

**UPAYA INDONESIA DALAM MENJAGA KESELAMATAN BERNAVIGASI
DAN PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM TAHUN 2014-2018
STUDI KASUS : PERAIRAN SELAT MALAKA**

Oleh: Monica Sintia

monicasintia29@gmail.com

Pembimbing: Faisyal Rani, S.IP., MA

Bibliografi: 29 Jurnal, 15 Buku, 1 Disertasi, 80 Website, 3 Wawancara, 1 Kantor Riset

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28294

Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

This research aims to review Indonesia efforts to enhance safety navigation and maritime environment protection in the Strait of Malacca. The strait of Malacca has geographical conditions are narrow, shallow and also considered as one of the strategic strait in the world. The high traffic and difficult geographical condition of the use by ships very vulnerable to the marine casualties. The Straits also has a risk on the marine environmental disaster, since the high number of ships which passthrough the Straits could result in pollution of the waters in the Straits. Indonesia as a littoral state in Malacca Strait collaborates with several countries such as Malaysia, Singapore and then make a forum to (membahas upaya) enhance safety navigation and prevent the disruption of Malacca Strait waters by oil spills from ships. The forum (dinamakan TTEG). From this forum collaboration (TTEG) several programs and project were produced like Marine Electronic Highway (MEH), Vessel Traffic System (VTS), Joint Hydrographic Survey, Voluntary Pilotage Service (VPS), and Maintenance of Shipping Navigation Assistance (SBNP).

Keywords: Efforts, Littoral State, Enhance Safety Navigation, Maritime Environmental Protection, Malacca Straits

PENDAHULUAN

Penelitian ini akan mengkaji mengenai “Upaya Indonesia Dalam Menjaga Keselamatan Bernavigasi Dan Perlindungan Lingkungan Maritim Tahun 2014-2018 dengan Studi Kasus Perairan Selat Malaka” yang ditinjau dari kajian studi Diplomasi dan Strategi Keamanan yang merupakan konsentrasi dari penulis.

Selat Malaka merupakan suatu perairan yang terletak di kawasan Asia Tenggara dan berbatasan langsung dengan tiga negara pantai (*littoral state*) yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selat Malaka memiliki bentuk seperti corong dengan panjang 500 mil (800 Km) dan lebar 40 mil (65 Km) di selatan dan melebar ke utara hingga mencapai 155 mil (250 Km).¹Selain itu, Selat Malaka memiliki kondisi fisik yang dangkal, sempit, berbelok dan banyak terumbu karang.

Sebagaimana diatur dalam Pasal 35 dan Pasal 37 *United Nations Convention Law of The Sea* (UNCLOS) 1982,² Selat Malaka bukan merupakan selat internasional melainkan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*straits used for international navigation*) yang penting dan strategis di dunia karena jalur ini digunakan sebagai rute pengiriman utama dan rute terpendek antara Samudera Hindia dan Laut China Selatan.

Potensi Selat Malaka sebagai jalur pelayaran internasional semakin strategis dan sibuk setelah dibukanya Terusan Suez pada tahun 1869 dan kebangkitan

Singapura tahun 1930-an.³ Hingga abad ke-21 ini kedudukan Selat Malaka semakin memainkan peran pentingnya sebab intensitas dari penggunaan akan selat ini semakin meningkat dan kompleks.

Menurut alat pendeteksi (*automatic identification system*) sebanyak 70-80 ribu kapal lebih per tahun melintasi Selat Malaka. Sementara Kementerian Luar Negeri memaparkan terdapat 59 juta kontainer yang melintasi Selat Malaka dan memprediksikan akan ada 141.000 kapal yang menggunakan jalur perairan Selat Malaka pada tahun 2020 mendatang.⁴

Perairan Selat Malaka menjadi jalur bagi kapal-kapal untuk membawa minyak yang berasal dari Timur Tengah menuju Asia Tenggara dan Asia Timur, dimana setengah dari minyak dunia diangkut dan berlayar melalui perairan Selat Malaka dengan jumlah sekitar 15 barel per hari nya.⁵

Kapal-kapal yang melewati Selat Malaka memiliki ukuran dan volume angkutan yang berbeda-beda. Terdapat kapal tangki raksasa berukuran 180.000 dwt dengan volume mencapai 19.245,7 juta ton per tahun yang mengangkut barang perdagangan maupun industri dari berbagai negara di dunia.⁶ Banyak nya

³M.Saeri. “Karakteristik Dan Permasalahan Selat Malaka”. *Jurnal Transnasional*. Vol.4. No.2. Tahun 2013. (812)

⁴Mutiara Komang Sari. “FGD Pemanfaatan Ruang Laut di Wilayah Yuridiksi dalam rangka Penyusunan Rencana Zonasi Kawasan Antar Wilayah (RZ KAW) Selat Malaka” dalam <https://kkp.go.id/djprl/bpsplpadang/artikel/8841-fgd-pemanfaatan-ruang-laut-di-wilayah-yuridiksi-dalam-rangka-penyusunan-rencana-zonasi-kawasan-antar-wilayah-rz-kaw-selat-malaka> diakses pada tanggal 25 Maret 2019 Pukul 14:05 WIB

⁵ *Ibid.*

⁶Edy Burmanysah. “Internasionalisasi Selat Malaka” dalam <https://indoprogress.com/2016/06/internasionalisasi-selat-malaka/> di akses pada tanggal 28 Maret 2018 pukul 13:13 WIB

¹Yudistira Panduwinata. “Pengawasan Wilayah Laut Selat Malaka Pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols”. *Journal of International Relation*. Vol.2. No.4. Tahun 2016. (276-281)

²http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part3.htm diakses pada tanggal 16 Desember 2018 pukul 12:29 WIB

kapal dengan muatan sangat berat yang tergolong *Very Large Crude Carriers* (VLCC) dan *Ultra Large Crude Carriers* (ULCC) menjadi sumber permasalahan baru di Selat Malaka.

Selat Malaka memiliki kondisi fisik yang dangkal, sempit, berbelok dan banyak terumbu karang. Terdapat tiga daerah tersempit dan kritis di Selat Malaka yaitu di Philips Cahnel, One Fathom Bank, dan di daerah Horsburgh yang hanya dapat di lewati oleh kapal-kapal dengan draft 15 meter.⁷ Wilayah laut yang cenderung dangkal dan sempit ditambah lagi padat nya lalu lintas pelayaran menimbulkan resiko ancaman di dalam nya seperti munculnya masalah navigasi, piracy, kejahatan transnasional, dan kecelakaan antar kapal besar yang berpotensi besar mencemari lingkungan perairan Selat Malaka karena tumpahan minyak yang berasal dari kapal tersebut.

Salah satu contoh kasus kecelakaan antar kapal yang terjadi di Selat Malaka yaitu terjadi pada tanggal 3 Januari 2017 antara kapal berbendera Singapura, Wan Hai 301 dan kapal APL Denver yang berbendera Gibraltar.⁸ Lambung kapal MT AVL Denver dilaporkan robek sehingga mengakibatkan tumpah nya minyak yang mencapai 300 ton ke perairan.⁹ Tumpahan

minyak dari kapal APL Denver menyeberang sampai ke pantai di Pulau Ubin, Pulau Batam, dan Pulau Nenas, Kepulauan Riau.¹⁰ Tabrakan kapal yang berujung dengan tumpahnya minyak ke laut sangat berdampak pada pencemaran lingkungan perairan di sekitar Provinsi Kepulauan Riau. Limbah yang berupa gumpalan minyak hitam tersebut menutupi perairan dan alat tangkap para nelayan sehingga tentunya akan berdampak pada berbagai aspek seperti sektor pariwisata Kepulauan Riau yang menjadi salah satu penggerak ekonomi daerah tersebut akan terganggu.

Sejalan dengan pasal 43 UNCLOS yang menjelaskan mengenai negara pantai ataupun negara yang berbatasan harus melakukan upaya dalam hal pemeliharaan alat bantu navigasi untuk keselamatan pelayaran internasional serta pencemaran lingkungan oleh kapal.¹¹ Maka, Indonesia sebagai salah satu negara pantai yang wilayah teritorialnya langsung berbatasan dengan perairan Selat Malaka memiliki tanggungjawab yang besar demi terciptanya Selat Malaka yang aman untuk bernavigasi serta meminimalisir dampak pencemaran lingkungan perairan yang sering terjadi di Selat Malaka.

KERANGKA TEORI

a. Perspektif: Neorealisme

Runtuhnya Uni Soviet pada tahun 1990-an telah merubah pola sistem internasional dan tatanan global. Hal ini di tandai dengan bergeser nya isu dalam Hubungan Internasional dari *high politic* (isu politik dan keamanan) ke arah *low politic* (hak asasi manusia, ekonomi,

⁷Usmahadi. "Peninjauan Kembali Pmanfaatan Selat Malaka" dalam <http://jhp.ui.ac.id/index.php/home/article/download/646/574> diakses pada tanggal 07 Maret 2019 Pukul 11:56 WIB

⁸"Tumpahan Minyak Capai Pantai Nongsa, Bagaimana Nasib Indonesia?" dalam <https://www.liputan6.com/regional/read/2842184/tumpahan-minyak-capai-pantai-nongsa-bagaimana-nasib-indonesia> diakses pada tanggal 16 Januari 2019 Pukul 14:07 WIB

⁹Caroline Damanik. "Tabrakan Kapal Tanker Sebabkan 300 Ton Minyak Tumpah, Kepri Waspada" dalam <https://regional.kompas.com/read/2017/01/06/18550561/tabrakan.kapal.tanker.sebabkan.300.ton.minyak.tumpah.kepri.waspada>

diakses pada tanggal 29 November 2018 Pukul 11:17 WIB

¹⁰"Kecelakaan Kapal di Selat Malaka Yang Menimbulkan Tumpahan Minyak", dalam <https://www.portonews.com/2017/oil-and-chemical-spill/kecelakaan-kapal-di-selat-malaka-yang-menimbulkan-tumpahan-minyak/> diakses pada tanggal 29 November 2018 Pukul 11:51 WIB

¹¹<https://hukum.unsrat.ac.id> diakses pada tanggal 29 Maret 2018 pukul 21:15 WIB

lingkungan hidup dan terorisme) menjadi sama pentingnya dengan isu *high politic*.¹²

Pelopop dari pemikir ini adalah Kenneth Waltz (1979).¹³ Dalam pandangannya teori Hubungan Internasional yang terbaik adalah yang memfokuskan pada struktur sistem, unit-unit yang berinteraksi, kesinambungan dan perubahan sistem. Neorealis sering juga disebut 'Realisme Struktural' yang berasumsi bahwa manusia terdiri dari beberapa struktur sistemis yang bekerja sama, begitupula dengan negara yang seharusnya dilihat dari segala aspek strukturalnya bukan hanya aspek kekuasaan atau politik saja. Neorealis lebih menekankan pada kerjasama dan peran institusi-institusi baik pemerintah maupun non-pemerintah dalam hubungan internasional.

b. Tingkat Analisa: Negara – Bangsa

Tingkat analisa adalah target analisis dimana peneliti dapat memperoleh gambaran (*description*), penjelasan (*explanation*), dan perkiraan (*prediction*) yang akurat tentang perilaku negara.¹⁴ Dengan kata lain, tingkat analisa memudahkan penulis untuk meneliti mengenai objek penelitian.

Untuk menjembatani permasalahan menuju sebuah hipotesa penulis menggunakan level analisis *nation-state* (negara-bangsa). Tingkat analisis negara-bangsa menurut Mohtar Mas'oe'd menekankan bahwa semua pembuat keputusan dimana pun berada, pada dasarnya berperilaku sama apabila

menghadapi situasi yang sama.¹⁵ Negara masih merupakan aktor utama dalam penentuan tindakan yang didasarkan pada kepentingan nasional masing-masing negara. Negara merupakan aktor di dalam hubungan internasional yang memiliki kepentingan nasional.¹⁶

Dalam membentuk suatu kebijakan yang didasarkan pada tuntutan yang sama dari negara bangsa, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi yaitu : *interest* (kepentingan), *threats* (ancaman), *capabilities* (kemampuan), dan *opportunity* (kesempatan). Negara sering diasumsikan sebagai aktor yang rasional, yaitu bahwa untuk mencapai tujuannya haruslah konsisten dengan kepentingan nasional masing-masing negara.

c. Teori Kerjasama Internasional

Menurut K.J Holsti munculnya berbagai masalah nasional, regional, ataupun global memerlukan perhatian dari banyak negara. Permasalahan yang terjadi di selesaikan melalui perundingan, dimana di akhir perundingan terdapat suatu keputusan ataupun kebijakan yang memuaskan kedua belah pihak atau lebih. Kerjasama terbentuk karena adanya aspek kepentingan terhadap penyelesaian masalah yang sama. Pada masa sekarang ini semua negara di dunia tidak dapat berdiri sendiri dalam memenuhi kebutuhan terlebih dalam meningkatkan perkembangan dan kemajuan negaranya.

Hubungan dan kerjasama internasional muncul selain karena adanya kepentingan yang sama juga di karenakan oleh keadaan dan kebutuhan masing-masing negara yang berbeda pula sedangkan kemampuan dan potensi yang dimiliki pun tidak sama. Hal ini menjadikan suatu negara membutuhkan potensi dan kemampuan yang ada dari

¹²Kagley, Charles W. dan Eugene R. Wittkopf, "World Politics : trend and transformation". New York: St. Martin's Press. 1997. (4-6).

¹³Robert Jackson & George Sorensen, "Pengantar Studi Ilmu Hubungan Internasional". Yogyakarta: PT Pustaka Pelajar. 1999.

¹⁴Yessi Olivia. "Level Analisa Sistem dan Teori Hubungan Internasional". *Jurnal Transnasional*. Vol.5. No.1. Pekanbaru. 2013. Hal.892

¹⁵Mohtar Mas'oe'd. "Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi". Jakarta: LP3ES. 1990. Hal 41

¹⁶Paul R. Viotti Dan Mark V. Kauppi. "International Relations And World Politics Security, Economy, Identity". New Jersey: Prentice. Hal 162-163

negara lainnya. Kerjasama internasional akan menjadi sangat penting sehingga patut dipelihara dan diadakan suatu pengaturan agar berjalan dengan tertib dan manfaatnya dapat dimaksimalkan sehingga berdampak pada hubungan yang makin baik antara negara satu dengan lainnya.¹⁷

Menurut K.J. Holsti terdapat beberapa alasan mengapa negara melakukan kerjasama dengan negara lainnya:¹⁸

1. Dengan alasan demi meningkatkan kesejahteraan ekonominya banyak negara yang melakukan kerjasama dengan negara lainnya untuk mengurangi biaya yang harus ditanggung negara tersebut dalam memproduksi suatu produk kebutuhan bagi rakyatnya karena adanya keterbatasan yang dimiliki negara tersebut.
2. Untuk meningkatkan efisiensi yang berkaitan dengan pengurangan biaya.
3. Karena adanya masalah-masalah yang mengancam keamanan bersama.
4. Dalam rangka mengurangi kerugian negatif yang diakibatkan oleh tindakan-tindakan individual negara yang memberi dampak terhadap negara lain.

d. Konsep Keamanan Maritim

Menurut Christian Bueger, keamanan maritim mengatur jaringan hubungan antara satu konsep dengan konsep yang lainnya. Konsep keamanan maritim menurut bueger terdiri dari 4 bagian, yaitu: *marine safety*, *blue economy*, *seapower*, dan *resilience*. Setiap konsep tersebut menunjukkan kita pada dimensi maritim yang berbeda.¹⁹

¹⁷K.J. Holsti. "Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis, Jilid II". Terjemahan M.Tahir Azhary. Jakarta: Erlangga. 1988. Hlm 623-625

¹⁸K.J. Holsti. "International Politics : A Framework For Analisis". New Jersey: Prentice, hal inc, 1995, terjemahan Wawan Juanda, "Politik Internasional : Suatu Kerangka Analisis". Bandung : Bina Cipta, 1997.

¹⁹Christian Bueger. "What is Maritime Security?" dalam <http://bueger.info/wpcontent/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security->

Konsep *marine safety* ditujukan untuk keselamatan kapal dan instalasi maritim dengan tujuan utama yaitu untuk melindungi para profesional maritim dan lingkungan laut. Keselamatan laut di tempat pertama menyiratkan pengaturan pembangunan kapal dan instalasi maritim, kontrol rutin prosedur keselamatan pelayaran, serta pendidikan profesional maritim dalam mematuhi peraturan. Keamanan laut berkaitan erat dengan Organisasi Kelautan Internasional dan Komite Keselamatan Maritimnya yang bertindak sebagai badan internasional inti untuk mengembangkan aturan dan peraturan. Konsep ini kemudian secara bertahap bergeser ke masalah lingkungan dan pencegahan tabrakan, kecelakaan dan bencana yang menimpa lingkungan maritim suatu perairan.

Selain itu keamanan maritim juga bertujuan untuk menjaga keselamatan dari muatan-muatan yang di angkut menuju tempat tujuan tanpa adanya hambatan dan gangguan selama perjalanan, dimana tindakan kriminal seperti ini sering terjadi di wilayah laut yang menjadi jalur lewat kapal-kapal tanker yang mengangkut barang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Selat Malaka

Secara geografis selat ini terletak di antara dua daratan besar yaitu Pulau Sumatera (Indonesia) dan Semenanjung Malaysia. Menurut *The International Hydrographyc Organization*,²⁰ Selat Malaka di sebelah barat berbatasan dengan bagian utara Pulau Sumatera dan Lem Voalan yang merupakan bagian selatan dari Goh Phuket (Thailand). Bagian timur berbatasan dengan Tanjung Piai di Malaysia dan Karimun (Indonesia). Bagian

final.pdf diakses pada tanggal 26 Oktober 2018 Pukul 15:06 WIB

²⁰Felipe Umana. "Threat Convergence Transnational Security Threats in the Strait of Malacca" dalam <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf>

utara berbatasan dengan pantai Semenanjung Malaysia. Selanjutnya bagian selatan berbatasan dengan Tanjung Kedabu dan Karimun (Indonesia).

Selat Malaka merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional bagi kapal-kapal di dunia. Kapal yang menggunakan Selat Malaka sebagai jalur pelayaran internasional memiliki 3 kategori, yaitu:²¹

1. Lalu Lintas Internasional (*Through Traffic*), kapal yang transit ke atau dari Teluk Benggala di Barat dan Laut China Selatan di Timur. Kapal-kapal ini terutama kapal tanker dengan ukuran lebih dari 20.000 GRT dan kapal kargo termasuk kontainer, kapal curah besar, kapal ro-ro, kapal penumpang dan kapal pengangkut kendaraan.
2. Lalu Lintas Lokal (*Local Traffic*), kapal yang bergerak melintasi sepanjang Selat Malaka dalam pelayaran lokal misalnya antar pelabuhan di Indonesia, Malaysia, Thailand atau Singapura. Kapal ini merupakan kapal tanker produk dan kimia yang lebih kecil dari 20.000 GRT, kapal pengangkut gas, kapal kontainer (kapal pengumpan dibawah 10.000 GRT), kapal tunda dan tongkang dan kapal kargo umum.
3. Lain (*Other*), kategori jenis kapal lainnya yang melewati Selat Malaka yaitu ada kapal penangkap ikan, kapal pesiar, kapal tender rig minyak, kapal penelitian ilmiah, kapal teruk, dll.

Rezim hak lintas yang berlaku di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yaitu hak lintas transit (*transit passage*). Hak lintas transit yaitu pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, secepat

mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

Selat Malaka sejak awal masehi sudah memiliki peranan yang begitu penting sebagai jalur perniagaan. Selama ratusan tahun sebelum masa Kolonialisme Barat, bangsa India, China dan Arab telah menggunakan selat ini untuk jalur lalu lintas perdagangan dan juga untuk penyebaran agama. berada di sekitar wilayah-wilayah Selat Malaka. Hingga kini Selat Malaka telah menjadi urat nadi lalu lintas perdagangan dunia dan sangat berperan sebagai jalur perdagangan negara Eropa, Timur Tengah, Cina, Jepang, Korea dan Asia Tenggara.²² Dengan menggunakan Selat Malaka sebagai rute alternatif, kapal-kapal dari Timur Tengah dengan tujuan Asia Timur dapat menghemat hingga 1.600 kilometer atau sekitar tiga hari waktu berlayar.²³

Selat Malaka adalah *chokepoint* kedua terbesar di dunia yang merupakan *Sea Lines of Communication* (SLOC) dan *Sea Lines of Trade* (SLOT) yang menghubungkan perdagangan dunia melalui jalur laut.²⁴ Hal ini ditandai dengan fakta-fakta yang mengatakan bahwa ketakutan dan kekhawatiran dari negara-negara pengguna Selat Malaka akan muncul apabila terjadinya gangguan atau ancaman pada jalur perairan Selat Malaka. Jika itu terjadi, tarif pengiriman

²²Muliono, Heri. "Merajut Batam Masa Depan, Menyongsong Status Free Trade Zone". LP3S: Jakarta. 2001. hal 53-54

²³Siti Zubaidah Ismail & Mohd Azizuddin Mohd Sani. "The Straits of Malacca : Regional Power Vis-A-Vis Littoral State in Strategic and Security Issues and Interest". *Seminar on National Resilience*. Hal.86 dalam <https://core.ac.uk/download/pdf/12118559.pdf> diakses pada tanggal 20 Desember 2018 Pukul 15:36 WIB

²⁴Sabella Ardimasari Aldebaran. "Upaya Littoral State (Indonesia, Malaysia dan Singapura) dengan User States dalam memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan bersenjata di Selat Malaka) Tahun 2008-2013". *Journal of International Relations*, Vol.2, No.2, Tahun 2016, hlm. 72-79

²¹Sam Bateman. dkk, "Safety and Security in Malacca and Singapore Straits : An Agenda For Action". Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper. 2006. dalam <https://www.files.ethz.ch/isn/26417/IDSS%20S&S%20book.pdf> diakses pada tanggal 25 Desember 2018 Pukul 11:51 WIB

barang maupun minyak dunia akan meningkat drastis. Pengiriman minyak dari Timur Tengah sebesar USD \$340 juta pertahun ke industri perminyakan Jepang akan terganggu. Sebab, Selat Malaka adalah *chokepoint* penting perdagangan minyak dunia karena jumlah minyak yang sangat besar melewati Selat Malaka dan jumlah ini diperkirakan akan meningkat secara signifikan setiap tahunnya.

Dinamika Keamanan Selat Malaka Bagi Indonesia

Kompleksitas isu keamanan dalam konteks Indonesia begitu rumit dan bersifat multidimensional yang tercermin dalam pernyataan Pers Menteri Luar Negeri pada tanggal 6 Januari 2004. Isu-isu keamanan tersebut meliputi isu tradisional seperti konflik atau perang antar negara dan isu non-tradisional yang meliputi isu terorisme, HAM, lingkungan dan demokratisasi yang melibatkan aktor-aktor non negara. Isu keamanan non-tradisional tidak dapat dilepaskan dari karakteristik geografis Indonesia yang strategis dengan berbagai perkembangan yang terjadi di lingkungan eksternal Indonesia yang akan berdampak luas pada keamanan nasional maupun global.

Isu keamanan maritim yang terjadi di Selat Malaka merupakan isu keamanan non-tradisional yang menunjukkan dengan jelas keterkaitan dari berbagai sektor baik ekonomi, politik, sosial-budaya dan lingkungan yang menjadi ancaman utama dan dapat mengganggu perdagangan dunia serta akan menimbulkan kerugian yang tidak dapat diduga. Terdapat enam medan konflik utama yang tersebar di perairan Selat Malaka diantaranya yaitu perkapalan, perikanan, pertambangan, perlindungan lingkungan hidup, keamanan dan resolusi sengketa tapal batas.²⁵ Aksi kejahatan ini menimbulkan keresahan dan ketakutan bagi banyak pihak, oleh sebab

itu perlunya perhatian khusus dari negara pantai dan negara pemangku kepentingan Selat Malaka untuk menyelesaikan berbagai aksi kejahatan tersebut atau setidaknya melakukan beberapa upaya untuk mencegah dampak yang di timbulkan.

Merujuk pada pidato Presiden Joko Widodo dan berdasarkan UNCLOS 1982 Pasal 43, Indonesia merupakan salah satu negara pantai yang memiliki kewajiban dalam menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka. Poin yang di angkat Presiden Joko Widodo ini kemudian menjadi acuan penting dalam Rencana Strategis 2015-2019 Kementerian Luar Negeri yang didasari dengan penguatan diplomasi maritim Indonesia.²⁶ Upaya yang dilakukan Indonesia dalam mewujudkan hal tersebut yaitu dengan memperkuat kepemimpinan dan peran Indonesia sebagai negara maritim dalam kerjasama internasional untuk memajukan kepentingan nasional negara nya.

Bagi Indonesia, Selat Malaka menjadi penting dan strategis karena perairan ini berada dalam kawasan dan lintasan kelautan wilayah Indonesia serta sebagian besar rakyat Indonesia yang tinggal di pesisir pantai masih berprofesi sebagai nelayan. Tentunya hal ini menjadikan Indonesia memiliki kepentingan untuk mengamankan keamanan Selat Malaka dari berbagai ancaman yang ditinjau dari pertahanan kedaulatan negara dan aspek perekonomian.

Keamanan di Selat Malaka merupakan salah satu tanggung jawab Indonesia sebagai negara pantai. Dinamika keamanan yang terjadi di Selat Malaka akan berdampak pada keamanan kedaulatan Indonesia, terutama wilayah perairannya. Pada realitasnya Selat Malaka merupakan bagian dari laut wilayah negara pantai khusus nya negara Indonesia.

²⁵ Abu Bakar Jaafar dan Mark J. Valencia, "Management of The Malacca/Singapore Straits : Some Issues, Options and Probable Responses". *Akademika*. No.26. Januari 1985.

²⁶ Kementerian Luar Negeri. *Renstra Kemenlu 2015-2019*. hal.23

Indonesia memiliki perairan teritorial yang luas dan berbatasan langsung dengan perairan Selat Malaka dibanding dengan negara pantai lainnya. Berbeda dengan Singapura yang memiliki perairan yang tidak begitu luas dan ingin menjadikan Selat Malaka sebagai *free transit area* demi kepentingan geopolitik, ekonomi dan pariwisata negara nya.

Indonesia sangat menolak gagasan mengenai internasionalisasi Selat Malaka dan menentang intervensi pihak luar dalam mengurus selat tersebut. Bagi Indonesia, penggunaan selat harus mementikan kepentingan nasional negara pantai dengan syarat tidak merugikan pelayaran internasional. Oleh sebab itu, rezim pelayaran yang harus digunakan di Selat Malaka yaitu hak lintas damai dan hak lintas transit (*innocent passage*), bukan rezim pelayaran internasional (*free transit*) yang akan mengancam kedaulatan negara-negara pantai. *Innocent pasage* menurut pasal 37 UNCLOS 1982 yaitu pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya dan khusus untuk kapal selam harus berlayar di permukaan dan menunjukkan bendera kapal dalam melakukan pelayaran lintas damai di Selat Malaka.

Rezim *free transit* akan merugikan dan mengganggu stabilitas keamanan Selat Malaka khusus nya bagi negara-negara pantai. Penerapan rezim *free transit* tidak sejalan dengan kepentingan negara pantai terutama Indonesia yang ingin menjaga keamanan dan kelestarian wilayah lautnya yang merupakan wilayah perikanan dan mata pencarian masyarakat di sekitar pantai.

Indonesia merupakan negara merdeka yang berdaulat. Kedaulatan negara merupakan otoritas tertinggi bagi sebuah negara untuk melaksanakan pelbagai tindakan yang perlu baik di dalam negara nya atau wilayah kedaulatannya

yang berdasarkan undang-undang negaranya atau hukum internasional. Dengan kepentingan dan kedaulatan yang dimiliki nya Indonesia mempunyai hak dan kewajiban untuk menjaga kelestarian lingkungan terutama pada sektor perikanan dan keamanan laut dari berbagai intervensi yang datang dari negara adidaya seperti Amerika Serikat, China, dan Jepang untuk melakukan internasionalisasi terhadap Selat Malaka.

Selain ancaman terhadap wilayah kedaulatan Indonesia, aktifitas laut atau yang bersumber dari kapal memiliki potensi yang cukup tinggi terhadap ancaman pencemaran lingkungan perairan di laut terutama perairan Indonesia yang cukup luas dan berbatasan langsung dengan perairan Selat Malaka. Banyak kapal-kapal kargo maupun tanker yang bermuatan minyak melewati Selat Malaka tiap hari nya dan berpeluang besar terjadinya pencemaran dan polusi di laut yang berpeluang menyebar ke wilayah perairan pesisir Selat Malaka.

Kapal-kapal yang berlayar di laut kerap mengalami berbagai accident diantaranya seperti kapal karam, kapal kandas, kapal bocor, kapal terbakar maupun terlibat dalam kecelakaan antar kapal. Kecelakaan kapal juga disebabkan oleh faktor teknologi dan manusia. Dua per tiga dari insiden kecelakaan kapal diakibatkan oleh manusia. Misalnya dalam proses pembuangan air *ballast* dan *bilga* pada kapal.²⁷ Setiap kapal yang berlayar harus melakukan proses pergantian dengan air ballast yang baru. Air *ballast* dan *bilga* yang sudah tercampur dengan minyak harus dipisah antara air dan minya di dalam separator. Tetapi dalam pengerjaannya, kerap kali air yang sudah tercampur dengan minyak tersebut

²⁷Sulistiyono. "Dampak Tumpahan Minyak (Oil Spill) Di Perairan Laut Pada Kegiatan Industri Migas Dan Metode Penanggulangannya" dalam http://pusdiklatmigas.esdm.go.id/file/t7-_Dampak_Tumpahan_---_Sulistiyono.pdf diakses pada tanggal 29 April 2019 Pukul 12:59 WIB

langsung dibuang ke perairan laut tanpa proses penyaringan terlebih dahulu.

Pencemaran lingkungan perairan Indonesia juga berdampak pada menurunnya produktivitas sumber daya pesisir dan merugikan masyarakat yang masih tinggal di sekitar pantai yang sebagian besar masih berprofesi sebagai nelayan.²⁸ Nelayan akan semakin kesulitan mendapatkan hasil tangkap di perairan yang tercemar. Kesejahteraan masyarakat pesisir akan terancam jika tidak ada penanggulangan dari pihak-pihak yang bertanggung jawab.

Upaya Indonesia Menjaga Keamanan Perairan Selat Malaka

Sebagai bentuk upaya menghindari ataupun meminimalisir terjadinya pencemaran lingkungan oleh tumpahan minyak dari kapal, maka Indonesia sebagai negara pantai Selat Malaka harus melakukan tindakan untuk mewujudkan jaminan keamanan, keselamatan, ketertiban dan perlindungan lingkungan laut agar tetap bersih dan lestari guna menunjang kelancaran pelayaran internasional di Selat Malaka.

Selain berlandaskan Pasal 43 UNCLOS 1982 dan Joint Agreement 1977, tindakan Indonesia dalam menjaga dan mengelola perairan juga tertuang dalam Nawacita Presiden Jokowi, Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 tentang alur laut kepulauan yang bersumber pada UNCLOS dan Pasal 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.²⁹ Berikut ini upaya yang telah dilakukan Indonesia sebagai bentuk tanggung jawab negara pantai Selat Malaka dalam menjaga keamanan, keselamatan navigasi dan

²⁸Ismail. "Atasi Pencemaran Selat Malaka, Daerah Bisa Memanfaatkan Dana Trust Fund" dalam <https://www.goriatu.com/berita/baca/atasipencemaran-selat-malaka-daerah-bisa-memanfaatkan-dana-trust-fund.html> diakses pada tanggal 29 April 2019 Pukul 13:20 WIB

²⁹Hadiwinata, Ahmad Martin. "Analisis Hukum Terhadap Pengaturan Pengelolaan Perikanan Berbasis Masyarakat Di Indonesia". *Jurnal Hukum Lingkungan*. Vol.2. Issue 1. Juli 2015

perlindungan lingkungan perairan Selat Malaka.

Forum Tripartite Technical Expert Group (TTEG)

Pada tahun 1971, Indonesia, Malaysia dan Singapura menandatangani pernyataan bersama mengenai hal-hal yang berkaitan dengan pengelolaan Selat Malaka. Atas dasar kesepakatan dari pernyataan tahun 1971, maka pada 24 Februari 1977 di adakan kembali pertemuan untuk mempromosikan kerjasama dan koordinasi yang erat antara tiga negara pantai yang bertempat di Manila.³⁰ Dari pertemuan ini menghasilkan *Joint Agreement to Enhance Safety Navigation and Environment Protection in Malacca Straits* yang menjadi dasar terbentuknya mekanisme kerjasama tiga negara pantai yaitu *Tripartite Technical Expert Group (TTEG)*.³¹ Selanjutnya pada tahun 2005, di adakan kembali pertemuan menteri tiga negara pantai untuk membentuk mekanisme kerjasama baru yang dikenal dengan *Cooperative Mechanism* untuk lebih memperkuat kerjasama yang sudah ada. *Cooperative Mechanism* di susun oleh tiga komponen yaitu *Cooperation Forum*, *Project Coordination Committee*, *Aids to Navigation Fund* yang memiliki tujuan sama dalam menjaga keselamatan bernavigasi dan perlindungan lingkungan

³⁰Nanditya Darma Wardhana. "The Implications of the Implementation of Part III of United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 to the Safety of Navigation and Marine Protection in the Straits Used for International Navigation; The Review of Policy and Cooperative Mechanism in the Straits of Malacca and Singapore". Thesis. Uniiiversitas : World Maritime University. 2015

³¹ Nadia Nurani Isfarin. "Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka Dari Pencemaran Minyak Lintas Batas". *Jurnal Ilmu Hukum*. Vol.15. No.2 Tahun 2012. Hlm 220

maritim di Selat Malaka.

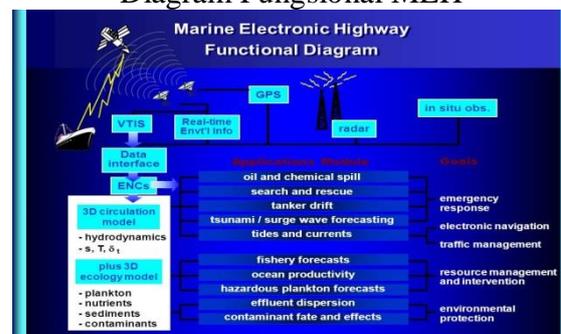
Pertemuan TTEG dan *Cooperative Mechanism* diadakan secara berkala tiap tahunnya untuk saling tukar pandangan maupun ide-ide bagi negara pengguna dan *stakeholders* sekaligus membahas lebih lanjut langkah-langkah penanganan masalah yang terjadi di Selat Malaka. Melalui kedua forum ini lah dibentuk dan dihasilkannya program dan project yang digunakan untuk mengelola keamanan Selat Malaka bagi negara pantai Selat Malaka.

Project *Marine Electronic Highway* (MEH)

Selat Malaka Singapura telah dilengkapi dengan teknologi informasi terkini yang mengarah pada integrasi keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut melalui suatu proyek yaitu *Marine Electronic Highway* (MEH). MEH merupakan teknologi informasi kelautan yang terhubung dengan ENC's dan ECDIS.

Dari sudut pandang teknis, MEH memiliki dua komponen yaitu keselamatan maritim dan manajemen perlindungan maritim. Dalam keselamatan maritim, terbagi menjadi tiga kategori diantaranya keselamatan navigasi, tanggap darurat, dan navigasi presisi yang akan diintegrasikan dengan ENC's-ECDIS. Untuk manajemen perlindungan lingkungan maritim dikategorikan dalam pemantauan lingkungan, perlindungan dan manajemen tanggap darurat, serta penilaian resiko kerusakan. Sekarang ini, teknologi yang digunakan untuk perlindungan lingkungan maritim sangat beragam baik dalam model 3D maupun 4D seperti aplikasi GIS yang sudah terhubung ke DBMS (Selat Sistem Informasi Lingkungan Malaka/SMEIS) , paket statistik, model numberik, bahkan penginderaan jauh. Berikut diagram fungsional dari project MEH :³²

Gambar 4.1
Diagram Fungsional MEH



Joint Hydrographic Survey Selat Malaka

Tiga negara pantai Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura sepakat untuk melakukan pembaruan Peta Laut yang kemudian menghasilkan *Electronic Nautical Charts* (ENC) untuk menunjang keselamatan pelayaran yang menjadi isu sangat penting bagi transportasi laut tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura melalui *Joint Hydrographic Survey*. Survei ini merupakan wujud implementasi dari Project-8 "*Concept Study on Real Time Monitoring of Under Keel Clearance in the SOMS*", yang merupakan salah satu project dibawah naungan *Cooperative Mechanism*.

Data yang dikumpulkan dari hasil survei akan digunakan untuk menghasilkan grafik navigasi elektronik yang lebih canggih dan rinci serta memungkinkan perencanaan pelayaran yang lebih baik di jalur lalu lintas TSS Selat Malaka. Jalur lalu lintas kapal (TSS) Selat Malaka merupakan area dimana navigasi sangat diatur karena jalur ini diakses oleh semua jenis kapal dari berbagai penjuru dunia dan relatif sempit.

³²<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Documents/TheMarineElectronicHighwayjpARTICLE.pdf>

Jasa Pandu Luar Biasa (Voluntary Pilotage Service)

Istilah jasa pandu kapal dalam pelayaran di Selat Malaka sudah di rumuskan sejak lama. Pada tahun 1977 setelah terbentuknya forum *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) oleh tiga negara pantai, IMO kemudian mengeluarkan Resolusi A.375(X) tentang penetapan *Traffic Separated Scheme* (TSS) dan merekomendasikan kepada kapal-kapal *Deep Draught Vessel* (DDV) dan *Very Large Crude Carrier* (VLCC) untuk menggunakan jasa pemanduan yang telah disiapkan oleh *Littoral State* jika telah tersedia.

Pada tahun 2017 saat diadakannya pertemuan TTEG ke-41 di Yogyakarta dan pertemuan *Intersessional Meeting of The Working Group on Voluntary Pilotage Service in the Straits of Malacca and Singapore* di Bandung, 18-20 Januari 2017 dibahas kembali mengenai pemanduan di Selat Malaka.³³ Pemerintah Indonesia melalui diplomasi yang dilakukan secara *all out* dalam menyampaikan kesanggupannya menjalankan program jasa pandu Selat Malaka dan pelaksanaannya akan ditargetkan mulai pada tahun 2017. Komitmen pemerintah Indonesia untuk melaksanakan pemanduan ini menjadikan Indonesia sebagai negara pertama yang siap melaksanakan pemanduan kapal di Selat Malaka dan menjadikan Indonesia sebagai bangsa yang berintegritas dan tidak bergantung pada negara pantai lainnya. Selain itu juga berdampak pada peningkatan perekonomian Indonesia karena ada pendapatan yang masuk ke BUMN dan kas negara melalui PNBP.

Pengoperasian program Jasa Pandu Luar Biasa bagi kapal yang berlayar di Selat Malaka ini sudah diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor HK. 103/2//DJPL-17 tentang

Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka. Untuk operator pemanduan kapal yang berlayar di perairan Selat Malaka, pemerintah telah menunjuk dan memberikan izin kepada PT Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) melalui keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor BX.428/PP 304.³⁴

Vessel Traffic System (VTS)

Stasiun VTS (Vessel Traffic System) terdiri dari sistem dan peralatan navigasi yang sudah canggih seperti *Weather Sensor* ataupun *alarm GMDSS* (*Global Maritime Distrese Safety System*) untuk mengatur lalu lintas kapal di Selat Malaka yang akan menjadikan pelayaran di Selat Malaka menjadi lebih baik. Negara-negara pantai Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura memiliki masing-masing VTS untuk memantau lalu lintas pelayaran kapal.

Indonesia membangun stasiun sistem VTS yang berlokasi di Batam, Dumai, dan Belawan pada tahun 2011. Melalui VTS, Indonesia fokus dalam mengelola perairan domestik seiring mempersiapkan kemampuan dan keahlian baik dari segi sistem alat maupun SDM untuk kemudian ikut berpartisipasi mengelola TSS bersama dengan Singapura dan Malaysia.

Pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

Salah satu program kerjanya Cooperative Mechanim tiga negara pantai dalam menjaga keamanan Selat Malaka yaitu dalam pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) melalui *Aids of Navigation Fund* (ANF) *Committe*.

³³ "Indonesia Kini Berjaya di Selat Malaka" dalam <https://news.detik.com/adv-nhl-detikcom/d-3470598/indonesia-kini-berjaya-di-selat-malaka> diakses pada tanggal 22 Januari 2019 Pukul 13:59 WIB

³⁴ "Indonesia Resmi Layani Pemanduan Di Selat Malaka dan Selat Singapura" dalam <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/INDONESIA-RESMI-LAYANI-PEMANDUAN-DI-SELAT-MALAKA-DAN-SELAT-SINGAPURA.aspx> diakses pada tanggal 22 Januari 2019 Pukul 14:26 WIB

Sarana Bantu Navigasi sebagai alat bantu pandu kapal harus memiliki aturan standar sebagai rambu lalu lintas pelayaran yang berlaku secara internasional dan SBNP juga harus diketahui oleh seorang nakhoda kapal atau anak kapal untuk mengurangi atau menghindari kecelakaan lalu lintas pelayaran di laut. Sarana Bantu Navigasi biasanya terletak di beberapa tempat yang seharusnya memiliki rambu pelayaran yaitu di pintu masuk dan pintu keluar pelabuhan, bagian laut yang dangkal dan dalam, perbatasan laut antar negara, dan di tengah laut yang terdapat pipa gas di dalamnya. Beberapa contoh SBNP yang terdapat di perairan Selat Malaka yaitu Menara Suara, Rambu Suar, Pelampung Suar, dan Tanda Siang.

Pemeliharaan SBNP didukung oleh tenaga ahli Malacca Straits Council (MSC) Jepang yang ditunjuk oleh Komite ANF sebagai pengawas dan supervisor teknis. Pelayanan dalam SBNP juga ditingkatkan sebesar 98% melalui pembentukan Tim Reaksi Cepat (TRC) dan diharapkan dapat meningkatkan kesiagaan kapal, peralatan, bahan kerja, suku cadang, dan personil dalam merespon berbagai masalah yang terjadi.³⁵

KESIMPULAN

Selat Malaka merupakan jalur navigasi internasional yang terletak di daerah teritorial tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selat Malaka memiliki peran penting di dunia internasional karena fungsinya sebagai jalur penghubung kepentingan ekonomi banyak negara di dunia. Selat Malaka ramai di lewati oleh berbagai kapal dari belahan dunia seperti kapal tanker, kapal kargo, hingga kapal bermuatan minyak

yang memiliki ukuran berbeda-beda. Kondisi fisik Selat Malaka yang ramai, sempit, dangkal dan berbelok memiliki dampak pada keselamatan dalam pelayaran.

Pengelolaan kawasan Selat Malaka berada dibawah tanggung jawab negara pantai (*littoral state*). Tanggung jawab tiga negara pantai atas Selat Malaka dapat dilihat dari pembentukan *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) sebagai wadah dalam bertukar ide maupun pandangan untuk menciptakan Selat Malaka yang aman dan terjaga dari berbagai pencemaran yang dapat mengganggu kelestarian lingkungan selat.

Bagi Indonesia, Selat Malaka merupakan sumber pendapatan dan penghasilan yang besar untuk perekonomian negara, mulai dari kandungan sumber daya alam yang sangat produktif hingga pendapatan SPNBP negara melalui program jasa pandu yang di terapkan oleh Indonesia di Selat Malaka. Penggunaan Selat Malaka meningkat 2% setiap tahunnya. Tanggung jawab Indonesia sebagai negara pantai Selat Malaka telah dibuktikan melalui beberapa upaya yang sudah dilakukan oleh Indonesia bersama dengan negara pantai Selat Malaka untuk mempromosikan keselamatan bernavigasi dan perlindungan lingkungan maritim.

Referensi:

Jurnal:

Panduwinata, Yudistira. "Pengawasan Wilayah Laut Sela Malaka Pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols". *Journal of International Relation*. Vol.2. No.4. Tahun 2016.

M.Saeri. "Karakteristik Dan Permasalahan Selat Malaka". *Jurnal Transnasional*. Vol.4. No.2. Tahun 2013.

³⁵ "Tiga Negara Pantai Kerjasama Pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Di Selat Malaka Dan Singapura" dalam <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/TIGA-NEGARA-PANTAI-KERJASAMA-PEMELIHARAAN-SARANA-BANTU-NAVIGASI-PELAYARAN-DI-SELAT-MALAKA-DAN-SINGAPURA-.aspx> diakses pada tanggal 07 Februari 2019 Pukul 14:42 WIB

Olivia, Yessi. "Level Analisa Sistem dan Teori Hubungan Internasional". *Jurnal Transnasional*. Vol.5. No.1. Pekanbaru. 2013.

Aldebaran, Sabella Ardimasari. "Upaya Littoral State (Indonesia, Malaysia dan Singapura) dengan User States dalam memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan bersenjata di Selat Malaka) Tahun 2008-2013". *Journal of International Relations*, Vol.2, No.2, Tahun 2016.

Jaafar, Abu Bakar dan Mark J. Valencia, "Management of The Malacca/Singapore Straits : Some Issues, Options and Probable Responses". *Akademika*. No.26. Januari 1985.

Hadiwinata, Ahmad Martin. "Analisis Hukum Terhadap Pengaturan Pengelolaan Perikanan Berbasis Masyarakat Di Indonesia". *Jurnal Hukum Lingkungan*. Vol.2. Issue 1. Juli 2015.

Buku:

Jackson, Robert & George Sorensen, "Pengantar Studi Ilmu Hubungan Internasional". Yogyakarta : PT Pustaka Pelajar.1999.

Kagley, Charles W. dan Eugene R. Wittkopf, "World Politics : trend and transformation". New York: St. Martin's Press. 1997.

Mas'ood, Mochtar. "Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi". Jakarta: LP3ES. 1990.

Viotti, Paul R. Dan Mark V. Kauppi. "International Relations And World Politics Security, Economy, Identity". New Jersey: Prentice.

Holsti,K.J."Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis, Jilid II". Terjemahan M.Tahir Azhary. Jakarta: Erlangga. 1988.

_____. "International Politics : A Framework For Analisis". New Jersey: Prentice, hal inc, 1995, terjemahan Wawan Juanda, "Politik Internasional : Suatu Kerangka Analisis". Bandung : Bina Cipta, 1997.

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

Kementerian Luar Negeri. *Renstra Kemenlu2015-2019*.

Media Lainnya:

Thesis :

Nanditya Darma Wardhana. "The Implications of the Implementation of Part III of United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 to the Safety of Navigation and Marine Protection in the Straits Used for International Navigation; The Review of Policy and Cooperative Mechanism in the Straits of Malacca and Singapore". Thesis. Uniiiversitas : World Maritime University. 2015

Website:

Tumpahan Minyak Capai Pantai Nongsa, Bagaimana Nasib Indonesia?" dalam <https://www.liputan6.com/regional/read/2842184/tumpahan-minyak-capai-pantai-nongsa-bagaimana-nasib-indonesia> diakses pada tanggal 16 Januari 2019 Pukul 14:07 WIB

Damanik, Caroline. "Tabrakan Kapal Tanker Sebabkan 300 Ton Minyak Tumpah, Kepri Waspada" dalam <https://regional.kompas.com/read/2>

017/01/06/18550561/tabrakan.kapal.tanker.sebabkan.300.ton.minyak.tumpah.kepri.waspada diakses pada tanggal 29 November 2018 Pukul 11:17 WIB

“*Kecelakaan Kapal di Selat Malaka Yang Menimbulkan Tumpahan Minyak*”, dalam <https://www.portonews.com/2017/oil-and-chemical-spill/kecelakaan-kapal-di-selat-malaka-yang-menimbulkan-tumpahan-minyak/> diakses pada tanggal 29 November 2018 Pukul 11:51 WIB

Bueger, Christian. “*What is Maritime Security?*” dalam <http://bueger.info/wpcontent/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf> diakses pada tanggal 26 Oktober 2018 Pukul 15:06 WIB

Umana, Felipe. “*Threat Convergence Transnational Security Threats in the Strait of Malacca*” dalam <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastrait-08e.pdf>

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part3.htm diakses pada tanggal 16 Desember 2018 pukul 12:29 WIB

Bateman, Sam. dkk, “*Safety and Security in Malacca and Singapore Straits : An Agenda For Action*”. Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper. 2006. dalam <https://www.files.ethz.ch/isn/26417/IDSS%20S&S%20book.pdf> diakses pada tanggal 25 Desember 2018 Pukul 11:51 WIB

Usmahadi. “Peninjauan Kembali Pemanfaatan Selat Malaka” dalam <http://jhp.ui.ac.id/index.php/home/a>

article/download/646/574 diakses pada tanggal 07 Maret 2019 Pukul 11:56 WIB

Ismail, Siti Zubaidah & Mohd Azizuddin Mohd Sani. “The Straits of Malacca : Regional Power Vis-A-Vis Littoral State in Strategic and Security Issues and Interest”. *Seminar on National Resilience*. Hal.86 dalam <https://core.ac.uk/download/pdf/12118559.pdf> diakses pada tanggal 20 Desember 2018 Pukul 15:36 WIB

Sulistiyono. “Dampak Tumpahan Minyak (Oil Spill) Di Perairan Laut Pada Kegiatan Industri Migas Dan Metode Penanggulangannya” dalam http://pusdiklatmigas.esdm.go.id/file/t7-_Dampak_Tumpahan_---_Sulistiyono.pdf diakses pada tanggal 29 April 2019 Pukul 12:59 WIB

Ismail, “*Atasi Pencemaran Selat Malaka, Daerah Bisa Memanfaatkan Dana Trust Fund*” dalam <https://www.goriau.com/berita/baca/atasi-pencemaran-selat-malaka-daerah-bisa-memanfaatkan-dana-trust-fund.html> diakses pada tanggal 29 April 2019 Pukul 13:20 WIB

“*Indonesia Kini Berjaya di Selat Malaka*” dalam <https://news.detik.com/adv-nhl-detikcom/d-3470598/indonesia-kini-berjaya-di-selat-malaka> diakses pada tanggal 22 Januari 2019 Pukul 13:59 WIB

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/NavigationalDocuments/TheMarineElectronicHighwayjpARTICLE.pdf>

“Indonesia Resmi Layani Pemanduan Di Selat Malaka dan Selat Singapura”
dalam

<http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/INDONESIA-RESMI-LAYANI-PEMANDUAN-DI-SELAT-MALAKA-DAN-SELAT-SINGAPURA.aspx> diakses pada tanggal 22 Januari 2019 Pukul 14:26 WIB