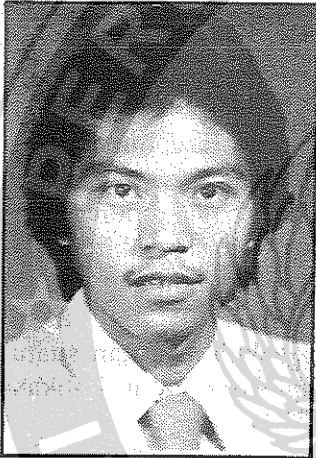


PENINJAUAN KEMBALI PEMANFAATAN SELAT MALAKA

Oleh : Usmahadi



Selat Malaka yang merupakan selat yang menghubungkan jalur pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Kawasan ini dikenal merupakan perairan yang terpadat, karena banyak dilalui berbagai kapal-baik nasional maupun internasional. Sehingga jalur ini dinilai "rawan" kecelakaan serta hal-hal lainnya. Adanya limbah-limbah hasil industri dari kawasan sekitarnya mengakibatkan wilayah selat malaka harus benar-benar diperhatikan agar tidak terjadi pencemaran lingkungan. Menurut pandangan penulis ada tiga hal yang menjadi bahan pemikiran pemanfaatan Selat Malaka, yakni dengan Sistem TSS, UKC dan mengurangi pelayaram tanker.

Pengantar

Peristiwa tabrakan antara Tanker "Nagasaki Spirit" dengan kapal kontainer "Ocean Blissing" tanggal 20 September 1992 telah mengingatkan kembali akan kerawanan jalur pelayaran di Selat Malaka. Selat yang merupakan jalur pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Dari Samudera Hindia melalui Laut Andaman pintu masuknya terletak antara Pulau Perak (Malaysia) dan Diamond Point (Indonesia) selebar 9,1 mil laut atau antara Pulau Penang (Malaysia) dan Ug. Thamiang (Indonesia) seledar 126 mil laut. Sedangkan dari Samudera melalui laut Cina Selatan, pintu masuknya terletak antara Taman Datok (Malaysia) dan Tj.Pergam di Pulau Bintan (Indonesia) selebar 11,1 mil laut. Selat Malaka secara geografis mencakup 4 buah selat, yaitu: Selat Singapura dan Selat Malaka, Selat yang terletak antara

Tahan Datok dan Tj. Pergam serta antara Tj. Stapa dan Tj. Babi, Selat yang terletak antara Pulau Penang dan Tj. Pergam dan Pulau Kutub dan Karimun Kecil.¹

Selat Malaka lebarnya rata-rata 8,3 mil laut, dengan tempat tersempit antara Karimun Kecil (Indonesia) dan Pulau Kutub (Malaysia) selebar 8,4 mil laut. Sedangkan di Selat Singapura tempat tersempit antara Pulau Senang (Singapura) dan Pulau Takong Besar (Indonesia) selebar 3,2 mil serta antara Pulau St. John dan P. Anak Sambo selebar 3,4 mil laut.²

Letak geografis selat Malaka yang strategis menyebabkan selat ini sangat penting artinya bagi pelayaran nasional maupun internasional. Oleh karenanya, peristiwa tanggal 20 September seakan merupakan peristiwa rutin atau paling tidak merupakan ulangan dari peristiwa bulan Januari 1975. Peristiwa kandasnya tanker Jepang "Showa Maru" di Buffalo Rock (Selat Singapura) di wilayah perairan Indonesia yang menumpahkan lwh kurang 75.000 barel minyak mentah.³

Peristiwa-peristiwa tabrakan yang terjadi di Selat Malaka selain membawa pengaruh terhadap kelestarian dan keamanan negara-negara tepi, juga menandakan bahwa kawasan ini merupakan tempat yang rawan bagi pelayaran.

Tulisan singkat ini mencoba mengemukakan kegiatan-kegiatan di kawasan Selat Malaka serta kerjasama antara negara tepi. Sehingga dari gambaran tersebut akan dicoba mengemukakan upaya-upaya yang perlu diambil dalam menjaga kelestarian lingkungan laut Selat Malaka.

¹ K.L. Koh, *Straits in International Navigation Contrary Issues*, London : Oceana Publication Inc, 1982, hal. 54.

² Daniel P. Fin dan Y. Hanayana, *Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca*, Honolulu : East-West Center, 1979, hal. 20.

³ Litbang Deplu., *Perjuangan Indonesia di bidang Hukum Laut*, Jakarta : Deplu, hal.53.

Gambaran Umum Pemanfaatan Selat Malaka

Selat Malaka sudah lama berfungsi sebagai jalur pelayaran nasional dan internasional yang ramai. Kepadatan volume pelayaran melalui selat sekitar 150 buah kapal sehari. Setahun rata-rata sekitar 50.000 buah kapal.⁴

Selain itu sekitar 3,23 juta barrel minyak dari Timur Tengah menuju Jepang diangkut melalui selat ini, ditambah lagi sekitar 3,81 juta barrel minyak dari negara-negara Asia Tenggara.⁵

Di kawasan Selat Malaka dan Singapura terdapat sekitar 10 buah pabrik pengilangan minyak (refinery) dengan kapasitas 1.386.000 barel sehari.

⁴ Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Tentang Lintas Kapal-Kapal Perang Pada Selat-Selat Yang Digunakan untuk Pelayaran Internasional di Perairan Indonesia*, (Disertasi), Bandung, 1988, hal. 284.

⁵ Ismail Ahmad, "Petroleum Industry and Environment In Asean", paper pada Meeting Of Experts on the Control of Oil Pollution in the East Asian Seas Region, Bali, 9-28 Oktober 1987, hal. 39.

Adapun rincian letak dan kapasitas refenery adalah :⁶

Negara	Kapasitas (bri/hari)	Lokasi
Indonesia		
Dumai	185.000	Riau
Pangkalan Brandan	4.000	Sumut
Sungai Pakning	50.000	Jambi
Malaysia		
Esso Port Dickson	36.000	Neg. Sembilan
Shell Port Dickson	90.000	Neg. Sembilan
Singapura		
British Petroleum	28.000	Pasir Panjang
Esso	213.000	P. Ayer Chawan
Mobil	180.000	Jurong
Singapore Ref. Co	100.000	P. Marlibu
Shell	500.000	P. Bukom
Jumlah	1.386.000	

Dalam pada itu, kawasan ini juga merupakan daerah

⁶ Wahyudi Wicaksono dan Jasfar Bilal, "Oil Contamination in the Straits of Malacca and Singapore", dalam Peter R. Burbridge, et.al., Coastal Zone Management in the Straits of Malacca., Dalhousie University, Halifax, hal. 156.

penambangan minyak lepas pantai, terutama di wilayah Indonesia yang akhir tahun 1987 terdapat 6 perusahaan. Keenam perusahaan dimaksud adalah mobil oil Indonesia Inc, Kondur (Hudbay), OXOCO, INPEX, JAPEX, dan Esso Dumai.⁷ Dari keenam perusahaan tersebut yang sudah berproduksi hanya perusahaan Hudbay, produksinya tahun 1988 sebanyak 12.073.000 barrel 1988.⁸

Berkaitan dengan upaya pelestarian kawasan laut selat Malaka yang juga perlu mendapat perhatian adalah pemanfaatan kawasan ini sebagai daerah pengembangan industri. Sesuai dengan kecenderungan dari negara Indonesia, Malaysia, dan Singapura mengembangkan segi tiga pertumbuhan Singapura-Johor-Riau (SIJORI). Bahkan untuk kawasan pulau Batam, Rempang, dan Galang (Balerang).⁹ Dari kegiatan-kegiatan di atas, maka dapat dikatakan bahwa Selat Malaka merupakan tempat yang rawan akan bahaya pencemaran. Pencemaran yang tidak hanya berasal dari kecelakaan kapal dan kegiatan industri. Kalau terjadi pencemaran sudah tentu yang paling merasakan dampaknya adalah ketiga negara pantai, terutama para nelayan. Sebab Selat Malaka merupakan daerah perikanan para nelayan tradisional dari ketiga negara. Sebagai gambaran dari kurang lebih 75.000 nelayan yang beroperasi sebagian besar berasal dari Indonesia, dengan perbandingan¹⁰

1. Warga negara Indonesia sebanyak 75%;
2. Warga negara Malaysia sebanyak 27%;
3. Warga negara Singapura sebanyak 3%;

Kerjasama Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka

Kerjasama antara negara tepi Selat Malaka dimulai sejak tahun

⁷ Statistik Perminyakan Indonesia tahun 1987.

⁸ Data dari Humas Pertamina Pusat.

⁹ Kompas, Senin, 11 Mei 1992.

¹⁰ Daud Silalahi, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Beberapa Implikasinya secara Regional*, (Disertasi), Unpad, Bandung, 1988, hal. 11.

1971 sewaktu diadakan konsultasi pada tanggal 14-15 Juni di Kuala Lumpur. Kemudian pada tanggal 16 Nopember 1971 dikeluarkan suatu pernyataan bersama yang antara lain menyatakan bahwa ketiga pemerintahan setuju bahwa keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Singapura adalah tanggung jawab negara-negara pantai serta perlunya kerjasama segitiga tentang keselamatan pelayaran di selat dan pembentukan suatu badan kerjasama untuk mengkoordinasikan usaha keselamatan pelayaran yang terdiri hanya tiga negara pantai. Selain itu masalah keselamatan pelayaran dan internasionalisasi selat merupakan dua masalah yang terpisah, dan mengakui penggunaannya untuk pelayaran internasional sesuai dengan prinsip lintas damai.

Selanjutnya tanggal 19 Pebruari 1975 dihasilkan lagi suatu pernyataan bersama yang difokuskan pada masalah keselamatan pelayaran dan pembayaran ganti kerugian. Sebagai realisasinya dibentuk "The Council for the Safety of Navigation and the Control of Marine Pollution in the Straits of Malacca and Singapore". Penyusunan suatu rancangan pemisah lalu lintas dan untuk mengadakan pembatasan terhadap tanker besar yang lewat. Kemudian pada tanggal 24 Pebruari 1977 dihasilkan lagi suatu "Tripartite Agreement on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore" Persetujuan ini antara lain menyetujui Under Keel Clearance 3,5 meter dan diadakan suatu rancangan pemisah lalu lintas di tiga daerah kritis, yaitu One Fathom Bank, Philip Chanel dan mercusuar Horsburg bagi kapal yang memiliki draft 15 meter.

Persetujuan ini pada pertemuan Pejabat Senior di Penang tanggal 18-20 Agustus 1977 diputuskan untuk diserahkan kepada Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO).¹¹

Sehingga pada tanggal 14 Nopember 1977 IMCO secara formal menerima Skema pemisah lalu lintas dan peraturan (rules), dengan perubahan melalui Resolusi a.375(x)¹² Resolusi ini mempertegas bahwa kapal yang memiliki sarat (draught) 15 meter atau lebih dianggap bersarat dalam (deep draught vessels), juga kapal tanker yang berbobot

¹¹ Sekarang IMO = International Maritime Organisation.

¹² K.L. Koh., op. cit, hal. 90.

mati 150.000 ton keatas dianggap Very Large Crude Carrier (VLCCs).¹³

Selanjutnya pada tahun 1981 ditandatangani "Memorandum of Understanding" antara Pemerintah Indonesia, Malaysia dan Singapura dengan Dewan Kerjasama Selat Malaka yang bertindak untuk dan atas nama Perkumpulan Swasta Jepang. Dewan ini membantu dana sejumlah 400 juta yen berbentuk "revolving (dana berjalan)". Dalam rangka memanfaatkan dana ini pada tanggal 10 april 1986 diadakan latihan bersama penanggulangan pencemaran yang diberi nama "RF EXERCISE 86". Melibatkan "Team Oil Polution Combating Unit" dari masing masing negara. Latihan ini dimaksudkan untuk menyusun prosedur tetap operasi gabungan penaggulangan pencemaran minyak di laut oleh ketiga negara pantai di Selat Malaka dan Selat Singapura.¹⁴

Beberapa Bahan Pemikiran

Dengan tidak mengurangi arti kerjasama yang telah ada dalam rangka menjaga kelestarian lingkungan laut Selat Malaka, menurut hemat penulis ada beberapa upaya yang dapat dijadikan bahan pemikiran, yaitu:

1. Perluasan jalur yang ditetapkan dengan rezim traffic separation scheme/TSS (Skeme Pemisah Lalu Lintas).

Rezim ini dapat diberlakukan untuk setiap pelayaran yang melalui daerah kritis selain yang ditentukan dalam TSS yang berlaku sekarang. Pemisah lalu lintas (TSS) yang berlaku sekarang hanya bagi pelayaran di "One Fanthom Bank", Philip Channel dan Mercusuar Horsburg. Ketiga tempat ini menurut hasil penelitian yang pernah dilakukan memang merupakan tempat yang rawan bagi pelayaran.

Penelitian Hydrografi antara Jepang, Indonesia, Malaysia dan

¹³ Definition. 1 dan 2 Annex V.

¹⁴ Ditjen Perhubungan Laut, *Rencana Latihan Penanggulangan Pencemaran Minyak di Laut Singapura-Malaysia-Indonesia*, 1986.

Singapura tahun 1970 terdapat 37 tempat kedalaman kurang dari 23 meter pada wilayah seluas 330 km persegi di Philip Chanell. Di sebelah barat Pulau Aruah hanya 24 depa (Fathom) dan berkisar antara 3 hingga 7 depa disebelah selatannya. Pada jarak 13 mil dari pulau ini kedalaman alur pelayaran memiliki kedalaman antara 16 hingga 20 depa. Di ujung selatan terdapat tempat yang disebut "One Fathom Bank" dengan kedalaman 3,75 depa dengan lebar alur yang dapat dilayari hanya sekitar 4,5 mil laut. Di selat Malaka, antara P.Medang dan Cape Rechado kedalamannya berkisar antara 9,5 hingga 30 depa. Antara Tj. Tohor (Malaysia) dan Tj.Parit (Timur laut Bengkalis) bervariasi antara 13 hingga 36 depa. Di tengah jalur ini (disebut Long Bank) kedalamannya hanya 3 depa.¹⁵ Tentunya untuk mengetahui daerah-daerah kritis, selain dari ketiga tempat ini diperlukan penelitian Hydrografis.

2. Mengubah Persyaratan Under Keel Clearance (UKC).¹⁶

UKC lama adalah 3,5 meter. Penetapan "UKC (kedalaman air dibawah kapal) 3,5 meter ini adalah hasil kompromi antara 2,5 meter yang diusulkan oleh Singapura dengan 4,4 meter usul dari Indonesia dan Malaysia.¹⁷ Berhubung penentuan UKC 3,5 meter ini berdasarkan keadaan pada tahun 1977 dan mulai berlaku sejak tahun 1980, kiranya sudah saatnya dilakukan peninjauan kembali. Peninjauan ini perlu dilakukan, selain penetapan yang lama sudah berjalan lebih kurang 12 tahun, juga mempertimbangkan pendangkalan yang terjadi pada dasar laut Selat Malaka.

Komposisi dasar laut selat Malaka terdiri dari batu, pasir dan

¹⁵ Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Bandung : Binacipta, 1978, hal. 237.

¹⁶ UKC adalah batas aman antara lunas kapal dengan dasar laut.

¹⁷ Komar Kartaatmadja, "Various problems and Arrangement in The Malacca Straits (An Indonesian Prespective)", dalam John M. Van dyke, et. al., *International Navigation Rocks and Shoals Ahead?*. The Law of the Sea Institute William S. Richardson School Law., Honolulu : University Hawaii, 1988, hal. 169.

lumpur yang distribusinya sangat dipengaruhi oleh arus, pasang dan angin.¹⁸ Keadaan pasang di Selat Malaka sebagian besar adalah pasang semidiurnal,¹⁹ dengan variasi ketinggian air relatif kecil. Garis pasang berkisar antara 2 hingga 3 meter, kecuali didaerah Asahan, Indragiri dan Bagansiapi-api berkisar antara 4 hingga 5 meter. Keadaan gelombang sangat dipengaruhi oleh angin musim (monsoon). Selama musim utara (Desember- Mei) tinggi gelombang 75% kurang dari 1 meter, 43% kurang dari 1,5 meter dan 60 % kurang dari 2 meter. Sedangkan selama musim selatan (Juli- Nopember) tinggi gelombang sekitar 52% kurang dari 1 meter, 72% kurang dari 1,5 meter dan 82% kurang dari 2 meter.²⁰

3. Pengalihan rute bagi kapal tanker.

Indonesia pernah mengusulkan agar kapal tanker yang berbobot diatas 200.00 dwt tidak diizinkan melalui Selat Malaka, tetapi harus melalui Selat Lombok dan Makasar.²¹ Usul ini ditolak pihak jepang yang banyak memiliki banyak tanker minyak berbobot diatas 200.000 dwt. Keberatan pihak Jepang untuk mengalihkan rute ke Selat Lombok, karena besarnya biaya yang harus dikeluarkan biaya sebesar US\$ 33,000 sehari, sehingga biaya satu trif sampai ke Jepang mencapai US\$ 270 juta.²²

¹⁸ Henk Uktolseya., "Physical and Biological characteristics of the Straits of Malacca in the Framework of Coastal Management.", dalam Peter R. Burbridge, et.al., *Coastal Zone Management in the Straits of Malacca.*, Dalhousie University, Halifax, 1988, hal. 126.

¹⁹ Yaitu ada dua pasang naik dan pasang turun setiap hari.

²⁰ Henk Uktolseya., *Op.cit.*, hal. 125.

²¹ Mochtar Kusumaatmadja, *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut*, Jakarta : Sinar Grafika dan Pusat Studi wawasan Nusantara, 1992, hal. 79.

²² Lee Yong Leng., *South East Asia and the Law of the Sea.*, Singapore : Singapore University Press, 1978, hal. 24.

Pengalihan rute kapal tanker untuk melalui Selat Lombok ini sesuai dengan kebijaksanaan Indonesia menetapkan tiga aluran Laut Kepulauan (ALK) sebagai mana yang diamanatkan oleh ketentuan pasal 53 ayat (3) Konvensi Hukum Laut yang sekarang sedang diajukan ke IMO. Ketiga laut Kepulauan (ALK). ALK I (Selat Lombok-Selat Makassar-Laut Sulawesi), ALK II (Selat Sunda-Laut Jawa-Selat Karimata-Laut Natuna-Laut Cina Selatan) dan ALK III memiliki tiga cabang, yaitu ALK III-A (Selat Ombai-Selat Wetar-Laut Banda-barat Pulau Buru -Laut Seram/Timur Pulau Mangoli-Laut Maluku-Laut Pasifik), ALK III-b (Selat Timor-Selat Leti-Laut Banda/barat Pulau Buru-Laut Seram/timur Pulau Mangoli- Laut Maluku-Laut Pasifik), ALK III-c (Laut Arafuru -Laut Banda/barat Pulau Buru-Laut Seram/timur Pulau Mangoli -Laut Maluku-Laut Pasifik)(lihat peta 3).²³

Dengan mewajibkan semua jenis kapal tanker (tidak hanya terbatas pada tanker berbobot mati 200.000 ton) melalui Selat Lombok, maka Indonesia dapat mengadakan pendekatan dengan pihak pemakai dalam mengadakan sarana bantu navigasi yang diperlukan. Pendekatan sebagaimana yang telah dilakukan oleh ketiga negara tepi Selat Malaka dengan pihak Jepang.

Selain itu, dalam rangka melindungi dan menjaga kelestarian lingkungan laut Selat Malaka kerjasama yang ada perlu dikembangkan. Pengembangan kerjasama yang dikaitkan dengan kecenderungan baru negara-negara tepi selat Malaka dalam mengembangkan segitiga pertumbuhan Singapura-Johore-Riau (Sijori). Sebab tanpa disadari sebenarnya sumber pencemaran laut yang terbesar berasal dari daratan, satu diantaranya berasal dari kegiatan industri.

Masalah mendasar dalam kegiatan industri disamping mengatur pengolahan limbah melalui "water treatment", juga kemana limbah yang tidak dapat dieliminir melalui alat ini harus dibuang?. Sebab masalah tempat pembuangan limbah ini jika tidak diatur secara rinci dan terencana, bukan tidak mungkin akan menimbulkan masalah yang serius baik terhadap lingkungan laut maupun dalam keharmonisan hubungan ketiga negara.

²³ Kompas, 28 Agustus 1991.

Penutup

Berdasarkan uraian diatas, terlihat bahwa kawasan Selat Malaka selain berfungsi sebagai jalur pelayaran dan tempat perikanan tradisional, juga tempat kegiatan perminyakan lepas pantai dan kegiatan industri. Sebab itu, ada beberapa upaya yang perlu dilakukan untuk menjaga kelestariannya antara lain: memperluas jalur dengan rezim Traffic Separation Scheme, memperbesar UKC kapal (tanker) yang lewat, pengalihan rute bagi kapal tanker. Selain itu, yang tidak kalah pentingnya adalah bagaimana mengubah limbah industri yang dapat mencemari lingkungan laut menjadi benda yang mendatangkan manfaat dan keuntungan bagi umat manusia.

*Salus populi suprema est lex. The
Good of the people is the chief.
Kebaikan Rakyat adalah Undang-
Undang Yang terutama.*

Winston Spencer Churchill
