

“Jasa Pemanduan bagi kapal-kapal asing di Perairan Indonesia kaitannya dengan Keselamatan Pelayaran, Keamanan lingkungan, Pembangunan Ekonomi dan Kedaulatan Negara”

(Suatu sumbangan pemikiran dalam rangka upaya meningkatkan kewaspadaan nasional, antara lain: keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan, penciptaan lapangan kerja, peningkatan pendapatan dan kedaulatan Negara)

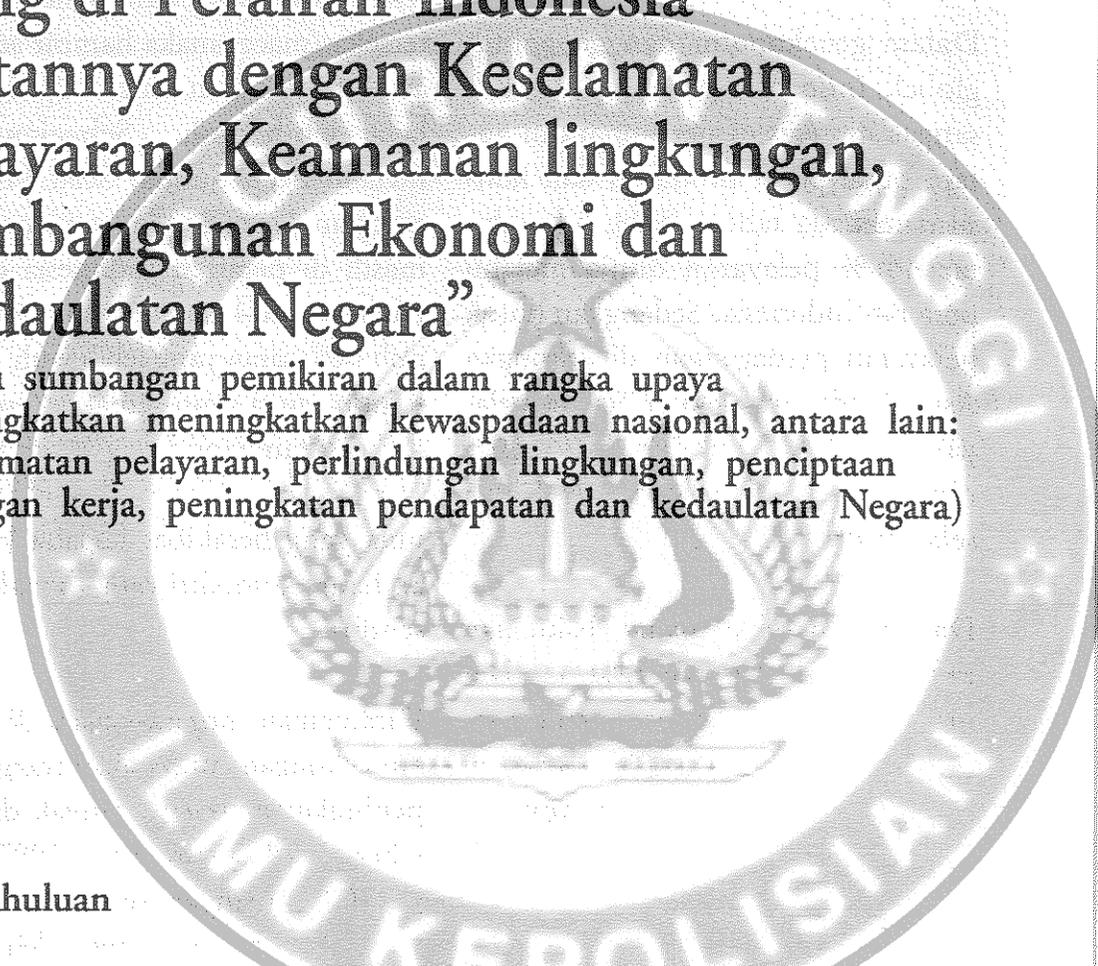
Sahat

Pendahuluan

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, yang secara geografis berada pada batas dua samudra, dan terletak diantara dua benua dan memiliki ± 18.110 pulau dengan garis pantai sepanjang 108.000 km. Berdasarkan Konvensi Hukum

Laut (UNCLOS) 1982, Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah perairan seluas 3,2 juta km² yang terdiri dari perairan kepulauan seluas 2,9 juta km² dan laut teritorial seluas 0,3 juta km².

Selain itu Indonesia juga mempunyai hak eksklusif untuk memanfaatkan sumber daya kelautan dan berbagai kepentingan terkait seluas 2,7 juta km² pada perair-



an ZEE (sampai dengan 200 mil dari garis pangkal).

Dalam geoekonomi dan geopolitik global, Indonesia berada pada titik sangat strategis di persimpangan antara pusat-pusat produsen dan konsumen. Pada tahun 1998, ada sekitar 44 % pelayaran dunia melalui perairan Indonesia. Sedangkan untuk pelayaran perdagangan di cekungan Asia Pasifik ada sekitar 95 % pelayaran melalui perairan Indonesia, dimana 72 % diantaranya melewati selat Malaka.

Dari segi pasokan bahan baku dan energi, selat Malaka dan selat-selat lain juga memegang peran yang sangat vital, ada 60,000 s/d 70,000 kapal per tahun yang melayari celah sempit Selat Malaka saja, termasuk diantaranya sepertiga armada tanker minyak dunia melewatinya. Kebutuhan energi untuk Jepang dan Korea, 80% - nya dipasok dari minyak, gas dan LNG yang ditransportasikan melalui Alur-alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Kapal-kapal dagang lalu-lalang mengangkut komoditas mentah dan barang produk jadi dengan sangat sibuknya melalui perairan kita.

Urut nadi perekonomian dunia, ada

di tangan Indonesia, dan diakui oleh kalangan industri bahwa seandainya selat Malaka oleh karena suatu sebab tersekat/macer maka hampir separoh armada pelayaran dunia terpaksa berlayar lebih jauh. Sebagian akan melalui Selat Sunda, Selat Lombok ataupun Laut Banda ketiganya pun masih di perairan Indonesia dan apabila kapal-kapal tersebut menempuh pelayaran yang lebih jauh, waktu tempuh juga akan semakin lama serta uang tambang (*freight*) atau biaya transportasi secara umum akan naik pula yang berakibat kepada kenaikan harga komoditi yang diangkut itu sendiri.

Diramalkan, negara-negara di kawasan cekungan Pasifik akan mengalami peningkatan *import* minyak dan gas sebesar 43 % antara tahun 1997 hingga 2020. Dengan semakin lajunya kebutuhan import minyak oleh China (dan negara-negara Asia Timur) dari Timur Tengah tersebut, maka Selat Malaka secara geopolitik akan semakin memiliki nilai strategis.

Asia Timur dan Timur Tengah dari tahun ke tahun akan semakin saling tergantung, dan Indonesia yang menguasai jalur perdagangannya seharusnya mendapatkan keuntungan kare-

na berada pada *focal point* kelancaran transportasi laut mereka. Namun demikian keuntungan tersebut haruslah diusahakan oleh Indonesia sendiri sebagaimana keberhasilan negara tetangga kita Singapura yang secara cerdas telah dapat mengoptimalkan keuntungan letak geografisnya di Selat Malaka dengan menjadikan Negara pulaunya sebagai *Hub* (pemusatan) dari segala macam kegiatan berkaitan dengan keuangan, perdagangan, transportasi, logistik dan lain sebagainya.

Untuk mengoptimalkan nilai manfaat sumberdaya kelautan bagi pengembangan wilayah secara berkelanjutan dan menjamin kepentingan umum secara luas, diperlukan intervensi kebijakan dan penanganan khusus oleh Pemerintah untuk pengelolaan wilayah maritim namun demikian masalah-masalah kelautan termasuk pembangunan ekonomi kelautan mempunyai hubungan yang erat dengan ketentuan-ketentuan hukum internasional. Oleh karena itu dalam pembangunan terkait masalah kelautan di Indonesia, ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi-konvensi internasional haruslah menjadi acuan.

Indonesia telah meratifikasi Konvensi

PBB tentang Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on Law of the Sea*) yang lebih kita kenal dengan sebutan UNCLOS tersebut dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985 sehingga dengan demikian Konvensi tersebut berlaku bagi Indonesia. Setelah meratifikasi, NKRI diterima dan ditetapkan sebagai negara kepulauan yang mempunyai laut pedalaman. Artinya, laut di dalam negara kepulauan (Indonesia) adalah wilayah yuridiksi negara. Hal ini bukannya tanpa konsekuensi, karena Indonesia harus menyediakan jalur laut yang aman guna menghubungkan dua lautan bebas yaitu Samudra Pasifik dan Samudra Hindia bagi pengguna umum. Karena itu, Indonesia menetapkan tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia/ALKI yang memotong wilayah perairan (dalam) Negara Kesatuan Republik Indonesia. Alur laut ini dapat digunakan umum seperti halnya laut bebas.

Peraturan-peraturan tentang Kenavigasian, Keselamatan Kapal dan Keselamatan Pelayaran merupakan peraturan yang bersifat internasional. Oleh karena itu, peraturan-peraturan tersebut mendasarkan diri pada konvensi-konvensi internasional terutama pada konvensi-konvensi yang

telah diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Jasa Pelayanan Khusus

Sebagai negara kepulauan yang besar dengan luasnya perairan serta panjang garis pantainya serta situasi dan kondisi khusus yang berpengaruh kepada transportasi laut, memerlukan pula pengaturan yang bersifat khusus, termasuk penambahan, peningkatan mutu dan perawatan alat bantu navigasi (*aids to navigation*) untuk menyediakan jalur laut yang aman serta menghilangkan *image of black area* di wilayah Indonesia. Pemerintah Republik Indonesia harus berjuang lebih gigih lagi agar pengakuan internasional sebagai negara kepulauan yang sudah diperoleh tidak gugur. Namun, di sisi lain tetap dapat mengatur arus lalu lintas laut dan udara di wilayah kedaulatannya, tanpa mengabaikan kepentingan negara-negara lain di dunia.

Semua itu tentu membutuhkan biaya yang tidak kecil, peluang mendapatkan kompensasi dari berbagai pungutan dilaut kita terhadap pengguna umum haruslah diusahakan secara gigih dan cerdas, namun demi-

kian, dalam UNCLOS 82 pasal 26 ayat 1 tercantum "*Tidak ada pungutan yang dapat dibebankan pada kapal asing hanya karena melintasi laut teritorial*" tetapi pada ayat 2 dikatakan "*Pungutan dapat dibebankan pada kapal asing yang melintasi laut teritorial hanya sebagai pembayaran bagi pelayanan khusus yang diberikan kepada kapal tersebut. Pungutan ini harus dibebankan tanpa diskriminasi*".

Dengan demikian, jelas bahwa pungutan dapat dilakukan pada kapal asing yang melakukan lintas damai diperairan kita dengan syarat bahwa harus ada jasa pelayanan khusus yang diberikan.

Jasa Pemanduan

Dari beberapa kemungkinan jenis jasa pelayanan khusus, maka yang mungkin dapat kita berikan dan dapat ditagihkan kepada kapal-kapal asing yang melakukan lintas damai di perairan Indonesia antara lain adalah *Pilotage* atau jasa pemanduan.

Sesuai dengan Pasal 198 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 menyebutkan :

1. Untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar, serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan pelabuhan, Pemerintah menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa;
2. Setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa menggunakan jasa pemanduan;
3. Penyelenggaraan pemanduan dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan dan dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan;
4. Penyelenggaraan pemanduan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dipungut biaya.

Selain menjaga keselamatan dan keamanan berlayar, pemanduan ini juga dapat meningkatkan pendapatan negara dan membuka lapangan kerja, dan yang paling utama adalah memberikan keamanan bagi kapal-kapal asing yang melintas di perairan (laut teritorial) Indonesia.

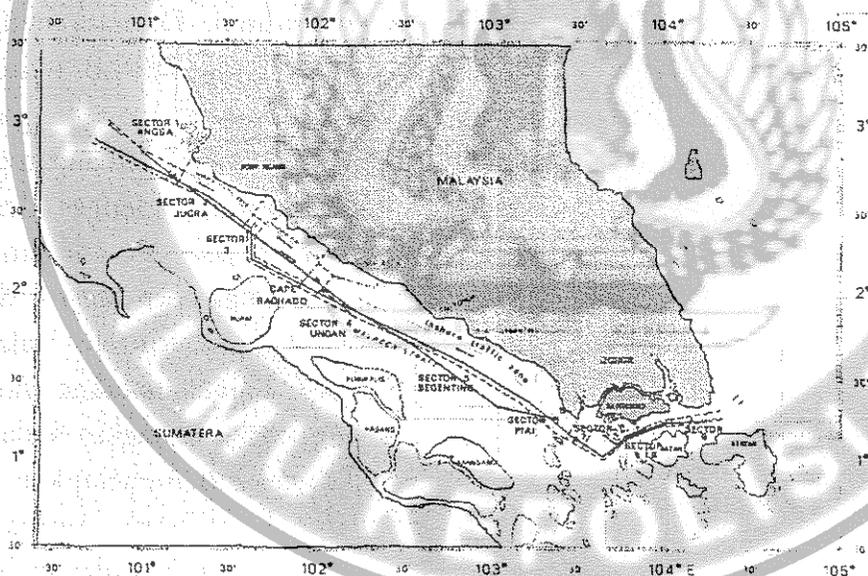
Saat ini terdapat 53 lokasi perairan

wajib pandu (PWP) dan 19 lokasi perairan pandu luar biasa (PPLB). PWP adalah suatu perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilaksanakan pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu, sedangkan PPLB adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan, namun apabila nahkoda memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan. Di masa mendatang lokasi PWP dan PPLB tentu akan bertambah jumlahnya seiring dengan meningkatnya perkembangan perekonomian nasional. Dengan demikian jelas bahwa jasa pemanduan harus didahului dengan penetapan PWP atau PPLB oleh pemerintah. Kalau kita mengacu kepada peluang yang ada sekarang maka mungkin sudah saatnya Pemerintah menetapkan perairan-perairan tertentu umpamanya ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) sebagai perairan wajib pandu.

Pada saat tulisan ini disusun, di Jakarta dan Tanjung Balai Karimun tengah berlangsung kegiatan pelatihan pandu Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai tindak lanjut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PU.63/1/7/DJPL-07

tanggal 14 Nopember 2007 tentang penyelenggaraan pelatihan teori pandu Selat Malaka – Selat Singapura dengan peserta sekitar 33 tenaga pandu dan Selat Malaka dan Selat Singapura pada kenyataannya sudah ditetapkan sebagai perairan pemanduan luar biasa (PPLB) dengan surat keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PU.63/1/8/DJPL tanggal 28 Desember 2006.

(*Non Compulsory Pilotage Area*), jadi sifatnya adalah *voluntary*, dengan demikian hampir dapat dipastikan bahwa jumlah kapal yang melintas Selat Malaka dan Selat Singapura yang “mau” menggunakan jasa pemanduan kita akan minim, karena mungkin menganggap pemanduan semacam itu malah memperlambat jalannya pelayaran kapal-kapal tersebut.



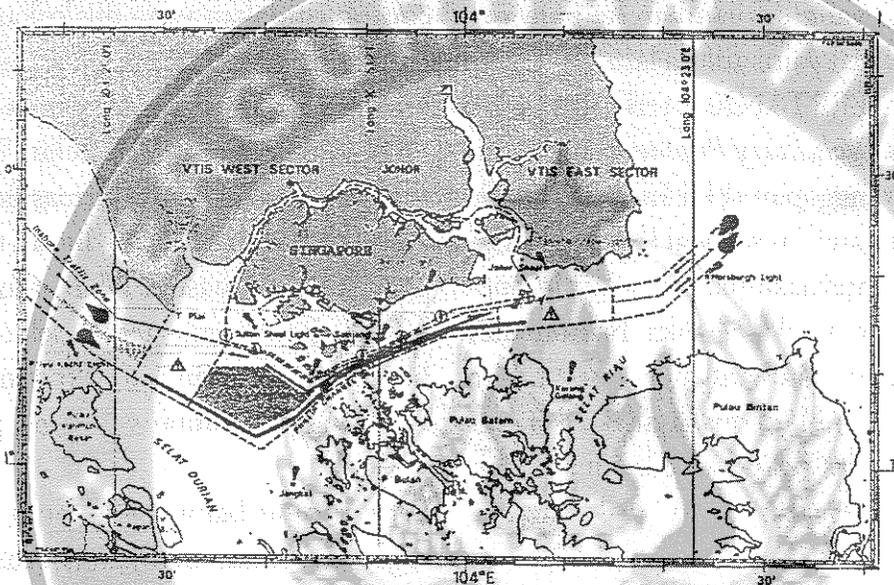
Gbr. 1 Selat Malaka dan Singapura

Seperti telah disinggung sebelumnya, PPLB atau perairan pandu luar biasa merupakan suatu wilayah perairan pemanduan yang karena kondisi perairannya tidak/belum mewajibkan kapal-kapal untuk memakai pandu

Kesimpulannya, khusus untuk Selat Malaka dibagian alur lalu lintas kapal yang berada di wilayah teritorial Indonesia yaitu untuk *East-bound* (arah ke Timur) perlu ditetapkan sebagai PWP. Dengan demikian di-

harapkan tidak ada alasan bagi Kapal-kapal pengguna selat tsb. untuk tidak memakai Pandu.

atau asosiasi-asosiasi perkapalan dunia adalah bahwa pemanduan akan menjadi faktor yang memperlambat



Gbr. 2 Selat Singapura

Namun harus kita sadari bahwa penetapan perairan wajib pandu oleh pemerintah Indonesia khususnya untuk Selat Malaka akan mengundang banyak resistensi Internasional terutama dari negara-negara pengguna (*user states*) yang antara lain menganggap kelancaran lalulintas kapal di Selat Malaka berkaitan langsung dengan kepentingan Nasionalnya, terutama didalam transportasi energi seperti pasokan bahan bakar minyak.

Argumentasi umum yang akan digunakan oleh negara-negara pengguna

bahkan menghambat pelayaran kapal-kapalnya yang juga berlawanan dengan prinsip *Transit Passagellintas damai* secara tidak terputus sesuai *UNCLOS 82*.

Disinilah perlunya kemampuan negara selat/pantai terutama Indonesia untuk menyiapkan argumentasi yang betul-betul mengena memakai aspek keselamatan pelayaran maupun lingkungan hidup disamping tentunya aspek keamanan dan ekonomi sebagai bagian dari penegakan kedaulatan kita yang merupakan agenda sebenarnya.

Pada pertemuan *TTEG (Tripartite Technical Experts Group)* ke 32 di Manado laporan pihak Malaysia *secara ofisial* menyatakan edaran (*questionnaires*) yang dikirimkan ke para pemakai Selat yaitu antara lain SIGGTO dan INTERTANKO terkait dengan rencana *Voluntary Pilotage* tidak mendapat tanggapan. Hal Ini bisa kita lihat dengan jelas sebagai bentuk keengganan Internasional terhadap ide pemanduan di selat Malaka. Namun dari segi kewaspadaan, perlu juga kita selidiki alasan mengapa tidak ada tanggapan, atau benarkah edaran tersebut telah dikirimkan ke badan-badan tersebut oleh Malaysia, juga jika ternyata bahwa edaran tersebut tidak dikirimkan apa alasannya? Selanjutnya perlu juga kita sadari, sebagaimana kita mempunyai agenda kita sendiri di dalam penetapan kebijakan-kebijakan kita yang berkaitan dengan Selat Malaka, tentu demikian juga halnya dengan Malaysia dan Singapura.

Belajar dari pengalaman Australia dan Papua New Guinea

Walaupun dapat dipastikan bahwa kekuatan-kekuatan maritim dunia akan berusaha menolak rencana pe-

netapan tersebut, kita sudah mulai mendapat dukungan langsung seperti halnya dari pihak India, maupun dukungan tidak langsung yaitu dari contoh tindakan yang dilakukan oleh Australia dan Papua New Guinea didalam mengharuskan semua kapal asing yang melewati Selat Torres untuk memakai pandu termasuk kapal yang hanya melakukan lintas transit dan tidak memasuki salah satu pelabuhan dari negara-negara selat tersebut, dengan alasan untuk melindungi lingkungan kelautannya yang peka.

Perlu dicatat bahwa Singapura secara tegas menolak kebijakan Australia yang dapat kita lihat dari pernyataan Vanu Gopala Menon Duta Besar Tetap Singapura untuk PBB pada *The General Assembly Debate on Agenda Item 77(A): Oceans and The Law of The Sea*, tanggal 10 December 2007, ".....unfortunately, Australia continues to operate the compulsory pilotage system in the Torres Strait. This requirement of taking a pilot on board is imposed on all ships transiting the Strait. It is not just a condition of entry for Australian ports. In Singapore's view, this goes beyond what is permitted by Article 42 of the Convention. The requirement to take a pilot on board, which Australia will enforce

using its criminal laws, seriously undermines the right of transit passage which all vessels enjoy under the Convention..... Australia continues to argue that the compulsory pilotage system is consistent with the Convention because the Convention does not explicitly prohibit it as a means of enhancing navigational safety..... Australia also continues to claim that the compulsory pilotage system has the approval of IMO. Both of these claims are untrue..... Singapore continues to take a very serious view of Australia's compulsory pilotage system, which we see as a contravention of the Convention. We have made these points clearly to Australia....."

Sebagai catatan dan motivasi kita, kalau kita lihat khususnya di Selat Malaka ini arus lalu lintas yang menuju ke Timur seluruhnya berada pada sisi laut teritorial kita, sedangkan yang menuju ke Barat terbagi di sisi Malaysia dan Singapura (lihat gbr. 1 dan 2) dan lebih jauh lagi perlu kita sadari bahwa 2/3 luas wilayah laut yang terdapat di ASEAN adalah wilayah laut Indonesia! Oleh karenanya jika kita berbicara tentang segala macam aspek kelautan dan pengelolaannya diforum internasional ma-

napun, seyogyanyalah kalau kita (baca:Indonesia) selalu dapat bersikap sebagai pemilik utama wilayah laut ASEAN yang juga sebagai negara kepulauan terbesar didunia, dan adalah kurang tepat jika berbicara tentang kebijakan maritim di wilayah ASEAN seolah-olah negara pantai lainnya yaitu tetangga-tetangga kita lebih dominan karena secara cerdas lebih menyuarakan kepentingan internasional.

Kita tentu dapat mengerti sebab kekuatiran Singapura yang mempunyai prinsip dan agenda internasionalisasi Selat Malaka terhadap langkah Australia yang menetapkan PWP di selat Torres tersebut, karena tindakan tersebut akan dapat menjadi referensi serta memicu usaha yang sama dari Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka, disini dapat kita lihat standar ganda yang dimainkan oleh Singapura yang notabene adalah anggota TTEG, karena kita semua mengetahui bahwa jasa pemanduan yang tidak dilakukan oleh badan yang diakui oleh Negara pantai (apapun bentuknya) adalah liar. Bukti bahwa jasa pemanduan liar itu ada, dapat kita temukan di Internet seperti beberapa perusahaan asing berlokasi di Singapura yaitu *StrasseLink Pte. Ltd.*

(web-site: <http://strasselink.com>), *Inchcape Shipping Services* (web-site: www.iss-shipping.com) yang berpatokan pada Resolusi IMO A.858 (20) Annex 1, SN/Circ.198 menjalankan dan menawarkan *Marine Advisory Service* atau *Malacca Straits Pilotage Services* secara terbuka melalui Internet tanpa ada komentar sedikitpun dari pemerintah Singapura dalam forum TTEG.

Bukti lain standar ganda Singapura tersebut adalah pada masalah pencemaran laut, yaitu tertangkapnya 2 kapal berbendera Singapura yang dimiliki warganegara Singapura oleh TNI-AL kita yaitu kapal tanker MT. Hafai dan kapal tunda Bright Star pada tanggal 24 Juli 2008 yang baru lalu di perairan Pulau Sambu di wilayah teritorial kita. MT Hafai kecapatan membuang 2000 meter kubik limbah minyak mentah dan kapal tersebut sudah melakukan pembuangan limbah di wilayah kita selama 2 tahun.

Banyak bukti lain yang dapat kita pakai seperti kalau kita ingat kembali bagaimana Singapura secara tidak langsung mengorganisir pengerukan dan import pasir laut dari wilayah kita untuk keperluan rekla-

masi yang mengakibatkan kerusakan yang cukup besar bagi lingkungan kelautan di Kepri sebaliknya Singapura selalu mendengarkan kepada dunia bahwa seolah-olah merekalah yang paling sadar tentang pentingnya kelestarian lingkungan hidup dikawasan ASEAN, belum lagi tentang masalah keengganan Singapura untuk mengekstradisi 18.000 jutawan bermasalah asal Indonesia yang berdiam di Singapura dengan maksud menarik kembali aset keuangan sebesar 87 miliar dolar Amerika yang dikangkangi mereka, namun dilain forum Singapura selalu mendengarkan prinsip pemerintahannya yang bebas dari korupsi.

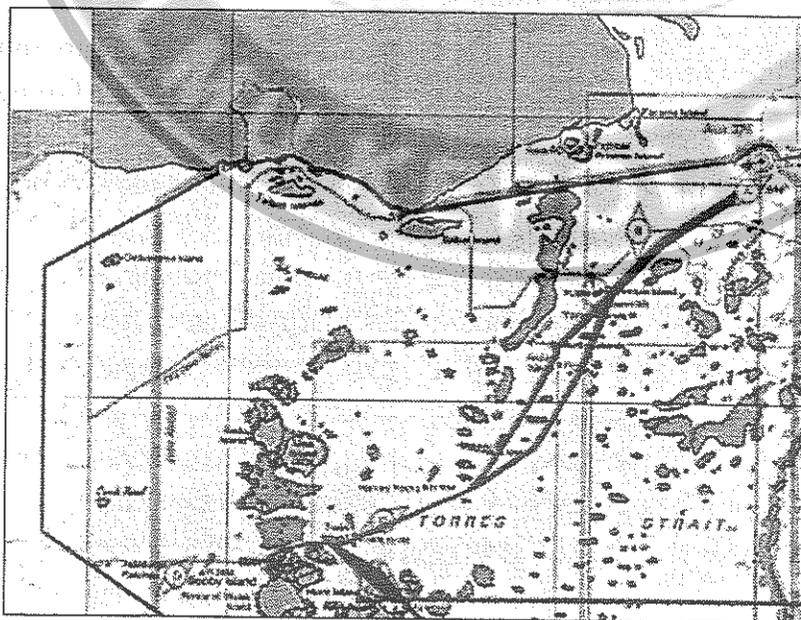
Lebih lanjut, berbicara mengenai keselamatan pelayaran (*safety*) maka sampai saat ini penggunaan pandu sebagai petugas yang menguasai seluk beluk suatu perairan setempat untuk membantu Nakhoda diatas kapal masih sangat relevan, tetapi jika kita melihat praktek pemanduan liar yang tidak secara resmi diketahui oleh masing-masing negara pantai maka seyogyanya kita mewaspadai praktek tersebut antara lain sebagai peluang bagi aksi terorisme, karena pada akhirnya keamanan dilaut (*maritime security*) secara internasional menjadi taruhannya.

Oleh karenanya, suatu pemanduan yang resmi dan dilakukan oleh personil-personil yang berkompentent serta tercatat (diakui oleh negara penyelenggara pemanduan) mutlak diperlukan, terlebih lagi diperairan seperti Selat Malaka yang menjadi sorotan dunia selama dasawarsa terakhir ini.

Australia didalam usahanya untuk memberlakukan perairan wajib pandu di Selat Torres, memakai argumentasi bahwa hal itu diberlakukan untuk melindungi lingkungan kelautan yang peka di Selat, meningkatkan keselamatan pelayaran dibagian-bagian selat yang sempit dan kaya,

serta memastikan amannya alur perdagangan melalui Selat tersebut.

Kapal yang melintasi Selat tersebut tanpa megggunakan Pandu menciptakan resiko kandas yang dapat menghalangi lalulintas aman kapal lainnya serta menyebabkan potensi kerusakan jangka panjang bagi lingkungan kelautan serta sumber alamnya. Oleh karenanya bagi kita (baca:Indonesia) mungkin perlu kita tuliskan kembali tentang kegunaan jasa pemanduan di Selat Malaka yang dapat kita kemukakan nantinya kepada para pemakai selat khususnya maupun dunia internasional umumnya tentang latar belakang penetapan PWP atau per-



Gbr.3 Perairan Wajib Pandu – Selat Torres

airan wajib pandu yang antara lain adalah :

1. Kehadiran Petugas Pandu kita dapat membantu meringankan Nakhoda dari kelelahan bernavigasi, karena lebih menguasai perairan lokal serta mengetahui karakteristik lalu-lintas selat pada titik-titik dan waktu-waktu tertentu.
2. Petugas pandu kita dapat berkoordinasi dalam bahasa Indonesia ketika diperlukan untuk berkomunikasi secara lebih baik dengan kapal-kapal lokal maupun stasiun-stasiun radio serta stasiun-stasiun (*VTS = Vessel Traffic System*) yang akan selesai dipasang pada tahun 2009 di wilayah perairan Indonesia.
3. Pada situasi tertentu, kehadiran Petugas Pandu kita akan dapat lebih melancarkan komunikasi dan koordinasi keamanan lewat radio dengan berbagai pihak Instansi Keamanan seperti pihak TNI-AL, POLRI, BAKORKAMLA, KPLP, BASARNAS dan Bea Cukai di wilayah perairan Indonesia, dan ketika kelak *COASTGUARD* Indonesia sudah terbentuk, komunikasi dan koordinasi keamanan selat di

teritorial Indonesia akan semakin sederhana dan efisien, karena Pandu diatas kapal hanya berkomunikasi dan berkoordinasi dengan satu instansi yang multifungsi.

4. Didalam situasi darurat, petugas pandu kita dapat memberikan solusi yang terbaik bagi kapal, ABK dan muatannya, karena lebih menguasai keadaan dan peraturan setempat terutama keadaan daerah pesisir di wilayah perairan kita .
5. Dengan semua akumulasi kelebihan tersebut diatas, petugas pandu kita menjadi faktor penting yang dapat mengurangi *insurance risk*.

Selanjutnya, belajar dari usaha Australia dan Papua New Guinea dalam permasalahan Selat Torres, seperti yang telah dikemukakan pihak Indonesia pada TTEG ke 32 di Manado, perlu juga kita perjelas hal-hal yang menjadi kekuatiran kita sebagai negara pantai terpanjang di Selat Malaka terhadap kemungkinan kerugian yang dapat saja terjadi sebagai akibat kepadatan lalu-lintas berbagai jenis kapal dan muatannya yang antara lain dapat disusun sebagai berikut :

1. Tubrukan atau kandasnya sebuah kapal tanker raksasa dengan muatan minyak mentah didaerah selat yang sempit dapat mengakibatkan tumpahan minyak yang selanjutnya mengakibatkan bencana pencemaran laut dan pantai di kedua sisi selat yang selain merusak lingkungan hidup kelautan juga dapat mengganggu kehidupan dan kegiatan penduduk pesisir yang padat, terutama nelayan, pariwisata dan kepelabuhanan. Sebagai contoh 1 ton minyak mentah dapat menyebar menutupi permukaan perairan seluas 1 Ha dengan ketebalan 0,1 mm.
2. Tubrukan kapal tanker LNG dapat mengakibatkan bencana ledakan yang dahsyat bagi populasi penduduk dikedua sisi selat sempit serta kapal-kapal lain didekatnya.

Sebagai ilustrasi, energi yang terkandung dari sebuah tanker LNG ukuran standard saja yaitu sebesar 125.000 meter kubik adalah setara dengan 7/10 megaton TNT atau sekitar 55 buah bom atom yang dijatuhkan di Hiroshima.

3. Sehubungan dengan butir 1 diatas, perlu dicatat bahwa kemungkinan tumpahan minyak dilaut tidak harus selalu disebabkan oleh kapal tanker, sebagai contoh kapal-kapal *container* generasi ke VI (lihat gbr. 4) sekarang ada yang mempunyai kapasitas tangki bahan bakar sampai dengan 10.000 ton atau sama dengan ukuran sebuah kapal tanker kecil, dan dengan memperhitungkan kecepatan kapal-kapal *container* tersebut, dapat kita bayangkan potensi tumpahan minyak dan pencemaran yang ter-

		Length	Drift	TEU
First (1958-1970)	Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 - 2,500
Third (1980-1988)	Panamax Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
		290 m		4,000
Fourth (1988-2000)	Post Panamax	275 - 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 - 5,000
Fifth (2000-2005)	Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 - 8,000
Sixth (2008-)	New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 - 14,500

Gbr. 4 Kapal *Container* generasi ke VI

jadi akibat kandas dan robeknya bagian bawah (*double bottom*) kapal-kapal demikian.

4. Hal-hal pada butir 1 dan 3 di atas akan dapat memacetkan seluruh lalu-lintas Selat sehingga bencana tersebut selanjutnya dapat mengakibatkan efek domino atau bencana susulan bagi kehidupan penduduk pesisir dan tatanan ekonomi kawasan maupun bagi kawasan-kawasan lainnya yang bergantungkan jalur logistiknya melalui Selat Malaka.
5. Meningkatnya lalu-lintas kapal pengguna selat setiap tahunnya dalam arah Timur maupun Barat (+/- 70,000 kapal pertahun) serta meningkatnya jumlah Ferry penyeberangan dengan arah memotong arus lalulintas selat, berpotensi untuk terjadinya tubrukan yang dapat menyebabkan korban jiwa yang banyak.
6. Perlu juga diakui bahwa dengan ditetapkannya Bagan Pemisah Lalulintas (*Traffic Separation Scheme*) di beberapa bagian di Selat Malaka dan Singapura serta bantuan informasi dari VTIS (*Vessel Traffic Information System*), menyebabkan
7. Menurut beberapa badan asing dan dunia diantaranya, *U.S. DEPARTMENT OF ENERGY* (4 Januari 2005) terjadi pendangkalan kedalaman air di Selat Malaka pasca tsunami di Aceh, sampai saat ini belum ada pernyataan resmi tentang bagaimana pengaruh pendangkalan tersebut terhadap karakteristik Selat Malaka secara keseluruhan, umpamanya karakteristik arus, arus pasang surut dan lain sebagainya dengan juga memperhitungkan palung-palung didasar perairan Kepu-

kan lebih teratur pergerakkan kapal-kapal dari dan ke arah Timur atau Barat, namun perlu juga diakui bahwa konsekwensi dari adanya TSS tersebut, lalu-lintas kapal di wilayah TSS tersebut pada suatu saat menjadi lebih terkonsentrasi atau semakin rapat dan padat sehingga potensi kecelakaan tetap saja tinggi. Artinya bisa kita katakan TSS bukanlah jawaban lagi bagi pencegahan kecelakaan dimasa yang akan datang karena peningkatan lalulintas kapal. Dengan demikian, perlu dikaji kembali apakah keberadaan TSS tersebut masih relevan jika PWP diberlakukan. Bandingkan dengan selat Torres (Lihat Gbr. 5 butir 6).

luan Riau beberapa tahun silam sebagai akibat pengerukan pasir secara besar-besaran. Hal tersebut sangat penting mengingat kepadatan dan potensi peningkatan lalu lintas kapal-kapal ditinjau dari segi keselamatan.

8. Masih berkaitan dengan butir 1, menurut IMO (*International Maritime Organization*) selain kemungkinan pencemaran akibat bahan bakar minyak, terdapat juga bahan pencemar lainnya yaitu antara lain muatan cair beracun, zat-zat berbahaya, air kotor dari kapal, sampah kapal dan emisi dari kapal keudara/keair, spesis baru yang merusak spesis laut setempat melalui pembuangan air ballas kapal, bahkan disinyalir pencemaran lingkungan kehidupan laut dapat disebabkan oleh suara yang ditimbulkan oleh kapal-kapal yang lewat.

Dengan semua pendataan di atas tersebut kalau kita mengacu pada hasil Konperensi OSCE (*Organization for Security and Co-operation in Europe*) Tanggal 28-29 Januari 2008 di Viena, pada sesi II dengan makalah "*Environmental and economic aspects of maritime co-operation*" Dr. Anita Mäkinen, Kepala Program Kelautan

Finlandia menjelaskan bahwa untuk menanggulangi akibat-akibat dari kenaikan kegiatan di laut sekarang ini adalah dengan menguatkan/menetapkan "*Maritime Traffic Regulation and Measures*" yang terdiri dari penetapan-penetapan:

1. *Particularly Sensitive Sea Area status (PSSA)* dan langkah-langkah perlindungannya.
2. *Routeing measures* contohnya daerah larangan, Bagan Pemisah Lalulintas (TSS), alur laut dalam, Wajib Pandu (*Mandatory Pilotage*), Wajib kawal tunda (*Mandatory Escort Towing*) dan sebagainya.
3. *Special Areas* sesuai konvensi MARPOL 73/78 umpamanya (*Annex I – Oil, Annex VI – air emissions*).

Langkah-langkah seperti diterangkan di ataslah yang digunakan oleh Australia dalam usahanya untuk menetapkan PWP di Selat Torres. Terbukti dengan keluarnya resolusi IMO no MEPC.133(53) Juli 2005, Selat Torres ditetapkan sebagai Daerah Laut Peka Khusus (*Particularly Sensitive Sea Area*) yaitu suatu daerah lingkungan kelautan yang memerlukan perlindungan

an khusus dari IMO karena keunikan, kelangkaan dan keragaman ekosistemnya serta mudah terdegradasi oleh sebab kejadian alam atau kegiatan manusia, dan/atau menonjolnya daerah tersebut dari segi sosial, kultural dan ekonomi untuk pariwisata dan keperluan ilmiah atau nilai sejarah dimana keadaan-keadaan tersebut menjadi mudah rusak karena kegiatan pelayaran internasional. Singkatnya, walaupun dengan perjuangan yang panjang setelah penetapan PSSA tersebut Australia kemudian dengan leluasa dan dengan relatif sedikit resistensi dari dunia Internasional memperlakukan PWP di Selat Torres bagi semua kapal yang melintas.

Sebagai *benchmark* (pembanding), perlu kita lihat beberapa data sebagai perbandingan Selat Malaka dengan Selat Torres :

Sebenarnya masih banyak data perbandingan yang dapat dimasukkan dalam tabel diatas tersebut umpamanya, jumlah populasi penduduk pesisir dari negara pantai dikedua sisi selat, jumlah dan luas daerah pesisir untuk pemanfaatan sumber daya laut, jumlah pelabuhan, jumlah lokasi pariwisata, objek sejarah dan lain sebagainya, namun dengan melihat data-data di atas tersebut (Gbr. 5) saja maka tidak terlalu sulit bagi kita untuk mengetahui bahwa Selat Malaka mempunyai lebih banyak faktor yang langsung berpengaruh pada keselamatan pelayaran serta lebih kritis dibandingkan dengan selat Torres dan apabila kita dengan tepat dan cerdas menggunakannya sebagai justifikasi, maka diharapkan akan tidak terlalu sulit untuk dapat memperoleh dukungan dan pengakuan dunia akan perlunya penetapan daerah wajib pandu.

No	HAL PEMBANDING	Selat Malacca	Selat Torres
1	Negara Pantai	Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand	Australia, Papua New Guinea
2	Lebar Selat	1,5 mil (minimum)	90 mil
3	Panjang Selat	621 mil	150 mil
4	Rata-rata kedalaman di selat	25 meter	10 s/d 50 meter
5	Jumlah kapal yg lewat per tahun	70,000	3000
6	Traffic Separation Scheme (TSS)	9 buah	Nil

Gbr. 5 Tabel Perbandingan Selat Malaka dan Selat Torres

Alternatif tandingan selat Malaka

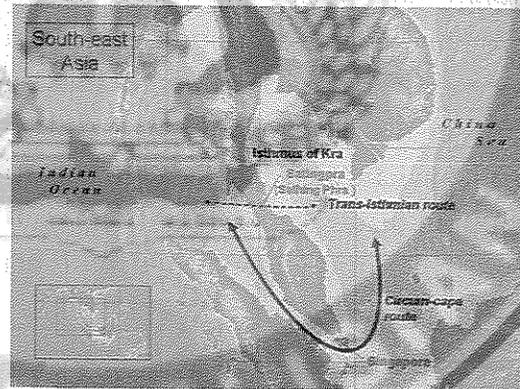
Untuk merumuskan kebijakan-kebijakan yang menyangkut kelautan, maka salah satu pertimbangan yang baru dan penting yang harus dipakai sekarang adalah adanya perubahan cuaca global, karena dimasa yang akan datang sebagai akibat semakin tidak teratur dan semakin buruknya cuaca maka akan ada penetapan route pelayaran baru, contohnya jalur utara (gbr 6), maupun alternatif lainnya.



Gbr. 6 North Route (Jalur Utara)

Pada tahun 2005, sebuah laporan internal yang disiapkan untuk Menteri Pertahanan Amerika Serikat Donald Rumsfeld dibocorkan ke Surat Kabar *Washington Times*, membeberkan tentang strategi China untuk menghindari Selat Malaka, merencanakan pembangunan Terusan Kra Isthmus (Gbr. 7) lengkap dengan

fasilitas pelabuhan dan kilang minyak sebagai bagian dari strategi untaian mutiara "string of pearls" yaitu rangkaian pangkalan-pangkalan terdapatnya dan pengamanan *energy*. China memperkirakan penyelesaian proyek tersebut dalam 10 tahun dengan melibatkan sekitar 30.000 pekerja dengan biaya sekitar 20 s/d 25 milyar dolar. Demikian juga Jepang pada tahun 1983 pernah secara intensif mempelajari tentang kemungkinan mendanai terusan Kra atau *Thai Canal* disamping tentunya interest dari



Gbr. 7, Kra Canal – Terusan Kra sebagai alternatif.

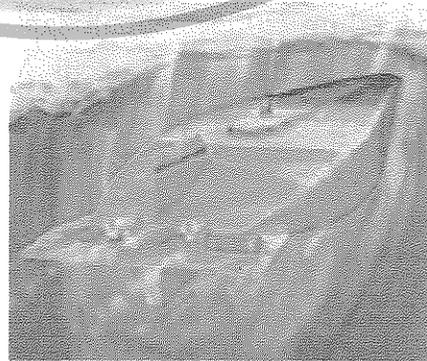
pemerintah Thailand sendiri. Rencana ini karena satu dan lain sebab belum terealisasi.

Kita ambil contoh pemerintah Malaysia pada bulan Mei tahun lalu mengumumkan akan dimulainya pembangunan jalur pipa minyak sepanjang 320 kilometer di bagian Utara Malay-

sia memotong dari pantai Barat (Yandi Negara Bagian Kedah) ke pantai Timur (Bachok di Negara Bagian Kelantan) dan akan beroperasi pada tahun 2010, dan jika berjalan dengan kapasitas penuh akan dapat menampung 20% dari jumlah minyak yang ditransportir melalui Selat Malaka. Walaupun hal ini banyak disangsikan kesuksesannya oleh kalangan perminyakan mengacu kepada kegagalan beberapa proyek sejenis yang dicanangkan Thailand seperti Terusan Kra lalu proyek pipa sepanjang 240 kilometer, tetapi jika benar-benar Selat Malaka tidak aman dan semakin mahal serta ruwet dengan adanya segala macam aturan, maka alternatif yang pernah direncanakan oleh pihak-pihak seperti disebut diatas akan menarik bagi transportir minyak maupun pengusaha kapal pada umumnya, dan pada akhirnya kita tentu paham akibat ekonomi bagi negara-negara pantai Selat Malaka.

Kemajuan teknologi dibidang pembuatan kapal pun juga sudah harus diperhitungkan oleh pembuat kebijakan kita yaitu dengan makin besarnya kapal-kapal *container* selain tentunya kapal-kapal tanker yang ada sekarang ataupun dengan wacana akhir-akhir ini dari beberapa perusa-

haan pelayaran terkemuka didunia yang melihat *kapal selam dagang* sebagai alternatif jika perubahan cuaca global akan membuat cuaca buruk dilaut lebih tidak menentu dan lebih buruk, atau untuk dapat menghindari perairan-perairan yang tidak aman untuk navigasi dipermukaan air. Sebenarnya ide ini bukanlah sesuatu yang baru karena General Dynamics Corporation pada tahun 1970 an pernah mempelajari kemungkinan untuk membuat kapal selam tanker LNG (Gbr.8). Rusiapun pernah mempelajari kemungkinan kapal permukaan yang bisa setengah menyelam (Gbr.9), untuk mengecoh kapal perang lainnya yang bukan tidak mungkin konsep-konsep tersebut kelak diterapkan untuk kapal dagang namun dengan maksud mengurangi besarnya bagian kapal yang berada diatas garis air (*superstructure*) yang terbuka terhadap cuaca permukaan.



Gbr. 8 Kapal selam tanker LNG



Gbr. 9 Kapal semi submersible Rusia

Sedangkan alternatif pemakaian selat-selat lainnya seperti Selat Sunda dan Selat Lombok, walaupun masih berada diperairan kita harus juga mendapat perhatian, paling tidak Selat Malaka dapat menjadi *benchmark* bagi penetapan kebijakan yang sama yang disesuaikan dengan karakteristik selat serta terkait aspek lainnya.

Rencana penetapan PWP di selat Malaka adalah sebagai Proyek Nasional

Arti laut bagi bangsa Indonesia secara konseptual adalah (i) sebagai sumber nafkah (ii) sebagai medium mempersatu (iii) sebagai medium pertahanan.

Sektor kelautan bersifat multisektoral karena mencakup beberapa bidang pembangunan yang satu sama lain saling memiliki keterkaitan vertikal

maupun horisontal, misalnya, transportasi laut dan kepelabuhanan dan pariwisata bahari, perikanan dan industri pengolahan serta perkapalan. Bersifat lintas sektoral karena sektor kelautan mencakup kewenangan beberapa institusi negara yang memiliki bidang kerja yang terkait laut, misalnya, perhubungan, pariwisata dan budaya, energi dan sumber daya mineral serta kelautan dan perikanan, Dephan, TNI-AL dan POLRI.

Oleh karenanya dalam kaitan Selat Malaka khususnya untuk penetapan perairan wajib pandu, sudah sepatutnya Departemen Perhubungan sebagai pemrakarsa proyek Nasional ini dapat menggandeng instansi-instansi pemerintah terkait lainnya dalam usaha memperoleh lebih banyak pertimbangan dan masukan.

Sebagai contoh, pengakuan internasional terhadap ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), menimbulkan kosekuensi untuk lebih memperhatikan aspek pengawasan dan pengamanan, utamanya terhadap kemungkinan infiltrasi dan subversi termasuk didalamnya jaminan keamanan terhadap pengelolaan sumberdaya laut di sepanjang dan di sekitar ALKI. Dalam hubungan ini, Indonesia dituntut untuk

dapat memberikan jaminan keamanan antara lain di Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Philip, perairan Natuna dan ALKI lainnya. Dengan demikian, rencana penetapan Selat Malaka sebagai perairan wajib pandu khususnya di bagian selat yang berada di wilayah kedaulatan Indonesia sedikit banyak akan berpengaruh pada penentuan faktor-faktor pertimbangan untuk menetapkan kebijakan institusional masing-masing instansi umpamanya bagi TNI AL dalam menentukan perairan rawan oleh karena PWP yang akan ditetapkan nanti akan mengubah karakteristik perkiraan ancaman yang disusun sebelumnya, demikian pula dengan parameter kebijakan instansi lainnya misalnya dengan POLRI, Departemen Luar Negeri, Departemen Dalam Negeri, Departemen Kelautan, Departemen Pertahanan, Pemerintah Daerah dan lain sebagainya.

Oleh karenanya langkah koordinasi dengan menggandeng instansi-instansi pemerintah terkait oleh Departemen Perhubungan dalam rencana perairan wajib pandu (PWP) ini sebaiknya dilakukan.

Penutup

Meskipun habitat bangsa Indonesia

adalah laut, hal ini bisa dibuktikan dari kenyataan bahwa laut kita lebih besar dari daratan, akan tetapi selama puluhan tahun sejak proklamasi kemerdekaan RI sangat terkesan bahwa paradigma pembangunan nasional adalah *land based oriented* dan kurang peduli untuk perlunya memiliki *ocean policy*, apalagi lagi menyangkut *ocean governance*.

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mencanangkan visi pembangunan diubah dari pembangunan berbasis daratan menjadi pembangunan berbasis kelautan. "Jangan kita biarkan kekayaan laut kita dinikmati negara lain," ujar beliau dalam sambutan perayaan puncak Hari Nusantara ke-7 tahun 2006, di Pelabuhan ASDP Teluk Bungus, Teluk Kabung, Padang, Sumatera Barat, Senin (18/12).

Oleh karenanya, prakarsa Departemen Perhubungan dengan merencanakan penetapan perairan wajib pandu (PWP) di teritorial kita di selat Malaka yang sarat dengan silang kepentingan internasional itu merupakan bagian dari pemenuhan himbauan Presiden dalam usaha merubah paradigma Nasional RI yang harus didukung oleh seluruh bangsa kita. Semoga! □

Daftar Pustaka :

- Jusman Syafii Djamil, Menteri Perhubungan RI – Wisuda 42 Perwira Siswa Pelatihan Pandu Angkatan XXX Tahun 2007/2008 – *puskompublik_dephub* - 10 April 2008
- A. Choliq Kirom, Direktur Pelabuhan & Pengerukan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut – Departemen Perhubungan RI – Jangan Menjual Negara, Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen Volume IV, No. 23 – Mei - Juni 2008.
- Achmad Sutjipto, Laksamana TNI AL - Peran TNI AL dalam Mendukung Industri Kelautan dan Perikanan - Desember 30, 2007 in *institusi*.
- Robert Mangindaan Laksda (Purn), Tenaga Ahli Profesional Lemhannas RI, Ketua Forum Kajian Pertahanan & Maritim, Jakarta - Keamanan Nasional: Suatu kebutuhan Nasional? - Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen Volume IV, No. 23 – Mei - Juni 2008.
- Soeparto - Kegiatan bisnis alihmuat kapal ke kapal di kawasan perbatasan, Selat Malaka kepulauan Riau, didominasi asing – Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen” Volume IV, No. 21 – Januari-Februari 2008.
- Agus S. Djamil - Negeri Di Batas Dua Samudra Menggenggam Urat Nadi Ekonomi Dunia - *INOVASI* Vol.6/XVIII/Maret 2006
- Kamarulzaman Ahmad Badaruddin, Assistant Chief of Staff (plans and operations), Malaysian Navy - Malacca Strait depth altered after tsunami - The Star/ ANN, Kuala Lumpur – The Daily Star –February1, 2005
- Muhamad Karim - Penulis, peneliti CIDES Indonesia - Pembangunan Kelautan di Persimpangan Jalan - Suara Karya - Kamis, 19 Mei 2005
- Jean-Paul Rodrigue - The Geography of Transport System - Dept. of Economics & Geography, Hofstra University, Hempstead, NY, 11549 USA.
- Penny Burt (Ms) - Acting High Commissioner, Australian High Commission - Compulsory pilot-

age in Torres Strait approved - The Straits Times, 21 December 2006

NING SCHEMES SHOWN ON ADMIRALTY CHARTS.

- Dr. Anita Mäkinen Head of Marine Programme WWF Finland - Environmental and Economic aspects of Maritime co-operation - Vienna, 28-29 January 2008
- UK Hydrographic Office - TRAFFIC SEPARATION SCHEMES — INFORMATION CONCERNING SCHEMES SHOWN ON ADMIRALTY CHARTS.
- Report Of The 32nd Meeting Of The Tripartite Technical Experts Group On The Safety Of Navigation In The Straits Of Malacca And Singapore - Manado 24 - 25 October 2007, Indonesia..
- Catatan Pribadi Penulis.

