

## Interkoneksi Maritim: Diplomasi Malaysia, Singapura, Indonesia (Malsindo) tahun 2004-2013 dalam Menangani Perampokan dan Perompakan di Selat Malaka

Iftikha Saraswati<sup>1</sup>, Aris Adi Leksono<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

<sup>2</sup>Magister Pendidikan Agama, Fakultas Tarbiyah, Institute Kiai Haji Abdul Chalim, Mojokerto

\*Penulis Korespondensi:

[iftikhasaraswati@mail.ugm.ac.id](mailto:iftikhasaraswati@mail.ugm.ac.id)

### Abstrak

*Tiga Negara Pesisir, Malaysia, Singapura dan Indonesia (Malsindo) yang berada di Asia Tenggara, memiliki letak geografis yang strategis, tepatnya di Selat Malaka. Selat Malaka merupakan salah satu selat tersibuk di dunia (Choke point), diperkirakan kurang lebih 90.000 kapal pertahunnya. Maka tak heran, jika dikawasan tersebut menjadi peluang adanya kejahatan perampokan dan perompakan, mengetahui kasus yang semakin meningkat pada tahun 2004 ketiga negara pesisir bekerjasama dalam upaya meningkatkan keamanan di wilayah Selat Malaka. Kerjasama ketiga negara lebih didominasi oleh militer, melalui Diplomasi Maritim, Koordinasi Patroli dan lain sebagainya. Kerjasama tersebut mampu menurunkan angka kasus kejahatan laut, antara 2004-2009, namun terjadi peningkatan kasus pada tahun 2010-2013.*

**Kata Kunci:** Diplomasi Maritim, Patroli, Perampokan, Perompakan, Kerjasama

---

### PENDAHULUAN

Indonesia, dihadapkan dinamika di sepanjang jalur Selat Malaka, menampilkan keunikan tersendiri yang mungkin tidak dimiliki oleh selat manapun di dunia. Selat Malaka menjadi jalur terpadat kedua setelah Selat Hormuz. Di beberapa area jalur diduga memiliki kedalaman hanya 10 m dan area jalur yang menyempit (bottleneck) bisa menyebabkan risiko kecelakaan (collision). Selat Malaka begitu penting bagi lintas kapal kapal diperkirakan mencapai lebih dari 90.000 kapal setiap tahun dan lebih dari 60.000 kapal melintas Selat Malaka hingga Port Klang. Di samping itu selat ini sangat berarti bagi perdagangan dunia (30% nya melalui lintas selat) termasuk transportasi minyak Jepang (80%) dan China (40%) impor minyak dari Timur Tengah yang diperkirakan akan melonjak menjadi 80 pada tahun 2030 dengan tetap melalui Selat Malaka Singapura (Irewati, 2009).

Pentingnya mengelola dan menjaga keamanan maritim di Selat Malaka terkhusus bagi negara-negara pesisir di Selat Malaka. Dari berbagai ancaman tindak kejahatan berupa *piracy* maupun *armed robbery*, dan juga faktor ketidak amanan lainnya. Berawal dari Indonesia dan Malaysia yang mengadakan kerjasama bilateral terkait keamanan di Selat Malaka (Malindo). Yang saat itu, Singapura hanya sebagai pengamat, menyadari

akan pentingnya keamanan di Selat Malaka. Mengingat, sebagian besar perputaran ekonomi Malaysia berpusat di Selat Malaka, maka dari itu, barulah Singapura bergabung.

Menurut Andrew Manners dalam *Moving Forward, Slowly: India-Indonesia Relations in the Twenty-First Century* (2014) Bagi Indonesia, Selat Malaka merupakan bagian dari integritas teritorial dan pertahanan negara, sehingga harus dilindungi keamanannya. Bagi Malaysia, Selat Malaka merupakan fasilitator penting dalam perdagangan dan menjadi penyedia sumber daya alam. Kemudian, bagi Singapura, Selat Malaka merupakan jalur kehidupan ekonomi karena perekonomian Singapura bergantung pada sector perdagangan barang dan jasa maritime (Sulistiyani, 2019). Akhirnya ketiga negara pesisir di Selat Malaka bersepakat mengadakan kerjasama trilateral. Kemudian disusul bergabungnya Thailand, guna membahas kebijakan dan melaksanakan patroli terkoordinasi terkait keamanan Selat Malaka.

Dari sisi yang melatarbelakangi terjadinya kerja sama di Selat Malaka ini didorong oleh adanya ancaman kejahatan trans-nasional terhadap keamanan maritim sehingga hal ini menjadi tanggung jawab pengamanan oleh negara pesisir (Suproboningrum, 2018). Maka, penulis ingin membahas mengenai Bagaimana upaya patroli terkoordinasi Negara Pesisir (Malaysia-Singapura-Indonesia) di Selat Malaka dalam menangani tindakan perampokan dan perompakan di Selat Malaka tahun 2004-2013?

Mengenai topik Malsindo juga dibahas oleh beberapa peneliti sebelumnya, seperti Lintang Suproboningrum dan Yandri Kurniawan, dalam penelitiannya, menunjukkan bahwa diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia-Malaysia-Singapura telah mendukung dan memfasilitasi keberhasilan patroli terkoordinasi di Selat Malaka.

Dalam penelitian Probo Darono Yakti, Indonesia masih bisa menemukan formulasi yang tepat bagaimana mengatasi persoalan perampokan di wilayah laut. Mulai dari pembentukan instrumen hukum di dalam negeri, implementasi dari hukum, hingga kerangka kerja sama dengan negara tetangga. Tiga elemen penting ini kemudian mendapatkan hambatan dan tantangan dari persoalan domestik seperti kurangnya efektivitas akibat banyaknya *stakeholder* yang berkepentingan dalam kebijakan penegakan hukum di atas laut terhadap para pembajak. Kehadiran Bakamla beserta TNI-AL dan Polair dapat menjadi contoh, betapa pemerintah belum bisa membagi tugas siapa penegak hukum di atas perairan, patroli rutin, dan fungsi angkatan laut sebagai blue-water navy. Untuk itu masuknya Indonesia dalam kerja sama patroli *ReCAAP* dan *ASEAN Maritime Forum* adalah dua dari beberapa opsi yang dapat ditempuh Indonesia untuk menegakkan kedaulatan di atas perairan dan memandu Indonesia untuk meraih visi kejayaan maritim di bawah Presiden Joko Widodo, Poros Maritim Dunia.

Dalam tulisan ini, penulis ingin melakukan studi literatur dari aspek sejarah. Menggunakan metode sejarah. Mengumpulkan sumber sekunder dari berbagai jurnal, prosiding, artikel, berita dan buku. Kemudian menganalisa mana yang sesuai, relevan dan mendekati kebenaran, sebab dalam penganalisaan sering terjadi kerancuan informasi data yang berbeda beda. Menurut beberapa pakar:

*Piracy* secara definitif dapat dibagi menjadi dua, yaitu perompakan serta perampokan. Perompakan secara definitive terjadi pada daerah laut lepas, yaitu laut yang bukan termasuk ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) negara menurut hukum internasional.

Sedangkan perampokan bersenjata terjadi pada wilayah yang termasuk dalam perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial (Yakti, 2017). Menurut perjanjian *United Nation Convention on Law of the Sea (UNCLOS)* 1982 pasal 101:

*“Perompakan dan perampokan bersenjata termasuk pada setiap tindakan illegal kekerasan atau penahanan, atau tindakan penyusutan, bertujuan untuk kepentingan pribadi, (...) terhadap kapal lain (...), atau terhadap orang atau hak milik seperti kapal. Motivasi pelaku perampokan serta perompakan yang beragam mulai dari ekonomi sampai budaya menjadikan kasus ini terus membesar”*.

Kerjasama Internasional, menurut (Gilpin, 1997:33). Kerjasama internasional dapat didefinisikan menjadi empat bagian: Pertama, merupakan suatu proses dimana antara negara-negara yang berhubungan secara bersama-sama melakukan pendekatan satu sama lainnya; kedua, mengadakan pembahasan dan perundingan mengenai masalah-masalah tersebut; ketiga, mencari kenyataan-kenyataan teknis yang mendukung jalan keluar tertentu; keempat, mengadakan perundingan atau perjanjian diantara kedua belah pihak.

Secara teori kerjasama internasional meliputi hubungan antara dua negara atau hubungan unit – unit yang lebih besar yang disebut juga dengan multilateralisme. Walaupun bentuk kerjasama seringkali dimulai dalam bentuk interaksi dua negara, namun fokus utama kerjasama internasional adalah kerjasama multilateral. Menurut (K.J Holsti, 1998:420) Multilateralisme diungkapkan oleh Jhon Ruggie sebagai bentuk institusional yang mengatur hubungan antara tiga atau lebih negara berdasarkan pada prinsip – prinsip perilaku yang berlaku umum yang dinyatakan dalam berbagai bentuk institusi termasuk didalamnya organisasi internasional, rezim internasional dan fenomena yang belum nyata terjadi, yaitu keteraturan internasional (Darongke, 2020).

Sementara itu, Diplomasi maritim mengacu pada berbagai kegiatan di wilayah maritim dan menitikberatkan pada Angkatan Laut suatu negara. Menurut Cristian Le Miere, menyebutkan bahwa diplomasi maritim mencakup spektrum kegiatan yang menavigasi tindakan diplomatik maritim kooperatif, latihan maritim bersama, bantuan kemanusiaan, penyebaran persuasif, dan koersif (Le Mière, 2014).

Sedangkan, Diplomasi kooperatif meliputi misi seperti kunjungan pelabuhan, latihan bersama atau operasi keamanan maritim, bantuan kemanusiaan dan bantuan bencana. Diplomasi kooperatif bisa menjadi upaya untuk mendukung *soft power* melalui penggunaan aset *hard power*. Selain itu, bentuk diplomasi juga dirancang untuk membangun koalisi, mendapat dukungan sekutu melalui peningkatan kapasitas, pelatihan dan harmonisasi teknik maupun membangun kepercayaan di antara negara untuk mewaspadaikan kekuatan angkatan laut lainnya (Suproboningrum & Kurniawan, 2018). Diplomasi kooperatif tidak bertujuan untuk menggertak, menghalangi ataupun memaksa. Untuk mendorong bentuk diplomasi ini berjalan dengan baik, dibutuhkan keterlibatan penjaga pantai (*coastguards*) dan kekuatan pasukan maritim (*maritime constabulary force*) yang diberi tanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan maritim. Dan juga menagcu sesuai UNCLOS Pasal 43:

*Navigation and safety aids and other improvements and the prevention, reduction and control of pollution. User States and States bordering a strait should by agreement cooperate:*

- a) *In the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and savety aids or other improvements in aid of international navigation and*
- b) *For the prevention, reduction and control of pollution from ships.*

Pada penelitian ini, penulis mengklasifikasikan Konsep Diplomasi Maritim: Kooperatif sebagai kerangka analisis untuk menjelaskan kerja sama antara negara pesisir di Selat Malaka (Malaysia, Singapura, Indonesia).

### **METODE**

Metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah historis atau metode sejarah. Ernest Bernheim dalam Kuntowijoyo menjelaskan bahwa penelitian sejarah memiliki 4 tahapan pokok yang harus dipraktikkan diantaranya heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi (Kuntowijoyo., 2001).

Penjabaran dari prosedur historiografi tahap pertama yaitu *heuristik*. Tahap ini peneliti melakukan pencarian sumber-sumber yang dapat menunjang dan menjadi dasar topik penelitian. Sumber sejarah dibedakan menjadi sumber primer dan sekunder. Sumber sekunder yang dipakai diantaranya buku dan penelitian-penelitian terdahulu yang membahas mengenai hukum laut dan mengangkat isu mengenai Kerjasama Internasional di bidang maritim antara Malaysia, Singapura dan Indonesia serta isu kejahatan laut diantara Malaysia, Singapura, Indonesia atau yang relevan dengan ruang lingkup penelitian ini.

Tahap kedua dari historiografi ialah kritik sumber. Pada tahap ini peneliti melakukan analisis secara kritis mengenai sumber-sumber yang sudah didapatkan. Kritik sumber dalam sejarah dibedakan menjadi dua (2) yang diantaranya kritik intern dan kritik ekstern. Dalam kritik intern, peneliti menguji subsatnsi isi sumber yang diperoleh. Menganalisis dengan cermat informasi yang ada dalam sumber arsip/foto/dokumen. Sementara dalam kritik ekstern, peneliti melakukan uji orisinilitas sumber yang didapatkan.

Tahap ketiga dalam historiografi adalah interpretasi. Tahap ini peneliti mulai memberikan sentuhan pendekatan sejarah kota. Melalui kritik sumber yang telah dilakukan, peneliti mencoba menghubungkan sejarah kerjasama antara Malaysia, Singapura dan Indonesia di bidang maritim secara kronologis atau runtut berdasarkan sumber yang telah didapat. Hal itu tentunya untuk menghindarkan penulisan sejarah dari anakronisme. Peneliti mulai merangkai sumber-sumber yang telah dikritisi untuk mendapatkan fakta sejarah. Peneliti juga menghubungkan-hubungkan satu peristiwa dengan peristiwa lain untuk mendapatkan proses kasualitas yang sesuai. Tahap terakhir dalam penulisan sejarah ialah historiografi. Tahap terakhir ini, peneliti mulai menuliskan sejarah kerjasama antara Malaysia, Singapura, dan Indonesia di bidang maritim. Dengan memperhatikan dan mempertimbangkan aspek kronologis dan sistematika kepenulisan diharapkan dapat menghadirkan narasi sejarah yang baik. Peneliti mulai mendiskripsikan sejarah mengenai hukum laut Indonesia, dan diakuinya Indonesia menjadi negara kepulauan, hingga Kerjasama global dibidang maritim dengan 2 negara tetangga (Malaysia dan Singapura), alutsista, serta dampaknya bagi 3 negara tersebut dalam sistem pertahanan keamanan laut.

Pendekatan sejarah kerjasama internasional digunakan, karena penelitian ini mengkaji mengenai fenomena dan transformasi wajah sistem keamanan di laut yang berdasar pada modernisasi jaringan dan peralatan pertahanan keamanan yang merupakan *sea line of communication* terpenting di dunia.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Geografis

Menurut (Hartanto.,2016) Selat Malaka merupakan jalur laut strategis komunikasi (*Sea Line of Communication*) dan jalur transportasi laut (*Sea Line of Transportation*) yang membentang sekitar sepanjang 500 mil laut berada di antara semenanjung Malaya dan Pulau Sumatera. Lebar alur masuk di sebelah utara sekitar 220 mil laut dan berbatasan dengan Malaysia dan berakhir pada ujung selatan yang berbatasan dengan Malaysia dan juga merupakan wilayah tersempit (*the narrowest point*) dengan lebar alur laut sekitar 8 mil laut. Lalu pada bagian barat dan timur Selat Malaka, Indonesia berbatasan dengan Singapura. Selat Malaka merupakan salah satu dari sembilan *choke points* yang berperan sebagai *Sea Lanes of Trade (SLOT)* dan *Sea Lanes of Communications (SLOC)* bagi negara-negara di dunia (Sulistiyani, 2019) Secara umum choke points berarti *A narrow passage such as a strait through which shipping must pass* (Irewati, 2009).

Disebut juga sebagai salah satu kawasan *chokepoint* di dunia, mengingat terdapat pulau-pulau kecil disekitar, juga memberikan peluang akan munculnya tindak kejahatan di sepanjang perairan tersebut. Disebut sebagai *Chokepoint* menganut tiga parameter dasar *choke points* yakni tidak adanya rute pilihan, tingginya volume pelayaran dan penerbangan, serta kemungkinan blokade dari negara pantai. Mengingat strategisnya posisi Selat Malaka sebagai bagian dari kepentingan dunia sebagai jalur perdagangan dunia, karena dianggap jalur terpendek sehingga dapat menyingkat waktu dan biaya pengiriman ke negara tujuan, sehingga membuat negara memilih jalur Selat Malaka sebagai jalur strategis perdagangan internasional, serta proyeksi armada angkatan laut negara besar dunia dalam rangka *forward presence* ke seluruh penjuru dunia. Jalur lintas selat di sisi Indonesia terletak pada beberapa titik *choke point*, pertama, berlokasi pada wilayah yang disebut *One Fathom Bank* dengan lebar 1,391 m dan kedalaman 23,3 m. Kedua, berada di dekat Pulau Rupa dengan lebar selat 3,704 m dan kedalaman 25 m. Posisi *choke point* 1 dan 2 berada pada jalur lintas di sisi Indonesia. *Choke Point* ketiga, berada pada Phillips Channel dengan lebar 1.600 m dan 800 m (untuk sisi *deep water route*) serta kedalaman 22,5 m. *Choke point* selanjutnya, bertempat di Pulau Batuberhanti yang berjarak lebih kurang 5 km dari Singapura memiliki lebar 800 m dengan kedalaman 21,2 m, lebih tepatnya di Selat Singapura. Menunjukkan bahwa kapal yang melintas dari arah Timur Tengah akan melewati 4 *choke points* (yang terkait dengan Indonesia) dengan tingkat kehati hatian cukup tinggi di *choke point*, *Phillips Channel* dan Pulau Batuberhanti.(Irewati, 2009)

**Tabel 1. Choke Points: Jalur Lintas Selat di sisi Indonesia**

No	Choke Points	Lebar	Kedalaman	Keterangan
1	<i>One Fathom Bank</i>	1,391	23,3	-
2	Pulau Rumat	3,704	25 m	Terlebar
3	<i>Phillips Channel</i>	1.600 dan 800 m	22,5 m	-
4	Batuberhanti	800 m	21,2 m	-

Pada 1998 International Maritime Organization (IMO), menetapkan *the Mandatory Ship Reporting System in the Straits of Malacca and Singapore Straitrep*, sebagaimana diusulkan oleh Indonesia Malaysia dan Singapura yang bertujuan meningkatkan keselamatan navigasi melindungi lingkungan laut memfasilitasi pergerakan kapal serta berperan dalam pencarian dan penyelamatan (*search and rescue /SAR*) termasuk operasi tanggap polusi minyak (Irewati, 2009).

Meskipun, ramainya jalur pelayaran di Selat Malaka, juga tak lepas dari isu keamanan, seperti *piracy* maupun *armed robbery*. Bahkan, menurut (Roach, J. Ashley., 2005) *Lloyd's Market Association Joint War Committee* (Badan Asuransi Perdagangan) memasukkan Selat Malaka ke dalam 21 daftar *deemed high-risk for merchant ships and prone to war, strikes, terrorism and other such perils* (Rheny Wahyuni Pulungan, 2007). Meskipun pada tahun 2006 mengeluarkan Selat Malaka dalam daftar tersebut. Persoalan perampokan bersenjata kemudian menjadi lebih serius karena di wilayah Selat Malaka mulai muncul perkembangan strategi militer dari negara-negara besar. Ditambah lagi dengan jumlah penyerangan dari perampokan bersenjata hampir 50% dari jumlah keseluruhan yang terjadi di seluruh dunia (Meganingratna, 2012).

## 2. Sejarah Hukum Laut

Indonesia yang pada saat itu mengacu pada hukum laut Belanda, *Territoriale Zee en Maritieme Ordonantie 1939* (Staatblad 1939 No. 422) atau yang biasa disingkat Ordonantie 1939 yang menetapkan bahwa jarak laut territorial bagi tiap pulau di nusantara adalah tiga mil. Sehingga peraturan ini bagi Indonesia yang terdiri dari ribuan kepulauan, memunculkan kantong-kantong lautan bebas di tengah-tengah Wilayah Indonesia, sehingga kapal kapal dari Luar Negeri (asing) bebas berlayar, termasuk kapal-kapal perang. Karena menganut pada hukum tersebut, Indonesia tidak memiliki hak untuk melarangnya, begitu juga minimnya kekuatan Angkatan Laut Indonesia yang tak sekuat Belanda. Adalah sebuah kejanggalan bila wilayah suatu negara yang berdaulat dipisahkan oleh laut-laut bebas, antar pulau-pulaunya. Maka dari itu, muncullah ide untuk memperbaharui *Ordonantie* (hukum laut) 1939. Peraturan Hukum Laut Indonesia berubah semenjak tahun 1956, Ketika Kolonel Pringadi bersama panitia interdepartemental merancang Undang-undang mengenai wilayah perairan Indonesia dan Lingkungan Maritim berdasarkan keputusan Perdana Menteri No. 400/P.M./1956.

Sejarah hukum laut Indonesia berkembang pada tahun 1957 dirumuskan oleh Mochtar Kusuma Atmadja dan kabinet Djuanda, kemudian diumumkan oleh Djuanda tentang status Indonesia sebagai *Archipelagic State*. Pada saat itu, Deklarasi Djuanda belum diakui secara internasional, namun oleh pemerintah Indonesia, deklarasi ini disahkan melalui keputusan Undang-Undang/ Prp No. 4/1960, bulan Februari 1960. Undang-undang ini kemudian diperkuat dengan Keputusan presiden no. 103/1963 yang menetapkan seluruh perairan nusantara Indonesia sebagai satu lingkungan laut yang berada di bawah pengamanan Angkatan laut RI. Pengesaha deklarasi Djuanda ini menimbulkan kecaman dari dunia Internasional, namun Indonesia tetap bersikukuh bahwa deklarasi Djuanda merupakan solusi yang terbaik untuk menjaga keutuhan laut Indonesia dan dipergunakan untuk kemakmuran rakyat Indonesia. Perjuangan ditempuh bangsa Indonesia untuk mendapatkan pengakuan terhadap deklarasi Djuanda dengan mengikuti konferensi hukum laut yang diadakan oleh PBB dalam UNCLOS I (*United Nations Conference on the Law of Sea*), di Jenewa, Swiss pada tahun 1958. Pada tahun 1960 Indonesia mulai mengajukan deklarasi Djuanda di UNCLOS II namun gagal (Zaki Reza, 2019).

Menurut Kemenko Maritim, Indonesia baru mendapatkan legalitasnya pada UNCLOS ke 3, tahun 1982, di akui oleh Internasional sebagai negara kepulauan dan di tandatangani di Montego Bay, Kitab UNCLOS terdiri kurang lebih 320 pasal dan terdiri dari 15 bab yang sangat komprehensif membahas kedaulatan wilayah laut. Pada konferensi tersebut, Indonesia mendelegasikan, Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, S. H., Prof. Dr. Hasjim Djalal, M. Sc., Ir. Adi Sumardiman, S. H., Nugroho Wisnumurti, S. H., Budiman, S. H., Toga Napitupulu, S. H., Ir. Zuhdi Pane, Nelly Luhulima, Hardjuni, S.H., Wicaksono Sugard, S. H. Patut berbangga dimasa itu, Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja menjadi juru bicara, yang menggetarkan seluruh peserta konferensi. Sehingga diplomasi berhasil disetujui tanpa ada satu peluru pun yang keluar dalam membuat kebijakan hukum laut. UNCLOS 1982, Sebuah Diplomasi Maritime bersejarah, yang pernah dicapai Indonesia. Pemerintah Indonesia telah berhasil menyelesaikan panjang batas wilayah perbatasan dengan negara tetangga sebagai berikut: laut teritorial sebesar total 240,72 mil laut dari total 545,62 mil laut, dengan capaian 444,12%; ZEE sebesar 2.721,78 mil laut dari total 4.979,9 mil laut, dengan capaian (54,65%); dan landas kontinen sebesar 3.119,61 mil laut dari total 4.407,74 mil laut, dengan capaian (70,78%) (Reza Zaki, 2019).

Peran domain maritim ini menjadi vital karena sekitar 80% perdagangan dunia melewati laut, termasuk wilayah laut di Asia Tenggara. Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia pada saat ini adalah 5,8 juta km<sup>2</sup> dengan komposisi wilayah laut 70 persennya. Begitu pula dengan garis pantai terpanjang nomor dua di dunia. Melihat hal tersebut, akan sangat kontradiktif ketika pembangunan nasional lebih difokuskan ke wilayah daratan. Padahal nilai tawar posisi negara Indonesia yang berada di antara dua benua, yakni Asia-Australia, dan dua samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang secara langsung mempunyai potensi besar dalam memperoleh kerja sama kelautan dengan negara-negara lain di kawasan regional maupun global.

Donna J. Nincic., 2002 berjudul *Sea Lane Security an U.S Maritime Trade: Chocke Points as Scarce Resources*, dalam (Suproboningrum & Kurniawan, 2018), Peran domain maritim ini menjadi vital karena sekitar 80% perdagangan dunia melewati laut, termasuk

wilayah laut di Asia Tenggara. Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia pada saat ini adalah 5,8 juta km<sup>2</sup> dengan komposisi wilayah laut 70 persennya. Begitu pula dengan garis pantai terpanjang nomor dua di dunia. Melihat hal tersebut, akan sangat kontradiktif ketika pembangunan nasional lebih difokuskan ke wilayah daratan. Padahal nilai tawar posisi negara Indonesia yang berada di antara dua benua, yakni Asia-Australia, dan dua samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang secara langsung mempunyai potensi besar dalam memperoleh kerja sama kelautan dengan negara-negara lain di kawasan regional maupun global.

### **3. Kerjasama Malsindo (Malaysia- Singapura-Indonesia)**

Faktor keamanan merupakan isu yang krusial bagi kehidupan masyarakat Internasional, tidak hanya didarat, begitu juga dilautan. *Littoral States* memiliki kewenangan dalam urusan menjaga Selat Malaka yang aman dari berbagai ancaman kejahatan dan pelanggaran hukum di laut sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 21 UNCLOS 1982. Maka tiga negara pantai yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura sepakat untuk memperkokoh kerjasama pengamanan di Selat Malaka, dalam bentuk patroli terkoordinasi melibatkan unsur patroli laut dan unsur patrol udara. Komitmen untuk memperkokoh kerja sama pengaman Selat Malaka itu, ditandai dengan disahkannya *Terms of Reference The Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee* (TOR MSP JCC) dan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) operasi pengamanan Selat Malaka.

Lee dan McGahan dalam *Norm Subsidiarity and Institutional Cooperation* menjelaskan, Terdapat norma-norma dan prinsip ASEAN Ways dianut, diantaranya prinsip *non-intervensi*, penghormatan terhadap kedaulatan, persamaan, dan integritas teritorial negara lain, penyelesaian masalah atau konflik dengan cara-cara damai, dan pelaksanaan kerja sama yang efektif antar negara anggotanya yang menjadikan pedoman bagi Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam membuat kerjasama di Selat Malaka untuk meningkatkan keamanan maritim. Ide-ide dalam *ASEAN Ways* yang menjadi pemicu penting, bagi norma subsidiaritas, di mana negara-negara ASEAN menolak campur tangan kekuatan besar dan mengandalkan hanya pada bentuk asli pemerintahan (Suproboningrum & Kurniawan, 2018).

Norma subsidiaritas merupakan proses di mana negara-negara lemah bersatu untuk mengembangkan aturan mereka sendiri, sebagai respon terhadap aktor kuat, untuk mencegah pengecualian atau marjinalisasi mereka di lembaga internasional. Melalui norma subordinitas, negara bisa menentukan dari kedaulatannya atas nasib sendiri, serta dapat mengembangkan aturan mereka sendiri untuk mengamankan otonomi global dari gangguan negara negara kuat, *non intervensi*. Ada tiga kepentingan negara besar di Selat Malaka yaitu proyeksi kekuatan militer di seluruh dunia, kepentingan komersil atau perdagangan maritim, dan eksploitasi ekonomi terhadap laut (Sanjaya, 2010). Perlu diketahui, Malsindo merupakan perluasan dari progam Malindo yang digagas secara bilateral oleh Indonesia dan Malaysia pada bulan Juni 2001.

Aturan main yang disepakati ketiga negara berpedoman dengan, *Standart Operational Procedure* (SOP), *Term Of Referrence Joint Cordinating Commite* (TOR JCC), yang mengatur operasi pengamanan dan tukar menukar informasi intelijen di Selat Malaka, juga berfungsi sebagai payung hukum bagi pelaksanaan patrol terkoordinasi di

Selat Malaka. Kemudian, *Malacca Security Initiatives Concept*, *Batam Statement*, *Jakarta Statement*, *Kuala Lumpur Statement*, *Singapore Statement*, mekanisme kooperatif (*Cooperative Mechanism*)(Suproboningrum, 2018). Dari *Standard Operating Procedure* (SOP) dan *Term of Reference Joint Coordinating Committee* (TOR JCC) terdapat kesepakatan *Malacca Strait Patrol* yang kemudian menyusun 3 program kerja.

Dalam tulisan Suproboningrum, Yandi Kurniawan dan Avita Nariyanti Putri, Beberapa program kerja dari Kerjasama Malsindo, diantaranya, sejak sebulan terjadi kesepakatan mencetuskan *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) yang diluncurkan pada 20 Juli 2004. Pada operasi *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), pihak Indonesia memiliki kapabilitas militer yang terdiri dari 1132 personel. Tiga negara pesisir melakukan patrol terkoordinasi dengan saling memfasilitasi berbagi informasi antara kapal dan Monitoring and Action Agency (MAA). Operasi tersebut, lebih bertujuan untuk memerangi perampokan bersenjata yang terjadi sepanjang tahun. Tiga negara ini menempatkan tiga titik kontrol yang telah didirikan di Belawan dan Batam yang berlokasi di Indonesia, Lumut yang berlokasi di Malaysia dan Changi yang berlokasi di Singapura (Putri, 2016).

Kedua, *Eyes in The Sky* (EiS), kerjasama ini digagas saat pertemuan dialog Shangri-La di Singapura pada bulan Juni 2005. Pada pertemuan tersebut, Perdana Menteri Malaysia mengusulkan untuk menambah patroli terkoordinasi di bagian udara yang kemudian di sebut EIS.

Hal ini dilakukan sebagai peningkatan keamanan di Selat Malaka melalui pantauan udara agar lebih cepat diketahui segala macam bentuk tindakan pelanggaran hukum di wilayah Selat Malaka, khususnya perampokan bersenjata. Peraturan EIS, masing-masing negara pesisir Selat Malaka menyediakan dua pesawat patroli maritim untuk melakukan patrol di perairan Selat Malaka setiap minggu dan mereka tidak akan diizinkan untuk mendarat dan tetapi mereka diizinkan untuk terbang tidak lebih dekat dari tiga mil laut dari tanah negara yang berpartisipasi. Dalam setahun dilaksanakan selama 248 hari dengan mengerahkan satu unsur udara secara bergantian. Diharapkan, setiap negara yang melakukan pantauan wilayah jelajahnya dari udara agar lebih cepat terkait dengan pengejaran.

Ketiga, *Intellegent Exchange Group* (IEG), diresmikan pada tahun 2006 merupakan kelanjutan dan pengembangan *Malacca Straits Patrol-Information System* (MSP-IS) dalam meningkatkan koordinasi dan kesadaran situasional di Laut Malaka. Sebagai salah satu upaya Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand untuk mendukung patroli laut dan udara melalui Patroli Sistem Informasi Selat Malaka yang digunakan dengan mengoptimalkan aset udara dan laut di tempat kejadian untuk menyampaikan informasi dari insiden yang sedang berlangsung dan untuk semua pemantauan yang dilakukan setiap waktu. Sebelumnya, pada MSP- IS telah dilakukan penandatanganan, untuk memperkuat komitmen negara pesisir dalam melakukan pengamanan di Selat Malaka secara bersama, yang berarti Selat ini tidak hanya menjadi masalah bagi salah satu pemiliknya, melainkan menjadi masalah bersama yang perlu diselesaikan bersama. MSP-IS adalah sistem berbagi data yang memungkinkan pengguna untuk berbagi informasi tentang pengiriman dan kapal yang melintasi. Sistem ini termasuk database referensi lebih dari 150.000 kapal dan mampu untuk menandai perubahan seperti kapal dengan identitas palsu, juga memungkinkan informasi dari sebuah insiden yang akan disebarkan dengan

cepat ke lembaga di empat negara pantai sehingga respon yang terkoordinasi dapat segera ditindak lanjuti. Koordinasi melalui sebuah wadah atau *platform real time* ditempatkan di masing- masing negara. Indonesia, Singapura, Malaysia dan Thailand yang diwakili dari Angkatan Laut, selalu berkoordinasi untuk menentukan kebijakan-kebijakan tentang Selat Malaka. Badan-badan tersebut termasuk Intelijen Angkatan Laut masing masing negara untuk membuat keputusan di MSP, yang biasa disebut *Joint Coordinating Committee* (JCC). Observasi tersebut nantinya dibagi dan dibahas selama pertemuan untuk rekomendasi lebih lanjut terkait dengan pelaksanaan patroli laut dan udara di masa depan. *Joint Coordinating Committee* (JCC) menjadi komite yang akan mengawasi patroli udara dan laut dari Selat Malaka. Selain itu JCC akan menjadi saluran komunikasi, pertukaran intelijen, dan koordinasi untuk semua tindakan pengamanan operasional yang berkaitan dengan Selat Malaka. Indonesia sendiri, dalam menangani kejahatan di laut, juga mengupayakan dengan membentuk Pusat Komando Angkatan Laut (Puskodal) untuk mengatasi masalah pembajakan dan perompakan laut di Batam dan Belawan. Puskodal ini diperlengkapi oleh alat khusus dan angkatan bersenjata yang siap bertindak apabila terjadi insiden di laut. Selain itu, pada bulan September 2005, Indonesia memutuskan untuk memasang radar di sembilan lokasi di sepanjang Selat Malaka untuk memperkuat keamanan di daerah tersebut dan mengumumkan *Integrated Maritime Security System* (IMSS) di Selat Malaka. Kemudian, keamanan maritim akan lebih ditingkatkan dengan pembukaan 10 stasiun radar baru untuk memantau Selat Malaka (Suproboningrum & Kurniawan, 2018) .

Kemudian pada Bulan Maret 2011, Indonesia telah menerima bantuan proyek *Vessel Traffic Information Service* (VTIS) dari Pemerintah Jepang yang ditempatkan di Batuampar Pulau Batam. VTIS merupakan radar pemantau navigasi yang amat dibutuhkan, sebelumnya sudah dimiliki Malaysia dan Singapura dan telah beroperasi. Kegunaan VTIS, ketika kapal kapal yang memasuki, meninggalkan pelabuhan, atau sebelum memasuki jalur lintas dari arah manapun di *traffic separation scheme* (TSS) di Selat Malaka, harus memberi pemberitahuan atau *notification* ke stasiun terdekat di wilayah operasional *Straitrep* (Irewati, 2009).

Selain itu, terdapat kerjasama bilateral antara Indonesia dan Malaysia. Patroli Terkoordinasi antara Indonesia dengan Malaysia (Patkor Malindo) sendiri dibentuk pada tahun 2001, sebelum Malsindo. Pada patkor Malindio, Indonesia menerjunkan 306 personel, 2 Kapal Perang Republik Indonesia jenis Patroli Cepat (PC), 1 Pesawat Udara jenis CN-212, 1 Pangkalan Utama TNI AL, 1 Pangkalan TNI AL, dan 1 Pangkalan Udara TNI AL. Dan juga kerjasama Optima Malindo, latihan bersama Malindo Jaya (*Joint Exercise Malindo Jaya*) (Lestari, 2010).

#### **4. Dampak Kooperatif Malsindo**

Dari 2004 mulai terbentuknya malsindo tercatat ada 38 insiden yang menurun menjadi 12 insiden pada tahun berikutnya. ICC melaporkan bahwa jumlah serangan telah menurun karena peningkatan patrol oleh negara-negara pantai sejak juli 2005 (Suproboningrum & Kurniawan, 2018). Pada tahun 2005, *International Maritime Organization* (IMO) juga mencatat di Selat Malaka telah terjadi perompakan sebanyak 40% dari insiden global secara keseluruhan, sehingga perompakan tersebut menimbulkan kerugian ekonomi dunia sebesar USD 3 juta (Jiang, 2014)

Jumlah kasus di Selat Malaka terus menerus menurun pada tahun-tahun selanjutnya. Pada tahun 2013 IMB bahkan melaporkan ancaman perampokan laut di Selat Malaka hampir nol. Meskipun demikian, perlu dicatat masih adanya ancaman terorisme dan kejahatan laut lainnya yang perlu diwaspadai. Berdasarkan data dari *Internasional Maritime Berau* (IMB) pada tahun 2011, melaporkan bahwa pada tahun 2005 aksi pembajakan dan perompakan laut tercatat 12 kasus, kemudian pada tahun 2006 menurun menjadi 11 kasus, tahun 2007 sebanyak tujuh kasus, tahun 2008, 2009 dan 2010 juga menurun menjadi dua kasus (Suproboningrum & Kurniawan, 2018).

Namun data selanjutnya menyebutkan, International Maritime Bureau (IMB), Indonesia memiliki grafik yang meningkat dari 2010 yang berjumlah 40 sampai meningkat menjadi 106 di tahun 2013 (Yakti, 2017)

### PENUTUP

Dalam istilah militer, Diplomasi Maritim didefinisikan sebagai istilah yang berlaku bagi berbagai kegiatan di wilayah maritim atau perairan yang dilaksanakan oleh Angkatan Laut suatu negara berdaulat. Pada masa damai, diplomasi maritim dilaksanakan untuk mempengaruhi perilaku negara lain dalam konteks interaksi dan transaksi di wilayah perairan. Sehingga, Diplomasi Maritim disamakan dengan diplomasi angkatan laut (Nugraha & Sudirman, 2016). Dalam Kerjasama Malaysia, Singapura dan Indonesia, Militer memang lebih banyak berperan di meja diplomasi maupun dalam pembuatan konsep strategi dan saat pelaksanaan.

Keuntungan dari Kerjasama dalam konteks keamanan diantara Malsindo, jika pengamanan dilakukan bersama-sama maka pengamanan di Selat Malaka bisa semakin ketat dan pengeluaran yang dibutuhkan juga tidak sebesar pengeluaran jika dilakukan sendiri. Dalam kerjasama Malsindo, hampir bisa dikatakan tidak terdapat kecurangan karena ketiga negara tetap berada pada posisinya masing-masing dan tidak sampai masuk ke dalam wilayahnya negara lain. Hal inilah yang sangat dihargai oleh ketiga negara sehingga kecurangan di dalam Kerjasama Malsindo bisa diminimalisir. Kerjasama Malsindo terdiri dari lembaga-lembaga pertahanan dan keamanan negara sebagai perwakilan masing-masing negara anggota. Indonesia diwakili oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) khususnya bagian barat yang dibantu oleh badan-badan keamanan lainnya seperti Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), dan Mabes Polri. Malaysia diwakili oleh Tentara Laut Diraja Malaysia (TLDM), sementara Singapura diwakili *Royal Navy of Singapore* (RNS). Lembaga-lembaga inilah yang akan menjalankan program kerja dari Kerjasama Malsindo untuk mendapatkan tujuan dan keuntungan bersama yaitu keamanan di Selat Malaka yang tentunya juga akan aman bagi kepentingan nasionalnya. Kerjasama Malsindo di Selat Malaka menangani perampokan bersenjata tahun 2004- 2013 bisa dikatakan berhasil karena perampokan bersenjata yang terjadi dalam kurun waktu tersebut menunjukkan data yang cenderung menurun setiap tahunnya namun data *fluktuatif* antara tahun 2010- 2013 terjadi penambahan. Hal tersebut dikarenakan, program-program negara pesisir Asia Tenggara, (Indonesia Malaysia Singapura) IMS – GT, (*Malaccan Strait Patrol*) MSP, tidak selalu berjalan. Selain itu, Indonesia tidak senantiasa turut berpartisipasi dalam *ReCAAP* (organisasi khusus mengani kejahatan di laut) sebab Indonesia merasa proposal *ReCAAP* hanya

mengganggu. Indonesia yang telah menjalin kerjasama bersama negara pesisir di Selat Malaka terlihat pasif, karena pada saat itu Indonesia lebih berfokus pada hal lain, salah satunya ekonomi, secara umum situasi di Indonesia memprioritaskan pembangunan dan hubungan internasional tidak di kerjasama bidang maritime ini. Faktor lainnya, saat itu perpolitikan Malaysia tidak stabil, walaupun hubungan dengan Indonesia baik-baik saja. Sehingga apabila politiknya goyah, pasti rentan kehilangan orientasi kebijakan maritime.

Selat Malaka sebagai selat tersibuk yang selalu dilewati oleh ratusan kapal perhari. Namun Indonesia tidak diperbolehkan memungut pajak terhadap kapal kapal yang berlayar di laut teritorial maupun ZEE. Hal tersebut merupakan kebijakan dari persetujuan UNCLOS sebelumnya tentang lintas transit, merupakan turunan dari *freedom navigation*, karena menghubungkan negara a dengan negara b. UNCLOS 1982 pasal 26 berbunyi:

*No charge may be levied upon foreign ships by reason only of their passage through their passage through the territorial sea.*

Sehingga, Indonesia maupun negara pesisir lainnya, memang tidak diperbolehkan menarik pajak kepada pengguna jalur Selat Malaka. Mengingat, dalam terminologi tentang masalah perbatasan ada suatu perbedaan yang ditetapkan secara tegas antara perbatasan alamiah dan buatan. Perbatasan alamiah terdiri atas gunung-gunung, sungai-sungai, pesisir pantai, hutan-hutan, danau-danau dan gurun, dimana hal-hal tersebut membagi wilayah dua negara atau lebih. Tetapi yang dipakai dalam pengertian politis, istilah perbatasan alamiah memiliki suatu arti yang jauh lebih penting. Menurut (J.G Starke., 1972) Perbatasan alamiah menunjukkan garis yang ditentukan oleh alam, sampai garis mana suatu negara dianggap diperluas atau dibatasi dari, atau sebagai perlindungan terhadap negara lain. Perbatasan-perbatasan buatan terdiri dari baik tanda-tanda yang ditujukan untuk mengindikasikan garis perbatasan imajiner, atau paralel dengan garis bujur atau garis lintang (Kurnia et al., 2006) Melihat, perbatasan antara Indonesia dan negara pesisir lainnya, Indonesia dengan Singapura dan Malaysia dibatasi oleh wilayah alamiah, dimana dalam peraturan UNCLOS tidak boleh mengenakan pajak pada perbatasan alamiah, berbeda jika perbatasan itu adalah buatan, contohnya di Terusan Suez, maka wajar saja tiap kapal yang lewat atau berlayar berbayar karena arel itu memang sengaja di buat (tidak termasuk alamiah).

Namun, menyadari kondisi yang sangat strategis, ada banyak hal yang bisa dilakukan Indonesia, untuk mendapatkan *income* dari segi ekonomi, melalui *specivic service*, seperti membangun *port-port* di wilayah strategis milik Negara Indonesia. Belajar dari (MPA) *The Maritime and Port Authority of Singapore* yang telah berhasil mengembangkan *Port of Singapore*, sehingga menjadi pelabuhan tersibuk di dunia menghubungkan 123 negara, dan 600 jejaring pelabuhan di dunia. Melihat fasilitas yang diberikan *Port of Singapore* diantaranya, dermaga tempat bersandar, terminal kontener, alat derek, gudang penyimpanan luas yang selain sebagai tempat penyimpanan maupun pengemasan dapat digunakan sebagai konsolidasi dan distribusi kargo. Dilengkapi fasilitas sistem informasi, serta system transportasi intermodal. *Port of Singapore* juga memiliki terminal khusus melayani produk produk gas dan minyak. Maka tak heran jika

banyak kapal kapal yang singgah di pelabuhan tersebut, dan sudah ramai sejak tahun 1982 karena begitu konsisten dalam melayani perdagangan internasional.

Port strategis di kedaulatan Indonesia yang masih berhubungan dengan Selat Malaka bisa dibangun di Belawan misalnya, dengan memberikan fasilitas dan layanan yang tak kalah dari Port of Singapore. Atau Di Natuna, untuk menyambut kapal dari arah Laut China Selatan. Indonesia bisa mendapatkan income dari Service Oriented, pada user stage, semisal bongkar muat yang ditangani dengan cepat, memberikan layanan yang nyaman pada awak kapal, dermaga yang nyaman, gudang luas, alat derek canggih, atau pihak Indonesia memberikan layanan pemandu (pilot) bagi kapal yang butuh di berikan panduan ketika melewati Selat Malaka, atau bisa juga memberikan layanan derek pada kapal yang membutuhkan. Kooperatif mekanisme terhadap user stage di Selat Malaka ini masih diperbolehkan sesuai hukum UNCLOS 1982 Pasal 26 berbunyi:

*Charge may be levied upon foreign ship passing through the territorial sea at payment only for specific services rendered to the ship (..)*

Dalam pembangunan pelabuhan, kunci utamanya, pelabuhan harus mendapatkan keuntungan dari aktivitasnya, yakni, infrastruktur pelabuhan harus dapat mengimbangi laju perkembangan zaman. Meskipun Indonesia dalam pengadaan pembangunan pernah mengalami masa kelam, dalam catatan, Indonesia juga pernah membangun Pelabuhan di Riau dimasa Soeharto, yang ditujukan untuk melayani kapal kapal yang melintas dari Selat Malaka menuju Pacific. Namun proyek tersebut gagal, Indonesia terlambat satu langkah dibelakang, pencanangan SIJORI dimana Indonesia menempatkan Riau sebagai bandar transit, sudah 20-30 tahun setelah Singapura berdiri dan pelabuhannya ramai.

Terdapat sebuah isu, pada tahun 2004, diberitakan bahwa, Direktur Jenderal urusan Asia Pasifik dan Afrika Makarim Wibisono terdapat pertemuan ASEAN Regional Forum (ARF) dengan asisten Menlu AS urusan Asia Timur dan Pasifik James Kelly yang membahas mengenai rencana pemindahan pangkalan militer AS ke Selat Malaka. Benar atau tidaknya akan terjadi kerjasama antara AS dan Indonesia yang akan di adakan di Selat Malaka sebagai tempat latihan militer Indonesia dan AS juga masih belum bisa dipastikan, pada saat itu.

Menanggapi isu terkait akan pembangunan pangkalan militer AS di Selat Malaka, Indonesia akan dinilai tidak begitu bijaksana apabila menanggapi tawaran tersebut secara sepihak, meskipun pembangunan tersebut terletak di darat (Batam) wilayah Kedaulatan Indonesia. Namun latihannya juga menggunakan laut, mengingat region Selat Malaka, tentunya berhubungan dengan negara negara tetangga. Apa yang akan dilakukan oleh salah satu negara pesisir di Selat Malaka, semisal penutupan laut di lintas transit untuk latihan, akan berdampak atau berpengaruh dengan negara pesisir lainnya di Selat Malaka. Seperti diketahui Selat Malaka merupakan jalur pelayaran tersibuk di dunia. Begitu juga, mengingat untuk pengaturan di Selat Malaka sebelumnya sudah ada kerjasama Malsindo, Kerjasama bilateral Indonesia- Malaysia, Bilateral Indonesia – Singapura untuk mengatur Selat Malaka. Jadi Indonesia tentunya tidak elok bila mengambil keputusan sendiri, akan lebih baik di adakan pertemuan lagi, khusus menanggapi tawaran AS bersama negara-negara pesisir lainnya di Selat Malaka.

Beberapa tahun lalu, mencuat isu, pembangunan pangkalan militer AS di Selat Malaka sebagai klaim kekuatan AS terhadap China. Masyarakat berspekulasi,

Pembangunan yang ditujukan untuk latihan militer hanyalah sebuah argument untuk menutupi kedok Amerika. Dan kini, di tahun 2021, dapat kita saksikan sudah dibangunnya pangkalan militer sebagai tempat latihan di Batam.

Hasil dari penelitian ini, bahwa Indonesia belum maksimal dalam mengembangkan wilayah strategisnya menyongsong untuk Poros Maritim Dunia.

## REFERENSI

- Darongke, V. (2020). *Kerjasama Pemerintah Filipina dengan Indonesia dan Malaysia Dalam Menangani Kasus Sex Trafficking*. 1–21.  
[https://www.google.com/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=0CAMQw7AJahcKEwjg0Mr\\_gqv5AhUAAAAAHQAAAAAQAg&url=https%3A%2F%2Fjournal.unsrat.ac.id%2Findex.php%2Fpolitico%2Farticle%2Fdownload%2F32428%2F30735&psig=AOvVaw0J74-e4k33gaVd8bUU](https://www.google.com/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=0CAMQw7AJahcKEwjg0Mr_gqv5AhUAAAAAHQAAAAAQAg&url=https%3A%2F%2Fjournal.unsrat.ac.id%2Findex.php%2Fpolitico%2Farticle%2Fdownload%2F32428%2F30735&psig=AOvVaw0J74-e4k33gaVd8bUU)
- Irewati, A. (2009). Dinamika Perbatasan Wilayah Laut di Selat Malaka Singapura. *Jurnal Penelitian Politik*, 8(2), 2011.
- Jiang, B. O. (2014). Maritime Piracy in the Malacca Strait and South China Sea: Testing the Deterrence and Reactance Models. *Mimeo, August 2013*, 1–41.
- Kemenko Maritim. (Unyear). <https://maritim.go.id/>
- Kuntowijoyo, (2001). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yayasan Bentang Budaya, Jakarta.
- Kurnia, M. P., Fakultas, D., & Universitas, H. (2006). Upaya Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Republik Indonesia ( Solving Problems of Indonesian Maritime Border ). *Upaya Penanganan Permasalahan Perbatasan Maritim Republik Indonesia ( Solving Problems of Indonesian Maritime Border )*, 2(1), 49–57. <https://e-journal.fh.unmul.ac.id/index.php/risalah/article/view/127>
- Le Mière, C. (2014). Maritime diplomacy in the 21st century: Drivers and challenges. *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*, 1–148.  
<https://doi.org/10.4324/9780203555590>
- Lestari, A. (2010). *Strategi Pertahanan Indonesia di Selat Malaka: Tawaran Proliferation Security Initiative Periode 2006-2008*. 1–30.
- Meganingratna, A. (2012). *KERJASAMA KEAMANAN INDONESIA-MALAYSIA-SINGAPURA DALAM MENCIPTAKAN KEAMANAN JALUR PELAYARAN DI SELAT MALAKA PASCA PERISTIWA 11 SEPTEMBER 2001-2010. September 2001*.
- Nugraha, M. H. R., & Sudirman, A. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 1(2).  
<https://doi.org/10.24198/jwp.v1i2.11059>
- Putri, A. N. (2016). Kerjasama Indonesia, Malaysia Dan Singapura Di Selat Malaka Dalam Menangani Perampokan Bersenjata Tahun 2004-2013. *Journal of International Relations*, 2(3), 250–257.
- Reza Zaki. (2019). *Deklarasi Juanda*. Binus University. <https://business-law.binus.ac.id/2019/06/28/deklarasi-djuanda/>

- Rheny Wahyuni Pulungan. (2007). Enhancing Maritime Security in the Malacca Strait: Cooperation Against Piracy and Maritime Terrorism. In *Indonesian Journal of International Law*.
- Sanjaya, I. (2010). *KONDISI PENGAMANAN SELAT MALAKA PERIODE 2006-2008*. 31–80.
- Sulistiyani, Y. A. (2019). Diplomasi Pertahanan Littoral States Di Selat Malaka Melalui Kerangka Patroli Selat Malaka. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 9(2), 41. <https://doi.org/10.33172/jpbh.v9i2.563>
- Suproboningrum, L. (2018). Peran Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura untuk Menekan Angka Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka. *Jurnal Hubungan Internasional*, 11(1), 19. <https://doi.org/10.20473/jhi.v11i1.4836>
- Suproboningrum, L., & Kurniawan, Y. (2018). Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura Di Selat Malaka. *Jurnal Politica Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri Dan Hubungan Internasional*, 8(2), 163–187. <https://doi.org/10.22212/jp.v8i2.1141>
- Yakti, P. D. (2017). *Pertahanan dan Keamanan di Selat Malaka Terhadap Meningkatnya Tren Piracy dan Konsistensi Kebijakan Publik serta Konsesi Wilayah Litoral State*. <https://doi.org/10.14710/gk.4.1.1-12>