

BAB II

SELAT MALAKA DAN GLOBALISASI MARITIM

Pada Bab II, dalam penelitian ini penulis akan menjelaskan mengenai nilai strategis dari selat malaka. Dengan nilai potensi yang sangat strategis sebagai jalur pelayaran internasional selat malaka justru telah menciptakan masalah yang kompleks bagi negara-negara riparian, permasalahan umum yang terjadi diselat malaka adalah: Meningkatnya volume pelayaran yang terus bertambah mengingat terjadinya perubahan-perubahan global mengenai perekonomian negara-negara besar yang semakin berkembang. Faktor kedua adalah seiring meningkatnya sektor pelayaran ternyata telah mendatangkan ancaman baru yakni dengan kondisi jalur pelayaran yang semakin besar maka resiko pencemaran lingkungan pun semakin nyata kecelakaan besar pun pernah terjadi dengan kondisi yang demikian tentu akan membawa dampak kerusakan lingkungan laut.

A. Nilai Potensial Selat Malaka Sebagai Jalur Pelayaran Internasional

Selat Malaka-Singapura terletak diantara bagian timur pulau sumatra (Indonesia), bagian barat Semenanjung Peninsula (Malaysia) dan pulau Singapura¹. Panjang selat Malaka-Singapura mencapai 960km, dengan lebar 70km dititik One Fathom Bank(Permatang Sedepa) hingga 2,8km dititik Tanjung Piai (Malaysia) dengan pulau karimun kecil (Indonesia) dengan kedalaman 25m².

¹ International hydrographic organization,1953, Limits of Ocean and Seas, Montecarlo,hlm 123

² Tetsuo Kotani,2009, "Antipiracy measures: japan's Experience in the malacca straits and its implications for the horn of africa,hlm2

Sedangkan selat Singapura terletak disebelah timur Selat Malaka-Singapura, sebelah barat laut Cina Selatan, sebelah selatan pulau Singapura dan Johor, sebelah utara Kepulauan Riau. Panjang selat Singapura diperkirakan 75 dari sisi timur ke barat dengan lebar tidak lebih dari 12 mil³. Batas laut antara Indonesia dan Singapura membentang seluas Selat Singapura. Selain letak nya yang sangat strategis yang menghubungkan samudra hindia dan laut cina selatan dan samudra pasifik, keberadaan selat malaka-singapura juga memperpendek jalur perdangan dari teluk persia menuju asia timur.

Kedua selat tersebut oleh *US Defence Mapping Agency* sebagai selat yang pelayaran lintasannya paling sulit didunia karena adanya pergeseran dasar pasir, jarak tidak dan besarnya gelombang. Meskipun tidak termasuk dalam katagori selat internasional, selat malak-singapura diakui sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (*Straits Used for International Navigation*) sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982. Secara historis dan hukum Selat Malaka-Singapura merupakan selat yang digunakan dalam pelayaran Internasional, status selat malaka ini diperkuat dengan ketentuan UNCLOS dalam pasal 35 dan pasal 37. Dalam UNCLOS selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yaitu selat antara bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas atau suatu zona eksklusif yang lainnya. Kondisi selat malaka yang lebarnya cukup sempit dengan kedalaman yang dangkal serta lalulintas laut yang cukup padat menimbulkan permasalahan navigasi khusus bagi kapal yang tergolong Very large crude carriers (VLCCs).

³ Yaacov Vertzberger, 1982 "*the malacca/Singapore Straits*", Asian Survey XXII (7), the regents of University of California. hlm 7.

Maka tidaklah mengherankan jika Robert D. Kaplan menyebut Selat Malaka ini sebagai the heart of Maritime Asia yang merupakan chokepoint paling vital dalam perdagangan dunia saat ini⁴.

Lokasi regionalnya merupakan jalur persimpangan (crossroad) antara konsentrasi industri, teknologi dan militer di Asia Timur laut, sub benua India dan sumber minyak di Timur Tengah, Australia dan Pasifik Tenggara. Selat Malaka merupakan Chokepoint utama di Asia dan dalam beberapa tahun terakhir sekitar 80% sampai 90% total pengiriman minyak melewati selat malaka.

Gambar 1. Chokepoints Samudra Hindia dan samudra pasifik



Sumber: U.S. Energy Information Administration

Selat Malaka juga jalur angkutan penting untuk gas alam cair (LNG) dari Teluk Parsi Khususnya Qatar untuk negara-negara di Asia Timur dengan

⁴ Robert D. Kaplan, *Monsoon : The Indian Ocean And The Future Of American Power*, halaman 261.

meningkatnya permintaan LNG Jepang dan Korea Selatan merupakan Importir LNG terbesar. Rute perdagangan dari samudera India menuju samudera Pasifik akan menjadikan Selat Malaka sebagai rute tercepat di antara dua samudera ini. Sebagai ilustrasi, bila ada enam kapal tanker konvensional berlayar pulang– pergi dari Jepang ke Teluk Persia, tidak boleh melalui Selat Malaka dan perairan Indonesia, maka memutar lewat Australia akan menambah jarak 5.800 mil laut, menunda kedatangan kapal-kapal tersebut selama 16 hari, dan menambah biaya tambahan bahan bakar sebesar 2,9 juta US dollar⁵. Maka harus diakui selain rute terpendek, Selat Malaka juga menyediakan biaya paling murah dalam dunia transportasi maritim.

Dari Samudera India yang luas, puluhan kapal-kapal super tanker raksasa dari Teluk Persia akan melalui pos-pos pengintaian dan instalasi jaringan di Selat Malaka yang sebagian besar sedang dalam pembangunan yang mengelilingi Selat Malaka yang lebarnya enam mil. Menuju Pusan, Yokohama, dan semakin banyak ke Shanghai; di kawasan Samudera Pasifik Barat.

Pada tahun 2011, jumlah minyak diangkut melalui Selat Malaka dan Singapura 16 juta barel per-hari dibandingkan dengan pada tahun 2007 sekitar 13,8 barel per-hari⁶. Karena tingginya volume minyak, gas dan kargo yang diangkut melalui perairan regional, bersamaan dengan meningkatnya permintaan energi regional, jalur laut di Asia Tenggara menjadi semakin kritis.

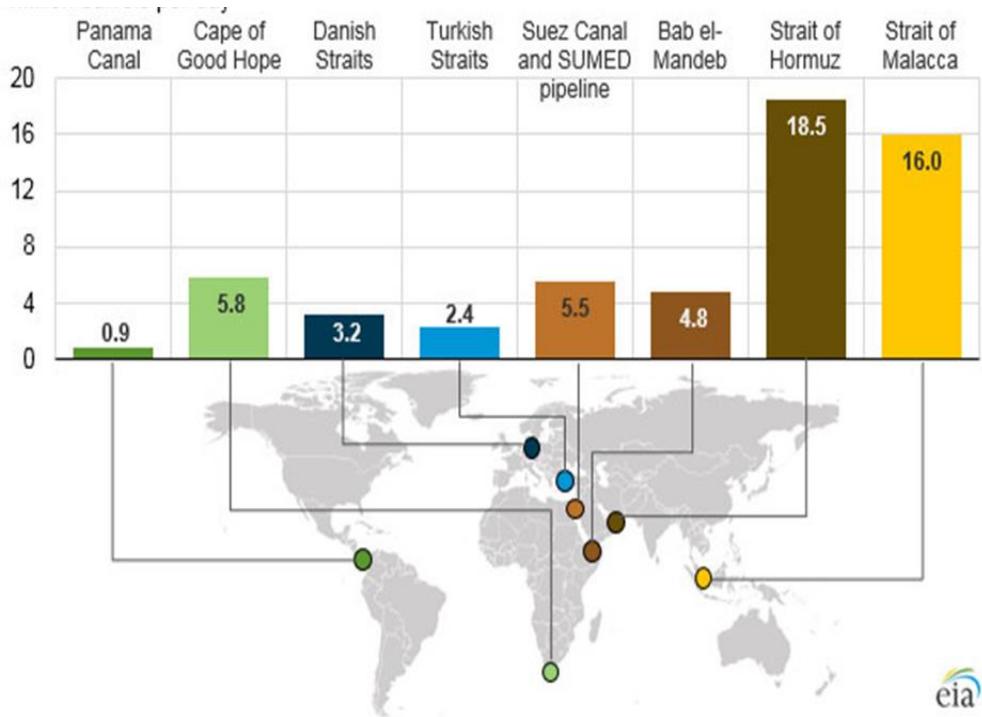
Perdagangan internasional dan keamanan energi Jika selat malaka diblokir hampir setengah dari lalulintas laut akan dialihkan melalui Selat

⁵ Ji Guoxing, Asian Pacific SLOC Security: The China Factor, halaman 10.

⁶ US Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints (Analysis Briefs, 2012) 5, available at http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/pdf. Diakses pada 4 januari 2018.

Lombok dan Selat Sunda, jalur ini akan meningkatkan kapasitas pengiriman global, menambah biaya pengiriman dan berpotensi mempengaruhi harga minyak dunia. Karena banyak negara yang bergantung pada selat malaka yang merupakan jalur pelayaran internasional.

Grafik 2. Volume transit kapal minyak yang melintasi jalur laut



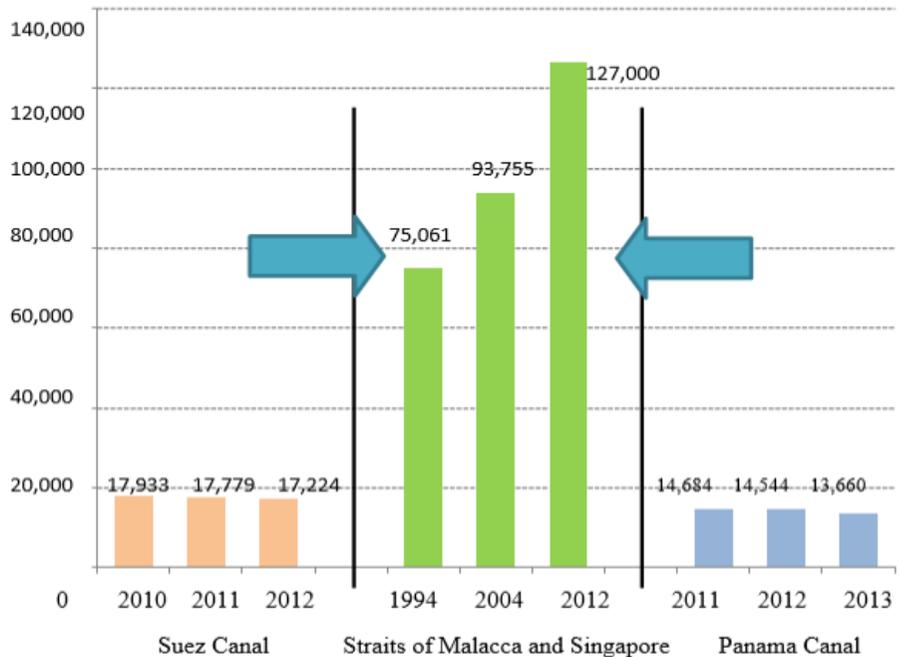
Sumber: U.S. Energy Information Administration, 2017 World Oil Transit Chokepoints

Berdasarkan data dari Energy Information Administration (EIA), pada tahun 2016 sekitar 16 juta barrel minyak mentah per hari melintasi Selat Malaka menuju Asia Timur Laut. Dengan volume besar kapal minyak yang transit diselat malaka menjadikan selat malaka salah satu chokepoints paling strategis didunia. Bahkan Selat Malaka juga dipandang sebagai jalur strategis proyeksi Armada Laut negara-negara maritime besar dalam rangka Forward Presence dan Global Engagement ke seluruh dunia.

B. Globalisasi Maritim

Asia Tenggara merupakan jalur laut utama yang menghubungkan antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Diperkirakan bahwa lebih dari setengah perdagangan dunia transit di Selat Malaka-Singapura, Selat Sunda, dan Selat Lombok. Lebih dari setengah dari perdagangan global gas alam cair (LNG) diangkut melalui Laut Cina Selatan. Mengingat volume tinggi transportasi minyak, gas dan kargo melalui perairan setempat dan meningkatnya kebutuhan energi di seluruh dunia, jalur laut di Asia Tenggara menjadi semakin penting untuk perdagangan internasional dan keamanan energi. Perkembangan perdagangan maritim juga telah mendorong terjadinya globalisasi ditandai dengan semakin berkembangnya sistem inovasi teknologi informasi, perdagangan, reformasi politik, transnasionalisasi sistem keuangan, dan investasi. Yang telah melahirkan tuntutan distribusi yang lebih cepat dan volume produksi yang lebih besar. Dengan letak wilayah yang sangat strategis selat malaka memberikan kontribusi terhadap produksi dan mempunyai peran penting dalam perkembangan ekonomi dunia.

Grafik 1. Perbandingan kapal yang melintasi jalur pelayaran Internasional
(Jumlah Kapal)



Source : 2012 Survey by The Nippon Foundation

Dari data diatas menunjukkan bahwa selat malaka merupakan jalur pelayaran terpadat kedua setelah selat hormuz yang dilintasi oleh kapal kapal didunia dan jumlah kapal yang melintasi selat malaka dipastikan terus meningkat mengingat besarnya permintaan pengimporan minyak dari negara-negara Asia Timur⁷.

⁷ Persoalan Selat Malaka. Diakses dari: www.setneg.go.id. Diakses tanggal 14 Maret 2017

Diperkirakan pada tahun 2030, sekitar 226.500 kapal akan melintasi selat malaka⁸ . Pengangkutan minyak melalui Selat tiga kali lebih besar dibandingkan yang melalui Terusan Suez dan lima belas kali lebih besar daripada Terusan Panama.

C. Permasalahan Utama di Selat Malaka

Kenaikan volume dan nilai barang yang diangkut melalui selat malaka dan singapura, bagaimanapun juga telah disertai oleh meningkatnya kekhawatiran tentang keselamatan pelayaran, misalnya, kecelakaan di laut disebabkan oleh pengoperasian kapal, kesalahan awak atau operator yang tidak memenuhi syarat, dan keamanan maritim, serta tindakan melanggar hukum seperti pembajakan, perampokan bersenjata terhadap kapal, dan tindakan teroris⁹.

Sebagai tempat yang sangat strategis dalam perdagangan dunia, Selat Malaka menghadapi berbagai macam masalah seperti masalah keamanan, pengolahan lalu lintas, kebijakan dalam penggunaan Selat yang menjadi masalah yang cukup menyita perhatian dan melibatkan banyak negara dan organisasi internasional. disamping itu banyaknya batu karang, dan arus laut yang berlawanan meningkatkan potensi terjadinya kecekaan kapal karam dan dan tabrakan antar kapal. Tercatat ada beberapakali kecelakaan baik kapal minyak maupaun kapal kargo yang mengakibatkan tumpahan muatan ke lingkungan laut.

⁸ Japan's Ministry of Land Infrastructure and Transport, as quoted in Sheldon W. Simon, 'Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Collaboration' (2011) 7:1 Asian Security 27, at 27.

⁹ See Natalie Klein, Joanna Mossop and Donald R. Rothwell, "Australia, New Zealand and Maritime Security" in Natalie Klein, Joanna Mossop and Donald R. Rothwell (eds.), *Maritime Security* (Routledge, 2009) 1–21, at 6; Joshua Ho, "The Security of Regional Sea Lanes", Working Paper Series (Institute of Defence and Strategic Studies, Singapore, 2005) 10.

1. Isu-isu Keamanan di Selat Malaka

Sebagian besar serangan yang terjadi di Asia Tenggara terhadap kapal, sebagian besar di Selat Malaka dan Singapura. Mengenai persepsi ancaman, yang diyakini banyak pihak bahwa Selat Malaka adalah kawasan instabilitas, dimana terdapat ancaman tersembunyi dan tidak ada komitmen dalam penegakan hukum. Dimensi inilah yang menjadikan masalah keamanan maritim selat Malaka sebagai agenda utama bagi sejumlah negara yang berkepentingan. Ada dua aspek yang menjadi persepsi ancaman di Selat Malaka, yaitu masalah terorisme maritim yang bertujuan melumpuhkan arus perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut di perairan Selat Malaka dan perompakan kapal yang merupakan tindakan tidak sah dan rawan bagi pelayaran, termasuk ancaman keamanan non tradisional lainnya seperti penyelundupan orang, barang dan senjata serta pencurian ikan.

Ancaman kejahatan di Selat Malaka biasanya berupa pembajakan kapal¹⁰. Penetapan kewajiban bekerjasama dalam upaya pencegahan perampokan kapal juga diatur dalam Pasal 100 UNCLOS yang menetapkan bahwa "semua Negara harus bekerja sama sepenuhnya sejauh mungkin dalam penindasan pembajakan di laut lepas atau di tempat lain tempat di luar yurisdiksi negara manapun". Antara 2000 dan 2004, ada peningkatan jumlah tindakan kejahatan yang terjadi di Selat.

¹⁰"Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka" Medan, 19-20 Juli 2005. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Departemen Luar Negeri RI.

Internasional Maritim Bureau (IMB) mencatat bahwa ada peningkatan tajam Pembajakan dan Perampokan bersenjata di akhir tahun 1998 akibat dari krisis keuangan Asia¹¹.

Situasi keamanannya sangat memprihatinkan. Kemudian ketiga negara mulai mengadopsi kerjasama yang lebih kooperatif dalam penindakan kejahatan dilaut dan meningkatkan berbagai langkah-langkah konstruktif seperti: bertukar pandangan, berbagi informasi, dan membangun kapasitas untuk melakukan patroli terkoordinasi atau bahkan langkah-langkah penegakan bersama. Singapura, Indonesia dan Malaysia telah melakukan patroli terkoordinasi¹².

Faktor utama yang memberikan dorongan signifikan bagi kerjasama regional di Asia Tenggara adalah ketakutan akan pengaruh atau gangguan eksternal. Ancaman terhadap kebebasan navigasi internasional yang memicu kekhawatiran negara-negara pemakai khususnya Jepang, China dan Amerika Serikat. Jepang mengimpor 99% dari minyaknya 80% di antaranya berlayar melalui Selat Malaka. Jalur laut keamanan di Asia Tenggara menjadi perhatian penting bagi Jepang¹³.

2. Isu-isu Keselamatan Pelayaran dan perlindungan Lingkungan Laut.

Keselamatan navigasi adalah tanggung jawab tiga negara bahwa ada kebutuhan untuk kerjasama tripartite pada keselamatan navigasi di Selat dan kerangka kerjasama harus ditetapkan untuk mengkoordinasikan kerjasama

¹¹ There were 75 reported incidents in the Malacca Straits in 2000, up from only two in 1999. See ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report, 1 January–31 December 2005, at 5.

¹² See Ian Storey, "Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress", 6 Asia Policy (2008), 116.

¹³ J. Manicom, "Japan's Role in Strengthening Maritime Security in Southeast Asia," The National Bureau of Asian Research, NBR Special Report No. 24, November 2010, 33–34.

tersebut, bahwa harus ada konsultasi dan kerjasama kebijakan anti polusi dan kompensasi atas kerusakan lingkungan yang kemudian kerjasama ini disebut Tripartite Technical Expert Group (TTEG).

TTEG bertemu secara teratur untuk mengkoordinasikan kebijakan pada keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka.

Peraturan penggunaan Selat Malaka sebagai jalur lalu lintas perairan dunia adalah sangat penting. Masalah strategis dan pentingnya Selat Malaka sebagai jalur komunikasi laut (SLOC) dan jalur perdagangan (SLOT). Terdapat tiga dimensi di dalamnya seperti: pertama, Selat Malaka sebagai SLOC yang paling penting di dunia setelah Selat Hormuz. Kedua, Selat Malaka sebagai jalur perdagangan dan ketiga, sebagai jalur pergerakan angkatan laut dari berbagai negara. Disamping itu banyaknya batu karang, dan arus laut yang berlawanan meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan kapal karam dan dan tabrakan antar kapal. Tercatat ada beberapakali kecelakaan baik kapal minyak maupaun kapal kargo yang mengakibatkan tumpahan muatan ke lingkungan laut.

Tabel 4 : Kecelakaan di Selat Malaka

Tahun	Peristiwa
1967	Kapal Tokyo Maru berkapasitas 150.000 dwt bertabrakan
1971	Kapal tanker Arabian dan Eugenic S. Niarcos tenggelam
Januari 1975	Kapal tanker Jepang Showa Maru menabrak batu karang dan menumpahka 3400 ton minyak mentah
Juni 1975	Tabrakan antara kapal barang Vystak dan kapal tanker Diego Selang menumpahka n 6000 ton munyak mentah ke hutan mangrove di Semenanjung Malaka
April 1978	Tabrakan Kapal tanker AS sehingga menumpahkan satu juta gallon minyak
April 1979	Tabrakan Kapal tanker Liberia sehingga menumpahkan tiga juta gallon minyak
Oktober 1983	Kapal tanker Yunani Monemvasia menabrak dasar selat dan menumpahkan 1,2 juta galon minyak mentah.
1988	Kapal tanker Bahama Century Down bertabrakan dengan kapal lain dan menumpahkan 3.1 juta gallon minyak mentah
Juni 1992	Kapal pemburu AS bertabrakan dengan kapal dagang
Agustus 1992	Kapal pesiar Yunani Royal Pacific bertabrakan dengan kapal nelayan sehingga menumpahkan bahan bakar minyak
September 1992	Kapal tanker Jepang Nagasaki Spirit bertabrakan dengan Ocean Blessing menumpahkan 2000 ton minyak mentah
Januari 1993	Tabrakan antara kapal tanker Maersk Navigator dengan Sanko Honour
September 1997	Super kapal tanker menabrak kapal kargo nelayan dan menewaskan 29 orang

Pencemaran tersebut diperparah dengan adanya dumping (pembuangan limbah ke laut melalui kapal). Laporan dari pemerintah Malaysia (The Ministry of Science, Technology and Environment) menyatakan bahwa terjadi banyak kasus pembuangan limbah potassium cyanide di Pulau Pangkor¹⁴. Selain itu polusi di Selat Malaka juga disebabkan oleh pembuangan limbah industri darat (baik limbah padat maupun cair) serta sampah domestik yang berasal dari darat. Sampah domestik berasal dari sampah organik pertanian yang berupa limbah pupuk sintetis dan pestisida. Disamping itu, penggunaan sampah untuk reklamasi daratan Singapura menambah peningkatan kadar logam berat di Selat Malaka. Kondisi fisik dan karakteristik kimia air laut yang sudah tercemar akan mempengaruhi daya serap dan daya angkut lingkungan laut di Selat Malaka. Kualitas dan kapasitas diprediksi mengalami penurunan seiring dengan meningkatnya polusi laut baik yang bersumber dari daratan, dumping maupun kapal.

Sebuah penelitian yang dilakukan Razak pada tahun 1989 melaporkan bahwa konsentrasi logam berat di Selat Malaka mengalami kenaikan Mercury (Hg) mencapai 0.013 ppm, lead (Pb) dari 0.035 menjadi 0.060 ppm, cadmium (Cd) dari 0,009 menjadi 0,014 ppm, Copper (Cu) dari 0,071 menjadi 0,107 ppm¹⁵. Selama bertahun-tahun, beberapa insiden terjadi di Selat Malaka yang menyebabkan, tumpahan minyak dan kapal-kapal yang melepaskan minyak dan zat-zat berbahaya ke dalam air kemudian ditahun 2000 dilakukan penelitian.

¹⁴ Chia Lin Sien, 1998, The Importance of The Straits of Malacca and Singapore, Singapore Law Journal of International & Comparative Law, hlm. 312.

¹⁵ Kasim Moosa dalam Tomy H. Purwaka, 1998, Control of Marine Pollution in The Straits of Malacca and Singapore: Modalities for International Cooperation, Singapore Journal of International & Comparative Law, hlm. 454.

Waste generated in the Straits	of sewage	of oily bilge sludge	of solid waste
888,000mt	720,000mt	150,000mt	18mt

- ✓ Hasil dari penelitian tersebut menyatakan bahwa perairan selat malaka mengandung nitrogen dan zat zat berbahaya akibat dari pembuangan limbah dan tumpahan minyak.
- ✓ Perairan selat malaka tercemar logam berat yang mengakibatkan kematian pada ikan dan merusak lingkungan laut.

Perlindungan lingkungan laut dalam kerangka hukum internasional sebenarnya merupakan akumulasi dari The Principle of National Sovereignty and The Freedom of High Se. International Maritime Organization (IMO) menyatakan bahwa *“a right on the part of a astate threatened with the environmental injury from sources beyond its territorial jurisdiction, at least where those sources are located on the high seas, to take reasonable action to prevent or abate that injury”*¹⁶. Pencemaran laut adalah perubahan pada lingkungan laut yang terjadi akibat dimasukkannya oleh manusia secara langsung ataupun tidak, bahanbahan atau energy ke dalam lingkungan laut (termasuk muara sungai) yang menghasilkan akibat yang demikian buruknya sehingga merupakan kerugian terhadap kekayaan hayati, bahaya terhadap kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan laut termasuk perikanan dan lain-lain penggunaan laut yang wajar, pemburukan daripada kualitas air laut dan menurunnya tempat-tempat pemukiman dan rekreasi.²⁹ Indikator

¹⁶ IMO, 1988, Manual on Oil Pollution, Section II Contingency Planning, London, IMO, hlm.2

pencemaran lingkungan yaitu:30 (1) Parameter kimia meliputi CO₂, Ph, alkalinitas, fosfor, dan logam-logam berat; (2) Parameter biokimia meliputi BOD (Biochemical Oxygen Demand) yaitu jumlah oksigen dalam air; (3) Parameter fisik meliputi temperature, warna, rasa, bau, kekeruhan dan radioaktivitas; (4) Parameter biologi meliputi ada atau tidaknya mikroorganisme misalnya bakteri coli, virus, bentos, dan plankton.

Instrument hukum utama dalam perlindungan lingkungan laut merupakan United Nations Convention on The Law of Sea (UNCLOS) 1982. UNCLOS 1982 menyebutkan pengertian pencemaran, yaitu:

“introduction by man, directly or indirectly, of substance or energy into the marine environment including estuaries, which result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities”

Pengertian dalam UNCLOS 1982 ini telah mengkombinasikan batasan pencemaran laut secara lebih luas serta menyebutkan sumber pencemaran baik dari land based activities (aktivitas darat), seabed activities (aktivitas lepas pantai), activities in the area (aktivitas di dasar samudra), dumping (pembuangan limbah), vessels (kapal), maupun dari udara (atmosfer). UNCLOS 1982 mengatur perlindungan lingkungan laut dan pelestarian lingkungan laut dalam Bab XII yang terdiri dari Pasal 192 – Pasal 237. Dalam Pasal 193 terdapat ketentuan umum bahwa Negara- negara mempunyai hak kedaulatan untuk mengeksploitasi kekayaan alam yang serasi dengan kebijakan lingkungan serta sesuai dengan kewajiban setiap negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut.

UNCLOS juga mengadopsi prinsip Principle of common but differentiated responsibility, dengan adanya perlakuan khusus bagi negara berkembang dalam hal bantuan teknis. Hal tersebut diatur dalam Pasal 203, yang menyatakan bahwa negaranegara berkembang diberi perlakuan khusus oleh organisasi-organisasi internasional dalam hal alokasi dana dan pemanfaatan jasa-jasa khusus organisasi tersebut. Secara khusus perlindungan lingkungan laut dari pencemaran minyak telah diatur dalam konvensi-konvensi IMO (International Maritime Organization). Konvensi-konvensi tersebut antara lain: (1) International Convention for Prevention of Pollution of Sea by Oil (OILPOL) 1954 Konvensi ini mengalami perubahan beberapa kali, hingga yang terakhir direvisi pada tahun 1971. Konvensi ini mengatur tentang pengawasan terhadap buangan limbah air berminyak dari kapal biasa dan tanker pengangkut minyak, air ballast, terminal pembuatan minyak dan catatan muatan minyak.

(2) International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties 1969 Konvensi ini memberi kewenangan kepada negara-negara pihak untuk melakukan tindakan terhadap kapal-kapal negara lain yang terlibat suatu kecelakaan atau mengalami kerusakan di laut lepas apabila diperkirakan mengakibatkan pencemaran. (3) Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC) 1972 Perjanjian ini bersifat global, melarang pembuangan (dumping) bahan berbahaya tertentu dan mensyaratkan izin khusus untuk limbah-limbah tertentu. (4) International Convention for The Prevention of Pollution from Ship 1973 (MARPOL).

Konvensi ini diperbarui tahun 1997, berisi ketentuan mengenai teknis pencemaran dari kapal (kecuali dumping), berlaku untuk semua jenis kapal. (5) International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) 1990 Konvensi ini bertujuan mengatur kerangka.kerjasama global dalam menangani kecelakaan atau ancaman pencemaran terhadap lingkungan laut.

Tantangan terbesar bagi negara pantai dalam menerapkan pengaturan, pengembangan dan pembangunan kawasan perairan selat Malaka untuk menciptakan keamanan dan keselamatan di perairan selat Malaka. Dari sudut pandang keamanan navigasi, dengan kondisi lalu-lintas laut yang semakin padat, pengaturan navigasi menjadi sangat krusial dalam sebuah skema pencegahan terjadinya kecelakaan laut. Dengan kondisi selat Malaka, diperlukan kerjasama yang sangat erat diantara negara-negara pantai dan juga negara-negara pengguna selat, untuk mewujudkan sebuah sistem pengaturan yang bisa menjamin keselamatan navigasi namun tidak merugikan kepentingan negara pantai.