

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Selat Malaka memiliki panjang lebih dari 500 mil laut, dan membentang ke utara selatan yang terletak diantara Semenanjung Malaysia dan Pulau Sumatera, Indonesia. Di ujung utara, dekat pulau Penang Malaysia, lebarnya lebih dari 126 mil laut. Pada bagian selatan selat, yang dimulai di dekat pelabuhan Malaysia, Kelang, memiliki lebar yang jauh lebih sempit. Di dekat pulau Indonesia, terdapat Pulau Rupa yang memiliki lebar sekitar satu mil laut, dan di ujung selatannya, di utara pulau Karimun, di mana ia bergabung dengan Selat Singapura, yang memiliki lebar kurang dari sembilan mil laut.

Adapun Selat Singapura yang memisahkan Singapura dari dua pulau Indonesia yang cukup besar yaitu Pulau Batam dan Pulau Bintang, serta pulau yang lebih kecil di Kepulauan Riau yang membentang dari timur ke barat dengan panjang sekitar 62 mil laut. Di ujung bagian barat Selat Singapura, terdapat Tg. Piai di utara dan Pulau Karimun Kecil di selatan, di mana Selat Singapura menyatu dengan ujung selatan Selat Malaka. Pada titik tersempitnya, jarak antara Selat Singapura dan Selat Indonesia berjarak sekitar lima kilometer. Lebar rata-rata yang dimiliki Selat Singapura adalah sekitar sepuluh mil laut (Leifer, 1978, hal.58-61). Pintu masuk sebelah timur dibatasi oleh Tg. Dtok di Semenanjung Malaysia dan Pergam di Pulau Bintang. Selat Malaka – Singapura dikenal sebagai pintu jalur utama perairan yang memiliki posisi yang sangat strategis di kawasan Asia Pasifik, yang

menghubungkan negara-negara di Timur Tengah, Afrika dan Eropa melalui Samudera Hindia dan Samudera Atlantik ke negara-negara di Timur jauh melalui Laut Cina Selatan dan Samudera Pasifik.

Oleh karena itu, Selat Malaka – Singapura dikenal sebagai salah satu selat internasional. Menurut Ana G. Lopez selat internasional merupakan, sebuah wilayah perairan alami yang menjadi tempat perlintasan yang ukurannya tidak lebih luas dari dua kali lebar laut teritorial negara pantai masing-masing, selat internasional memisahkan dua dataran dan menghubungkan antara satu laut lepas sebuah negara pantai dengan laut lepas negara lain atau antara satu Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan ZEE lain dengan laut teritorial negara lain jika memungkinkan, selat internasional menghubungkan perairan pedalaman dari sebuah perairan kepulauan yang digunakan untuk pelayaran internasional (Lopez, 2010, hal.18).

Selain dikenal sebagai selat internasional, Selat Malaka – Singapura juga dikenal sebagai salah satu selat yang memiliki kontrol besar terhadap proses kegiatan perdagangan global. Hal tersebut disebabkan, terdapat 60.000 sampai 94.000 kapal secara aktif yang melewati Selat Malaka. Kapal-kapal yang melewati selat tersebut dapat diperkirakan mampu membawa 25% barang dagang dunia, 2/3 dari *Liquefied Natural Gas* (LNG) atau gas alam cair, 14 % kebutuhan pokok dunia serta 11 juta barel minyak per hari. Maka dari itu, tak heran jika Selat Malaka dikenal sebagai salah satu jalur laut paling sibuk yang berfungsi sebagai pusat rotasi perekonomian dunia (Sociae Polites, 2018, hal.171).

Dengan semakin meningkatnya volume dan kepadatan lintasan lalu lintas kapal (*vessel traffic*) tersebut kemudian menimbulkan dampak yaitu, skala pemicu terjadinya kecelakaan diduga terus mengalami peningkatan dan menciptakan kerugian yang semakin tinggi. Selat Malaka memiliki titik tersempit dengan lebar hanya 1,2 mil, yang terletak di dekat Batu Berhenti dekat Selat Singapura. Hal tersebut menciptakan hambatan alam, dengan potensi kecelakaan kapal seperti tabrakan atau *grounding*. Kerena dijadikan sebagai penghubung antara laut Cina Selatan dengan samudera Hindia maka, Selat Malaka – Singapura dikategorikan sebagai “*Choke Points*” (Jean-Paul, 2004, hal.54). Clark G. Reynolds mengatakan bahwa kondisi suatu wilayah tidak dapat dipisahkan dari keadaan geografisnya, yaitu:

*“Geograph is the major determining factor in any nation’s ability to utilize the sea commercially and to defend its political and economic integrity from overseas attack”* (Clark, 1974, hal. 29).

Guna mengatasi hal tersebut maka ketiga negara pantai (*littoral state*) bersama-sama dengan negara pengguna (*user states*) diantara lain Amerika Serikat, Jepang, China, Australia serta beberapa anggota IMO lainnya melalui forum kerja sama *Tripartie Technical Expert Group* (TTEG) yang dibentuk pada tahun 1971 yang kemudian diciptakanlah berbagai bentuk-bentuk kerja sama guna menjamin keselamatan pelayaran di Selat Malaka – Singapura. Dari forum kerja sama yang dilakukan TTEG, kemudian telah menghasilkan aturan atau kebijakan-kebijakan dalam memperbaharui sistem pengelolaan di Selat Malaka – Singapura menjadi lebih baik lagi.

TTEG mengalami tantangan ketika alat bantu navigasi untuk jalur pelayaran yang dimiliki sangat minim dan terjadinya tragedi tenggelamnya kapal Showa Maru yang terjadi pada tanggal 6 Januari 1975. Ketiga negara pantai telah bertekad untuk mencari cara dalam mengatasi pencemaran sebagai akibat kecelakaan dan juga meningkatnya angka kejahatan yang mulai dirasakan oleh kapal-kapal pengguna Selat Malaka – Singapura. Walaupun demikian, kondisi tersebut telah membawa implikasi buruk pada perdagangan dunia.

Keberhasilan TTEG yang telah dicapai secara signifikan:

1. Mengadopsi sistem *routing* IMO di Selat Malaka – Singapura dan telah dilaksanakan pada tahun 1981.
2. Mengadopsi sistem STRAITREP IMO yang mewajibkan kapal untuk melapor dan dilaksanakan pada tahun 1998.
3. Melakukan survei bersama dari wilayah-wilayah kritis dan pengangkatan bangkai kapal yang dilaksanakan pada September 1996 sampai Juni 1998.
4. Kerja sama dengan negara pengguna: (i) Jepang yang telah membantu dalam pelaksanaan *hydrografis survey* dan pemeliharaan alat bantu navigasi. (ii) Dewan Selat Malaka memberikan dana bergulir sebesar 400 juta yen untuk ketiga negara yang digunakan untuk mencegah tumpahan minyak di Selat Malaka.

Guna melaksanakan kerja sama dalam hal keselamatan navigasi di Selat Malaka – Singapura, diperlukannya suatu forum tingkat tinggi (*high level meeting*) yang menyatukan negara-negara pantai dan negara pengguna selat. Adapun salah

satu forum tingkat tinggi tersebut yaitu *Co-operation Forum* (CF) yang dihadiri oleh pejabat-pejabat setingkat eselon. Dalam forum kerja sama ini akan membahas terkait masalah-masalah yang membahas perihal kepentingan di Selat Malaka – Singapura, serta untuk mengidentifikasi dan menyusun prioritas proyek dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut selat.

Dalam mengimplementasikan upaya-upaya pemeliharaan keselamatan pelayaran di Selat Malaka – Singapura, TTEG terbukti telah menjadi kerangka kerja sama yang efektif, yang menjadi wadah koordinasi bagi ketiga negara pantai dan menghasilkan pengakuan akan pentingnya peran *stakeholders* dan kerja sama internasional dalam melaksanakan tugas tersebut. Di tahun 2004, IMO menyampaikan kecemasan mengenai perlunya menjaga jalur laut secara signifikan. Setelah dilakukan pertemuan yang secara rutin dilakukan di IMO, dengan tambahan argumentasi bahwa Selat Malaka – Singapura yang sempit dan dangkal, telah disepakati bahwa IMO akan melakukan konsultasi dengan negara-negara pantai untuk membentuk satu skema dengan tujuan untuk memastikan keselamatan berlayar maritim di kedua selat, dengan mendorong peranan dari negara-negara pengguna selat (*user states*) dan *stakeholders* sesuai dengan yang tercantum dalam Pasal 43 UNCLOS 1982 dalam usaha peningkatan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Selanjutnya, telah digagas suatu usulan pembentukan sebuah forum kerja sama *Co-operative Mechanism* (CM) yang disepakati oleh negara-negara pantai dan negara-negara pengguna pada tanggal 18 – 20 September, mekanisme ini

dinilai penting dalam menjalankan kerja sama antar kedua belah dua pihak, yaitu ketiga negara pantai dengan negara-negara pengguna. *Co-opetative Mechanism* (CM) menyediakan suatu bentuk kerja sama bagi ketiga negara pantai dan negara-negara pengguna guna membangun kerja sama yang responsif dalam kontribusi kedua belah pihak maupun bagi pemilik kepentingan lainnya dalam partisipasi untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Malaka – Singapura. *Co-operative Mechanism* (CM) sendiri memiliki tiga komponen penting yaitu *Co-operation Forum* (CF), *Project Coordination Commite* (PCC) serta *Aids to Navigation Fund* (ANF). Oleh karena itu, dapat dikatakan *Co-operative Mechanism* (CM) menyediakan sebuah platform bagi negara-negara pantai, negara – negara pengguna, dan *stakeholders* lainnya untuk ikut berpartisipasi dalam kerja sama menjamin keselamatan pelayaran (Dephub, 2016).

Peneliti tertarik untuk membahas mengenai bentuk kerja sama dari forum TTEG dan *Co-operative Mecanism* (CM) dalam meningkatkan keselamatan pelayaran maritim di Selat Malaka – Singapura, karena peneliti ingin melihat bagaimana kerja sama dalam bentuk forum ini memberikan hasil yang signifikan di Selat Malaka – Singapura baik dalam hal positif maupun negatif dalam keselamatan pelayaran maritim nya. Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, peneliti mengajukan judul skripsi yaitu “Kerja Sama *Lirorral States* dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Selat Malaka – Singapura (2012-2018)”.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjelasan yang telah dipaparkan sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa isu – isu kecelakaan pelayaran maritim di Selat Malaka – Singapura dapat diatasi dengan upaya – upaya yang dilakukan oleh ketiga negara pantai. Maka dari itu, adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana upaya kerja sama yang dilakukakan oleh ketiga *Littoral States* dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Malaka – Singapura sejak tahun 2012-2018? ”.

## **1.3. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu, untuk memahami serta melihat upaya-upaya apa saja yang Indonesia, Malaysia, Singapura lakukan dalam menciptakan keselamatan pelayaran maritim di Selat – Singapura. Peneliti akan lebih terfokus terhadap bentuk-bentuk kerja sama yang dilakukan ketiga negara pantai, agar mampu memperlihatkan kepada pembaca bagaimana alur sistem dari kerja sama-kerja sama tersebut, serta melihat pengaruh yang dihasilkan melalui kerja sama tersebut sehingga dapat membuka peluang pemahaman bagi pembaca apa yang masih perlu diperbaiki dalam Institusi ini.

## **1.4. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian yang diharapkan oleh penulis, yaitu adalah sebagai berikut:

#### **1.4.1. Manfaat Akademis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk mengembangkan kajian hubungan internasional bidang kerja sama internasional dengan melihat bagaimana penulis memaparkan proses menciptakan keselamatan pelayaran maritim di Selat Malaka – Singapura melalui kerangka kerja sama TTEG dan *Co-operative Mechanism* (CM).

#### **1.4.2. Manfaat Praktis**

Penelitian ini dibuat untuk menjadi salah satu bahan referensi bagi akademisi dalam ilmu hubungan internasional yang membahas tentang kerangka ataupun proses kerja sama yang dilaksanakan oleh forum TTEG serta *Co-operative Mechanism* (CM) yang bekerja dalam menciptakan dan mengendalikan kecelakaan pelayaran maritim yang kerap kali terjadi di Selat Malaka – Singapura dan menjadi sumbangsih informasi dan bahan kajian bagi Pemerintah yang melakukan upaya penanganan keselamatan pelayaran maritim di Selat Malaka – Singapura.

#### **1.5. Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini yaitu menggunakan metode kualitatif. Menurut Wardi Bachtiar, penelitian merupakan suatu proses pencarian data, meliputi penentuan populasi, sampling penjelasan konsep dan pengukurannya, cara-cara pengumpulan data dan teknik analisisnya (Jamaludin, 2011, hal.54).

Penulis memilih menggunakan menggunakan metode kualitatif melalui studi kasus. Penelitian ini memusatkan diri secara intensif pada satu obyek tertentu yang mempelajarinya sebagai suatu kasus. Menurut Bodgan dan Bikien (1982) studi kasus merupakan pengujian secara rinci terhadap satu latar atau satu orang subjek atau satu tempat penyimpanan dokumen atau satu peristiwa tertentu. Data studi kasus dapat diperoleh dari semua pihak yang bersangkutan, dengan kata lain data dalam studi ini dikumpulkan dari berbagai sumber (Nawawi, 2003).

### **1.5.1. Jenis dan Tipe Penelitian**

Jenis dan tipe penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis, adapun pengertian dari metode deskriptif analitis menurut Sugiono adalah suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Dengan kata lain penelitian deskriptif analitis mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan, hasil penelitian yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya (Sugiono, 2008, hal.29).

### **1.5.2. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data**

Dalam bukunya, Rumengan (2013, hal.42), ketika melakukan tahap statistik adanya pengumpulan suatu data yang akan diolah, pada umumnya statistik memiliki dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Dalam hal ini, peneliti hanya menggunakan data sekunder, yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung

dalam penelitian atau dari pihak lain yang terkait dengan objek yang diteliti. Data ini bisa diperoleh dari studi pustaka berupa buku, referensi, dan dokumen yang berfungsi untuk melengkapi data primer (Sugiyono, 2013, hal.30).

**Tabel 1.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data**

Sumber data	Teknik Pengumpulan Data		Aspek data
	Observasi		
Sekunder	Dokumentasi	(a) Penelaahan dan pencatatan isi buku dan jurnal tentang <i>Co-operative Mechanism</i> Selat Malaka – Singapura. (b) Penelaahan dan pencatatan isi dokumen pemerintah dan non pemerintah tentang TTEG. (c) Penelaahan dan pencatatan isi <i>website</i> resmi dan sah di internet tentang forum-forum terkait CM.	(a) Data terkait Selat Malaka – Singapura.

### 1.3. Sistematika Penulisan

Sistematika penelitian dan struktur penulisan skripsi ini dibagi menjadi beberapa bab, yang terdiri dari:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi latar belakang masalah, batasan penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

#### **BAB II KAJIAN PUSTAKA**

Berisi uraian mengenai tinjauan pustaka yang menjelaskan landasan konseptual yang terdiri dari pengertian Selat Malaka – Singapura , Konsep kerja sama internasional, dan diakhiri dengan Kerangka atau

Alur Pemikiran mengenai upaya meningkatkan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Singapura melalui kerangka kerja sama *Co-operative Mechanism*.

### **BAB III PEMBAHASAN**

Dalam bab ini akan dijelaskan bagaimana kerja sama-kerja sama apa saja yang dilakukan oleh ketiga negara pantai (*littoral states*) serta proses berlangsungnya kerja sama tersebut guna meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Malaka – Singapura.

### **BAB IV PENUTUP**

Bab ini berisi sub-bab mengenai kesimpulan dan saran terkait kerja sama ketiga negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Malaka – Singapura.