



UNIVERSITAS INDONESIA

**“KERJASAMA PENGELOLAAN WILAYAH PERBATASAN
SELAT MALAKA INDONESIA – MALAYSIA”**

(Pendekatan Kesejahteraan)

TESIS

ARIF BUDI SETIAWAN

NPM : 0806448264

**FAKULTAS PASCASARJANA UNIVERSITAS INDONESIA
PROGRAM STUDI KAJIAN KETAHANAN NASIONAL
KEKHUSUSAN KAJIAN STRATEGIK INTELIJEN
JAKARTA**

DESEMBER 2010



UNIVERSITAS INDONESIA

**“KERJASAMA PENGELOLAAN WILAYAH PERBATASAN
SELAT MALAKA INDONESIA – MALAYSIA”**

(Pendekatan Kesejahteraan)

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Sains (M.Si) dalam Kajian Stratejik Intelijen**

ARIF BUDI SETIAWAN

NPM : 0806448264

**FAKULTAS PASCASARJANA
PROGRAM STUDI KAJIAN KETAHANAN NASIONAL
KEKHUSUSAN KAJIAN STRATEJIK INTELIJEN
JAKARTA**

DESEMBER 2010

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : ARIF BUDI SETIAWAN

NPM : 0806448264

Tanda Tangan :  ARIF BUDI S

Tanggal : 27 DESEMBER 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Arif Budi Setiawan
NPM : 0806448264
Program Studi : Kajian Ketahanan Nasional Kekhususan
Kajian Stratejik Intelijen
Judul Tesis : Kerjasama Pengelolaan Wilayah Perbatasan
Selat Malaka Indonesia – Malaysia
(Pendekatan Kesejahteraan)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima
sebagai
bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains
pada Program Studi Kajian Stratejik Intelijen, Program Pasca Sarjana
Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Dra. F. Iriani Sophiaan Yudoyoko, M.Si

(.....)

Pembimbing : Andi Widjajanto, S.Sos., M.Sc. MS

(.....)

Penguji : Laksda TNI (Purn) A. A. Kustia

(.....)

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 27 Desember 2010

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Sains pada Program Studi Kajian Ketahanan Nasional Kekhususan Kajian Strategik Intelijen Pasca Sarjana Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Dra. F. Iriani Sophiaan Yudoyoko M.Si., selaku Ketua Program Kekhususan Kajian Strategik Intelijen Pascasarjana Universitas Indonesia yang telah banyak membantu saya selama mengikuti pendidikan S2 Intelijen.
2. Andi Widjajanto, S.Sos., M.Sc. MS, pembimbing tesis yang telah banyak memberikan motivasi dan dorongan, membantu dalam bimbingannya, mengoreksi dan memberikan masukan-masukan yang penting bagi sempurnanya tesis ini.
3. *Laksda TNI (Purn) A.A. Kustia*, selaku penguji dan pembaca ahli, yang senantiasa mengoreksi dan memberikan masukan-masukan penting demi sempurnanya tulisan dan demi akurasinya tulisan ini.
4. Bapak Eddy Faisal dan Wing Wiryawan selaku staff Sekretariat Program Kekhususan Kajian Strategik Intelijen Pascasarjana Universitas Indonesia yang telah memberikan dorongan baik itu berupa perhatian dan selalu mengingatkan demi selesainya pembuatan tesis.
5. Kepada Ayahanda Sumaryanto yang selalu memberikan dorongan, dukungan dan motivator untuk penulis melanjutkan ke jenjang studi yang lebih tinggi. Kepada Ibunda Sri Rahayu yang selalu dengan penuh kesabaran memberikan dorongan dan motivasi dan berdoa sepanjang malam untuk kesuksesan penulis.
6. Kepada seluruh atasan dan rekan-rekan dimana saya mengabdikan, yang tidak mungkin dapat saya sebutkan satu persatu.

7. Kepada adik-adik asuh saya terutama Ni Made Kurnia Kartika Dewi dan Rizuki Antariksa, yang senantiasa membantu dan memberikan dorongan moril dalam penyelesaian tesis.
8. Kepada rekan-rekan S2 Kajian Strategik Intelijen yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.

Akhir kata, saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini bisa membawa manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Jakarta, 27 Desember 2010



Arif Budi Setiawan

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Arif Budi Setiawan
NPM : 0806448264
Program Studi : Kajian Ketahanan Nasional Kekhususan
Kajian Stratejik Intelijen
Fakultas : Pascasarjana
Jenis karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

KERJASAMA PENGELOLAAN WILAYAH PERBATASAN SELAT MALAKA INDONESIA – MALAYSIA (PENDEKATAN KESEJAHTERAAN)

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : 27 Desember 2010

Yang menyatakan



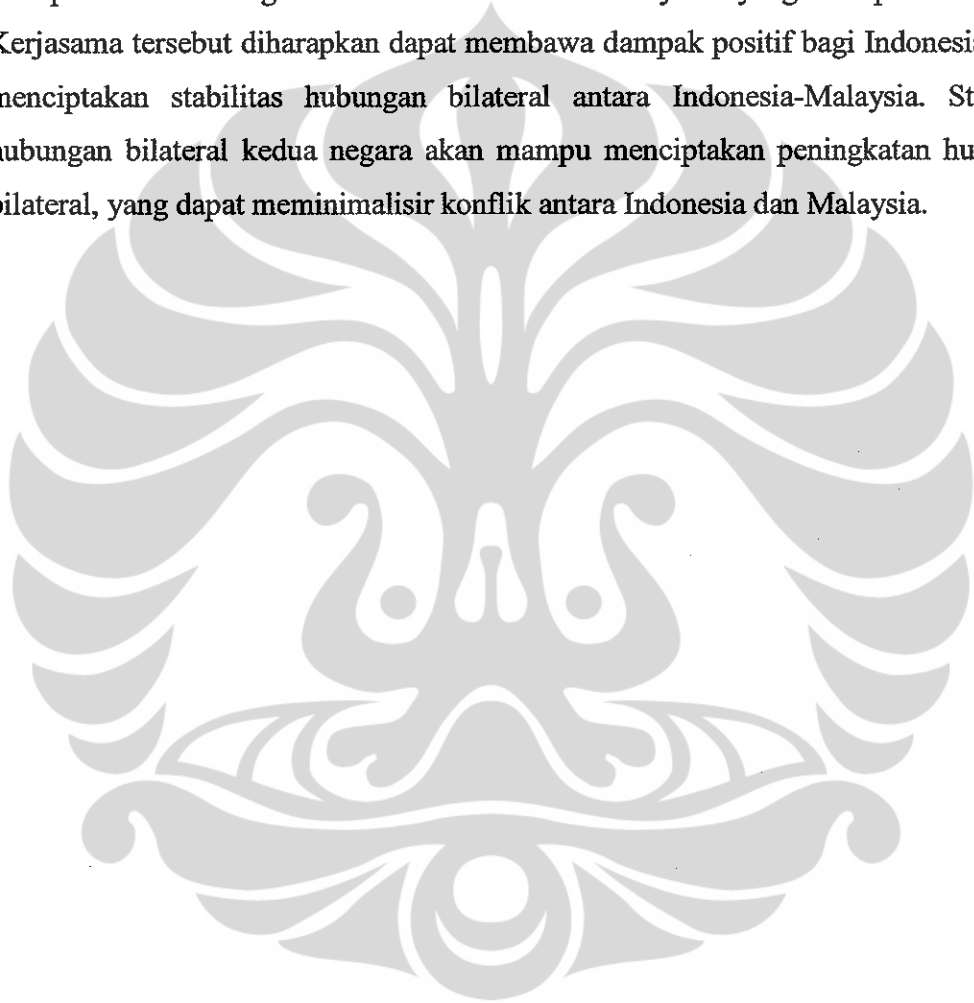
(ARIF BUDI SETIAWAN)

ABSTRAK

Nama : Arif Budi Setiawan
Program Studi : Kajian Stratejik Intelijen
Judul : Kerjasama Pengelolaan Wilayah Perbatasan Selat Malaka
Indonesia – Malaysia (Pendekatan Kesejahteraan)

Selat Malaka merupakan salah satu selat terpadat di dunia yang terletak di antara Indonesia dan Malaysia. Selat ini mempunyai arti penting karena menjadi salah satu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Di perairan Selat Malaka terdapat permasalahan yurisdiksi yang mengarah pada sengketa/konflik karena belum selesainya perjanjian mengenai penetapan garis perbatasan, berupa batas laut wilayah/teritorial, ZEE, dan landas kontinen, yang bersifat bilateral antara Indonesia dengan Malaysia. Permasalahan tersebut dipicu oleh faktor internal dari dalam negeri maupun faktor eksternal yang berasal dari luar Indonesia. Untuk mencegah dan meminimalisir timbulnya konflik tersebut, dibutuhkan adanya suatu perundingan yurisdiksi antara Indonesia dan Malaysia, salah satunya dengan melakukan kerjasama dalam pengelolaan potensi ekonomi Selat Malaka. Dari sisi ekonomi dan kestrategisan, Selat Malaka merupakan jalur pelayaran terpenting dan tersibuk di dunia, yang dilintasi lebih dari 50 ribu kapal pertahun yang mengangkut hampir seperlima perdagangan laut dunia. Hal tersebut menimbulkan kerawanan-kerawanan yang menyebabkan negara-negara besar ingin terlibat dalam pengamanan Selat Malaka. Dalam hal ini peran intelijen dibutuhkan untuk penyelidikan, pengamanan, dan penggalangan agar kerjasama tersebut berjalan baik dan tidak merugikan Indonesia maupun Malaysia. Selain itu, campur tangan negara lain juga harus diawasi. Wilayah perairan sepanjang Selat Malaka memiliki banyak potensi laut yang disertai kerawanan-kerawanan sehingga dibutuhkan suatu kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia.

Kerjasama pengelolaan tersebut tidak hanya dilihat dari pengamanan wilayah saja, tetapi juga dari pendekatan kesejahteraan masyarakat di sekitar Selat Malaka. Kerjasama pengelolaan ini merupakan salah satu upaya kedua negara untuk mencegah internasionalisasi Selat Malaka dan merupakan salah satu upaya untuk memperbaiki hubungan bilateral Indonesia-Malaysia yang sempat memanas. Kerjasama tersebut diharapkan dapat membawa dampak positif bagi Indonesia untuk menciptakan stabilitas hubungan bilateral antara Indonesia-Malaysia. Stabilitasnya hubungan bilateral kedua negara akan mampu menciptakan peningkatan hubungan bilateral, yang dapat meminimalisir konflik antara Indonesia dan Malaysia.



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
PETA SELAT MALAKA	xi
DIAGRAM ALUR PIKIR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Perumusan Masalah	7
1.3 Batasan Masalah Penelitian	8
1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian	8
1.5 Hipotesis	8
1.6 Metodologi Penelitian	9
1.7 Sistematika Penulisan	10
BAB II LANDASAN TEORI	12
2.1 Teori	12

2.1.1	Teori Model Perumusan Kebijakan	12
2.1.2	Teori Dependensi dan Interdependensi	13
2.1.3	Teori Regionalisme	14
2.1.4	Teori Konflik	17
2.1.5	Teori – Teori Intelijen	18
2.2	Konsep	27
2.2.1	Delimitasi Laut Teritorial	27
2.2.2	Delimitasi Maritim Negara Kepulauan	28
2.2.3	Negara Kepulauan	30
2.2.4	Batas Yurisdiksi Negara Kepulauan	31
2.2.5	Prinsip-Prinsip Delimitasi Batas Maritim	34
2.2.6	Metode Delimitasi Batas Maritim	38
2.2.7	Wawasan Nusantara	45
2.2.8	Kerjasama Internasional	47
BAB III ISU DAN PERMASALAHAN KERJASAMA PENGELOLAAN		
SELAT MALAKA		49
3.1	Gambaran Umum Selat Malaka	49
3.2	Isu dan Permasalahan Yang Terjadi di Selat Malaka	52
3.2.1	Persoalan Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan.....	52
3.2.2	Masalah Yuridis	54
3.2.3	Masalah Pencurian Ikan (Illegal Fishing)	56
3.2.4	Masalah Pembajakan dan Perompakan	57
3.2.5	Masalah Penyelundupan dan Lalu Lintas Narkoba	62
3.2.6	Isu Terorisme Maritim	63
3.2.7	Masalah Ekonomi	65
3.3	Pulau-Pulau Indonesia Yang Berbatasan Langsung Dengan Selat Malaka	68

3.4 Selat Malaka Dalam Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS 1982)...	74
3.5 Batas Maritim Indonesia Dengan Malaysia di Selat Malaka	76
3.6 Kerjasama Indonesia-Malaysia Dalam Pengelolaan Wilayah Selat Malaka	81
BAB IV ANALISA	86
4.1 Faktor Penting Kerjasama Indonesia dan Malaysia.....	86
4.2 Faktor Penghambat Dalam Kerjasama Pengelolaan Wilayah Selat Malaka	86
4.3 Dampak Kerjasama Pengelolaan Wilayah Selat Malaka	92
4.4 Peran Intelijen	93
BAB V PENUTUP	105
A. Simpulan	105
B. Saran Tindak	105
DAFTAR PUSTAKA	106
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
1. Lampiran I Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2008	
2. Lampiran II Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 207/PMK – 07/2008	

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kerjasama internasional adalah elemen penting dalam pelaksanaan kebijakan dan politik luar negeri Indonesia. Melalui kerjasama internasional, Indonesia dapat memanfaatkan peluang-peluang untuk menunjang dan melaksanakan pembangunan nasional. Berdasarkan Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara ditegaskan bahwa pengelolaan dan pengamanan wilayah perbatasan RI terkait erat dengan konsepsi dasar yang kita anut tentang NKRI. Ketika NKRI dimaknai sebagai satu entitas yang memiliki kedaulatan, penduduk, dan wilayah, maka segala bentuk tafsir atau persepsi terhadap ancaman yang dihadapi tidak akan lepas dari tanggungjawab negara melindungi elemen-elemen tersebut secara tidak terpisah. Negara tidak dapat mengabaikan atau mengutamakan salah satu dari elemen kedaulatan, penduduk dan wilayah dalam kebijakan dan aktivitas terkait pengelolaan dan pengamanan wilayah perbatasan RI, terutama wilayah Selat Malaka.

Seperti halnya negara-negara berkembang lainnya di kawasan Asia, masalah perbatasan merupakan masalah yang kerap dihadapi. Tumpang tindih pengaturan ZEE dengan beberapa negara tetangga juga berpotensi melahirkan friksi dan sengketa yang dapat mengarah pada konflik internasional. Kaitannya dengan hubungan Indonesia-Malaysia, masalah perbatasan dapat terlihat dalam kasus Selat Malaka dimana kawasan perairan tersebut diklaim oleh beberapa negara, yaitu Indonesia, Singapura, dan termasuk Malaysia. Selat Malaka begitu penting karena merupakan jalur lalu lintas perdagangan yang menghubungkan antara negara-negara barat dengan negara-negara timur, sehingga kawasan ini merupakan kawasan yang strategis bagi jalur perdagangan. Wacana masalah Selat Malaka sempat akan diinternasionalisasikan, namun batal

karena cukup negara-negara pantai yang menjaga perairan tersebut, yaitu Indonesia, Singapura, dan Malaysia.

Selat Malaka yang terletak di antara tiga negara, yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura, pada bagian yang lebarnya kurang dari 24 mil, laut wilayah dua dari tiga negara tersebut berhimpitan. Selat Malaka mempunyai arti penting karena salah satu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Diinformasikan dalam Asia Research Bulletin bahwa pelayaran di Selat Malaka itu semakin meningkat dan kini merupakan selat yang paling ramai di dunia.¹ Arti penting Selat Malaka semakin bertambah dengan diproduksi kapal-kapal tanker raksasa untuk mengangkut minyak dari Timur Tengah melewati Selat Malaka ke negara-negara Timur Jauh, terutama Jepang yang 90% kebutuhan minyaknya diangkut melalui selat ini. Di samping itu juga, Selat Malaka merupakan jalur air penting untuk kegiatan pelayaran dengan berbagai macam dagangan ekspor/impor dari berbagai negara.

Panjang Selat Malaka 500 mil dengan lebar 1,5 mil laut pada titik tersempit, yaitu Terusan Philip di Selat Singapura. Selat Malaka merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia. Selat Malaka membentuk jalur pelayaran terusan antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik serta menghubungkan tiga negara berpenduduk terpadat di dunia, yaitu Indonesia, China, dan India. Sebanyak 50.000 kapal melintas di Selat Malaka setiap tahunnya, yang mengangkut seperlima atau seperempat perdagangan dunia.

Di penghujung tahun 2010, kapal yang melintas telah mencapai 71.359 kapal dari 63.636 kapal (di tahun 2004) dan hanya 43.965 kapal (di tahun 1999). Kesibukan di selat ini diperkirakan akan meningkat

¹ Kirdi Dipoyudo, *Persoalan Sekitar Selat Malaka*, Analisa Tahun IV No. 3, Maret 1957, hal. 25, Kutipan dari Asia Research Bulletin, 1 (1970), hal. 523.

mencapai angka 316.700 kapal di tahun 2024 dan akan mencapai 1.300.000 kapal pada tahun 2083.²

Wilayah perairan sepanjang Selat Malaka memiliki banyak kerawanan, di samping rawan terhadap kerusakan lingkungan, baik lingkungan hayati maupun non hayati akibat pencemaran air laut oleh tumpahan minyak yang sangat banyak dan luas, wilayah tersebut juga rawan terhadap “pelanggaran wilayah” (termasuk peringkat atas di samping Laut Cina Selatan dan Perairan Maluku/Irian Jaya, rawan terhadap “kegiatan atau kemungkinan terjadinya usaha-usaha infiltrasi untuk tujuan subversi”, rawan terhadap “penyelundupan”, rawan terhadap “pencurian sumber daya laut”, rawan terhadap “penyelundupan narkotika”, dan rawan terhadap “perampokan/pembajakan di laut”.³

Dari sisi ekonomi dan kestrategisan, Selat Malaka merupakan jalur pelayaran terpenting dan tersibuk di dunia, seperti halnya Terusan Suez dan Panama. Lebih dari 50 ribu kapal pertahun melintasi Selat Malaka, yang mengangkut hampir seperlima perdagangan laut dunia. Kapal-kapal tanker diperkirakan mengangkut 11 juta barel minyak per hari melalui Selat Malaka pada 2003, terutama untuk tujuan Jepang. Seiring berkembangnya perekonomian Cina, negara berpenduduk terbanyak di dunia itu juga tumbuh menjadi pengimpor minyak terbesar dunia. Akibatnya, perairan Selat Malaka makin padat. Selat Philips (Singapura) yang berada di titik tersempit di Selat Malaka adalah salah satu kemacetan laut dunia. Namun, nilai strategis Selat Malaka, juga dibarengi dengan kerawanannya, terutama perompakan atau ancaman terorisme laut. Pada 2003 telah terjadi 150 kasus

² Diakses dari <http://antasari.net/maritime-security-safety-di-selat-malaka/> pada 10 November 2010 pukul 14.05.

³ Letkol Laut (P) M. J. Sitepu, Pengaruh Keamanan Lalu Lintas Selat Malaka Terhadap Keamanan Dalam Negeri, *Dharma Wiratama*, No. 37/XII/Sept. 1978, Sesko AL, hal. 72-73, dalam Usman Arief, 1995, *Kerjasama Tiga Negara Indonesia-Malaysia-Singapura Mengenai Selat Malaka dan Ketahanan Nasional*, Jakarta, hal. 4

penyerangan/perompakan di Selat Malaka. Melihat itu, negara-negara besar telah menyatakan keinginannya untuk terlibat mengamankan Selat Malaka, seperti AS, India, atau Jepang.⁴

Kerawanan lain yang terdapat di wilayah selat ini ialah adanya kesenjangan pada tingkat perkembangan daerah dan tingkat kesejahteraan masyarakat, antara penduduk yang mendiami wilayah Indonesia di satu pihak, dengan penduduk yang mendiami wilayah Malaysia dan Singapura di pihak lain. Kondisi ekonomi penduduk yang mendiami wilayah Indonesia pada umumnya lebih rendah dibanding kondisi ekonomi penduduk kedua negara tetangganya. Bila keadaan ini berlangsung terus, maka bisa timbul ekses-ekses yang tidak diinginkan.⁵

Ditinjau dari kerjasama keselamatan pelayaran, ketiga negara, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura telah sepakat pada pertemuan konsultasi pertama 4-5 Juli 1972 di Jakarta, yaitu ketiga negara berupaya untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura, pertemuan ini berhasil meletakkan dasar-dasar bagi pertemuan berikutnya yaitu perlunya mengadakan Traffic Separation Scheme (TSS), membentuk badan kerja sama tiga negara pantai serta melanjutkan survey hidrografis untuk melengkapi data-data yang telah dikumpulkan sebelumnya. Pertemuan ini telah ditindaklanjuti dengan pertemuan Menteri Luar Negeri ketiga negara pantai di Singapura pada 19 Februari 1975 yang telah membahas tentang keselamatan pelayaran di Selat Malaka dengan membicarakan tentang tindakan yang perlu diambil untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di selat Malaka, dan masalah pembentukan badan koordinasi yang akan mengkoordinasikan dan

⁴ Diakses dari <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=7788> pada 10 November 2010 pukul 14.00

⁵ Mari Pangestu, Segitiga Pertumbuhan Sebagai Model Untuk Kerjasama Ekonomi ASEAN : Suatu Perspektif Indonesia, Analisis, Tahun XX/No.2, CSIS, Maret-April 1992, hal. 128.

melaksanakan tindakan-tindakan yang perlu diambil untuk meningkatkan keselamatan pelayaran. Dengan pelaksanaan patroli terkoordinasi ketiga negara dan patroli Eyes in the Sky ketiga negara pantai telah dapat menurunkan jumlah perompakan yang terjadi di Selat Malaka, tingkat pelanggaran kasus perompakan sudah dapat ditekan seminimal mungkin maka Selat Malaka kini telah lebih aman. Meski demikian masih ada daerah tertentu yang rawan terhadap perompakan dan daerah tersebut perlu diwaspadai oleh semua pihak untuk mengantisipasi agar tidak terjadinya perompakan.⁶

Pada akhir 1982, kurang lebih 159 negara-negara anggota PBB telah merumuskan perjanjian antar negara dalam Hukum Laut 1982. Dengan selesainya perumusan konvensi tersebut, berarti perjuangan bangsa Indonesia di forum internasional, dan yang terakhir melalui forum Konferensi Hukum Laut III, telah membuahkan hasil dengan diakuinya negara Indonesia sebagai negara kepulauan. Hal ini berarti bahwa negara kepulauan yang dinyatakan bangsa Indonesia melalui Deklarasi Juanda tanggal 13 Desember 1957 tersebut telah diakui oleh masyarakat internasional selaras dengan Konvensi PBB mengenai Hukum Laut tahun 1982 pemerintah Indonesia mengundang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi PBB mengenai Hukum Laut 1982 (Indonesia's Ratification of The 1982 United Nations Convention on The Law of The Sea/UNCLOS).

Pada tahun 1994, Konvensi PBB mengenai Hukum Laut 1982 disahkan sebagai ketentuan hukum yang pasti. Ketentuan-ketentuan Konvensi PBB mengenai Hukum Laut 1982 tentang hak lintas bagi kapal

⁶ Diakses dari <http://www.scribd.com/doc/6214803/Listyowarno> pada 20 November 2010 pukul 15.05

asing di perairan suatu negara mengenai tiga rejim pengaturan, yaitu sebagai berikut:⁷

1. Hak Lintas Damai (*The Right of Innocent Passage*)
2. Hak Lintas Transit (*The Right of Transit Passage*)
3. Hak Lintas Alur Kepulauan (*The Right of Archipelagic Sealanes Passage*)

Pengamanan Selat Malaka juga menjadi salah satu topik yang dibahas dalam Konferensi Keamanan Asia di Singapura pada 4-5 Juni 2005 lalu. Namun negara-negara pantai di Selat Malaka, yakni Indonesia, Singapura, dan Malaysia, telah menyatakan dengan tegas bahwa negara-negara pantai yang bertanggung jawab atas pengamanan Selat Malaka, sementara negara lainnya diharapkan hanya memberikan bantuan, terutama di bidang peralatan dan informasi.

Selain masalah Selat Malaka, hilangnya Pulau Sipadan-Ligitan membuat hubungan Indonesia-Malaysia menjadi semakin buruk. Pada tahun 2000 Malaysia membawa masalah tersebut ke *International Court of Justice* (ICJ) yang pada akhirnya dimenangkan oleh Malaysia. Hubungan Indonesia-Malaysia semakin tegang dan menyeret konflik yang lebih luas. Setelah mendapatkan Sipadan-Ligitan, Malaysia berambisi menduduki Ambalat yang diduga mengandung minyak dan gas bumi yang nilainya mencapai miliaran Dollar Amerika. Krisis hubungan ini dimulai sejak Petronas (perusahaan minyak milik Malaysia) memberikan konsesi pengeboran minyak lepas pantai Sulawesi, yaitu blok Ambalat kepada Shell (perusahaan minyak milik Inggris dan Belanda) yang mengakibatkan hubungan Indonesia-Malaysia semakin buruk. Dengan munculnya isu Ambalat tersebut, barulah Indonesia meresponnya dengan mengirim armada-armada angkatan lautnya untuk mengamankan blok Ambalat dan bahkan beberapa kali kapal-kapal

⁷ Usman Arief, *Kerjasama Tiga Negara Indonesia-Malaysia-Singapura Mengenai Selat Malaka dan Ketahanan Nasional*, Jakarta, 1995, hal. 6-7.

perang Indonesia dan Malaysia nyaris baku tembak.⁸ Kasus lain yang memperburuk hubungan Indonesia-Malaysia adalah pengklaiman budaya Indonesia oleh Malaysia, seperti batik, tari Reog Ponorogo, lagu Rasa Sayange, alat musik angklung, dan sebagainya.

Dari paparan di atas, Indonesia dan Malaysia mempunyai beberapa masalah yang berdampak terhadap hubungan bilateral kedua negara. Diketahui bahwa baik Indonesia maupun Malaysia memiliki kerawanan-kerawanan yang sama pada salah satu wilayah perairan mereka, yaitu Selat Malaka. Kerawanan-kerawanan tersebut dapat menimbulkan konflik antara kedua negara. Untuk mengatasi persoalan tersebut, maka Indonesia dan Malaysia perlu melakukan kerjasama untuk pengelolaan dan pengamanan wilayah Selat Malaka.

Selanjutnya, tesis ini akan menekankan pada bagaimana Indonesia melakukan kerjasama dalam mengelola wilayah perbatasan dengan negara Malaysia guna mencegah terjadinya konflik antar kedua negara sebagai akibat adanya kerawanan-kerawanan di wilayah perbatasan Selat Malaka. Namun demikian, kerjasama dalam pengelolaan dan pengamanan wilayah perbatasan ini dititikberatkan pada pendekatan kesejahteraan (ekonomi) dan tetap mengedepankan upaya perlindungan eksistensi negara Republik Indonesia.

1.2. Perumusan Masalah

Permasalahan tesis ini dirumuskan dalam bentuk pertanyaan sebagai berikut:

“Bagaimana Indonesia meningkatkan kerjasama dengan Malaysia dalam pengelolaan wilayah Selat Malaka guna mencegah konflik antarkedua negara sebagai akibat adanya berbagai permasalahan di wilayah perbatasan.”

⁸ Muhamad Bagus Q., 2006, *Makalah “Menjaga Hubungan Baik Antar Negara Tetangga (Indonesia-Malaysia)”*, Yogyakarta, UPN Veteran, hal. 5-6.

Dalam rangka mempermudah penulisan dan sekaligus memperjelas pemahaman, pertanyaan pokok tersebut dapat dijabarkan ke dalam pertanyaan kecil sebagai berikut:

1. Faktor apa saja yang menjadi penghambat dalam kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia?
2. Dampak apakah yang timbul sebagai akibat adanya kerjasama antara Indonesia dan Malaysia?
3. Bagaimana solusi yang tepat dalam mengatasi hambatan kerjasama bilateral antara Indonesia dan Malaysia terutama kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka dalam aspek pendekatan kesejahteraan?

1.3. Batasan Masalah Penelitian

Dalam tesis ini, penulis membatasi permasalahan pada solusi yang tepat dalam mengatasi hambatan kerjasama bilateral antara Indonesia dan Malaysia terutama kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka dalam aspek pendekatan kesejahteraan. Dalam tesis ini, perspektif pendekatan ekonomi diutamakan tanpa mengesampingkan aspek ideologi, aspek politik, pertahanan dan keamanan.

1.4. Maksud dan Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang hendak dicapai adalah agar dapat memberikan pemikiran relevan dengan masalah yang dihadapi, sehingga dapat diajukan guna memenuhi persyaratan akademik pada Program Pascasarjana Program Studi Kajian Intelijen Strategis – Pengkajian Ketahanan Nasional Universitas Indonesia, Jakarta.

Adapun maksud dari penulisan ini adalah sebagai calon proposal tesis dan untuk merumuskan solusi yang nyata dan berguna bagi kepentingan Negara Indonesia; aplikatif bisa diterapkan oleh pemerintah dalam menerapkan di lapangan; bersifat *actionable* atau dengan kata lain bisa segera dilaksanakan tanpa diragukan kebenarannya; serta dapat

menjadi bahan tambahan masukan dalam perumusan kebijakan pemerintah Republik Indonesia.

1.5. Hipotesis

Adanya konflik dalam hubungan Indonesia-Malaysia merupakan suatu pemborosan energi bagi kedua negara. Maka, untuk mencegah dan meminimalisir terjadinya konflik antarkedua negara sebagai akibat adanya klaim sepihak mengenai wilayah perbatasan, yaitu Selat Malaka, diperlukan adanya suatu kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka antara Indonesia-Malaysia terutama dengan pendekatan kesejahteraan. Namun, dalam kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka tersebut akan muncul dampak negatif yang dapat menghambat proses kerjasama antara kedua negara. Oleh karena itu, diperlukan solusi yang tepat untuk memperlancar kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka dengan pendekatan kesejahteraan tersebut.

1.6. Metodologi Penelitian

1.6.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif didefinisikan sebagai penelitian yang bermaksud memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus dan alamiah dan dengan memanfaatkan metode alamiah.⁹

1.6.2. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah kajian kepustakaan (*library research*) yang diambil adalah dari

⁹ Lexy J. Moelong, 2007, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Edisi Revisi, Bandung, PT Remaja Rosdakarya.

beberapa data yang relevan dengan memanfaatkan data sekunder dari berbagai literatur yang ada, seperti buku, jurnal, surat kabar, dokumen, dan lain-lain.

1.6.3. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penulisan tesis ini adalah analisis deskriptif. Analisis deskriptif merupakan analisis data yang dilakukan melalui proses reduksi data berdasarkan kebutuhan penulisan, selanjutnya mengategorisasikan data berdasarkan klasifikasi dalam sistematika penulisan.

1.7. Sistematika Penulisan

1.7.1. Bab I Pendahuluan, dalam bab ini penulis mengemukakan tentang gambaran keseluruhan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, batasan masalah penelitian, maksud dan tujuan penelitian, hipotesis, metodologi penelitian, dan sistematika penulisan.

1.7.2. Bab II Landasan Teori, dalam bab ini penulis mengemukakan teori dan konsep sebagai berikut: Teori, meliputi Teori Liberalisme/Idealisme/Internasionalisme Liberal, Teori Model Perumusan Kebijakan, Teori Dependensi dan Interdependensi, Teori Regionalisme, Teori Konflik, serta Teori-Teori Intelijen. Konsep, meliputi konsep Delimitasi Maritim Negara Kepulauan, Hukum Internasional, ZEE, Landas Kontinen, Garis Pangkal Negara Kepulauan, Wawasan Nusantara, dan Delimitasi Laut Territorial.

1.7.3. Bab III Isu dan Permasalahan Kerjasama Pengelolaan Selat Malaka, dalam bab ini penulis menyajikan deskripsi tentang gambaran umum Selat Malaka, isu dan permasalahan yang terjadi di Selat Malaka, pulau-pulau Indonesia yang berbatasan dengan Selat Malaka, Selat Malaka dalam Konvensi Hukum Laut (UNCLOS 1982), batas maritim antara Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka, serta kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka.

1.7.4. Bab IV Analisa, akan menganalisa dan akan menggunakan temuan data yang dijelaskan pada Bab III sehingga didapatkan analisa strategis yang memuat *early warning*, *forecasting*, dan *problem solving*. Adapun hal-hal yang menjadi sub analisis adalah sebagai berikut:

1.7.4.1. Implementasi kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia.

1.7.4.2. Faktor penghambat pelaksanaan kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka serta dampak-dampaknya.

1.7.4.3. Peran intelijen yang berisi analisis tentang tugas dan peran serta intelijen dalam menyukseskan optimalisasi kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia.

1.7.5. Bab V Penutup, dalam bab ini penulis menyimpulkan hasil analisa berdasarkan temuan fakta dan teori yang merupakan jawaban dari rumusan masalah.

BAB II

LANDASAN TEORI

Dalam menganalisa permasalahan kerjasama pengelolaan wilayah perbatasan Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia akan digunakan beberapa teori. Teori tersebut antara lain berhubungan dengan Teori Model Perumusan Kebijakan, Teori Dependensi dan Interdependensi, Teori Regionalisme, Teori Konflik, serta Teori-Teori Intelijen. Selain itu juga menggunakan beberapa konsep, antara lain konsep Negara Kepulauan, Wawasan Nusantara, Delimitasi Maritim Negara Kepulauan, Delimitasi Laut Teritorial, Batas Yurisdiksi Negara Kepulauan, Metode Delimitasi Batas Maritim, dan Hukum Internasional.

2.1. Teori

2.1.1. Teori Model Perumusan Kebijakan

Kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan oleh seorang aktor atau beberapa aktor berkenaan dengan suatu masalah. Tindakan para aktor kebijakan dapat berupa pengambilan keputusan yang biasanya bukan merupakan keputusan tunggal, artinya kebijakan diambil dengan cara mengambil beberapa keputusan yang saling terkait dengan masalah yang ada. Pengambilan keputusan dapat diartikan sebagai pemilihan alternatif terbaik dari beberapa pilihan alternatif yang tersedia.

Menurut Yehezkel Dror, teori ini meliputi *Pure Rational Model* (pola pembuatan keputusan ideal dan universal), *Economically Rational Model* (pola pembuatan keputusan ideal, universal dengan mempertimbangkan aspek ekonomis dan efisiensi), *Secuential Decision* (eksperimental dengan tujuan memperoleh berbagai alternatif), *Incremental Model* (perubahan sedikit dari kebijakan yang sudah ada), *Satisfying Model* (fokus pada pemilihan alternatif pertama yang memuaskan), *Extra Rational Model* (pembuatan keputusan yang

sangat rasional), *Optimal Model Integratif* (identifikasi nilai, kegunaan praktis).

2.1.2 Teori Dependensi dan Interdependensi

Teori Dependensi merujuk pada suatu keadaan saat *outcome* yang ingin dicapai secara signifikan di suatu tempat membutuhkan suatu kondisi atau perkembangan di tempat lain. Perbedaan utama antara dependensi dan interdependensi terletak pada sifat hubungannya. Dependensi lebih bersifat hubungan satu arah, sedangkan interdependensi bersifat timbal balik. Secara teoritis, dependensi dan interdependensi mudah dibedakan. Namun secara praktikal, penggolongan hubungan timbal balik antar negara sebagai suatu hubungan interdependen maupun dependen sulit dilakukan. Hubungan antara negara-negara berkembang dan negara-negara industri maju dalam dunia nyata banyak dibahas melalui teori dependensi.

Teori dependensi mengatakan bahwa kondisi yang dialami negara-negara yang kurang berkembang, atau sering juga disebut sebagai negara-negara selatan, merupakan dependensi struktural. Hal ini dilihat dari posisi yang berbeda antara negara-negara selatan dan utara dalam kegiatan perekonomian. Dalam hal perdagangan, terjadi ketidakseimbangan antara kedua kelompok tersebut. Negara-negara selatan merupakan negara yang hampir selalu mengalami defisit *balance-of-trade*, di mana jumlah ekspor sangat sedikit, dan jumlah impor dari negara-negara utara sangat besar, dan begitu pula sebaliknya. Negara-negara selatan cenderung menjadi pihak yang "hanya" menyediakan *resource* bagi negara-negara utara, dan menjadi pasar yang besar bagi negara-negara utara tersebut.

Kegiatan-kegiatan wirausaha domestik di negara-negara selatan cenderung tidak dapat bersaing dengan kekuatan modal dan efektifitas perusahaan-perusahaan multinasional yang berasal dari

negara-negara maju. Dapat kita lihat ketidaksimetrisan posisi antara negara-negara Utara dan negara-negara Selatan. Negara-negara utara cenderung menjadi negara yang mendominasi perekonomian, dan negara-negara selatan menjadi subordinat dari negara-negara utara tersebut. Struktur dependensia tersebut merupakan hal yang sekarang banyak ditekankan oleh negara-negara selatan untuk dirombak demi berkembangnya perekonomian mereka.

2.1.3 Teori Regionalisme

Menganalisa *regional security* tidak dapat dipisahkan dari analisa kemunculan regionalisme dan aspek-aspek yang melanggengkannya. Teori-teori mengenai regionalisme ini nantinya akan sangat membantu dalam menganalisa keberlangsungan suatu kawasan. Yakni menjelaskan secara historis, mengapa suatu kawasan masih eksis dan kemungkinan upaya yang dapat dilakukan untuk melanggengkan kawasan tersebut.

Region atau kawasan diartikan sebagai sekumpulan negara yang memiliki kedekatan geografis karena berada dalam satu wilayah tertentu. Meskipun demikian, kedekatan geografis saja tidak cukup untuk menyatukan negara dalam satu kawasan. Hettne dan Soderbaun mengemukakan bahwa kedekatan geografis tersebut perlu didukung adanya kesamaan budaya, keterikatan sosial dan sejarah yang sama. Dengan demikian, syarat terbentuknya satu kawasan dapat terpenuhi secara geografis dan struktural. Dengan logika ini, maka seharusnya semua kawasan di dunia dapat menjadi sekumpulan negara yang mendeklarasikan diri mereka sebagai satu kawasan yang sama. Namun pada kenyataannya, tidak semua kawasan memiliki intensitas interaksi dan kemajuan yang sama antara satu kawasan dengan yang lainnya.

Jika dijawab dengan teori Fungsionalis, hal ini dikarenakan adanya perbedaan intensitas interaksi dan integrasi negara dalam

menjalankan fungsinya di kawasan. Kawasan yang dapat memulai interaksi antar negara di dalamnya, akan terus berkembang karena efek kerjasama “*spillovers*” hingga akhirnya tercipta integrasi kawasan. Hal ini berbeda dengan kawasan lain yang tidak memiliki kerjasama kawasan. Maka kawasan tersebut akan tertinggal dibanding kawasan yang lain.

Teori fungsionalis ini dikritik oleh Beeson yang mengatakan bahwa Fungsionalis tidak memperhitungkan arti pentingnya kesamaan identitas dalam integrasi kawasan. Teori fungsionalis hanya memandang interaksi dan kerjasama antar negaralah yang menjadi faktor utama dalam menciptakan kawasan. Padahal seharusnya aspek kesamaan identitas dan sistem sosial merupakan pendorong utama terbentuknya integrasi kawasan. Beeson juga mengkritisi kelemahan teori fungsionalis yang tidak dapat menjelaskan bagaimana interaksi tersebut dapat tercipta pertama kali. Meski demikian, teori fungsionalis ini terbukti berlaku di Eropa yang kini tumbuh menjadi kawasan yang sangat berkembang dengan Uni Eropa, yakni dengan menerapkan kerjasama fungsional yang menghasilkan “*spillovers*” *effects*.

Sementara itu, berdasarkan “*New Regional Theory*”, perkembangan regionalism tergantung pada tiga hal, yakni dukungan dari kekuatan besar di dalam kawasan (*regional great power*), tingkat interaksi antar negara dalam kawasan, dan saling kepercayaan antar negara dalam kawasan. Melalui teori ini, dapat dipahami bahwa mengapa satu kawasan lebih tertinggal dibanding yang lainnya adalah karena permasalahan kekuatan dan keinginan negara yang bersangkutan untuk membentuk satu kawasan. Bisa jadi suatu kawasan tidak tercipta integrasi karena memang integrasi tersebut tidak diinginkan dan diupayakan oleh para *great powers*.

Selain teori di atas, Hennessey membagi tingkatan regionalism ke dalam lima tahapan yang meningkat secara gradual. Lima tahapan ini menunjukkan kematangan suatu kawasan seiring dengan meningkatnya intensitas hubungan internasional antar negara di kawasan. Tahapan ini dapat menjawab pertanyaan mengapa satu kawasan dapat lebih maju dibandingkan dengan kawasan yang lain dan persyaratan apa yang harus diupayakan agar tercipta integrasi kawasan yang lebih matang. Tahapan tersebut adalah :

- 2.1.3.1. *Simple Geographic Unit of States*, Kriteria: Tidak ada kerjasama dan interaksi rutin antar negara di dalam kawasan; Kerjasama terjadi hanya ketika ada ancaman, dan kerjasama tersebut juga berakhir ketika ancaman sudah berakhir; Sangat bergantung pada sumber daya pribadi, yakni pada masing-masing negara.
- 2.1.3.2. *Set of Social Interactions*, Kriteria : Dalam kawasan sudah tercipta interaksi antar negara namun hanya diatur norma-norma atau institusi informal.
- 2.1.3.3. *Collective Defense Organisation*, Kriteria : Negara mulai bersekutu dengan negara lain yang memiliki pemikiran yang sama di dalam satu kawasan untuk melawan ancaman bersama atau musuh bersama; Ada perjanjian formal yang mengikat dan mengatur negara-negara dalam satu kawasan; Ada kombinasi kekuatan, meski bukan berupa penggabungan apalagi peleburan.
- 2.1.3.4. *Security Community*, Kriteria: Interaksi antar masyarakat sipil antar negara sudah mulai dikembangkan; Tercipta hubungan yang damai antar negara dalam kawasan; Adanya kesepakatan untuk memilih menggunakan cara-cara damai untuk menyelesaikan masalah.
- 2.1.3.5. *Region State*, Kriteria: Kawasan sudah memiliki identitas bersama yang berbeda dari kawasan lain; Kawasan memiliki

kapabilitas bersama sebagai satu kawasan; Kawasan memiliki legitimasi sebagai satu kesatuan regional.

2.1.4 Teori Konflik

Teori konflik adalah teori yang memandang bahwa perubahan sosial tidak terjadi melalui proses penyesuaian nilai-nilai yang membawa perubahan, tetapi terjadi akibat adanya konflik yang menghasilkan kompromi-kompromi yang berbeda dengan kondisi semula. Teori ini didasarkan pada pemilikan sarana-sarana produksi sebagai unsur pokok pemisahan kelas dalam masyarakat. Ada beberapa proposisi dalam Teori Konflik, yaitu:

2.1.4.1 Semakin tidak merata distribusi sumber-sumber di dalam suatu sistem, akan semakin besar konflik kepentingan antara segmen dominan atau lemah.

2.1.4.2 Segmen-segmen yang lebih lemah (*subordinate*) semakin menyadari akan kepentingan-kepentingan kolektif mereka maka akan semakin besar kemungkinannya mereka itu akan mempertanyakan keabsahan distribusi sumber-sumber yang tidak merata.

2.1.4.3 Segmen-segmen yang lemah dalam suatu sistem semakin sadar akan kepentingan-kepentingan kelompok mereka maka semakin besar kemungkinan mereka mempersalahkan keabsahan distribusi sumber-sumber dan semakin besar pula kemungkinannya mereka mengorganisir untuk memulai konflik secara terang-terangan terhadap segmen-segmen dominan suatu sistem.

2.1.4.4 Apabila segmen-segmen *subordinate* semakin dipersatukan oleh keyakinan umum dan semakin berkembang struktur kepemimpinan politik mereka, maka segmen-segmen dominan dan segmen-segmen yang dikuasai yang lebih lemah akan terpolarisasi.

2.1.5 Teori-Teori Intelijen

Intelijen adalah suatu kegiatan yang disamping mencari data dan informasi, harus bisa memprediksi atau membuat prakiraan mengenai kejadian dan kegiatan yang mungkin terjadi di masa mendatang.¹⁰ Intelijen berfungsi sebagai dasar pembuatan kebijakan (policy).¹¹ Sherman Kent mengungkapkan

“strategic intelligence as the “kind of knowledge a state must possess regarding other states in order to assure itself that its causes will not suffer nor its undertakings fail because its statesmen and soldiers plan and act in ignorance.” Atau dengan kata lain Strategic intelligence adalah *“what a company needs to know of its business environment to enable it to gain insight into its present processes, anticipate and manage change for the future, design appropriate strategies that will create business value for customers, and improve profitability in current and new markets.”*

Proses intelijen merupakan suatu siklus yang tidak terputus dan tidak terjadi pemisahan (kompartementasi) yang ketat antartahap. Pengumpulan bahan keterangan terpisah dari proses pengolahan dan analisis, demikian juga untuk penyebaran. Untuk proses pengolahan dan analisis, baik yang merupakan latar belakang (*basic intelligence*) maupun bahan keterangan aktual (*current intelligence*). Dengan kedua jenis bahan keterangan tersebut, analisis-intelijen melakukan pengolahan dan analisis sehingga dapat menyajikan produk intelijen, baik berupa *forecasting* (prakiraan) maupun *early warning* (peringatan dini).¹² Seorang petugas intelijen harus mampu memberikan deteksi dini/peringatan dini serta mampu menganalisis berbagai kerawanan yang muncul dari berbagai

¹⁰ Y. Wahyu Saronto *et al*, 2008, *Intelijen*, Edisi Keenam, Jakarta, PT Multindo Mega Pratama.

¹¹ Aa Kustia, 2007, *Intelijen, Dilema & Tantangan*, Jakarta, CSICI, Hal. 3.

¹² *Ibid.*, Hal. 99.

aspek, dari masalah keamanan hingga masalah global.¹³ Sehingga dari hasil tersebut dapat memberikan kontribusi kepada negara dan para pengambil kebijakan agar terhindar dari pendadakan-pendadakan strategis (*strategic surprices*).

Untuk memahami dasar-dasar kegiatan intelijen, dipaparkan teori-teori yang dapat dikembangkan untuk mendukung tugas-tugas intelijen, yang diuraikan menurut proses, sifat dan bentuknya, tujuan serta pola operasionalnya, terdiri dari penyelidikan, pengamanan, dan penggalangan.¹⁴

2.1.5.1 Penyelidikan

Pada umumnya sasaran penyelidikan diarahkan untuk menemukan dan mengidentifikasi hakikat ancaman. Kegiatan ini berlangsung sesuai roda perputaran intelijen (siklus intelijen) yaitu melalui tahap perencanaan, tahap pengumpulan bahan keterangan (baket), tahap pengolahan bahan keterangan (baket), dan tahap penyajian-penggunaan.

2.1.5.1.1 Planning and Direction.

Merupakan manajemen informasi mulai dari identifikasi data-data yang diperlukan sampai pengiriman produk intelijen ke pengambil kebijakan atau pengguna produk intelijen. Merupakan awal dan akhir dari lingkaran. Menjadi awal karena berkaitan dengan penyusunan rencana yang mencakup kebutuhan pengumpulan informasi yang spesifik dan menjadi akhir karena produk akhir intelijen yang mendukung keputusan kebijakan, menciptakan permintaan-permintaan produk

¹³ Pengarahan dari Kepala BIN, Bapak Sutanto di STIN pada 28 Oktober 2009 pukul 09.30.

¹⁴ Y. Wahyu Saronto, 2004, *Intelijen: Teori, Aplikasi, dan Modernisasi*, Jakarta, PT Ekalaya Saputra, hal. 37.

intelijen yang baru. Keseluruhan proses mengacu pada petunjuk pengambil kebijakan seperti Presiden atau Perdana Menteri, pembantu-pembantu di jajaran eksekutif seperti Dewan Keamanan Nasional, anggota kabinet. Dimana kesemua itu mengawali permintaan khusus kepada intelijen.

2.1.5.1.2 Collection.

Adalah pengumpulan data/informasi mentah yang diperlukan untuk memproduksi analisa intelijen. Ada banyak sekali sumber-sumber informasi termasuk informasi terbuka seperti berita radio asing, surat kabar, majalah, internet, buku, dll. Informasi terbuka merupakan salah satu sumber utama intelijen yang harus dimekanisasikan secara disiplin menjadi sebuah rutinitas sehari-hari yang menjadi supply tidak terbatas yang akan mendukung analisa intelijen. Guntingan Koran adalah khas pekerjaan membosankan yang sangat vital bagi intelijen, khususnya bagi perwira analis, karena dengan mengikuti setiap waktu perkembangan terkini dari media massa akan melatih insting analisisnya. Di samping itu, ada juga informasi rahasia dari sumber-sumber yang rahasia pula. Informasi ini hanya memiliki prosentase yang kecil namun sifatnya amatlah sangat penting sehingga sering juga menjadi penentu dari sebuah produk intelijen. Biasanya diperoleh dari operasi tertutup oleh para agen intelijen atau melalui informan. Secara teknis pengumpulan data juga dilakukan oleh peralatan canggih secara elektronik dan fotografi serta satelit.

2.1.5.1.3 Processing.

Berkaitan dengan interpretasi atas data/informasi yang sangat banyak. Mulai dari penterjemahan kode, penterjemahan bahasa, klasifikasi data, dan penyaringan data. Dalam organisasi intelijen tradisional dan konservatif, seorang agen baru seringkali harus melalui masa-masa membosankan melakukan pemilahan data berdasarkan kategori yang ditentukan atasannya. Hal ini sangat penting untuk membiasakan diri dalam menyusun jurnal pribadi maupun jurnal unit yang sangat vital dalam mempercepat proses penemuan kembali data-data lama yang tersimpan. Juga membiasakan diri untuk segera melihat data dari sudut pandang potensi spot intelijen atau memiliki potensi ancaman.

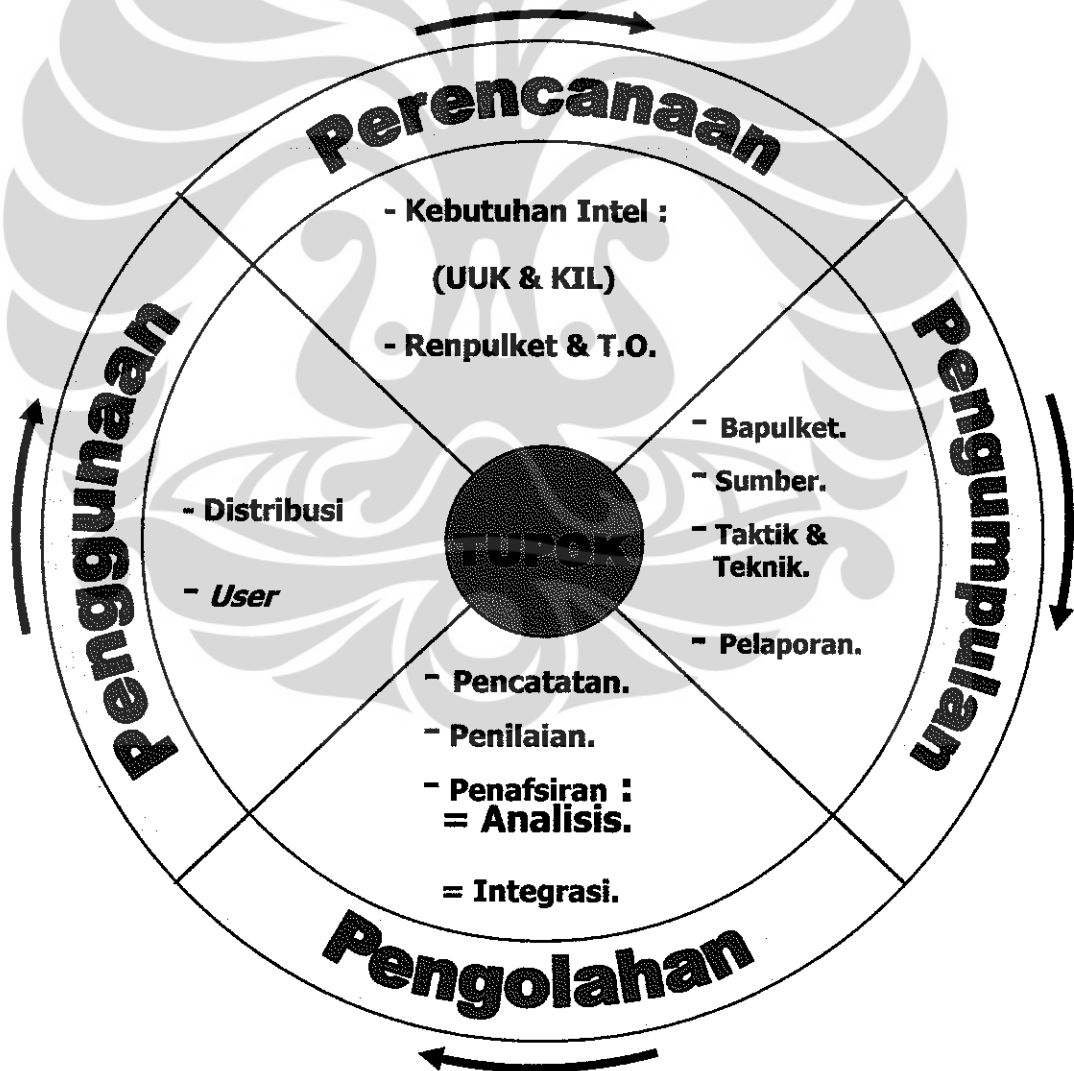
2.1.5.1.4 All source Analysis and Production.

Merupakan konversi dari informasi dasar yang telah diproses menjadi produk intelijen. Termasuk didalamnya evaluasi dan analisa secara utuh dari data yang tersedia. Seringkali data yang ada saling bertentangan atau terpisah-pisah. Untuk keperluan analisa dan produksi, seorang analis, yang biasanya juga spesialis bidang tertentu, sangat memperhatikan tingkat "kepercayaan" data (bisa dipercaya atau tidak), tingkat kebenaran dan tingkat relevansi. Mereka menyatukan data yang tersedia dalam satu kesatuan analisa yang utuh, serta meletakkan informasi yang telah dievaluasi dalam konteksnya. Bagian akhirnya adalah produk intelijen yang mencakup penilaian atas sebuah

peristiwa serta perkiraan akan dampaknya pada keamanan nasional.

2.1.5.1.5 Dissemination.

Merupakan langkah terakhir yang secara logika merupakan masukan untuk langkah pertama. Adalah distribusi produk intelijen kepada pengguna (pengambil kebijakan) yang biasanya adalah mereka yang meminta informasi kepada intelijen. Untuk kasus Indonesia, pengguna disini hampir identik dengan Presiden.



2.1.5.2 Pengamanan

Segala usaha, pekerjaan dan kegiatan yang dilakukan secara terencana dan terarah untuk mencegah, mengusut, mencari dan menemukan jejak, menggagalkan, melumpuhkan, menumpas dan menggulung kegiatan intelijen lawan serta mencegah terjadinya hal-hal yang merugikan sebagai akibat dari kelemahan dan kelalaian pihak sendiri, bencana alam ataupun gangguan binatang.

Pengamanan sebagai kegiatan mencakup semua kegiatan yang bertujuan untuk mencegah terjadinya hal-hal yang merugikan sistem pengamanan internal dengan menumpas kegiatan spionase, sabotase, dan penggalangan yang dilakukan pihak lawan. Kegiatan pengamanan selalu diarahkan keluar terhadap pihak lawan yang melakukan usaha, kegiatan, dan tindakan spionase, sabotase, dan penggalangan untuk melumpuhkan dan/atau menghancurkan sistem urat nadi yang mengatur penyelenggaraan pertahanan dan keamanan serta sistem urat nadi yang mengatur tata kehidupan masyarakat sendiri.¹⁵

2.1.5.3 Penggalangan

Pelaksanaan operasi penggalangan intelijen merupakan kegiatan yang terencana, terarah, dan terpadu antara ketiga fungsi intelijen, dengan menggunakan suatu pola, teknik, taktik, dan media yang tersedia sehingga fungsi penyelidikan,

¹⁵ Ibid, hal. 61.

pengamanan, dan penggalangan berjalan secara simultan, dalam arti tidak dipisahkan. Operasi penggalangan dapat dilakukan di dalam negeri maupun di luar negeri dengan sasaran manusia, baik sebagai individu maupun kelompok. Atau dengan kata lain penggalangan merupakan segala usaha, pekerjaan dan kegiatan yang dilakukan secara terencana dan terarah oleh Satuan Intelijen Khusus untuk membuat, menciptakan dan atau merubah suatu kondisi di daerah tertentu maupun negara tertentu, dalam jangka waktu tertentu yang menguntungkan pihak penggalang sesuai kehendak atasan yang berwenang dalam rangka mendukung kebijakan pimpinan.

Operasi penggalangan dimaksudkan sebagai operasi untuk mengubah atau mengondisikan emosi, sikap, tingkah laku, opini, dan motivasi manusia, baik sebagai individu maupun sebagai kelompok sehingga operasi penggalangan ini dapat disebut sebagai operasi psikologi.¹⁶

Tujuan penggalangan adalah menciptakan dan mengubah kondisi sasaran (individu atau kelompok) dalam waktu tertentu secara terencana, terarah, dan terukur agar sasaran dengan sadar/tidak sadar mau melakukan apa yang dikehendaki oleh penggalang guna mendukung kebijakan user/sponsor. Ada enam aspek yang terkandung dalam tujuan penggalangan, yaitu menciptakan atau mengubah kondisi sasaran; terencana, terarah, dan terukur; daerah operasi ditentukan; sasaran tertentu

¹⁶ Ibid, hal. 79.

(individu atau kelompok); dalam waktu tertentu; mendukung kebijakan user/sponsor.¹⁷

2.1.5.4 *Early Warning (Peringatan Dini)*

Secara umum dapat diartikan bahwa *early warning* atau yang sering disebut dengan peringatan dini dimaksudkan untuk memberikan gambaran situasi tentang implikasi dampak/resiko/bahaya yang dapat muncul di masa mendatang berdasarkan identifikasi masalah, *judgement*, dan *forecasting*.¹⁸ Di sinilah salah satu fungsi utama analisa intelijen, yaitu memberikan gambaran tentang resiko/bahaya yang dapat muncul agar User waspada dan hati-hati dalam membuat keputusan demi mengamankan negerinya.

Dalam memberikan peringatan dini terdapat dua jenis resiko yang digambarkan, yaitu:¹⁹

2.1.5.4.1 *Calculated Risk*

Calculated risk adalah sebuah resiko/bahaya/dampak atau implikasi yang bisa dikalkulasi atau bisa diperhitungkan jika sesuatu tersebut dibiarkan, tidak diambil langkah-langkah tertentu, atau sebaliknya jika diambil langkah tertentu.

2.1.5.4.2 *Uncalculated Risk*

¹⁷ Ibid, hal. 81.

¹⁸ Supono Sugirman, 2009, *Analisis Intelijen: Sebuah Kontemplasi*, Jakarta, CSICI

¹⁹ *Ibid.*, Hal. 291-295.

Uncalculated risk adalah resiko/bahaya/dampak atau implikasi yang belum bisa dikalkulasikan, digambarkan, atau diperhitungkan dengan pasti dengan kemungkinan yang sama besar antara resiko yang satu dengan resiko yang lain karena masih ada *controlling factors* (faktor penentu) yang belum diketahui bentuk-sifatnya.

2.1.5.5 *Forecasting* (Prakiraan)

Forecasting (prediksi/prakiraan) pada dasarnya merupakan suatu olah pikir dalam memberikan bayangan dari gambaran tentang kemungkinan perkembangan situasi yang dapat terjadi di masa datang.²⁰ Terdapat lima model *forecasting*, antara lain adalah:²¹

2.1.5.5.1. *Analogue Forecasting*

Terdapat banyak cara yang digunakan dalam membuat prakiraan, salah satunya adalah dengan cara analogi. Prakiraan yang menggunakan cara ini dilakukan dengan mengaitkan situasi yang sama yang pernah terjadi di masa lalu, baik dari segi pelaku maupun topik.

2.1.5.5.2. *Causative Forecasting*

Prakiraan yang menggunakan model ini dilakukan dengan cara

²⁰ *Ibid.*, Hal. 278.

²¹ *Ibid.*, Hal. 282-288.

mengaitkan prinsip sebab-akibat, baik yang bersifat positif maupun negatif.

2.1.5.5.3. *Cyclic Forecasting*

Prakiraan yang menggunakan model ini dilakukan dengan cara mengikuti teori bahwa segala sesuatu memiliki siklusnya sendiri dan biasanya akan berulang sesuai siklusnya masing-masing. Dalam hal ini, peristiwa, sejarah, dan sebagainya dapat berulang sesuai siklusnya masing-masing.

2.1.5.5.4. *Trajectory Forecasting*

Prakiraan yang menggunakan model ini dilakukan dengan menggunakan rumus-rumus tertentu yang biasa digunakan untuk mengukur dan memperkirakan perkembangan di masa depan.

2.1.5.5.5. *Probability Forecasting*

Prakiraan yang menggunakan model ini dilakukan dengan memanfaatkan teori-teori kemungkinan. Dalam teori ini dapat digunakan beberapa metode, di antaranya dengan menggunakan *random sampling*, sampel secara acak, dan sebagainya.

2.2 Konsep

2.2.1 Delimitasi Laut Territorial

Dalam Pasal 15 UNCLOS 1982 mengatur tentang delimitasi laut territorial. Pasal ini menyatakan dua negara yang saling berhadapan atau berdampingan tidak diperkenankan mengklaim laut territorial

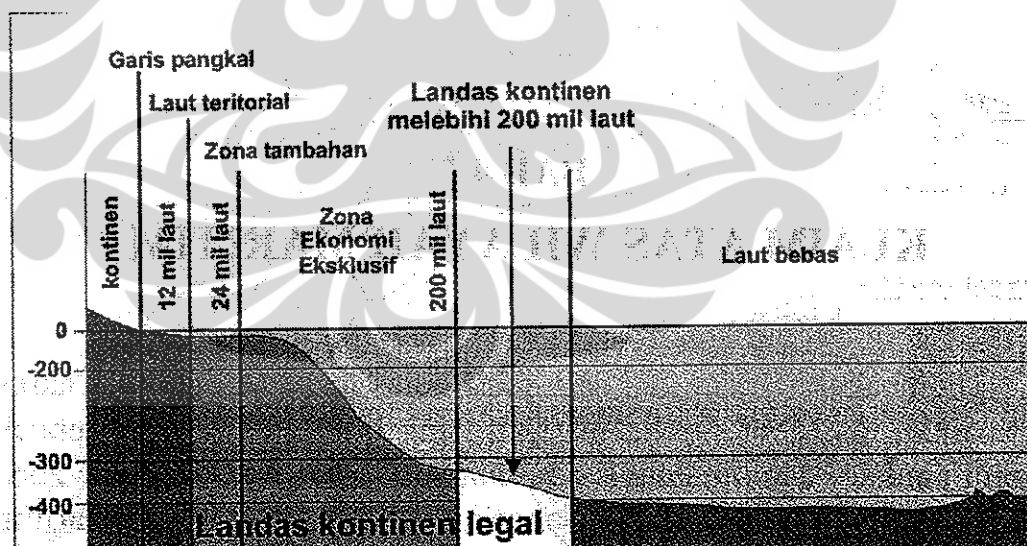
yang melebihi garis tengah (*median line*) antara kedua negara tersebut, kecuali jika kedua negara tersebut membuat kesepakatan lain, atau karena adanya hak menurut pertimbangan sejarah atau kondisi khusus lainnya yang memungkinkan tidak diterapkannya prinsip garis tengah. Ini mengindikasikan bahwa adanya kondisi khusus bisa mempengaruhi pemilihan garis batas maritim selain yang umum diterapkan yaitu garis tengah. Kondisi khusus ini bisa meliputi adanya pulau-pulau lepas pantai, bentuk garis pantai atau klaim khusus atas wilayah perairan berdasarkan pertimbangan sejarah. Menurut pasal 15 UNCLOS 1982, sebuah negara bisa memilih untuk tidak menerapkan prinsip garis sama jarak atau garis tengah jika pihak yang terlibat setuju, atau jika ada pertimbangan historis atau kondisi istimewa lainnya. Satu Negara A bisa saja menklaim adanya pertimbangan sejarah atau kondisi istimewa sehingga memungkinkan untuk tidak menggunakan garis tengah atau garis sama jarak, akan tetapi Negara B bisa juga tidak menyetujui apa yang dikemukakan oleh Negara A. Akibatnya, antara Negara A dan B akan terjadi sengketa yang perlu penyelesaian. Dalam hal metode, delimitasi batas laut territorial antara dua atau lebih Negara yang berseberangan, praktik negara (*State Practice*) menunjukkan bahwa garis tengah, yang merupakan garis sama jarak dari titik-titik terdekat pada kedua negara, telah diterima sebagai garis batas maritim.

2.2.2 Delimitasi Maritim Negara Kepulauan

Suatu negara hanya bisa berfungsi berdasarkan kedaulatan yang dimilikinya, yang secara internal diwujudkan dalam bentuk supremasi negara sebagai subyek hukum internasional. Dalam pada itu, konsep dasar dari ruang berlakunya kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi negara dibatasi oleh wilayah negara itu, sehingga negara memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayahnya. Menurut Oppenheim tanpa adanya wilayah dengan batas-batas tertentu suatu negara tidak dapat dianggap sebagai subyek hukum internasional. Mengingat

Indonesia sebagai subyek hukum internasional dan sebagai negara kepulauan yang memiliki batas-batas wilayah tertentu, maka istilah delimitasi batas maritim sangat cocok digunakan untuk menyelesaikan permasalahan perbatasan dengan Negara Singapura.

Delimitasi batas maritim antarnegara adalah penentuan batas wilayah atau kekuasaan antara satu negara dengan negara lain (tetangganya) di laut. Menurut hukum laut internasional UNCLOS 1982, sebuah negara pantai baik itu negara benua (*continental state*) maupun negara kepulauan (*archipelagic state*) seperti halnya Indonesia berhak mengklaim wilayah maritim tertentu yang diukur dari garis pangkalnya. Wilayah maritim yang bisa diklaim tersebut meliputi perairan pedalaman (*internal waters*) khusus untuk negara kepulauan, laut territorial (*territorial sea*) sejauh 12 mil laut, zona tambahan (*contiguous zone*) sejauh 24 mil laut, zona ekonomi eksklusif/ZEE (*exclusive economic zone/EEZ*) sejauh 200 mi laut, dan landas kontinen (*continental shelf*).



Jika suatu negara pantai berada jauh dari negara pantai lainnya maka ada kemungkinan semua klaim wilayah maritim tersebut dapat dilakukan tanpa mengganggu hak negara lain. Dalam hal ini, klaim bisa dilakukan secara sepihak (*unilateral*). Namun kenyataannya,

suatu negara pantai akan berdekatan sedemikian rupa dengan negara lain, sehingga tidak mungkin suatu negara dapat melakukan klaim tanpa mengganggu klaim negara tetangganya.

2.2.3 Negara Kepulauan

Indonesia merupakan Negara Kepulauan (*archipelagic state*) yang telah diakui oleh masyarakat internasional melalui Konvensi Hukum Laut tahun 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea/ UNCLOS*).

Pemikiran konsep negara kepulauan kemudian berkembang menjelang dimulainya Konferensi Hukum laut ketiga, terutama yang dihasilkan oleh para pakar yang berasal dari negara-negara kepulauan itu sendiri. Misalnya, penulis pada pertemuan tahunan *Law of The Sea Institute* yang diadakan di University of RhodeIsland pada tahun 1972, mengemukakan konsep tanah air sebagai dasar yang kuat untuk menunjukkan adanya kesatuan yang erat antara wilayah darat dan laut, dan memperkenalkan konsep *archipelagic waters* untuk perairan yang berada disebelah dalam dari garis pangkal lurus kepulauan.²² Negara Kepulauan berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.²³

Kepulauan berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnya sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi,

²² Mochtar Kusumaatmadja, *Legal Regime of Archipelagoes: Problems and Issues*, dalam *The Law of The Sea: Needs and Interests of Developing Countries*, Proceeding of the seventh Annual Conference of the Law of the Sea Institute.

²³ Pengertian Negara Kepulauan berdasarkan Konvensi UNCLOS 1982, BAB IV Pasal 46.

ekonomi, dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.²⁴

Sehingga Negara Kepulauan dapat dikatakan sebagai negara yang seluruh wilayahnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan, termasuk pulau-pulau lain, yang erat hubungannya satu sama lain, termasuk perairan diantaranya serta wujud alamiah lainnya, memiliki kedaulatan di perairan kepulauan yaitu perairan yang terletak di sisi dalam dari garis-garis pangkal lurus kepulauan. Garis-garis pangkal lurus kepulauan menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau dan karang kering terluar dari negara kepulauan tersebut.

2.2.4 Batas Yurisdiksi Negara Kepulauan

Suatu negara hanya bisa berfungsi berdasarkan kedaulatan yang dimilikinya, yang secara internal diwujudkan dalam bentuk supremasi negara sebagai subyek hukum internasional. Dalam pada itu, konsep dasar dari ruang berlakunya kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi negara dibatasi oleh wilayah negara itu, sehingga negara memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayahnya.

Menurut Oppenheim tanpa adanya wilayah dengan batas-batas tertentu suatu negara tidak dapat dianggap sebagai subyek hukum internasional.

Mengingat Indonesia sebagai subyek hukum internasional dan sebagai negara kepulauan yang memiliki batas-batas wilayah tertentu, maka istilah delimitasi batas maritim sangat cocok digunakan untuk menyelesaikan permasalahan perbatasan dengan Negara Singapura.

Delimitasi batas maritim antarnegara adalah penentuan batas wilayah atau kekuasaan antara satu negara dengan negara lain

²⁴ Pengertian Negara Kepulauan berdasarkan Konvensi UNCLOS 1982, BAB IV Pasal 46.

(tetangganya) di laut. Menurut hukum laut internasional UNCLOS 1982, sebuah negara pantai baik itu negara benua (*continental state*) maupun negara kepulauan (*archipelagic state*) seperti halnya Indonesia berhak mengklaim wilayah maritim tertentu yang diukur dari garis pangkalnya. Wilayah maritim yang bisa diklaim tersebut meliputi perairan pedalaman (*internal waters*) khusus untuk negara kepulauan, laut territorial (*territorial sea*) sejauh 12 mil laut, zona tambahan (*contiguous zone*) sejauh 24 mil laut, zona ekonomi eksklusif/ZEE (*exclusive economic zone/EEZ*) sejauh 200 mi laut, dan landas kontinen (*continental shelf*).

Jika suatu negara pantai berada jauh dari negara pantai lainnya maka ada kemungkinan semua klaim wilayah maritim tersebut dapat dilakukan tanpa mengganggu hak negara lain. Dalam hal ini, klaim bisa dilakukan secara sepihak (*unilateral*). Namun kenyataannya, suatu negara pantai akan berdekatan sedemikian rupa dengan negara lain, sehingga tidak mungkin suatu negara dapat melakukan klaim tanpa mengganggu klaim negara tetangganya.

2.2.4.1 Batas Laut Territorial

Pada Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) menetapkan bahwa kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalamannya, dan dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi juga suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang disebut laut territorial. Batas Laut Territorial adalah garis pangkal, sama dengan lebar laut territorial.

Dapat dikatakan, lebar laut territorial bisa mencapai batas yang tidak melebihi 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal laut territorial.²⁵ Sedangkan batas terluar dari adalah suatu garis sebagai tempat

²⁵ Pasal 3, UNCLOS 1982

kedudukan titik-titik pada jarak terdekat dari titik garis pangkal yang sama dengan lebar laut territorial.²⁶

Di dalam laut territorialnya, sebuah negara pantai memiliki kedaulatan penuh, tetapi berlaku hak lintas damai bagi kapal-kapal asing, sepanjang kapal-kapal asing tersebut tidak melanggar dan mengganggu perdamaian, aturan hukum dan keamanan negara yang dilewati.²⁷

2.2.4.2 Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Pada Pasal 55 Konvensi Hukum Laut 1982 menjelaskan bahwa pada suatu jalur laut yang terletak di luar dan berdampingan dengan laut territorialnya, Hal ini disebut sebagai Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dalam ZEE suatu negara mempunyai hak-hak berdaulat dan yuridiksi khusus untuk memanfaatkan kekayaan alam yang berada pada jalur tersebut, termasuk pada dasar laut dan tanah dibawahnya.

Pasal 58 UNCLOS 1982 mengemukakan bahwa di dalam ZEE, semua Negara memiliki kebebasan seperti yang disebutkan pada pasal 87 UNCLOS 1982 berkaitan dengan navigasi, penerbangan, dan pemasangan kabel serta jalur pipa bawah laut.

2.2.4.3 Batas Landas Kontinen

Pada daerah dasar laut tanah dibawahnya (*seabed and subsoil*) dari daerah permukaan laut yang terletak di luar laut territorialnya, sepanjang kelanjutan alamiah dari wilayah daratannya hingga pinggir luar tepi kontinen (*continental margin*) atau pada batas lain yang ditentukan sesuai dengan ketentuan konvensi, yang dinamakan landas kontinen, negara pantai mempunyai hak-hak

²⁶ Pasal 4, UNCLOS 1982

²⁷ Pasal 19, UNCLOS 1982

berdaulat untuk melakukan kegiatan-kegiatan eksplorasi dan eksploitasi dari kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.

Sesuai dengan UNCLOS dan Undang-Undang RI nomor 6 tahun 1996, luas kepulauan Indonesia dan laut teritorialnya adalah 3,1 juta kilometer persegi (diukur 12 mil dari garis pangkal pada surut terendah), sedangkan luas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang dimiliki adalah 2,7 juta kilometer persegi yang menyangkut hak eksplorasi, eksploitasi dan pengelolaan sumberdaya hayati dan non hayati. Pada Pasal 55 Konvensi Hukum Laut 1982 menjelaskan bahwa pada suatu jalur laut yang terletak di luar dan berdampingan dengan laut teritorialnya, hal ini disebut sebagai Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dalam ZEE suatu negara mempunyai hak-hak berdaulat dan yuridiksi khusus untuk memanfaatkan kekayaan alam yang berada pada jalur tersebut, termasuk pada dasar laut dan tanah dibawahnya.

Menurut Undang-Undang RI nomor 5 tahun 1983, batas terluar ZEE adalah 200 mil dari garis pangkal pada surut rendah (*low water line*). Dengan demikian, total luas keseluruhan Kepulauan Indonesia dan perairannya termasuk ZEE adalah 5,8 juta kilometer persegi.

2.2.5 Prinsip-prinsip Delimitasi Batas Maritim

Proses delimitasi batas maritim antara dua atau lebih negara pantai diatur oleh prinsip-prinsip dan aturan hukum internasional publik. Hukum internasional menyediakan aturan main yang menjelaskan bagaimana delimitasi batas maritim seharusnya dilakukan. Meski demikian, delimitasi batas maritim biasanya diselesaikan melalui perundingan (negosiasi) antara pihak-pihak yang terlibat atau dengan mengajukan kasus delimitasi kepada pihak ketiga yang dipercaya. Pihak ketiga ini misalnya, adalah

Mahkamah Internasional (*International Court Justice-ICJ*), dan *International Tribunal on The Law Of The Sea (ITLOS)*. Selain itu, bisa juga dilakukan dengan mediasi dan arbitrase yaitu dengan melibatkan pihak ketiga yang dipercaya oleh kedua negara yang terlibat. Pihak ketiga ini bisa institusi, bisa juga perorangan.

2.2.5.1 Delimitasi Laut Teritorial

Pasal 15 UNCLOS 1982, mengatur tentang delimitasi laut teritorial. Pasal ini menyatakan, bahwa dua negara yang saling berhadapan atau berdampingan tidak diperkenankan mengklaim laut teritorial yang melebihi garis tengah (*median line*) antara kedua negara tersebut, kecuali jika kedua negara tersebut membuat kesepakatan lain, atau karena adanya hak menurut pertimbangan sejarah atau kondisi khusus lainnya yang memungkinkan tidak diterapkannya prinsip garis tengah.

Ini mengindikasikan bahwa adanya kondisi khusus bisa mempengaruhi pemilihan garis batas maritim selain yang umum diterapkan yaitu garis tengah. Kondisi khusus ini bisa meliputi adanya pulau-pulau lepas pantai, bentuk garis pantai atau klaim khusus atas wilayah perairan berdasarkan pertimbangan sejarah.

Menurut pasal 15 UNCLOS 1982, sebuah negara bisa memilih untuk tidak menerapkan prinsip garis sama jarak atau garis tengah jika pihak yang terlibat setuju, atau jika ada pertimbangan historis atau kondisi istimewa lainnya. Satu Negara A bisa saja mengklaim adanya pertimbangan sejarah atau kondisi istimewa sehingga memungkinkan untuk tidak menggunakan garis tengah atau garis sama jarak, akan tetapi Negara B bisa juga tidak menyetujui apa yang dikemukakan oleh Negara A. Akibatnya, antara Negara A dan B akan terjadi sengketa yang perlu penyelesaian.

Dalam hal metode, delimitasi batas laut territorial antara dua atau lebih Negara yang berseberangan, praktik negara (*State Practice*) menunjukkan bahwa garis tengah, yang merupakan garis sama jarak²⁸ dari titik-titik terdekat pada kedua negara, telah diterima sebagai garis batas maritim.

2.2.5.2 Delimitasi Zona Tambahan

Perkembangan konsep zona tambahan bisa dipandang sebagai konsekuensi dari beberapa konvensi khusus. Konvensi Laut Territorial (*Territorial Sea Convention-TSC*) menyatakan bahwa lebar zona tambahan tidak boleh melewati 12 mil laut dari garis pangkal.²⁹

Meskipun TSC, sebagai salah satu produk hukum konferensi 1958, menentukan lebar maksimum zona tambahan konferensi ini tidak berhasil mencapai kesepakatan mengenai lebar laut territorial (dan zona tambahan) yang pasti. Akibatnya, ada variasi yang cukup besar dalam hal klaim zona tambahan pada sejak saat itu. Sebagai contoh, beberapa Negara mengklaim 3 mil laut laut territorial dengan 9 mil laut zona tambahan, sementara yang lain mengklaim 6 mil laut untuk masing-masing laut territorial dan zona tambahan. Yang penting adalah lebar keseluruhan yang tidak melebihi 12 mil laut.

Akhirnya, UNCLOS dengan jelas menyatakan bahwa Zona tambahan semestinya mencakup lebar maksimum hingga 24 mil laut, tanpa menyebut aturan secara eksplisit mengenai delimitasi zona tambahan itu.

²⁸ Garis tengah bisa juga disebut garis median (*median line*) dan garis sama jarak disebut juga garis ekuidistan (*equidistance line*).

²⁹ Pasal 24 (2) TSC, dalam Churchill and Lowe, 1999;136

Delimitasi zona tambahan adalah juga bagian dari delimitasi sebagian atau keseluruhan ZEE. Zona tambahan bukanlah merupakan wilayah kedaulatan atau yurisdiksi eksklusif, sehingga tidak ada alasan adanya delimitasi khusus untuk zona tambahan.

2.2.5.3 Delimitasi Landas Kontinen

Salah satu kasus yang berkaitan dengan delimitasi landas kontinen adalah antara koloni Inggris Trinidad dan Venezuela, di Gulf of Paria. Pada kasus ini, tidak jelas dikemukakan prinsip delimitasi yang diterapkan. Kasus ini hanya mengungkapkan istilah-istilah generik sederhana seperti "*equitable division*" (pembagian adil) dan "*equitable principles*" (Prinsip-prinsip yang adil).

Garis batas landas kontinen merupakan bagian dari negara-negara berseberangan atau berdampingan yang harus ditentukan dengan kesepakatan antara negara-negara yang bersengketa. Meski demikian, jika kesepakatan tidak ada, atau kecuali jika garis batas ditentukan dengan pertimbangan khusus, maka garis batas yang dipakai adalah garis tengah (*median line*) yang kesemua titik penyusunnya berjarak sama dari titik-titik (*basepoint*) terdekat di sepanjang garis pangkal.

Berdasarkan UNCLOS 1982, delimitasi landas kontinen diatur dengan pasal 83 (1) menyatakan delimitasi landas kontinen antara negara-negara dengan pantai yang berseberangan atau berdampingan dipengaruhi oleh perjanjian-perjanjian berdasarkan hukum internasional, seperti dinyatakan pada pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional, untuk mencapai solusi yang adil.

2.2.5.4 Delimitasi Zona Ekonomi Eksklusif

Perkembangan hukum kebiasaan internasional (*customary international law*) yang berkaitan dengan delimitasi ZEE mirip dengan yang berlaku pada delimitasi landas kontinen.

Di dalam UNCLOS, delimitasi ZEE diatur oleh pasal 74. Pasal ini hampir identik dengan pasal 83 tentang delimitasi landas kontinen. Tidak satupun dari pasal 74 maupun 83 memberikan petunjuk rinci tentang proses delimitasi, tetapi hanya menyebutkan perlunya mencapai solusi yang adil.

Dalam praktiknya, batas ZEE yang disetujui, pada umumnya sama dengan batas landas kontinen, meskipun sebenarnya batas landas kontinen berlaku untuk dasar laut sedangkan batas ZEE berlaku untuk kolom air. Yang jelas koordinat titik-titik batas untuk ZEE dan landas kontinen umumnya sama.

Baik untuk ZEE maupun landas kontinen, prinsip "*two-stage approach*" pada umumnya dianggap sebagai alternatif pendekatan yang bisa diterima dalam delimitasi batas maritim. Oleh karena itu, garis ekuidistan biasanya ditarik sebagai garis batas sementara dan kemudian garis ekuidistan tersebut dimodifikasi berdasarkan pertimbangan yang relevan.

2.2.6 Metode Delimitasi Batas Maritim

2.2.6.1 Metode Sama Jarak

Ada tiga jenis metode sama jarak, yaitu :

2.2.6.1.1. Sama Jarak Murni

Merupakan sebuah garis sebagai tempat kedudukan titik-titik yang sama jarak dari garis pantai

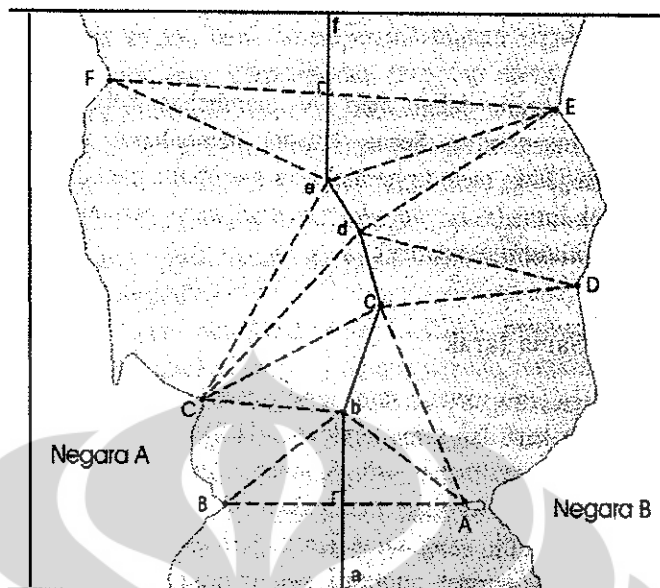
(atau garis pangkal) sebagai tempat referensi pengukuran laut teritorial kedua negara.³⁰

Sebuah definisi serupa juga dikemukakan dalam Konvensi Landas Kontinen 1958 dan UNCLOS 1982 (Pasal 15), hanya saja istilah yang digunakan adalah "*median line*" untuk kasus negara-negara berseberangan dan bukan "*equidistance line*". Namun sesungguhnya tidak ada perbedaan antara penggunaan istilah "*median line*" dan "*equidistance line*", tetapi beberapa pendapat mengatakan bahwa istilah "*median line*" biasanya digunakan untuk kasus negara-negara yang berseberangan, sementara istilah "*equidistance line*" digunakan untuk kasus negara-negara berdampingan.³¹

Meski ada perbedaan istilah, keduanya sebenarnya mengacu pada ekspresi geometris matematis yang sama, yaitu untuk garis tengah yang diperoleh dengan metode sama jarak.

³⁰ Konvensi Jenewa 1958 tentang laut teritorial dan zona tambahan.

³¹ TALOS, 1993 : 106.

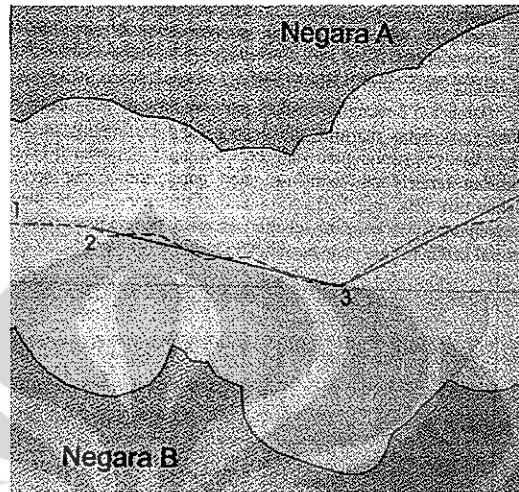


2.2.6.1.2. Sama Jarak Disederhanakan

Kondisi dari ekuidistan murni memerlukan adanya banyak sekali titik belok (*turning point*) untuk menjaga sifat garis agar tetap ekuidistan sepanjang garis. Hal ini mengakibatkan dihasilkannya garis yang sangat kompleks karena terdiri dari banyak sekali segmen garis lurus. Akibatnya, ini dapat menimbulkan kesulitan bagi para pelaut, para pengelola dan pengguna sumber daya laut. Untuk mengurangi kompleksitas semacam ini, garis ekuidistan ini perlu disederhanakan (*simplified equidistance line*). Penyederhanaan ini dilakukan dengan cara mengurangi titik belok yang konsekuensinya adalah bertambah panjangnya segmen pembentuk garis batas maritim.

Penyederhanaan garis ekuidistan mengakibatkan tidak hilangnya keseluruhan hak maritim dan garis hasil penyederhanaan itu disebut sebagai garis kompensasi wilayah atau "*area compensated line*". Dengan menggunakan metode ini maka akan terjadi pertukaran

atau kompensasi wilayah maritim antara kedua pihak yang terlibat.



2.2.6.1.3. Sama Jarak Termodifikasi

Pada prinsipnya garis ini sudah didasarkan pada konsep garis ekuidistan murni. Garis yang terbentuk ini merupakan hasil modifikasi atau penggeseran garis ekuidistan murni sehingga menguntungkan salah satu pihak yang terlibat dalam delimitasi batas maritim. Modifikasi biasanya diperlukan karena adanya unsur (*feature*) geografis seperti pulau-pulau, karang, atau elevasi surut (*low-tide elevations*) yang perannya diabaikan atau karena bobotnya dikurangi dalam delimitasi batas maritim. Sebuah ekuidistan termodifikasi bisa diwujudkan, misalnya dengan mengubah pemilihan titik pangkal, memberikan efek parsial bagi unsur tertentu, melakukan modifikasi tambahan karena pertimbangan non sistem (misalnya kepentingan ekonomi, navigasi dan penggunaan titik pangkal negara lain).

Dalam hal adanya unsur geografis tertentu, misalnya karang, yang berada di sekitar garis ekuidistan maka keberadaan karang ini bisa memodifikasi garis ekuidistan. Modifikasi salah satunya bisa dilakukan dengan membelokkan arah garis ekuidistan sedemikian rupa untuk mengakomodasi klaim laut teritorial oleh karang yang dimaksud.

2.2.6.2 Metode Paralel dan Meridian

Metode paralel dan meridian adalah beberapa metode dalam delimitasi batas maritim selain enclaving, metode garis tegak lurus, dan garis paralel. Metode paralel dan meridian adalah cara delimitasi menggunakan garis paralel lintang dan/atau meridian bujur, yang merupakan salah satu metode populer selain ekuidistan.

Metode ini biasanya diterapkan untuk kasus negara-negara yang berdampingan untuk menghindari efek pemotongan atau "*cut-off*" yang mungkin akan terjadi jika menggunakan metode ekuidistan. Metode ini sangat berguna, khususnya jika garis pantai berbentuk cekung (*concave*) sehingga wilayah maritim akan cenderung mengerucut (*convergence*).

Meski demikian, metode ini akan efektif jika garis pantai negara-negara yang terlibat secara umum berarah utara-selatan (sama dengan garis meridian) atau timur-barat (mengikuti arah garis lintang).

Untuk metode yang sama, dalam TALOS 1993 disebut dengan istilah dengan garis arbitrari atau "*arbitray lines*".

2.2.6.3 Metode Enclaving

Metode enclaving dapat diterapkan jika ada sebuah negara pantai yang memiliki pulau berlokasi di sisi yang "salah" dilihat

dari garis tengah antara garis pantai kawasan daratan utama, (dipisahkan dari zona lepas pantai kawasan daratan utama).

Metode enclaving ini merupakan suatu cara untuk memberikan sabuk kawasan laut (zona maritim) kepada pulau yang *ter-enclave* berwujud garis batas berupa busur lingkaran yang diukur dari titik pangkal terluar.

Ada dua jenis metode *enclave*, yaitu:

2.2.6.3.1. Enclave Penuh (*Full-enclave*)

Diterapkan ketika kawasan maritim yang diberikan kepada sebuah pulau *ter-enclave* terpisah secara keseluruhan dengan kawasan maritim yang dimiliki oleh kawasan daratan utama negara pantai yang memiliki pulau tersebut.

2.2.6.3.2. Enclave Sebagian (*Semi-enclave*)

Diterapkan jika kawasan maritim yang diberikan kepada pulau *ter-enclave* sebagian terhubung atau berada di kawasan maritim yang masih merupakan yurisdiksi atau kedaulatan negara pemilik pulau tersebut.

Metode semi-enclave sering digunakan ketika sebuah atau sekelompok pulau berlokasi dekat atau tepat di tengah-tengah kawasan maritim yang memerlukan delimitasi antara garis pantai dua negara.

2.2.6.4 Metode Tegak Lurus (*perpendicular*)

Metode tegak lurus menggunakan garis yang tegak lurus dengan arah umum garis pantai (*general direction of the coast*)

sebagai garis batas maritim. Metode ini mensyaratkan garis pantai harus digeneralisir menjadi sebuah garis lurus sederhana. Bisa diduga bahwa metode semacam ini tidak umum dipakai mengingat tidaklah mudah untuk menentukan arah umum garis pantai dan sangat sulit untuk diwakili dengan satu garis lurus sederhana.

Kelemahan lain adalah bahwa garis pantai yang tergambar pada peta skala besar mungkin saja berbeda arahnya dibandingkan jika garis pantai yang sama digambarkan pada peta dengan skala lebih kecil terutama dalam delimitasi yang menggunakan peta analog.

2.2.6.5 Metode Garis Paralel

Metode garis paralel adalah metode yang menggunakan garis lurus paralel untuk menghasilkan saluran (*band*) kawasan maritim. Metode ini juga termasuk metode yang jarang diterapkan, tetapi pernah diadopsi dalam perjanjian antara Perancis dan Monako pada tanggal 16 Februari 1984 dan Perjanjian antara Dominika dan Perancis pada tanggal 5 Mei 1987.

2.2.6.6 Metode Batas Alami (Natural Boundary)

Salah satu metode delimitasi adalah menggunakan unsur-unsur alami (*natural features*) sebagai batas maritim. Oleh karenanya, batas yang menggunakan unsur alam ini juga disebut sebagai batas alami atau *natural boundaries*. Thalweg adalah salah satu contoh batas alami. Konsep "Thalweg", yang selama ini diterapkan untuk batas darat dengan menggunakan sungai, kini telah diterapkan dalam kawasan lepas pantai dan diadopsi untuk kanal dan cekungan bawah laut.

Geomorfologi dasar laut dan kondisi geologisnya, dalam beberapa kasus pembagian kawasan maritim tertentu, dianggap

sebagai faktor yang menguntungkan. Konsep ini telah diterapkan dengan sukses dalam kasus Landas Kontinen Laut Utara (*North Sea Continental Shelf*) yang dalam hal ini kelanjutan alamiah (*natural prolongation*) memainkan peran yang signifikan.

Dalam kawasan perairan yang lebih dalam misalnya, sungai yang memasuki laut atau estuari, justifikasi penggunaan *Thalweg* sangat sulit dilakukan karena tidak pasti. Hal ini disebabkan oleh kenyataan bahwa unsur alami semacam *Thalweg* biasanya direpresentasikan oleh zona transisi (*zones of transition*), sehingga sulit untuk dijadikan garis batas yang akurat.

2.2.6.7 Pendekatan Dua Tahap (Two-Stage Approach)

Negosiasi batas maritim tidak akan terikat dengan salah satu metode yang dikemukakan dalam literatur. Inti dari delimitasi adalah dicapainya solusi yang adil dan dapat diterima kedua belah pihak. Meski demikian, ada kecenderungan yang menunjukkan digunakannya garis ekuidistan sebagai posisi awal dalam melakukan delimitasi batas maritim. Selanjutnya negosiasi akan menetapkan perlu atau tidaknya mengubah posisi garis ekuidistan tersebut berdasarkan berbagai pertimbangan masuk akal yang diterima semua pihak. Pendekatan seperti ini disebut sebagai pendekatan dua tahap atau *two-stage approach* dalam delimitasi batas maritim.

2.2.7 Wawasan Nusantara

Istilah wawasan nusantara berasal dari kata “wawas” yang berarti pandangan, tinjauan, atau penglihatan inderawi. Istilah wawasan berarti cara pandang, cara tinjau, atau cara melihat. Sedangkan istilah nusantara berasal dari kata “nusa” yang berarti pulau-pulau, dan “antara” yang berarti diapit di antara dua hal.

Secara umum wawasan nasional berarti cara pandang suatu bangsa tentang diri dan lingkungannya yang dijabarkan dari dasar falsafah dan sejarah bangsa itu sesuai dengan posisi dan kondisi geografi negaranya untuk mencapai tujuan atau cita-cita nasionalnya.

Wawasan nusantara mempunyai arti yaitu cara pandang bangsa Indonesia tentang diri dan lingkungannya berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 serta sesuai dengan geografi wilayah nusantara yang menjiwai kehidupan bangsa dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta kesatuan wilayah dalam menyelenggarakan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dalam mencapai tujuan dan cita-cita nasionalnya³².

Definisi yang lain mengenai wawasan nusantara menyebutkan bahwa wawasan nusantara merupakan cara pandang Bangsa Indonesia mengenai diri dan tanah airnya sebagai negara kepulauan dengan semua aspek kehidupan yang beragam³³.

Wawasan Nusantara yang dalam status juridisnya adalah negara kepulauan (*archipelagic states*) sudah diakui oleh masyarakat internasional dengan adanya Konvensi Hukum Laut 1982 yang diatur dalam Bab IV Pasal 46, yang berbunyi sebagai berikut : “

2.2.7.1 *“archipelagic State” means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands;*

2.2.7.2 *“archipelago” means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other*

³² Pengertian wawasan nusantara berdasarkan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Tahun 1993 dan 1998 tentang GBHN

³³ Wawasan Nusantara menurut Prof. DR. Wan Usman (Ketua Program S-2 PKN-UI) dalam lokakarya Wawasan Nusantara dan Ketahanan Nasional di Lemhannas bulan Januari 2000.

*natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.*³⁴

2.2.8 Kerjasama Internasional

Dalam buku “Hubungan Internasional : Kerangka Studi Analitis”, Dr. Budiono Kusumohamidjojo (1987:92), Kerjasama Internasional didefinisikan sebagai sikap kooperatif dalam menyelenggarakan politik luar negeri senantiasa dapat dikembalikan kepada asumsi bahwa persoalan tertentu tidak dapat diatasi, atau sasaran tertentu tidak dapat dicapai dengan hanya mengandalkan kekuatan sendiri. Sikap kooperatif juga dapat bangkit bila ada perkiraan bahwa kerjasama akan membawa dampak yang menguntungkan bila dibandingkan dengan hanya mengandalkan kekuatan sendiri. Tetapi pada umumnya juga disadari bahwa kerjasama internasional senantiasa membawa konsekuensi tertentu. Namun demikian, suatu kerjasama senantiasa diusahakan justru karena manfaat yang diperoleh secara proporsional adalah masih lebih besar daripada konsekuensi yang harus ditanggung.

Pentingnya kerjasama internasional di dalam wadah organisasi internasional dipertegas lagi dengan pernyataan Padelford dan Lincoln dalam bukunya “The Dynamics on International Politics” sebagai berikut:

“The roots of cooperation in international organization lie in awareness of some area of common interest and agrees purpose, which the parties believe can be furthered to better advantage by having an organization or mechanism than by not having done.”

³⁴ Sekjen Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia Departemen Kelautan dan Perikanan, 2008, *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*, Jakarta, hal. 9.

(Akar-akar dari kerjasama dalam organisasi internasional terletak pada kesadaran terhadap adanya kepentingan-kepentingan bersama dan tujuan-tujuan yang telah disepakati, dimana masing-masing pihak yang bersangkutan percaya akan mendapat keuntungan (hasil) yang lebih baik dengan memiliki organisasi atau mekanisme daripada bila tidak melakukan kerjasama.)

Dalam hal kerjasama internasional, dikenal adanya Kerjasama Bilateral, Kerjasama Trilateral, dan Kerjasama Multilateral. Di samping itu, ada juga yang dinamakan kerjasama regional, yakni kerjasama antarnegara yang berada dalam suatu kawasan tertentu. ASEAN, dimana Indonesia sebagai salah satu anggotanya adalah contoh kerjasama regional. Sedangkan kerjasama yang dilakukan Indonesia-Malaysia mengenai Selat Malaka adalah contoh kerjasama bilateral-Sub Regional (Politik Luar Negeri Bebas Aktif dan Pelaksanaannya Dewasa Ini, oleh Litbang Deplu RI, 1982, hal.18).³⁵

³⁵ Arief, *Op Cit*, hal. 23.

BAB III

ISU DAN PERMASALAHAN KERJASAMA PENGELOLAAN

SELAT MALAKA

3.1. Gambaran Umum Selat Malaka



Selat Malaka adalah perairan laut yang terletak di antara negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Tepatnya di antara Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaya yang membujur dari utara ke selatan hingga Kepulauan Riau dan membelok ke timur. Selat Malaka panjangnya kurang lebih 900 mil laut, dengan lebar rata-rata 8,3 mil laut dimana tempat tersempit terletak di antara Pulau Karimun Kecil (Indonesia) dan Pulau Kutub (Malaysia) yang lebarnya hanya 8,4 mil laut, sedangkan tempat tersempit di Selat Singapura berada antara Pulau Senang (Singapura) dan Pulau Takong Besar (Indonesia) selebar 3,2 mil

laut serta antara Pulau St. John dan Pulau Anak Sambo selebar 3,4 mil laut.³⁶

Selat Malaka merupakan jalur pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, dari Samudera Hindia melalui Laut Andaman pintu masuknya terletak antara Pulau Perak (Malaysia) dan *Diamond Point* (Indonesia) selebar 9,1 mil laut atau antara Pulau Penang (Malaysia) dan Ujung Tamiang (Indonesia) selebar 12,6 mil laut. Sedangkan dari Samudera Pasifik melalui Laut Cina Selatan, pintu masuknya terletak antara Taman Datok (Malaysia) dan Tanjung Pergam di Pulau Bintan (Indonesia) selebar 11,1 mil laut. Selat Malaka secara geografi mencakup empat buah selat, yaitu Selat Malaka dan Selat Singapura, selat yang terletak antara Taman Datok dan Tanjung Pergam serta antara Tanjung Stapa dan Tanjung Babi, selat yang terletak antara Pulau Penang dan Tanjung Pergam, Pulau Kutub dan Karimun Kecil.

Kondisi geografisnya yang strategis dan merupakan jalur pelayaran terpendek menyebabkan selat ini menjadi jalur pelayaran yang ramai dengan kepadatan volume pelayaran yang berkisar 275 kapal setiap hari, mulai dari kapal tanker minyak, kapal kontainer, kapal barang, dan kapal penumpang melewati terusan ini menuju pelabuhan-pelabuhan Asia. Pelayaran di Selat Malaka yang dimulai dari Samudera Hindia melintasi bagian perairan selat yang paling lebar, yaitu di antara pantai barat Thailand dan ujung paling utara dari Pulau Sumatera yang melalui daerah-daerah rawan navigasi, seperti *One Fathom Bank*, Kepulauan Aruah dan menuju alur terdalam di tengah selat. Bernavigasi di perairan tersebut diperlukan kehati-hatian untuk menghindari gosong-gosong/kedangkalan (*shoals*) hingga akhirnya perairan Selat Malaka menyatu dengan perairan Selat Singapura menelusuri daerah perairan yang cukup dalam, dimulai dari perairan antara Pulau Karimun

³⁶ Sukoco, 2006, *Potensi Ancaman di Selat Malaka Terhadap Kepentingan Indonesia*, Jakarta, Universitas Indonesia, hal. 89-91.

Kecil dan Tanjung Piai melalui *Philips Channel* menuju ke perairan Laut Cina Selatan.³⁷

Topografi Selat Malaka:

- Panjang selat 500 mil, dalam minimum ada yang sampai 6 meter di bagian selatan atau Selat Singapura;
- Kepadatan lalu lintas pelayaran di bagian selatan tercatat sekitar 600 kapal sehari dari berbagai ukuran dan kecepatan;
- Karena itu sangat berbahaya untuk tangki raksasa di atas 200.000 dwt. Bahkan Kapal Tokyo Maru 150.000 dwt tahun 1967 pernah menggeser dasar laut;
- Menurut survey yang diadakan terdapat kedangkalan-kedangkalan yang kurang dari 23 meter.

Karena keadaannya yang khusus yaitu adanya bagian-bagian yang sempit, banyaknya pulau-pulau yang dangkal pada bagian-bagian tertentu, maka Indonesia dan Malaysia memutuskan mengatur lalu lintas di selat tersebut untuk menghindari kecelakaan-kecelakaan kapal yang akan membawa bencana pencemaran laut terhadap negara-negara pantai.³⁸

Di perairan Selat Malaka terdapat banyak pulau dan kepulauan yang termasuk wilayah Provinsi Riau dan Kepulauan Riau. Pada dasar perairan selat ini terdapat sumber kekayaan alam berupa tambang minyak tanah lepas pantai yang besar untuk tingkat nasional dengan pusat kilang minyak di Pangkalan Susu dan Dumai. Di Pulau Bintan terdapat tambang bauksit atau bijih aluminium. Di beberapa daerah di Kepulauan Riau terdapat pasir timah. Pada pantai-pantai sepanjang Selat Malaka banyak terdapat hutan bakau yang berfungsi untuk perlindungan lingkungan laut dari abrasi (pengikisan tanah oleh air laut/gelombang) dan sedimentasi (pengendapan lumpur), juga berfungsi sebagai tempat perlindungan dan berkembang biaknya biota laut,

³⁷ Ibid, hal. 73-74.

³⁸ Mauna, *Op Cit*, hal. 388.

seperti ikan, udang, dan cumi-cumi. Di perairan Selat Malaka juga terdapat banyak terumbu karang sebagai tempat tinggal bagi ikan, dan berfungsi sebagai zona penyangga terhadap arus dan gelombang laut.³⁹

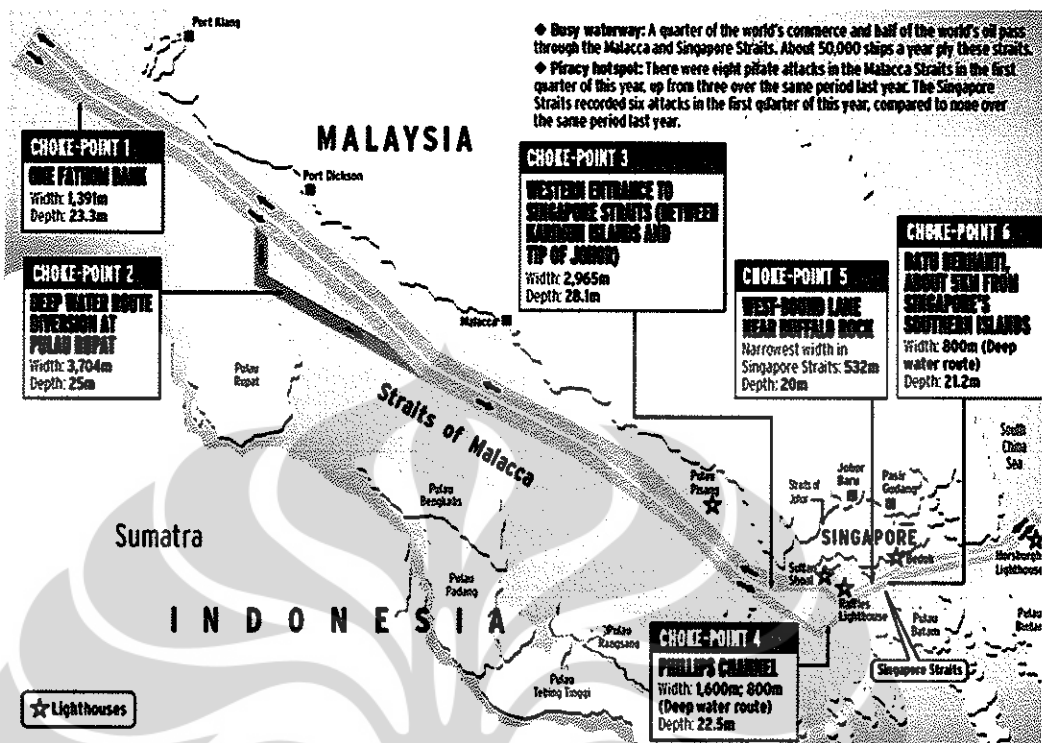
Di sekitar Selat Malaka yang merupakan wilayah Indonesia tersebar ratusan gugusan pulau yang berada di dalam cakupan wilayah tiga provinsi, yaitu Provinsi Nangroe Aceh Darussalam (NAD), Provinsi Sumatera Utara, dan Provinsi Riau yang berbatasan langsung dengan negara Malaysia dan Singapura. Berdasarkan data dari Dinas Hidro-Oseanografi TNI AL (Dishidros), terdapat delapan pulau terluar yang langsung berbatasan dengan Malaysia dan Singapura, yang semuanya dalam kondisi tidak berpenduduk dan beberapa di antaranya hanya berjarak beberapa mil saja dari negara tetangga. Pulau-pulau tersebut adalah Pulau Berhala ($\pm 2,5 \text{ km}^2$), Pulau Batu Mandi ($\pm 20 \text{ m}^2$), Pulau Iyu Kecil ($\pm 50 \text{ m}^2$), Pulau Karimun Kecil ($\pm 8 \text{ km}^2$), Pulau Nipa ($\pm 3600 \text{ m}^2$), Pulau Batu Berhanti ($\pm 0,002 \text{ km}^2$), Pulau Pelampong ($\pm 2 \text{ km}^2$), dan Pulau Nongsa ($\pm 0,004 \text{ km}^2$).⁴⁰

3.2. Isu dan Permasalahan yang Terjadi di Selat Malaka

3.2.1. Persoalan Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan

³⁹ Arief, *Loc Cit*, hal. 55-56.

⁴⁰ Sukoco, *Op Cit*, 74-75.



Penjelasan:

1. Kapal dagang masuk dan keluar Selat Malaka melalui rute titik 1 (Choke-Point 1) dengan kelebaran jalur yang diperbolehkan melintasi 1.391 m dan kedalaman laut 23,3 m
2. Selanjutnya, pada titik 2, menjelang atau mendekati pulau Rupert Indonesia, terdapat pengalihan jalur terutama jalur yang mengarah ke Selat Singapura.
3. Titik 3 rute jalur pelayaran kapal dagang yang menuju ke Selat Singapura terletak di antara Pulau Karimun dan ujung Kota Johor.
4. Titik 4 rute pelayaran kapal dagang terletak di Philips Channel
5. Titik 5 rute pelayaran kapal dagang dekat dengan Buffalo Rock
6. Titik 6 terletak pada 5 km sebelah selatan dari Singapura dekat dengan Batu Berhanti.

Melihat kondisi perairan Selat Malaka yang sempit, dangkal, dan pasang surut serta merupakan jalur komunikasi dan transportasi perdagangan maupun kapal tanker raksasa dengan ramainya lalu lintas kapal-kapal yang melewatinya, maka

berpotensi terjadinya kecelakaan kapal di Selat Malaka, yang baik secara langsung maupun tidak langsung dapat menyebabkan kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh tabrakan atau kandasnya kapal dan selanjutnya berakibat pada tumpahnya minyak kapal. Pada tahun 2003, tercatat telah terjadi 2 kali kasus tabrakan kapal dan 9 kasus kapal tenggelam akibat bocor.

Di samping itu, aktivitas penambangan pasir laut yang berlebihan untuk proyek reklamasi daerah pesisir Singapura khususnya di sekitar Pulau Nipa dan adanya pengembangan kawasan Selat Malaka sebagai daerah pengembangan industri dalam segitiga pertumbuhan Singapura-Johor-Riau (Sijori) terutama di Pulau Batam, Rempang, dan Galang (Barelang) turut menjadikan kawasan ini rawan akan bahaya pencemaran.⁴¹

3.2.2. Masalah Yuridis

Di perairan Selat Malaka terdapat permasalahan yurisdiksi yang mengarah pada sengketa karena belum selesainya perjanjian mengenai penetapan garis perbatasan, berupa batas laut wilayah/teritorial, ZEE, dan landas kontinen, baik yang bersifat bilateral maupun trilateral antara negara-negara yang berbatasan, yaitu sebagai berikut:⁴²

Indonesia – Malaysia atas ZEE

Meskipun batas Landas Kontinen antara pemerintah Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka telah disepakati pada 27 Oktober 1969, dengan menyetujui 10 titik koordinat yang masih menggunakan dasar hukum Konvensi Hukum Laut 1958, yang

⁴¹ Ibid, hal. 88-89.

⁴² Markas Besar TNI Angkatan Laut, 2003, *Batas Maritim Republik Indonesia Dengan Negara Tetangga*, Jakarta, Dinas Hidro-Oseanografi, hal. 18-26 Dalam Sukoco, 2006, *Potensi Ancaman di Selat Malaka Terhadap Kepentingan Indonesia*, Jakarta, UI.

selanjutnya oleh pemerintah Indonesia perjanjian ini telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden RI Nomor 89 Tahun 1969 tanggal 15 November 1969 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah RI dan Malaysia mengenai Penetapan Garis Batas Landas Kontinen kedua negara. Namun, sampai saat ini masih terdapat beberapa permasalahan perbatasan di Selat Malaka antara Indonesia dengan Malaysia yang belum terselesaikan secara tuntas. Masalahnya adalah terletak pada penafsiran antara kedua negara, dimana pemerintah Malaysia menafsirkan batas Landas Kontinen adalah juga sebagai garis batas ZEE. Masalah ini timbul sehubungan dengan pernyataan resmi dari pemerintah Malaysia tentang penerbitan dua peta wilayah teritorial Malaysia secara sepihak kepada pemerintah Indonesia melalui Kedutaan Besar RI di Kuala Lumpur pada 12 Desember 1979 yang telah menerapkan prinsip penarikan garis pangkal lurus sebagaimana layaknya negara kepulauan.

Permasalahan perbatasan tersebut ada di bagian utara Selat Malaka yang terjadi karena perbedaan penggambaran wilayah negara masing-masing. Dalam UNCLOS 1982, Malaysia bukan termasuk negara kepulauan, tetapi secara nyata telah menerapkan prinsip-prinsip penarikan garis pangkal lurus kepulauan dengan menggunakan Pulau Jarak dan Pulau Perak dalam menarik garis pangkalnya, sehingga mengakibatkan sebagian ZEE Indonesia masuk menjadi laut teritorial Malaysia.

Malaysia beranggapan bahwa masalah batas ZEE sudah selesai, karena sudah mencakup pengertian atas yurisdiksi atas landas kontinen yang mengartikan ZEE tidak hanya terbatas pada cakupan sumber daya hayati, khususnya sumber daya hayati di atas dasar laut tetapi juga sumber daya non hayati di bawah dasar laut. Selain itu, Malaysia menafsirkan wilayah ZEE harus dipadukan dengan wilayah landas kontinen dalam batas

200 mil laut. Sedangkan pemerintah Indonesia menghendaki agar garis batas ZEE ditetapkan secara terpisah yang harus berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982, yaitu dengan menggunakan *median line*, yakni satu metode pembagian yang *equitable* namun masih dapat diperhitungkan faktor-faktor lain untuk mendapat kesepakatan yang lebih *equitable* bagi kedua belah pihak. Indonesia berpendapat bahwa batas landas kontinen tidak dapat ditetapkan sekaligus sebagai batas ZEE mengingat rezim yang mengatur keduanya berbeda. Selain itu, penarikan garis pangkal oleh Malaysia juga tidak sesuai dengan konfigurasi pantai dan menyalahi ketentuan maksimal yang diperkirakan, yaitu 100 mil laut karena antara Pulau Jarak dan Pulau Perak sebagai dasar penarikan garis lurus adalah berjarak 123 mil laut.⁴³

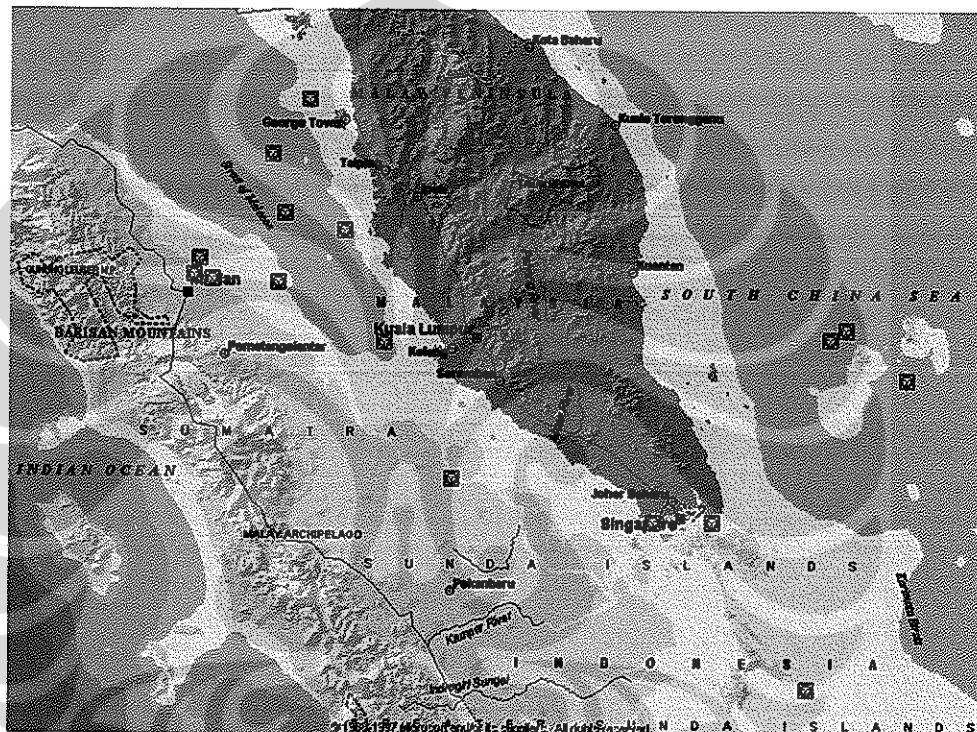
3.2.3. Masalah Pencurian Ikan (*Illegal Fishing*)

Potensi sumber daya hayati yang dimiliki Selat Malaka menjadikan kawasan perairan ini banyak mengundang munculnya pihak-pihak yang berusaha memanfaatkan kekayaan alam yang ada melalui berbagai cara dan cenderung ilegal, berupa tindakan melanggar hukum seperti pencurian ikan oleh nelayan-nelayan asing. Kapal-kapal yang berhasil ditangkap oleh jajaran TNI AL pada umumnya adalah kapal-kapal berbendera Thailand, Malaysia, dan Singapura, namun nelayannya belum tentu berasal dari negara bendera. Jenis pelanggaran oleh para nelayan asing yang terjadi di Selat Malaka adalah mereka sering melaksanakan penangkapan ikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dan bahkan sampai ke laut territorial Indonesia tanpa dilengkapi dokumen

⁴³ Sukoco, *Op Cit*, hal. 89-91.

yang sah dan menangkap ikan dengan menggunakan jarring trawl. Akibat banyaknya pencurian ikan dari nelayan asing dan penangkapan yang menyalahi ketentuan dengan menggunakan jarring trawl mempengaruhi Selat Malaka sebagai lokasi penangkapan menjadi *over fishing*.⁴⁴

3.2.4. Masalah Pembajakan dan Perompakan



Gambar Titik-titik Kerawanan Aksi Pembajakan D Selat Malaka

Pembajakan atau *piracy* adalah bentuk kejahatan terorganisir yang merupakan salah satu ancaman utama keselamatan pelayaran di Selat Malaka.⁴⁵ Pada tahun 2009, perompakan di Selat Malaka semakin sering terjadi. Dalam rentang waktu Juli-Agustus 2009, terjadi 8 kasus perompakan, seluruh perompakan tersebut terjadi di wilayah perairan

⁴⁴ Ibid, hal. 93.

⁴⁵ Bambang Cipto, 2007, *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hal. 225.

perbatasan antara Sumatera Utara dan Nanggroe Aceh Darussalam (NAD).⁴⁶ Perompakan di perairan Selat Malaka biasanya memilih sasaran kapal-kapal niaga terutama kapal-kapal super tanker yang sedang melewati jalur TSS dengan kecepatan rendah (10-12 knot).⁴⁷

Modus para perompak tidak hanya merampok muatan kapal bahkan kadang mencuri kapalnya dan meninggalkan awaknya di tengah laut, yang paling sering terjadi adalah pencurian dengan kekerasan dan selalu terjadi pada malam hari atau setelah lewat tengah malam ketika awak kapal yang berjaga hanya sedikit jumlahnya. Dengan menggunakan speed boat yang berkecepatan 40 knot, para perompak yang berjumlah 5 sampai 10 orang dengan bersenjata tajam dan bahkan sudah menggunakan senjata api laras pendek maupun panjang mengancam awak kapal dan mengambil alih komando atas kapal dibarengi dengan menguras harta benda semua awak kapal. Setelah melakukan aksinya mereka lalu menceburkan diri ke laut yang kemudian diterima oleh anggota komplotan lainnya yang sudah menunggu di speed boat dan langsung menghilang berbaur dengan kapal-kapal ikan, tunda, tongkang sehingga dengan mudah melarikan diri ke pulau-pulau yang tersebar di sekitar perairan Selat Malaka.⁴⁸

Pembajakan di Selat Malaka menurut laporan dari *International Maritime Buerau* menjadi masalah yang mendalam akhir-akhir ini, meningkat dari 25 serangan pada 1994 isu Selat Malaka sebagai tempat terjadinya perompakan

⁴⁶Diakses dari <http://regional.kompas.com/read/2009/08/13/21240772/perompakan.di.selat.malaka.makin.sering> pada 27 November 2010 pukul 18.24

⁴⁷ Arief, *Loc Cit*, hal. 72.

⁴⁸ Diakses dari <http://groups.yahoo.com/group/pelaut/message/2219> pada 27 November 2010 pukul 18.36

tertinggi di dunia, pada tahun 2000 terjadi 115 perompakan, tahun 2001 terjadi 91 perompakan dan 335 insiden, tahun 2002 terjadi 103 perompakan dan 370 insiden dan tahun 2003 terjadi 190 perompakan dan 50 insiden. Frekuensi serangan meningkat kembali pada paruh awal 2004, angka total dipastikan melebihi rekor tahun 2000. Pada awal tahun pertama 2008 telah terjadi 5 aksi perompakan, tahun 2007 hampir sekitar 41 aksi perompakan dan pada tahun 2006 terjadi 46 aksi.⁴⁹

Ditengarai pembajakan di Selat Malaka sudah memasuki tahap yang lebih berbahaya dimana kelompok perompak menggunakan senjata api dan granat peluncur roket. Modusnya tidak hanya merampas harta benda saja, tetapi juga menjadikan awak kapal sebagai sandera dengan meminta uang tebusan ratusan juta rupiah bahkan sampai milyaran rupiah. Beberapa contoh kasus yang terjadi di perairan Selat Malaka berdasarkan data dari TNI AL, antara lain:

3.2.4.1. Perompakan dan penyanderaan yang terjadi 2 kali berturut-turut pada 2 September 2004 di sekitar perairan Pulau Pandan tepatnya pada posisi $03^{\circ} 50' 00''$ LU – $99^{\circ} 51' 00''$ BT pada pukul 17.00. KM Masutra dirompak oleh orang tidak dikenal dengan bersenjata api dan menyandera nakhoda dan kepala kamar mesin dengan meminta uang tebusan. Selanjutnya sandera dinaikkan ke kapal perompak dan dilarikan ke arah Pulau Berhala, sandera tersebut akan ditembak mati bila tebusan tidak dipenuhi. Korban berikutnya adalah KM. Fortuna dirompak oleh orang tidak dikenal bersenjata api laras panjang yang terjadi pada pukul 03.00 di posisi $03^{\circ} 26' 10''$ LU – 99°

⁴⁹ Rukman, 2009, *Peningkatan Pengamanan Daerah Perbatasan Laut Selat Malaka*, Yogyakarta, Universitas Gadjah Mada, hal. 23

50' 10" BT. Nakhoda dan kepala kamar mesin tidak diketahui keberadaannya.

3.2.4.2.Perompakan terhadap kapal MT Tri Samudera berbendera Indonesia yang memuat gas methanol sebanyak 1.205.139 metrik ton dirampok oleh kurang lebih 35 orang yang mengaku anggota GAM dengan bersenjata AK, GLM, dan SS-1. Perompak meminta uang tebusan kepada pemilik kapal sebesar Rp 3 milyar.

3.2.4.3.Masalah pembajakan dan perompakan saat ini telah menjadi kekhawatiran bagi seluruh negara dan banyak kalangan. Pembajakan dan perompakan sebagai ancaman keamanan non tradisional, dimana akibat dari aksinya tidak hanya merugikan dalam bentuk materi dan keselamatan awak kapal, tetapi juga kepada lingkungan. Seperti misalnya kapal tanker yang tidak berawak ketika sedang dibajak dan kapal sedang bergerak serta sedang tidak dikendalikan, maka kemungkinan akan terjadi resiko tabrakan serta kandasnya kapal di perairan yang sempit dan dangkal. Dengan kandasnya sebuah kapal besar di Selat Malaka yang merupakan jalur pelayaran utama dunia, maka distribusi pasokan minyak dan bahan baku bagi industri negara-negara besar yang memiliki nilai perdagangan tinggi akan terhambat karena ditutupnya selat dan rute pelayaran akan dialihkan sehingga akan menambah beban biaya yang tidak sedikit serta waktu pelayaran yang lebih panjang.

Selain itu, pembajakan dan perompakan dapat merugikan industri pelayaran global karena tindakannya adalah mencuri, memindahkan, menjual muatan, kemudian bendera dan nama kapal diubah dan kadang-kadang kapal dicat ulang dengan warna lain. Biasanya mereka membajak kapal-kapal yang relatif

mudah dipindahkan isinya ke kapal lain yang lebih kecil berupa kapal-kapal tunda dan tongkang yang sangat mudah untuk disembunyikan dan menjualnya juga relatif mudah.

Akibat maraknya aksi-aksi perompakan yang terjadi di perairan Selat Malaka sangat berpengaruh secara signifikan terhadap tiga komponen industri maritim, dimana yang paling terpengaruh adalah pabrik pemilik barang, perusahaan pemilik kapal, dan penjamin asuransi menyangkut kapal dan muatannya. Namun demikian, banyak perusahaan angkutan kapal dan penjamin asuransi muatan dan kapal sering memutuskan tidak melaporkan peristiwa perompakan, yang didasarkan atas upaya untuk mencegah meningkatnya biaya-biaya asuransi dan menghindari dari keterlambatan dalam pelayaran yang disebabkan karena proses penyidikan oleh aparat, serta adanya beban biaya tambahan pelabuhan yang mencapai 10.000 dolar AS perhari.⁵⁰

3.2.5. Masalah Penyelundupan dan Lalu Lintas Narkotika

Selat Malaka telah menjadi wilayah perairan yang rawan dari masalah penyelundupan, lalu lintas narkotika, dan tempat maraknya aksi-aksi perompakan. Penyelundupan yang banyak terjadi di perairan Selat Malaka adalah penyelundupan ke dalam negeri berupa gula pasir, beras, daging, minyak kelapa, solar, minuman ringan, barang-barang elektronik, obat-obatan terlarang maupun senjata. Barang beras berasal dari Thailand. Sedangkan penyelundupan ke luar negeri biasanya berupa bahan mentah kayu, rotan, hasil perikanan, dan hasil tambang. Tercatat tahun 2003 di perairan Selat Malaka terdapat 43 kali upaya penyelundupan, yang terdiri dari illegal logging berupa kayu bulat dan balok sebanyak 17 kali, penyelundupan berupa barang

⁵⁰ Sukoco, *Loc Cit*, hal. 97-101.

tambang sebanyak 2 kali, berupa barang kebutuhan pokok dan hasil kebun sebanyak 16 kali serta penyelundupan barang-barang terlarang berupa limbah dan barang bekas sebanyak 8 kali.

Jalur penyelundupan dari Thailand ke Indonesia adalah dengan menyusuri wilayah perairan Selat Malaka bagian timur dan menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Malaysia yang selanjutnya masuk ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Barang-barang yang berasal dari Malaysia diselundupkan melalui pelabuhan Port Klang atau dermaga-dermaga kecil di Port Klang yang kemudian diangkut ke Belawan atau dermaga-dermaga kecil di Sumatera, seperti Belawan, Tanjung Balai Karimun, Kuala Tunggal, atau Tanjung Balai Asahan dengan menggunakan kapal-kapal kayu. Barang-barang dalam bentuk curah tersebut masuk ke daerah-daerah terpencil kemudian dipindahkan ke dalam peti kemas untuk diangkut ke pelabuhan lain di Indonesia sehingga seakan-akan merupakan perdagangan antarpulau.⁵¹

Penyelundupan yang terjadi di perairan Selat Malaka tidak hanya berupa barang-barang kebutuhan pokok saja, akan tetapi telah dimanfaatkan oleh jaringan penyelundup senjata di Thailand untuk memasok senjata kepada kelompok separatis Gerakan Aceh Merdeka (GAM)⁵² maupun kelompok bajak laut di perairan Selat Malaka. Maraknya aksi penyelundupan yang terjadi di perairan Selat Malaka tidak lebih karena adanya selisih harga jual barang-barang yang lebih tinggi, seperti gula pasir dan beras selundupan dari Malaysia atau Thailand karena harga

⁵¹ Ferry Santoso, 2004, *Port Klang, "Pintu Surga" bagi Barang Selundupan ke Indonesia*, KOMPAS, 30 Maret 2004.

⁵² Lihat "Concerns over Strait of Malacca", *The Jakarta Post*, 9 Juni 2004, dalam Sukoco, 2006, *Potensi Ancaman di Selat Malaka Terhadap Kepentingan Indonesia*, Jakarta, Universitas Indonesia.

di Indonesia lebih tinggi. Perairan Selat Malaka juga rawan penyelundupan bahan bakar minyak (BBM), seperti di perairan antara Tanjung Balai Karimun dan Pulau Nipah, Kepulauan Riau adalah jalur di Selat Malaka yang paling rawan penyelundupan. Penyelundupan terjadi karena disparitas harga jual BBM di luar dan dalam negeri amat tinggi sehingga banyak kapal asing kerap membeli BBM selundupan dari Indonesia dengan modus operandi melakukan pemindahan BBM pada saat kapal berada di perairan Indonesia.⁵³

Perairan Selat Malaka juga menjadi wilayah yang dijadikan rute untuk menyelundupkan obat-obatan terlarang (lintas narkotika). Menurut Kantor Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang menangani pengendalian obat-obatan terlarang dan pencegahan kejahatan, perairan Selat Malaka menjadi wilayah yang dijadikan rute untuk menyelundupkan obat-obatan terlarang. Lalu lintas peredaran obat-obatan terlarang tersebut pada umumnya dibawa dengan menggunakan kapal-kapal kargo dengan jumlah yang sangat banyak dari beberapa negara produsen di Asia Selatan melalui Thailand Selatan menuju Selat Malaka. Lebih dari 70% peredaran obat-obatan terlarang yang ditangkap dan disita berada di Asia sehingga walaupun Indonesia bukan merupakan negara produsen utama obat-obatan terlarang, namun akibat dilewatinya Selat Malaka sebagai rute peredarannya maka Indonesia dapat menjadi negara yang berpotensi untuk disinggahi sebelum diedarkan ke Australia dan Asia Timur.⁵⁴

3.2.6. Isu Terorisme Maritim

⁵³ Diakses dari <http://www.liputan6.com/fullnews/99676.html> pada 20 November 2010 pukul 15.44.

⁵⁴ Sukoco, *Op Cit*, hal. 94-97.

Kondisi keamanan di Selat Malaka semakin tinggi ketika isu terorisme maritim turut diperhitungkan sebagai ancaman keamanan maritim di perairan Selat Malaka yang digunakan sebagai jalur pelayaran internasional. IMO sendiri bahkan merekomendasikan bahwa masyarakat internasional patut mengklarifikasikan pembajakan dan perompakan di laut sebagai bagian dari terorisme maritim, dan memberantas perompakan laut merupakan *the point of entry* untuk memerangi terorisme maritim. Berbeda dengan laporan IMO tahun 1993, peristiwa perompakan bersenjata yang terjadi di Selat Malaka ketika itu pada umumnya adalah perompakan bersenjata dengan tingkat rendah, sedangkan kejadian pada tingkatan menengah hanya sedikit sekali.

Soal persepsi ancaman yang diyakini negara-negara yang berkepentingan atas Selat Malaka kini menjadikan isu terorisme maritim kian mengancam. Inilah persoalan yang paling mendasar dan paling hangat dibicarakan akhir-akhir ini, terutama oleh negara-negara yang sangat berkepentingan dengan keberadaan Selat Malaka. Persepsi ancaman tersebut, antara lain:

Pertama, masalah terorisme maritim yang dipengaruhi oleh bangkitnya ketakutan akan serangan teroris di laut yang dibawa dari luar wilayah ini. Seperti kasus serangan bunuh diri terhadap kapal induk USS Cole tahun 2000 yang menewaskan 17 pelaut dan 39 luka-luka, dan serangan terhadap kapal tanker Limburg milik Perancis di Laut Arab pada 6 Oktober 2002 yang menewaskan seorang pelaut dan tumpahnya 90.000 barel minyak ke laut.

Kedua, masalah pembajakan dan perompakan bersenjata yang semakin hangat dibicarakan dalam lingkungan pemerintahan dan media internasional. Selain itu, masih banyak kemungkinan

ancaman keamanan non tradisional di selat ini, seperti penyelundupan orang, senjata, barang, dan sebagainya.

Meskipun belum pernah terjadi serangan teror terhadap kapal-kapal asing di kawasan Selat Malaka, tetapi rasa takut dan terancam dari serangan kelompok teroris semakin kuat sebagaimana dalam pemberitahuan dan ulasan-ulasan yang dikemukakan media-media internasional.⁵⁵

3.2.7. Masalah Ekonomi

Wilayah sekitar Selat Malaka mengandung banyak sumber daya alam yang hayati maupun non hayati. Hasil laut yang utama adalah ikan dan udang. Hasil tangkapan ikan dari daerah ini merupakan sumbangan yang terbesar, baik di tingkat nasional maupun regional. Potensi ikan ini banyak terdapat di perairan Indonesia daripada yang berada di perairan Malaysia, karena perairan Selat Malaka yang terletak di wilayah Indonesia lebih dangkal dan banyak karang yang menjadi tempat hidup dan berlindung ikan-ikan. Namun nelayan Indonesia yang lebih besar dalam jumlah, ternyata lebih kecil tingkat produktivitasnya. Hal ini disebabkan masih rendahnya teknologi penangkapan ikan di pihak nelayan Indonesia dibanding negara tetangganya. Potensi ikan yang besar di Selat Malaka bagian perairan Indonesia inilah yang sering mengundang pencurian ikan oleh nelayan-nelayan Malaysia dan beberapa negara lain.

Di samping sumber daya laut hayati, di sepanjang pantai Selat Malaka wilayah Indonesia terdapat industri-industri yang sangat vital bagi pembangunan dan telah member kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi nasional, antara lain pertambangan minyak di Tanjung Pura dan Pangkalan Susu, peleburan aluminium di Kuala Tanjung, dan PLTA di Si Gura-Gura/Asahan, LNG di

⁵⁵ Ibid, hal. 103-105.

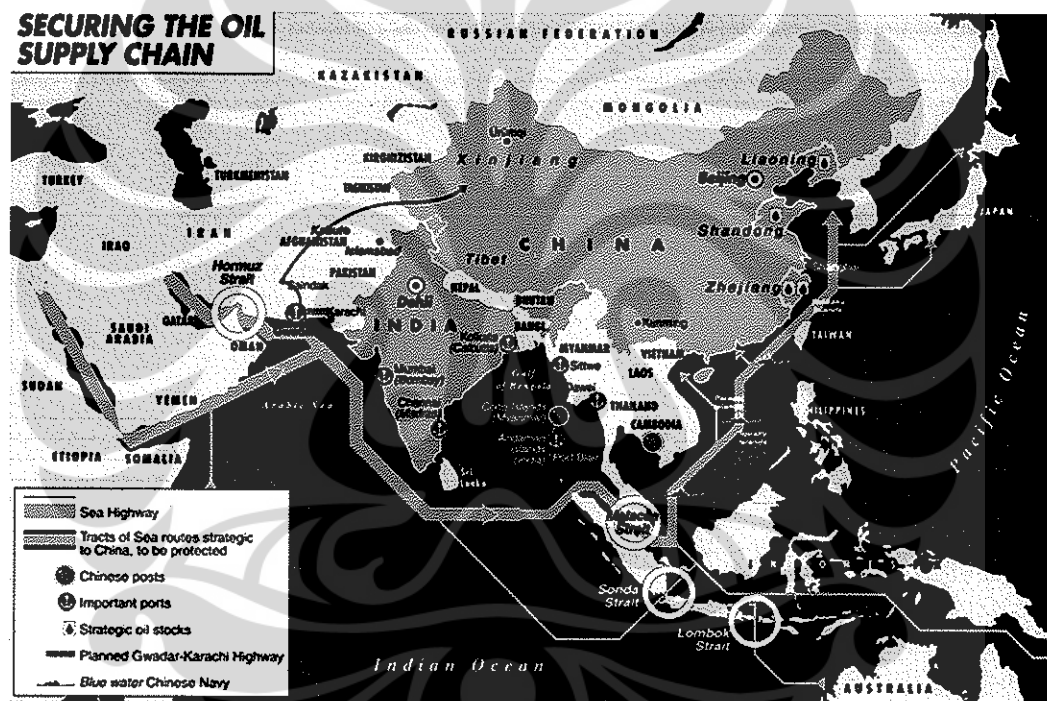
Arun, pabrik pupuk Iskandar Muda di Lhokseumawe, pabrik semen Iskandar Muda di Lengah, dan pelabuhan minyak di Dumai. Hasil ekspor dari pabrik LNG dan minyak berperan penting bagi devisa negara. Untuk menjaga kelangsungan kegiatan-kegiatan tersebut, perlu diciptakan dan dipelihara stabilitas keamanan di wilayah Selat Malaka.

Kelangsungan seluruh obyek di atas banyak bergantung pada Selat Malaka sebab jalur lalu lintas di selat tersebut merupakan urat nadi bagi pengangkutan bahan baku maupun pengiriman produk-produk yang dihasilkan. Secara umum, pembangunan di daerah ini relatif berhasil meningkatkan kesejahteraan rakyat. Hasil pertanian dan perkebunan meningkat, prasarana dan sarana terus meningkat, dan pengembangan industri telah banyak menyerap tenaga kerja dari masyarakat sekitar. Kondisi ekonomi terus meningkat seiring dengan derap pembangunan sehingga kebutuhan hidup masyarakat juga akan meningkat. Hal ini akan memerlukan perluasan di bidang jasa, misalnya angkutan, perdagangan, pariwisata, dan lain-lain. Apabila bertambahnya keperluan hidup ini tidak dapat dipenuhi dengan segera, maka akan merangsang timbulnya penyelundupan barang-barang dari negara tetangga, baik Malaysia maupun Singapura. Tindak penyelundupan bisa juga didorong oleh adanya kesenjangan ekonomi antara penduduk di wilayah Indonesia yang lebih rendah dengan yang ada di Malaysia.⁵⁶

Selain itu, Selat Malaka menjadi semacam gerbang keluar-masuk yang menghubungkan daratan China di timur serta India, Jazirah Arab, dan Eropa di belahan barat. Selat Malaka memang memegang peranan yang sangat penting, tidak hanya bagi negara-negara yang berada di sekitarnya, tetapi juga bagi negara-negara di dunia mengingat keberadaannya sebagai jalur

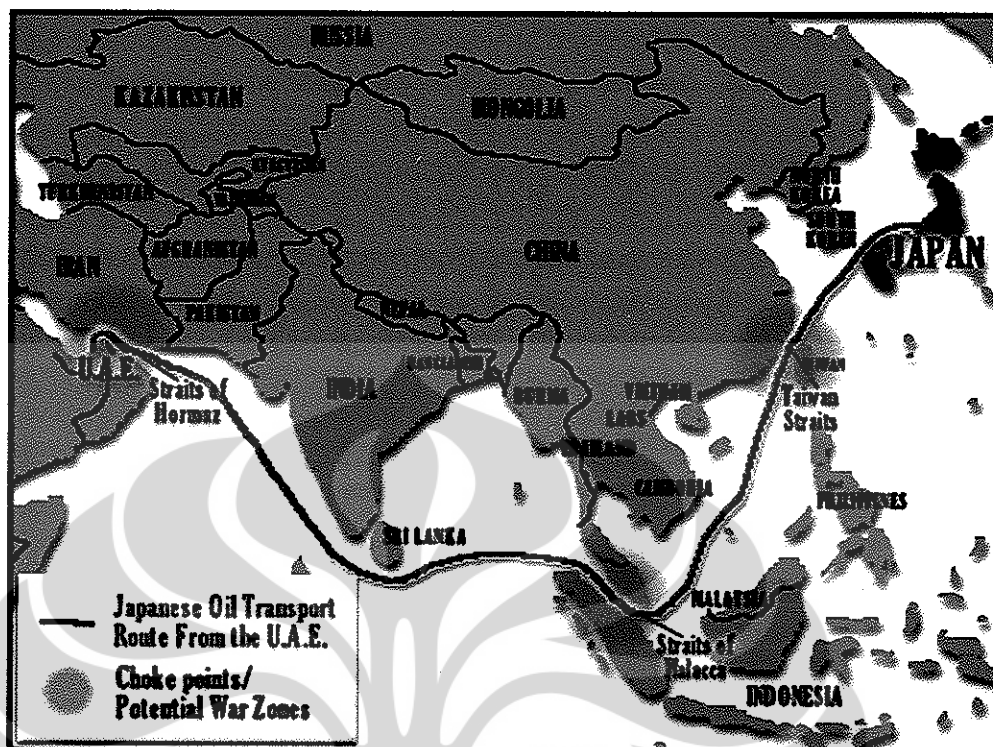
⁵⁶ Arief, *Op Cit*, hal. 63-65.

perdagangan laut tersibuk kedua di dunia setelah Selat Hormuz. Posisi strategis inilah yang menjadikan Selat Malaka sebagai *chokepoints of shipping in the world* untuk lalu lintas perdagangan negara-negara di dunia, baik ekspor maupun impor yang sebagian besar dilakukan melalui jalur laut. Posisi strategis Selat Malaka bagi China, Jepang, AS, dan India sangat terkait dengan kepentingan ekonomi, terutama menyangkut keamanan suplai energi ke negara-negara tersebut, yang secara tidak langsung mempengaruhi hajat ekonomi negaranya.⁵⁷



Gambar Rute Pelayaran Kapal Pengangkut Minyak China dari Timur Tengah

⁵⁷ Diakses dari <http://www.politik.lipi.go.id/index.php/in/kegiatan/131-seminar-intern-posisi-strategis-selat-malaka-bagi-china-jepang-as-dan-india> pada 28 November 2010 pukul 23.10



Gambar Rute Pelayaran Kapal Pengangkut Minyak Jepang dari Timur Tengah

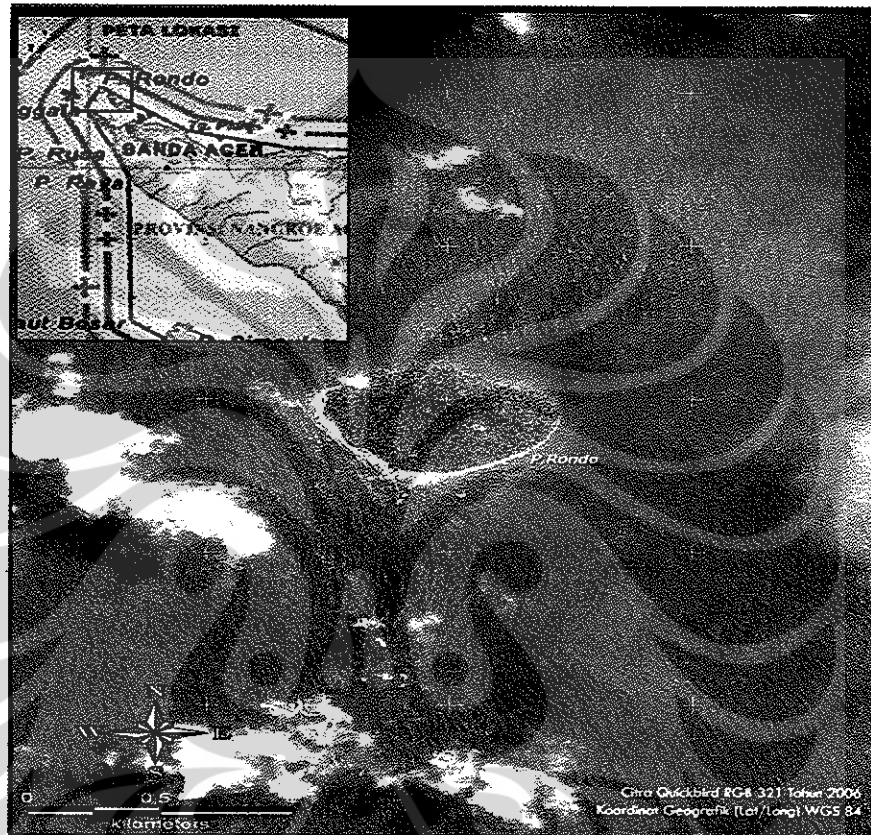
3.3. Pulau – Pulau Indonesia Yang Berbatasan Langsung Dengan Selat Malaka

Sebagian besar kawasan perbatasan di Indonesia masih merupakan kawasan tertinggal dengan sarana dan prasarana sosial dan ekonomi yang masih sangat terbatas. Pandangan di masa lalu bahwa kawasan perbatasan merupakan kawasan yang perlu diawasi secara ketat karena menjadi tempat persembunyian para pemberontak telah menjadikan paradigma pembangunan perbatasan lebih mengutamakan pada pendekatan keamanan daripada kesejahteraan. Akibatnya, kawasan perbatasan di beberapa daerah, seperti di Selat Malaka menjadi daerah yang tidak tersentuh oleh dinamika pembangunan. Sehingga masyarakat di kawasan tersebut pada umumnya miskin dan banyak yang berorientasi kepada negara tetangga. Pulau kecil di wilayah perbatasan Selat Malaka tersebut memiliki peran sebagai garda terdepan

perekonomian bangsa Indonesia. Selain itu, pulau kecil perbatasan juga memiliki peran dalam menjaga kedaulatan NKRI.⁵⁸

Pulau-pulau kecil Indonesia yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka, antara lain :

3.3.1. Pulau Rondo



Kelurahan Ujung Baru, Kecamatan Sukakarya, Kabupaten Sabang, Nangroe Aceh Darussalam. Terletak di ujung utara Pulau Weh dengan koordinat 6° 4' 30" LU, 95° 6' 45" BT dan merupakan pulau terluar strategis di ujung barat Indonesia yang menjadi jalur pelayaran internasional, berbatasan langsung dengan India, tidak dihuni tetap dan hanya dihuni oleh petugas jaga mercusuar. Kekayaan alam di pulau ini berupa perikanan dan terumbu karang, rawan pencurian ikan (*illegal fishing*). Perairan dalam di sekitar Pulau Rondo dan pertemuan arus membuat Pulau

⁵⁸ Mustafa Abubakar, 2006, *Menata Pulau-Pulau Kecil Perbatasan*, Jakarta, PT Kompas Media Nusantara, hal. 3-6.

Rondo tidak setiap waktu bisa dikunjungi. Namun perairan dalam di sekitar Pulau Rondo menjadi jalur kapal-kapal besar yang menuju Selat Malaka ataupun keluar dari Selat Malaka.⁵⁹

3.3.2. Pulau Berhala

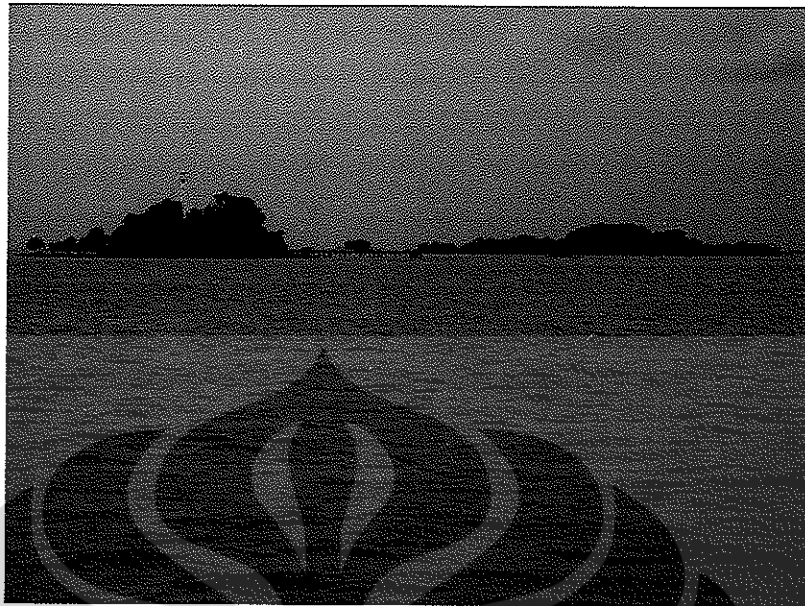
Pulau Berhala terletak di Kabupaten Serdang Bedagai, Provinsi Sumatera Utara, berada di Selat Malaka yang berbatasan dengan Malaysia, tidak berpenghuni, dengan luas wilayah sekitar 14,8 Ha dan dikelilingi hamparan terumbu karang. Pulau Berhala memiliki kekayaan alam berupa keindahan terumbu karang bawah laut dan hutan tropis dengan keanekaragaman hayati tinggi, rawan pencurian ikan dan penguasaan efektif dari negara tetangga.⁶⁰ Di Pulau Berhala telah dibangun Pos Pembantu TNI AL yang terletak di Selat Malaka, yang masuk ke dalam wilayah administrasi Kabupaten Serdang Bedagai. Pulau ini berjarak dari daratan terdekat, yaitu Kecamatan Tanjung Beringin dan Desa Sialang Buah Kecamatan Teluk Mengkudu Kabupaten Serdang Bedagai, yang berjarak kurang lebih 23 mil laut dengan koordinat 03-46-00 U / 099-29-00 T.⁶¹

3.3.3. Pulau Iyu Kecil

⁵⁹ Diakses dari <http://www.garisdepannusantara.org/content/view/58/46/> pada 26 November 2010 pukul 17.05.

⁶⁰ Abubakar, *Loc Cit*, hal. 100-101.

⁶¹ Diakses dari <http://www.garisdepannusantara.org/content/view/53/46/> pada 26 November 2010 pukul 17.07.



Pulau Iyu Kecil atau Tokong Iyu terletak di Kecamatan Tebing, Kabupaten Karimun, Provinsi Kepulauan Riau dengan koordinat 01 11' 25" LU 103 21' 08" BT. Luas wilayah Pulau Iyu Kecil sekitar 0,02 km² dengan penanda wilayah hukum berdasarkan titik dasar nomor TD 188 dan titik referensi nomor TR 188. Pulau ini tidak berpenduduk dan berbatasan dengan Malaysia dan Singapura. Keberadaan pulau Iyu Kecil sangat penting, mengingat pulau ini jadi penanda batas wilayah Indonesia dengan Malaysia dan Singapura. Lalu lintas di sekitar perairannya sangat padat dan termasuk jalur perdagangan. Di Pulau Iyu Kecil sempat terjadi penambangan pasir laut, namun semenjak petugas Marinir mulai melakukan pengamanan intensif hal tersebut tidak terjadi lagi.⁶²

3.3.4. Pulau Karimun Kecil

Pulau Karimun Kecil terletak di Desa Pongkar, Kecamatan Tebing, Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau dengan koordinat 01 09' 59" LU-103 23' 20" BT . Luas wilayah sekitar Pulau Karimun Kecil adalah 7,89 km² dengan penanda wilayah

⁶² Diakses dari <http://www.garisdepannusantara.org/content/view/43/46/> pada 26 November 2010 pukul 17.08.

hukum berdasarkan titik dasar nomor TD 189 dan titik referensi nomor TR 189. Pulau ini tidak berpenduduk serta berbatasan dengan Malaysia dan Singapura. Tanpa ada patroli keamanan dan pos penjagaan, perairan pulau ini rawan pencurian ikan. Terlebih lokasinya yang berada di jalur pelayaran internasional, yaitu Selat Malaka. Selain itu banyak pulau-pulau kecil yang tidak berpenghuni di sekitar pulau ini membuat banyak pelaku penambangan pasir leluasa melakukan aktivitasnya.⁶³

3.3.5. Pulau Nongsa

Pulau Nongsa terletak di Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Provinsi Kepulauan Riau dengan koordinat 01 12' 29" LU-104 04' 47" BT. Luas wilayah Pulau Nongsa adalah 0,077 km² dengan penanda wilayah hukum berdasarkan titik dasar nomor TD 193 dan titik referensi nomor TR 193. Pulau Nongsa tidak berpenghuni dan berbatasan dengan Malaysia dan Singapura. Daya tarik pulau ini terletak di pantainya yang berpasir putih serta halus. Kondisi ini bisa dikembangkan untuk pariwisata di Kepulauan Riau, namun di Pulau Nongsa tidak terdapat pos keamanan laut.⁶⁴

Pulau-pulau kecil di Indonesia tersebut di atas terdiri dari pulau-pulau yang mempunyai nilai ekonomi tinggi, strategis penting, yaitu pulau-pulau kecil terluar yang secara geografis berbatasan dengan Selat Malaka dan perbatasan yang menjadi titik dasar (TD) sebagai acuan dalam penetapan batas wilayah NKRI, dan lain-lain.⁶⁵

⁶³ Diakses dari <http://www.garisdepannusantara.org/content/view/51/46/> pada 26 November 2010 pukul 17.10.

⁶⁴ Diakses dari <http://www.garisdepannusantara.org/content/view/47/46/> pada 26 November 2010 pukul 17.11

⁶⁵ Abubakar, *Loc Cit*, hal. 12.

Menurut Dahuri (1998), potensi pulau-pulau perbatasan dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu (1) potensi sumber daya alam dan jasa lingkungan, (2) potensi ekonomi, dan (3) potensi sebagai basis pertahanan negara.⁶⁶ Menurut Sabarno (2003), dalam pemanfaatan potensi pulau-pulau kecil perbatasan terdapat permasalahan yuridis yang terkait dengan negara lain, yang meliputi:⁶⁷

3.3.5.1.Belum ada acuan hukum dan pengaturan yang jelas dan menyeluruh untuk pemanfaatan potensi pulau-pulau kecil perbatasan.

3.3.5.2.Penyelesaian permasalahan perbatasan negara saat ini masih tergantung pada pertimbangan keuntungan dan kerugian dari wilayah itu.

3.3.5.3.Penetapan batas negara masih menggunakan acuan survei dan pemetaan wilayah yang bersifat parsial sehingga realisasinya memerlukan koordinasi yang panjang dan berbelit-belit.

3.3.5.4.Penyelesaian permasalahan perbatasan masih bersifat insidental dan situasional.

3.4. Selat Malaka Dalam Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS 1982)

Ditinjau dari segi hukum, disampaikan bahwa sesuai Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS 1982) Selat Malaka dan selat Singapura berada di wilayah laut ketiga negara pantai serta ZEE Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang digunakan untuk pelayaran internasional. Sesuai dengan kesepakatan, Indonesia dan Malaysia telah menyampaikan kesepakatan untuk menolak kehadiran pasukan asing

⁶⁶ Ibid, hal. 13.

⁶⁷ Ibid, hal. 19-20.

termasuk Amerika Serikat untuk ikut mengatur keamanan selat Malaka. Negara asing tidak mempunyai kewenangan atas keamanan dan keselamatan di Selat Malaka.⁶⁸

Di Asia, negara yang sangat berkepentingan dalam lalu lintas di Selat Malaka adalah Jepang. 90% dari impor minyak mentah yang vital bagi industri negara tersebut yang berasal dari Teluk Persia diangkut melalui Selat Malaka. Sampai tahun 1958 tidak ada persoalan, tetapi sesudah itu Jepang mempergunakan *supertankers* guna menghemat biaya transportasi minyak. Sudah jelas lalu lintas *supertankers* di selat tersebut akan membahayakan keselamatan negara pantai. Dapat dibayangkan betapa besarnya bencana yang akan menimpa negara-negara pantai bila terjadi kecelakaan *supertankers* sekitar 200.000 dwt. Dari tahun 1971 sampai akhir tahun 1985 dicatat sekitar 350 kecelakaan, baik besar maupun kecil dalam bentuk tabrakan atau kandas. Karena itu, kedua negara pantai meminta supaya *supertankers* seperti *Nisseki Maru* 372.000 dwt melalui Selat-Selat Makasar dan Lombok.

Persoalannya ialah negara-negara maritim tertentu merasa khawatir jika pengaturan lalu lintas di Selat Malaka oleh negara-negara pantai akan mengurangi kebebasan berlayar mereka, sedang bagi Indonesia, pengaturan tersebut sangat penting untuk menjamin keselamatan dan keamanan negara-negara pantai. Di samping itu, perubahan strategi militer negara-negara besar menyebabkan Selat Malaka semakin penting karena menghubungkan Samudera Hindia dan Samudra Pasifik. Dalam hal ini, armada-armada Amerika Serikat dan Rusia ingin mempergunakan selat-selat tersebut secara bebas tanpa tunduk pada ketentuan-ketentuan negara-negara pantai.

Jadi, terdapat dua pendirian yang bertentangan. Negara-negara maritim besar seperti Jepang, Rusia, dan lain-lainnya menuntut supaya Selat Malaka dianggap sebagai *international strait* dengan *rezim free*

⁶⁸ Diakses dari <http://www.scribd.com/doc/6214803/Listyowarno> pada 10 November 2010 pukul 15.00.

transit, sedangkan Indonesia dan Malaysia tetap mempertahankan *rezim innocent passage* dan menganggap Selat Malaka bukan *international strait* tetapi *strait used for international navigation*. Ini berarti bahwa secara kebetulan selat tersebut digunakan untuk pelayaran internasional sedangkan statusnya adalah nasional sehingga berada di bawah kedaulatan negara-negara pantai. Indonesia menolak status *international strait* untuk Selat Malaka karena konsepsi ini akan mengandung arti bahwa selat tersebut merupakan milik atau mempunyai status internasional, sedangkan keadaan sebenarnya tidak demikian. Kalau Indonesia meletakkan Selat Malaka di bawah kedaulatan dan pengawasannya sebagai akibat pelaksanaan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960, itu bukan berarti Indonesia akan melarang lalu lintas kapal-kapal asing, tetapi hanya mengatur karena keadaan khusus selat tersebut. Namun, berkat perundingan-perundingan dan konsultasi yang selalu dilakukan semenjak bertahun-tahun antara negara-negara pantai Selat Malaka dan negara-negara maritim besar akhirnya dicapai suatu kompromi mengenai rezim lintas kapal-kapal di selat tersebut.

Selanjutnya, Selat Malaka dianggap sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan tidak akan mempengaruhi status hukum selat tersebut. Jadi, sesuai Pasal 34 Konvensi sebagian besar Selat Malaka merupakan bagian-bagian laut wilayah negara pantai. Sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, hak lintas yang berlaku ialah hak lintas transit (*right of transit passage*) yang tidak boleh dihalangi kecuali dalam keadaan tertentu (Pasal 38 Konvensi). Menurut Pasal 39 Konvensi, kewajiban kapal dan pesawat udara sewaktu lintas transit, antara lain lalu dengan cepat, tidak mengancam keutuhan wilayah dan kemerdekaan negara pantai, dan menghindarkan diri dari kegiatan apapun selama transit secara terus menerus langsung dan secepat mungkin.

Memang Indonesia tidak berhasil memberlakukan hak *innocent passage* atas selat tersebut, hanya *transit passage* saja. Namun,

kebebasan yang terdapat dalam *transit passage* tersebut pada hakikatnya hanyalah kebebasan-kebebasan untuk lewat saja dan disertai pula dengan syarat-syarat sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 39 Konvensi. Hal ini merupakan salah satu konsesi yang diberikan Indonesia kepada masyarakat internasional agar mempermudah diakuinya konsep Wawasan Nusantara. Di samping itu, Pasal 42 Konvensi memberikan wewenang kepada negara pantai untuk membuat ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan *transit passage* seperti ketentuan-ketentuan mengenai keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran, pengawasan kapal-kapal ikan asing dan usaha-usaha untuk mencegah pelanggaran terhadap aturan-aturan pabean, keuangan, imigrasi, dan lain-lain. Hanya saja wewenang-wewenang tersebut tidak sekuat seperti apa yang terdapat dalam *rezim innocent passage*.

Walaupun rezim hukum yang diberlakukan di selat tersebut bukan lintas damai seperti yang terdapat dalam Pasal 17 Konvensi tentang lintas damai di laut wilayah tetapi hanya lintas transit, ketentuan-ketentuan yang terkandung di dalamnya dapat dikatakan telah menjamin kepentingan-kepentingan pokok Indonesia dan Malaysia sebagai negara-negara pantai.⁶⁹

3.5. Batas Maritim Indonesia Dengan Malaysia di Selat Malaka

Semenjak diumumkannya Konsepsi Nusantara, banyak orang yang mempersoalkan status Selat Malaka, baik di dalam maupun di luar negeri. Berbagai pernyataan dan pendapat yang keluar tentang selat tersebut, ada yang menyatakan supaya Selat Malaka diinternasionalisasikan, ada yang minta pengelolaan internasional, rezim transit bebas, lintas damai, lintas transit, dan lain-lainnya.

Sebagai akibat dari pelaksanaan Undang-Undang No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia pada Pasal 1 menyatakan bahwa lebar laut wilayah Indonesia adalah 12 mil dan pada selat yang lebarnya tidak melebihi 24 mil dan bila Negara Indonesia tidak merupakan satu-

⁶⁹ Mauna, *Loc Cit*, hal.

satunya negara tepi, maka garis batas laut wilayah Indonesia ditarik pada tengah selat tersebut. Demikian juga halnya dengan Malaysia yang pada bulan Agustus 1969 menetapkan pula lebar laut wilayahnya menjadi 12 mil laut yang diukur dari garis-garis pangkal yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi Jenewa 1958 tentang Laut Wilayah dan Zona Tambahan.

Jadi oleh karena adanya bagian-bagian laut di Selat Malaka yang lebarnya kurang dari 24 mil, perlu ditarik garis garis batas yang akan menentukan laut wilayah masing-masing negara pantai yaitu Indonesia dan Malaysia. Penetapan garis batas laut wilayah Indonesia dan Malaysia yang merupakan suatu garis tengah (*median line*) yang diukur dari garis pangkal laut di wilayah masing-masing adalah merupakan sesuatu keharusan agar batas-batas yurisdiksi dan jaminan-jaminan hukum di laut wilayah masing-masing negara menjadi jelas. Lalu diadakanlah perundingan-perundingan antara kedua negara dan tanggal 17 Februari 1970, ditandatangani perjanjian garis batas laut wilayah antara kedua Negara, yang selanjutnya menjadi Undang-Undang RI No. 2 Tahun 1971.

Sebagai akibat dari perjanjian garis batas laut wilayah masing-masing negara yang lebarnya 12 mil ini, ialah bahwa pada bagian-bagian yang tertentu dari laut yang dulunya merupakan laut bebas sekarang telah menjadi laut-laut wilayah Indonesia dan Malaysia. Ini berarti bahwa di bagian-bagian laut yang telah menjadi laut wilayah ini akan berlaku kedaulatan negara-negara pantai yaitu Indonesia dan Malaysia. Sebagaimana kita ketahui, di dunia ini lebih dari 100 selat yang statusnya akan menjadi laut wilayah dan berada di bawah kedaulatan negara-negara pantai. Karena itu, sesuai dengan praktek internasional dan ketentuan-ketentuan Konvensi Jenewa 1958, maka di atas laut tersebut akan berlaku hak lintas damai.

Jadi kapal-kapal asing, seperti kapal-kapal perang atau kapal-kapal niaga yang melalui Selat Malaka harus mematuhi ketentuan-ketentuan lintas damai. Kapal-kapal asing tersebut waktu melalui selat

harus mengindahkan semua ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan negara pantai mengenai pelayaran agar keselamatan lalu lintas dan kepentingan-kepentingan negara pantai itu tidak terancam. Jelas bahwa tidak ada lagi keraguan tentang status perairan di Selat Malaka yang telah ditetapkan sesuai dengan Undang-Undang No. 4 Prp. Tahun 1960.

Namun demikian, timbul reaksi atau usaha untuk menentang kebijaksanaan kedua pemerintah yang bersangkutan terutama dari negara-negara maritim maju yang ingin menjadikan Selat Malaka sebagai *international strait* atau menurut *rezim free transit* di selat tersebut. Alasan utama bagi Indonesia dan Malaysia untuk mengatur lalu lintas pelayaran di Selat Malaka adalah alasan keselamatan dan keamanan karena keadaan yang khusus dari selat itu sendiri.⁷⁰

Batas ZEE dengan Malaysia di Selat Malaka sampai saat ini belum dirundingkan dan diperjanjikan sehingga Indonesia menganggap masih bermasalah dan mendesak Malaysia untuk segera diselesaikan. Selama ini Malaysia menganggap perjanjian batas landas kontinen dengan Indonesia tahun 1969 sekaligus juga batas ZEE (*single maritime boundaries*). Pendapat Malaysia ini, telah melanggar prinsip dan ketentuan dalam Konvensi UNCLOS 1982 karena rezim hukum dan ketentuan dalam ZEE pada pasal 55, 56, dan 57 berbeda dengan rezim hukum dan ketentuan landas kontinen pada pasal 76, sehingga dengan adanya pendapat Malaysia tersebut, bangsa Indonesia akan dirugikan, baik dari segi politik, ekonomi, maupun hankam.

Dengan penetapan batas ZEE yang baru tentunya Indonesia akan diuntungkan karena garis batas ZEE Indonesia dengan Malaysia akan berada di sebelah kanan garis batas landas kontinen atau mengarah ke pantai Malaysia. Keuntungan lain yang diperoleh Indonesia dengan adanya garis batas ZEE baru adalah wilayah perairan Indonesia akan

⁷⁰ Mauna, *Op Cit*, hal. 387-390.

bertambah luas dan dengan sendirinya akan diperoleh keuntungan secara ekonomi karena sumber daya perikanan di daerah tersebut sangat melimpah. Sedangkan keuntungan politis yang diperoleh pemerintah Indonesia adalah hasil *exercise* penetapan garis batas ZEE di Selat Malaka dapat digunakan sebagai dokumen teknis dalam perundingan batas ZEE di Selat Malaka dan apabila hasil penetapan dipakai sebagai klaim unilateral garis batas ZEE Indonesia di Selat Malaka, maka dapat dipakai sebagai batas operasional kapal-kapal TNI AL dalam penegakkan hak berdaulat NKRI di Selat Malaka.

Indonesia dengan Malaysia telah menyepakati penetapan garis batas landas kontinen terletak di perairan Selat Malaka pada tanggal 27 Oktober 1969, perjanjian ini menyetujui penetapan 25 titik yang terdiri dari 10 titik koordinat di Selat Malaka dan 15 titik koordinat di perairan Laut China Selatan (pantai Timur Malaka). Penetapan titik-titik koordinat secara teknis menggunakan ketentuan-ketentuan pada konferensi PBB I tahun 1958 termasuk dan oleh Malaysia secara sepihak perjanjian batas landas kontinen dianggap sekaligus garis batas ZEE (*single line*), sedangkan Indonesia menganggap batas ZEE kedua negara belum pernah dirundingkan sehingga belum ada batasnya dan menurut ketentuan UNCLOS 1982 batas landas kontinen tidak harus sama dengan batas ZEE.

Perjanjian batas landas kontinen Indonesia dengan Malaysia di perairan Selat Malaka tahun 1969, secara teknis dan yuridis sangat merugikan Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan, dalam penetapan batas tersebut menggunakan titik-titik dasar dan garis dasar pada air rendah (kontur nol) di pantai Timur Sumatera seperti tercantum dalam Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960, sedangkan Malaysia menarik garis dasar dari Pulau Jarak ke Pulau Perak sejauh 123 NM. Ini tidak sesuai dengan ketentuan dalam UNCLOS 1982 dimana pada Pasal 47 ayat (2) hanya membolehkan maksimal 100 NM. Di samping itu, sebagai negara pantai (*coastal state*) Malaysia seharusnya menarik garis

dasar dari *main island* bukan dari Pulau Jarak ke Pulau Perak yang sangat jauh dari pantai. Hal ini menyebabkan penetapan batas landas kontinen hasil perundingan tahun 1969 sangat merugikan Indonesia karena garis batasnya cenderung masuk ke arah pantai Indonesia.

Berdasarkan kondisi di atas maka, Indonesia tentunya harus melakukan revisi atau mengkaji ulang hasil perjanjian landas kontinen tahun 1969. Kondisi geografis pantai Indonesia dan pantai Malaysia di perairan Selat Malaka yang saling berhadapan maka, berdasarkan ketentuan Pasal 74 UNCLOS 1982 dan Point 6 Bilateral Boundaries TALOS Sp. No. 51 1993 penetapan garis batas ZEE dapat direkonstruksi menggunakan metode garis tengah (*median line*) untuk mencapai pemecahan yang adil.

Penarikan garis batas ZEE Indonesia dengan Malaysia di perairan Selat Malaka ditetapkan berdasarkan metode garis tengah (*median line*) yang diukur dari titik dasar (TD) di kedua pantainya. Metode ini bereferensi pada Pasal 74 Ayat (1) UNCLOS 1982 dan teknis penggambarannya berdasarkan referensi ketentuan Point 6 Bilateral Boundaries Between Opposite States, TALOS Sp. No. 51 tahun 1993.

Rekonstruksi penetapan garis batas ZEE pada wilayah yang berhadapan di Selat Malaka antara Indonesia dengan Malaysia, dilakukan dengan menggunakan *software* Map Info dari *sources* peta laut digital nomor 353 dan peta laut lain di wilayah tersebut untuk menjaga akurasinya dilakukan juga pengecekan secara kartografis di peta-peta laut tersebut. Hasil penetapan batas ZEE Indonesia dengan Malaysia di Selat Malaka yaitu garis batas ZEE yang menghubungkan koordinat titik batas (TB) yang berada paling Utara hingga titik batas (TB) yang berada di sebelah Selatan.

Garis batas ZEE yang dihasilkan dari penetapan di atas mempunyai cakupan perairan yang lebih luas dibandingkan cakupan

perairan hasil perjanjian batas landas kontinen tahun 1969. Apabila konsep penetapan batas ZEE di Selat Malaka dihitung luasnya mulai dari garis dasar (*baseline*) sampai ke garis batas ZEE, maka Indonesia memperoleh cakupan perairan sebesar 36.700 km². Sedangkan perhitungan luas batas landas kontinen berdasarkan perjanjian tahun 1969 Indonesia dengan Malaysia di Selat Malaka, mulai dari garis dasar (*baseline*) sampai garis batas landas kontinen diperoleh cakupan perairan sebesar 22.670 km². Apabila dilakukan perhitungan untuk memperoleh selisih antara, luas perairan batas landas kontinen perjanjian tahun 1969 dengan luas perairan penetapan batas ZEE hasil rekonstruksi, maka diperoleh hasil sebagai berikut : $(36.700 - 22.670) \text{ km}^2 = 14.030 \text{ km}^2 \sim 7.576 \text{ NM}^2$.

Asumsi perundingan Indonesia dengan Malaysia menyetujui konsep penetapan batas ZEE di Selat Malaka di atas maka, bangsa Indonesia akan mendapat keuntungan tambahan perairan yang mempunyai hak berdaulat sebesar 14.030 km² atau 7.576 NM².⁷¹

3.6. Kerjasama Indonesia – Malaysia Dalam Pengelolaan Wilayah Selat Malaka

Melihat berbagai kerawanan yang terdapat di wilayah Selat Malaka, maka Indonesia dan Malaysia perlu melakukan kerjasama dalam pengelolaan dan pengamanan wilayah tersebut. Dalam mengelola wilayah Selat Malaka, Indonesia-Malaysia melakukan General Border Committee Malaysia-Indonesia (GBC Malindo) yang pertama kali diadakan pada tahun 1972.

GBC adalah suatu badan komisi kerjasama antara pemerintah Indonesia dengan Malaysia yang menangani masalah keamanan di wilayah perbatasan kedua negara. Pada awalnya tahun 1967 timbul permasalahan pengamanan perbatasan yang disebabkan oleh gangguan

⁷¹ Diakses dari <http://www.tabloiddiplomasi.org/previous-isuue/105-september-2010/932-batas-laut-zee-di-perairan-selat-malaka.html> pada 15 November 2010 pukul 10.15.

keamanan yang dilakukan Peraku/PGRS. Selama 17 tahun hingga tahun 1984 telah terjadi banyak dinamika permasalahan perbatasan sehingga dirasakan perlu adanya penyesuaian yang dilaksanakan secara terpadu. Susunan delegasi GBC Malindo dari kedua negara, yaitu Departemen Pertahanan, Mabes TNI dan Mabes Angkatan Tentara Malaysia, Polri dan PDRM, Duta Besar, Departemen Dalam Negeri, Departemen Luar Negeri, Departemen Keuangan, Departemen Pertahanan, dan Badan Intelijen Negara (BIN).⁷²

Sidang GBC ke-36 diadakan di Kuala Lumpur pada tahun 2007 dan sidang GBC ke-37 diadakan di Hotel JW Marriot, Mega Kuningan, Jakarta. Sidang tersebut merupakan forum koordinasi dan kebijakan lintas-sektoral yang dilaksanakan fungsi teknis dengan melibatkan berbagai unsur, antara lain TNI, Polri, Departemen Dalam Negeri, Departemen Luar Negeri, dan departemen terkait. Selain menjaga stabilitas daerah perbatasan, GBC juga untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat pemukiman sekitar perbatasan kedua negara. Kegiatan GBC Malindo antara lain berupa operasi, seperti *Coordinated Operation Control Committee* (COCC) dan kegiatan non operasi yang dilaksanakan Jawatan Kuasa Latihan Bersama (JKLB), Kelompok Kerja Sosio-Ekonomi (KK Sosek), dan Joint Police Cooperation Committee (JPCC).⁷³

Dalam perkembangannya banyak hal yang terjadi di sepanjang perbatasan Indonesia-Malaysia, terutama di wilayah Selat Malaka. Tidak hanya masalah keamanan, tetapi juga menyangkut bidang ekonomi, sosial dan budaya. Karena itu, GBC tidak saja beranggotakan unsur dari Dephan dan Mabes TNI melainkan juga departemen lain

⁷² Diakses dari http://www.tni.mil.id/index2.php?page=detailnas.html&nw_code=195 pada 28 November 2010 pukul 13.55

⁷³ Diakses dari p://kosmo.vivanews.com/news/read/15076-ri_malaysia_sepakati_operasi_udara_gabungan pada 28 November 2010 pukul 13.50

untuk membahas secara komprehensif seluruh permasalahan yang muncul di sepanjang perbatasan Indonesia-Malaysia.⁷⁴

Menyadari pentingnya keamanan, keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan di kawasan Selat Malaka serta membangun kemampuan oleh negara-negara pengguna kepada *littoral states* (3 negara pantai) di sepanjang Selat Malaka. Indonesia dan Malaysia menyambut positif atas kelanjutan upaya koordinasi patroli laut antara Bakorkamla dan Malaysia Maritime Enforcement Agency (APMM). Kerjasama di bidang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut antara Indonesia-Malaysia di Selat Malaka dilaksanakan melalui kerjasama tiga negara pantai yang berbatasan di Selat Malaka, yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui forum pertemuan tahunan *Tripatrie Technical Expert Group* (TTEG). Sebagai *littoral states* yang berbatasan di Selat Malaka, kerjasama di bidang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut antara Indonesia dan Malaysia selama ini berlangsung dengan baik dan erat. Dalam upaya penanggulangan pencemaran Selat Malaka, khususnya bagi pembersihan tumpahan minyak, digunakan skema pendanaan *Revolving Fund*.

Revolving Fund merupakan dana talangan sejumlah 400 juta Yen sebagai bantuan perkumpulan perusahaan pelayaran Jepang melalui Malacca Strait Council. Negara yang meminjam dana tersebut akan mengembalikan pinjamannya apabila pihaknya telah menerima ganti rugi dari pemilik kapal. Pengelolaan dana dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura secara bergantian setiap lima tahun sekali. Singapura menjadi pengelola dana hingga tahun 2011.⁷⁵

⁷⁴ Diakses dari <http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=119401> pada 28 November 2010 pukul 13.00

⁷⁵ KBRI Kuala Lumpur, 2010, *Diplomasi Perjuangan Kedutaan Tersibuk di Dunia*, Jakarta, Perum LKBN Antara, hal. 81-82.

Kerjasama dalam bidang ekonomi di wilayah Selat Malaka adalah apa yang disebut dengan pernyataan resmi pertama tentang gagasan segitiga pertumbuhan yang meliputi negara Johor di Malaysia, Singapura, dan Riau di Indonesia dapat ditelusuri pada pernyataan Wakil Perdana Menteri Pertama, Goh Chok Tong pada Desember 1989. Timbulnya gagasan tersebut dapat dipahami bila dilihat dari adanya kesenjangan ekonomi antara daerah Riau dengan Malaysia dan Singapura. Dengan pendidikan tenaga kerja yang lebih dari 80% hanya tamatan SD, penduduk setempat sulit merebut kesempatan kerja yang terbuka.⁷⁶

Kondisi ekonomi yang lebih rendah terdapat pada kelompok nelayan Indonesia, yang meskipun potensi ikannya lebih banyak, jumlah nelayan lebih banyak, namun hasil tangkapan ikannya lebih kecil. Ini berpengaruh pada tingkat pendapatan dari hasil penjualan ikannya. Hal ini diakibatkan teknologi penangkapan ikan di pihak nelayan Indonesia masih tradisional dibandingkan dengan Malaysia yang sudah lebih modern.

Kondisi ekonomi yang lemah masih menimpa penduduk yang tinggal di tempat terpencil, yang hampir belum tersentuh oleh kegiatan ekonomi. Rendahnya tingkat perekonomian penduduk dapat dilihat dari kemunculan oknum-oknum yang mempekerjakan anak-anak di bawah umur yang putus sekolah akibat ketiadaan biaya. Kerawanan di bidang ekonomi dapat berdampak pada tumbuhnya penyelundupan dan berbagai jenis gangguan pada kamtibmas.

Memahami adanya kerawanan-kerawanan di berbagai segi kehidupan masyarakat, terutama di bidang ekonomi masyarakat di sekitar Selat Malaka maka disusun program-program yang bertujuan untuk mengembangkan tingkat perekonomian mereka. Pembangunan di sektor ekonomi menjadi prioritas utama karena disadari bahwa berbagai persoalan di dalam masyarakat, umumnya berhulu pada masalah

⁷⁶ Arief, *Loc Cit*, hal. 106-107.

ekonomi. Untuk kepentingan itulah maka Indonesia menggonggong kerjasama dengan Malaysia juga Singapura dalam proyek Segitiga Pertumbuhan Singapura-Johor-Riau (Sijori-GT) dan kemudian berubah menjadi Segitiga Pertumbuhan Indonesia-Malaysia-Singapura (IMS-GT).⁷⁷



⁷⁷ Ibid, hal. 129-131.

BAB IV ANALISA

4.1. Faktor Penting Kerjasama Indonesia dan Malaysia

Indonesia dan Malaysia merupakan dua negara berdampingan yang memiliki latarbelakang sejarah yang sangat panjang dan memiliki keterikatan baik secara emosional maupun secara kultural. Dalam hal negara berdampingan dan sebagai negara kepulauan, posisi Selat Malaka menjadi faktor penting dan strategis sebagai jembatan atau penghubung kedua negara. Dalam pengelolaan Selat Malaka, tidak bisa hanya salah satu negara saja yang mengelolanya karena terkait adanya perjanjian batas-batas negara dan permasalahan yang menjadi masalah bersama, seperti *transnational crime*, perompakan dan pembajakan, *illegal logging*, *illegal fishing*, dll. Dalam menyikapi hal itu, maka Indonesia dan Malaysia memiliki hubungan yang saling membutuhkan (interdependensi) dalam mengelola Selat Malaka. Selain itu, hubungan dependensi antara Indonesia dan Malaysia juga terlihat pada penolakan internasionalisasi masalah Selat Malaka seperti yang diwacanakan oleh Pemerintah AS dan China. Guna mencegah hal tersebut dan guna mengoptimalisasi potensi ekonomi Selat Malaka, sudah seharusnya Pemerintah Indonesia dan Malaysia mengadakan kerjasama yang lebih intensif dan berkelanjutan.

4.2. Faktor Penghambat Dalam Kerjasama Pengelolaan Selat Malaka

Indonesia sebagai negara kepulauan lebih banyak mempunyai hak daripada kewajiban menurut Konvensi Hukum Laut 1982. Hak tersebut seperti menetapkan garis pangkal lurus kepulauan sehingga menjadi bagian kedaulatan RI. Perairan kepulauan yang semula dulu adalah bagian dari laut lepas, sekarang menjadi bagian dari kedaulatan Indonesia, sehingga Indonesia harus benar-benar memanfaatkan kekayaan sumber daya alam di laut tersebut. Indonesia memang harus menghormati perjanjian-perjanjian dengan negara tetangga yang sudah ada sebelumnya, menghormati hak penangkapan ikan tradisional yang dilakukan oleh negara tetangga, sebagai

contoh Indonesia telah melakukan perjanjian bilateral dengan Malaysia mengenai hak perikanan tradisional, sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1983 Tentang Pengesahan Perjanjian Antara RI – Malaysia Tentang Rezim Hukum Negara Nusantara dan Hak-Hak Negara Malaysia di Laut Teritorial dan Perairan Nusantara Serta Ruang Udara di Atas Laut Teritorial Perairan Nusantara dan Wilayah RI yang Terletak di Antara Malaysia Timur dan Malaysia Barat, Indonesia juga telah melakukan perjanjian dengan Malaysia mengenai hak-hak warga negara masing-masing pihak yang berdasarkan kebiasaan dan dengan cara-cara tradisional telah menangkap ikan di perairan pihak lainnya.

Indonesia juga harus menghormati perjanjian mengenai kabel-kabel bawah laut dan menghormati hak lintas damai semua kapal asing (*rights of innocent passage*). Indonesia berdaulat penuh di laut teritorial, tetapi apabila laut teritorial Indonesia berhadapan atau berdampingan dengan negara tetangga, maka harus ditetapkan batas-batas laut teritorial tersebut dengan negara itu sebagaimana diwajibkan oleh Pasal 15 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 15 Konvensi berbunyi sebagai berikut :

“Where the coasts of two States are opposite or adjacent to each other, neither of the two States is entitled, failing agreement between them to the contrary, to extend its territorial sea beyond the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of each of the two States is measured. The above provision does not apply, however, where it is necessary by reason of historic title or other special circumstances to delimit the territorial seas of the two States in a way which is at variance therewith.

Dalam hal pantai dua negara saling berhadapan atau berdampingan, maka lebar laut teritorialnya masing-masing ditetapkan berdasarkan garis tengah (*median line*) kecuali terdapat alasan historis (*historic title*) atau keadaan khusus lainnya harus ada kesepakatan. Penetapan batas-batas negara di laut tersebut khususnya laut teritorial sering menimbulkan sengketa antarnegara, sehingga Indonesia harus benar-benar siap dan berani

mempertahankan batas-batas negara tersebut sesuai dengan Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan Pasal 2-32 Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut sudah *implementing legislation*.

Penentuan garis batas antara Indonesia dan Malaysia melalui perjanjian kedua negara di Selat Malaka yang disepakati pada 27 Oktober 1969, dengan menyetujui 10 titik koordinat yang masih menggunakan dasar hukum Konvensi Hukum Laut 1958, yang selanjutnya oleh pemerintah Indonesia perjanjian ini telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden RI Nomor 89 Tahun 1969 tanggal 15 November 1969 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah RI dan Malaysia mengenai Penetapan Garis Batas Landas Kontinen kedua negara. Berdasarkan perjanjian mengenai garis batas landas kontinen yang telah disepakati tersebut, menjadikan kerjasama masih sebatas pada patroli terkoordinasi antara Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka. Atau dengan kata lain kerjasama antara Indonesia Malaysia di Selat Malaka masih terbatas pada masalah keamanan. Belum meningkat pada kerjasama optimalisasi potensi ekonomi di Selat Malaka. Memang secara disadari maupun tidak, belum terciptanya kondisi stabilitas keamanan di Selat Malaka (maraknya aksi perompakan, penyelundupan, pencurian ikan, dan kejahatan transnasional seperti narkoba dan *human trafficking*) menjadikan kerjasama masih pada tataran keamanan saja.

Selain itu, faktor penghambat kerjasama pengelolaan ekonomi Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia yakni belum tercapainya persamaan persepsi garis batas yurisdiksi antara Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka. Malaysia memandang bahwa dengan adanya kesepakatan perjanjian mengenai penetapan garis batas landas kontinen antara Indonesia-Malaysia sudah memandang bahwa sengketa telah usai. Malaysia berpendapat bahwa pada kasus Selat Malaka landas Kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah sama. Sedangkan Indonesia memandang bahwa di Selat Malaka masih sangat diperlukan pencapaian kesepakatan mengenai batas ZEE yang berkaitan erat dengan hak khusus bagi suatu negara untuk mengeksploitasi, eksplorasi dan pengelolaan sumber hayati

maupun non-hayati. Akibatnya, selisih pandangan tersebut menambah ketegangan hubungan bilateral setelah sebelumnya sempat meruncing akibat beberapa tindakan Malaysia yang sering memancing tensi Indonesia.

Tidak dapat disangkal, salah satu persoalan yang dapat memicu persengketaan antar negara terutama antara Indonesia dan Malaysia adalah masalah perbatasan (di samping masalah-masalah lainnya), terutama mengenai garis perbatasan di wilayah perairan laut di Selat Malaka dengan Malaysia.

Bila dicermati, banyak negara-negara di Asia Pasifik juga menghadapi masalah yang sama. Anggapan bahwa situasi regional sekitar Indonesia dalam tiga dekade ke depan tetap aman dan damai, tidak sepenuhnya benar, karena realitas yang ada di balik itu sebenarnya bertaburan benih konflik, yang dapat berkembang menjadi persengketaan terbuka. Faktor-faktor yang dapat menyulut persengketaan dengan Malaysia dimaksud antara lain:

- 4.2.1. Ketidakepahaman mengenai garis perbatasan dengan Malaysia yang banyak belum terselesaikan melalui mekanisme perundingan (bilateral).
- 4.2.2. Peningkatan persenjataan dan eskalasi kekuatan militer baik itu oleh Indonesia sendiri maupun oleh Malaysia.
- 4.2.3. Eskalasi aksi terorisme lintas negara dan gerakan separatis bersenjata yang dapat mengundang kesalahpahaman dengan Malaysia.
- 4.2.4. Kesamaan budaya dari faktor sejarah dimana mayoritas rakyat Malaysia memiliki kaitan erat dengan nenek moyang rakyat Indonesia, sehingga klaim budaya yang sering dilakukan oleh Malaysia kemungkinan kedepan akan sering terjadi.
- 4.2.5. Banyaknya kasus penyelundupan di perairan Selat Malaka dari Indonesia dan Malaysia maupun sebaliknya yang dapat membawa kerugian ekonomi bagi kedua negara sering menimbulkan kesalahpahaman antar kedua negara. Indonesia sering menuduh

bahwa Malaysia sering melakukan pembiaran terhadap aksi penyelundupan ke Malaysia tanpa melalui prosedur.

Potensi konflik antarnegara di sekitar Indonesia (kawasan Asia Pasifik) sesungguhnya sangat bervariasi, baik sifat, karakter, maupun intensitasnya. Namun memperhatikan beberapa konflik terbatas dan berintensitas rendah (hal-hal yang dapat memicu terjadinya konflik) yang terjadi selama ini terutama masalah ketegangan hubungan antara Indonesia dan Malaysia, terdapat beberapa hal yang dapat memicu terjadinya konflik terbuka berintensitas tinggi yang dapat berkembang menjadi konflik regional (Regionalisme) bahkan internasional. Faktor potensial yang dapat menyulut persengketaan terbuka itu antara lain:

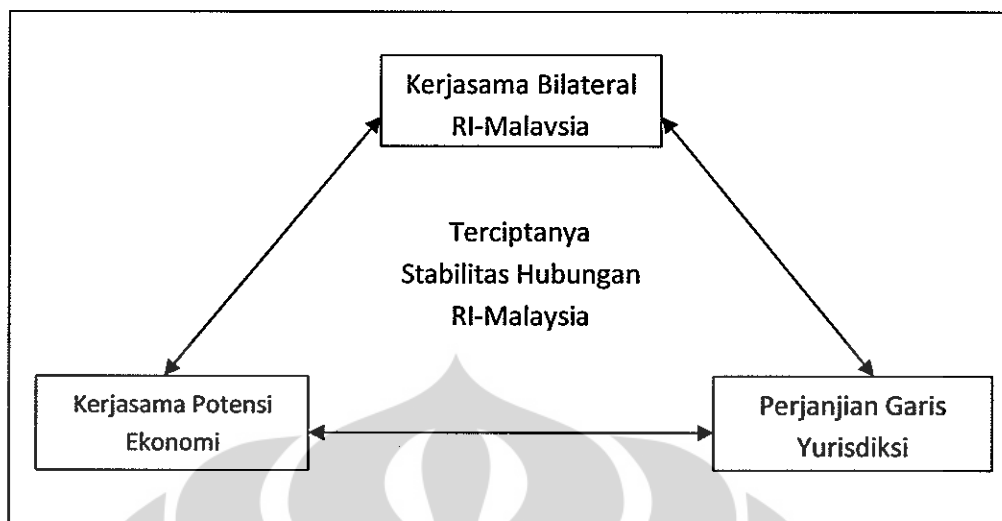
- 4.1.1. Implikasi dari internasionalisasi konflik internal di satu negara yang dapat menyeret negara lain ikut dalam persengketaan. Misalnya, banyak para anggota bahkan tokoh-tokoh GAM yang mendapatkan suaka politik dari pihak Malaysia.
- 4.1.2. Pertarungan antar elite di suatu negara yang karena berbagai faktor merambat ke luar negeri.
- 4.1.3. Meningkatnya persaingan antara negara-negara maju dalam membangun pengaruh di kawasan ASEAN. Konfliknya bisa berwujud persengketaan antar sesama negara maju, atau salah negara maju dengan salah satu negara yang ada di kawasan ini. Meski masih bersifat samar-samar, namun indikasinya dapat dilihat pada ketidaksukaan Jepang terhadap RRC dalam soal penggelaran militer di perairan Laut Cina Selatan yang dianggap mengganggu kepentingan nasional Jepang. Sedangkan dalam konteks Indonesia, ASEAN, dan negara-negara maju, gejala serupa yang dilatarbelakangi oleh konflik kepentingan (*conflict of interesf*) juga tercermin pada penolakan Amerika Serikat terhadap usul Indonesia dan Malaysia mengenai pembentukan "Kawasan Bebas Nuklir Asia Tenggara" (*South East Asia Nuclear Free Zone*) beberapa tahun

lampau. Ataupun juga kepentingan Inggris untuk menanamkan pengaruh di Asia Tenggara dengan membentuk negara-negara persemakmuran Inggris Raya, sehingga mau tidak mau Indonesia yang merasa diapit oleh negara-negara persemakmuran Inggris harus malukan terobosan kerjasama dengan negara-negara superpower lainnya.

Eskalasi konflik laten atau konflik intensitas rendah (*low intensity*) antar negara berkembang (Indonesia dan Malaysia) melampaui ambang batas toleransi keamanan regional sehingga menyeret pihak ketiga terlibat didalamnya. Ini biasanya, bermula dari "dispute territorial" antar negara terutama mengenai garis batas perbatasan antar negara.

Dari faktor yang dapat menyulut persengketaan dan yang dapat mengarah ke konflik terbuka antara Indonesia dan Malaysia tersebut diatas, apabila dibiarkan dan tidak adanya keseriusan kedua belah pihak, dapat mengarahkan pada instabilitas politik dan ekonomi di regional ASEAN. Hal ini mengingat Indonesia dan Malaysia merupakan Founding Fathers dari terbentuknya ASEAN, tentunya memiliki pengaruh besar terhadap negara-negara di wilayah regional.

Selain itu, bila ketegangan hubungan antara Indonesia dan Malaysia dibiarkan, segala potensi ekonomi yang besar tidak akan terjadi, misalnya potensi ekonomi Selat Malaka. Padahal kita ketahui berdasarkan penjelasan di atas bahwa Selat Malaka merupakan salah satu selat tersibuk dan terpadat di dunia. Bila Indonesia dan Malaysia bisa memanfaatkan potensi ekonomi dari Selat Malaka yang ada, betapa besar keuntungan ekonomi yang akan didapat dari kedua belah pihak terutama keuntungan ekonomi untuk daerah-daerah yang berada di sekitar Selat Malaka.



4.3. Dampak Kerjasama Pengelolaan Selat Malaka

Berdasarkan uraian di atas, potensi ekonomi yang dimiliki oleh Selat Malaka bila dikelola secara benar dan tepat terutama oleh negara-negara yang berada atau berbatasan langsung, membawa dampak keuntungan ekonomi yang sangat besar. Seperti kita ketahui, Singapura berawal dari mengandalkan bisnis jasa pelabuhan bagi kapal-kapal yang transit melalui Selat Malaka, mampu tampil sebagai raksasa ekonomi di Wilayah Asia Tenggara. Bagaimana raksasa-raksasa ekonomi dunia (seperti AS, Jepang, China, dan India) sangat berkepentingan terhadap Selat Malaka.

Melihat potensi Selat Malaka tersebut, guna memaksimalkan potensi perlu kiranya dilaksanakan kerjasama bilateral antara Indonesia dan Malaysia. Kerjasama yang telah dilaksanakan selama ini antara Indonesia dan Malaysia sudah dilaksanakan yakni GBC (General Border Committee) tentang kerjasama masalah keamanan laut di Selat Malaka.

Capaian positif tersebut bila dikaitkan dengan besarnya potensi ekonomi dari Selat Malaka memang akan menciptakan keuntungan bagi kedua belah pihak. Namun, bila ditingkatkan menjadi kerjasama pengelolaan dan pemanfaatan ekonomi di Selat Malaka antara Indonesia

dan Malaysia selain kerjasama keamanan, tentunya akan membawa keuntungan yang lebih besar lagi.

Kerjasama ekonomi jangka pendek lebih menitikberatkan pada pembangunan ekonomi masyarakat pesisir dan daerah-daerah yang terletak berbatasan langsung dengan Selat Malaka. Masyarakat pesisir diberikan bekal keterampilan mengenai tata olah pertanian ataupun sumber baku industri lainnya yang dibutuhkan oleh kedua belah pihak negara. Sehingga akan tercipta hubungan interdependensi antar WN Indonesia dan WN Malaysia yang tinggal di sekitar wilayah Selat Malaka.

Selain itu juga, bagi Indonesia potensi luas wilayahnya dimana letak Selat Malaka berada di sepanjang Pulau Sumatera. Tentunya memiliki banyak potensi yang perlu dikembangkan dalam jangka panjang, misalnya dengan keberadaan strategis pulau-pulau baik itu pulau terluar maupun bukan, dimanfaatkan dengan pembangunan dermaga-dermaga sandar bagi kapal-kapal yang akan bersandar. Kestrategisan letak pulau-pulau tersebut (Pulau Rupa, Pulau Jemur, Pulau Karimun, dan Pulau Batam) bila dikelola dengan tepat tentunya akan menguntungkan secara ekonomi baik itu pemerintah pusat maupun pemerintah daerah khususnya masyarakat sekitar. Serta lebih jauh lagi, bisa dimanfaatkan pembangunan pelabuhan jasa bagi kapal-kapal tanker besar maupun pembangunan untuk penempatan armada TNI di Selat Malaka.

Selanjutnya, dampak dari makin eratnya kerjasama antara Indonesia dan Malaysia menjadikan pribahasa negeri serumpun bukan hanya sekedar wacana lisan saja, namun benar-benar terimplentasi pada tindakan kerjasama nyata. Kerjasama yang semakin berkembang tentunya akan berdampak positif lainnya, yakni semakin stabil hubungan bilateral kedua belah pihak. Hubungan yang semakin harmonis dan stabil serta tercipta situasi saling bergantung (interdependensi) menyebabkan situasi yang stabil pula di kawasan regional ASEAN.

4.4. Peran Intelijen

Dalam pergaulan antar bangsa ada beberapa kepentingan yang dapat diselesaikan bersama tetapi ada pula yang berbenturan satu sama lainnya. Dinamika kepentingan dalam interaksi bangsa-bangsa itulah yang mendorong terjalannya kerjasama antar bangsa. Dinamika kepentingan-kepentingan yang tidak sejalan terkadang memicu ketegangan yang mengarah pada konflik bahkan perang. Dalam pasang surutnya hubungan antar negara sering terjadi perubahan-perubahan konfigurasi kekuatan, dimana suatu kerjasama atau eratnya hubungan antar negara terkadang berlandaskan pada falsafah "*there is no permanent friend, no permanent enemy, but permanent interests*". Negara selalu berusaha mencari tahu kekuatan dan kelemahan negara lain atau pihak-pihak yang memiliki potensi mengancam kepentingan nasionalnya. Informasi mengenai peta kekuatan yang diperoleh perwakilannya di Luar Negeri lebih banyak bersifat terbuka dan cara memperolehnya pun dengan cara terbuka meskipun tetap bermanfaat. Dalam pergaulan antar negara ada hal-hal yang disembunyikan yang perlu diketahui oleh pihak lain guna mengetahui potensi kekuatan atau kelemahan negara tersebut. Karena itu, suatu negara membutuhkan badan intelijen untuk mengetahui hal-hal yang tersembunyi. Negara berusaha mengumpulkan informasi sebanyak mungkin sebagai bahan mengambil keputusan *vis a vis* negara tersebut.

4.4.1. Peran Intelijen Dalam Diplomasi

Tidak semua persoalan antara Indonesia dengan Malaysia dapat diselesaikan dengan jalan militer untuk mencapai suatu penyelesaian. Sebgai besar untuk menyelesaikan masalah kedua negara, Indonesia dan Malaysia meakukan hubungan diplomasi untuk membicarakan dan melakukan lobi-lobi menyangkut permasalahan yang dihadapi kedua negara. Berbagai upaya diplomasi ditempuh untuk mencari jalan keluar terbaik bagi kedua pihak tanpa melukai hubungan bilateral. Namun Indonesia perlu menggalakan upaya preventive diplomacy untuk mencegah segala bentuk permasalahan yang dihadapi dengan Malaysia berkembang

menjadi konflik militer. Dalam pelaksanaannya, diplomasi yang dilakukan harus dilaksanakan oleh orang-orang yang ahli dalam berdiplomasi dan mengerti akan masalah yang tengah dihadapi sehingga kepentingan-kepentingan kita dapat tersampaikan dalam berbagai perundingan menyangkut hubungan Indonesia dengan Malaysia.

Preventive diplomacy perlu dilakukan Indonesia setidaknya untuk membangun komunikasi dan saling pengertian diantara kedua negara sehingga Indonesia diharapkan dapat mengantisipasi permasalahan yang ada agar tidak muncul ke permukaan dan mengakibatkan terjadinya konflik. Kemungkinan-kemungkinan konflik inilah yang harus dikelola melalui preventive diplomacy. Selama ini upaya diplomasi Indonesia dipandang masih kurang dalam menangani masalah-masalah dengan Malaysia. Seperti yang terjadi pada kasus Sipadan-Ligitan atau permasalahan TKI ilegal. Pemerintah dianggap terlambat dalam merespon masalah-masalah tersebut. Diharapkan dengan melakukan preventive diplomacy Indonesia dapat menjaga hubungan baik dengan “menekan” konflik-konflik yang akan muncul. Disinilah, pentingnya intelijen dalam melakukan diplomasi guna mencegah terjadinya konflik antara Indonesia dan Malaysia, dan dengan diplomasi intelijen yang bersifat preventif dapat menghindarkan dari pendadakan-pendadakan strategis.

Selain itu, hubungan dan kerjasama antar negara makin berkembang melingkupi wilayah serta semua bidang. Dimana semula hanya mencakup isu poleksosbudhankam, pasca perang dunia 1 mencakup pula kerjasama intelijen. Informasi tentang hal-hal yang tersembunyi terkadang dapat diperoleh dengan bekerja sendiri tetapi lebih banyak harus dicapai dengan cara bekerjasama dengan negara lain. Keinginan untuk menjalin kerjasama antar badan-badan intelijen satu negara dengan lainnya. Diplomasi

terkadang tidak dijalankan secara langsung oleh diplomat yang bertugas di negara setempat atau oleh pejabat-pejabat dari pusat. Padahal, arti vitalnya diplomasi dalam hubungan dengan negara lain terutama yang menyangkut diplomasi informal yakni merupakan salah satu tujuan agar para perunding lebih leluasa bergerak. Pelaku diplomasi informal biasanya terdiri dari NGO, akademisi, mantan pejabat sipil/militer dan petugas intelijen sebagai *interlocutors*. Dalam berdiplomasi pun hendaknya tiap negara memperlihatkan iktikad baik utk mencari *win win solution*. Peranan Intelijen dalam mensukseskan diplomasi, antara lain:

4.4.1.1. Memeroleh informasi tertutup atau rahasia. Dimana makin kompleks kepentingan masing-masing negara makin penting arti informasi tertutup dalam diplomasi

4.4.1.2. Perang urat syaraf/propaganda utk pengaruhi moral lawan

4.4.1.3. Kedutaan bukan hanya tempat para diplomat tetapi juga petugas intelijen. Dinas-dinas rahasia akan merasa aman menempatkan petugasnya di kalangan para diplomat dan memakai identitas diplomat agar dpt ikut bermain dalam proses diplomasi. Diplomat mempunyai akses dg sumber-sumber informasi dan juga mempunyai kekebalan diplomatik yang memberi ruang gerak cukup leluasa.

4.4.1.4. *There is no permanent friend, no permanent enemy, but permanent interest*. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antar negara pasti akan mengalami fase pasang surut. Dan disinilah dibutuhkan hubungan kerjasama dan diplomasi (khususnya antar organisasi intelijen) untuk menghindari terjadinya konflik.

Pengertian dari Organisasi Intelijen adalah lembaga pemerintah di suatu negara yang tugas pokok dan fungsinya memberikan *warning, forecasting* dan *problem solving* atas suatu

masalah kepada pemerintah terutama para pengambil kebijakan. Sedangkan kerjasama intelijen adalah kerjasama antara badan-badan intelijen dua negara atau lebih dalam bentuk tukar-menukar informasi dan pandangan atas suatu masalah bersama, atau dalam bentuk operasi bersama dalam rangka menghadapi ancaman bersama. Ada beberapa definisi mengenai diplomasi, namun bisa dikatakan bahwa diplomasi adalah seni dan praktek melaksanakan perundingan antara perwakilan dari kelompok atau negara. Dalam implementasinya di lapangan, diplomasi dapat berupa: negosiasi, persuasi, konsultasi, kompromi, tukar pendapat, arbitrase, konsiliasi, mediasi, ajukasi, dan penyesuaian.

Beberapa tujuan diplomasi yang terpenting adalah: Memajukan ekonomi, perdagangan, dan kepentingan nasional lainnya; Melindungi warga negara sendiri di negara tuan rumah; Meningkatkan prestise nasional; & Menjalin dan meningkatkan persahabatan serta kerjasama dengan negara lain, khususnya negara tuan rumah.

Diplomasi adalah salah satu faktor keberhasilan pelaksanaan politik luar negeri, dan salah satu aspek fundamental dari diplomasi adalah politik yang mampu menciptakan suatu hubungan antar negara yang serasi dan efektif. Situasi semacam perang maupun damai, sangat dipengaruhi oleh kemampuan diplomasi negara tersebut, disamping faktor-faktor lain yang turut mempengaruhi.

Diplomasi seara formal menghasilkan Pengakuan Diplomatik dan Kekebalan Diplomatik. Namun apabila sang Diplomat melakukan tindak kriminal, ia (hanya) akan di *Persona Non Grata*-kan. Diplomasi semacam ini sangat terikat dengan protokoler, sehingga kurang leluasa. Sedangkan untuk forum diplomasi yang lebih luwes, dikenal melalui istilah *Second-track Diplomacy* dan *Third-track Diplomacy*.

Pada tataran *second-track* dan *third-track* diplomasi, Peranan intelijen sangat diperlukan, atau dengan kata lain intelijen bermain pada tataran *second-track* dan *third-track diplomacy* guna mensukseskan kepentingan negara yang mengalami kebuntuan pada diplomasi *first-track*.

Pada kasus ketegangan hubungan bilateral antara Indonesia dan Malaysia, perundingan secara formal sering mengalami kebuntuan atau ketidaksepakatan perundingan antara kedua belah pihak. Sehingga, peranan intelijen menjadi sangat vital diperlukan untuk mesukseskan perundingan sehingga melahirkan kesepakatan kedua belah pihak tanpa merugikan kepentingan nasional Indonesia. Sebagai langkah untuk terus melakukan upaya mengeliminir segala bentuk ketegangan yang terjadi antara Indonesia dan Malaysia, diperlukan peningkatan intensitas kerjasama kedua belah pihak, terutama kerjasama pengelolaan potensi ekonomi di Selat Malaka.

4.4.2. Peran Intelijen Dalam Pengambilan Keputusan

Selain itu, intelijen juga memiliki peran dalam memberikan *early warning, forecasting*, dan saran tindak kepada pemerintah sebagai pengambil kebijakan guna mengoptimalkan kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia. "*the fate of the nation may all rest on accurate and complete intelligence data which may serve as a trustworthy guide for top level govermental desicious on policy and action in a trouble world, where so many force and ideologies work at cross purposes*"⁷⁸. Hal inilah yang mendorong organisasi intelijen baik itu organisasi intelijen Indonesia maupun organisasi intelijen Malaysia mengadakan kerjasama. Kerjasama antar lembaga intelijen negara dalam bentuk

⁷⁸ Dikutip dari mata kuliah Anatomi Intelijen (dosen: Bapak Irawan Soekarno) di STIN pada tahun 2004

pertukaran informasi intelijen (*bilex*) guna mendukung dan mengoptimalkan kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka.

Pertukaran informasi antar lembaga badan intelijen kedua negara merupakan sebagai bentuk informasi awal dari proses kegiatan penyelidikan intelijen. Dengan asumsi bahwa segala bentuk tindak kejahatan yang terjadi di laut berasal dari daratan atau pelabuhan awal, maka pertukaran informasi sebelum kapal berangkat sangat perlu dilakukan. Pada umumnya, sebelum berangkat kapal harus dilengkapi oleh dokumen-dokumen. Ada 10 jenis dokumen menurut jenis kapal yang harus diperiksa ketika akan berlayar. Dokumen-dokumen tersebut adalah:

- 4.4.2.1. Dokumen perikanan, terdiri dari: IUP (Izin Usaha Perikanan), SPI (Surat Penangkapan Ikan), SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan), PPKA (Persetujuan Penggunaan Kapal Asing), LBP (Lembar Laik Operasional), SIB (Surat Izin Berlayar).
- 4.4.2.2. Dokumen pelayaran, terdiri dari: Surat Tanda Pendaftaran Kapal, Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal, Buku Jurnal kapal, dokumen mesin, buku radio, Sertifikat Bebas tikus, Sertifikat bebas tiphus dan pass tahunan.
- 4.4.2.3. Dokumen keimigrasian, terdiri dari: pasport/visa, dahsuskim (kemudahan khusus keimigrasian), Izin Tinggal Terbatas (ITAS).
- 4.4.2.4. Dokumen ketenagakerjaan yakni IKTA (Izin Kerja Tenaga Asing).
- 4.4.2.5. Dokumen angkutan kayu yakni SKSHH (Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan).
- 4.4.2.6. Dokumen angkutan minyak yakni izin bunker kapal contohnya Pertamina.

- 4.4.2.7. Dokumen angkutan barang/cargo berupa manifest, *bill of loading*, dan SIB.
- 4.4.2.8. Dokumen angkutan penumpang yakni memuat daftar penumpang (*passanger list*)
- 4.4.2.9. Dokumen penambangan pasir laut berupa kontrak perjanjian dan kuasa penambangan, Surat Izin Keruk, Tanda Pendaftaran Kapal, SIB, Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing, Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing, Eksportir Pasir Laut, Surat Persetujuan Ekspor Pasir Laut, dan surat-surat pelengkap lainnya seperti izin kerja tenaga asing dan manifest.
- 4.4.2.10. Dokumen penelitian atau survei berupa Izin Survei dari Bakosurtanal/instransi terkait dan Surat Izin Keamanan atau *Security Clearence* bagi kapal asing yang dikeluarkan Panglima TNI.
- 4.4.2.11. Dokumen kepabeanan berupa surat pemberitahuan ekspor barang, pemberitahuan import barang dan pemberitahuan ekspor barang tertentu.

Dengan demikian, isi muatan, arah pelayaran merupakan inti pemeriksaan dan laporan sistem informasi intelijen tersebut. Di samping itu, keterangan mengenai perubahan jalur lintas kapal dan keluar dari sistem navigasi yang telah ditentukan merupakan isyarat bahwa kapal itu melanggar atau telah terjadi pembajakan/kecelakaan di atas kapal tersebut. Pertukaran informasi intelijen berguna untuk membatasi peningkatan penyeludupan, baik barang maupun orang melalui pintu-pintu pelabuhan kecil antarnegara. Dari kasus tersebut, program *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS) sangat berguna dalam menangkal dan mengurangi aksi-aksi kejahatan transnasional di Selat Malaka.

4.4.3. Analisa Forecasting Intelijen

Melihat adanya beberapa isu dan permasalahan yang terjadi di wilayah Selat Malaka, terdapat kemungkinan terjadinya kegagalan dalam pelaksanaan kerjasama pengelolaan wilayah tersebut. Salah satunya adalah semakin buruknya hubungan bilateral antara Indonesia dan Malaysia, tidak hanya dalam bidang pengamanan tetapi juga dalam berbagai aspek kehidupan, seperti ekonomi, politik, dan sosial budaya. Selain itu, kemungkinan yang akan terjadi jika kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka gagal dilaksanakan adalah isu dan permasalahan yang terjadi di wilayah tersebut, seperti kasus perompakan dan isu terorisme maritim akan terus meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini akan berdampak terhadap keamanan negara Indonesia dan Malaysia. Melihat bahwa Indonesia maupun Malaysia tidak mampu mengamankan wilayah Selat Malaka secara individual, maka kerjasama pengelolaan wilayah ini sangat dibutuhkan demi keamanan wilayah Selat Malaka maupun keamanan wilayah masing-masing negara.

Di sisi lain, negara-negara besar pengguna selat tersebut akan mengambil alih upaya pengamanan Selat Malaka dan melihat celah untuk menyukseskan upaya internasionalisasi Selat Malaka sehingga akan sangat merugikan Indonesia maupun Malaysia. Sedangkan jika pelaksanaan kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka berhasil dilaksanakan, maka kualitas hubungan bilateral antara Indonesia dan Malaysia akan semakin meningkat. Isu dan permasalahan yang terjadi di Selat Malaka akan semakin menurun, yang juga akan berdampak pada menurunnya permasalahan-permasalahan lain antara kedua negara, seperti permasalahan pengiriman TKI ilegal ke Malaysia, penyelesaian masalah perbatasan antara kedua negara, dan sebagainya. Oleh karena itu, dibutuhkan kerjasama antara pihak-pihak terkait dari kedua negara untuk menyukseskan pelaksanaan kerjasama wilayah Selat Malaka tersebut.

4.4.4. Peranan Intelijen Dalam Pengamanan Selat Malaka

Kemudian, intelijen memiliki peranan yakni sebagai pengamanan terhadap objek-objek vital terutama di Selat Malaka. Dalam memainkan

perannya dalam pengamanan, intelijen lebih menitikberatkan pada usaha cegah dan tangkal (kegiatan preventif) terhadap segala kejahatan yang ada di Selat Malaka, tentunya dalam melaksanakan kegiatan, intelijen Indonesia harus kerjasama dengan pihak intelijen Malaysia terutama kerjasama dalam melakukan kegiatan operasi intelijen bersama. Operasi lebih bersifat pada penyisiran sepanjang Selat Malaka guna memperoleh informasi tentang adanya suatu ancaman yang merugikan dan menyebabkan instabilitas situasi di Selat Malaka.

Selain itu, intelijen juga memiliki peran dalam hal penggalangan. Operasi penggalangan intelijen diarahkan kepada masyarakat baik itu masyarakat Indonesia maupun masyarakat Malaysia guna tercipta opini bahwa Indonesia dan Malaysia adalah negara serumpun yang tidak bisa dipisahkan satu sama lainnya. Target dari operasi penggalangan juga kepada para pejabat atau pengambil kebijakan kedua belah negara agar tetap dalam satu visi. Terutama Indonesia yang menganut sistem politik demokrasi atau kebebasan rakyat dalam mengeluarkan pendapat, tentunya selain operasi penggalangan juga melakukan operasi kontra-propaganda dari pihak-pihak tertentu melalui media massa akhir-akhir ini. Seperti kita ketahui sepanjang tahun 2000 hingga 2010 atau lebih tepatnya semenjak Indonesia dan Malaysia saling bersitegang memperebutkan Sipadan dan Ligitan yang dimenangkan Malaysia, dan sengketa-sengketa lainnya yang menambah bumbu-bumbu yang bisa mengarahkan pada situasi konflik kedua negara, media massa dengan gencar mengajak pemerintah dan rakyat Indonesia untuk berperang dengan Malaysia.

Di sisi lain, upaya internasionalisasi Selat Malaka merupakan salah satu kepentingan negara-negara besar. Oleh karena itu, pihak intelijen Indonesia dan Malaysia juga harus bekerja sama dalam mengawasi adanya kepentingan dan aktivitas intelijen negara lain, mengingat perairan Selat Malaka merupakan salah satu selat terpadat di dunia yang juga digunakan oleh negara-negara lain.

Di sisi lain, upaya internasionalisasi Selat Malaka merupakan salah satu kepentingan negara-negara besar. Oleh karena itu, pihak intelijen Indonesia dan Malaysia juga harus bekerja sama dalam mengawasi adanya kepentingan dan aktivitas intelijen negara lain, mengingat perairan Selat Malaka merupakan salah satu selat terpadat di dunia yang juga digunakan oleh negara-negara lain.

4.4.5. Analisa SWOT Selat Malaka

4.4.5.1. STRENGTH

- 4.4.5.1.1. Selat Malaka merupakan jalur transportasi utama bagi pasokan kebutuhan bahan bakar negara-negara Timur jauh. Khususnya bagi Jepang dengan prosentase sebesar 90%.
- 4.4.5.1.2. Bagi Indonesia, selat Malaka merupakan jalur utama bagi distribusi bahan dan hasil industri strategis yang berlokasi di sepanjang Pantai Timur Pulau Sumatera.

4.4.5.2. WEAKNESS

- 4.4.5.2.1. Indonesia belum memiliki fasilitas pelabuhan serta aturan administrasi yang memadai untuk berfungsi sebagai alternatif lokasi bersandar kapal-kapal internasional.
- 4.4.5.2.2. Belum adanya pemetaan yang jelas terkait batas kedaulatan antara Singapura, Malaysia dan Indonesia di perairan Malaka yang dapat mengakibatkan miskomunikasi dan sulitnya koordinasi dalam pengamanan wilayah.
- 4.4.5.2.3. Tingginya lalu lintas kapal yang menjadi salah satu lokasi kemacetan laut dunia.
- 4.4.5.2.4. Ketimpangan kekuatan armada AL yang dimiliki oleh negara-negara di sekitar perairan Malaka mendorong terjadinya perlombaan senjata yang dikhawatirkan membuat suasana politik tidak kondusif.

4.4.5.2.5. Ketiga negara terkait (Singapura, Malaysia dan Indonesia) memiliki perselisihan yang belum terselesaikan dalam hal pengelolaan SDA dan perbatasan di bagian wilayah yang lain.

4.4.5.3. OPPORTUNITY

4.4.5.3.1. Meningkatkan posisi tawar bagi ketiga negara terkait (Singapura, Malaysia dan Indonesia) atas negara-negara yang menggantungkan roda pergerakan ekonominya dari lalu lintas di Selat Malaka.

4.4.5.3.2. Terbatasnya daya tampung pelabuhan dan fasilitas di Singapura memungkinkan bagi Indonesia dan Malaysia untuk mengembangkan pelabuhan beserta fasilitasnya sebagai alternatif lokasi bersandar, pembekalan ulang dan bongkar muat.

4.4.5.4. THREAT

4.4.5.4.1. Karena bersifat strategis bagi kepentingan negara-negara besar dapat mendorong terjadinya blocking (Keterpihakan) atas negara tertentu di antara ketiga negara terkait (Singapura, Malaysia dan Indonesia).

4.4.5.4.2. Kesenjangan ekonomi antara penduduk yang mendiami wilayah Indonesia dengan penduduk yang mendiami wilayah Malaysia dan Singapura.

4.4.5.4.3. Adanya ancaman perompakan dan penyerangan terhadap kapal-kapal yang melintas di selat Malaka. (Data tahun 2003 terjadi 150 kasus).

4.4.5.4.4. Adanya penggunaan Selat Malaka sebagai lalu lintas kejahatan Internasional (Penyelundupan, Perdagangan Narkotika, dll).

4.4.5.4.5. Tingginya ancaman pencemaran lingkungan apabila terjadi kecelakaan terhadap *supertankers* pengangkut minyak bumi.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

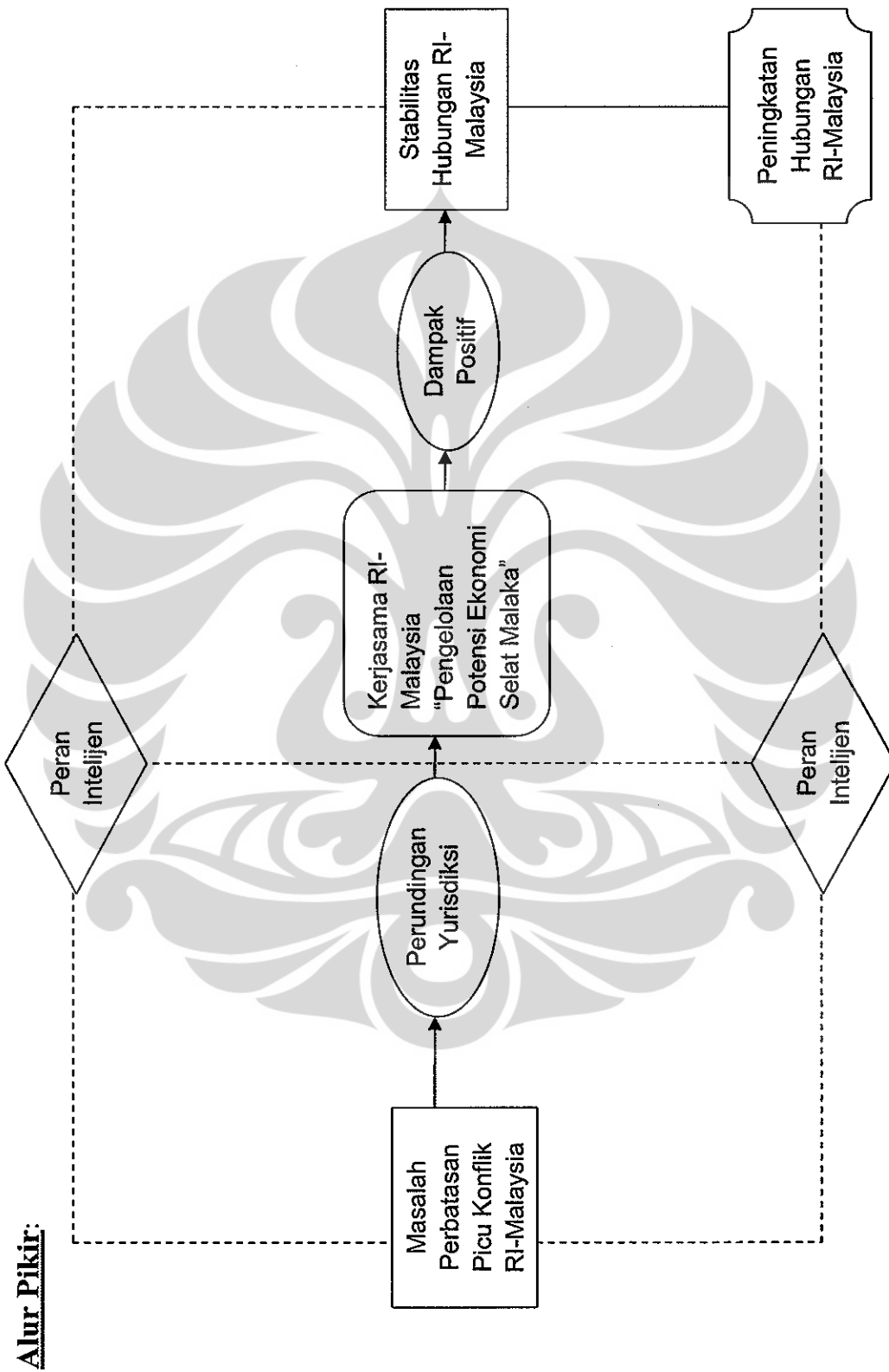
- 5.1.1 Kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka antara Indonesia dan Malaysia merupakan salah satu upaya untuk mengamankan potensi sumber daya di Selat Malaka serta mengamankan Selat Malaka dari berbagai isu dan permasalahan yang dapat merugikan Indonesia dan Malaysia.
- 5.1.2 Kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka juga merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan kualitas hubungan bilateral antara Indonesia dan Malaysia yang beberapa tahun belakangan memanas akibat berbagai isu, seperti masalah pengklaiman budaya Indonesia oleh Malaysia, perebutan Pulau Sipadan-Ligitan, konflik blok Ambalat, dan sebagainya.
- 5.1.3 Adanya beberapa faktor penghambat dalam kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka dapat berpengaruh terhadap hubungan bilateral Indonesia-Malaysia.

5.2 Saran

- 5.2.1 Indonesia sebaiknya lebih banyak melakukan *border cooperation* dalam mengatur lintas batas Indonesia-Malaysia di Selat Malaka, walaupun sebenarnya sudah terdapat *Border Joint Cooperation* dengan Malaysia. Indonesia-Malaysia juga sudah menjalankan *General Border Committee* (GBC) yang membawahi isu-isu perbatasan. Jadi kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka bisa lebih diintensifkan melalui GBC.
- 5.2.2 Dibutuhkan adanya peran pemerintah (sipil) agar lebih aktif dalam masalah perompakan dan pembajakan. Sebab di kawasan Selat Malaka terdapat kantong-kantong perompak dan pembajak, baik karena latar belakang ekonomi maupun latar belakang budaya.

Dibutuhkan suatu pendekatan khusus dari pemerintah pusat dan lokal guna menuntaskan masalah tersebut. Keberhasilan pendekatan itu akan menentukan wajah keamanan maritim Indonesia di Selat Malaka dan sekitarnya.

- 5.2.3 Ketidakjelasan garis batas maritim antara Indonesia dan Malaysia berpotensi memicu timbulnya ketegangan antara pelaksana operasional di lapangan (wilayah Selat Malaka) dan unsur pertahanan kedua negara. Proses penuntasan masalah delimitasi perlu dipercepat untuk menghindari friksi dan persepsi di kalangan elit politik dan masyarakat kedua negara, yang pada gilirannya dapat mempengaruhi hubungan bilateral kedua negara.
- 5.2.4 Pihak-pihak berwenang seperti Kementerian Luar Negeri perlu melakukan evaluasi terkait konflik-konflik yang terjadi antara Indonesia dan Malaysia dengan melakukan identifikasi masalah yang terjadi, sehingga dapat diberikan solusi terbaik dalam penyelesaiannya.
- 5.2.5 Penggalangan terhadap media massa juga diperlukan untuk menjaga stabilitas dan meningkatkan hubungan bilateral Indonesia-Malaysia mengingat selama ini media juga membawa pengaruh terhadap hubungan kedua negara.
- 5.2.6 Diperlukan adanya pertukaran informasi intelijen dan pembangunan sistem informasi yang terintegrasi antara Indonesia dan Malaysia untuk peningkatan kerjasama pengelolaan wilayah Selat Malaka.



DAFTAR PUSTAKA

Buku, Tulisan Ilmiah, dan Jurnal

- Abubakar, Mustafa. 2006. *Menata Pulau-Pulau Kecil Perbatasan*. Cetakan Pertama. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.
- Arief, Usman. 1995. *Kerjasama Tiga Negara Indonesia-Malaysia-Singapura Mengenai Selat Malaka dan Ketahanan Nasional*. Tesis. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Cipto, Bambang. 2007. *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*. Cetakan Pertama. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- David, Fred R. 2009. *Manajemen Strategis Konsep*. Edisi ke-12. Jakarta: Salemba Empat.
- Dipoyudo, Kirdi. 1970. *Persoalan Sekitar Selat Malaka, Analisa Tahun IV No. 3, Maret 1957*. Jakarta: CSICI.
- Djalal, Hasjim. 1995. *Indonesia and The Law of The Sea*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies (CSIS).
- Hasibuan, Rosmi. 2005. *Tinjauan Yuridis Konflik Indonesia Malaysia Tentang Kepemilikan Hak Berdaulat Atas Blok Ambalat dan Ambalat Timur dalam Jurnal Equality, Vo. 10 No. 2 Agustus 2005*. Sumatera Utara: USU.
- Johnson, Derek dan Mark Valencia. 2005. *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

- KBRI Kuala Lumpur. 2010. *Diplomasi Perjuangan Kedutaan Tersibuk di Dunia*. Jakarta: Perum LKBN Antara.
- Kustia, Aa. 2007. *Intelijen, Dilema & Tantangan*. Jakarta: CSICI.
- Moelong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Edisi Revisi. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Mauna, Boer. 2010. *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Edisi Kedua. Cetakan Ketiga. Bandung: PT Alumni.
- Merrills, J.G. 1986. *Penyelesaian Sengketa Internasional*. Bandung: Tarsito. Sutarso, Sobar. 2004. *Pandang Wilayah Perbatasan Indonesia*. Jakarta: Pusat Pemetaan Batas Wilayah Badan Koordinasi Survei dan Pemetaan Nasional (Bako Surtanal).
- Pangestu, Mari. 1992. *Segitiga Pertumbuhan Sebagai Model Untuk Kerjasama Ekonomi ASEAN : Suatu Perspektif Indonesia, Analisis, Tahun XX/No.2*. Jakarta: CSIS.
- Q., Muhamad Bagus. 2006. *Menjaga Hubungan Baik Antar Negara Tetangga (Indonesia-Malaysia)*. Makalah. Yogyakarta: UPN Veteran.
- Rukman. 2009. *Peningkatan Pengamanan Daerah Perbatasan Laut Selat Malaka*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Santoso, Ferry. 2004. *Port Klang, "Pintu Surga" bagi Barang Selundupan ke Indonesia*. KOMPAS, 30 Maret 2004.
- Saronto, Y. Wahyu et al. 2004. *Intelijen: Teori, Aplikasi, dan Modernisasi*. Edisi Kelima. Jakarta: PT Ekalaya Saputra.

Sekjen Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia Departemen Kelautan dan Perikanan.
2007. *Perumusan Kebijakan Strategi Pengamanan Wilayah Nasional*.
Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan.

_____. 2008. *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi
Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*. Jakarta:
Departemen Kelautan dan Perikanan.

Sugirman, Supono. 2009. *Analisis Intelijen: Sebuah Kontemplasi*. Jakarta: CSICI.

Sukoco. 2006. *Potensi Ancaman di Selat Malaka Terhadap Kepentingan Indonesia*.
Tesis. Jakarta: Universitas Indonesia.

Thontowi, Jawahir dan Pranoto Iskandar. 2006. *Hukum Internasional Kontemporer*.
Cetakan Pertama. Bandung: PT Refika Aditama.

Internet

Antasari. 2010. "Maritime Security and Safety di Selat Malaka",
(<http://antasari.net/maritime-security-safety-di-selat-malaka/>, diakses 10
November 2010)

Anonim. 2010. "Siaran Pers
Sidang Ke-31 General Border Committee (GBC) Malaysia-Indonesia
(Malindo) Tahun 2002",
(http://www.tni.mil.id/index2.php?page=detailnas.html&nw_code=195,
diakses 28 November 2010)

Garis Depan Nusantara. 2008. "Pulau Rondo",
(<http://www.garisdepannusantara.org/content/view/58/46/>, diakses 26
November 2010)

_____. 2008. "Pulau Berhala",
(<http://www.garisdepannusantara.org/content/view/53/46/> diakses 26
November 2010)

_____. 2008. "Pulau Iyu Kecil",
(<http://www.garisdepannusantara.org/content/view/43/46/>, diakses 26
November 2010)

_____. 2008. "Pulau Karimun Kecil",
(<http://www.garisdepannusantara.org/content/view/51/46/>, diakses 26
November 2010)

_____. 2008. "Pulau Nongsa",
(<http://www.garisdepannusantara.org/content/view/47/46/>, diakses 26
November 2010)

Kemhan RI. 2009. "Selat Malaka Kini Lebih Aman",
(<http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=7788>
, diakses 10 November 2010)

Kompas. 2009. "Perompakan di Selat Malaka Makin Sering",
(<http://regional.kompas.com/read/2009/08/13/21240772/perompakan.di.selat.malaka.makin.sering>, diakses 27 November 2010)

Listyowarno. 2009. "Selat Malaka",
(<http://www.scribd.com/doc/6214803/Listyowarno>, diakses 10 November
2010)

Nugroho, Haris D. 2010. "Batas Laut ZEE di Perairan Selat Malaka",
(<http://www.tabloiddiplomasi.org/previous-isuue/105-september-2010/932-batas-laut-zee-di-perairan-selat-malaka.html>, diakses 15 November 2010)

Suara Karya. 2005. "GBC Malindo Tak Ganggu Pengamanan Selat Malaka",
(<http://www.suarakarya-online.com/news.html?id=119401>, diakses 28 November 2010)

Vivanews. 2008. "RI-Malaysia Sepakati Operasi Udara Gabungan",
(http://kosmo.vivanews.com/news/read/15076-ri_malaysia_sepakati_operasi_udara_gabungan, diakses 28 November 2010)

Perundang-Undangan

Konvensi Jenewa 1958 Tentang Laut Territorial dan Zona Tambahan

Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS 1982)

TALOS 1993

UU Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1971 Tentang Perjanjian Antara Republik Indonesia Dan Malaysia Tentang Penetapan Garis Batas Laut Wilayah Kedua Negara Di Selat Malaka

Pengarahan dari Kepala BIN, Bapak Sutanto di STIN pada 28 Oktober 2009