



POTRET KECIL PERAIRAN SELAT MALAKA

BICARA perairan Malaka (Selat Malaka) pasti tak bisa lepas dari situasi hiruk pikuk lalu lintas yang terlihat di perairan tersebut. Bagaimana tidak,

SEKITAR 50 ribu kapal melintasinya setiap tahun, dan sekitar 80% keperluan minyak Jepang diangkut melaluinya. Jika suatu kapal hendak menghindari jalur ini, maka ia harus memutar melewati perairan dalam negeri Indonesia seperti Selat Sunda atau Selat Lombok, dan menambah jalur pelayaran sejauh lebih dari 900 mil, atau sekitar 3 hari

perjalanan. Tidak heran kalau Selat Malaka selalu dipenuhi kapal-kapal, yang bahkan kadang menimbulkan kemacetan, karena pada salah satu bagiannya yaitu pada selat Philips yang merupakan bagian dari Selat Singapura, yang terletak di pertengahan Selat Malaka, lebar jalur yang dapat dilayarnya hanya 1,5 mil, sementara ukuran kapal tanker dan kargo yang melewatinya terbilang raksasa.

Lalu lintas yang sibuk, tentunya berpotensi timbul masalah. Dalam kasus Selat Malaka, isu yang mencuat adalah mengenai pembajakan, penyelundupan, dan yang terakhir menjadi trend, adalah isu terorisme. Isu pembajakan muncul, karena pembajakan sempat merajalela di kawasan ini, seiring dengan

meningkatnya lalu lintas. Para perompak tidak hanya merampok muatan kapal, bahkan kadang mencuri kapalnya sekalian dan meninggalkan awaknya di tengah laut. Penyelundupan juga menjadi isu yang populer, karena adanya perbedaan kebijakan cukai dan subsidi, terutama antara Indonesia dan Singapura.

Untungnya, pemerintah 3 negara yang wilayahnya meliputi Selat Malaka yaitu Indonesia, Singapura dan Malaysia, sejak beberapa tahun yang lalu telah mengaktifkan patroli bersama, yang meliputi juga pelatihan dan pertemuan intensif untuk saling bertukar informasi dan meningkatkan keahlian penanganan masalah yang umum telah terjadi, atau yang berpotensi terjadi

di masa mendatang.

TANGGUNGJAWAB TIGA NEGARA

Selat Malaka secara geografis berada di antara semenanjung Malaysia dan Pulau Sumatera, dan bersambungan dengan Selat Singapura yang membentang sepanjang 600 mil laut. Selat Malaka juga disebut sebagai jalur komunikasi (sea Lanes Communication) perdagangan dunia dimana setiap harinya kurang lebih 200 kapal dengan berbagai tipe sebagaimana besar adalah kapal kontainer serta lebih dari 25 persen kapal tanker minyak dan LNG melintas di selat tersebut.

Sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional maka keamanan dan keselamatan baik arus barang maupun penumpang menjadi tanggungjawab negara sekitar Selat Malaka. Terdapat tiga negara yang secara bersama-sama bertanggungjawab untuk menjamin keamanan maupun keselamatan terhadap kapal-kapal penumpang maupun barang yang melintas yaitu Singapura, Malaysia, dan Indonesia.

Juga terdapat tempat persinggahan atau sandarnya kapal-kapal baik penumpang maupun barang di setiap wilayah negara atau disebut Pelabuhan samudera seperti Penang, Port Klang, Perak (Malaysia), Pasir Gudang, Johor (Singapura). Sedangkan untuk Indonesia terdapat pelabuhan Belawan (Medan), Dumai, Batam, (Riau), Lhokseu-

mawe (NAD). Kuala Tunkal (Jambi).

Posisi Selat Malaka yang memanjang tersebut khusus untuk wilayah Republik Indonesia terdapat beberapa propinsi yang dilalui oleh Selat Malaka tersebut, antara lain Propinsi Nanggroe Aceh Darussalam (NAD). Propinsi Sumut, Riau, Propinsi Kepri dan berhubungan langsung dengan wilayah perairan lain pada Propinsi Jambi. Hal ini juga membawa konsekuensi tanggungjawab terhadap pengamanan wilayah tersebut pada empat Polda yaitu Polda NAD, Polda Sumut, Polda Riau dan Polda Kepri yang terletak di sepanjang pantai pesisir daratan Pulau Sumatera.

BLUEPRINT POLDA SUMUT

Polda Sumatera Utara, wilayah sepanjang pantai pesisir daratan Pulau Sumatera yang dilalui oleh Sekat Malaka, dengan sendirinya menanggung konsekuensi terhadap pengamanan wilayah tersebut. Untuk itu Polda Sumut telah menyusun blueprint pengaman Selat Malaka - yang merupakan Rencana Strategis Polda Sumut demi terciptanya keamanan dan ketertiban bagi masyarakat maupun pengguna jalur lalulintas perairan di wilayah Perairan Selat Malaka.

Blueprint ini merupakan sebuah petunjuk dan gambaran kegiatan pengamanan Selat malaka baik kesipaan personel, materil dan sarana prasarannya, kebutuhan dana untuk pembangunan prasarana, pengem-

banan Sumberdaya Manusia dan Operasi Pengamanan Selat Malaka.

Perairan Selat Malaka cukup tenang dengan ketinggian ombak kurang dari 5 meter dalam musim ombak, mudah dilayari oleh kapal-kapal, bukan hanya kapal besar tapi juga kecil. Dengan kata lain, tantangan alamnya tidak sebahaya atau seganas wilayah perairan di sebelah Baratnya yaitu Samudera India yang ketinggian ombaknya mencapai 10-15 meter!

Berdasarkan kondisi tersebut, maka konsep pengamanan yang dilakukan pun difokuskan pada di wilayah Timur tersebut karena rawan dengan berbagai ancaman kejahatan. Mulai dari kejahatan internasional seperti pencurian di atas kapal, penganiayaan, pembunuhan, penggelapan dan perampokan. Sedangkan kejahatan terhadap negara berupa *illegal logging*, *illegal fishing*, *illegal mining*, pencurian harta karun dan pengrusakan lingkungan hidup.

Pun memungkinkan munculnya berbagai kejahatan lintas negara seperti terorisme, piracy (perompakan), penyelundupan, perdagangan wanita dan anak-anak serta money laundry.

Namun sejauh ini, dari catatan Dit Pol Air Poldasu, kasus kejahatan yang sering terjadi di perairan Malaka adalah perompakan dengan penyanderaan, penyelundupan dan pencurian ikan oleh nelayan asing (*illegal fishing*), perdagangan bayi



dan manusia serta arus TKI ilegal.

Hal ini seperti dikatakan oleh Dir Polair Poldasu Kombes Pol Budi Hartono Untung kepada **Jagrata**, pekan lalu di Medan. "Illegal fishing yang dilakukan negara asing mendominasi karena perairan kita memang kaya akan ikan. Tercatat Cina, Singapura, dan terbanyak dari Malaysia mencari ikan di sini," jelas Budi Untung Hartono yang sudah tiga tahun memimpin Dit Pol Air Poldasu ini.

Katanya, kondisi geografis perairan Malaka yang dekat dengan negara-negara tersebut, memudahkan para nelayan asing masuk ke perairan Malaka tanpa izin. "Kalau satu kapal menghasilkan 10-15 ton ikan, maka kalau ada 50 kapal setiap harinya, berapa banyak yang mereka rampok?" tukasnya.

Berbagai bentuk kejahatan yang terjadi di perairan Selat Malaka sepanjang bulan Januari hingga Desember 2006 tercatat, adalah terbanyak *illegal fishing* (25 kasus), penyelundupan (17 kasus), *illegal logging* (9 kasus), narkoba (8 kasus) dan perompakan dengan penyanderaan (6 kasus). Angka ini setiap tahunnya mengalami kenaikan dan penurunan.

KETERBATASAN PENGAMANAN

Beberapa lokasi di perairan Malaka masih banyak yang belum tersentuh oleh pengamanan karena keterbatasan sumberdaya yang dimiliki Polri, khususnya pada satuan organisasi kerja tingkat kewilayahan (Polda) yang pelaksanaannya dilakukan oleh Dit Pol Air.

Secara organisasi, kekuatan Dit Pol Air Poldasu terdiri dari Mako Dit Pol Air di Belawan, Sat Polair Tanjung Balai Asahan, Sei Berombang, Sibolga, Parapat, Kwala Serapuh dan Bedagai. Jumlah personel keseluruhan berjumlah 237 orang.

Kesatuan lain yang ikut terlibat dalam pelaksanaan pengamanan di perairan Selat Malaka adalah Lantamal I Belawan, Lanai Tanjung Balai Asahan di Tanjung Balai Asahan (dari Kesatuan TNI AL), Kanwil bea Cukai dan Cukai Belawan di Belawan, Kantor Bea Cukai Tanjung Balai Asahan (Bea Cukai), Syahbandar di Belawan dan Tanjung Balai Asahan dan Adpel di Belawan.

Menurut Budi Untung, dalam rangka untuk mengoptimalkan pengamanan tersebut, dia berharap adanya sistem pengkaderan SDM yang jelas. SDM juga diharapkan be-

tul-betul mempunyai kemampuan khusus yang lebih spesifik sebagai Polisi Air.

Setelah dididik di pusat pelatihan di Pusat Pendidikan Polisi Air di Pondok Dayung, Cilincing, Jakarta Utara dilanjutkan dengan kejuruan dasar dan lanjutan. Untuk mencapai kemampuan ideal, seyogyanya setelah melalui sejumlah pelatihan tersebut masuk Akademi Ilmu Pelayaran (AIP), untuk memperoleh sertifikat muallim maupun nahkoda. "Namun untuk jurusan ini kita tak punya anggaran," kata Budi Untung.

Sementara sarana pendukung operasional, yang dimiliki Dit Pol Air adalah 28 umi kapal patroli layak layar dengan berbagai tipe (C 1, C 2, C 3, Non Type), dua unit Jet Sky. Jumlah kapal /sarana apung yang berkaitan langsung atau ditugaskan untuk pengamanan Selat Malaka berjumlah 26 unit dengan berbagai type juga. "Kalau bicara ideal jumlah ini tentu belum mampu meng-cover wilayah perairan Malaka namun tetap kita optimalkan. Sementara dukungan BBM untuk operasional kapal patroli jujur saja masih sangat terbatas," tandas Budi Untung. [cil/eva]



Tidak Ujug-Ujug Jadi Polisi

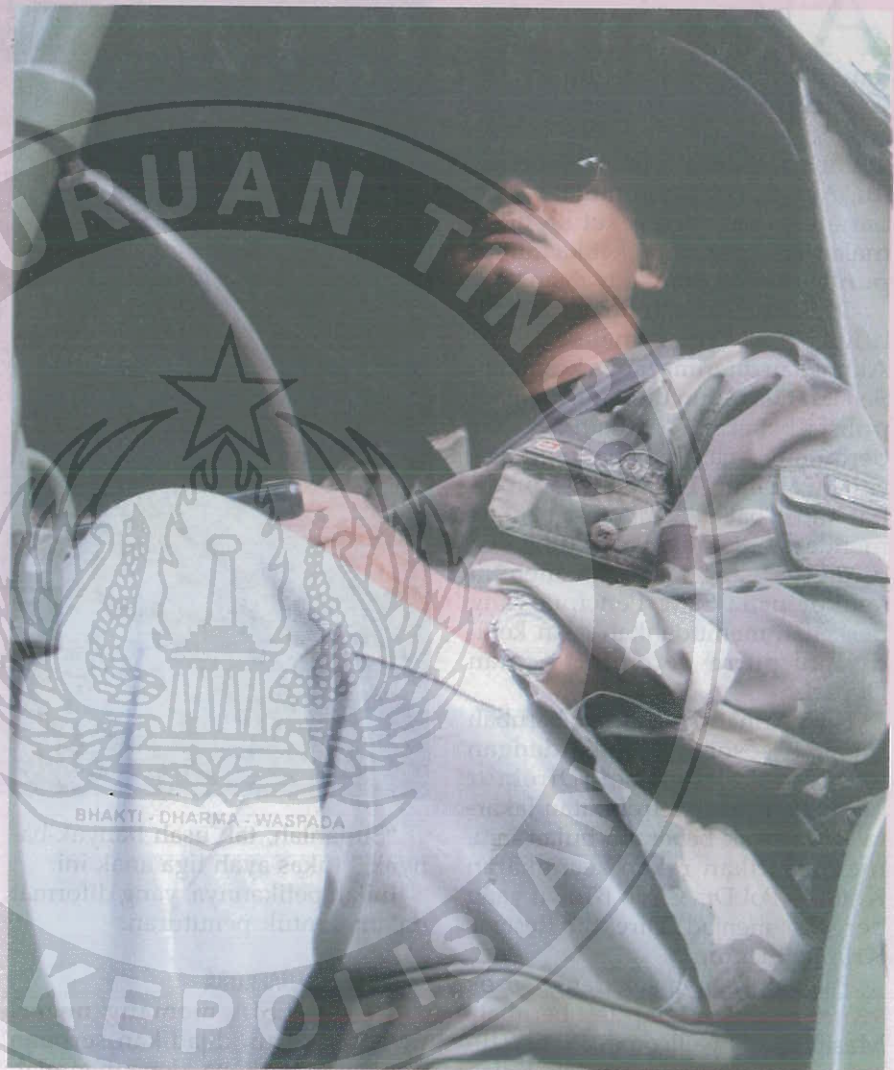
MENJADI polisi, ternyata tidak *ujug-ujug*, tapi ada historinya. Mencoba kilas balik, Omad bercerita pada Jagratara, pekan lalu di Medan. Suatu hari, Omad yang waktu itu masih kelas 2 SMP menemukan apa yang disebutnya harta karun dalam sebuah toples bertuliskan "Tokyo" yang artinya itu milik Jepang.

Dalam toples tersebut ada angka-angka yang menunjukkan tahun 1732, 1825, tahun dimana terjadi Perang Paderi di Nusantara. Juga ada tulisan sejumlah nama kota seperti Lombok, Sunda Kecil, Batavia dan Aceh.

"Lombok (NTB) adalah penempatan saya setelah lulus Akpol, kemudian ke Bali (Sunda Kecil), setelah itu masuk PTIK (Batavia) dan sekarang saya di Sumut (tetangga dengan Aceh). Jadi itulah artinya," paparnya.

Omada adalah kelahiran Bandung, 15 Juli 1968. Menikah dengan Tita Rosita, dan dikaruniai satu orang putri yang kini berusia 11 tahun bernama Meidi Nurbany Putri. Menjadi polisi air, setidaknya ada dua peristiwa penting yang patut dicatatnya. Pertama, keberhasilannya menangkap kapal-kapal nelayan Malaysia yang secara ilegal masuk ke perairan Malaka. Namun sayang, mereka terpaksa kembali dilepas gara-gara kedatangan pasukan tentara Angkatan Laut Malaysia yang menggunakan kapal dan helikopter. "Terjadi negoisasi yang panjang, dan kita terpaksa melepaskan nelayan-nelayan itu," kata Omad.

Yang kedua, masih juga berhubungan dengan nelayan Malaysia. Dirinya ikut terlibat dalam adu tembak dengan segerombolan nelayan asal Negeri Jiran tersebut yang juga melanggar ketentuan karena memasuki wilayah perairan



Indonesia. Peristiwa tersebut terjadi pada 17 Oktober lalu. "Itu peristiwa terburuk yang melekat dalam ingatan saya," ujar penggemar olahraga ...dan..ini.

Tentang dua hobi tersebut, Omad mengaku sudah berkeliling di sejumlah wilayah nusantara. Wajahnya pun acapkali muncul di majalah intern dengan jeep Willis kesayangannya. "Mumpung masih sehat dan ada kesempatan saya akan

terus menekuni hobi ini," tukasnya.

Sebelum masuk Pol Air Polda Sumut, Omad pernah menjabat Kapolsek Belo Polres Bima, Polda Nusra, Kasatlantas Polres Sumba-wa Polda Nusra, Kapolsek Ubud Polres Gianjar, Polda Bali, Kanit I Resek Polda Bali, kaur Min Sat Pol Air Polda Bali, Kanit Lat Ops Dit Pol Airud Deops Polri, dan sekarang Kasi Korwas Subdit Bin Ops Dit Pol Air Polda Sumut. [cil]