

Kode>Nama Rumpun Ilmu	: 596/Ilmu Hukum
Bidang Fokus	: Hukum Internasional

LAPORAN AKHIR
PENELITIAN DASAR UNGGULAN PERGURUAN TINGGI



**PENGAMANAN SELAT MALAKA-SINGAPURA BERDASARKAN
HUKUM LAUT INTERNASIONAL**

Ketua: Gerald Aldytia Bunga., S.H., LL.M (NIDN. 0011128802)

Anggota:

Dr. D. W. Tadeus., S.H., M.Hum
Dr. Jeffry A. Ch., Likadja., S.H., M.H
Dr. Dhesy A. Kase., S.H., M.H
Viktor E. Sabuna., S.H., M.Hum
Elisabeth N. S. B, Tukan., S.H., LL.M

Anggota Mahasiswa:

Markus Haris Saputra Tampubolon (1902010413)
Rademptus D L Regaletha (1902010158)

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS NUSA CENDANA



2022

HALAMAN PENGESAHAN

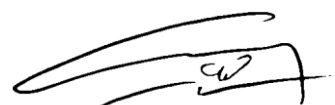
Judul Penelitian : Pengamanan Selat Malaka-Singapura Berdasarkan Hukum Laut Internasional
Kode>Nama Rumpun Ilmu : 596/Ilmu Hukum
Koordinator Peneliti
a. Nama Lengkap : Gerald A. Bunga, .SH, .LL.M
b. NIDN : 0011128802
c. Jabatan Fungsional : Lektor
d. Program Studi : Ilmu Hukum
e. Nomor HP/surel : 081353767434/Gerald.bunga@yahoo
Anggota Peneliti : 1. Dr. D. W. Tadeus., S.H., M.Hum
2. Dr. Jeffry A. Ch. Likadja., S.H., M.H
3. Dr. Dhesy A. Kase., S.H., M.H
4. Viktor E. Sabuna., S.H., M.Hum
5. Elisabeth. N. S. B. Tukan., S.H., LL.M
Anggota Mahasiswa : 1. Markus Haris Saputra Tampubolon
2. Rademptus D L Regaletha
Lama Penelitian : 1 Tahun
Biaya Penelitian :
- diusulkan ke DRPM : Rp. 0
- dana internal PT : Rp. 50.000.000,-
- dana institusi lain : Rp. 0

Kupang, 11 November 2022



Mengetahui


Dekan,

Dr. Reny Rebeka Masu, S.H., M.H.
NIP. 196302031990032002

Koordinator Peneliti


Gerald A. Bunga, S.H., LL.M
NIP.1988201404 1 001

Menyetujui,
Kepala LPPM Undana



Dr. Ir. Damianus Adar., M.Ec
NIP. 19650113 199103 1 002

IDENTITAS DAN URAIAN UMUM

1. Judul Penelitian : Pengamanan Selat Malaka-Singapura Berdasarkan Hukum Laut Internasional

2. Tim Peneliti

No	Nama	Jabatan	Bidang Keahlian	Instansi Asal	Alokasi Waktu (jam/minggu)
1	GERALD A. BUNGA, S.H., LL.M	Koordinator	Hukum Internasional	FH - UNDANA	20.00
2	Dr. D. W. Tadeus., S.H., M.Hum	Anggota	Hukum Internasional	FH - UNDANA	20.00
3	Dr. Jeffrey. A. Ch. Likadja., S.H., M.H	Anggota	Hukum Internasional	FH - UNDANA	20.00
4	Dr. Dhesy A. Kase., S.H., M.H	Anggota	Hukum Internasional	FH - UNDANA	20.00
5	Viktor E. Sabuna., S.H., M.Hum	Anggota	Hukum Internasional	FH - UNDANA	20.00
6	Elisabeth. N. S. B. Tukan., S.H., LL.M	Anggota	Hukum Internasional	FH - UNDANA	20.00
7	Markus Haris Saputra Tampubolon	Mahasiswa	Hukum Internasional	FH - UNDANA	20.00
8	Rademptus D L Regaletha	Mahasiswa	Hukum Internasional	FH - UNDANA	20.00

3. Objek Penelitian :

Obyek penelitian ini adalah untuk menganalisis dasar invasi Rusia terhadap Ukraina berdasarkan prinsip dan aturan hukum internasional serta menganalisis bagaimana pengatuaran hukum internasional dalam invasi Rusia terhadap Ukraina

4. Masa Pelaksanaan

Mulai : bulan : juli tahun : 2022

Berakhir : bulan : november tahun : 2022

5. Usulan Biaya Dipa Undana

- Tahun 1 : Rp. 50.000.000,-
- Tahun 2 : Rp. 0.-

RINGKASAN PENELITIAN

Selat Malaka-Singapura merupakan jalur pelayaran padat yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, sehingga memperpendek jarak antara Eropa, Timur Tengah, dan Asia Timur. Selat ini berperan penting dalam perdagangan dunia. Beberapa komoditas penting, termasuk minyak, diangkut melaluinya setiap tahun. Sebagai salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia membuat Selat Malaka-Singapura rentan terhadap serangan perompakan dan perampokan bersenjata di laut terhadap kapal-kapal. Tulisan ini membahas bagaimana ketiga negara yang berbatasan dengan selat tersebut mengatasi perompakan dan perampokan bersenjata di laut. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah penelitian hukum normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa selama tahun 2016 sampai dengan tahun 2020 hanya perampokan bersenjata di laut yang terjadi di Selat Malaka-Singapura, sehingga tunduk pada yurisdiksi Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk menanggulangi kejahatan ini. Negara-negara tersebut telah melakukannya melalui beberapa kerjasama bilateral dan multilateral untuk mengatasi kejahatan ini. Untuk Indonesia aspek yang dapat dilakukan adalah memanfaatkan sistem pelacakan kapal di Batam dan Dumai untuk mengelola selat tersebut.

DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
IDENTITAS DAN URAIAN UMUM	iii
RINGKASAN PENELITIAN	iv
DAFTAR ISI	v
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Tujuan Khusus Penelitian	3
C. Urgensi (Keutamaan) Penelitian	3
D. Rencana Target Capaian Tahunan	3
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	5
A Perompakan (<i>piracy</i>) Dalam Hukum Laut Internasional	5
B <i>Armed Robbery at Sea</i> Dalam Hukum Laut Internasional	7
BAB III. METODE PENELITIAN	10
A. Jenis Penelitian	10
B. Pendekatan Penelitian	10
C. Metode Pengumpulan Data	10
D. Analisis Data	10
E. Lokasi Penelitian	11
BAB iV. HASIL PENELITIAN	12
A. Status Hukum Selat Malaka-Singapura	12
B. Batasan Perompakan (<i>Piracy</i>) dan Perampokan Bersenjata di Laut (<i>Armed Robbery at Sea</i>)	14
C. Penanganan Perompakan (<i>Piracy</i>) dan Perampokan Bersenjata di Laut (<i>Armed Robbery at Sea</i>) di Selat Malaka-Singapura	18
D. Kesimpulan	25
DAFTAR PUSTAKA	26
LAMPIRAN	30

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Selat Malaka-Singapura merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia dengan lebih dari 60.000 kapal berlayar melalui selat ini setiap tahunnya.¹ Berdasarkan laporan dari *Vessel Tracking System* (VTS) Pelabuhan Klang, untuk setiap jamnya hampir 10 kapal memasuki dan keluar melalui selat ini.² Selat ini terletak antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura dengan panjang di bagian Selat Malaka mencapai 520 mil laut (ml) dan lebar 11-200 ml. di bagian Selat Singapura panjang selat ini dari barat ke timur mencapai 30 ml dan lebar sekitar 10 ml. bahkan di bagian Kanal Philips lebarnya hanya 1,5 ml.³ Luas Selat Malaka-Singapura mencapai 65.000 km².⁴ Dengan demikian dalam selat Malaka-Singapura terdapat laut territorial, dan di beberapa bagiannya terdapat zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE).

Selat Malaka-Singapura merupakan jalur pelayaran yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, sehingga mempersingkat jarak tempuh antara Eropa, Timur Tengah, dan Asia Timur.⁵ Sekitar 25% komoditas perdagangan dunia diangkut melalui selat ini.⁶ Selat ini juga menjadi jalur untuk mengangkut komoditas penting, termasuk minyak, yang ditujukan ke negara-negara yang berada di asia timur. Dari 87 juta barel minyak yang diproduksi setiap harinya di tahun 2011, sekitar 15.2 juta barel diangkut melalui Selat Malaka- Singapura, yang mana merupakan jalur laut terpendek dari negara-negara

¹ Pulung Widhi Hari Hananto, "The Urgency Littoral States in Melacca Strait to Eradicate The Marine Pollution", *Administrative Law & Governance Journal*. Volume.3, Issue.4, November 2020, p.692

² Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, et al, "The Straits of Malacca and Singapore: Maritime Conduits of Global Importance", *Research in World Economy*, Vol. 12, No. 2, Special Issue; 2021, p.127

³ Yudistira Panduwinata, "Pengawasan Wilayah Laut Selat Malaka Pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols Tahun 2011 – 2013: Perspektif Indonesia", *Journal of International Relations*, Vol. 2, Issue.4, 2016, p.276

⁴ Risky Oktavian, "Rezim Keamanan Maritim Dalam Penanganan Pembajakan Kapal Di Selat Malaka", *Jurnal Asia Pasific Studies*, Vol.5, Issue.1, January-June 2021, p.62

⁵ Mohd Hazmi Mohd Rusl, "Navigational Hazards in International Maritime Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore", *Journal of International Studies*, Vol. 8, 2012: p.48

⁶ Fengshuo Yang, Xiaomei Yang, Zhihua Wang, Yueming Liu and Bin Liu, "Changes and Regional Differences in Urban Land Areas on Both Banks of the Strait of Malacca Based on Remote Sensing", *Sustainability*, Vol.12, Issue.22, 2020, P.2

penyuplai minyak yang berada di Afrika dan Teluk Persia menuju ke pasar Asia.⁷ Contohnya, 83% impor minyak yang dilakukan oleh Cina diangkut melalui laut dan 77% diantaranya diangkut melalui selat Malaka-Singapura.⁸ Karena itu Cina memandang keberadaan selat ini sangat vital untuk kepentingan perdagangan negaranya.⁹

Menjadi salah satu jalur pelayaran internasional tersibuk di dunia¹⁰ juga membawa resiko tersendiri, baik dari segi keselamatan dan keamanan pelayaran, bagi kapal-kapal yang berlayar melalui selat ini. Ancaman keamanan merupakan masalah tersendiri bagi kapal-kapal yang berlayar melalui selat ini. Ancaman keamanan yang mungkin terjadi di wilayah ini adalah perompakan (*piracy*), perampokan bersenjata di laut (*armed robbery at sea*), penculikan awak kapal, perdagangan manusia, penyelundupan senjata, dan juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan jalur perdagangan internasional dan menghancurkan fasilitas pendukung pelayaran di selat ini.¹¹ Dari semua potensi kejahatan yang bisa terjadi di selat ini, kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata merupakan dua kejahatan yang sudah dari dahulu menjadi tantangan dalam pengamanan jalur pelayaran ini. Di tahun 2020 tercatat 23 insiden penyerangan terhadap kapal yang melintas di Selat Malaka-Singapura, dan semua serangan ini terjadi di bagian wilayah Selat Singapura.¹² Dari 23 serangan yang

⁷ <https://www.weforum.org/agenda/2014/05/world-most-important-trade-route/>, diakses tanggal 13 September 2021

⁸ Khalid Mehmood Alam, Xuemei Li, and Saranjam Baig, "Impact of Transport Cost and Travel Time on Trade under China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)", *Journal of Advanced Transportation*, Vol.2019, 2019, p.1

⁹ Reymund B Flores and Rachel Mary Anne A. Bassa, "Chinese-Taiwanese-Shouteast Asian Triangular Relations: On Building and Rebuilding Political and Economic Assertiveness in Shout China Sea", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relation: An International Journal*, Vol.4, Issue.3, December 2018, p.920

¹⁰ Harlina Suzana Jaafar, Mona Leza Abd Aziz, Muhammad Razif Ahmad and Nasruddin Faisal, "Creating Innovation in Achieving Sustainability: Halal-Friendly Sustainable Port ", *Sustainability*, Vol.13, Issue.23, 2021, p.9

¹¹ Buddy Suseto, Zarina Othman and Farizal Mohd Razalli, "The need to reform Indonesia's maritime strategy: A review", *Indonesian Journal of Geography*, Vol. 50, No.2, 2018, p.149; also see A K [Susilo](#), U. [Ciptomulyono](#), I Nengah [Putra](#), [Ahmadi](#), and [Sutrisno](#), "Maritime Strategy Development To Encounter The Threat Of National Sea Security In Indonesia Territory", *Journal of Defense Resources Management*, Vol.9, Issue.2, 2018, p.150

¹² International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report Fro the Period of 1 January-31 December 2020*, p.6

terjadi, terdapat 22 serangan yang mana para pelaku sukses mengambil alih kapal secara ilegal dan 1 serangan berhasil digagalkan.¹³

Untuk itu paper ini hendak membahas mengenai bagaimana upaya ketiga negara yang berbatasan dengan selat Malaka-Singapura dalam mengatasi kejahatan ini. Untuk maksud tersebut maka akan dilihat terlebih dahulu mengenai status selat ini dalam hukum laut internasional kemudian akan dibahas mengenai batasan dari perompakan dan perampokan bersenjata di laut sehingga dapat dipahami perbedaan antara kedua kejahatan ini dan selanjutnya dapat dibahas mengenai bagaimana penanganan kejahatan ini dapat dilakukan oleh ketiga negara yang berbatasan dengan selat ini yang di dalamnya akan dianalisis juga mengenai kasus yang terjadi di Selat Malaka-Singapura pada tahun 2016 hingga tahun 2020.

B. Tujuan Khusus

Tujuan khusus dalam penelitian ini terdiri adalah untuk membahas mengenai bagaimana penanganan kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata di laut dilakukan di Selat Malaka-Singapura

C. Urgensi (Keutamaan Penelitian)

Penelitian ini akan memberikan kajian hukum internasional terhadap penanganan kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata di laut dilakukan di Selat Malaka-Singapura sehingga akan memperkuat posisi Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam melakukan penegakan hukum terhadap kejahatan ini.

D. Rencana Target dan Capaian Tahunan

Penelitian ini dilaksanakan selama 1 (satu) tahun. Adapun rencana target capaian tahunan sesuai dengan luaran iptek dan lamanya waktu penelitian yang akan dilakukan disajikan pada matriks 1 berikut ini:

¹³ International Maritime Bureau, *Ibid*, p.9

Matriks 1. Jenis Luaran dan Indikator Capaian

No	Jenis Luaran		Indikator Capaian
			2022
1	Artikel Ilmiah dimuat di jurnal	Internasional	Ada
		Nasional Terakreditasi	Tidak ada
2	Pemakalah dalam Temu Ilmiah	Internasional	Tidak ada
		Nasional Terakreditasi	Tidak Ada
3	Invite speaker Dalam temu ilmiah	Internasional	
		Nasional Terakreditasi	Tidak Ada
4	Liviting lecturer	Hak paten	Tidak Ada
		Hak cipta	Tidak ada
5.	Haki	Merek dagang	Tidak ada
6.	Teknologi Tepat Guna		Tidak ada
7.	Kebijakan		Penerapan
8.	Buku Ajar ISBN		Tidak ada
9.	Tingkat Kesiapan teknologi		Tidak ada

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perompakan (Piracy) Dalam Hukum Laut Internasional

Piracy jure gentium dalam hukum laut internasional diatur dalam UNCLOS 1982¹⁴, Pasal 100-107, yang mana merupakan pengulangan dari Pasal 14-21 UNCLOS 1958. Pasal 101 UNCLOS 1982 memuat mengenai definisi *piracy* yang dinyatakan sebagai berikut:

- 1) *Any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or passengers of a private ship or private aircraft, and directed:*
 - a) *On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;*
 - b) *Against a ship, aircraft, persons, or property in a place outside the jurisdiction of any state;*
 - c) *Any act of voluntary participation in the operation of a ship or an aircraft with knowledge of the facts making it a pirate ship or aircraft;*
- 2) *Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub paragraph 1 or sub paragraph 2 of this article.*

Pengertian *piracy* dalam pasal ini sama dengan *piracy jure gentium* yang kepadanya dapat dikenakan yurisdiksi universal. Dengan demikian dari pasal ini dapat dilihat bahwa agar termasuk dalam definisi *piracy jure gentium*, maka tindakan tersebut harus memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Tindakan tersebut dilakukan untuk tujuan pribadi (*private ends*);
- b. Tindakan tersebut dilakukan terhadap kapal lain;
- c. Tindakan tersebut dilakukan di wilayah laut lepas atau wilayah lain di

¹⁴ Departemen Luar Negeri Direktorat Perjanjian Internasional, *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*.

luar dari yurisdiksi suatu negara.

Hal ini perlu diperhatikan karena akan membedakan dari tindakan yang sama yang dilakukan dengan tujuan dan di lokasi yang berbeda. Disebutkan di atas bahwa tindakan kekerasan atau penahanan atau pembajakan yang dilakukan harus dilakukan untuk tujuan pribadi (*private ends*), dengan demikian maka pembajakan yang dilakukan untuk tujuan politik tidak termasuk dalam definisi *piracy jure gentium*.¹⁵ Selain itu, jika tindakan kekerasan, penahanan, atau pembajakan dilakukan bukan di wilayah laut lepas atau wilayah di luar yurisdiksi negara lain, tapi di wilayah di mana suatu negara masih mempunyai yurisdiksi di dalamnya, maka tindakan ini juga tidak termasuk dalam definisi *piracy jure gentium*. Tindakan tersebut termasuk dalam *armed robbery at sea* yang mana akan dijelaskan lebih lanjut pada sub pokok bahasan tersendiri.

Dalam Pasal 101 juga mensyaratkan agar suatu tindakan kekerasan, penahanan, atau pembajakan masuk ke dalam kategori *piracy jure gentium*, maka tindakan tersebut harus dilakukan terhadap kapal lain (*against another ship*). Hal ini berarti bahwa pemberontakan awak kapal (*mutiny*) terhadap kapalnya sendiri tidak termasuk dalam definisi *piracy jure gentium*. Kapal yang dikendalikan oleh awak kapal yang memberontak (*mutineers*) hanya bisa ditahan atau ditindak oleh negara bendera kapal dan tidak oleh pihak lain.¹⁶

Hal ini perlu dipahami karena dalam hukum nasional suatu negara, pembajakan (*piracy*) bisa didefinisikan berbeda dengan *piracy jure gentium*. Misalnya dalam hukum Inggris, yang dimaksudkan sebagai pembajakan adalah termasuk perdagangan budak di laut lepas, dan tindakan pembajakan yang dilakukan di laut teritorial.¹⁷

Daniel Heller-Roazen mengemukakan bahwa terdapat empat ciri mengenai permasalahan *piracy jure gentium*, yaitu:¹⁸

- a. Pembajakan melibatkan sebuah wilayah yang mana di dalamnya suatu

¹⁵ John O'Brian, 2001, *International Law*, Routledge-Cavendish, New York, hlm.426.

¹⁶ D. J. Harris, 2004, *Cases and Materials On International Law: Sixth Edition*, Sweet & maxwel, London, hlm.459.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Daniel Heller-Roazen, 2009, *The Enemy Of All, Piracy and The Law Of Nations*, Zone Books, New York, hlm.10-11.

aturan hukum luar biasa diterapkan;

- b. Pembajakan melibatkan individu yang melakukan tindakan kejahatan, yang mana kejahatan tersebut merupakan kejahatan yang memiliki sifat “*universal*” dan seringkali disebut juga ‘*enemy of all*’;
- c. Sebagai akibat dari ciri pertama dan kedua, maka Pembajak tidak dapat dianggap sebagai *common criminals* ataupun *lawful enemy*;
- d. Karena tidak termasuk dalam *common criminals* ataupun *lawful enemy*, maka penanganan pembajakan harus dilakukan dengan penanganan yang luar biasa.

Cicero dalam Daniel Heller-Roazen mendefinisikan pembajak sebagai: “*they are individuals stringkly all the others: people who, , may not be said to unite in any lawful community; people who, , may not be define as criminals; people, finally, who,, may not be accorded any of the many rights of enemy*”.¹⁹

Dengan demikian dapat dilihat bahwa *piracy jure gentium* dipandang sebagai sebuah kejahatan luar biasa karena hal tersebut tidak dianggap sebagai tindakan kriminal yang mana hal ini tunduk pada yurisdiksi negara, dan *piracy jure gentium* juga tidak dapat dianggap *foreign opponents of war* karena tidak termasuk sebagai ‘*lawful enemy*’ seperti misalnya beligerent.²⁰

B. Armed Robbery at Sea Dalam Hukum Laut Internasional

Telah jelas dari Pasal 101 UNCLOS 1982 bahwa setiap tindakan kekerasan, pembajakan atau penahanan yang dilakukan oleh suatu kapal privat terhadap kapal lain dan dilakukan di laut lepas, oleh karena itu jelas bahwa jika tindak kekerasan, penahanan atau pembajakan dilakukan terhadap kapal lain, khususnya di pelabuhan atau perairan teritorial tidak bisa dipandang sebagai *piracy jure gentium*. Tindakan- tindakan tersebut diklasifikasikan sebagai *armed robbery at sea*.²¹

Pembedaan antara *piracy jure gentium* dan *armed robbery at sea* juga

¹⁹ *Ibid*, hlm.16.

²⁰ *bid*.

²¹ Yonah Alexander dan Tyler B. Richardson, 2009, *Terror On High Seas, From Piracy To Strategic Challenge, volume I*, ABC-CLIO,LLC, Santa Barbara, California, hlm.512.

dapat dilihat dalam organisasi internasional atau perjanjian antara negara-negara di kawasan atau regional tertentu. Pada bulan April 1984, *Maritime Safety Committee* (MSC), salah satu badan dari IMO, menetapkan bahwa *piracy jure gentium* dan *armed robbery at sea* merupakan permasalahan yang berbeda. Dalam resolusi-resolusi atau rekomendasi yang dikeluarkan IMO juga terlihat pembedaan antara *piracy jure gentium* dan *armed robbery at sea*. Misalnya dalam Resolusi A.545(13) yang disahkan Dewan IMO pada bulan November 1983, IMO mengingatkan pemerintah-pemerintah untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah atau memberantas *piracy jure gentium* dan *armed robbery* dari kapal-kapal yang berada di dalam perairan atau yang ditambah dari perairannya. Sebagaimana dikutip dalam Yonah Alexander dan Tyler B. Richardson, Resolusi IMO ini setidaknya berbunyi: “*urges governments concerned to take, as a matter of highest priority, all measures necessary to prevent and suppress acts of piracy and armed robbery from ships in or adjacent to their waters, including strengthening of security measures*”.²²

Definisi *armed robbery* juga dapat dilihat dalam berbagai kesepakatan yang dihasilkan negara-negara dalam forum regional. Dalam *subregional meeting on piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean, Gulf of Aden, and Red Sea area* yang diselenggarakan di Dar es Salaam, Tanzania, dari tanggal 14-18 April 2008, disetujui mengenai definisi *armed robbery at sea*. Definisi yang dihasilkan dalam forum ini telah dimodifikasi dengan menambahkan motif tujuan pribadi (*private ends*) ke dalam pengertiannya serta mengganti kalimat “di dalam suatu yurisdiksi negara” menjadi “di dalam perairan pedalaman, perairan kepulauan dan perairan teritorial”.²³ Secara lengkap definisi yang dihasilkan dalam forum ini adalah:

armed robbery against ships means any unlawful act of violence or detention or any act depredation, or threat thereof, other an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against person or

²² *Ibid.*

²³ James Karaska, 2011, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy*, Praeger, Santa Barbara, California, hlm.210.

*property on board of such a ship, within a state's internal waters, archipelagic waters, and territorial sea.*²⁴

Dalam Pasal 1 ayat (2) ReCAAP yang disahkan di Tokyo, Jepang, pada tanggal 11 November 2004, dan mulai efektif berlaku pada tanggal 4 September 2006, menetapkan pengertian *armed robbery at sea* sebagai berikut:

1. *Any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends directed against ship, or against persons or property on board such ship, in a place within a Contracting Party's jurisdiction over such offenses;*
2. *Any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts making it a ship for armed robbery against ships;*
3. *Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in point 1 and 2.*

²⁴ *Ibid.*

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini ada penelitian hukum normatif empiris yakni penelitian hukum yang mengkaji pelaksanaan dari pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif dan kontrak secara factual pada suatu peristiwa hukum tertentu yang terjadi di dalam masyarakat.²⁵

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan doktrinal dan konsptual. Penelitian ini berkarakter normatif terutama dalam menganalisis norma-norma hukum internasional dalam kaitannya dengan permasalahan yang diteliti. Penetlitian ini juga menggunakan pendekatan *live-case study* yakni dengan melakukan pengamatan terhadap pemberlakuan hukum pada suatu peristiwa hukum yang masih sementara berlangsung²⁶

C. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data akan dilakukan dengan studi kepustakaan (*library research*) dan Focus Group Discusison (FGD).²⁷ Studi dokumen dilakukan dengan cara mempelajari aturan-aturan hukum internasional yang berkaitan dengan penggunaan kekuatan bersenjata dan prinsip-prinsip hukum internasional yang digunakan dalam hubungan antar negara. FGD dilakukan dengan cara mengundang para pakar hukum internasional untuk melakukan diskusi terbatas terkait materi penelitian ini.

D. Analisis Data Penelitian

Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan secara kualitatif, komprehensif, dan lengkap²⁸ untuk menjelaskan peraturan-peraturan dan prinsip-prinsip hukum yang berkaitan dengan penggunaan kekuatan bersenjata dalam hubungan

²⁵ Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, P.53

²⁶ Abdulkadir Muhammad, *ibid*, p.150

²⁷ Abdulkadir Muhammad, *ibid*, p.151

²⁸ Abdulkadir Muhammad, *ibid*, p.152

internasional antar negara dan bagaimana aturan dan prinsip hukum internasional dapat menjustifikasi penggunaan kekuatan bersenjata antar negara.

E. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Kupang. Bahan hukum akan diperoleh dengan cara melakukan *Focus Group Discussion* (FGD) yang dilaksanakan di Kupang dengan menghadirkan pakar hukum internasional yang memahami persoalan yang diangkat.

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Status Hukum Selat Malaka-Singapura

Dalam hukum laut internasional rezim wilayah laut yang merupakan wilayah perairan dapat dibagi menjadi dua wilayah besar yakni wilayah laut yang berada di sisi dalam garis pangkal²⁹ dan wilayah laut yang berada di sisi luar dari garis pangkal. Perairan pedalaman, dan perairan kepulauan merupakan wilayah laut yang berada di sisi dalam dari garis pangkal, sedangkan wilayah laut yang berada di sisi luar dari garis pangkal adalah zona tambahan, ZEE, selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan laut lepas. Di luar dari wilayah laut yang merupakan wilayah perairan ini terdapat wilayah bagian dasar laut yang dikenal sebagai landasan kontinen. Suatu negara pantai mempunyai kedaulatan atas wilayah laut hanya di wilayah perairan pedalaman, perairan kepulauan (bagi negara kepulauan), dan wilayah laut teritorial³⁰. Sedangkan di wilayah zona tambahan dan ZEE suatu negara pantai hanya mempunyai hak berdaulat (*sovereign rights*) dan yurisdiksi yang terbatas. Dengan demikian batas paling luar dari kedaulatan suatu negara pantai adalah 12 ml dengan dibatasi adanya hak lintas damai (*rights of innocent passage*) bagi negara lain untuk berlayar melalui wilayah laut yang di mana suatu negara pantai mempunyai kedaulatan tersebut.

Sehubungan dengan selat Malaka Singapura yang berada di antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura, di bawah pengaturan Konvensi Hukum Laut Tahun 1982 (konvensi hukum laut) selat ini dapat dikategorikan sebagai selat yang digunakan untuk perairan internasional (*strait used for international navigation*). Konvensi hukum laut mengatur bahwa rezim lintas melalui selat yang demikian tidak boleh mempengaruhi status hukum perairan yang

²⁹ Garis pangkal adalah garis sepanjang pantai dari pulau terluar suatu negara yang dipakai untuk mengukur lebar laut teritorial atau wilayah laut lainnya yang di dalamnya ada yurisdiksi suatu negara. Lihat Sandra Gaytan Aguilar dan Martin Verlaan, *National coastlines and baselines – data set collection for European countries*, EMODnet High Resolution Seabed Mapping (HRSM), p.4

³⁰ Laut teritorial lebarnya tidak boleh melebihi 12 mil laut diukur dari garis pangkal. Lihat Pasal 3 Konvensi Hukum Laut tahun 1982

membentuk selat tersebut atau kedaulatan atau yurisdiksi dari negara yang berbatasan langsung dengan selat tersebut.³¹ Oleh karena itu jika di dalam selat tersebut terdapat laut teritorial, zona tambahan, atau ZEE, maka berlakunya status hukum perairan tersebut tidak berubah dan kedaulatan, hak berdaulat, beserta yurisdiksi dan yurisdiksi terbatas di masing-masing wilayah tersebut tetap berlaku sebagaimana diatur dalam konvensi hukum laut dan peraturan internasional lainnya.

Dengan adanya selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, tidak mempengaruhi status hukum perairan pedalaman yang berada di dalam suatu selat³² ataupun tidak akan mempengaruhi status hukum dalam suatu selat yang mana suatu lintas diatur oleh konvensi-konvensi internasional yang sebelumnya sudah ada dan berlaku khusus bagi selat yang demikian³³. Contohnya untuk selat yang berada pada perairan pedalaman ataupun perairan kepulauan maka di dalam selat tersebut akan berlaku hak lintas damai (*right of innocent passage*) ketika kapal negara lain hendak melintas pada selat tersebut ketika melewatinya melalui laut teritorial negara tersebut, ketika kapal tersebut berlayar dari suatu ZEE atau laut lepas menuju ke ZEE atau laut lepas yang lain.

Hak lintas yang berlaku di dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional adalah hak lintas transit (*transit passage*). Hak lintas transit adalah hak untuk berlayar melintasi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional ketika suatu kapal atau pesawat udara hendak melintas dari suatu ZEE atau laut lepas menuju ke ZEE atau laut lepas yang lain.³⁴ Hak ini tidak boleh dihalangi oleh negara yang berbatasan dengan selat tersebut.³⁵ Lintas ini harus dilaksanakan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin, namun tidak menutup kemungkinan bagi kapal yang melintasi selat tersebut untuk masuk, meninggalkan atau kembali dari suatu negara yang berbatasan dengan selat tersebut dengan

³¹ Pasal 34 ayat (1) Konvensi Hukum Laut Tahun 1982

³² Pasal 35 Huruf a Konvensi Hukum Laut Tahun 1982

³³ Pasal 35 Huruf c Konvensi Hukum Laut Tahun 1982

³⁴ Pasal 37 Konvensi Hukum Laut Tahun 1982

³⁵ Pasal 38 ayat (1) Konvensi Hukum Laut Tahun 1982

memperhatikan aturan hukum dari negara yang bersangkutan.³⁶ Hak lintas transit ini sebenarnya hanya dijalankan di dalam bagian perairan teritorial yang ada di dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional³⁷ karena untuk bagian zona tambahan dan ZEE yang ada di dalam selat tersebut berlaku kebebasan berlayar (*freedom of navigation*) bagi kapal asing dan kebebasan terbang (*freedom of flight*) bagi pesawat udara negara lain yang terbang di atas wilayah tersebut.³⁸

Selat Malaka-Singapura sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional terbentuk dari adanya perairan laut teritorial, zona tambahan, dan ZEE. Karena itu di selat ini dapat digunakan hak lintas transit oleh kapal asing yang hendak berlayar dari ZEE atau laut lepas yang berada di samudera Hindia menuju ke ZEE atau laut lepas yang berada di Samudera Pasifik ataupun sebaliknya, namun di sebagian wilayah Selat Malaka-Singapura, yakni di bagian Selat Malaka dari selat ini yang memiliki lebar bisa mencapai 200 ml sehingga di dalamnya terdapat zona tambahan dan ZEE yang di wilayah ini berlaku kebebasan berlayar (*freedom of navigation*) bagi kapal asing yang melewatinya. Kebebasan berlayar ini tidak terdapat di bagian Selat Singapura karena lebar terluas selat ini hanya 10 ml sehingga di bagian selat ini hanya ada laut teritorial dari Indonesia dan Singapura.

B. Batasan Perompakan (*Piracy*) dan Perampokan Bersenjata di Laut (*Armed Robbery at Sea*)

Sebagai selat yang terbentuk dari perairan teritorial, zona tambahan, dan ZEE, maka di dalam Selat Malaka-Singapura dapat terjadi kejahatan perompakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata di laut (*armed robbery at sea*). Berdasarkan konvensi hukum laut perompakan didefinisikan sebagai setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah, atau setiap tindakan memusnahkan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari suatu kapal atau pesawat udara swasta, dan ditujukan kepada kapal atau pesawat udara lain,

³⁶ Pasal 38 ayat (2) Konvensi Hukum Laut Tahun 1982

³⁷ <https://www.ulapland.fi/news/Dissertation-Even-warships-have-the-right-to-innocent-passage-in-the-Aland-Islands/10917/bc12c3ef-615b-4bbc-ae4b-5926c2f3d66e>, diakses tanggal 13 September 2021

³⁸ Pasal 58 Ayat(1) Konvensi Hukum Laut tahun 1982

atau orang dan barang yang ada di kapal tersebut dan tindakan itu dilakukan di laut lepas atau di wilayah yang di luar dari yurisdiksi negara manapun.³⁹

Berdasarkan pengertian tersebut maka tindakan perompakan memiliki unsur-unsur sebagai berikut:

1. Dilakukan untuk tujuan pribadi (*privat ends*);
2. Ada keterlibatan setidaknya dua kapal dalam kejahatan tersebut.
3. Dilakukan oleh kapal swasta bukan kapal publik;
4. Dilakukan di wilayah laut lepas (*high seas*) atau di wilayah yang di luar dari yurisdiksi negara manapun.

Unsur tujuan pribadi dalam perompakan memiliki makna bahwa tindakan tersebut tidak bisa dilakukan atas otorisasi dari suatu pemerintahan dan tindakan perompakan untuk tujuan politik tidak termasuk dalam definisi perompakan yang ada di konvensi hukum laut.⁴⁰ Keterlibatan setidaknya dua kapal dalam tindakan perompakan mengakibatkan tindakan pemberontakan awak kapal terhadap kapal sendiri (*mutiny*) tidak termasuk dalam definisi perompakan.⁴¹ Sedangkan pembedaan kapal swasta dan kapal publik didasarkan pada bentuk penggunaan kapal bukan pada kualitas pemilik kapal tersebut. Kapal publik adalah kapal yang digunakan untuk dinas pemerintah dan bukan untuk tujuan swasta,⁴² termasuk kapal perang atau kapal pemerintah yang digunakan untuk tujuan non-militer atau non-komersil. Kapal pemerintah yang digunakan untuk tujuan komersil dianggap sebagai kapal swasta.⁴³

Selain laut lepas, wilayah laut yang dapat dimasukkan sebagai wilayah di mana ketika terjadi suatu tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah, atau setiap tindakan memusnahkan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari suatu kapal atau pesawat udara swasta, dan ditujukan

³⁹ Pasal 101 huruf a Konvensi Hukum Laut Tahun 1982

⁴⁰ John O'Brian, 2001, *International Law*, Rotledge-Cavendish, New York, p.426

⁴¹ D. J. Harris, 2004, *Cases and Materials on International Law: Sixth Edition*, Sweet & Maxwell, London, p. 459

⁴² Boer Mauna, 2008, *Hukum Internasional, Pengertian, Peran dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global, Edisi Kedua, Cetakan Kedua*, Alumni, Bandung, p.314

⁴³ Boer Mauna, *Ibid*, p.322

kepada kapal atau pesawat udara lain, atau orang dan barang yang ada di kapal tersebut dapat dikategorikan sebagai perompakan adalah wilayah zona tambahan dan ZEE, karena di dua wilayah tersebut suatu negara pantai hanya mempunyai hak berdaulat dan yurisdiksi yang terbatas yang tidak mencakup yurisdiksi untuk melakukan penanganan terhadap tindakan perompakan.

Perampokan bersenjata di laut didefinisikan sebagai setiap tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah, atau setiap tindakan memusnahkan, selain tindakan perompakan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi kepada kapal lain, atau orang dan barang yang ada di kapal tersebut dan tindakan itu dilakukan di perairan pedalam, perairan kepulauan, dan laut teritorial dari suatu negara.⁴⁴ Jika melihat dari pengertian ini maka perbedaan mendasar dari perompakan dan perampokan bersenjata di laut adalah wilayah tempat terjadinya kejahatan tersebut. Perompakan dapat ditemukan di laut lepas, zona tambahan atau ZEE, sedangkan perampokan bersenjata di laut terjadi di wilayah di mana suatu negara masih mempunyai kedaulatan sehingga masih memiliki yurisdiksi atas tindakan kejahatan tersebut.

Akibat dari perbedaan lokasi ini maka berlaku yurisdiksi yang berbeda terhadap masing-masing kejahatan tersebut. Terhadap perompakan dapat dikenakan yurisdiksi universal⁴⁵ sehingga setiap negara dapat melakukan penindakan atas perompakan, termasuk di dalamnya melakukan penangkapan dan dituntut di depan pengadilan nasional dari negara yang menangkap pelaku perompakan.⁴⁶ Yurisdiksi universal ini dikenakan pada suatu kejahatan didasarkan pada sifat kejahatan tersebut tanpa memandang kewarganegaraan dari pelaku,

⁴⁴ International Maritime Organization Resolution A.1025(26) Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships

⁴⁵ Jing Jin dan Erika Techera, Strengthening Universal Jurisdiction for Maritime Piracy Trials to Enhance a Sustainable Anti-Piracy Legal System for Community Interests, *Sustainability*, 2021,13,7268, p.2

⁴⁶ Evan K. Gruetter, 2019, *Piracy, a Crime of Universal Jurisdiction: A Perspective into the History of United States Piracy Jurisprudence, its English Common Law Roots, and Relationship with the Law of Nations*, p.16, available at https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3818633&download=yes, downloade on 14 of September 2021

korban, ataupun mereka yang melaksanakan yurisdiksi ini.⁴⁷ Sedangkan terhadap perampokan bersenjata di laut hanya tunduk pada yurisdiksi dari negara di mana kejahatan tersebut dilakukan sehingga hanya negara ini yang dapat melakukan penangkapan, penahanan, dan penuntutan terhadap kejahatan tersebut. Keterlibatan negara lain dalam penanganan perampokan bersenjata hanya dimungkinkan kalau ada otorisasi dari negara di mana kejahatan tersebut dilakukan.

Matriks Perbedaan dan Persamaan Perompakan dan Perampokan Bersenjata di Laut

	Perbedaan	Persamaan
Perompakan	Wilayah terjadinya di laut lepas atau di wilayah di luar dari yurisdiksi negara manapun.	tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah, atau setiap tindakan memusnahkan, yang dilakukan untuk tujuan pribadi oleh awak kapal atau penumpang dari suatu kapal dan ditujukan kepada kapal lain, atau orang dan barang yang ada di kapal tersebut
	Diberlakukan yurisdiksi universal.	
Perampokan bersenjata di laut	Wilayah terjadinya di perairan kepulauan, perairan pedalaman, atau laut teritorial.	
	Diberlakukan yurisdiksi nasional dari negara tempat kejahatan terjadi	

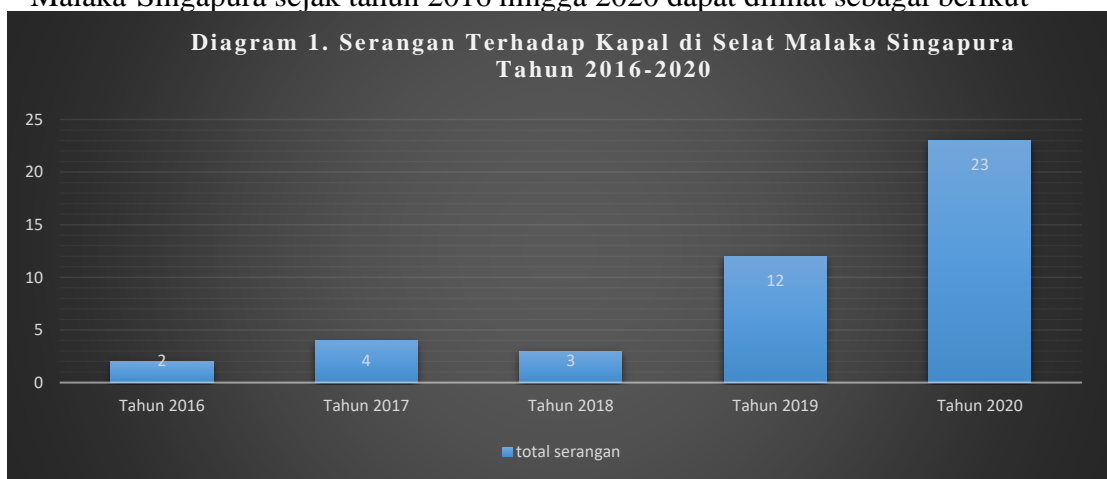
Berdasarkan penjelasan ini maka dapat dilihat bahwa di dalam Selat Malaka-Singapura dapat ditemukan kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata di laut. Perompakan hanya dapat terjadi di zona tambahan dan ZEE di

⁴⁷ Ma'ximo Langer, The Diplomacy Of Universal Jurisdiction: The Political Branches And The Transnational Prosecution Of International Crimes, *The American Journal Of International Law*, 2011, 151 (1), p.1.

bagian selat Malaka yang lebarnya hampir mencapai 100 ml sedangkan di bagian selat yang hanya terdapat laut teritorial, terutama di bagian Selat Singapura yang lebarnya hanya sekitar 10 ml kejahatan yang mungkin terjadi hanya perampokan bersenjata di laut, oleh karena itu dalam Selat Malaka-Singapura dapat dijalankan yurisdiksi universal dan yurisdiksi nasional dari Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai negara yang berbatasan langsung dengan selat tersebut.

C. Penanganan Perompakan (*Piracy*) dan Perampokan Bersenjata di Laut (*Armed Robbery at Sea*) di Selat Malaka-Singapura

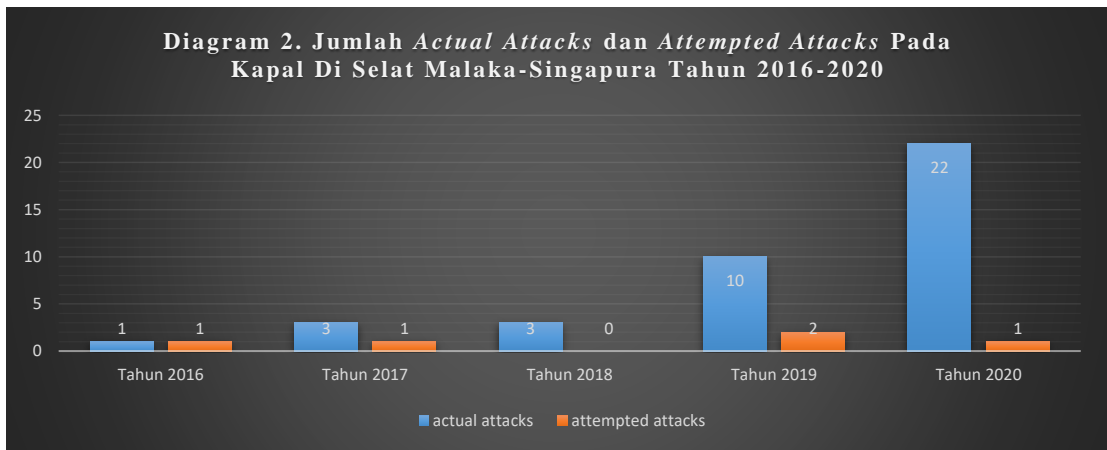
Melihat besarnya lalu lintas kapal yang melalui Selat Malaka-Singapura, tidak heran ketika kawasan ini menjadi salah satu wilayah target operasi dari perompak maupun perampok bersenjata di laut. Hal ini dapat dilihat dari data yang dipublikasi oleh *International Maritime Bureau* (IMB). Dalam data yang disajikan IMB serangan yang dilakukan terhadap kapal dikategorikan dalam dua jenis yakni serangan yang telah terjadi (*actual attacks*)⁴⁸ dan percobaan serangan (*attempted attacks*)⁴⁹. Serangan yang terjadi terhadap kapal yang melintasi Selat Malaka-Singapura sejak tahun 2016 hingga 2020 dapat dilihat sebagai berikut



⁴⁸ Actual attacks dibagi menjadi: (1) boarded yakni setiap tindakan illegal dari pelaku yang sukses memperoleh akses terhadap kapal; (2) Hijacked yakni setiap tindakan illegal dari pelaku yang sukses memperoleh akses terhadap kapal dan mengambil alih kontrol terhadap kapal Lihat International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2020*, p.4

⁴⁹ Attempted attacks dibagi menjadiii: (1) setiap tindakan illegal dari pelaku yang mencoba mendekati kapal dengan niat untuk naik ke atas kapal namun tindakan tersebut gagal akibat upaya yang dilakukan oleh awak kapal. Lihat International Maritime Bureau; (2) ; (3) fired upon yakni setiap tindakan illegal dari pelaku dengan menggunakan senjata terhadap kapal ketika berupaya untuk memperoleh akses atas kapal tersebut. *Loc.cit.*

Dari total 23 serangan pada kapal yang terjadi pada tahun 2020, 22 di antaranya adalah serangan yang telah terjadi (*actual attacks*) yang mana para pelaku secara ilegal berhasil memperoleh akses terhadap kapal (*boarded*), dan 1 serangan yang coba dilakukan oleh pelaku namun berhasil digagalkan oleh awak kapal (*attempted attack*).⁵⁰ Untuk total 12 serangan pada tahun 2019, 10 diantaranya merupakan serangan yang berhasil dilakukan (*actual attacks*) di mana pelaku berhasil memperoleh akses terhadap kapal secara ilegal (*Boarded*).⁵¹ Pada tahun 2018, dari total 3 serangan yang terjadi, semuanya merupakan serangan yang berhasil dilakukan oleh pelaku (*actual attacks*) yang mana mereka berhasil memperoleh akses terhadap kapal secara ilegal (*boarded*).⁵² Untuk total 4 serangan pada tahun 2017, 3 di antaranya para pelaku berhasil memperoleh akses terhadap kapal secara ilegal (*boarded*) dan 1 serangan yang coba dilakukan namun berhasil digagalkan awak kapal (*attempted attacks*).⁵³ Sedangkan untuk total 2 serangan yang terjadi pada tahun 2016 hanya 1 serangan yang berhasil dilakukan oleh para pelaku sehingga memperoleh akses atas kapal secara ilegal (*boarded*), 1 serangan berhasil digagalkan oleh awak kapal (*attempted attacks*).⁵⁴



⁵⁰ International Maritime Bureau, *Op.cit*, p.6

⁵¹ International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2019*, p.8

⁵² International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2018*, p.9

⁵³ International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2017*, p.9

⁵⁴ International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2016*, p.7

Berdasarkan data yang tersaji dalam diagram 1 dapat dilihat bahwa dalam periode tahun 2016 hingga tahun 2020 tingkat serangan terhadap kapal di Selat Malaka-Singapura cenderung stabil dengan jumlah rata-rata serangan berjumlah 3 serangan. Ini merupakan jumlah serangan yang relatif kecil jika dibandingkan dengan jumlah kapal yang melintas di selat ini setiap tahunnya, namun jumlah serangan mengalami kenaikan 75% di tahun 2019 dibandingkan tahun sebelumnya yakni menjadi 12 serangan dari sebelumnya hanya 3 serangan. Di tahun 2020 total serangan kembali mengalami kenaikan 47,83% dari tahun sebelumnya menjadi 23 serangan dari sebelumnya 12 serangan. Jumlah ini memang masih termasuk kecil dibandingkan total jumlah kapal yang melintasi selat ini dalam satu tahun namun kenaikan yang terus terjadi secara signifikan dalam 2 tahun terakhir ini harus menjadi perhatian serius bagi Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam mengamankan Selat Malaka-Singapura. Seluruh total serangan yang terjadi selama tahun 2016 hingga tahun 2020 di Selat Malaka-Singapura sebagaimana disajikan dalam diagram 1 terjadi di bagian wilayah Selat Singapura yang lebarnya tidak lebih dari 10 ml sehingga serangan tersebut masuk dalam kategori perampokan bersenjata di laut yang tunduk pada yurisdiksi dari negara di mana kejahatan tersebut dilakukan. Tidak ada satu serangan pun, selama periode ini, yang terjadi bagian wilayah Selat Malaka sehingga tidak ada kemungkinan terjadi perompakan.

Pengamanan Selat Malaka-Singapura merupakan kerjasama antara tiga negara pantai yang berbatasan langsung dengan selat ini yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura. Masalah keamanan selat ini sepenuhnya menjadi tanggungjawab dari ketiga negara tersebut sebagaimana yang ditekankan sejak pertemuan tiga menteri dari tiga negara yang berbatasan dengan Selat Malaka-Singapura di Batam tahun 2005 dan kemudian ditegaskan kembali dalam pertemuan antara ketiga negara tersebut dalam pertemuan tahun 2005 di Jakarta, tahun 2006 di Kuala Lumpur, dan tahun 2007 di Singapura. Dalam pertemuan ini ditegaskan bahwa ketiga negara pantai yang berbatasan dengan Selat Malaka-Singapura telah membentuk suatu wadah kerja sama dalam pengelolaan selat bersama dengan negara-negara dan *stakeholders* lain menggunakan selat tersebut

namun kerjasama yang melibatkan pihak lain selain Indonesia, Malaysia, dan Singapura hanya untuk permasalahan keselamatan pelayaran (*safety of navigation*) dan perlindungan lingkungan laut dari kemungkinan terjadinya pencemaran (*environmental protection*).

Kerjasama ini dilaksanakan melalui mekanisme *Cooperative Mechanism* (CM) yang dilandasi pada empat prinsip utama yakni: pertama, penegasan akan kedaulatan, hak berdaulat, yurisdiksi, dan integritas wilayah dari ketiga negara pantai yang berbatasan dengan selat; kedua, CM sesuai dengan hukum internasional khususnya Pasal 43 konvensi hukum laut; ketiga, dibentuk dalam kerangka *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) mengenai keselamatan pelayaran di Selat Malaka-Singapura dan tanggungjawab utama atas keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan selat ada pada negara yang berbatasan dengan selat; keempat, mengakui kepentingan negara dan *stakeholders* pengguna selat dan peran yang dapat mereka lakukan di selat tersebut, dan kerjasama itu harus dilakukan atas dasar sukarela.⁵⁵

Berdasarkan hal tersebut dapat dilihat bahwa ketiga negara yang berbatasan dengan selat tetaplah menjadi pemegang tanggung jawab utama dalam pengelolaan selat dan dengan dilibatkannya pihak lain dalam mengelola permasalahan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka-Singapura tidak berarti membatasi kedaulatan, hak berdaulat, maupun yurisdiksi dari negara yang berbatasan dengan selat tersebut, sebaliknya dengan adanya CM ini membuktikan kedaulatan dan hak berdaulat dari negara yang berbatasan dengan selat tersebut.

Berkaitan dengan masalah pengamanan selat Malaka-Singapura (*maritime security*) dari kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata di laut sepenuhnya menjadi tanggung jawab dari Indonesia, Malaysia dan Singapura. Bentuk pengamanan yang dilakukan dapat dilaksanakan secara unilateral, bilateral, trilateral diantara tiga negara yang berbatasan dengan selat, maupun

⁵⁵ The Co-Operative Mechanism Between The Littoral States And User States On Safety Of Navigation And Environmental Protection In The Straits Of Malacca And Singapore, 2007

multilateral. Secara unilateral pengamanan selat ini dilakukan melalui pengawasan maupun penegakan hukum yang dilakukan oleh masing-masing negara di wilayah yang menjadi yurisdiksinya. Indonesia melaksanakan pengamanan di selat ini melalui TNI Angkatan Laut yang dilaksanakan oleh Puskodal Guskamala Koarmada 1⁵⁶ dan Kantor Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai Kelas II Tanjung Uban dan kantor Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Pinang, Direktorat Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan⁵⁷.

Bentuk kerjasama bilateral dilakukan oleh sesama negara pantai yang berada di tepi selat dilakukan melalui pembentukan *Malacca Strait Security Patrol* (MSSP) yang strategi pelaksanaannya berbentuk kerjasama Patroli Terkoordinasi (PATKOR).⁵⁸ PATKOR yang dilaksanakan antara sesama negara yang berbatasan dengan selat di antara adalah Patroli Terkoordinasi Malaysia-Indonesia (MALINDO) yang merupakan kerjasama antara Indonesia dan Malaysia dalam mengatasi pelanggaran-pelanggaran hukum yang terjadi di bagian perairan Selat Malaka. Patroli ini dilakukan selama 60 hari dan dibagi dalam empat tahap yang mana setiap tahapnya dilakukan selama 15 hari.⁵⁹ Patroli Terkoordinasi Indonesia-Singapura (INDOSIN) yang dilakukan oleh TNI AL dan Angkatan Laut Singapura di Selat Malaka-Singapura. Patroli ini dilakukan selama 240 hari dan dibagi menjadi empat tahap di mana masing-masing tahap dilaksanakan selama 60 hari dengan melibatkan lima kapal laut dari masing-masing negara.⁶⁰

Dalam perjalanannya kerjasama bilateral pengamanan Selat-Malaka Singapura juga melibatkan negara-negara selain negara yang berbatasan dengan

⁵⁶ <https://www.tnial.mil.id/berita/19277/EKSISTENSI-PENGAMANAN-SELAT-MALAKA-OLEH-TNI-ANGKATAN-LAUT/>, accessed on 14 of September 2021

⁵⁷ <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7576/kemenhub-tingkatkan-keselamatan-dan-keamanan-pelayaran-di-sekitar-selat-malaka-dan-selat-singapura>, accessed on 14 of September 2021

⁵⁸ Harnit Kaur Kang, 2009, “*Gulf of Aden vs Malacca Strait Piracy and Counter-piracy efforts*”, Institute of Peace and Conflict Studies, New Delhi, p.2

⁵⁹ Sabella Ardimasari Aldebaran, Upaya Littoral States (Indonesia, Malaysia Dan Singapura) Dengan User States Dalam Memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan Bersenjata) Di Selat Malaka Tahun 2008-2013, *Journal of International Relations, Volume 2, Nomor 2, Tahun 2016*, p.74

⁶⁰ Sabella Ardimasari Aldebaran, *Loc.cit*

selat ini yakni melibatkan Thailand dan India. Kerjasama dengan Thailand dilaksanakan melalui Patroli terkoordinasi Indonesia-Thailand (INDOTHAI) yang dilakukan oleh TNI AL dan Angkatan Laut Kerajaan Thailand yang bertujuan untuk mengamankan perairan perbatasan antara Indonesia dan Thailand. Patroli ini dilakukan selama 60 hari dalam setahun.⁶¹ Kerjasama antara Indonesia dan India dilakukan melalui patroli terkoordinasi oleh angkatan laut Indonesia dan angkatan laut India (INDINDO) dalam operasi selama 60 hari dalam setahun.⁶²

Kerjasama multilateral dalam pengamanan Selat Malaka-Singapura dilaksanakan melalui kerjasama Operasi Patroli Udara Maritim Bersama, *Eye in The Sky* (Eis). Operasi ini dilakukan oleh *Combined Maritime Patrol* dari ketiga negara yang berbatasan dengan selat, yang dalam perjalanannya kemudian Thailand ikut diajak dalam operasi ini. Pelaksanaan patroli ini dilakukan selama 248 dengan mengerahkan satuan udara dari masing-masing negara secara bergantian.⁶³ Selain itu terdapat kerjasama pertukaran data intelegen antara ketiga negara pantai yang berbatasan dengan selat dan Thailand untuk mendukung patroli laut dan udara di Selat Malaka-Singapura yang kemudian dianalisis secara *real time* oleh *Malacca Strait patrol Information System* (MSP-IS). Kerjasama ini dinamakan *Malacca Strait Patrol Intelligence Exchange Group* (MSP-IEG).⁶⁴

Bentuk kerjasama yang melibatkan Thailand dan India dalam pengamanan Selat Malaka-Singapura dari perompakan dan perampokan bersenjata di laut hanya dilakukan pada segmen-segmen tertentu di selat tersebut dan dilakukan atas dasar otorisasi dari Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Hal ini tidak berarti kedaulatan ketiga negara tersebut telah dilanggar, sebaliknya hal ini menunjukkan manifestasi kedaulatan dari ketiga negara tersebut dengan memberikan izin bagi Thailand dan India untuk turut serta berpartisipasi dalam pengamanan selat ini.

Kerjasama-kerjasama ini telah membawa hasil yang memuaskan dalam mengatasi kejahatan perompakan kejahatan perompakan dan perampokan

⁶¹ Sabella Ardimasari Aldebaran, *Loc.cit*

⁶² Sabella Ardimasari Aldebaran, *Loc.cit*

⁶³ Sabella Ardimasari Aldebaran, *Loc.cit*

⁶⁴ Sabella Ardimasari Aldebaran, *Op.cit*, p.75

bersenjata di laut di Selat Malaka-Singapura secara signifikan. Hal ini dapat dilihat dari data penyerangan terhadap kapal yang melintasi selat ini yang terbilang cukup rendah dan dalam 2 tahun terakhir (tahun 2019 dan tahun 2020) hanya terjadi di bagian wilayah Selat Singapura saja. Meskipun demikian ketiga negara pantai bersama dengan negara-negara lain yang turut membantu mengamankan selat ini harus bisa meningkatkan kinerja agar selat ini betul-betul terbebas dari perompakan dan perampokan bersenjata di laut. Kalau dilihat berdasarkan data dalam diagram 1 maka wilayah yang perlu mendapat perhatian khusus adalah bagian wilayah Selat Singapura yang mana dalam kurun waktu tahun 2019 (meningkat 75% dari tahun sebelumnya) dan tahun 2020 (meningkat 47,83% dari tahun sebelumnya) terjadi peningkatan signifikan perampokan bersenjata di laut terhadap kapal yang melintas. Oleh karena itu harus dilakukan evaluasi untuk melihat apa yang menjadi kekurangan dalam pelaksanaan operasi Patroli Terkoordinasi INDOSIN di wilayah ini sehingga ke depannya wilayah ini bisa terbebas dari perampokan bersenjata di laut sebagaimana yang terjadi di bagian Selat Malaka dalam kurun waktu tahun 2016 hingga tahun 2020.

Bagi Indonesia salah satu hal yang bisa ditingkatkan adalah dengan memanfaatkan *Vessels Traffic Services* (VTS) yang selain berfungsi untuk melayani lalu lintas kapal di selat guna menjamin keselamatan pelayaran, efisiensi bernavigasi dan perlindungan lingkungan,⁶⁵ dapat juga difungsikan untuk memantau dan mengawasi kapal dari serangan perampokan bersenjata atau perompakan yang mungkin terjadi selama mereka melintas melalui selat. Kapal-kapal yang melintas dapat berkomunikasi melalui frekuensi radio apabila mereka mengalami penyerangan sehingga bisa cepat direspon oleh pihak yang berwajib.

Indonesia saat ini mempunyai dua VTS yang dapat difungsikan untuk mengelola Selat Malaka-Singapura, yakni VTS Batam dan VTS Dumai. VTS ini telah diperkenalkan Indonesia kepada Malaysia dan Singapura dalam TTEG tahun

⁶⁵ <https://maritim.go.id/respon-insiden-kecelakaan-kapal-selat-malaka-selat-singapura/>, accessed on 14 of September 2021

2018.⁶⁶ VTS Dumai telah melakukan tahapan uji coba/tes bed pemanduan secara elektronik (*electronic pilotage/e-pilotage*) yakni tahap ke dua dari 5 tahap penerapan *e-pilotage* di VTS, sedangkan VTS Batam baru melaksanakan tahap pertama yakni persiapan sarana, prasarana, dan sumber daya manusia dalam penerapan *e-pilotage* di VTS tersebut.⁶⁷ Pemerintah juga bersiap untuk mengusulkan kepada *International Maritime Organization* (IMO) dalam sidang Komite Keselamatan Maritim pada tahun 2022 untuk menggunakan VTS Dumai dan VTS Batam dalam mengawasi Selat Malaka-Singapura.⁶⁸ Selama ini pengawasan selat ini melalui VTS dilakukan oleh tiga VTS milik Malaysia dan Singapura.⁶⁹

D. Kesimpulan

Selat Malaka-Singapura merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sehingga negara lain mempunyai hak lintas transit untuk melalui selat ini dari ZEE atau laut lepas menuju ke ZEE atau laut lepas yang lain. Kejahatan terhadap kapal berupa perampokan bersenjata di laut yang terjadi di Selat Malaka-Singapura tunduk pada yudiksi dari Indonesia, Malaysia, atau Singapura. Keterlibatan pihak asing dalam menangani kejahatan ini hanya diperbolehkan atas izin dari ketiga negara tersebut sebagai negara yang berbatasan dengan selat. Kerjasama penanganan perampokan bersenjata yang dilakukan oleh ketiga negara ini terbukti berhasil dengan jumlah kasus yang sangat kecil. Namun masih perlu dilakukan evaluasi terhadap pengamanan di bagian Selat Singapura karena terjadi peningkatan kasus perampokan bersenjata yang signifikan di wilayah ini meskipun total keseluruhannya masih terbilang kecil.

⁶⁶ <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210315/98/1367735/indonesia-usul-vts-dumai-dan-batam-kelola-selat-malaka-ke-imo>, accessed on 14 of September 2021

⁶⁷ <https://hubla.dephub.go.id/kapelbatam/page/news/read/9361/kemenhub-lakukan-uji-coba-tahap-kedua-penerapan-e-pilotage-service-di-dumai>, accessed on 15 of September 2021

⁶⁸ <https://maritim.go.id/respon-insiden-kecelakaan-kapal-selat-malaka-selat-singapura/>, accessed on 14 of september 2021

⁶⁹ <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210315/98/1367735/indonesia-usul-vts-dumai-dan-batam-kelola-selat-malaka-ke-imo>, accessed on 14 of September 2021

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Aguilar Sandra Gaytan dan Martin Verlaan, *National coastlines and baselines – data set collection for European countries*, EMODnet High Resolution Seabed Mapping (HRSM);
- Harris D. J, 2004, *Cases and Materials on International Law: Sixth Edition*, Sweer & Maxwell, London;
- International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2016*;
- International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2017*;
- International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2018*;
- International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2019*;
- International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report Fro the Period of 1 January-31 December 2020*;
- Kang Harnit Kaur, 2009, “*Gulf of Aden vs Malacca Strait Piracy and Counter-piracy efforts*”, Institute of Peace and Conflict Studies, New Delhi;
- Mauna Boer, 2008, *Hukum Internasional, Pengertian, Peran dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global, Edisi Kedua, Cetakan Kedua*, Alumni, Bandung;
- O’Brian John, 2001, *Internatinal Law*, Rotledge-Cavendish, New York;

Perjanjian-perjanjian Internasional

- 1982 United Nation Convention On the Law of The Sea;
- International Maritime Organization Resolution A.1025(26) Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships;

The Co-Operative Mechanism Between The Littoral States And User States On Safety Of Navigation And Environmental Protection In The Straits Of Malacca And Singapore, 2007;

Jurnal dan laporan

Alam Khalid Mehmood, Xuemei Li, and Saranjam Baig, “Impact of Transport Cost and Travel Time on Trade under China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)”, *Journal of Advanced Transportation*, Vol.2019, 2019;

Aldebaran Sabella Ardimasari, Upaya Littoral States (Indonesia, Malaysia Dan Singapura) Dengan User States Dalam Memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan Bersenjata) Di Selat Malaka Tahun 2008-2013, *Journal of International Relations*, Volume.2, Issue.2, 2016 (in indonesian);

Flores Reymund B and Bassa Rachel Mary Anne A, “Chinese-Taiwanese-Shouteast Asian Triangular Relations: On Building and Rebuilding Political and Economic Assertiveness in Shout China Sea”, *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relation: An International Journal*, Vol.4, Issue.3, December 2018;

Gruetter Evan K, 2019, *Piracy, a Crime of Universal Jurisdiction: A Perspective into the History of United States Piracy Jurisprudence, its English Common Law Roots, and Relationship with the Law of Nations*, available at

https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3818633&download=yes

Hananto Pulung Widhi Hari, “The Urgency Littoral States in Melacca Strait to Eradicate The Marine Pollution”, *Administrative Law & Governance Journal*. Volume.3 Issue.4, November 2020;

Jaafar Harlina Suzana, Mona Leza Abd Aziz, Muhammad Razif Ahmad and Nasruddin Faisol, “Creating Innovation in Achieving Sustainability: Halal-Friendly Sustainable Port “, *Sustainability*, Vol.13, Issue.23, 2021;

- Jin Jing dan Erika Techera, Strengthening Universal Jurisdiction for Maritime Piracy Trials to Enhance a Sustainable Anti-Piracy Legal System for Community Interests, *Sustainability*, 2021,13,7268;
- Langer Ma´ximo, “The Diplomacy Of Universal Jurisdiction: The Political Branches And The Transnational Prosecution Of International Crimes”, *The American Journal Of International Law*,2011,151 (1);
- Oktavian Risky, “Rezim Keamanan Maritim Dalam Penanganan Pembajakan Kapal Di Selat Malaka”, *Jurnal Asia Pasific Studies*, Vol.5, Issue.1, January-June 2021; [in Indonesian]
- Panduwinata Yudistira, “Pengawasan Wilayah Laut Selat Malaka Pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols Tahun 2011 – 2013: Perspektif Indonesia”, *Journal of International Relations*, Volume.2, Issue.4, 2016; [in Indonesian]
- Rusl Mohd Hazmi Mohd, “Navigational Hazards in International Maritime Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore”, *Journal of International Studies*, Vol. 8, 2012;
- Rusli Mohd Hazmi Bin Mohd, et all, “The Straits of Malacca and Singapore: Maritime Conduits of Global Importance”, *Research in World Economy*, Vol.12, No. 2, Special Issue; 2021;
- Suseto Buddy, Zarina Othman and Farizal Mohd Razalli, “The need to reform Indonesia’s maritime strategy: A review”, *Indonesian Journal of Geography*, Vol. 50, No.2, 2018;
- Susilo A K . et all, “Maritime Strategy Development To Encounter The Threat Of National Sea Security In Indonesia Territory”, *Journal of Defense Resources Management*, Vol.9, Issue.2, 2018;
- Yang Fengshuo, et all, “Changes and Regional Differences in Urban Land Areas on Both Banks of the Strait of Malacca Based on Remote Sensing”, *Sustainability*, Vol.12, Issue.22, 2020

Internet

<https://www.weforum.org/agenda/2014/05/world-most-important-trade-route/>;

<https://www.ulapland.fi/news/Dissertation-Even-warships-have-the-right-to-innocent-passage-in-the-Aland-Islands/10917/bc12c3ef-615b-4bbc-ae4b-5926c2f3d66e>;

<https://www.tnial.mil.id/berita/19277/EKSISTENSI-PENGAMANAN-SELAT-MALAKA-OLEH-TNI-ANGKATAN-LAUT/>;

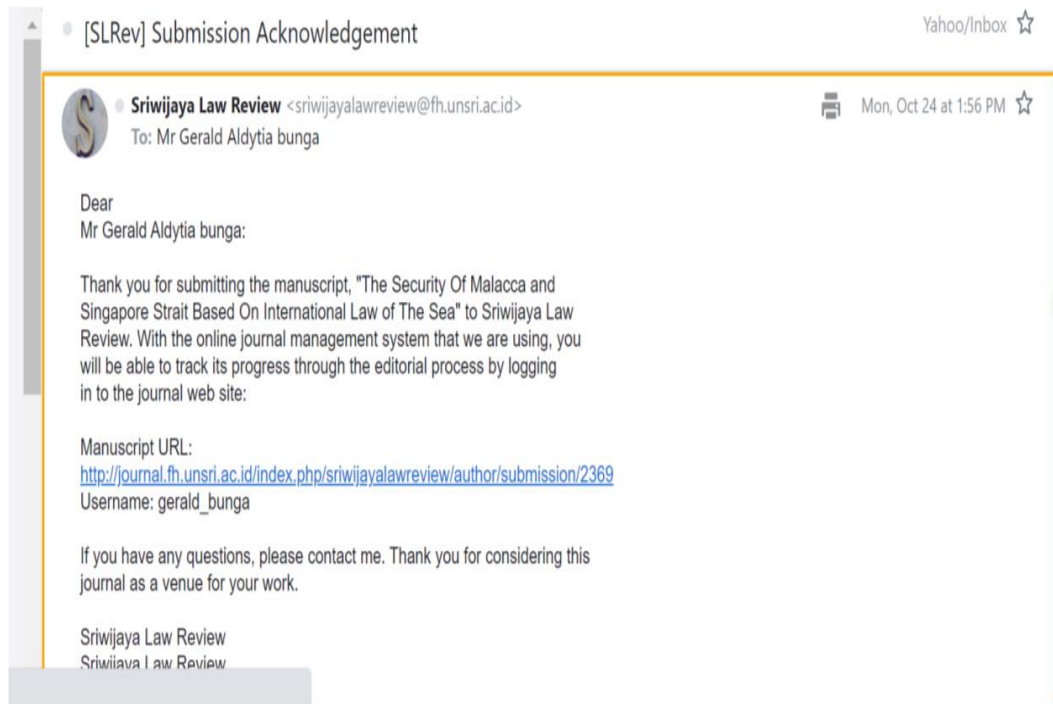
<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7576/kemenhub-tingkatkan-keselamatan-dan-keamanan-pelayaran-di-sekitar-selat-malaka-dan-selat-singapura>;

<https://maritim.go.id/respon-insiden-kecelakaan-kapal-selat-malaka-selat-singapura/>;

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20210315/98/1367735/indonesia-usul-vts-dumai-dan-batam-kelola-selat-malaka-ke-imo>

LAMPIRAN

Bukti Submit Di jurnal Internasional Terindeks Scopus



#2369 SUMMARY

SUMMARY

REVIEW

EDITING

SUBMISSION

Authors	Gerald Aldytia Bunga
Title	The Security Of Malacca and Singapore Strait Based On International Law of The Sea
Original file	2369-6831-1-SM.DOC 2022-10-24
Supp. files	None ADD A SUPPLEMENTARY FILE
Submitter	Mr Gerald Aldytia bunga
Date submitted	October 24, 2022 - 12:56 PM
Section	Articles
Editor	None assigned

STATUS

Status	Awaiting assignment
Initiated	2022-10-24
Last modified	2022-10-24

SUBMISSION METADATA

[EDIT METADATA](#)

AUTHORS

Name	Gerald Aldytia Bunga
Affiliation	University of Nusa Cendana
Country	Indonesia
Bio Statement	Lecturer at Law Faculty, International Law Department
Principal contact for editorial correspondence.	

RANK

Sriwijaya Law Review



SJR 2021

0.19

powered by scimagojr.com

INDEXING SITES



FOR AUTHOR



Editorial Office: Faculty of Law, Sriwijaya UniversityJalan Srijaya Negara, Palembang, South Sumatra 30139, Indonesia.

ISSN Print: 2541-5298
ISSN Online: 2541-6464

Phone: +62711-580063Fax: +62711-581179
E-mail: sriwijalayalawreview@unsri.ac.id| sriwijalayalawreview@gmail.com
Website: <http://journal.fh.unsri.ac.id/index.php/sriwijalayalawreview>

The Security Of Malacca and Singapore Strait Based On International Law of The Sea

Gerald Aldytia Bunga

Faculty of Law, University of Nusa Cendana. E-mail: Gerald.bunga@yahoo.com

Article	Abstract
Keywords: Piracy; Armed Robbery At Sea; Malacca and Singapore Strait; International Law of the Sea	The strait of Malacca-singapore is a busy shipping lanes that connect Indian Ocean and Pacific Ocean, therefore it is shortening the distance between Europe, Middle East, and East Asia. This strait plays an important role in world trade. Some ipmortant commodities, including oil, are transported through it every year. As one of the bussiest shipping lane in the world makes the Strait of Malacca-Singapore vulnarable against the attack of piracy and armmed robbery at sea against ships. This paper discuss as to how the three countries bordering the strait overcoming the piracy an armed robbery at sea. The research method used in this paper is normative legal research. The result of the research shows that during 2016 to 2020 only the armed robbery at sea ocured in the Strait of Malacca-Singapore, therefore it is subject to the jurisdiction of Indonesia, Malaysia, and Singapore to overcome this crime. These countries has done it through several bilateral and multilateral cooperation to overcome this crime. For indonesia the aspect that could be done is to utilize the vessel tracking system in Batam and Dumai to manange the strait.
Artikel History	
DOI:	

©2019; This is an Open Acces Research distributed under the term of the Creative Commons Attribution Licencee (<https://creativecommons.org/licences/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original works is properly cited.

INTRODUCTION

The Straits of Malacca-Singapore is one of the busiest shipping lanes in the world with more than 60,000 ships sailing through the strait every year.¹ Based on a report from the Vessel Tracking System (VTS) of Klang Port, almost 10 ships enter and exit this strait every hour.² This strait is located between Indonesia, Malaysia and Singapore with a length in the Malacca Strait reaching 520 nautical miles and a width of 11-200 nautical miles. In the Singapore Strait, the length of the strait from west to east reaches 30 nautical miles and is about 10 nautical miles wide.³ even in that part of the Philips Canal it is only 1.5 nautical miles wide. The area of the Malacca-Singapore Strait reaches 65,000 km².⁴ Thus, in the Malacca-Singapore strait there is a territorial sea, and in some parts of it there is an contiguous zone, the exclusive economic zone (EEZ).

The Malacca-Singapore Strait is a shipping lane that connects the Indian Ocean and the Pacific Ocean, thereby shortening the distance between Europe, the Middle East, and East Asia.⁵ About 25% of the world's trade commodities are transported through this strait.⁶ This strait is also a route for transporting important commodities, including oil, destined for countries in East Asia. Of the 87 million barrels of oil produced daily in 2011, around 15.2 million barrels were transported through the Malacca-Singapore Strait, which is the shortest sea route from oil supplying countries in Africa and the Persian Gulf to Asian markets.⁷ For example, 83% of China's imported oil are transported by sea and 77% of them are

¹ Pulung Widhi Hari Hananto, "The Urgency Littoral States in Melacca Strait to Eradicate The Marine Pollution", *Administrative Law & Governance Journal*. 3, Issue.4, (November 2020): 692-707. <https://doi.org/10.14710/alj.v3i4>.

² Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, et all, "The Straits of Malacca and Singapore: Maritime Conduits of Global Importance", *Research in World Economy*. 2, No. 2, Special Issue (2021): 123-131. <https://doi.org/10.5430/rwe.v12n2p123>.

³ Yudistira Panduwinata, "Pengawasan Wilayah Laut Selat Malaka Pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols Tahun 2011 – 2013: Perspektif Indonesia", *Journal of International Relations*. 2, Issue.4, (2016): 276-281. <https://doi.org/10.14710/jirud.v2i4>.

⁴ Risky Oktavian, "Rezim Keamanan Maritim Dalam Penanganan Pembajakan Kapal Di Selat Malaka", *Jurnal Asia Pasific Studies*. 5, Issue.1, (January-June 2021): 61-90. <https://doi.org/10.33541/japs.v5i1.3258>.

⁵ Mohd Hazmi Mohd Rusl, "Navigational Hazards in International Maritime Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore", *Journal of International Studies*, Vol. 8, (2012): 47-75.

⁶ Fengshuo Yang, Xiaomei Yang, Zhihua Wang, Yueming Liu and Bin Liu, "Changes and Regional Differences in Urban Land Areas on Both Banks of the Strait of Malacca Based on Remote Sensing", *Sustainability*. 12, Issue.22, (2020): 1-19 . <https://doi.org/10.3390/su12229714>.

⁷ "The World's Most Important Trade Route?". World Economic Forum, <https://www.weforum.org/agenda/2014/05/world-most-important-trade-route/>.

transported through the Malacca-Singapore strait.⁸ Therefore, China considers the existence of this strait vital for its country's trade interest.⁹

Being one of the busiest international shipping lanes in the world¹⁰ also brings its own risks, both in terms of shipping safety and security, for ships sailing through this strait. Security threats are a separate problem for ships sailing through this strait. Security threats that may occur in this area are piracy, armed robbery at sea, kidnapping of crew members, human trafficking, arms smuggling, and also possible terrorist attacks aimed at crippling international trade routes and destroying supporting sailing facilities in this strait.¹¹ Of all the potential crimes that can occur in this strait, crimes of piracy and armed robbery at sea are two crimes that have always been a challenge in securing this shipping lane. In 2020 there were 23 incidents of attacks on ships passing through the Malacca-Singapore Strait, and all of these attacks occurred in the Singapore Strait region.¹² Of the 23 attacks that occurred, there were 22 attacks in which the perpetrators succeeded in taking over the ship illegally and 1 attack was foiled.¹³

For this reason, this paper will discuss how the efforts of the three countries bordering the Malacca-Singapore strait in overcoming this crime. For this purpose, we will first look at the status of this strait in international law of the sea and then discuss the limits between piracy and armed robbery at sea so that we can understand the difference between these two crimes and then discuss how these crimes can be handled by the three countries bordering this strait in which will also be analyzed regarding cases that occurred in the Malacca-Singapore Strait in 2016 to 2020.

⁸ Khalid Mehmood Alam, Xuemei Li, and Saranjam Baig, "Impact of Transport Cost and Travel Time on Trade under China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)", *Journal of Advanced Transportation*, Vol.2019 (2019): 1-16. <https://doi.org/10.1155/2019/7178507>.

⁹ Reymund B Flores and Rachel Mary Anne A. Basas, "Chinese-Taiwanese-Shoutheast Asian Triangular Relations: On Building and Rebuilding Political and Economic Assertiveness in Shout China Sea", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relation: An International Journal*. 4, Issue.3, (December 2018): 901-937.

¹⁰ Harlina Suzana Jaafar, Mona Leza Abd Aziz, Muhammad Razif Ahmad and Nasruddin Faisal, "Creating Innovation in Achieving Sustainability: Halal-Friendly Sustainable Port ", *Sustainability*. 13, Issue.23, (2021): 1-21 <https://doi.org/10.3390/su132313339>.

¹¹ Buddy Suseto, Zarina Othman and Farizal Mohd Razalli, "The need to reform Indonesia's maritime strategy: A review", *Indonesian Journal of Geography*. 50, No.2, (2018): 145-153. <http://dx.doi.org/10.22146/ijg.27954>. also see A K [Susilo](#), U. [Ciptomulyono](#), I Nengah [Putra Ahmadi](#), and [Sutrisno](#), "Maritime Strategy Development To Encounter The Threat Of National Sea Security In Indonesia Territory", *Journal of Defense Resources Management*. 9, Issue.2, (2018): 147-171.

¹² International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report Fro the Period of 1 January-31 December 2020*, (2020).

¹³ International Maritime Bureau.

RESEARCH METHODS

This research uses normative legal research methods. The data used in this study is secondary data in the form of primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials. The data related to the problem were obtained through library research and then analyzed descriptively qualitatively. This research also uses a statutory approach and a conceptual approach.¹⁴

ANALYSIS AND DISCUSSION

The legal status of Strait of Malacca and Singapore

In international law of the sea, the regime of the sea area can be divided into two large areas, namely the sea area which is on the inner side of the baseline and the sea area which is on the outer side of the baseline. Internal waters and archipelagic waters are sea areas located on the inner side of the baselines, while the sea areas on the outer side of the baselines are territorial sea, contiguous zone, EEZ, straits used for international navigation and the high seas. Outside of these sea area, there is an area of the seabed known as the continental shelf. A coastal state has sovereignty over the sea area only in the internal waters, archipelagic waters (for archipelagic states), and territorial sea. Meanwhile, in the contiguous zone and EEZ, a coastal state only has sovereign rights and limited jurisdiction. Thus the outermost limit of the sovereignty of a coastal state is 12 nautical mile which limited with the rights of innocent passage for other countries to sail through the sea area where a coastal state has such sovereignty.

In relation to the Malacca-Singapore strait which is between Indonesia, Malaysia and Singapore, under the 1982 convention on the law of the sea, this strait can be categorized as a strait used for international navigation. The law of the sea convention stipulates that the regime of passage through such a strait must not affect the legal status of the waters that make up the strait or the sovereignty or jurisdiction of countries directly adjacent to the strait.¹⁵ Therefore, if in the strait there is a territorial sea, an contiguous zone, or an EEZ, the legal status of the waters will not change and the sovereignty, sovereign rights, and limited jurisdiction and jurisdiction in each of these areas will still apply as stipulated in the convention on the law of the sea and other international regulations.

With the existence of a strait used for international navigation, it does not affect the legal status of internal waters that are in a strait¹⁶ or will not affect the legal status in a strait where a passage is regulated by international conventions that previously existed and applies specifically to straits that thereby¹⁷. For example for straits located in internal waters or archipelagic waters, in the strait the right of innocent passage will apply when a ship of another country wants to

¹⁴ Susanti D. O., Efendi A, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2014).

¹⁵ "1982 United Nation Convention On The Law of The Sea" (1982).

¹⁶ "1982 United Nation Convention On The Law of The Sea" (1982).

¹⁷ "1982 United Nation Convention On The Law of The Sea" (1982).

pass through the strait when passing through the territorial sea of that country, when the ship sails from a EEZ or high seas to other EEZs or high seas.

The right of passage that applies in the strait used for international navigation is the right of transit passage. The right of transit passage is the right to sail through the strait used for international navigation when a ship or aircraft wants to navigate from an EEZ or the high seas to another EEZ or high seas.¹⁸ This right should not be hindered by countries bordering the strait.¹⁹ This passage must be carried out continuously, directly and as quickly as possible, but does not rule out the possibility for ships navigating the strait to enter, leave or return from a country bordering the strait with due observance of the laws of the country concerned. This right of transit passage is actually only exercised in the part of the territorial waters inside the strait which used for international navigation²⁰ because for the contiguous zone and EEZ in the strait apply freedom of navigation for foreign ships and freedom of flight for aircraft of other countries flying over the area²¹.

The Malacca-Singapore Strait as a strait used for international navigation is formed from the existence of territorial sea, contiguous zone, and EEZ. Therefore, in this strait the right of transit passage can be used by foreign ships that want to sail from the EEZ or the high seas in the Indian Ocean to the EEZ or the high seas in the Pacific Ocean or vice versa, but in some parts of the Malacca-Singapore Strait, namely in the Malacca Strait of this strait which has a width of up to 200 nautical so that there is an additional zone and an EEZ, freedom of navigation applies to foreign ships navigating through it. This freedom of navigation does not exist in the Singapore Strait because the widest width of the strait is only 10 nautical so that in this part of the strait there is only territorial seas from Indonesia and Singapore.

The limitation Between Piracy and Armed Robbery at Sea

As a strait formed from territorial waters, contiguous zones, and EEZs, in the Malacca-Singapore Straits piracy and armed robbery at sea can occur. According to convention on the law of the sea, piracy is defined as any act of violence or illegal detention, or any act of depredation, conducted for privat ends by the crew or passengers of a private ship or aircraft, and directed against another ship or aircraft, or a person and goods on board the ship and the act is conducted on the high seas or in territory outside the jurisdiction of any country.²² Based on this definition, the act of piracy has the following elements:

1. Conducted for privat ends;
2. There are at least two ships involved in the crime;

¹⁸ “1982 United Nation Convention On The Law of The Sea” (1982).

¹⁹ “1982 United Nation Convention On The Law of The Sea” (1982).

²⁰ “1982 United Nation Convention On The Law of The Sea” (1982).

²¹ “1982 United Nation Convention On The Law of The Sea” (1982).

²² “1982 United Nation Convention On The Law of The Sea” (1982).

3. Conducted by private ships not public ships;
4. Conducted on the high seas or in the territory outside the jurisdiction of any country.

The element of private ends in piracy means that the act cannot be conducted with the authorization of a government and piracy for political purposes are not included in the definition of piracy in convention on the law of the sea.²³ The involvement of at least two ships in piracy resulting in mutiny acts of crew members against their ship is not included in the definition of piracy.²⁴ Meanwhile, the distinction between private ships and public ships is based on the use of ships, not on the quality of the ship's owner. Public ships are ships used for government services and not for private purposes,²⁵ including warships or government ships used for non-military or non-commercial purposes. Government ships used for commercial purposes are considered private ships.²⁶

In addition to the high seas, the sea area that can be included as an area where when there is an illegal act of violence or detention, or any act of depredation, which is conducted for private ends by the crew or passengers of a private ship or aircraft, against another ships or aircraft, or people and goods on board that ship can be categorized as piracy is an contiguous zone and EEZ, because in these two areas a coastal state only has sovereign rights and limited jurisdiction which does not include jurisdiction to deal with acts of piracy.

Armed robbery at sea is defined as any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, other than acts of piracy, conducted for private ends against another ship, or the people and goods on board that ship and the act is conducted in internal waters, archipelagic waters, and the territorial sea of a country.²⁷ Based on this definition, the basic difference between piracy and armed robbery at sea is the area where the crime occurs. Piracy can be found on the high seas, contiguous zones or EEZs, while armed robbery at sea occurs in areas where a country still has sovereignty so that it still has jurisdiction over the crime.

As a result of these different locations, different jurisdictions apply to each of these crimes. Universal jurisdiction is applied against piracy²⁸ so that every country can take action against piracy, including making arrests and being prosecuted before the national court of the country that arrest the perpetrators of

²³ John O'Brian, *Internatinal Law* (New York: Rotledge-Cavendish,2001).

²⁴ D. J. Harris, *Cases and Materials on International Law: Sixth Edition* (London: Sweer & Maxwel,2004).

²⁵ Boer Mauna, *Hukum Internasional, Pengertian, Peran dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global, Edisi Kedua, Cetakan Kedua* (Bandung: Alumni, 2008).

²⁶ Mauna.

²⁷ "International Maritime Organization Resolution A.1025(26) Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships" (2009).

²⁸ Jing Jin dan Erika Techera, "Strengthening Universal Jurisdiction for Maritime Piracy Trials to Enhance a Sustainable Anti-Piracy Legal System for Community Interests", *Sustainability*, 13, Issue.13 (2021): 1-31. <https://doi.org/10.3390/su13137268>.

piracy²⁹. This universal jurisdiction is imposed on a crime based on the nature of the crime regardless of the nationality of the perpetrator, victim or those exercising this jurisdiction.³⁰ Meanwhile, armed robbery at sea is only subject to the jurisdiction of the country where the crime was committed so that only this country can make the arrest, detention and prosecution of the crime. The involvement of other countries in handling armed robbery at sea is only possible if there is authorization from the country where the crime was committed.

Matrix of Differences and Similarities between Piracy and Armed Robbery at Sea

	Differences	Similarities
Piracy	The area where the crime is committed is on the high seas or in areas outside the jurisdiction of any country.	illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, conducted for private ends by the crew or passengers of a ship and directed against another ship, or the people and goods on board that ship
	Universal Jurisdiction can be applied in this crime.	
Armed Robbery at Sea	The area where the crime is committed is Internal water, archipelagic water, or territorial sea.	
	the jurisdiction of the country where the crime was committed is applied in this crime	

Based on this explanation, it can be seen that in the Malacca-Singapore Strait, the crimes of piracy and armed robbery at sea can be occurred. Piracy can only occur in the contiguous zone and the EEZ in the Malacca strait which is almost 100 ml wide, while in the strait where there is only the territorial sea, especially in the Singapore Strait which is only about 10 ml wide, the only possible crime that could occur is armed robbery at sea. Therefore, in the Malacca-

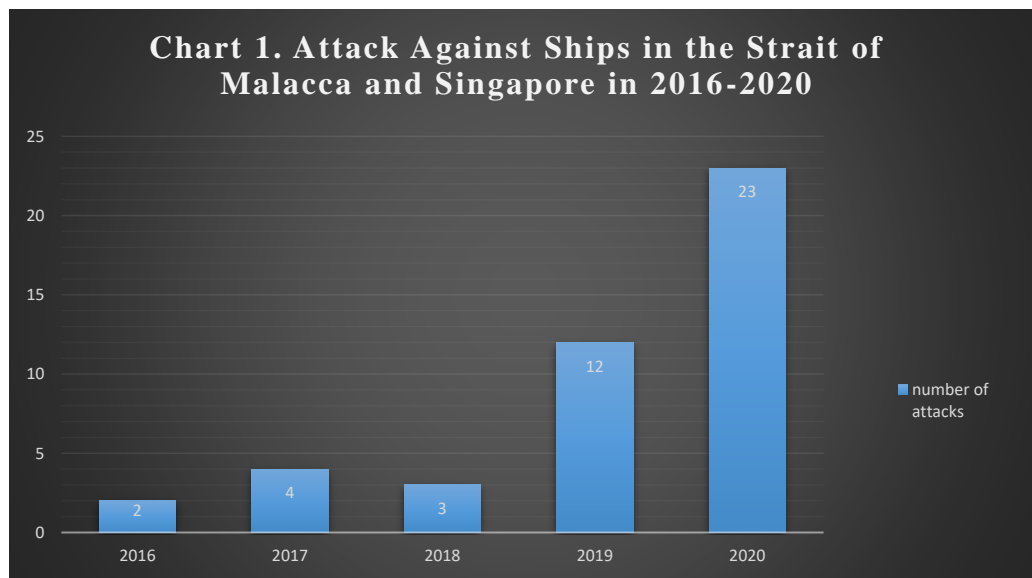
²⁹ Evan K. Gruetter, *Piracy, a Crime of Universal Jurisdiction: A Perspective into the History of United States Piracy Jurisprudence, its English Common Law Roots, and Relationship with the Law of Nations* (2019), available at https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3818633&download=yes.

³⁰ Maximo Langer, "The Diplomacy Of Universal Jurisdiction: The Political Branches And The Transnational Prosecution Of International Crimes", *The American Journal Of International Law*, 151, Issue.1 (2011): 1-49. <https://doi.org/10.5305/amerjintelaw.105.1.0001>.

Singapore Strait, universal jurisdiction and national jurisdiction from Indonesia, Malaysia and Singapore can be exercised as countries directly bordering the strait.

The Handling of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Straits of Malacca-Singapore

Seeing the large amount of ship traffic passing through the Malacca-Singapore Strait, it is not surprising that this area has become one of the target areas for operations by pirates and armed robbers at sea. This can be seen from the data published by the International Maritime Bureau (IMB). In the data presented by the IMB, attacks carried out on ships are categorized into two types, namely actual attacks³¹ dan attempted attacks³². The attacks that occurred on ships navigating through the Malacca-Singapore Strait from 2016 to 2020 can be seen as follows



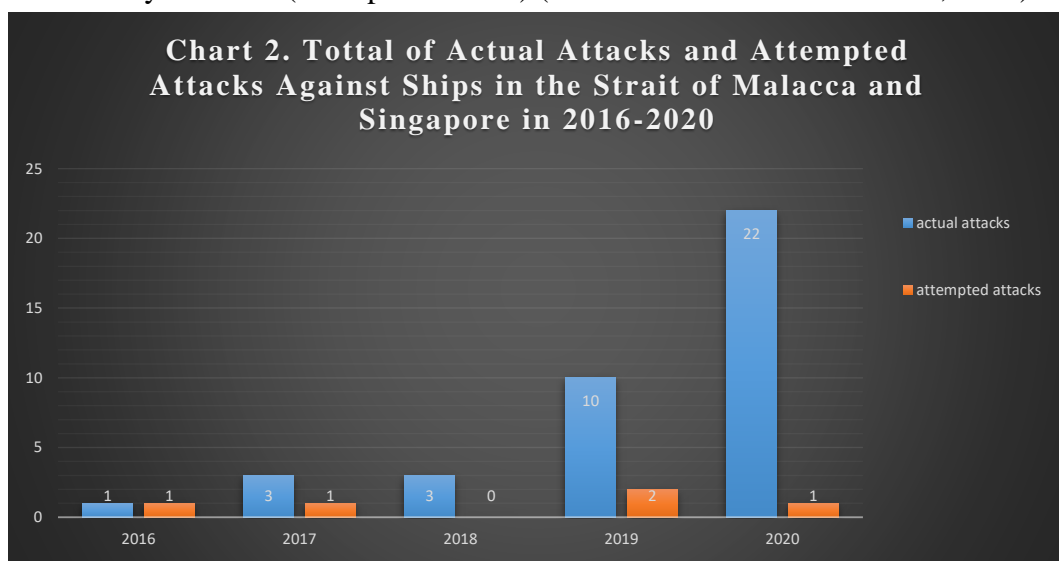
Source: International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2020, 2020*

Out of 23 attacks on ships that occurred in 2020, 22 were actual attacks in which the perpetrators illegally managed to gain access to the ship (boarded), and

³¹ Actual attacks are divided into: (1) boarded, ie any illegal actions from perpetrators who successfully gain access to ships; (2) Hijacked, namely every illegal act of the perpetrator who successfully gains access to the ship and takes over control of the ship. see International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2020 (2020)*.

³² Attempted attacks are divided into: (1) every illegal act of the perpetrator who tries to approach the ship with the intention of getting on the ship but the action fails due to the efforts made by the crew. (2) fired upon, namely every illegal act of the perpetrator by using weapons against the ship when trying to gain access to the ship. See International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2020*

1 attempted attack but was thwarted by the crew ship (attempted attack).³³ For a total of 12 attacks in 2019, 10 of them were successful attacks (actual attacks) where the perpetrators managed to gain access to ships illegally (Boarded).³⁴ In 2018, out of 3 attacks occurred, all were successful attacks by the perpetrators (actual attacks) in which they managed to gain access to illegally boarded the ships.³⁵ For a total of 4 attacks in 2017, 3 of which the perpetrators managed to gain access to ships illegally (boarded) and 1 attack that was attempted but was thwarted by the crew (attempted attacks).³⁶ Meanwhile, for a total of 2 attacks that occurred in 2016 only 1 attack was successfully carried out by the perpetrators thus gaining access to the ship illegally (boarded), 1 attack was successfully thwarted by the crew (attempted attacks) (International Maritime Bureau, 2016).³⁷



Source: International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2020, 2020*

Based on the data presented in diagram 1, it can be seen that in the period 2016 to 2020 the rate of attacks on ships in the Malacca-Singapore Strait tends to be stable with an average number of attacks amounting to 3 attacks. This is a relatively small number of attacks when compared to the number of ships that pass through this strait each year, but the number of attacks increased by 75% in

³³ International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report Fro the Period of 1 January-31 December 2020*.

³⁴ International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2019* (2019).

³⁵ International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2018* (2018).

³⁶ International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2017* (2017).

³⁷ International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2016* (2016).

2019 compared to the previous year, which was 12 attacks from the previous 3 attacks. In 2020 the total attacks again increased by 47.83% from the previous year to 23 attacks from the previous 12 attacks. This number is still small compared to the total number of ships navigating through this strait in one year, but the significant increase that has occurred in the last 2 years should be a serious concern for Indonesia, Malaysia and Singapore in securing the Malacca-Singapore Strait.

All of the total of attacks that occurred during 2016 to 2020 in the Malacca-Singapore Strait as presented in diagram 1 occurred in the Singapore Strait area which is not more than 10 ml wide so that the attacks fall into the category of armed robbery at sea which is subject to the jurisdiction of the country where the crime was committed. Not a single attack, during this period, occurred in the Malacca Strait area so there is no piracy occurred during this period in this Strait.

The security of the Malacca-Singapore Strait is a collaboration between three coastal countries that directly border this strait, namely Indonesia, Malaysia and Singapore. The issue of strait security is fully the responsibility of the three countries as emphasized since the meeting of three ministers from three countries bordering the Malacca-Singapore Strait in Batam in 2005 and then reaffirmed in a meeting between the three countries at the 2005 meeting in Jakarta in 2005, 2006 in Kuala Lumpur, and 2007 in Singapore. In this meeting it was emphasized that the three coastal countries bordering the Malacca-Singapore Straits have formed a forum for cooperation in managing the strait together with other countries and stakeholders using the strait, but cooperation involving parties other than Indonesia, Malaysia and Singapore is only for regarding the issue of safety of navigation and protection of the marine environment from possible pollution (environmental protection).

This cooperation is carried out through the Cooperative Mechanism (CM) which is based on four main principles, namely: first, affirmation of the sovereignty, sovereign rights, jurisdiction, and territorial integrity of the three coastal countries bordering the strait; second, CM is in accordance with international law, especially Article 43 of the law of the sea convention; third, formed within the framework of the Tripartite Technical Experts Group (TTEG) regarding shipping safety in the Malacca-Singapore Strait and the main responsibility for shipping safety and the protection of the strait environment lies with countries bordering the strait; fourth, recognizing the interests of the countries and stakeholders using the strait and the role they can play in the strait, and that cooperation must be conducted on a voluntary basis.³⁸

Based on this, it can be seen that the three countries bordering the strait remain the main responsibility holders in the management of the strait and the

³⁸ The Co-Operative Mechanism Between The Littoral States And User States On Safety Of Navigation And Environmental Protection In The Straits Of Malacca And Singapore (2007).

involvement of other parties in managing shipping safety and environmental protection issues in the Malacca-Singapore Strait does not mean limiting the sovereignty, sovereign rights, and jurisdiction of countries bordering the strait, on the contrary, with the existence of this CM, it proves the existence of sovereignty and sovereign rights of the country bordering the strait.

Regarding the issue of securing the Malacca-Singapore strait from piracy and armed robbery at sea, it is the responsibility of Indonesia, Malaysia and Singapore. The form of security can be carried out unilaterally, bilaterally, or/and trilaterally between three countries bordering the strait, or multilaterally. Unilaterally, the security of this strait is carried out through supervision and law enforcement conducted by each country in the area under its jurisdiction. Indonesia implements security in this strait through the Navy which is carried out by the Guskamala Koarmada 1 of Navy Command Center³⁹ and Tanjung Uban Class II Marine and Coastal Guard Base Office and Tanjung Pinang Class I Navigation District office, Directorate of Sea Transportation of Ministry of Transportation⁴⁰.

The form of bilateral cooperation conducted by fellow coastal countries bordering the strait is carried out through the establishment of the Malacca Strait Security Patrol (MSSP) whose implementation strategy is in the form of Coordinated Patrol.⁴¹ The coordinated patrol carried out between countries bordering the strait is the Malaysia-Indonesia Coordinated Patrol (MALINDO) which is a collaboration between Indonesia and Malaysia in overcoming legal violations that occur in the waters of the Malacca Strait. This patrol is carried out for 60 days and is divided into four stages where each stage is carried out for 15 days.⁴² Indonesia-Singapore Coordinated Patrol (INDOSIN) conducted by the Indonesian Navy and Singapore Navy in the Malacca-Singapore Strait. This patrol is carried out for 240 days and is divided into four stages where each stage is carried out for 60 days involving five ships from each country.⁴³

On the way, bilateral cooperation in securing the Singapore-Malacca Strait also involves countries other than the countries bordering the strait, including Thailand and India. Cooperation with Thailand is carried out through the

³⁹ “Eksistensi Pengamanan Selat Malaka Oleh TNI Angkatan Laut”, Indonesian Navy, <https://www.tnial.mil.id/berita/19277/EKSISTENSI-PENGAMANAN-SELAT-MALAKA-OLEH-TNI-ANGKATAN-LAUT/>.

⁴⁰ “Kemenhub Tingkatkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Di Sekitar Selat Malaka dan Singapura”, directorate general of sea transportation, ministry of transportation, <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7576/kemenhub-tingkatkan-keselamatan-dan-keamanan-pelayaran-di-sekitar-selat-malaka-dan-selat-singapura>

⁴¹ Harnit Kaur Kang, *Gulf of Aden vs Malacca Strait Piracy and Counter-piracy efforts* (New Delhi: Institute of Peace and Conflict Studies, 2009).

⁴² Sabella Ardimasari Aldebaran, “Upaya Littoral States (Indonesia, Malaysia Dan Singapura) Dengan User States Dalam Memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan Bersenjata) Di Selat Malaka Tahun 2008-2013”, *Journal of International Relations*, 2, Nomor.2 (2016): 72-79. <https://doi.org/10.14710/jirud.v2i2.11075>.

⁴³ Aldebaran.

Indonesia-Thailand Coordinated Patrol (INDOTHAI) conducted by the Indonesian Navy and the Royal Thai Navy which aims to secure the border water between Indonesia and Thailand. These patrols are conducted 60 days a year.⁴⁴ Cooperation between Indonesia and India is carried out through coordinated patrol by the Indonesian navy and the Indian navy (INDINDO) in operations conducted 60 days a year.⁴⁵

Multilateral cooperation in securing the Malacca-Singapore Strait is carried out through the Joint Maritime Air Patrol Operation, Eye in The Sky (Eis). This operation was carried out by the Combined Maritime Patrol from the three countries bordering the strait, which on its way later Thailand was invited to participate in this operation. This patrol is carried out for 248 days by deploying air units from each country in turn.⁴⁶ In addition, there is cooperation in the exchange of intelligence data between the three coastal countries bordering the strait and Thailand to support sea and air patrols in the Malacca-Singapore Strait which is then analyzed in real time by the Malacca Strait Patrol Information System (MSP-IS). This collaboration is called the Malacca Strait Patrol Intelligence Exchange Group (MSP-IEG).⁴⁷

The form of cooperation involving Thailand and India in securing the Malacca-Singapore Strait from piracy and armed robbery at sea is only carried out in certain segments of the strait and is carried out on the basis of authorization from Indonesia, Malaysia and Singapore. This does not mean that the sovereignty of the three countries has been violated, on the contrary it shows the manifestation of the sovereignty of the three countries by giving permission for Thailand and India to participate in securing this strait.

These collaborations have brought significant results in overcoming the crimes of piracy and armed robbery at sea in the Malacca-Singapore Straits significantly. This can be seen from the data on attacks on ships navigating through this strait which is quite low and in the last 2 years (2019 and 2020) it is only occurred in the Singapore Strait area. However, the three coastal countries along with other countries that helped secure this strait must be able to improve their performance so that this strait is truly free from piracy and armed robbery at sea. Based on the data in diagram 1, the area that needs special attention is the part of the Singapore Strait, which in the period of 2019 (75% increase from the previous year) and in the period of 2020 (47.83% increase from the previous year) there was a significant increase of armed robbery at sea against ships. Therefore, an evaluation must be carried out to see what are the shortcomings in the implementation of the INDOSIN Coordinated Patrol operation in this area so that in the future this area can be free from armed robbery at sea as happened in the Malacca Strait in the period of 2016 to 2020.

⁴⁴ Aldebaran.

⁴⁵ Aldebaran.

⁴⁶ Aldebaran.

⁴⁷ Aldebaran.

For Indonesia, one of the things that can be improved is by utilizing Vessels Traffic Services (VTS), which in addition to serving ship traffic in the strait to ensure shipping safety, navigation efficiency and environmental protection (Maritim Bisnis, 2021),⁴⁸ can also be used to monitor and supervise ships from armed robbery at sea or piracy attacks that may occur during their navigation through the strait. Passing ships can communicate via radio frequency if they experience an attack so that the authorities can respond quickly. Indonesia currently has two VTS that can be used to manage the Malacca-Singapore Strait, namely VTS Batam and VTS Dumai. This VTS has been introduced by Indonesia to Malaysia and Singapore in the 2018 TTEG.⁴⁹ VTS Dumai has carried out the pilot stage/test of electronic pilotage (e-pilotage) which is the second of 5 stages of implementing e-pilotage at VTS, while VTS Batam has only carried out the first stage, namely the preparation of facilities, infrastructure, and human resources in the implementation of e-pilotage in the VTS (director general of sea transportation, ministry of transportation, 2021).⁵⁰ The government is also preparing to propose to the International Maritime Organization (IMO) at the Maritime Safety Committee meeting in 2022 to use VTS Dumai and VTS Batam in overseeing the Malacca-Singapore Strait (Maritim Bisnis, 2021).⁵¹ So far, the current supervision through VTS is carried out by three VTS of Malaysia and Singapore Anita Widya Puspa, 2021).⁵²

CONCLUSION

The Malacca-Singapore Strait is a strait used for international navigation so that other countries have the right of transit passage to navigate through this strait from the EEZ or the high seas to another EEZ or high seas. Crimes against ships in the form of armed robbery at sea that occur in the Malacca-Singapore Strait are

⁴⁸ “respon insiden kecelakaan kapal di selat malaka dan selat-singapura kemenko marves gelar rakor dengan kementerian terkait”, Maritim Bisnis, <https://maritimbisnis.com/2021/03/02/respon-insiden-kecelakaan-kapal-di-selat-malaka-dan-selat-singapura-kemenko-marves-gelar-rakor-dengan-kementerian-terkait/>.

⁴⁹ “Indonesia Usul VTS Dumai dan Batam Kelola Selat Malaka Ke Imo”, Bisnis.com, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210315/98/1367735/indonesia-usul-vts-dumai-dan-batam-kelola-selat-malaka-ke-imo>.

⁵⁰ “Kemenhub Lakukan Uji Coba tahap Kedua Penerapan E-Pilotage Service Di Dumai”, directorate general of sea transportation, ministry of transportation, <https://hubla.dephub.go.id/kanpelbatam/page/news/read/9361/kemenhub-lakukan-uji-coba-tahap-kedua-penerapan-e-pilotage-service-di-dumai> .

⁵¹ “respon insiden kecelakaan kapal di selat malaka dan selat-singapura kemenko marves gelar rakor dengan kementerian terkait”, Maritim Bisnis, <https://maritimbisnis.com/2021/03/02/respon-insiden-kecelakaan-kapal-di-selat-malaka-dan-selat-singapura-kemenko-marves-gelar-rakor-dengan-kementerian-terkait/> .

⁵² “Indonesia Usul VTS Dumai dan Batam Kelola Selat Malaka Ke Imo”, Bisnis.com, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210315/98/1367735/indonesia-usul-vts-dumai-dan-batam-kelola-selat-malaka-ke-imo>.

subject to the jurisdiction of Indonesia, of Malaysia or of Singapore. The involvement of foreign parties in dealing with this crime is only allowed with the permission of the three countries as countries bordering the strait. The armed robbery cooperation carried out by the three countries proved successful with a very small number of cases. However, it is still necessary to evaluate the security in the Singapore Strait because there has been a significant increase in armed robbery cases in this area even though the total is still relatively small.

REFERENCES

- 1982 United Nation Convention On The Law of The Sea (1982).
- A K [Susilo](#), U. [Ciptomulyono](#), I Nengah [Putra](#), [Ahmadi](#), and [Sutrisno](#), “Maritime Strategy Development To Encounter The Threat Of National Sea Security In Indonesia Territory”, *Journal of Defense Resources Management*. 9, Issue.2, (2018): 147-171.
- Bisnis.com, “Indonesia Usul VTS Dumai dan Batam Kelola Selat Malaka Ke Imo”, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210315/98/1367735/indonesia-usul-vts-dumai-dan-batam-kelola-selat-malaka-ke-imo>.
- Boer Mauna, *Hukum Internasional, Pengertian, Peran dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global, Edisi Kedua, Cetakan Kedua* (Bandung: Alumni, 2008).
- Buddy Suseto, Zarina Othman and Farizal Mohd Razalli, “The need to reform Indonesia’s maritime strategy: A review”, *Indonesian Journal of Geography*. 50, No.2, (2018): 145-153.
- D. J. Harris, *Cases and Materials on International Law: Sixth Edition* (London: Sweet & Maxwell, 2004).
- Directorate general of sea transportation, ministry of transportation, “Kemenhub Lakukan Uji Coba tahap Kedua Penerapan E-Pilotage Service Di Dumai”, <https://hubla.dephub.go.id/kanpelbatam/page/news/read/9361/kemenhub-lakukan-uji-coba-tahap-kedua-penerapan-e-pilotage-service-di-dumai> .
- Directorate general of sea transportation, ministry of transportation, “Kemenhub Tingkatkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Di Sekitar Selat Malaka dan Singapura”, <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7576/kemenhub-tingkatkan-keselamatan-dan-keamanan-pelayaran-di-sekitar-selat-malaka-dan-selat-singapura>.
- Evan K. Gruetter, *Piracy, a Crime of Universal Jurisdiction: A Perspective into the History of United States Piracy Jurisprudence, its English Common Law Roots, and Relationship with the Law of Nations* (2019), available at https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3818633&download=yes .
- Fengshuo Yang, Xiaomei Yang, Zhihua Wang, Yueming Liu and Bin Liu, “Changes and Regional Differences in Urban Land Areas on Both Banks of the Strait of Malacca Based on Remote Sensing”, *Sustainability*. 12, Issue.22, (2020): 1-19.
- Harlina Suzana Jaafar, Mona Leza Abd Aziz, Muhammad Razif Ahmad and Nasruddin Faisal, “Creating Innovation in Achieving Sustainability: Halal-Friendly Sustainable Port “, *Sustainability*. 13, Issue.23, (2021): 1-21.
- Harnit Kaur Kang, *Gulf of Aden vs Malacca Strait Piracy and Counter-piracy efforts* (New Delhi: Institute of Peace and Conflict Studies, 2009).
- Indonesian Navy, “Eksistensi Pengamanan Selat Malaka Oleh TNI Angkatan Laut”, <https://www.tnial.mil.id/berita/19277/EKSISTENSI-PENGAMANAN-SELAT-MALAKA-OLEH-TNI-ANGKATAN-LAUT/> .
- International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report Fro the Period of 1 January-31 December 2020*.
- International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2019* (2019).
- International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2018* (2018).

- International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2017* (2017).
- International Maritime Bureau, *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January – 31 December 2016* (2016).
- International Maritime Organization Resolution A.1025(26) Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships” (2009).
- Jing Jin dan Erika Techera, “Strengthening Universal Jurisdiction for Maritime Piracy Trials to Enhance a Sustainable Anti-Piracy Legal System for Community Interests”, *Sustainability*, 13, Issue.13 (2021): 1-3.
- John O’Brian, *Internatinal Law* (New York: Rotledge-Cavendish,2001).
- Khalid Mehmood Alam, Xuemei Li, and Saranjam Baig, “Impact of Transport Cost and Travel Time on Trade under China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)”, *Journal of Advanced Transportation*, Vol.2019 (2019): 1-16.
- Maritim Bisnis, “respon insiden kecelakaan kapal di selat malaka dan selat-singapura kemenko marves gelar rakor dengan kementerian terkait”, <https://maritimbisnis.com/2021/03/02/respon-insiden-kecelakaan-kapal-di-selat-malaka-dan-selat-singapura-kemenko-marves-gelar-rakor-dengan-kementerian-terkait/>.
- Maximo Langer, “The Diplomacy Of Universal Jurisdiction: The Political Branches And The Transnational Prosecution Of International Crimes”, *The American Journal Of International Law*, 151, Issue.1 (2011): 1-49.
- Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, et all, “The Straits of Malacca and Singapore: Maritime Conduits of Global Importance”, *Research in World Economy*. 2, No. 2, Special Issue (2021): 123-131.
- Mohd Hazmi Mohd Rusli, “Navigational Hazards in International Maritime Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore”, *Journal of International Studies*, Vol. 8, (2012): 47-75.
- Pulung Widhi Hari Hananto, “The Urgency Littoral States in Melacca Strait to Eradicate The Marine Pollution”, *Administrative Law & Governance Journal*. 3, Issue.4, (November 2020): 692-707.
- Reymund B Flores and Rachel Mary Anne A. Basas, “Chinese-Taiwanese-Shouteast Asian Triangular Relations: On Building and Rebuilding Political and Economic Assertiveness in Shout China Sea”, *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relation: An International Journal*. 4, Issue.3, (December 2018): 901-937.
- Riskey Oktavian, “Rezim Keamanan Maritim Dalam Penanganan Pembajakan Kapal Di Selat Malaka”, *Jurnal Asia Pasific Studies*. 5, Issue.1, (January-June 2021): 61-90.
- Sabella Ardimasari Aldebaran, “Upaya Littoral States (Indonesia, Malaysia Dan Singapura) Dengan User States Dalam Memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan Bersenjata) Di Selat Malaka Tahun 2008-2013”, *Journal of International Relations*, 2, Nomor.2 (2016): 72-79.
- Susanti D. O., Efendi A, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2014).
- The Co-Operative Mechanism Between The Littoral States And User States On Safety Of Navigation And Environmental Protection In The Straits Of Malacca And Singapore (2007).
- World Economic Forum, “The World’s Mpst Important Trade Route?”, <https://www.weforum.org/agenda/2014/05/world-most-important-trade-route/>.
- Yudistira Panduwinata, “Pengawasan Wilayah Laut Selat Malaka Pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols Tahun 2011 – 2013: Perspektif Indonesia”, *Journal of International Relations*. 2, Issue.4, (2016): 276-281.