

DINAMIKA PERBATASAN WILAYAH LAUT DI SELAT MALAKA-SINGAPURA

Oleh: Awani Irewati

Abstract

Strait of Malacca-Singapore is still taken into account in international trade and shipping lane. Externally, three littoral states --Malaysia, Indonesia, and Singapore-- are parties that govern security and safety of shipping lane in Strait of Malacca-Singapore according to traffic separation scheme (TSS) and the Mandatory Ship Reporting System in the Straits of Malacca and Singapore (Straitrep). Strait of Malacca-Singapore has different meaning for the three littoral states, especially between Singapore on one side and Malaysia plus Indonesia on the other side. Significance of Strait of Malacca-Singapore for Singapore is caught through free transit approach, while Malaysia and Indonesia get its significance through innocent passage approach. But there is still another transit passage approach that can become middle way in solving the differences. Even so, internally, the three littoral states have not yet solve their maritime boundary problems thoroughly. Settlement of maritime boundary issues and agreement among the three countries are very important because the boundary is located in international trade and shipping lane. In the future, the meaning of Strait of Malacca-Singapore for the three countries is still very important for their national interest, and the problem that exist among them is part of dynamics of Strait of Malacca-Singapore neighbourhood.

Pengantar

Dinamika di sepanjang jalur Selat Malaka menampilkan keunikan tersendiri, yang mungkin tidak dimiliki oleh selat manapun di dunia. Dibandingkan dengan Selat Hormuz di wilayah Timur Tengah, secara geografis Selat Malaka merupakan selat terbuka, dan bukan merupakan selat tertutup pada sisi ujungnya. Selat Malaka menjadi jalur terpadat kedua setelah Selat Hormuz, dengan rata-rata 60.000 kapal¹ per tahun yang melewatinya. Alur Selat Malaka sangat panjang dan ada bagian yang lebar dan sempit, tergantung pada bagian mana hendak kita lihat. Selat Hormuz, jika ditarik lanjut ke dua ujungnya, berlanjut ke Teluk Persia di satu sisi, dan ke

Teluk Oman di lain sisi. Di Teluk Persia ini alur terusan dari Selat Hormuz berhenti diujung dalam dengan wilayah Iran dan Kuwait menjadi ujung “penutup”. Sementara alur Teluk Oman menjadi alur keluar menuju Samudera Hindia.

Berbeda dengan Selat Hormuz, Selat Malaka lebih bersifat terbuka pada kedua ujungnya, dan bukan menjadi jalur lintas akhir tujuan bagi sebagian besar kapal yang melintas. Sebagai jalur lintas bagi kapal-kapal, khususnya dari Timur Tengah menuju ke Samudera Pasifik, pengaturan alur, baik secara teknis maupun secara legalitas, sangat dibutuhkan demi keamanan, pelestarian lingkungan, dan keselamatan kapal sebagai pengguna. Di samping itu, pengaturan ini juga dimaksudkan untuk menjaga kepentingan teritorial dari tiga negara pantai (Malaysia, Indonesia, dan Singapura) yang berada di selat ini.

Kepentingan teritorial ketiga negara ini terkait dengan kepentingan nasional mereka, dimana kepentingan ekonomi, politik, dan keamanan begitu kental diperjuangkan di selat ini. Untuk memperjuangkan kepentingan itu di Selat Malaka, penentuan garis perbatasan wilayah laut antar-mereka menjadi jaminan legal untuk saling menghormati wilayah masing-masing.

¹ Mengenai angka untuk rata-rata kapal yang melintas setiap tahun di Selat Malaka-Singapura sangat variatif (namun masih berkisar 60.000-an) dari beberapa sumber. Penjelasan dalam *Tempo interaktif* dengan tajuk “Pemandu Kapal di Selat Malaka dikuasai Asing”, 11 Oktober 2009 menyebutkan angka 63.000 kapal per tahun (200 unit per hari), <http://www.tempointeraktif.com/hg/musa/2009/10/11/brk,20091011-201958,id.htm>. Sumber dari Solvay Gerke dan Hans Dieter Evers, dalam makalah “Perkembangan Wilayah Selat Melaka”, *Working Paper Series*, No.112/09, CenPRIS-USM (Universitas Sains Malaysia), November 2009, menyebutkan lebih dari 50.000 kapal setiap tahun melintas di Selat Malaka, hlm.7. [Http://www.usm.my/cenpris](http://www.usm.my/cenpris). Pendapat yang sama dikemukakan pula dalam <http://keepfight.files.wordpress.com/2010/10/strategis-indo-mlys.jpg>

Namun, kenyataan faktual berupa penentuan garis perbatasan yang belum tuntas terkadang menjadi kendala bagi salah satu pihak dalam memperjuangkan kepentingan nasionalnya. Dan ini menjadi tantangan tersendiri bagi ketiga negara dimana mereka harus jeli dan cermat atas bagaimana masalah garis perbatasan harus disikapi dan ditindaki, dan bagaimana pula masalah (ekonomi, politik, dan keamanan) yang muncul di perbatasan harus disikapi. Kedua hal ini jelas berbeda, dan hal seputar masalah garis perbatasan tidak semata menjadi penekanan dalam tulisan ini, selain hanya memberi latar belakang bagi analisis masalah (ekonomi, politik, dan keamanan) yang kerap muncul di selat ini.

Tulisan ini mengangkat dinamika Selat Malaka dan Selat Singapura dengan mengetengahkan dua pertanyaan mendasar, yaitu: apa makna strategis Selat Malaka-Singapura bagi ketiga negara pantai (Malaysia, Indonesia, dan Singapura) serta tantangan apa yang dihadapi mereka di Selat Malaka-Singapura ini. Dua pertanyaan mendasar ini menjadi inti dari kajian dalam tulisan ini. Untuk menjawab pertanyaan tersebut, penulisan ini disusun berdasarkan urutan analisis sebagai berikut: (i). pengantar; (ii). gambaran geografis Selat Malaka-Singapura; (iii). pendekatan tiga negara pantai terhadap makna Selat Malaka-Singapura; (iv). masalah garis batas dan isu-isu strategis antar-mereka; (v). tantangan di masa depan; serta (vi). penutup.

Gambaran Geografis Selat Malaka-Singapura

Peta 1 memperlihatkan jalur Selat Malaka-Singapura terbentang sepanjang lebih dari 550 mil laut, disertai dengan letak 6 *choke points*² yang menempati posisi tertentu sepanjang jalur. Sumber lain menyebutkan panjang selat mencapai 621 nm (*nautical miles*), dengan bagian terlebar mencapai 160 mil (antara Sumatera Utara-Thailand), dan bagian tersempit mencapai 11 mil (antara Iyu Kecil-Tanjung Piai) di bagian

² Lihat lebih lanjut pada CPF Luhulima, "Dimensi Keamanan Pelayaran Di Selat Malaka-Singapura" pada Syamsumar Dam, *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka-Singapura*, (Jakarta: P2P-LIPI, 2007), hlm. 64-65.

paling selatan.³ Perbedaan panjang selat bisa terjadi dari titik pengukuran dimana angka 550 mil tidak diukur hingga Thailand.

Di beberapa area jalur diduga memiliki kedalaman hanya 10 m, dan area jalur yang menyempit (*bottleneck*) bisa menyebabkan risiko kecelakaan (*collision*).⁴ 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.⁵

Menurut sumber dari *Review of Maritime Transport* tahun 2008 diterbitkan oleh *the United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), perdagangan melalui jalur laut akan mengalami peningkatan sebesar 44% di tahun 2020 dan akan mencapai dua kali lipat di tahun 2031.⁶ Jika prediksi ini terwujud, kepadatan Selat Malaka-Singapura jelas akan meningkat secara tajam.

Yang harus diwaspadai adalah setiap kapal yang melalui jalur Selat Malaka-Singapura harus memahami benar petunjuk jalur pelayaran dan navigasi yang sudah ditetapkan antartiga negara pantai (Malaysia, Indonesia, dan Singapura). Untuk kepentingan itu, antartiga negara sudah menegakan komitmen pada aturan yang telah disetujui bersama, yaitu *Agreement of Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore* pada 24 Februari 1977. Isi dari perjanjian itu adalah:⁷

³ Menurut penjelasan dari forum diskusi "Status of the AIDS to Navigation in the Strait of Malacca and Singapore", yang diangkat pada acara *1st Cooperation Forum in the Straits of Malacca and Singapore*, Kuala Lumpur, Malaysia, 27-28 Mei 2008.

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

⁶ SimPlus Pte.Ltd., Working Paper "Carriage Capacity of the Straits of Malacca and Singapore", Singapura, the Maritime and Port Authority of Singapore.

⁷ Lihat pada CPF Luhulima, "Dimensi Keamanan...". *Op.Cit.*, hlm. 71.

(i). Vessels maintain a single Under Keel Clearance (UKC) of at least 3.3 meter at all time during the entire passage through the Straights of Malacca and Singapore and that they also take all necessary safety precautions especially when navigating through the critical areas. (ii). The delineation of the Traffic Separation Scheme (TSS) in three specific critical areas of the Straits of Malacca and Singapore, namely in the One Fathom Bank area, the Main Strait and Philip Chanel, and off Horsburg Lighthouse. (iii). Deep draught vessels, namely vessels having draught of 15 meters and above, are required to pass through the designated Deep Water Route (DWR) in the Strait of Singapore up to Buffalo Rock and are recommended to navigate in the specified route from Buffalo Rock up to Batu Berhanti area. Other vessels are recommended not to enter the DWRT except in an emergency. (iv). VLCCs and deep draught vessels are advised to navigate at a speed of not more than 12 knots during their passage through critical areas, and that no overtaking be allowed in the DWR.

Sebagaimana dituliskan dalam poin tiga bahwa bagi setiap kapal yang bermuatan besar dan kedalaman 15 meter harus mengikuti ketentuan alur lewat yang sudah ditentukan. Alur itu adalah dari *Buffalo Rock* menuju area Pulau Batu Berhanti dan sebaliknya. Ini sebagaimana sudah ditentukan secara teknis sebagai DWRT (*Deep Water Route*), tetapi kapal-kapal di luar ketentuan itu tidak dianjurkan melewati rute ini, kecuali dalam kondisi darurat.

Posisi Choke Points

Adanya *choke points* di Selat Malaka-Singapura menjadi tanda bagi kapal-kapal tentang kedalaman dan lebar selat yang harus dipahami oleh semua kapal yang melintas. Sehingga semua pengguna selat memahami betul tentang di alur mana kapal harus melintas dengan kedangkalan tertentu. Secara umum *choke points* berarti, "A narrow passage, such as a strait, through which shipping must pass."⁸ Sementara definisi lain menyebutkan, "Chokepoints are a common concept

⁸ Menurut Thesaurus, chokepoint is: (i). A narrowing that reduces the flow through a channel; (ii). a point of congestion or blockage; "the bridge is always a chokepoint at rush hour". The Free Dictionary by Farlex, <http://www.thefreedictionary.com/choke+point>.

in transport geography, as they refer to locations that limit the capacity of circulation and cannot be easily bypassed, if at all. This implies that any alternative to a chokepoint involves a level of detour or use of an alternative that translates into significant financial costs and delays.⁹

Kedalaman dan lebar *choke points* di Selat Malaka-Singapura bervariasi tergantung pada posisinya. *Choke point* 1 berlokasi pada wilayah yang disebut *One Fathom Bank* dengan lebar 1.391 m dan kedalaman 23,3 m. *Choke Point* 2 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.

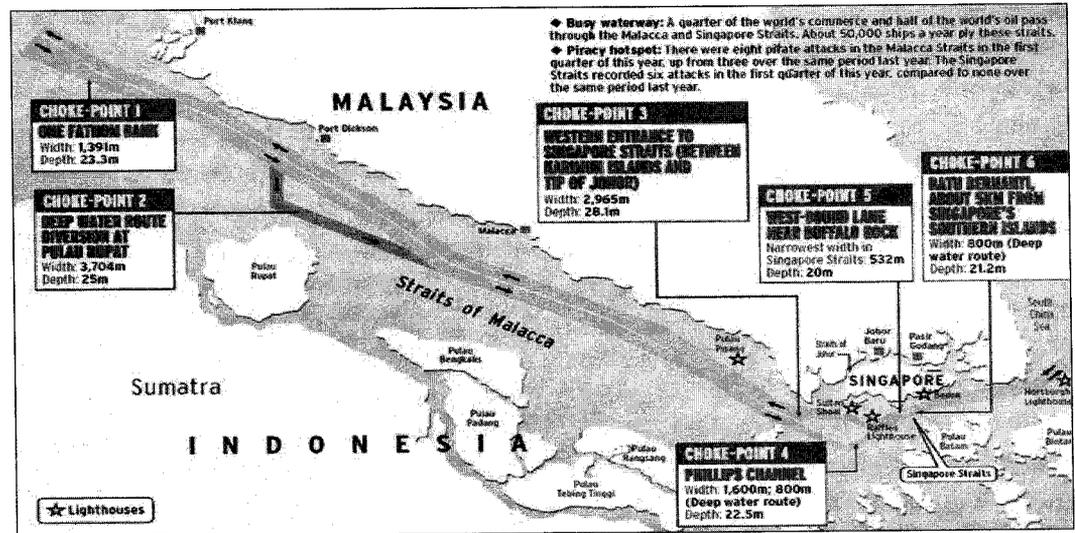
Choke Point 3 berlokasi sekitar *western entrance to Singapore Straits* yakni antara Pulau Karimun dan Johor, dengan lebar 2.965 m dan kedalaman 28,1 m. Dan *choke point* ini berada pada jalur lintas di sisi Malaysia. Jarak antara *choke point* 3 dengan 1 dan 2 terlihat cukup jauh.

Choke Point 4 berada pada *Phillips Channel* dengan lebar 1.600 m dan 800 m (untuk sisi *deep water route*) serta kedalaman 22,5 m. Posisi *choke point* ini berada di jalur lintas di sisi Indonesia. Selanjutnya, *Choke Point* 5 berlokasi di *west bound lane* dekat *Buffalo Rock*, dan di point ini merupakan selat tersempit dengan lebar hanya 532 m dan kedalaman 20 m. *Choke point* 6 bertempat di Pulau Batuberhanti, yang berjarak lebih kurang 5 km dari Singapura, memiliki lebar 800 m dengan kedalaman 21,2 m. *Choke point* 5 dan 6 ini berlokasi tepat di Selat Singapura. Dengan kata lain, keduanya berada di lokasi garis perbatasan antara Indonesia dan Singapura.

Jalur lintas selat di sisi Indonesia terletak *choke point* 1, 2, 4, dan 6, dengan pengertian kapal yang melintas dari arah Timur Tengah akan melewati 4 *choke points*, dengan tingkat kehati-hatian cukup tinggi di *choke point* 4 dan 6. Sedangkan jalur lintas selat di sisi Singapura dan Malaysia terletak *choke point* 5 dan 3, di mana di bagian *choke point* 5 (*buffalo rock*) dibutuhkan tingkat kehati-hatian yang amat tinggi bagi kapal yang melintas menuju ke arah

⁹ Jean Paul Rodrigue, "Straits, Passage and Chokepoints a Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution", *Cahiers de Geographie du Quebec*, Volume 48, No.135, December 2004, http://people.hofstra.edu/jeanpaul_rodrigue/downloads/CGQ_strategicoil.pdf.

Peta 1. Posisi Choke Points di Selat Malaka-Singapura



Sumber: <http://keepfight.files.wordpress.com/2010/10/strategis-indo-mlys.jpg>.¹

¹ Bisa lihat juga pada CPF Luhulima, "Dimensi Keamanan...", *Op. Cit.*

Tabel 1. Choke Points di Selat Malaka-Singapura

No.	Choke Points	Lebar	Kedalaman	Keterangan
1.	1→One Fathom Bank	1.391 m	23,3 m	
2.	2→ Pulau Rupert	3.704 m	25 m	Terlebar
3.	3→ Pulau Karimun dan Johor	2.965 m	28,1 m	Terdalam
4.	4 → Phillips Channel	1.600 m dan 800 m	22,5 m	
5.	5 → Buffalo Rock	532 m	20 m	Tersempit & terdangkal
6.	6 → Pulau Batuberhanti	800 m	21,2 m	

Sumber: diramu oleh penulis dari berbagai sumber.

Timur Tengah sehubungan dengan kondisi jalur dan kedalaman di bagian ini menunjukkan selat tersempit sekaligus terdangkal.

Tabel 1 memperlihatkan bahwa pada *choke point 5* di *buffalo rock*, semua kapal yang melewatinya harus meningkatkan ekstra kewaspadaan agar terhindar dari bentuk-bentuk kecelakaan. Apalagi selat ini menjadi salah satu jalur SLOC (*Sea Line of Communication*) bagi perdagangan dunia,¹⁰ terutama alur perdagangan dari belahan bumi Timur Tengah hingga ke Asia dan Pasifik. Selat ini bisa dilalui kurang lebih 200 kapal setiap harinya, yang mengangkut berbagai jenis barang termasuk minyak dan LNG.¹¹

¹⁰ Steven Y. Pailah, *Archipelagic State, Tantangan Perubahan Maritim, Konflik Perbatasan di Wilayah Perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia*, (Jakarta: Klub Studi Perbatasan), hlm. 3.

¹¹ *Ibid.*

TSS dan Straitrep

Sebagaimana aturan yang ditetapkan sesuai *traffic separation scheme* (TSS)¹² bahwa kapal-kapal yang melintas balik dari arah Pasifik menuju Timur Tengah mengambil jalur lintas di sisi Malaysia dan Singapura. Pada 1998, *International Maritime Organization* (IMO) menetapkan *the Mandatory Ship Reporting System in the Straits of Malacca and Singapore* (Straitrep),

¹² Definisi TSS lihat lebih jauh pada SimPlus Pte.Ltd., Working Paper "Carriage Capacity of the Straits of Malacca and Singapore", Singapura, the Maritime and Port Authority of Singapore. Dituliskan bahwa TSS yang difungsikan pada 1 Mei 1981 di sepanjang selat dibagi menjadi sembilan sektor wilayah kerjanya, yaitu sektor 1 sampai 6 membawahi Selat Malaka, sedangkan sektor 7 sampai 9 mengawasi Selat Singapura. Lihat juga pada Aztec Sailing, Theory Class, "Rules of the Road" tentang definisi TSS, "Traffic Separation Schemes are defined areas where shipping traffic is directed to follow traffic lanes, which help to keep opposing traffic safely separated. They are relatively small areas in particularly busy spots". Lihat, <http://www.aztecsailing.co.uk/theory/ch4%20sect%202.html>.

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.

Peta 2 memperlihatkan pembagian sembilan sektor wilayah pengaturan pelayaran secara detail di selat (Straitrep). Sektor 1 hingga 5 berada di bawah kendali Klang *Vessel Traffic Service* (VTS di Klang), sektor 6 berada di bawah Johor VTS, sedangkan sektor 7 hingga 9 di *Singapore VTS*. Data selengkapnya ialah:¹³ sector 1 VHF Ch 66 (Klang VTS)

Sector 2 VHF Ch 88 (Klang VTS); sector 3 VHF Ch 84 (Klang VTS); sector 4 VHF Ch 61 (Klang VTS); sector 5 VHF Ch 88 (Klang VTS); sector 6 VHF Ch 88 (Johor VTS); sector 7 VHF Ch 73 (Singapore VTS West); sector 8 VHF Ch 14 (Singapore VTS Central); sector 9 VHF Ch 10 (Singapore VTS East).

Wilayah operasional Straitrep yang membawahi Selat Malaka-Singapura berada di posisi 100° 39'.9 E and 104° 22'.9 E. Peraturannya adalah semua kapal yang memasuki area sektor-sektor di atas, atau ketika melewati jalur bersama di Tanjung Piai Piai (01°15'.50N 103°30'.65E) dan Pulau Karimun Kecil (01° 09'.20N 103° 24'.25E), atau meninggalkan pelabuhan, atau sebelum memasuki jalur lintas TSS dari arah manapun, harus memberi pemberitahuan atau *notification* ke stasiun VTS terdekat.¹⁴ Demikian pula ketika kapal datang dari berbagai arah di luar yang telah disebutkan di atas, khususnya menuju masuk ke sektor 7, 8, dan 9 harus memberi laporan tentang posisi kapal ketika mendekat dan meninggalkan lokasi-lokasi di bawah ini:¹⁵ (i). Pulau Iyu Kechil Lt. (01° 11'.48N 103° 21'.13E); (ii). Sultan Shoal Lt. (01° 14'.38N 103° 38'.88E); (iii). Raffles Lt. (01° 09'.60N 103° 44'.45E); (iv). Sakijang Lt. Bn. (01° 13'.30N 103° 51'.27E); (v). Bedok Lt. (01° 18'.54N 103° 55'.96E); (vi). Tg. Stapa Lt.

¹³ Operational area of Straitrep and Geographical Position for Submitting Reports, <http://www.worldvtsguide.org/Ports/Singapore/StraitRep09/SIN01.pdf>.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

(01° 20'.57N 104° 08'.14E); (vii). Horsburgh Lt. (01° 19'.81N 104° 24'.34E).

Secara singkat, banyak tempat utama yang mendukung operasional Straitrep ditopang dari: (i). Klang VTS; (ii). Johor VTS; (iii). Singapore VTS; (iv). remote stations (Pulau Angsa, Bukit Jugra, Cape Rachado, Pulau Undan, Bukit Segenting, Tanjung Piai, Bukit Pengerang, Sultan Shoal Lighthouse, Raffles Lighthouse, St. Jhon's Island, Bedok Lighthouse, Bedok, Horsburgh Lighthouse, Jurong control).

Semua pengaturan melalui VTS dalam STRAITREP secara umum banyak didukung oleh kesiapan Singapura dan Malaysia. Bulan Maret 2011 Indonesia telah menerima bantuan proyek VTIS (*Vessel Traffic Information Service*) dari Pemerintah Jepang yang ditempatkan di Batuampar, Pulau Batam. VTIS merupakan radar pemantau navigasi yang amat dibutuhkan. Semenjak awal 2008 Pemerintah Indonesia sebenarnya sudah merencanakan pemasangan VTIS sebanyak 26 unit di tiga selat, yaitu Selat Malaka (22 unit), Selat Sunda (1 unit), dan Selat Lombok (1 unit).¹⁶ Pemasangan alat ini begitu penting mengingat ketiga selat ini cukup padat dilalui kapal-kapal bisnis maupun non-bisnis.

Semua aturan yang begitu ketat disertai dengan sistem pengaturan navigasi yang berteknologi tinggi dimaksudkan untuk menekan bahkan menghindari bentuk kecelakaan kapal, khususnya tabrakan dan kandas. Posisi Selat Malaka-Singapura ini memang panjang dan menyempit, karenanya aturan-aturan harus diikuti benar oleh setiap kapal, khususnya ketika melewati sektor 7, 8, dan 9 di Selat Singapura.

Pendekatan Tiga Negara Tepi (Malaysia, Indonesia, dan Singapura) terhadap Makna Selat Malaka-Singapura

Bagian ini mengulas adanya perbedaan pendekatan negara-negara pantai dalam melihat keberadaan Selat Malaka-Singapura. Ada dua pendekatan yang dikemukakan oleh Malaysia dan Indonesia di satu sisi, dan oleh Singapura di lain sisi.

¹⁶ "Tiga Selat Padat Dipasang Radar", *Tempo Interaktif*, 28 Februari 2008, <http://www.tempointeraktif.com/hg/ekbis/2008/02/28/brk.20080228-118277.id.html>

- *Innocent Passage*

Status Selat Malaka-Singapura ini dilihat sebagai *innocent passage* bagi negara pantai, Malaysia dan Indonesia. Artinya, kedua negara ini meyakini bahwa Selat Malaka-Singapura dapat dilalui oleh kapal-kapal asing, apabila kapal-kapal yang lewat tidak menimbulkan dampak kerugian bagi negara pantai (Malaysia dan Indonesia) berdasarkan pertimbangan *peace, good order and security*.¹⁷

Definisi dari *Innocent Passage* “A term of international law referring to a ship or aircraft’s right to enter and pass through another’s territory so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the other state /the coastal state.”¹⁸

Mengapa Indonesia dan Malaysia meyakini rezim *innocent passage* pada Selat Malaka-Singapura? Ini jelas terkait erat dengan kepentingan kedua negara yang ingin menjaga keamanan dan kelestarian wilayah lautnya,

¹⁷ Dikemukakan dalam diskusi, *ibid*.

¹⁸ Lihat pada *Duhaime. Org, Learn Law* pada <http://www.duhaime.org/LegalDictionary/I/InnocentPassage.aspx>. “ Hak *innocent passage* sudah dikodifikasi dalam UNCLOS 10 Desember 1982 dengan isi dari pasal 17 dan 19 sebagai berikut: “... Ships of all States, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea. Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law. Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities: (i). any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of the coastal State, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations; (ii). any exercise or practice with weapons of any kind; (iii). any act aimed at collecting information to the prejudice of the defence or security of the coastal State; (iv). any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal State; (v). the launching, landing or taking on board of any aircraft; (vi). the launching, landing or taking on board of any military device; (vii). the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State; (viii). any act of wilful and serious pollution contrary to this Convention; (ix). any fishing activities; (x). the carrying out of research or survey activities; (xi). any act aimed at interfering with any systems of communication or any other facilities or installations of the coastal State; (xii). any other activity not having a direct bearing on passage.” Bisa dilihat pula pada sumber asli Dokumen UNCLOS 1982, part XI, section 3 tentang *innocent passage* http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm. Atau, lihat pula sumber lain yaitu pada <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/288716/innocent-passage>.

yang merupakan wilayah perikanan mereka. Dengan kepentingan ini, mereka mempunyai kewajiban menjaga kelestarian lingkungan termasuk kelangsungan sektor perikanan dan keamanan laut dari segala bentuk “intervensi” negara maritim besar lainnya. Indonesia, misalnya, menolak keras adanya keinginan pihak negara maritim seperti Amerika Serikat untuk melakukan ‘internasionalisasi’ Selat Malaka-Singapura demi kepentingan strategisnya.

Terhadap kelestarian lingkungan, Indonesia menuntut akan adanya penggantian uang atau kompensasi¹⁹ dari kapal-kapal yang mengalami kebocoran atau kecelakaan sehingga menumpahkan minyak ke laut. Uang penggantian tersebut diberikan kepada para masyarakat nelayan yang menjadi dirugikan dengan adanya limbah minyak itu. Sedangkan pihak Singapura menginginkan pemberian biaya hanya untuk operasi pembersihan limbah di laut saja, tidak pada biaya kompensasi ke masyarakat pesisir sekitar.

- *Free Transit*

Status Selat Malaka-Singapura sebagai *free transit* ini dianut oleh Singapura, yang mengartikan Selat Malaka-Singapura sebagai *passage* terbuka dan tidak bisa berbuat banyak, meskipun merugikan negara pantai. Ini artinya, status Selat Malaka-Singapura adalah sebagai selat internasional yang menekankan berlakunya rezim *free transit* di dalamnya.

Mengapa Singapura meyakini rezim *free transit* pada Selat Malaka-Singapura? Ini terkait erat dengan tingkat ketergantungan Singapura yang begitu tinggi pada Selat Malaka-Singapura sebagai perairan perdagangan yang selama ini “menghidupi” perekonomiannya. Kenyataannya Singapura memang menjadi negara pantai, tetapi dengan keterbatasan lautnya yang sangat minim. Bandingkan dengan Malaysia, apalagi Indonesia dengan luasnya wilayah laut yang dimiliki. Konsekuensinya, Singapura tidak berkepentingan besar untuk menjaga wilayah perairannya yang sempit sebagai wilayah perikanan karena memang

¹⁹ Rina Shahrullah mengatakan, “Indonesia menekankan pada kompensasi untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan oleh polusi: pendapatan para nelayan (*consequential damage*) dan kelestarian lingkungan laut dalam jangka jauh (*ecological damage*), pada acara diskusi bertajuk, “Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia dengan Malaysia dan Indonesia”, di UIB, Batam, 20 Juli 2011.

tidak memiliki. Singapura menginginkan Selat Malaka-Singapura begitu bebas bagi kapal-kapal asing yang melewati sehingga dari sini Singapura bisa meraih dan memanfaatkan peluang bagi keuntungan ekonomi sebesar-besarnya.

Dengan adanya dua perbedaan pandangan dan kepentingan terhadap rezim status Selat Malaka-Singapura ini, pada akhirnya ketiga Negara tersebut menempuh kesepakatan tengah yakni: *transit passage*. *Transit Passage* ini mengakui kedaulatan dan kewenangan tertentu negara-negara selat atas selat mereka serta memberi jaminan tidak akan diganggunya pelayaran transit yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan secara internasional (UNCLOS 1982).²⁰

Makna Transit Passage sebagai Pendekatan "Jalan Tengah"

Dengan dianutnya pendekatan *transit passage* ini, ketiga negara tepi sepakat bahwa keamanan dan perlindungan selat menjadi tanggungjawab mereka dengan penekanan dimana negara pengguna (*user states*) harus menghormati otoritas dan aturan yang ditetapkan ketiga negara pantai. Lalu apa makna pendekatan *transit passage* ini bagi Singapura, Indonesia, dan Malaysia?

²⁰ Article 34 tentang "Legal status of waters forming straits used for international navigation", yang diketengahkan pada "Part III Straits used for international navigation", section 2 "Transit Passage", dengan pengertian mendasar dikemukakan dalam pasal 37 "This section applies to straits which are used for international navigation between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone", dan pasal 38 "1. In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded; except that, if the strait is formed by an island of a State bordering the strait and its mainland, transit passage shall not apply if there exists seaward of the island a route through the high seas or through an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics; 2. Transit passage means the exercise in accordance with this Part of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. However, the requirement of continuous and expeditious transit does not preclude passage through the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait, subject to the conditions of entry to that State; 3. Any activity which is not an exercise of the right of transit passage through a strait remains subject to the other applicable provisions of this Convention. Dokument UNCLOS 1982, lihat pada http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

Bagi Singapura, pendekatan yang dianutnya ini mencerminkan sikap menghormati kedua negara tetangganya, meski keberadaan negara pulau Singapura dengan kedua negara tetangganya dipisahkan hanya dengan laut teritorial, bukan ZEE. Sebagaimana sudah disinggung sebelumnya (bahwa Singapura semula menganut *free transit*), pendekatan *transit passage* yang dianutnya merupakan jalan tengah bagi Singapura. Konsekuensinya, Singapura masih bisa menerima kapal-kapal yang berlabuh dan transit di negaranya untuk keperluan dagang, sepanjang kapal-kapal ini menghormati ketentuan-ketentuan yang ditetapkan secara internasional.

Bagi Indonesia, *free transit* bisa diterima sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan internasional serta selat ini tidak diasumsikan sebagai selat internasional. Bagaimana bisa selat ini diasumsikan sebagai selat internasional jika lebar selatnya saja (khususnya di Selat Singapura) tidak lebih dari 3 mil, dan karenanya selat ini termasuk laut teritorial.²¹ Konsekuensinya, Indonesia tidak bisa menganggap "space" laut teritorialnya sebagai "space" internasional.

Sedangkan bagi Malaysia, persentuhannya dengan Selat Malaka-Singapura ini banyak berhadapan dengan kepentingan Indonesia, terkait dengan ZEE dan batas landas kontinen (BLK). Dalam kepentingan ini, Malaysia menghendaki penggunaan garis BLK sekaligus sebagai garis batas ZEE untuk "space" antara sisi Sumatera dan Semenanjung Malaka.²² Sampai di "space" ini Malaysia lebih menghendaki penerapan innocent passage di selat ini. Tetapi kira-kira mulai di wilayah sektor 2 ke arah dalam (lihat Peta 2) "space" lebih ditentukan garis teritorial karena jaraknya yang semakin menyempit antarsisi dari dua negara. Untuk itu, sampai di "space" ini Malaysia mengajukan pendekatan *transit passage* bagi Singapura karena "space" yang semakin menyempit ini tidak bisa dipandang sebagai "space" internasional. Dengan kata lain, pendekatan *transit passage* sebagai jalan keluar bagi ketiga negara ini dalam pemanfaatan Selat

²¹ Sebagaimana dijelaskan oleh salah satu narasumber, Rina Shahrullah (pakar Hukum Laut Internasional) pada forum diskusi terbatas "Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura", pada 20 Juli 2011, di UIB, Batam.

²² *Ibid.*

Malaka-Singapura di luar masalah garis batas laut antarmereka yang belum selesai. Kerjasama tiga negara yang dilakukan dalam hal TSS, Straitrep itulah yang bisa meredam potensi konflik yang ada di antara mereka.

Kepentingan Ketiga Negara Tepi Terhadap Selat Malaka-Singapura

Ketiga negara adalah negara tepi/pantai yang sama-sama memiliki kepentingan ekonomi, politik dan keamanan terhadap Selat Malaka-Singapura. Ketiga negara juga menandatangani UNCLOS 1982 yang berarti tunduk kepada aturan-aturan yang ada di dalamnya.

Bagi Malaysia, Selat Malaka-Singapura memiliki makna strategis yang tinggi, khususnya secara ekonomi sebagai berikut: (i). Sebagian besar wilayah daratnya²³ bertepian dengan Selat Malaka-Singapura, dan pelabuhan-pelabuhan (seperti Penang, Port of Klang, Johor) yang dibangun megah ditujukan untuk memanfaatkan dan meraih peluang besar dari nilai strategis Selat Malaka-Singapura; (ii). Bisa merupakan keuntungan besar bagi Pelabuhan andalan Malaysia semacam Port of Klang di Selangor, yang dibangun sebagai Zona Bebas Pelabuhan Klang (*Port Klang Free Zone*), yang dirancang seperti "Jebel Ali Free Zone" di Dubai;²⁴ (iii). Sebagai SLOC (*sea lines of communication*) dan SLOT (*sea lines of trade*) serta jalur strategis bagi masuknya armada laut negara-negara maritim besar dalam rangka *forward presence* dan *global engagement* ke belahan dunia;²⁵ (iv). Harapan

²³ Awani Irewati, "Potensi Pelabuhan Negara-Negara Tepi Selat Malaka-Singapura", dalam Syamsumar Dam, *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka-Singapura*, (Jakarta: P2P-LIPI, 2007), hlm. 140-141. Disebutkan bahwa ada tujuh negara bagian di Semenanjung Malaysia yang berdampingan dengan Selat Malaka-Singapura yakni Perlis, Pulau Pinang, Perak, Selangor, Wilayah Persekutuan, Negeri Sembilan, dan Melaka.

²⁴ *Ibid.*, "Jebel Ali Free Zone" berlokasi di Dubai sebagai zona bebas yang paling berjaya di dunia karena tiga faktor penentu, yaitu: lokasi strategis untuk kegiatan *manufacturing*; perdagangan dan distribusi serta insentif menarik yang diberikan pemerintah.

²⁵ Dikemukakan oleh Rina Shahrullah (Phd dalam Hukum Laut Internasional) sebagai salah satu pembicara pada acara diskusi tentang "Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura", Kerjasama P2P/LIPI-UIB-Kadin Batam, di Universitas Internasional Batam, Batam, Kepri, 20 Juli 2011. Lihat pula, Steven Y. Pailah, *Archipelagic State Tanggapan & Perubahan Maritim, Konflik Perbatasan di Wilayah*

bisa meraih keuntungan sebagaimana yang dapat diperoleh Singapura. Dengan kata lain, Singapura menjadi "inspirasi" sekaligus akses untuk meraih keuntungan ekonomis Selat Malaka-Singapura. Kenyataan Singapura yang dibatasi dengan ruang gerak pengembangan wilayahnya, akan mencari mitra bagi pembangunan di masa depan. Keuntungan dengan wilayah yang lebih leluasa bagi Malaysia, bisa menjadi penawaran yang tinggi ke Singapura.

Bagi Singapura, Selat Malaka-Singapura juga memiliki makna strategis yang amat besar, di antaranya: (i). Keterbatasan geografi dan sumber daya alam memaksa Singapura untuk memajukan negara kotanya dengan perdagangan (barang dan jasa) dan kekuatan informasi bagi semua yang melewati Selat Malaka-Singapura; (ii). Kekuatan Pelabuhan Singapura (*the Port of Singapore Authority*) yang menyaingi ketat pelabuhan Hong Kong, dan pelabuhan Rotterdam;²⁶ (iii). Arus perdagangan dunia yang ditawarkan Selat Malaka-Singapura diimbangi dengan kesiapan dan kejelian Singapura dalam menangkap setiap peluang bisnis yang melewatinya menjadikan negara kota ini eksis sebagai kekuatan ekonomi terkuat di ASEAN.²⁷ Posisinya sebagai transportation hub terbesar di Asia diuntungkan dengan semakin padatnya jalur lintas perdagangan dan pelayaran di Selat Malaka-Singapura ini.

Bagi Indonesia, Selat Malaka-Singapura juga memberi makna strategis khususnya bagi wilayah-wilayah yang berada langsung di tepi Selat Malaka-Singapura, yakni: (i). Wilayah yang berdekatan langsung dengan Singapura

Perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia, (Jakarta: Klub Studi Perbatasan, 2009), hlm. 3.

²⁶ Bisa lihat lebih lanjut pada *Port of Singapore Authority*, <http://www.psa.com.sg/>. Semua peluang secara detil ditangkap Singapura sehingga kesiapan dan kemajuan PSA di tepi Selat Malaka-Singapura hampir-hampir tidak ada yang tidak dimanfaatkan. Sebagai contoh penyediaan fasilitas seperti *Internet Marine Ordering System* (IMOS); pilotage service; towage service; supply of water from waterboats dan sebagainya. Hal yang paling menarik adalah penyediaan jasa bagi kapal-kapal yang akan berlabuh di Selat Singapura, dimana jalur lewatnya memiliki jarak yang amat sempit sehingga dibutuhkan ketangkasan dan kepandaian nahkoda dalam mengemudi atas panduan navigator yang disediakan Singapura.

²⁷ Awani Irewati, "Potensi Pelabuhan Negara-Negara Tepi...", *Op. Cit.*, hlm. 169-170. Pada tahun 2005, Singapura telah menduduki urutan teratas dalam bidang jasa kontainer, dengan 23.2 million *twenty-foot equivalent units* (TEUs), yang dapat menyusul Hong Kong dalam hal *high growth in containerised traffic*.

antara Indonesia dan Singapura pada 10 Maret 2009. Kini tinggal garis batas sisi timur 1 (Batam-Changi); dan sisi timur 2 (Bintan-Pedra Branca, Middle Rock, South Ledge). Pada peta 3 terlihat garis batas berwarna merah adalah garis perbatasan wilayah laut Indonesia-Singapura. Garis kuning adalah garis batas laut teritorial Malaysia (unilateral), dan garis biru adalah garis pangkal kepulauan.

Penyelesaian garis batas wilayah laut sisi timur 1 akan menunggu terlebih dahulu penyelesaian garis batas yang di sisi timur 2 (Bintan-Pedra Branca, Middle Rock, dan South Ledge). Persoalan garis batas di sisi timur 2 ini tidak saja terkait persoalan antara Indonesia dan Singapura, tetapi juga antara Singapura dan Malaysia. Pada peta 4 terlihat garis batas laut segmen timur 2, yang ditarik dari Bintan ke Pedra Branca; Middle Rock; dan South Ledge berada di posisi atas garis batas wilayah laut berwarna kuning yang diklaim Malaysia.

Di bagian timur (sebelah utara Tanjung Sading) terdapat tiga pulau yang berdasarkan keputusan ICJ pada 23 Mei 2008 ditetapkan Pedra Branca menjadi milik Singapura, Middle rock (Batu Tengah) milik Malaysia, dan South Ledge (Karang Selatan) milik negara yang memiliki perairan tempat karang tersebut terletak atau *status quo*.²⁹ Keputusan ICJ saat itu tidak menetapkan batas perairan teritorial di wilayah itu. Konsekuensinya, untuk menyelesaikan garis batas wilayah laut antara Indonesia-Singapura di segmen timur 1 akan bergantung pada seberapa lama kesepakatan yang bisa dicapai antara Singapura dan Malaysia dalam penyelesaian sisi timur 2.

Harapan dari Indonesia ialah apabila status South Ledge, akhirnya bisa menjadi milik Indonesia, ini akan bermakna sangat besar bagi Indonesia. Jika itu terwujud, akan ada perubahan penarikan garis pangkal dari titik dasar 193 (TD 193) Batam yang akan ditarik langsung menuju ke titik dasar di South Ledge, untuk menggantikan TD 194 di Bintan utara. Lihat pada peta 4 dengan garis hijau yang ditambahkan sendiri oleh penulis, dimana ini berarti akan ada penambahan ruang wilayah perairan (perikanan dan pelayaran)

²⁹ Menurut penjelasan dari Kadim Batam, pada acara diskusi di UIB, Batam, 20 Juli 2011

seluas 7–12 mil³⁰ di Kepulauan Riau. Namun hal tersebut juga bisa menimbulkan persinggungan dengan garis batas laut teritorial Malaysia (garis kuning) yang ditetapkan secara sepihak. Tetapi, jika South Ledge itu menjadi milik Malaysia atau Singapura, itu akan berarti wilayah di utara Pulau Bintan ini hanya akan memiliki lebar 3 mil. Jika terakhir yang terjadi maka kawasan perikanan, wilayah pertahanan keamanan dan jalur pelayaran Indonesia menjadi semakin kecil di wilayah tersebut.

Masalah *kedua* dalam soal garis batas laut di selat ini, ialah adanya area “tak bertuan” antara wilayah laut Indonesia-Malaysia. Yang dimaksud dengan garis batas wilayah laut “tak bertuan” adalah *overlapping area* yang secara resmi belum dicapai satu kesepakatan antara kedua negara ini. Pada peta 3 terlihat adanya wilayah berbentuk segitiga, yakni tumpang tindih antara garis biru (garis pangkal kepulauan Indonesia) dengan garis kuning (batas laut teritorial Malaysia secara sepihak). Area segitiga itu terletak antara Pulau Karimun Kecil (TD 189) dengan Karang Nipa (TD 190). Di wilayah segitiga inilah kerap terjadi masalah pelanggaran batas wilayah laut, yang menurut masing-masing pihak sebagai pelanggaran wilayah kedaulatan.

Kedua masalah garis batas ini membutuhkan penyelesaian segera, agar ketegasan kedaulatan masing-masing negara bisa ditegakkan. Namun adakalanya masalah kedaulatan ini “tertundukkan” oleh kepentingan bisnis yang lebih menguntungkan kelompok tertentu, sebagai contoh Jalur Pipa Gas Natuna-Singapura.

Dari peta 5 bisa terlihat adanya jalur pipa gas alam dari laut Natuna Indonesia menuju Singapura. Apa yang menjadi masalah dalam hal ini? Melihat pada jalur pipa gas yang ada di peta, pipa gas tersebut ditanam di sisi wilayah kedaulatan Indonesia. Ada beberapa kekhawatiran dengan ditanamnya saluran pipa ini pada sisi wilayah Indonesia. *Pertama*, Indonesia menghadapi *high risk* atas kemungkinan terjadinya kebocoran maupun bentuk kecelakaan lainnya. *Kedua*, wilayah perairan Indonesia di Selat Malaka-Singapura, khususnya di bagian

³⁰ Sebagaimana disampaikan oleh narasumber penulis di KPLP (Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai), Batu Ampar, Batam, 21 Juli 2011.



Sumber: Kadin Batam¹

¹ Sebagaimana disampaikan pada acara Diskusi “Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura”, UIB, Batam, 20 Juli 2011.

Peta 3. Garis Perbatasan Wilayah Laut Indonesia-Singapura

Pulau Bintang utara ke arah timur ini menjadi rentan bagi kapal-kapal yang akan berlabuh jangkar (*anchorage area*). Karena dari lokasi pipa yang tertanam, 300 mil ke arah utara (ke sisi Singapura) dan 300 mil ke arah selatan (ke dalam sisi Indonesia) adalah daerah rawan.³¹ Dengan begitu, ini mengurangi kebebasan Indonesia untuk melakukan kegiatan ekonomi di area ini. Kepentingan bisnis kenyataannya menempati urutan teratas dalam deret kepentingan nasional.

Penutup

Selat Malaka-Singapura tetap berperan penting di dalam dunia pelayaran dan perdagangan laut. Namun, masalah belum tuntasnya penentuan garis perbatasan wilayah laut antartetiga negara pantai menjadi perhatian tantangan serius, yang seringkali memunculkan problema pelanggaran wilayah kedaulatan menurut persepsi masing-masing, khususnya antara Malaysia dan Indonesia.

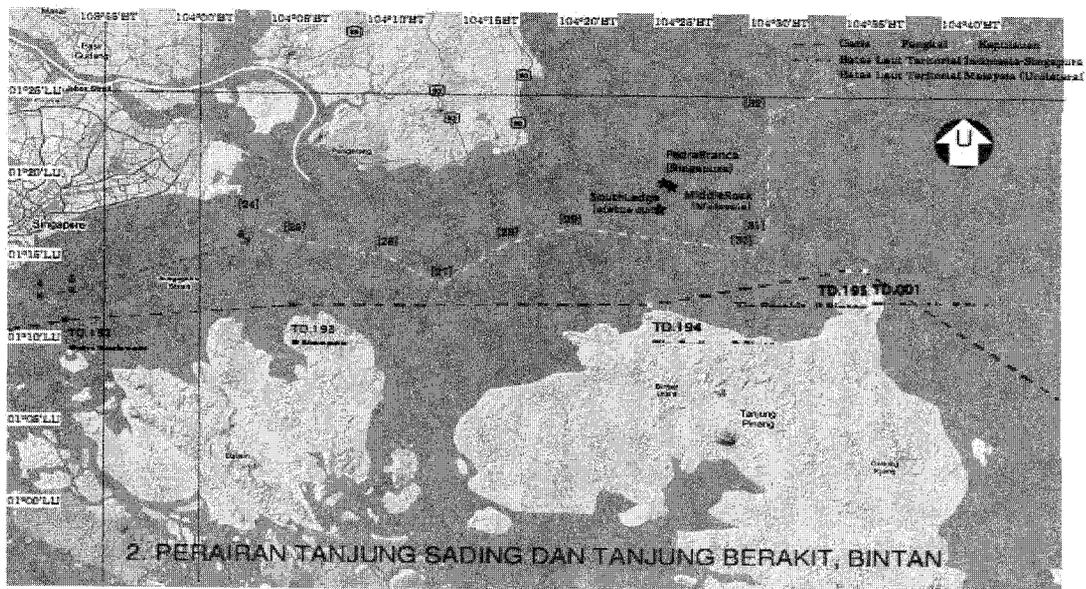
Meski terdapat perbedaan pendekatan dari ketiga negara pantai (Malaysia, Indonesia, Singapura) atas status selat ini, ketiganya sepakat untuk menjaga eksistensi dan kelangsungan

Selat Malaka-Singapura dari segala aksi yang mengancam keselamatan dan keamanan bagi mereka dan *user states*.

Makna strategis bagi masing-masing negara pantai ini bervariasi tergantung pada kepentingan nasional dan kondisi geografisnya. Singapura memandang Selat Malaka-Singapura ini sebagai jalur perdagangan penting sehingga cenderung memandang Selat Malaka-Singapura ini sebagai *free transit* karena kondisi geografis Singapura yang tidak memiliki wilayah perairan laut seluas Indonesia. Singapura tidak berkepentingan dengan wilayah perikanan yang harus diperhitungkan dalam kepentingan nasional karena Singapura hanya memiliki *space* untuk berdagang saja.

Malaysia dan Indonesia kurang lebih serupa dalam kepentingan terhadap Selat Malaka-Singapura. Konsep *innocent passage* bagi Selat Malaka-Singapura bukannya tanpa alasan. Perhatian dan kepentingan yang serius atas keamanan bagi wilayah kedaulatan serta pemeliharaan lingkungan di Selat Malaka-Singapura lebih mengedepan. Area perikanan sebagai penopang ekonomi maritim menjadi penting ketika ancaman dari segala kecelakaan kapal-kapal tanker maupun pembuangan limbah kapal yang berdampak negatif menghadang. Mengingat laut teritorial adalah wilayah ke-

³¹ Penjelasan dari narasumber di KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai) di kantor Pelabuhan Batam, Batam, pada tanggal 21 Juli 2011.



Sumber: Kadin Batam¹

¹ Disampaikan pada acara Diskusi “Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura”, UIB, Batam, 20 Juli 2011. Keterangan: garis hijau adalah tambahan dari penulis dengan pertimbangan apabila status kepemilikan South Ledge akhirnya bisa dimiliki oleh Indonesia. Ini akan terjadi perubahan pada penarikan garis pangkal kepulauan.

Peta 4. Garis Perbatasan Wilayah Laut Singapura-Malaysia

daulatan, mereka tidak menghendaki selat ini menjadi *space* internasional.

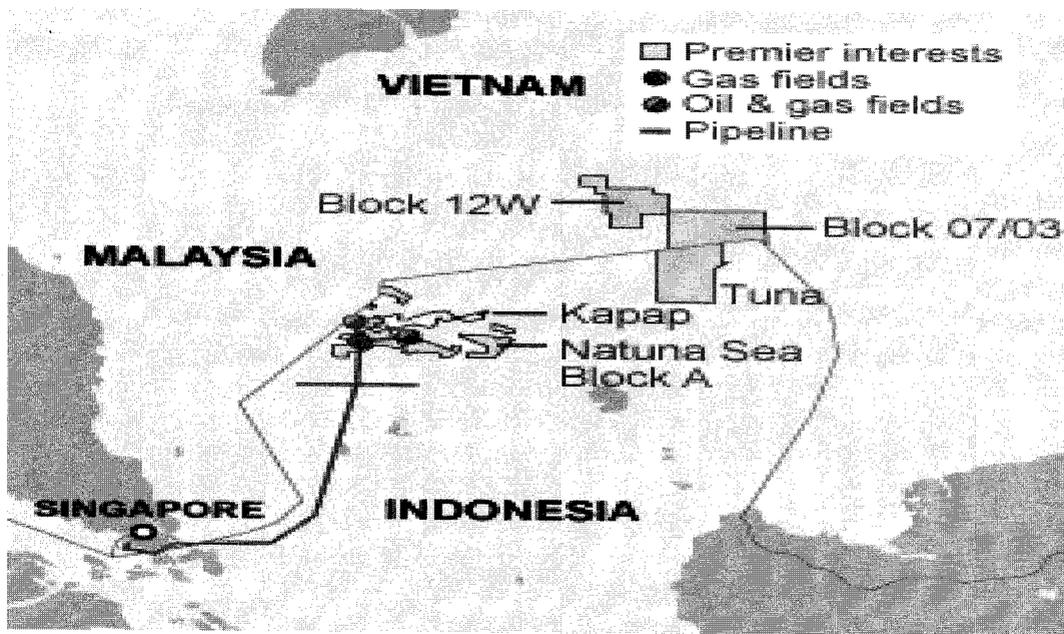
Ke depan Selat Malaka-Singapura masih ditentukan oleh kiprah ketiga negara pantai (Malaysia, Indonesia, dan Singapura). Perhatian serius mereka terhadap sistem pengamanan dan keselamatan pelayaran di selat ini mendorong ketiga negara untuk saling mendukung dalam hal teknis, seperti yang diatur dalam TSS, Straitrep (termasuk *vessel traffic system/VTS*). Sejak Maret 2011, Indonesia sudah memiliki peralatan VTS sendiri di beberapa lokasi di Kepulauan Riau (antara lain di Batam, Hiyu Kecil, Takong Kecil, Tanjung Berakit) sebagai alat peningkatan sistem lalu lintas kapal di Selat Malaka-Singapura. Tantangan mendasar berupa belum terselesaikannya masalah garis batas wilayah laut antarmereka, tidak menghentikan dinamika ekonomi yang harus mereka perjuangkan di atas Selat Malaka-Singapura ini. Karena mereka begitu sadar betapa besarnya harga yang harus mereka pertaruhkan jika kerjasama antarmereka, kemudian, menjadi terhambat karena masalah

garis batas yang *nota bene* identik dengan kedaulatan. Riak-riak hubungan yang terjadi selama ini merupakan bagian dari dinamika selat itu sendiri.

Daftar Pustaka

- Atlas Pulau-Pulau Kecil terluar (Outer Small Islands) Indonesia*. 2007. Cibinong, Bakosurtanal.
- Britannica Online Encyclopedia, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/288716/innocent-passage>
- Djaenuderadjat, Endjat. 2009. *Sejarah Wilayah Perbatasan Batam-Singapura 1824-2009*. Depok: Gramata Publishing.
- Dam, Syamsumar. 2007. *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka-Singapura*. Jakarta: P2P-LIPI.
- Dokumen UNCLOS 1982, part XI, section 3 tentang *innocent passage*. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm
- Gerke, Solvay dan Hans Dieter Evers. "Perkembangan Wilayah Selat Melaka". *Working Paper Series*, No.112/09, CenPRIS-USM (Universitas Sains Malaysia), November 2009.

Peta 5. Jalur Pipa Gas Natuna-Singapura



Sumber: <http://www.premier-oil.com/AR2008/singapore.html>

- Gunawan, Markus dan Welly. 2009. *FTZ Apa dan Bagaimana?* Batam: Ideas Batam.
- Irewati, Awani. 2007. "Potensi Pelabuhan Negara-Negara Tepi Selat Malaka-Singapura", dalam Syamsumar Dam, *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka-Singapura*. Jakarta: P2P – LIPI.
- "Operational area of Straitrep and Geographical Position for Submitting Reports". <http://www.worldvtsguide.org/Ports/Singapore/StraitRep09/SIN01.pdf>
- Pailah, Steven Y. 2009. *Archipelagic State Tantangan Perubahan Maritim, Malacca Straits "From Safety to Security"*. Jakarta: Klub Studi Perbatasan.
- _____. 2009. *Archipelagic State Tantangan & Perubahan Maritim, Konflik Perbatasan di Wilayah Perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia*. Jakarta: Klub Studi Perbatasan.
- "Pemandu Kapal di Selat Malaka dikuasai Asing". <http://www.tempointeraktif.com/hg/nusa/2009/10/11/brk,20091011-201958,id.html>.
- "Port of Singapore Authority". <http://www.psa.com.sg/>.
- Rodrigue, Jean Paul. 2004. "Straits, Passage and Chokepoints a Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution", *Cahiers de Geographie du Quebec*, Volume 48, No.135, December. http://people.hofstra.edu/jeanpaul_rodrigue/downloads/CGQ_strategicoil.pdf.
- Sitohang, Japanton. 2008. *Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut China Selatan: Kepentingan Indonesia di Perairan Natuna*. Jakarta: P2P-LIPI.
- SimPlus Pte.Ltd. Working Paper "Carriage Capacity of the Straits of Malacca and Singapore", Singapura, the Maritime and Port Authority of Singapore". <http://www.aztecsailing.co.uk/theory/ch4%20sect%202.html>.
- "Status of the AIDIS to Navigation in the Strait of Malacca and Singapore", yang diangkat pada acara *1st Cooperation Forum in the Straits of Malacca and Singapore*, Kuala Lumpur, Malaysia, 27-28 Mei 2008.
- The Free Dictionary by Farlex, "The Bridge is Always a Chokepoint at Rush Hour". <http://www.thefreedictionary.com/choke+point>.
- "Tiga Selat Padat Dipasang Radar". *Tempo Interaktif Bisnis*, 28 Februari, 2008. http://www.tempointeraktif.com/hg/ekbis/2008/02/28/brk,20080228-118277_id.html.