for_World_Trade_and_Regional_Development, diakses pada tanggal 19 May 2013.

hanya memiliki bagian terkecil dari Selat Malaka. Singapura mengandalkan jalur Selat Malaka sebagai tempat persinggahan bagi kapal kontainer yang melaluinya, sehingga pelabuhan Singapura dikenal sebagai pelabuhan terpadat di dunia. Menurut Joshua Ho seorang sarjana Studi Pertahanan dan Strategi, gangguan di Selat Malaka dapat menimbulkan kerugian ekonomi global di atas 200 USD dalam satu tahun.¹² Sehingga tidak mengherankan bahwa Selat Malaka menjadi titik persinggungan kepentingan banyak negara, baik negara pengguna selat seperti India, Cina, Jepang, dan Amerika Serikat (AS) ataupun negara pantai; Indonesia, Malaysia, dan Singapura.¹³ Di kawasan Asia Tenggara sendiri, Selat Malaka tetap menjadi fokus masyarakat Internasional khususnya negara pengguna selat mengingat lalu lintas transportasi perdagangan dunia yang melalui perairan tersebut.¹⁴

Gambaran tentang tingginya aktivitas pelayaran internasional di atas membuat pengelolaan keamanan Selat Malaka menjadi hal penting. Data statistik laporan tahunan *International Maritime Berau* (IMB) menunjukkan bahwa sepanjang tahun 1998 hingga tahun 2003, telah terjadi serangan perampokan bersenjata. Banyak hal yang menyebabkan serangan kejahatan di laut tetap eksis dalam kurun waktu yang cukup lama. Pertama disebabkan oleh topografi Selat Malaka yang tidak sebanding dengan tingginya intensitas pelayaran internasional. Selat Malaka memiliki topografi sempit, dangkal, dan berkelok kelok. Titik tersempit Selat Malaka, Pihilip Channels hanya selebar 1,2 mil yang terletak di dekat Batu Berhenti, Selat Singapura.¹⁵ Kontur tersebut lambat laun tidak cukup layak dalam aktivitas pelayaran internasional yang ukuran tanker dan kapalnya semakin besar. Sehingga kapal-kapal harus menyesuaikan dengan mengurangi kecepatan selama melintasi Selat Malaka. Hal ini kemudian mendorong seringnya kecelakaan dan aktivitas serangan kejahatan di laut, khususnya perampokan bersenjata.¹⁶

Selat Malaka pernah dikategorikan sebagai perairan rawan perampokan bersenjata oleh IMB dengan catatan bahwa Selat Malaka menunjukkan

¹² Yun Teo, "Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia" *Studies in Conflict & Terrorism*. hal. 3.

¹³ Barry Desker, Protecting The Malacca Straits, *IDSS Commentaries*. (2005) hal. 1 dalam <http://community.middlebury.edu/~scs/docs/desker-malacca%20strait%20security.pdf> diakses tanggal 21 May 2013.

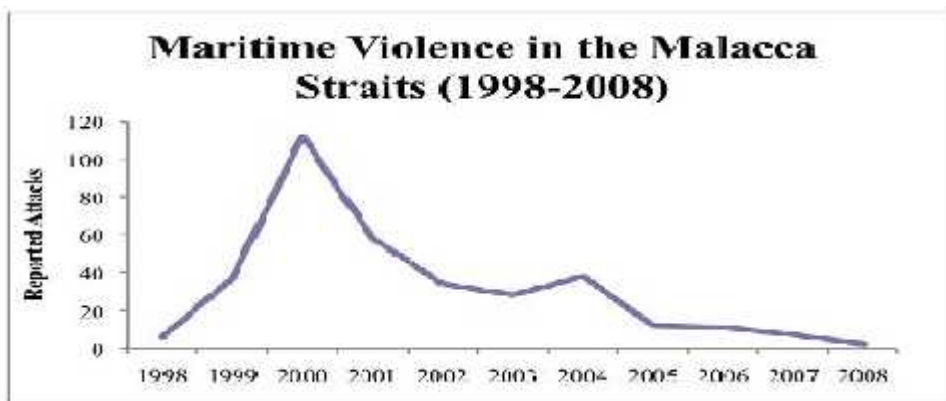
¹⁴ Kementrian Pertahanan, *Buku Putih Pertahanan Indonesia 2008*, (2008) hal. 17 dalam <http://www.dephan.go.id/kemhan/files/04f92fd80ee3d01c8e5c5dc3f56b34e3.pdf> diakses tanggal 20 May 2013.

¹⁵ EIA, *World oil Transit Chokepoints* (2012) dalam http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf diakses tanggal 2 Maret 2013.

¹⁶ Sekretariat Negara RI, *Persoalan Selat Malaka dan Singapura* dalam http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=3, diakses tanggal 3 Januari 2013.

kuantitas dan kualitas berbahaya bagi lalu lintas kapal pengguna selat.¹⁷ Di tahun 1992, dilaporkan bahwa dari total perampokan bersenjata di seluruh dunia, 69% terjadi di kawasan Asia Tenggara dengan intensitas terbanyak di Selat Malaka.¹⁸

Gambar 1. Kejahatan Maritim di Selat Malaka¹⁹



Berdasarkan gambar 1 di atas diketahui grafik serangan, bahwa sepanjang tahun 1998 hingga tahun 2000 serangan meningkat teratur dan puncaknya terjadi di tahun 2000 yang melebihi 100 serangan. Kemudian mulai menurun hingga 2004 namun dengan grafik serangan yang masih fluktuatif.²⁰ Di tahun 2003 tercatat terjadi 28 serangan, meningkat 10 angka di tahun 2004. Penurunan hingga 12 serangan terjadi di tahun 2005, menurun kembali menjadi 11 serangan di tahun 2006, hingga hanya 7 serangan di tahun 2007.²¹ Baru mendekati tahun 2009, penyerangan perompak menurun hingga bisa dinyatakan tidak ada.²² (Lihat Tabel 1 dan gambar 1)

¹⁷ Tedjo Edhy Purdijatno *Mengawal Perbatasan Negara Maritim*, Grasindo, (2010). hal. 110.

¹⁸ Robert C. Beckman et al., (1994) hal.1.

¹⁹ Figure 1 shows the number of actual or attempted piracy attacks in or around the Malacca Strait, an area that includes the Malacca Strait, Singapore Strait, waters of Indonesia and Malaysia. SOURCE: Figures were compiled from the ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report. UK: IMB, 1998 to 2009 dalam www.icc-ccs.org diakses tanggal 3 Januari 2013.

²⁰ Gambar 1

²¹ Tabel 1: *Location of Actual and Attempted attacks, January-December: 2003-2007*, hal. 5 & 2007-2011, hal. 5 dalam "ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report-Annual Report".

²² UNODC, ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships, annual reports from 2003-2009 dalam Maritime Piracy dalam http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf diakses tanggal 3 maret 2013.

Tabel 1. Laporan tahunan Perompakan tahun 2003-2011²³

Lokasi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sel.Malak a	28	38	12	11	7	2	2	2	1
Indonesia	121	94	79	50	43	28	15	40	46
Malaysia	5	9	3	10	9	10	16	18	16
Singapura	2	8	7	5	3	6	9	3	11

Jenjang 10 tahun perampokan bersenjata yang baru mulai mereda di tahun 2008 ini tidak terlepas dari peran negara pantai, yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Perairan Selat Malaka ini dikategorikan sebagai bagian laut territorial ketiga negara pantai yang mengelilinginya, serta terletak di antara laut territorial, zona tambahan dan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) ketiganya.²⁴ Berdasarkan hukum internasional, keadaan tersebut menetapkan bahwa pada laut territorial berlaku kedaulatan negara pantai, sementara pada landas kontinen dan ZEE berlaku hak berdaulat negara pantai. Sehingga dalam hal ini, ketiga negara pantai memiliki peranan penting dalam penegakan hukum dan upaya pengamanan di Selat Malaka. Negara pantai sesuai dengan hukum laut internasional, memiliki kewajiban untuk menjaga dan mengelola keamanan pantai. Peran serta, kemampuan, dan kemauan negara pantai terhadap serangan perampokan bersenjata dapat diukur salah satunya dari seberapa banyak pula serangan yang terjadi di territorial masing-masing. Diantara ketiga negara, Indonesia merupakan satu-satunya negara dengan tingkat perampokan bersenjata tertinggi hingga tahun 2004, disusul Malaysia, dan Singapura.²⁵

Dalam menanggapi keamanan Selat Malaka yang ada umumnya kerjasama pengamanan laut yang digunakan adalah patrol terkoordinasi atau patroli bersama (*joint pattrol*). Yang menjadi menarik dalam penelitian ini adalah keputusan ketiga negara pantai untuk mengelola keamanan Selat Malaka secara trilateral baru dilakukan pada tahun 2004, sedangkan catatan serangan perampokan bersenjata di Selat Malaka telah terjadi sejak tahun 1992. Sepanjang kurun waktu 1992 hingga 2003 ketiga negara pantai memilih untuk menggunakan upaya unilateral dan kerjasama bilateral dalam mengelola keamanan Selat Malaka. Bahkan di tahun 2000, laporan IMB menunjukkan angka serangan tertinggi, ketiga negara pantai masih bertahan pada upaya

²³ UNODC, "ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships, annual reports from 2003-2009 dalam *Maritime Piracy*"

²⁴ IMO, Kuala Lumpur Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore, IMO/KUL 1/WP.1/Rev. 1, 20 september 2006.

²⁵ Table 1: *Location of Actual and Attempted attacks, January-December: 2003-2007*, hal. 5 & 2007-2011, hal. 5 dalam "ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Againsts Ships Report-Annual Report".

unilateral dan bilateralnya. Beberapa kerjasama dalam kerangka bilateral yang telah ada diantaranya adalah, Malaysia-Indonesia (Malindo), Indonesia-Singapura (Indosin), India-Indonesia (Indido), dan Malaysia-Singapura (Malapura),²⁶ dimulai sejak 1980 dan belum signifikan memberantas perampokan bersenjata.

Di akhir 2001 pasca peristiwa 9/11,²⁷ AS dengan gencarnya menerapkan doktrin *war on terrorism* di bawah kepemimpinan G. W. Bush. Banyak pendapat yang memandang keterkaitan antara *piracy* ataupun perampokan bersenjata dengan aktivitas terorisme. Mengingat pentingnya jalur Selat Malaka, negara pengguna mendesak negara pantai untuk memberikan perhatian khusus terhadap keamanan Selat Malaka, bahkan beberapa negara pengguna berinisiatif membantu negara pantai dalam mengelola keamanan Selat Malaka.²⁸

Hingga pada akhirnya di bulan Juli 2004, ketiga negara pantai sepakat melaksanakan kerjasama trilateral patroli terkoordinasi Malaysia, Singapura, dan Indonesia yang selanjutnya disebut kerjasama trilateral. Kerjasama trilateral patroli terkoordinasi pertama berkode MALSINDO (MALaka-SINGapura-INDOnesia). Kerjasama ini berupa kerjasama terkoordinasi yang terimplementasikan dalam patroli terkoordinasi, melibatkan TNI-AL Indonesia, Tentara Laut Diraja Malaysia, dan *Royal Singapore Navy*. Patroli ini dibatasi pada wilayah masing-masing. Pada prinsipnya kerjasama trilateral ini serupa dengan kerjasama bilateral sebelumnya. Patroli terkoordinasi hanya memperbolehkan kapal patroli berlayar di wilayah teritorialnya masing-masing karena sangat menghormati kedaulatan masing-masing negara. Yang membedakan hanyalah intensitas patroli. Patroli terkoordinasi MALSINDO dinilai berhasil menyelesaikan masalah keamanan di Selat Malaka,²⁹ terbukti di tahun 2011 hanya terjadi satu serangan perampokan bersenjata. Penulis memandang bukan hanya faktor jumlah perampokan bersenjata yang tetap ada atau meningkat sebagai tolak ukur terjalannya kerjasama trilateral ini. Melainkan ada alasan kepentingan nasional masing-masing negara yang berusaha untuk dipertahankan dengan dipicu oleh suatu momentum tertentu.

Untuk memahami perilaku ketiga negara pantai akhirnya di tahun 2004 menjalin kerjasama trilateral patroli terkoordinasi MALSINDO, penulis

²⁶ Purdijatno, *Mengawal Perbatasan Negara Maritim*, hal 36.

²⁷ Peristiwa 9/11 adalah peristiwa penyerangan teroris melalui pembajakan pesawat yang menghantamkan pesawat ke gedung pencakar langit WTC di AS. Peristiwa ini terjadi pada 11 September 2001 dan diyakini dilakukan oleh kelompok terorisme Al-Qaeda.

²⁸ Bill Tarrant, *Balancing Powers in The Malacca Strait*, *Global News Journal*, (2010) dalam <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/> diakses tanggal 1 Oktober 2013.

²⁹ *Report of Ions Preparatory Workshop and Workshop on Anti Piracy Concepts* Hosted by The Indonesian Navy at Jakarta From 18-19 October 2011.

menjelaskannya melalui konsep kepentingan nasional, kebijakan luar negeri, dan persepsi ancaman. Kerjasama trilateral tersebut merupakan kebijakan yang diambil negara pantai karena adanya momentum tertentu yang mendorong terjalannya kerjasama tersebut semenjak akhir tahun 2001 menuju 2004. Momentum tersebut berasal dari desakan lingkungan internasional pasca serangan 9/11. Sudut pandang ini akan mendorong negara memberikan respon yang berarti bagi terbentuknya suatu kebijakan jika dipandang memberikan keuntungan atau mengusik kepentingan nasional masing-masing Negara. Dalam hal ini sudut pandang atas lingkungan internasional tersebut dipandang sebagai sebuah ancaman yang muncul diwaktu tertentu sehingga akhirnya kebijakan kerjasama trilateral tersebut ditujukan untuk melindungi kepentingan masing-masing Negara.

Alasan Indonesia Menjalinkan Kerjasama Trilateral Patkor di Selat Malaka

Bagi Indonesia Indonesia laut adalah medium transportasi, medium kesejahteraan, dan medium pertahanan. Wilayah Indonesia yang sebagian besar adalah perairan dengan 17.000 pulau serta luas laut yang mencapai 5 juta km persegi ditambah 3 juta km persegi ZEE yang menyatukan Indonesia sebagai sebuah Negara, sehingga hal-hal yang berkaitan dengan maritime menjadi hal yang hakiki.³⁰ kepentingan Indonesia di Selat Malaka dalam dua aspek yaitu: kepentingan kedaulatan dipandang dari aspek legalitas dan kepentingan pertahanan dan keamanan. Indonesia sejak awal telah memproklamasikan diri secara unilateral sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) melalui deklarasi Juanda, 13 Desember 1957,³¹ dilanjutkan dengan diberlakukannya Undang-undang No.4 Prp tahun 1960 tentang Perairan Indonesia yang mengatur lebar laut wilayah Indonesia dijadikan 12 mil laut. Konsekuensi dari ketetapan tersebut adalah perubahan status beberapa bagian perairan yang dahulunya laut bebas menjadi perairan wilayah suatu negara, termasuk wilayah perairan Selat Malaka. Momentum penting lain atas Selat Malaka adalah pernyataan ketiga Negara yang disepakati di akhir tahun 1971.

Ketiga negara pantai mengupayakan beragam konsultasi bersama untuk menyikapi segala permasalahan yang ada di Selat. Prinsip tripartit ini

³⁰ Laksamana TNI Agus Suhartono, S.E., *Membangun Budaya Maritim dan Kearifan Lokal di Indonesia: Perspektif TNI Angkatan Laut* dalam https://icssis.files.wordpress.com/2012/05/0609082010_23.pdf diakses tanggal 20 September 2013.

³¹ Suhana, , "Deklarasi Djuanda" 13 Desember Perjalanan Panjang Menuju Negara Kepulauan (2008) dalam <http://www.kkp.go.id/index.php/arsip/c/787/Deklarasi-Djuanda-13-Desember-Perjalanan-Panjang-Menuju-Negara-Kepulauan/> diakses tanggal 5 September 2013.

dipertegas dengan klausul yang menyebutkan bahwa badan kerja sama yang mengurus hal ini hanya terdiri dari ketiga negara pantai. Selain itu Indonesia juga telah meratifikasi UNCLOS yang didalamnya mengatur dengan jelas hak dan kewajiban negara pantai atas selat Malaka yang statusnya adalah Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Aturan ini bagi Indonesia satu visi dengan kepentingan Indonesia. Dipandang dari aspek pertahanan keamanan, adanya kemungkinan kejahatan laut di Selat Malaka khususnya serangan terorisme. Seorang jurnalis Amerika dan spesialis minyak dunia, perkapalan, dan isu-isu keamanan menganalisa ancaman teroris di Selat Malaka. Dalam analisisnya Eric Watkins menyatakan bahwa tidak mengherankan bila Selat Malaka dipertimbangkan sebagai target utama serangan terorisme guna mengacaukan perdagangan dunia dan jalur pelayaran yang strategis.³² Ketidakmampuan Indonesia sebagai Negara pantai dalam melaksanakan kewajibannya akan berdampak buruk dan memungkinkan intervensi asing ke perairan Selat Malaka. Buku putih pertahanan dan keamanan Indonesia menjelaskan pula bahwa salah satu bentuk ancaman yang mengganggu integritas Negara adalah ancaman militer.

Disamping itu, kondisi pertahanan keamanan Indonesia khususnya wilayah laut masih sangat meprihatinkan. Hal ini besar disebabkan oleh minimnya fasilitas yang memadai oleh TNI AL dalam beroperasi dan berpatroli mengamankan perairan Indonesia. TNI AL yang memiliki wewenang untuk menjaga keamanan Selat Malaka. Hal ini didasarkan pada pasal 9 UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI AL, disebutkan bahwa salah satu tugas dan kewenangan TNI AL adalah menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang telah diratifikasi.³³ Menurut Henry X beberapa hal yang menjadi kekurangan bagi kapabilitas keamanan maritime Indonesia antara lain *Money (budget)*, *Manpower (personnel)*, *Machines (ships)*, dan *Methods (skills and training)*.³⁴

Bagi Indonesia pelibatan pihak asing di luar Negara pantai dalam mengelolan Selat Malaka dilihat sebagai intervensi yang akan membahayakan kedaulatan Indonesia. Setelah AS di tahun 2002 mengumumkan pada dunia bahwa Asia Tenggara adalah “*second front in the war on terrorism*”, AS berusaha meningkatkan kehadiran angkatan lautnya di Asia Tenggara. Hal tersebut secara cepat ditentang

³² C.S., Kuppuswamy, *Strait of Malacca: Security Implication*, (2004) dalam <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033> diakses tanggal 7 September 2013.

³³ Anonim, *Tugas Pokok TNI Angkatan Laut* dalam <http://www.tnial.mil.id/Aboutus/TugasTNIAL.aspx> diakses tanggal 17 September 2013

³⁴ Dr Henry Xu *The Indonesian New Maritime Security Proposal* dalam *Maritime Monitor*. 2007. Hal 13-14.

oleh Malaysia dan Singapura. Lalu, dua tahun kemudian AS mengusulkan *The Regional Maritime Security Initiative* (RMSI). Pada tanggal 31 Maret 2004, RMSI diusulkan oleh Kepala Angkatan Laut Thomas B. Fargo dalam Kongress AS. RMSI yang dimaksudkan oleh Fargo usaha mengoperasionalkan *Proliferation Security Initiative* (PSI) dan inisiatif diadakannya kerjasama regional dan kerjasama keamanan maritime di Asia Timur dan kawasan Pasifik, khususnya di Selat Malaka³⁵ guna menghadapi ancaman transnasional terorisme dan *piracy*.

Hal tersebut menimbulkan kontroversi dan penolakan secara tegas dari kedua Negara Indonesia dan Malaysia. Usulan memasukkan kekuatan AS di Selat Malaka tersebut ditentang oleh Kepala Staf Angkatan Laut Indonesia, Bernard Kendt Sondakh dengan mengatakan “Apabila keinginan AS itu benar adanya, maka kami selaku negara yang berdaulat dengan tegas menolaknya karena memang Selat Malaka tersebut menjadi tanggung jawab ketiga Negara pantai, Indonesia, Singapura, dan Malaysia”³⁶ kepada *Indonesian Maritime Magazine*. Bernard dalam wawancara dengan wartawan Tempo juga menyatakan bahwa hal tersebut sebagai salah satu alasannya ngotot melakukan koordinasi trilateral tiga negara pantai,³⁷ hal serupa juga dinyatakan oleh panglima TNI AL yang menjabat saat itu, Endriartono Sutarto.³⁸ Komisi DPR Indonesia-pun mengomentari kehadiran pasukan militer asing dianggap penghinaan terhadap kedaulatan Indonesia dan sama halnya dengan intervensi asing terhadap negara Indonesia.³⁹

Sehingga pada intinya, posisi Indonesia terhadap Selat Malaka sangatlah jelas, Indonesia berpegang teguh pada pengaturan selat dalam UNCLOS 1982 yang sudah dijelaskan sebelumnya. Pengaturan tersebut memberikan kewenangan penuh bagi Negara pantai untuk mengamankan Selat Malaka. Bahkan pada bulan Agustus 2005, Menteri Luar Negeri Indonesia, Hassan Wirajuda dalam pertemuan Tri Partit Tingkat Menteri ke-4 secara tegas menolak bantuan negara pengguna untuk mengamankan secara fisik karena peran yang dapat diambil oleh

³⁵ US Department of State International Outreach and Coordination Strategy for the National Strategy for Maritime Security (2005) dalam http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/IHSPD_IOCPlan.pdf diakses tanggal 7 Oktober 2013.

³⁶ Selat Malaka: Celah Sempit Nan Seksi dalam <http://indomaritimeinstitute.org/2011/03/selat-malaka-celah-sempit-nan-seksi/> diakses tanggal 10 Oktober 2013

³⁷ Anonym, Interview with Navy Admiral Bernard Kent Sondakh (2004) dalam <http://www.asiaviews.org/features/5-features/11765-features/alias2099?tmpl=component&print=1&page=> diakses tanggal 10 Oktober 2013

³⁸ Koran Tempo, Indonesia-Malaysia Tolak Pasukan Asing di Selat Malaka dalam <http://www.tempo.co/read/news/2005/06/10/05562333/Indonesia-Malaysia-Tolak-Pasukan-Asing-di-Selat-Malaka> diakses tanggal 10 Oktober 2013

³⁹ Kuupusway, *Straits of Malacca: Security Implications*.

Negara pengguna Selat Malaka bukan dalam pengertian tersebut, seperti pengiriman pasukan atau kapal perang untuk mengawal kapal mereka.⁴⁰

Peran Negara-negara asing hanya sebatas pemberian bantuan berkaitan dengan peningkatan kemampuan ketiga negara pantai pemilik selat dalam mengamankan selat tersebut. negara-negara asing harus menghormati kedaulatan negara pantai pemilik selat, karena Selat Malaka berada dalam wilayah dari ketiga Negara pantai yang hanya digunakan untuk pelayaran internasional, bukan selat internasional. Oleh karena itu, Indonesia menjadi Negara yang berinisiatif menjalin kerjasama trilateral patroli terkoordinasi dan selanjutnya ikut andil di dalam patroli. Alasan utama yang mendorong Indonesia dalam kerjasama trilateral ini adalah keengganan Indonesia terhadap pasukan asing, karena kehadirannya tidak lain mengganggu kedaulatan Indonesia dan setara dengan intervensi. Kerjasama trilateral ini sebagai kelanjutan dari kerjasama bilateral yang telah ada sebelumnya, Malindo (Malaysia-Indonesia) dan Malapura (Malaysia-Singapura).

Alasan Malaysia Menjalinkan Kerjasama Trilateral Patkor di Selat Malaka

Malaysia memiliki sisi perekonomian yang cukup baik. Hal ini didorong oleh letaknya yang strategis di tengah-tengah rute jalur perdagangan energi. Rute tersebut terletak di sepanjang pantai barat Malaysia, yakni sepanjang Selat Malaka, selat dengan rute penting yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.⁴¹ Bagi Malaysia, Selat Malaka berperan penting bagi pertumbuhan ekonomi negaranya.⁴² Malaysia memiliki kepentingan sosi ekonomi atas Selat Malaka baik dari aktivitas dagang, nelayan, pelabuhan bagi container-kontainer, dan letaknya yang strategis dengan aktivitas pusat financial Malaysia. Disamping itu, banyak tempat peristirahatan dan tempat wisata Malaysia berada di sepanjang selat, yang memberi kontribusi pendapatan cukup signifikan bagi pariwisata Malaysia. Terlebih lagi, Malaysia memiliki *independent power plant* disepanjang selat yang bergantung pada kekuatan air laut. Selat Malaka menjadi sumber penghidupan dan sumber pencaharian banyak penduduk Malaysia.

⁴⁰ Pernyataan Hassan Wirajuda sebagai Menteri Luar Negeri Indonesia dalam Pertemuan Tripartit Tingkat Menteri ke-4 bulan Agustus 2005 dalam artikel *Lobby Singapura Berhasil Dalam Isu Selat Malaka* dapat dilihat <http://www.politikindonesia.com/index.php?k=politik&i=1756-Lobby-Singapura-Berhasil-Dalam-Isu-Selat-Malaka> diakses 10 September 2013

⁴¹ EIA, *Malaysia*: Analysis dalam <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=MY>, diakses tanggal 20 November 2013.

⁴² Michael Schuman, *How to Defeat Pirates: Success in the Strait* dikutip dari <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html> diakses tanggal 20 November 2013.

Disamping itu, Malaysia juga melihat Selat Malaka sebagai bagian kedaulatannya yang patut dipertahankan.

Malaysia dan Indonesia mempunyai posisi yang relatif sama berkaitan dengan pengelolaan keamanan maritim serta ketegasan dalam isu kedaulatan atas Selat Malaka. Di tahun 1971, Malaysia dan Indonesia mengklaim bahwa Selat Malaka sebagai bagian perairan territorialnya, dengan demikian kedudukan Selat tersebut berada di bawah kedaulatan penuh Malaysia dan Indonesia. persinggungan terhadap yurisdiksi maritim di Selat Malaka merupakan isu yang kompleks dan sensitif. Sehingga kemungkinan kerjasama multilateral yang melibatkan pihak di luar negara pantai sulit tercapai, internasionalisasi yang ditawarkan oleh negara pengguna dianggap Malaysia sebagai bentuk ancaman kedaulatan bagi negaranya. Malaysia tidak akan segan-segan untuk merampas kapal atau menahan kru di bawah UU Keamanan Dalam Negeri Malaysia.⁴³ Menteri Pertahanan Malaysia menegaskan bahwa kerjasama internasional harus menghormati kedaulatan sebuah negara dan dibawah skema tanggung jawab negara pantai untuk menjaga zona keamanannya.⁴⁴ Di sisi lain, pengerahan kekuatan maritim negara besar di Selat Malaka dapat memprovokasi ketegangan baru di kawasan regional Asia Tenggara. Tidak menutup kemungkinan akan merusak kepentingan negara-negara pantai dalam menciptakan stabilitas kawasan.

Paska peristiwa 9/11 keamanan internasional dihadapkan dengan persoalan baru dan ketidakpastian keamanan. Perdebatan yang timbul telah bergeser kearah potensi ancaman terorisme di laut '*seaborne terrorism*' dan berarti resiko serangan teroris mungkin terjadi di sepanjang 885 km perairan Selat Malaka. Komunitas maritim juga mulai menghubungkan kemungkinan adanya hubungan '*nexus*' antara perampokan bersenjata atau perompakan dengan terorisme, bagaimana aktivitas perampokan mungkin menjadi alat teroris. Kemungkinan lainnya adalah pembajakan tanker oleh teroris dan menimbulkan kerusakan di fasilitas pelabuhan.⁴⁵ Malaysia tidak memungkiri kemungkinan ancaman yang muncul di Selat Malaka cukup besar mengingat Selat Malaka adalah salah satu selat dengan aktivitas tersibuk di dunia. Malaysia seperti beberapa negara di kawasan Asia Tenggara lainnya mengambil langkah-langkah untuk mengurangi ancaman yang mungkin terjadi di Selat Malaka. Malaysia memberi perhatian khusus

⁴³ Law of Malaysia, Act 82, Internal Security Act (1960).

⁴⁴ Law of Malaysia, Act 82, Internal Security Act (1960).

⁴⁵ Disampaikan oleh RT. Hon Dato' Sri Najib Tun Abdul Razak, *Deputy Prime Minister Malaysia*, dalam pidatonya pada acara *The Security of the Straits of Malacca and Its Implications to the South East Asia Regional Security at the Korean National Defence University, Seoul, South Korea*. dalam <https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=8&articleId=97381> diakses tanggal 20 November 2013.

terhadap keamanan Selat Malaka pasca aktivitas terorisme 9/11, keamanan kapal yang berlayar khususnya di Selat Malaka menjadi perhatian internasional. Namun Malaysia tidak menemukan korelasi yang kuat antara aksi pembajakan dengan terorisme. Belum ditengarai adanya aksi pembajakan yang dilakukan selama ini berlatar belakang politik, melainkan hanya bentuk modern dari pembajakan yang pada initinya adalah motif ekonomi.⁴⁶

Sesaat setelah meningkatnya perhatian pengamat Selat Malaka terhadap kemungkinan terorisme maritim di Asia Tenggara, Malaysia merumuskan rencana strategis di awal tahun 2002. Rencana strategis tersebut ditujukan untuk mengelola keamanan Selat Malaka yang didasarkan pada dua pilar: 1) langkah domestik unilateral dan 2) diplomasi multilateral dan *military initiative*. Dalam perspektif unilateral, perencanaan terpentingnya adalah pembentukan *Malaysian Maritime Enforcement Agency* (MMEA) atau *coastguard*, sebuah bentukan pasukan militer yang direncanakan akan mulai beroperasi pada bulan Juni 2005.⁴⁷ Pasukan ini desain untuk menegakkan hukum atas tindak kriminal, memonitor zona maritim, melakukan penyelamatan, penelitian, dan pembantuan terhadap Angkatan Militer Malaysia di laut teritorial dan Selat Malaka. Disamping pembentukan MMEA, Malaysia melakukan pembenahan internal dan mengkaji kebijakan maritimnya untuk memfasilitasi penegakan hukum yang efektif di Selat Malaka.

Selama usaha Malaysia meningkatkan internalnya dalam mengamankan Selat Malaka, desakan internasional semakin menguat. Amerika Serikat melalui Laksamana Thomas Fargo menawarkan untuk turut serta melindungi kawasan Selat Malaka bersama dengan negara-negara Asia Tenggara dengan menurunkan pasukan angkatan lautnya di Selat Malaka. Proposal AS ini dikenal dengan *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI). Tawaran tersebut langsung ditolak oleh Malaysia. Menurut Malaysia, segala bentuk kehadiran pasukan militer asing di perairannya akan menciderai kedaulatan negara pantai. Baik Menteri Luar Negeri Malaysia, Sed Hamid Albar ataupun Perdana Menteri Malaysia, Abdullah Ahmad Badawi menegaskan bahwa kehadiran tentara asing di perairan Malaysia hanya akan memicu kemarahan dari kelompok fanatik Islam di wilayahnya.

⁴⁶ Disampaikan oleh RT. Hon Dato' Sri Najib Tun Abdul Razak, *Deputy Prime Minister Malaysia*, dalam pidatonya pada acara *The Security of the Straits of Malacca and Its Implications to the South East Asia Regional Security at the Korean National Defence University*, Seoul, South Korea. dalam <https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=8&articleId=97381> diakses tanggal 20 November 2013.

⁴⁷ Mohd, Anwar, *Managing the Security of the Straits of Malacca*, Working Paper, Center for Maritime Security and Diplomacy, (2004) dalam www.mima.gov.my/mima/htmls/conferences/som04/papers/anwar.pdf diakses tanggal 25 November 2013.

Sejalan dengan Indonesia, Malaysia dengan tegas menolak bentuk bantuan yang dianggap intervensi asing. Malaysia berpegang teguh pada pendiriannya bahwa perairan Selat Malaka berada di bawah kontrol dan yurisdiksi nasional negara pantai. Bantuan pengamanan asing akan membawa masalah kedaulatan dan memunculkan ancaman baru terhadap *regional balance of powers*. Kecurigaan Malaysia ini juga disandarkan pada trauma masa silam. Menurut Wakil Laksamana Angkatan Laut Malaysia, keengganan Malaysia salahsatunya disebabkan oleh sejarah Malaysia yang pernah di jajah empat, tiga kali diantaranya dijajah oleh Eropa dan semua kasusnya dimulai dengan alasan memerangi perampokan bersenjata atau perompakan, sehingga Malaysia sensitiv dengan isu tersebut.⁴⁸ Di sisi lain, baik Malaysia ataupun Indonesia membuka kemungkinan bantuan dalam bentuk sarana, peralatan, dan pelatihan bagi negara-negara pengguna selat.⁴⁹ Berkaitan dengan peningkatan kerjasama kemanan maritim guna memberantas pembajakan, Malaysia sepakat untuk menjalin kerjasama trilateral patroli terkoordinasi antara negara pantai sejak Juli 2004. Patroli tersebut diikuti oleh 2 negara pantai lainnya Indonesia, dan Singapura. Ketiga angkatan laut negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura membentuk MALSINDO, sebuah patroli terkoordinasi.

Alasan Singapura Menjalinkan Kerjasama Trilateral Patkor di Selat Malaka

Singapura sejak permulaan di jajah oleh Inggris telah dijadikan sebagai kota pelabuhan karena kestrategisan letaknya. Diantara ketiga negara pantai yang mengelilingi Selat Malaka, Singapura seringkali bersebrangan kebijakan dalam mengelola keamanan Selat Malaka. Hubungan yang baik antara Singapura dan Amerika dan letak Singapura yang strategis untuk pelabuhan internasional membuat Singapura tidak lagi mempermasalahkan ancaman kedaulatan di Selat Malaka. Singapura cenderung mendukung Selat Malaka untuk di internasioalisasi selama aktivitas pelabuhan internasionalnya tidak terganggu. kepentingan Singapura di Selat Malaka adalah kepentingan memajukan aspek maritimnya.

⁴⁸ Vice Admiral Ramlan Bin Mohamed Ali, Fleet Commander, Royal Malaysian Navy, Republic of Singapore Navy at Defence Technology Asia 2004, Singapore, 11 May 2004 diikuti dari Caroline Vavro, *Piracy, Terrorism and the Balance of Power in the Malacca Strait*. Dalam <http://naval.review.cfps.dal.ca/archive/4145817-4123651/vol4num1art4.pdf> diakses tanggal 10 November 2013.

⁴⁹ Dela Pena, Joyce, *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns*, dalam <http://www.economist.com/node/2752802>?URL located at: story_id=2752802. diakses tanggal; 10 November 2013.

Singapura merupakan negara yang diuntungkan secara ekonomi oleh lalu lintas pelayaran internasional yang melalui Selat Malaka. Meskipun bagian Singapura atas Selat Malaka jauh lebih sedikit, namun pelabuhan Singapura merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di dunia dan telah lama memperoleh nama di dunia pelayaran internasional. Bagi Singapura, Selat adalah garis penghidupan mereka untuk berdagang, suplai makanan, kebutuhan lainnya. Selat Malaka hampir mengelilingi sebagian besar negara ini, dan Singapura benar-benar berada pada wilayah Selat Malaka.⁵⁰ Singapura bukan hanya sekedar negara pantai di Selat Malaka, melainkan sebagai negara pengguna Selat. Singapura memanfaatkan Selat Malaka secara optimal dan salah satu aktivitas perekonomiannya diperoleh dari Selat. Posisi Singapura di bagian selatan akhir dari Selat Malaka menjadikan negara kecil ini sebagai lokasi terbaik pusat transit dari seluruh penjuru.⁵¹

Lokasi strategis Singapura dan kedalaman air laut yang tepat sebagai kota pelabuhan mendorong Singapura untuk berkonsentrasi pada pembangunan pelabuhannya dan mentransformasi kotanya menjadi pusat transportasi laut global. Lebih dari 200 jalur *shipping* di Singapura⁵² dan 1000 kapal diperkirakan bersandar di pelabuhan-pelabuhan Singapura setiap harinya.⁵³ Diantara ketiga negara pantai, pelabuhan Singapura paling unggul, terhitung 12 juta TEUs (*twenty-foot equivalent unit*) kontainer di tahun 1995 sedangkan di *Port Klang* hanya tercatat 1 juta TEUs, *Penang Port* dan Pasir Gudang di Selat Johor hanya 300,000 TEUs pertahunnya. Di sisi Sumatera, Pelabuhan terbesar di Belawan dan Dumai. Mendeklarasikan negaranya sebagai pusat aktivitas maritim internasional Singapura menawarkan segala jasa maritim, termasuk *cargo handling*, *bunkering*, manajemen profesional kapal, jasa kapal pialang, dan ahli jasa hukum dan arbitrase terkait maritim. Singapura melalui konsistensinya telah tercatat sebagai pelabuhan kontainer tersibuk kedua di dunia.⁵⁴ Singapura juga

⁵⁰ *The Importance of the Straits of Malacca and Singapore* dalam Singapore Journal of International and Comparative Law (1998) 2 hal.302 dikutip dari <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf> diakses tanggal 3 Desember 2013.

⁵¹ Wong Lin Ken, *Singapore: its growth as an entrepot port, 1819-1941*, J Southeast Asian Studies, Vol IX, no 1, (1978) hal 50-84.

⁵² Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), Home, News Centre, Allies to Help Shipping Lines Enhance Competitiveness of Alliance Operations in Singapore, dikutip dari http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/mpa_news/mpa_news_detail.page?filename=nro50531.xml diakses tanggal 5 Desember 2013.

⁵³ Tay Lim Heng, Chief Executive of the Mar. and Port Auth. of Sing, pidato dalam perayaan World Hydrography Day, (2006) dalam http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/speeches/speeches_detail.page?filename=sp070706.xml diakses tanggal 5 Desember 2013.

⁵⁴ MPA, Home, Maritime Singapore, What Maritime Singapore Offers, Probusiness Environment dikutip dari http://www.mpa.gov.sg/sites/maritime_singapore/what_maritime_singapore_offer/pro_business_environment/access_to_key_markets, diakses tanggal 3 Desember 2013.

merupakan importir minyak, pusat pengilangan minyak, dan salah satu pelabuhan penyimpanan terbesar di dunia.⁵⁵ Singapura memiliki kepentingan maritim baik sebagai negara bendera kapal ataupun sebagai negara pelabuhan. Pemusatan perhatian Singapura pada sektor maritimnya terlihat dari jumlah kapal beregister Singapura yang meningkat setiap tahunnya. Singapura berada di posisi sepuluh besar negara peregister kapal.⁵⁶ Sektor maritim merupakan inti perekonomian Singapura.

Bagi Singapura tugas menjaga perairan regional dari segala bentuk ancaman yang ada merupakan tugas yang berat. Sehingga Singapura cenderung mendukung kerjasama bersama dengan negara-negara pengguna, termasuk Amerika Serikat dan India. Dengan demikian pengelolaan keamanan Selat dapat dipikul secara internasional baik oleh negara pantai maupun negara pengguna, sepanjang keamanan dan keselamatan selat dapat terkontrol. Keinginan yang kuat dari Singapura dilihat dari pernyataan wakil perdana menteri Tony Tan pada konferensi keamanan Maritime, 2004 yang menyatakan

“it is not realistic to unilaterally confine such patrols only to countries in this part of the world..we can do more if we galvanize the resources of extra regional players!”⁵⁷

Pemerintah Singapura juga tidak keberatan dengan penggunaan jasa pengawalan keamanan swasta PMCs oleh kapal-kapal yang melintasi Selat.

Bagi Singapura ancaman terorisme dianggap sebagai kemungkinan yang sulit diprediksi terjadi namun akan berakibat fatal (*low probability and high impact scenario*) karena akan mempengaruhi sektor ekonomi Singapura, dengan tersendatnya lalu lintas kapal. Oleh karena itu isu fundamental bagi Singapura adalah keselamatan transportasi di Selat Malaka. Disamping itu, Singapura juga mempertimbangkan faktor kapasitas dan keahlian dari negara pantai yang kurang memadai untuk mengelola keamanan Selat Malaka secara independen, seperti yang telah dijelaskan di bab II. Sehingga Singapura menjadi satu-satunya negara pantai yang sangat mendukung kerjasama multilateral untuk mengelola keamanan Selat Malaka dari ancaman terorisme maritim ataupun

⁵⁵ MPA, Home, News Centre, Joint Oil Spill Exercise to Test Respnse Strategy, dikutip dari http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/mpa_news/mpa_news_detail.pa ge?filename=nro60929.xml diakses tanggal 3 Desember 2013.

⁵⁶ MPA, Industry Development, Singapore Registry of Ships, dikutip dari http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/intro_benefits/intro.htm diakses tanggal 3 Desember 2013.

⁵⁷ Singapore Seeks Joint Patrols of Malacca Straits, involving Japan, Asian Political News, May 2004. Dikutip dari <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Detail/?lng=en&id=159676> diakses tanggal 2 Desember 2013.

perampokan bersenjata atau perompakan. Namun pada dasarnya Singapura akan melakukan segala upaya untuk melindungi keamanan Selat Malaka karena jalur selat tersebut menjadi jalur pelayara internasional, dimana perekonomian malaysia bergantung pada aktivitas maritim tersebut. Menanggapi RMSI Amerika Serikat, Menteri Pertahanan Singapura, Teo Chee Hean menyatakan bahwa untuk menjaga keamanan perairan regional dari terorisme maritim adalah hal yang kompleks dan butuh penanganan intensif, maka dari itu “*no single state has resources to deal effectively with this treat*”. Dalam Konferensi tersebut, Singapura menyetujui inisiatif Amerika Serikat untuk mengirimkan angkatan lautnya berpatroli di perairan Selat Malaka.⁵⁸ Singapura sama sekali tidak mempersoalkan terlibatnya AS dalam mengelola keamanan Selat. Singapura menjadi satu-satunya negara pantai yang berpartisipasi dalam kerangka RMSI AS di Selat Malaka.

Kesimpulan

Baik Malaysia, Indonesia, dan Singapura sama-sama memiliki kepentingan di Selat Malaka, namun kepentingannya berbeda. Bagi Indonesia dan Malaysia kepentingan pertama dan utamanya adalah kedaulatan negara. Indonesia memandang kedaulatan dari aspek legalitas dan pertahanan keamanan. Hal tersebut dilihat dari historis Indonesia dalam memperjuangkan Selat Malaka sebagai bagian dari wilayahnya, yang dituangkan melalui perjanjian penetapan garis batas laut Malaysia dengan Indonesia, dan ratifikasi UNCLOS 1982 ke dalam undang-undang nasionalnya. Di samping itu, Indonesia memiliki porsi yang paling besar atas perairan Selat Malaka, sekaligus menjadi garda depan pertahanan Indonesia. Konsekuensi hukum tersebut memberikan kewenangan bagi Indonesia untuk memberlakukan yurisdiksinya terhadap tindak kejahatan baik penyelundupan ataupun perampokan bersenjata yang terjadi di perairan Indonesia.

Begitu pula dengan Malaysia, perairan Selat Malaka dipandang sebagai yurisdiksi Malaysia dan hanya negara pantai yang berhak mengontrol dan mengamankan Selat Malaka. Baik Malaysia ataupun Indonesia melihat perairan Selat Malaka adalah bagian dari wilayahnya yang harus dipertahankan. Disamping itu, penduduk lokal Malaysia juga sebagian bergantung pada Selat Malaka. Indonesia dan Malaysia tidak melihat gangguan keamanan laut, yakni perampokan bersenjata, penyelundupan, atau terorisme maritim sebagai ancaman besar.

⁵⁸ C.S. Kuppuswamy, *Straits of Malacca: Security Implications*, (2004) dalam <http://www.southasiananalysis.org/paper1033> diakses tanggal 2 Agustus 2013.

Lain halnya dengan Singapura, terjaminnya keamanan dan keselamatan pelayaran internasional di Selat Malaka adalah hal utama karena aktivitas kemaritiman di Selat Malaka menjadi salah satu pemasukan bagi perekonomian nasional Singapura. Singapura tidak mempermasalahkan isu kedaulatan. Yang menjadi masalah bagi Singapura adalah tingginya perampokan bersenjata dan kemungkinan terorisme maritim di Selat Malaka. Karena hal tersebut akan mengganggu aktivitas pelayaran di Selat Malaka. Kepentingan terkait selat tersebut menjadi sorotan negara pantai semenjak isu terorisme maritim mencuat. Awal mula terorisme maritim sendiri berkaitan dengan peristiwa 9/11.

Negara pengguna khawatir akan kemungkinan aktivitas terorisme akan merambah ke laut. Selat Malaka dianggap sebagai daerah rawan perampokan bersenjata, ditambah kawasan Selat yang berada di Asia Tenggara ditengarai sebagai markas beberapa kelompok separatis dan terorisme, seperti GAM, MILF, Abu Sayyaf, dan Jemaah Islamiyah. Di tahun 2002, AS mengumumkan Asia Tenggara sebagai *second front in the war on terrorism*. Beberapa fakta dalam pembahasan juga menunjukkan bahwa Selat Malaka menjadi salah satu sasaran aksi teror. Semakin memperkuat kemungkinan perampokan bersenjata berkorelasi dengan terorisme. Kondisi tersebut dijadikan alasan negara pengguna seperti AS dan Jepang untuk mengirimkan angkatan lautnya dan berpatroli mengamankan Selat Malaka.

Bagi Indonesia dan Malaysia tawaran negara pengguna untuk turut mengamankan selat dan mengirimkan kapal perangnya ke Selat Malaka dilihat sebagai ancaman atas kedaulatan. Kedua negara tersebut secara tegas menolak proposal RMSI yang diajukan oleh AS. Wakil Laksamana Angkatan Laut Malaysia menyatakan salah satu keengganan Malaysia terhadap intervensi negara asing di Selat Malaka disebabkan oleh trauma sejarah. Menurut Malaysia langkah pencegahan dan pengamanan Selat harus diperhitungkan namun tidak berarti langkah mengorbankan integritas territorial dan kedaulatan negara pantai. Sedangkan bagi Singapura, kemungkinan terorisme maritim adalah perhatian utamanya dan dipersepsikan sebagai ancaman yang mengganggu kepentingan Singapura. Maka dari itu, Singapura memberi respon berbeda atas proposal AS tersebut. Wakil Perdana Menteri Singapura menyatakan bahwa tidak realistis untuk menggantungkan patroli keamanan Selat Malaka secara unilateral, sangat diharapkan bantuan dari ekstraregional. Untuk mengakomodasi kepentingan masing masing pihak, jalan terbaik terkait pengelolaan Selat Malaka tanpa mengabaikan peran negara pantai yakni dengan melakukan kerjasama trilateral patroli terkoordinasi MALSINDO.

Daftar Pustaka

Buku

- Bakrie, C. R. *Pertahanan Negara dan Postur TNI Ideal*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, (2007).
- C., Raymond. *Threat Perception in International Crisis*, The Academy of Political Science, Political Science Quarterly Vol. 93 No.1. dalam <http://www.jstor.org/discover/10.2307/2149052?uid=3738224&uid=2134&uid=4579289417&uid=2&uid=70&uid=3&uid=4579289407&uid=60&sid=21102219754477> (diakses 30 April 2013)
- Davis, James W., *Threats and Promises: The Pursuit of International Relation Influence*, Baltimore, MD: John Hopkins University Press, (2000).
- Edwards, David V. *The American Political Experience, an Introduction to Government*, New Jersey: Patience Hall, Inc., (1985).
- Herbert-Buns, Rubert dan Zucker, Lauren, *Malevolent Tide: Fusion and Overlaps in Piracy and Maritime Terrorism*, Washington, DC : Marine Intelligence Group, (2004).
- Holsti, K. J., *Politik Internasional; Kerangka Untuk Analisis*, terj. Jakarta: Erlangga, (1988).
- Joyce P., Kaufman, *Introduction to International Relation: Theory and Practice*, USA: Rowman & Little Publishers, (2013).
- Ken, Wong Lin, *Singapore: its growth as an entrepot port, 1819-1941*, J Southeast Asian Studies, Vol IX, no 1, hal 50-84. (1978)
- Mayrudy, T., *Study Strategis: Dalam Transformasi Sistem Internasional Pasca Perang Dingin*, Refikan Aditama, (2002).
- Papp, Daniel S., *Contemporary International Relation: A Framework for Understanding*, 2nd. New York: MacMillan Publishing Company, (1988).
- Purdijatno, Tedjo Edhy, *Mengawal Perbatasan Negara Maritim*, Grasindo, (2010).
- Reynolds, Clark G. (1958) *Command of The Sea; The History and Strategy or Maritime Empires*.
- Roy C., Macridis and Keneth W. Thompson (1976) *Foreign Policy in World Politics*. New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Schulze, Kirsten E., *The Free Aceh Movement (GAM): Anatomy of a Separatist Organization*, Washington: East-West Center, (2004).
- Silalahi, Ulber, *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: Refika Aditama, (2009).
- Stein, Janice G., *Threat Perception in International Relations*, The Oxford Handbook of Political Psychology, 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, (2013). dalam <http://www.surrey.ac.uk/politics/research/researchareasofstaff/ispsummeracademy/instructors%20Stein%20-%20Threat%20Perception%20in%20International%20Relations.pdf>

- (diakses 27 September 2013) Ong-Webb, Graham Gerrard (2006) *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore: ISEAS Publishing.
- Teo, Yun Yun, “*Target Malacca Straits: Maritime Terorism in Southeast Asia*” *Studies in Conflict & Terrorism*, Routledge: Taylor&Francis Group, (2007).

Jurnal Ilmiah

- Arif Havas Oegroseno, Kebijakan Indonesia dalam Keamanan Laut di Selat Malaka, makalah presentasi *Departemen Luar Negeri*, (2004).
- Anwar, Mohd., Managing the Security of the Straits of Malacca, *Working Paper, Center for Maritime Security and Diplomacy*, (2004) dalam www.mima.gov.my/mima/htmls/conferences/som04/papers/anwar.pdf diakses tanggal 25 (diakses 30 November 2013)
- Bateman, Sam dkk., *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action*, Institute of Defence and Strategic Studies (IDSS) Policy Paper, (2006).
- Beckman, Robert C., Acts of Piracy in the Malacca and Singapore Straits *International Boundaries Research Unit, Maritime Briefing*, Vol 1 No. 4. (1994) dalam <https://www.dur.ac.uk/ibru/publications/view/?id=227> diakses tanggal 1 Oktober 2013
- Beckman, Robert, “Singapore Strives to Enhance Safety, Security and Environmental Protection in its Port and in the Strait of Malacca and Singapore” *Ocean and Coastal Law Journal* (2009).
- Chrisnandi, Yuddy, *Dilema Politik Anggaran Pertahanan*, (2007) dalam <http://www.propatria.or.id/loaddown/Paper%20Diskusi/Dilema%20Politik%20Anggaran%20Pertahanan%20-%20Yuddy%20Chrisnandi.pdf> (diakses tanggal 15 September 2013)
- Desker, Barry, Protecting The Malacca Straits, *IDSS Commentaries*, (2005) dalam <http://community.middlebury.edu/~scs/docs/desker-malacca%20strait%20security.pdf> (diakses 21 May 2013)
- EIA, World oil Transit Chokepoints: Malacca, *U.S. Energy Information Administration* (2012) dalam http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf (diakses 2 Maret 2013)
- Etty R. Agoes, (1991) *Konvensi Hukum Laut 1983, Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung, Abardin Anonim, (2012) *Penataan Pengamanan Wilayah Maritim guna Memelihara Stabilitas Keamanan dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI* *Jurnal Kajian Lemhanas RI* ed. 14, dalam http://www.lemhannas.go.id/portal/images/stories/humas/jurnal/jurnal_hankam.pdf (diakses 9 Juni 2013)
- Evers, Hans-Dieter, The Strategic Importance of The Straits of Malacca for World Trade and Regional Development, *Centre for*

- Development Research Departement of Political and Cutural Change*, hal.14 dalam [http://www.academia.edu/1585485/The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development](http://www.academia.edu/1585485/The_Strategic_Importance_of_the_Straits_of_Malacca_for_World_Trade_and_Regional_Development), (diakses 19 May 2013)
- Hasjim Djalal, 'Combating Piracy: Co-operation Needs, Efforts, and Challenges', dalam *Piracy in Southeast Asia: Status, Issue, and Responses*, edited by Derek Johnson and Mark J. Valencia, Singapore: Institues of Southeast Asian Studies, 2005.
- Heather Gilmartin, *EU – U.S. –China: Cooperation in the Malacca Straits*, (2008) dalam http://mercury.ethz.ch/serviceengine/Files/ISN/94660/ipublicationdocument_singledocument/16cb520a-4a5d-41f1-83f9-021a307bfcf7/en/hb151.pdf (diakses 19 May 2013)
- Ho, Joshua, *Operationalising the Regional Maritime Security Initiative*, (2004) dalam <http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/IDSS182004.pdf> (diakses 1 Oktober 2013).
- Ibrahim, H.M. & Mansoureh, Sh., Analysis of Carrying Capacity in the Straits of Malacca. Sixth MIMA International Conference on the Straits of Malacca: Charting the Future, Kuala Lumpur. (2009, June 24).
- ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships, annual reports from 2003-2009, *Maritime Piracy* dalam http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf (diakses 3 Maret 2013)
- ICISS, *Report of The International Comission On Intervention and State Sovereignty: The Responsibility To Protect* dalam <http://responsibilitytoprotect.org/ICISS%20Report.pdf> (diakses 27 September 2013)
- IMO Code of Practice for The Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships, (2010) dalam <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf> (diakses 27 September 2013)
- Kong, B., An Anatomy of China's Energy Insecurity and Its Strategy, *Pacific Northwest National Laboratory*, (2005) dalam http://www.pnl.gov/main/publications/external/technical_reports/PNNL-15529.pdf (diakses 2 Oktober 2013)
- Mitropolus, EE., Enhancing Navigational Safety in the Malacca and Singapore Straits, *Singapore Journal of International and Comparative Law*, (1999) dalam <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1999-2/SJICL-1999-305.pdf> (diakses 1 Oktober 2013)
- New Commitments from the Royal Malaysian Navy* (2005) dalam http://www.mima.gov.my/mima/htmls/mimarc/news/newsflash_files/news-cut/nflashmar05.Pdf diakses tanggal 23 November 2013.

- O., Meyer, C. *International terrorism as a force of homogenization? A constructivist approach to understanding cross-national threat perceptions and response*, Cambridge review of international affairs, (2009).
- Pillai, Jayarethanam S., *Historical Assessment of the Port of Singapore Authority and Its Progression Towards a 'High-Tech Port'*. Australian National University, Print.
- Piracy and Armed Robbery Against Ships annual report 1 January-31 December 2007 ICC International Maritime Bureau dalam <http://community.middlebury.edu/~scs/docs/ICC-IMB-PRC-2007.pdf> (diakses 3 Maret 2013)
- Pugh, M.C., International Intervention, *International Relation-Vol.II*-dalam <http://www.eolss.net/Sample-Chapters/C14/E1-35-04-03.pdf> (diakses 30 April 2013)
- Raymond, C. Z., "Maritime Terrorism in Southeast Asia: A Risk Assessment" (April 2005) *Institute of Defense and Strategic Studies, Singapore* dalam <http://www.ntu.edu.sg/idss/WorkingPapers/wp74.pdf> (diakses 2 Desember 2013)
- Suhartono, Agus S.E., *Membangun Budaya Maritim dan Kearifan Lokal di Indonesia: Perspektif TNI Angkatan Laut* dalam https://icssis.files.wordpress.com/2012/05/0609082010_23.pdf (diakses 20 September 2013)
- Tarrant, Bill, Balancing Powers in The Malacca Strait, *Global News Journal*, (2010) dalam <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/> (diakses 1 Oktober 2013)
- Tentative Analysis on the Situation in the Malacca Strait, *International Strategies Studies*, 4th Issue (2004)
- The Fund for Peace Publication, *Threat Convergence: Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*, dalam <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastrait-08e.pdf> (diakses 10 November 2013)
- The Importance of the Straits of Malacca and Singapore, *Singapore Journal of International and Comparative Law* (1998) 2, dalam <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf> (diakses 5 Desember 2013)
- US Department of State, *International Outreach and Coordination Strategy for the National Strategy for Maritime Security*, (2005) dalam http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD_IOCPlan.pdf (diakses 7 Oktober 2013)
- Vavro, Caroline, Piracy, Terrorism, and The Balance of Power in the Malacca Strait, *Canadian Naval Review* Vol. 4, No.1, (Spring 2008) dalam <http://www.navalreview.ca/wp->

<content/uploads/public/vol4num1/vol4num1art4.pdf> (diakses 10 Oktober 2013)

Xu, Henry, "The Indonesian New Maritime Security Proposal", (2007) dalam *Maritime Monitor*. 2007.

Young, Adam J. dan Valencia, Mark J., Conflation of Piracy and Terrorisme in Southeast Asia: Rectitude and Utility, *Contemporary South East Asia*, Vol. 25, No. 2. (2003)

Situs Internet

Anonim, www.armystudyguide.com/content/bm~doc/patrolling.ppt (diakses 27 September 2013)

Merdeka, *GAM Masih Lakukan Perompakan di Selat Malaka*, (2005) dalam <http://www.merdeka.com/politik/nasional/gam-masih-lakukan-perompakan-di-selat-malaka-s3atrw1.html> (diakses 10 September 2013)

Malaysia Government, Panelist Malaysia dalam <https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=8&articleId=31002> (diakses 20 November 2013)

Koran Tempo, *TNI Kontak Senjata di Selat Malaka*, (2004) dalam <http://koran.tempo.co/konten/2004/02/14/6798/TNI-GAM-Kontak-Senjata-di-Selat-Malaka> (diakses 10 September 2013)

TNI-AL, Tugas Pokok TNI Angkatan Laut dalam <http://www.tnial.mil.id/Aboutus/TugasTNIAL.aspx> (diakses 17 September 2013)

Malaysia Government, dalam <https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=8&articleId=31002> (diakses 20 November 2013)

Anonim, dalam http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2008/mar/28mar08_nr/28mar08_fs.html (diakses 27 September 2013)

Nautilus, The roots of piracy in Southeast Asia, *APSNet Policy Forum*, (2007) dalam <http://nautilus.org/apsnet/the-roots-of-piracy-in-southeast-asia/> (diakses 10 Oktober 2013)

Nautilus, *Maritime Piracy in Southeast Asia and Bangladesh*, 1992-2006: A Prismatic Interpretation of Security dalam <http://nautilus.org/apsnet/the-roots-of-piracy-in-southeast-asia/#axzz2hvLIOffS> diakses tanggal 10 Oktober 2013

Abuza, Zachary, *Terrorism in Southeast Asia: Keeping Al-Qaeda in bay*, *Terroris Monitor*, Volume II, Issue 9, (2004) dalam http://www.jamestown.org/publications_details.php?volume_id=400&issue_id=2945&article_id=236669 (diakses 30 November 2013)

"Buku Putih Pertahanan Indonesia" *Kementrian Pertahanan Indonesia* 2008 dalam <http://www.dephan.go.id/kemhan/files/o4f92fd80ee3d01c8e5c5dc3f56b34e3.pdf>. (diakses 15 May 2013)

- Central Intelligence Agency, *The 2008 World Factbook* (2008) dalam <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sn.html> (diakses 2 Desember 2013)
- Djalal, Hasjim, M.A., *Persoalan Selat Malaka dan Singapura*, dalam http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33 (diakses 9 Juni 2013)
- Ibrahim, Ahmad M., *Navigational Safety In The Straits of Malacca : Current and Future Concern* dalam <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/themes/twentyeleven/cms/uploads/presentation/155.anord.in.pdf> (diakses 1 Oktober 2013)
- Ismail, Salma, *Is A Crucial Year for Yemen* (2009) dalam http://www.kln.gov.my/web/yem_sanaa/ps2009/-/asset_publisher/ME2g/blog/malaysian-ambassador-abdul-samad-othman-to-the-yemen-times-%E2%80%9C2009-is-a-crucial-year-for-yemen%E2%80%9D?redirect=%2Fweb%2Fyem_sanaa%2Fps2009 diakses tanggal 20 November 2013.
- Jones, Steve, *US Interest in the Strait of Hormuz plus Other Chokepoints of Foreign Policy* dalam <http://usforeignpolicy.about.com/od/alliesenemies/a/U-S-Interest-In-The-Strait-Of-Hormuz.htm> (diakses 10 Oktober 2013)
- Joyce, Dela Pena, *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns* dalam <http://www.economist.com/node/2752802?URL> (diakses 10 November 2013)
- Kementrian Pertahanan, *Buku Putih Pertahanan Indonesia 2008*, hal. 17 (2008). dalam <http://www.dephan.go.id/kemhan/files/04f92fd80ee3d01c8e5c5dc3f56b34e3.pdf> diakses tanggal 20 May 2013.
- Kuppuswamy, C. S., *Strait of Malacca: Security Implication*, (2004) dalam <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033> (diakses 7 September 2013)
- Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), Home, News Centre, *Allies to Help Shipping Lines Enhance Competitiveness of Alliance Operations in Singapore*, dalam http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/mpa_news/mpa_news_detail.page?filename=nr050531.xml (diakses 5 Desember 2013)
- Merriam-Webster Dictionary *Sovereignty*, (2013) dalam <http://www.merriam-webster.com/dictionary/sovereignty> (diakses 27 September 2013)
- MPA, Home, Maritime Singapore, *What Maritime Singapore Offers, Probusiness Environment* dalam http://www.mpa.gov.sg/sites/maritime_singapore/what_maritime

- [singapore offer/pro business environment/access to key markets](#). (diakses 3 Desember 2013)
- MPA, Home, News Centre, Joint Oil Spill Exercise to Test Response Strategy, dalam http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/mpa_news/mpa_news_detail.page?filename=nr060929.xml (diakses 3 Desember 2013)
- MPA, Industry Development, Singapore Registry of Ships, dalam http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/intro_benefits/intro.htm (diakses 3 Desember 2013)
- Ocean Beyond Piracy, *An Interactive Guide to International Efforts to Address Piracy Off the Coast of Activity* dalam <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/malacca-strait-patrols> (diakses 27 September 2013)
- PMSEA, *Strait of Malacca*, (2013) dalam <http://www.pemsea.org/profile/pollution-hotspots/malacca-straits> (diakses 1 Oktober 2013)
- Ramachandran, Sudha, *Divisions over Terror Threat in Malacca Straits* dalam http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/FF16Ae01.html (diakses 30 November 2013)
- Razak, RT. Hon Dato' Sri Najib Tun Abdul, "The Security of the Straits of Malacca and Its Implications to the South East Asia Regional Security" *The Korean National Defence University, Seoul, South Korea*. dalam <https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=8&articleId=97381> (diakses 20 November 2013)
- Razak, Dato' Sri Mohd Najib Bin Tun Haji Abdul 10th *IISS Asia Security Summit* dalam <https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=8&articleId=1552262> (diakses 3 November 2013)
- Sakhuja, Vijay, *Supporting the Malacca Straits Troika: Indo Japanese Approach to Counter Piracy*, (2005) dalam http://www.sspconline.org/opinion/SupportingtheMalaccaStraitTroika_VijaySakhuja_110405 (diakses 10 November 2013)
- Sato, Yoichiro, *Malacca Straits Security Reflects Hazy Dividing Line*, (2004) dalam http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/FG14Ae01.html (diakses 23 November 2013)
- Schuman, Michael, *How to Defeat Pirates: Success in the Strait* dalam <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html> (diakses 20 November 2013)
- Sekretariat Negara RI, *Persoalan Selat Malaka dan Singapura* dalam http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=3, (diakses 3 Januari 2013)

- Singapore Seeks Joint Patrols of Malacca Straits, involving Japan, Asian Political News*, May 2004 dalam <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Detail/?lng=en&id=159676> diakses tanggal 2 Desember 2013.
- Suhana, "Deklarasi Djuanda" 13 Desember Perjalanan Panjang Menuju Negara Kepulauan, (2008) dalam <http://www.kkp.go.id/index.php/arsip/c/787/Deklarasi-Djuanda-13-Desember-Perjalanan-Panjang-Menju-Negara-Kepulauan/> (diakses 5 September 2013)
- Sumarsono, Bambang, *Peran Aparat Intelejen dalam Mengatasi terorisme di Indonesia* dalam <http://www.wordpress.id/taq/wawasan/html> (diakses 13 September 2013)
- Tay Lim Heng, Chief Executive of the Maritime and Port Authority of Singapore, at the World Hydrography Day Celebration and Signing of Letter of Intent between MPA and UKHO on Joint Hydrographic Initiatives (July 7, 2006), dalam http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/speeches/speeches_detail.page?filename=sp070706.xml (diakses 5 Desember 2013)
- The Jakarta Post, (Juni, 2004) dalam <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033> (diakses 3 Desember 2013)
- Umana, Felipe, *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*, dalam <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Detail/?lng=en&id=159676> (diakses 3 Desember 2013)
- U.S. Energy Information Administration, *Malaysia: Analysis* dalam <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=MY>, (diakses 20 November 2013)
- Valencia, Mark J., *The Jakarta Post: Mercenaries in the Strait of Malacca* (Juli 2005) dalam <http://www.asiamedia.ucla.edu/article.asp?parentid=27534> (diakses 3 Desember 2013)

Aturan Hukum

Law of Malaysia, Acts 82, Internal Security Act 1960
United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982
Undang-Undang RI No. 2 Tahun 1971