



**UPAYA LITTORAL STATES (INDONESIA, MALAYSIA DAN SINGAPURA)
DENGAN USER STATES DALAM MEMBERANTAS KEJAHATAN
ARMED ROBBERY (PEROMPIKAN BERSENJATA) DI SELAT MALAKA
TAHUN 2008-2013**

Sabella Ardimasari Aldebaran

Program Studi Hubungan Internasional,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro
Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269
Website: <http://www.fisip.undip.ac.id> Email: fisip@undip.ac.id

Abstract

Malacca Strait has become one prone international shipping lanes to maritime security threats, particularly the armed robbery. Littoral States such as Indonesia, Malaysia and Singapore have the capability to guarantee the safety and security of the strait. This research aims to analyse cooperation between Littoral States in combating armed robbery in the Malacca Strait. Using Neoliberal Institutional theory and qualitative method along with descriptive approach through interview and library research, this research shows that since the initiative of coordinated patrols conducted between the Littoral States there was a significant decrease in number of attack in armed robbery in the Malacca Strait from 2008 to 2010. In addition, several maritime regimes such as The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) and The Regional Maritime Security Initiative (RMSI) serve as facilitator to enhance the cooperative mechanism between Littoral States to combat armed robbery in the territory.

Keywords: *Malacca Strait, maritime regimes, Littoral States, armed robbery*

1. Pendahuluan

71% bagian bumi merupakan lautan yang menyediakan sumber daya dalam mendukung kehidupan manusia melalui keanekaragaman hayati. Namun lautan juga berfungsi sebagai jalur utama bagi perdagangan internasional, dimana dalam hal ini mendukung aktivitas kapal-kapal dalam menjalankam perdagangan dunia sebesar 80%. Oleh karena itu, keamanan suatu perairan yang dimanfaatkan sebagai jalur perdagangan internasional menjadi cerminan atas pertumbuhan kemakmuran ekonomi global (Hayashi,2002 :1)

Selat Malaka merupakan salah satu jalur pelayaran internasional terpenting di dunia, menyediakan rute terpendek antara Samudera Hindia dan Samudra Pasifik serta menjadi pintu utama urat nadi perdagangan yang menghubungkan Asia Barat dan Asia Timur. Tercatat jumlah muatan minyak melalui Selat Malaka pada tahun 2013 mencapai 15.2 juta barrel per harinya, dan hal tersebut menjadikan Selat Malaka sebagai *chokepoint*¹ kedua terbesar di dunia (EIA, 2013).

¹ *Choke point* mengandung arti selat yang sempit dan dangkal yang digunakan untuk perdagangan dunia lewat laut.

Pentingnya Selat Malaka dalam memenuhi kebutuhan distribusi barang dan energi dunia digambarkan melalui volume lalu lintas kapal yang melintas di perairan ini mencapai lebih dari 70,000 kapal per tahunnya (Marine Department of Malaysia, 2013). Jenis kapal kontainer dan tanker memadati jalur perairan ini dalam membawa muatan baik kebutuhan energi dan non-energi dari Timur Tengah menuju Laut China Selatan dan sebaliknya.

Strategisnya posisi Selat Malaka menjadikan perairan ini menjadi target berbagai kejahatan di laut, yaitu salah satunya kejahatan *armed robbery*². Bahkan pada tahun 2000, Selat Malaka sempat disebut menjadi perairan paling rawan terhadap aksi kejahatan perompakan di dunia (Liss, 2014:1). Hal tersebut membuat *Littoral States* yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara- negara pantai yang berbatasan langsung oleh Selat Malaka melakukan sejumlah upaya guna memberantas kejahatan *armed robbery*, mengingat dampak dari kejahatan *armed robbery* mengancam keamanan kawasan dan menghambat aktivitas perdagangan dan pasokan energi negara- negara pengguna selat (*user states*).

User states seperti Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, India, dan Thailand hingga Amerika Serikat adalah negara- negara pengguna Selat Malaka yang sangat bergantung pada jalur perairan Selat Malaka guna memenuhi kepentingan dalam dan luar negerinya. Maka dalam upaya memberantas kejahatan *armed robbery*, *User States* menaruh perhatian tinggi dalam melakukan kerjasama dengan *Littoral States* bersamaan dengan semangat perwujudan pasal 43 *United Nation Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS)³.

Tulisan ini menganalisis bagaimana kerjasama *littoral states* (Indonesia, Malaysia dan Singapura) dengan *user states* dalam memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka. Menggunakan teori neoliberal institusionalisme, Tulisan ini berpendapat bahwa pada derajat interdependensi yang tinggi dan sistem internasional yang anarki maka negara- negara dalam hal ini *littoral states* dengan *user states* akan mencoba memaksimalkan keuntungan yang absolut melalui kerjasama. Seperti apa yang dinyatakan oleh teori neoliberal institusionalisme sendiri yang memandang adanya sebuah institusi internasional atau rezim berperan untuk memberikan fasilitas dalam kerjasama yang dilakukan oleh negara- negara anggotanya. Institusi internasional atau rezim memiliki peran dalam menyediakan aliran informasi dan kesempatan bernegosiasi antar negara- negara anggota kerjasama, meningkatkan kemampuan pemerintah negara anggota kerjasama dalam memonitor kemampuan satu sama lain, dan dapat memperkuat harapan untuk mencapai sebuah tujuan kerjasama yang solid. *Littoral States* dan *User States* menghadapi suatu masalah bersama yaitu kejahatan *armed robbery*. Lebih lanjut, *littoral states* dan *user states* mengakui adanya peran institusi internasional berbentuk rezim maritim internasional dalam memfasilitasi kerjasama dan juga sebagai wadah dalam menyediakan informasi guna mencapai tujuan bersama yaitu memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka.

2. Pembahasan

Faktor keamanan merupakan isu yang krusial bagi kehidupan masyarakat internasional, maka sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, kerjasama guna memastikan keamanan alur dan keselamatan kapal-kapal dari ancaman kejahatan *armed robbery* yang melintasi Selat Malaka menjadi hal yang mendesak untuk

² *Armed Robbery* adalah kejahatan perompakan di laut yang terjadi di dalam wilayah yurisdiksi suatu negara

³ UNCLOS atau *United Convention Law of The Sea* adalah Konvensi Hukum Laut Internasional berfungsi dalam mendefinisikan hak dan tanggung jawab negara dalam penggunaan lautan di dunia serta menetapkan pedoman untuk bisnis, lingkungan, dan pengelolaan sumber daya alam laut.

ditindaklanjuti mengingat berhubungan dengan kelangsungan perekonomian negara-negara di dunia (Pena, 2009 :3)

Littoral States memiliki kewenangan dalam urusan menjaga Selat Malaka yang aman dari berbagai ancaman kejahatan dan pelanggaran hukum di laut sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 21 UNCLOS 1982. Maka tiga negara pantai yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura sepakat untuk memperkokoh kerjasama pengamanan di Selat Malaka, dalam bentuk patroli terkoordinasi melibatkan unsur patroli laut dan unsur patroli udara. Komitmen untuk memperkokoh kerja sama pengamanan Selat Malaka itu, ditandai dengan disahkannya *Terms of Reference The Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee* (TOR MSP JCC) dan Standar Operasional Prosedur (SOP) operasi pengamanan Selat Malaka. Pada tahun 2006, Thailand sebagai negara yang berada di utara Selat Malaka bergabung dengan *littoral states* dalam rangka upaya mengamankan Selat Malaka dari ancaman kejahatan laut salah satunya yaitu kejahatan *armed robbery* melalui kerjasama patroli terkoordinasi (MINDEF, 2006).

Berikut ini adalah kerjasama patroli terkoordinasi yang dilakukan antar *littoral states* sebagai upaya memberantas ancaman kejahatan *armed robbery* secara rutin di Selat Malaka:

- (1) **Patroli Terkoordinasi Malaysia- Indonesia (Patkor Malindo)** adalah kerjasama patroli terkoordinasi antara Malaysia dan Indonesia untuk menangkal, menanggulangi dan menindak setiap pelanggaran hukum di perairan Selat Malaka. Dilaksanakan selama 60 hari dalam setahun dengan dibagi dalam empat tahap, melibatkan dua unsur laut masing- masing negara yang dalam setiap tahap kegiatan patroli berlangsung selama 15 hari.
- (2) **Patroli Terkoordinasi Indonesia- Singapura (Patkor Indosin)** dilaksanakan antara TNI- AL dan Republic of Singapore Navy di Selat Malaka dan Selat Singapura. Bertujuan menegakkan hukum dalam rangka memelihara dan meningkatkan stabilitas keamanan di perairan Selat. Dalam setahun kegiatan operasi dilaksanakan selama 240 hari yang mana masing- masing tahapan dilaksanakan dalam waktu 60 hari dengan melibatkan lima unsur kapal laut masing- masing negara.
- (3) **Patroli Terkoordinasi Indonesia- Thailand (Patkor IndoThai)** dilaksanakan antara TNI-AL dan Royal Thai Navy bertujuan untuk mewujudkan keamanan di wilayah perairan perbatasan Indonesia- Thailand terhadap setiap pelanggaran dan ancaman tindak kejahatan di laut. Operasi patroli terkoordinasi ini digelar selama 30 hari dalam satu tahun.
- (4) **Patroli Terkoordinasi Indonesia- India (Patkor Indindo)** digelar antar unsur TNI-AL dan Angkatan Laut India. Bertujuan untuk mewujudkan keamanan di wilayah perairan perbatasan Indonesia-India yang berlangsung selama 60 hari dalam setahun.
- (5) **Patroli Terkoordinasi Optima Malindo** digelar oleh unsur- unsur Tentera Diraja Laut Malaysia, Kastam dan Marin Polis Malaysia. Patroli dilaksanakan sekali dalam setahun selama 60 hari untuk menegakkan kedaulatan dan hukum serta kegiatan *search and rescue* (SAR) dalam memelihara dan meningkatkan stabilitas keamanan diperairan perbatasan kepulauan Riau dan Selat Malaka.
- (6) **Operasi Patroli Udara Maritim Bersama, Eye In The Sky (EiS)** dilakukan dalam bentuk *Combined Maritime Patrol Team* oleh ketiga negara pantai, Indonesia, Singapura dan Malaysia untuk mendukung kelancaran operasi unsur-unsur laut, berikut Thailand. Dalam setahun dilaksanakan selama 248 hari dengan mengerahkan satu unsur udara secara bergantian.

- (7) **Malacca Strait Patrol Intelligence Exchange Group (MSP- IEG)** *Littoral states* dengan Thailand melakukan pertukaran data intelijen guna mendukung kegiatan patroli laut dan patroli udara di Selat Malaka yang kemudian dapat dianalisis dengan tindakan koordinasi melalui sebuah wadah atau platform *real time* ditempatkan di masing- masing negara yang disebut dengan *Malacca Strait Patrol Information System (MSP-IS)*

Kejahatan *armed robbery* mengancam stabilitas keamanan dan keberlangsungan aktivitas ekonomi baik *littoral states* dan *user states*. Sejalan dengan Pasal 43 UNCLOS yang menjelaskan bahwa pengguna selat, harus dengan perjanjian, bekerja sama dalam pendirian dan pemeliharaan alat bantu navigasi dan alat bantu pencegahan, serta pengurangan dan pengendalian pencemaran oleh kapal, maka *littoral states* dengan *user states* sepakat membentuk *Cooperative Mechanism*. *Cooperative Mechanism* menyediakan kerangka kerjasama bagi *Littoral states* dan *User States* guna membangun kerjasama yang kooperatif dalam keterlibatan kedua belah pihak maupun pemangku kepentingan lainnya dalam partisipasi dan berbagi tanggung jawab dalam menjaga dan meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Singapura. *Cooperative Mechanism* terdiri dari tiga komponen yaitu:

- (1) **Cooperation Forum**: Menjadi forum kerjasama, memfasilitasi diskusi maupun *open dialogue* antara *littoral states*, *user states*, industri pelayaran dan pemangku kepentingan lainnya dalam pemeliharaan keamanan navigasi dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka dan Singapura.
- (2) **Project Coordination Committee**: Komite yang melaksanakan implementasi proyek kerjasama yang disponsori oleh *Aids to Navigation Fund (ANF)*. Sejauh ini terdapat tujuh proyek yang diselenggarakan oleh komite ini melibatkan negara-negara pengguna Selat Malaka seperti India, Jerman, Australia, Tiongkok, Amerika Serikat, *International Shipping Associations*, Jepang, *International Maritime Organization (IMO)* hingga Komisi Dewan Eropa untuk membantu memperbaharui dan merawat alat navigasi di Selat Malaka dan Singapura.
- (3) **Aids to Navigation Fund (ANF)**: Wadah untuk menerima kontribusi finansial secara *voluntary* dari *user states*, organisasi antar pemerintah (*inter-governmental organization*), Organisasi non-pemerintah (*non-governmental organization*), industri pelayaran dan *stake holder* lainnya yang berkepentingan di Selat Malaka guna mewujudkan pemeliharaan keselamatan pelayaran dan perlindungan hidup di Selat Malaka dan Singapura. Sepanjang tahun 2008 hingga tahun 2013 sendiri tercatat beberapa pendonor dalam ANF seperti Tiongkok, India, Jepang, Korea Selatan, Arab Saudi, Uni Emirat Arab, *Nippon Foundation*, *IMO Malacca and Singapore Strait Trust Fund*, *International Foundation of Aids to Navigation*, dan *Malacca Strait Council*.

Isu keamanan maritim di Selat Malaka tetap menjadi bagian penting dari kebijakan *littoral states* dan *user states* Keamanan Selat Malaka akan sangat ditentukan oleh sejauh mana kontribusi aktif negara-negara pantai dan masyarakat internasional memberi efek terhadap keamanan selat itu sendiri. Menanggapi tentang bagaimana cara untuk mengumpulkan dan berbagi informasi tentang upaya memberantas kejahatan pembajakan dan perompakan bersenjata, ASEAN⁴ yang mana termasuk tiga negara didalamnya merupakan *littoral states* yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura di Selat Malaka serta India, Sri Lanka, Bangladesh, Korea Selatan, Tiongkok, dan Jepang melakukan kesepakatan kerjasama regional dalam respon memberantas pembajakan dan perompakan

⁴ ASEAN (*Association of South East Asian Nation*) adalah organisasi regional Asia Tenggara yang berdiri pada tanggal 8 Agustus 1967, di Bangkok, Thailand. Diprakarsai oleh lima negara yaitu Thailand, Malaysia, Indonesia, Singapore dan Filipina. Hingga kini beranggotakan sepuluh negara.

bersenjata di Asia ke dalam segi kerangka perjanjian yang legal berbentuk pertukaran informasi yaitu *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP).

ReCAAP memiliki tiga pilar utama yaitu didasarkan pada pembagian informasi (*information sharing*), pengembangan kapasitas (*capacity building*) dan kerjasama yang kooperatif (*cooperative arrangements*). Implementasi dari ReCAAP ini kemudian terbentuknya *Information Sharing Center* (ISC) yang menjadi sebuah lembaga kerjasama internasional bertempat di Singapura untuk mengumpulkan, menganalisa, dan mengedarkan informasi serta memfasilitasi komunikasi, pertukaran informasi dan kerjasama operasional antar pemerintah yang berpartisipasi untuk memberantas pembajakan dan perompakan bersenjata di Asia. Tercatat negara-negara yang meratifikasi perjanjian ReCAAP hingga saat ini telah mencapai sebanyak 20 negara anggota yaitu, Australia, Amerika Serikat, Bangladesh, Brunei Darussalam, Kamboja, China, Denmark, India, Jepang, Korea, Laos, Myanmar, Belanda, Norwegia, Filipina, Singapura, Sri Lanka, Thailand, Inggris dan Vietnam.

ReCAAP memiliki tujuan untuk membangun kekuatan kerjasama regional serta koordinasi dari setiap negara yang memiliki kepentingan dalam memberantas perompakan di Asia. Menjadi pertemuan tahunan kerjasama regional ini adalah *Governing Council*, yang mana melalui pertemuan *Governing Council* tersebut setiap negara anggota perjanjian mengirimkan satu perwakilan guna membahas tentang tujuan kerjasama, dan juga melakukan pemilihan *Chairperson* dan *Vice Chairperson* serta Kepala Sekretariat. Lebih lanjut, masing-masing anggota negara perjanjian wajib membentuk *focal point*. *Focal Point* memiliki peran sebagai titik pertukaran informasi dengan jaringan ReCAAP *Information Sharing Center* dalam mengelola dan mengkoordinasikan pengawasan dan penegakan sehubungan dengan semua insiden pembajakan dan perompakan bersenjata dalam yurisdiksi masing-masing negara perjanjian (ReCAAP, 2006). Adapun instansi-instansi pemerintah negara anggota kerjasama yang tercatat bertindak sebagai *focal point* dengan ReCAAP ISC ialah *coast guard* milik India, Jepang, Filipina dan Netherlands kemudian Angkatan Laut Bersenjata Myanmar, Sri Lanka, Thailand, Denmark dan Inggris, dan Polisi Air milik Brunei, Laos, Myanmar serta Departemen Kemaritiman dari Bangladesh, Kamboja, Tiongkok, Hong Kong, Korea Selatan, Singapura dan Norwegia.

Guna meningkatkan kemampuan kapabilitas antar *focal point* negara-negara anggota perjanjian, setiap tahunnya menyelenggarakan *Senior Officer of Focal Point Meetings* dengan agenda seminar dan pelatihan pengembangan kapasitas, serta kegiatan *information sharing* yang dilakukan langsung selama pertemuan. ReCAAP juga berkolaborasi dengan berbagai institusi penelitian dan kemaritiman dalam menyelenggarakan *Piracy and Sea Robbery Conference* sejak tahun 2009 hingga 2013. Tercatat *S. Rajatnam School of International Studies* (RSIS), *Maritime Institute of Malaysia* (MIMA) dan juga *National Maritime Institute* (NAMARIN) Indonesia hadir dalam konferensi tersebut, bersamaan dengan kehadiran berbagai pihak yang juga berkepentingan di Selat Malaka dan Singapura seperti *Asia Shipowners Forum* (ASF), *Singapore Shipping Association* (SSA), *Malaysia Shipowners Association* (MASA), *Sarawak and Sabah Shipowners Association* (SSSA), *Indonesia National Shipowners' Association* (INSA), *Thailand Shipping Association* (TSA) dan *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) dan *Asosiasi Pemilik Tanker Independen* (INTERTANKO) (ReCAAP, 2013).

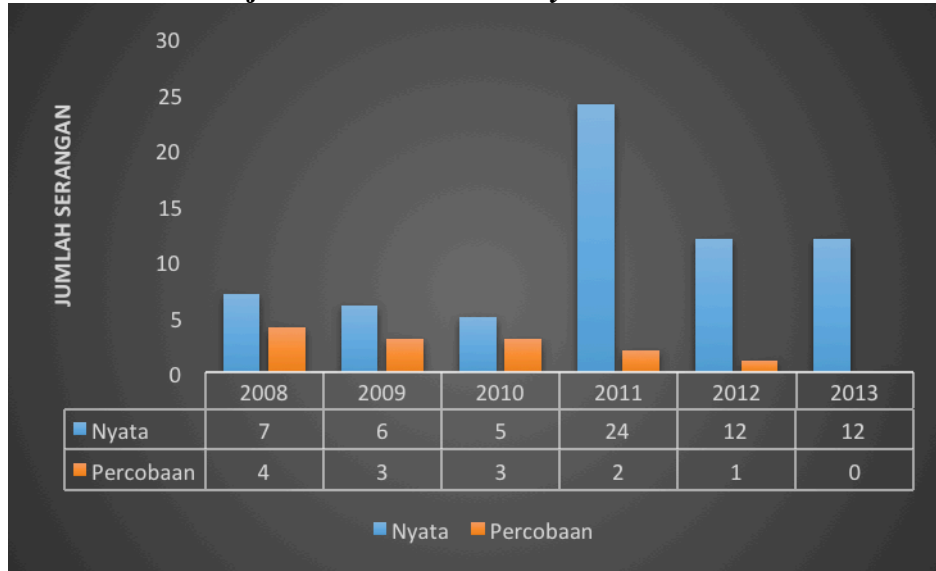
Regional Maritime Security Initiative (RMSI) adalah inisiatif kerjasama maritim yang dicetuskan oleh pemerintah Amerika Serikat untuk meningkatkan kerja sama internasional terhadap ancaman transnasional seperti proliferasi, terorisme, dan perompakan di Selat Malaka. Tujuan kerjasama regional maritim ini adalah untuk

membangun dan sinkronisasi antar lembaga dan kapasitas internasional untuk memanfaatkan teknologi yang tersedia maupun yang sedang berkembang, serta untuk meningkatkan kesadaran situasional maritim dengan mencocokkan gambar yang tersedia untuk wilayah udara internasional, dan untuk mengembangkan pengambilan keputusan yang struktur responsif dengan dapat memanggil pasukan maritim yang dapat segera bertindak jika diperlukan di perairan Asia Tenggara salah satunya yaitu Selat Malaka. RMSI terdiri dari tiga komponen yang pertama ialah gambaran situasi lalu lintas perairan di Selat Malaka dan Singapura, kedua adalah struktur pengambilan keputusan untuk memutuskan tindakan sehubungan dengan aktivitas kejahatan transnasional yang terjadi di perairan, dan kekuatan maritim yang siaga untuk bertindak dengan berangkat dari keputusan yang telah disepakati (Ho, 2004 :2)

Implementasi komponen pertama RMSI adalah memanfaatkan aset pengawasan dan pelacakan yang dimiliki oleh *littoral states* untuk dapat memberikan gambaran situasi lalu lintas di Selat Malaka dan Singapura. *Vessel Traffic Information System* (VTIS) dan *Vessel Traffic Management System* (VTMS) dimiliki oleh Singapura berfungsi dalam memonitor dan melacak gerakan kapal-kapal di sepanjang perairan Selat Malaka dan Singapura dan kemudian dihubungkan ke pusat maritim dan jaringan penegakan koordinasi yang terletak di Lumut. Tak hanya itu, informasi yang didapatkan melalui VTIS dan VTMS kemudian dibuat untuk *National Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC) yang ada di Indonesia, Malaysia dan Singapura guna memfasilitasi penyelamatan personil dari kapal yang sedang diserang perompak dan kemudian MRCC melakukan pencarian wilayah penyerangan dan memfasilitasi penyelamatan korban (Ho, 2004 :2). Selain itu, adanya STRAITREP atau sistem laporan mandatori kapal dan juga *Automatic Identification System* (AIS) yang diamanatkan oleh IMO⁵ membantu *littoral states* dan *user states* dalam mengidentifikasi sinyal ancaman berbahaya dari kapal- kapal yang melintas sepanjang Selat Malaka dan Singapura. Pengembangan kekuatan maritim sebagai komponen terakhir dari RMSI adalah melalui TNI- AL, Tentara Diraja Laut Malaysia, dan Singapore Navy serta juga aparat penjaga keamanan pantai yang merupakan kekuatan yang telah dimiliki oleh masing- masing *littoral states* guna menjaga keamanan, menindak segala jenis pelanggaran hukum dan melakukan respon cepat darurat di Selat Malaka.

⁵ International Maritime Organization (IMO) dibentuk pada tanggal 6 Maret 1947 di Jenewa sebagai salah satu badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) untuk menangani masalah-masalah kemaritiman.

Tabel 1. Aksi Kejahatan *Armed Robbery* di Selat Malaka 2008-2013



Sumber; ReCAAP ISC Annual Report 2013

Tabel 1 menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2008 hingga tahun 2010 terlihat penurunan yang mana dilaporkan hanya terjadi sebanyak lima serangan nyata dan tiga serangan percobaan kejahatan *armed robbery* Selat Malaka. Namun peningkatan atas kasus kejahatan *armed robbery* pada tahun 2011 mencapai puncaknya hingga tercatat sebanyak 24 kasus serangan nyata kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka, dan kembali memperlihatkan kecenderungan menurun pada tahun 2012 dan 2013 dengan jumlah serangan nyata kejahatan *armed robbery* masing- masing sebanyak 12 kasus. Terdapat beberapa penyebab terjadinya fluktuatif angka serangan kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka, seperti seiringnya naik turunnya jumlah kapal yang melintas di perairan, serta dengan ditemukannya perompak didukung oleh sindikat organisasi kriminal dengan teknologi yang lebih berkembang (www.dw.com, 2014)

3. Kesimpulan

Kerjasama antar *littoral states* (Indonesia, Malaysia dan Singapura) dalam melakukan patroli terkoordinasi berjalan baik dan menguntungkan namun belum sepenuhnya maksimal dalam memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka. Sehingga diperlukan persamaan persepsi antar *littoral states* dalam peningkatan upaya dan evaluasi dari segi penambahan pelaksanaan waktu operasi patroli dengan diseimbangi oleh kekuatan unsur laut dan udara masing- masing negara yang mumpuni Seperti apa yang dipercayai oleh kaum neoliberalisme bahwa dalam sebuah kerjasama terdapat hambatan-hambatan, dan dengan adanya sebuah institusi ditujukan sebagai mediator guna mengurangi hambatan dalam kerjasama. Neoliberalisme institusional memandang peran insitusi internasional yaitu sebagai wadah dalam menyediakan aliran informasi dan kesempatan bernegosiasi. Dalam tulisan ini peran institusi internasional yang berbentuk sebuah rezim maritim melalui *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP) dan *The Regional Maritime Security Initiative* (RMSI) adalah sebagai fasilitator dalam kerjasama antar *littoral states* dan *user states* dalam memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka. ReCAAP dan RMSI menolong memajukan kerjasama antar *littoral states* dan *user states* melalui perwujudan berbagai mekanisme perjanjian yang tertuang di dalam rezim maritim tersebut. Singapura sebagai salah satu *littoral states* sepakat bekerjasama dengan *user states* dalam rezim maritim internasional ReCAAP dan RMSI, guna memfasilitasi proses *information sharing*

dan peningkatan kapabilitas dengan tujuan memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka.

Daftar Pustaka

- Bajak Laut Sandera Tiga Kru Indonesia* Dalam http://www.dw.com/id/bajak-laut_sandera-tiga-kru-indonesia/a-17588946 diakses pada tanggal 5 Desember 2014 pukul 15.35 WIB
- Collision Safety in the Malacca Straits and Singapore Waters (2014)* Dalam www.skuld.com diakses pada 12 Januari 2014 pukul 13.15 WIB
- Hayashi, Ryoji. (2002). *Cooperation between Coastal States and User States in The Malacca and Singapore Straits Under Article 43 of the UNCLOS 1982. Tesis.* World Maritime University
- Ho, Joshua. (2004). *Operationalising The Regional Maritime Security Initiative.* Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies
- Jackson, Robert dan Sorensen, Georg. (2005). *Pengantar Studi Hubungan Internasional.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Liss, Carolin. (2014). *Assesing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses.* Frankfurt: Peace Research Institute
- Pena, Joyce Dela. (2009). *Maritime Crime in The Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra Regional Concerns.* Stanford Journal of International Relations
- ReCAAP ISC Annual Report 2009- 2013, diakses pada tanggal 21 Januari 2015
- Report by the ReCAAP Information Sharing Centre For The Ninthe Meeting Of The United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of The Sea Dalam* http://www.un.org/depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/r_caap.pdf diakses pada 13 Maret 2015 pukul 15.25 WIB
- Thailand joins Malacca Strait Patrols (2006)* Dalam http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2008/ep/18sep08_nr.html#.VvlvmeJ97IU diakses pada tanggal 5 Maret 2015 pukul 19.35 WIB
- The IMO Cooperative Mechanism in The Straits of Malacca and Singapore* Dalam http://www.jterc.or.jp/english/kokusai/conferences/pdf/120426_thomas.p_f diakses pada tanggal 10 November 2013 pukul 20.00 WIB
- World Oil Transit Chokepoints (2014)* Dalam <https://www.eia.gov/beta/international/regionstopics.cfm?RegionTopicI=WOTC> diakses pada tanggal 5 Mei 2013 pukul 19.38 WIB