



UNIVERSITAS PERTAHANAN

**OPTIMALISASI PEMANDUAN KAPAL DALAM
MENINGKATKAN KEAMANAN MARITIM DI SELAT MALAKA
DAN SELAT SINGAPURA GUNA MENJAGA
KEDAULATAN NEGARA**

TESIS

**RAHMAD MAHDI WAHYULIYANTO
120160205019**

**FAKULTAS KEAMANAN NASIONAL
PRODI KEAMANAN MARITIM**

**BOGOR
SEPTEMBER 2018**

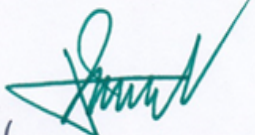
LEMBAR PENGESAHAN

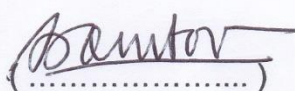
Tesis ini diajukan oleh:

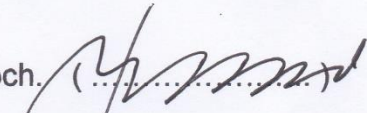
Nama : Rahmad Mahdi Wahyuliyanto
NPM : 120160205019
Program Studi : Keamanan Maritim
Judul Tesis : Optimalisasi Pemanduan Kapal Dalam Meningkatkan Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura Guna Menjaga Kedaulatan Negara

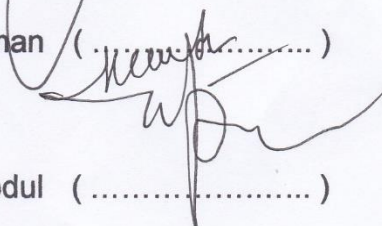
Tesis berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister dalam bidang Ilmu Pertahanan pada Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan Indonesia.

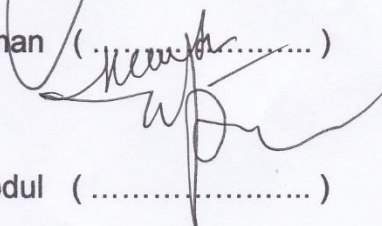
DEWAN PENGUJI

Pembimbing 1 : Laksda TNI Dr. Ir. Supartono, M.M ()

Pembimbing 2 : Laksma TNI Kresno Buntoro, 
S.H., L.L.M., Ph.D

Penguji 1 : Laksdya TNI (Purn) Dr. Moch. 
Juriyanto, M.M

Penguji 2 : Laksda TNI (Purn) Ir. Budiman 
Djoko Said, M.M

Penguji 3 : Kolonel Laut (KH) Dr. Ir. Abdul 
Rivai Ras, M.M., M.S., M.Si

Ditetapkan di : Bogor
Tanggal : 28 September 2018

PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya atau bagian karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan jenjang apapun disuatu Perguruan Tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat istilah, frasa, kalimat, paragraf, subbab, atau bab dari karya yang pernah ditulis atau diterbitkan, kecuali yang secara tertulis dirujuk dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Referensi.

Apabila di kemudian hari terbukti bahwa terdapat plagiat dalam tesis ini, saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan peraturan dan undang-undang yang berlaku.

Bogor, September 2018

Rahmad Mahdi Wahyulianto

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Pertahanan, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rahmad Mahdi Wahyulianto
NIM : 120160205019
Program Studi : Keamanan Maritim
Fakultas : Keamanan Nasional
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Pertahanan Hak Bebas Royalti Noneklusif (*Nonexclusive Royalti-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

OPTIMALISASI PEMANDUAN KAPAL DALAM MENINGKATKAN
KEAMANAN MARITIM DI SELAT MALAKA DAN SELAT SINGAPURA
GUNA MENJAGA KEDAULATAN NEGARA

beserta perangkat yang ada jika diperlukan. Dengan Hak Bebas Royalti Noneklusif ini Universitas Pertahanan berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai peneliti dan sebagai pemilik Hak Cipta/Karya Intelektual dari tesis ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan kesadaran penuh tanpa paksaan dari pihak manapun.

Bogor, September 2018

Rahmad Mahdi Wahyulianto

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat dan karunia-Nya penyusunan tesis dengan judul: Optimalisasi Pemanduan Kapal Dalam Meningkatkan Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura Maritim Guna Menjaga Kedaulatan Negara dapat diselesaikan.

Penulisan tesis ini ditujukan sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar Magister pada Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan.

Penyusunan tesis ini dapat diselesaikan berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu, pada kesempatan ini peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Letnan Jenderal TNI (Purn) I Wayan Midhio, M.Phil selaku Rektor keempat Universitas Pertahanan;
2. Letnan Jenderal TNI Dr. Yoedhi Swastanto, M.B.A Selaku Rektor Universitas Pertahanan;
3. Laksamana Muda TNI Dr. Siswo Hadi Sumantri, S.T.,M.MT selaku Dekan Fakultas Keamanan Nasional;
4. Laksamana Muda TNI Dr. Ir. Supartono, M.M. selaku dosen pembimbing Pertama yang telah banyak meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk membimbing, berdiskusi dan memberikan masukan dalam penyusunan Tesis ini
5. Laksamana Pertama TNI Kresno Buntoro S.H., L.LM., Ph.D. selaku pembimbing Kedua yang telah banyak meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk membimbing, berdiskusi dan memberikan masukan dalam penyusunan Tesis ini;

6. Kol. Laut (P) Purwanto, M. Si (Han) selaku Sekretaris Program Studi Keamanan Maritim yang telah banyak meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam menyusun Tesis ini;
7. Istri tercinta Shannet Febriyanti, putra dan putriku Keanu, Gibran, Kirana dan Deniz beserta keluarga yang selama ini banyak mendukung dalam penyelesaian tesis ini.
8. Rekan-rekan seperjuangan KM Cohort 4, yang telah menjadi keluarga, teman, kawan, dan sahabat selama menjadi mahasiswa UNHAN ini, semoga kita semua sukses di masa depan dan bisa berkumpul kembali.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas kebaikan-kebaikan berbagai pihak atas bantuannya.

Akhir kata, semoga ALLAH SWT, Tuhan Yang Maha Pengasih dan Penyayang membalas segala kebaikan semua pihak yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan tesis ini. Semoga apa yang terkandung dalam tesis ini dapat memberikan manfaat dan mampu mendukung pengembangan ilmu di Pertahanan khususnya pada Studi Keamanan Maritim.

Bogor, September 2018

Rahmad Mahdi Wahyulianto

ABSTRAK

Nama : Rahmad Mahdi Wahyulianto
NIM : 120160205019
Program Studi : Keamanan Maritim
Judul Tesis : Optimalisasi Pemanduan Kapal dalam Meningkatkan Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura Guna Menjaga Kedaulatan Negara

Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan jalur pelayaran internasional yang ramai dan padat, banyaknya kapal-kapal yang melintas mengakibatkan kapal-kapal tersebut rawan terhadap ancaman keamanan maritim. Keamanan maritim tidak hanya berkaitan dengan ancaman keamanan terhadap tindak kekerasan/kriminal di laut (*security*) namun juga berkaitan dengan keselamatan (*safety*). Salah satu ancaman keamanan maritim adalah ancaman kecelakaan kapal. Demi mencegah kecelakaan kapal serta pencemaran lingkungan maka 3 (tiga) *Littoral State* (Indonesia, Malaysia dan Singapura) sepakat melaksanakan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Namun permasalahannya adanya pandu asing yang beroperasi secara ilegal di wilayah Indonesia jelas melanggar kedaulatan negara. Tujuan penelitian ini yaitu pelayanan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura tidak hanya bertujuan untuk keselamatan pelayaran, namun juga untuk menjaga kedaulatan negara, nilai ekonomis, budaya, diplomasi dan pertahanan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif-analisis melalui pendekatan kualitatif. Data yang di peroleh dari para informan yang ditetapkan yang selanjutnya dianalisis dengan teknik kualitatif. Hasil penelitian menemukan bahwa tingkat ancaman keamanan maritim masih tinggi. kecelakaan kapal masih mengancam lalu lintas pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura. Kurangnya pengendalian pemanduan kapal oleh pandu Indonesia mengakibatkan kapal-kapal yang melintas di selat masih rentan terhadap kecelakaan kapal. Untuk dapat mengendalikan pemanduan maka perlu peningkatan kapasitas kelembagaan pemanduan yaitu dengan optimalisasi pemanduan kapal. Optimalisasi dapat dilakukan dengan upaya-upaya yaitu pertama mengeluarkan regulasi yang memperkuat pelayanan pemanduan. Kedua, meningkatkan infrastruktur pemanduan dan ketiga, memperluas jaringan kerjasama dengan negara lain.

Kata kunci: optimalisasi, pemanduan, keamanan maritim, selat malaka dan singapura, kedaulatan.

ABSTRACT

Name : Rahmad Mahdi Wahyulianto
NIM : 120160205019
Study Program : *Maritime Security*
Title : *Pilotage Optimalization For Increasing Maritime Security In Malaka And Singapore Strait In Order To Maintain State Sovereignty*

Malaka strait and Singapore Strait are the most hectic and congested international shipping routes, the number of ships that pass makes the ships vulnerable to maritime security threats. Maritime security is not only related to security threats to acts of violence/crime at sea but also related to safety. One of the threats to maritime security is the accident of the ship. 3 Littoral States (Indonesia, Malaysia dan Singapura) agreed for applying voluntary pilotage in Malaka strait and Singapore Strait, in order to increase safety of navigation. the purpose of pilotage Service in Malaka strait and Singapore Strait which is not only for safety of navigation, but also in order to protect the state sovereignty, economic value, diplomatic, culture, and defense. The purpose of this research is to analyze the pilotage optimization for increasing safety of navigation. Analysis-Descriptive is used as the research metode which applied qualitative approach. The data gathered from the selected informant are analyzed, using qualitative technique. The result of study found that the level of maritime security threat was still high. Ship accidents still threaten shipping traffic in the malacca and singapore strait. With the start of pilotage is expected to be able to maintain the safety of the voyage. The lack of control of pilotage has caused ships that cross the straits to be still vulnerable to ship accidents. This research concluded In order to be able to control pilotage, it is necessary to increase the institutional capacity of pilotage by optimizing pilotage. Optimization can be carried out with efforts that are first to issue regulations that strengthen the pilotage. Secondly, to improve the pilotage infrastructure. Third, to expand the network of cooperation with other countries.

Keywords: optimization, pilotage, maritime, security, malaka and singapore strait, sovereignty.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	11
1.3 Tujuan Penelitian dan Signifikasi Penelitian	12
1.3.1 Tujuan Penelitian	12
1.3.2 Signifikasi Penelitian.....	12
1.4 Manfaat Penelitian	13
1.4.1 Manfaat Teoritis	13
1.4.2 Manfaat Praktis.....	13
1.5 Ruang Lingkup dan Gambaran Desain Penelitian	13
1.5.1 Ruang Lingkup	13
1.5.2 Gambaran Desain Penelitian.....	14
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN	16
2.1 Tinjauan Pustaka	16
2.1.1 Teori Keamanan Maritim	16
2.1.2 Teori Keamanan	19
2.1.3 Teori Kedaulatan	22
2.1.4 Teori Kerjasama	24

2.1.5 Teori Optimalisasi	26
2.1.4 Teori Good Order at Sea	27
2.1.5 Konsep Pemanduan	28
2.1.6 Perundang-undangan	31
2.2 Penelitian Terdahulu	34
2.3 Kerangka Pemikiran.....	48
BAB 3 METODE PENELITIAN.....	49
3.1 Desain Penelitian	49
3.2 Sumber Data/Subjek/Objek Penelitian.....	50
3.2.1 Sumber Data	50
3.2.1.1 Data Primer	50
3.2.1,2 Data Sekunder	51
3.2.2 Subjek Penelitian.....	51
3.2.3 Objek Penelitian	52
3.3 Teknik Pengumpulan Data.....	52
3.4 Teknik Analisa Data dan Interpretasi Data.....	54
3.5 Prosedur Penelitian.....	55
3.5.1 Instrumen Penelitian	55
3.5.2 Pengujian dan Keterandalan Data.....	56
3.6 Jadwal Penelitian	56
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	57
4.1 Gambaran Umum	57
4.1.1 Kondisi Selat Malaka dan Selat Singapura.....	57
4.1.1 Terbentuknya Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.....	59
4.2 Hasil Penelitian	64
4.2.1 Ancaman Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura.....	65

4.2.1.1 Ancaman Keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura.....	62
4.2.1.2 Ancaman Keselamatan di Selat Malaka dan Selat Singapura.....	72
4.2.2 Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura	79
4.3 Pembahasan.....	88
4.3.1 Tingkat Kerawanan Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura	88
4.3.2 Pengendalian Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.	97
BAB 5 SIMPULAN DAN SARAN	106
5.1 Simpulan.....	106
5.2 Saran	107
DAFTAR PUSTAKA.....	108
Lampiran 1. Surat Keterangan Penelitian	L1
Lampiran 2. Catatan Transkrip Wawancara.....	L2
Lampiran 3. Dokumen Pendukung.....	L3

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Selat Malaka	5
Gambar 2.1 Matriks Keamanan Maritim	26
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran.....	45
Gambar 3.1 Aktivitas Pengumpulan Data	51
Gambar 4.1 Alur Pelayaran Selat Malaka dan Selat Singapura	55
Gambar 4.2 Struktur Cooperative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore	60
Gambar 4.3 Peta Kerawanan di Selat Malaka dan Selat Singapura.....	64
Gambar 4.4 Peta Area Pemanduan di Selat Malaka dan Singapura	79

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Rekapitulasi kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura tahun 2009-2014	6
Tabel 1.2 Penyebab kecelakaan kapal di Selat Malaka dan singapura	8
Tabel 2.1 Penelitian terdahulu	40
Tabel 4.1 Data Pelanggaran tindak pidana di laut 2015-2017 Koarmada I	68
Tabel 4.2 Kecelakaan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura	70
Tabel 4.3 Stakeholder di laut	88
Tabel 4.5 Ancaman Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Singapura .	91

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertahanan negara merupakan upaya utama untuk mewujudkan salah satu tujuan nasional sebagaimana tercantum dalam alinea 4 pembukaan Undang-undang dasar 1945 yaitu melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia. Menurut Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, Pertahanan negara (Hanneg) adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), dan segenap keselamatan bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Dalam era globalisasi ancaman sudah tidak lagi berbentuk agresi militer dari suatu negara sebagai aktornya. Namun ancaman sudah berevolusi dan berubah bentuk menjadi tak terbayangkan sebelumnya dan melibatkan aktor-aktor lain di luar negara.

Kedaulatan negara adalah kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu Negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal saja kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional. Kedaulatan merupakan salah satu prinsip dasar bagi terciptanya hubungan internasional yang damai. Kedaulatan atas wilayah adalah kewenangan yang dimiliki suatu negara untuk melaksanakan kewenangannya sebatas dalam wilayah-wilayah yang telah menjadi bagian dari kekuasaannya. Sedangkan kedaulatan teritorial dapat diartikan sebagai kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksekutif di wilayahnya.

Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri lebih dari 17.499 pulau merupakan negara kepulauan terbesar dan memiliki wilayah laut 5.8 juta km², dengan kata lain 2/3 wilayah merupakan perairan (Marsetio, 2014). Kondisi geografis inilah yang menempatkan Indonesia sebagai negara yang strategis. Posisi strategis laut Indonesia membuat pemerintah harus tetap membuka mata bahwa ancaman akan selalu

datang dengan sifat dan bentuk beragam. Sektor maritim nasional harus dijaga dan perlu mendapat prioritas utama dalam strategi pertahanan negara saat ini. Keamanan maritim adalah salah satu isu keamanan kawasan regional yang menonjol karena merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi global yang mempengaruhi kehidupan banyak negara.

Keamanan maritim merupakan bagian yang tidak bisa dipisahkan dari pertahanan negara di laut dalam rangka menjaga kedaulatan negara di laut. Kekuatan pertahanan di laut telah di selaraskan oleh salah satu visi maritim presiden Jokowi, yaitu membangun kekuatan pertahanan maritim sebagai upaya menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim. Meningkatnya ancaman keamanan maritim seperti aksi perompakan, penyelundupan, perdagangan manusia, imigran gelap, narkoba dan pencurian ikan serta ada juga ancaman terhadap navigasi dan pencemaran lingkungan menjadi perhatian pembangunan kapasitas pertahanan laut nasional

Dampak globalisasi sangat mempengaruhi arus kegiatan perdagangan dunia di perairan asia tenggara, khususnya Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan masuknya kapal-kapal pengangkut minyak dunia dari timur tengah ke kawasan asia pasifik, termasuk Indonesia. Praktis jalur ini menjadi pintu masuknya berbagai ancaman keamanan maritim yang akhirnya berpotensi besar masuk ke wilayah laut Indonesia. Selat Malaka dan Selat Singapura sangat rawan akan ancaman keamanan maritim karena setiap hari ratusan kapal berbagai jenis dan dari berbagai negara melintasinya.

Bagi bangsa Indonesia, laut merupakan bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi, namun dapat dibedakan menurut rezim hukum yang mengaturnya. Laut dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan bangsa Indonesia, namun negara lain juga memiliki hak pemanfaatan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982. Pembangunan nasional bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa Indonesia secara menyeluruh dan merata. Seiring dengan peningkatan kesejahteraan, maka kemampuan pertahanan dan keamanan juga perlu ditingkatkan agar dapat melindungi dan mengamankan hasil

pembangunan yang telah dicapai. Namun pemanfaatan potensi sumber daya nasional guna mendukung pembangunan secara berlebihan dan tak terkendali dapat mempercepat berkurangnya sumber daya nasional. Oleh karena itu, dalam pemanfaatannya perlu memperhatikan keseimbangan antara kebutuhan hidup rakyat dan ketersediaan sumber daya nasional untuk jangka panjang. Kepentingan bangsa Indonesia di dan atau lewat laut pada dasarnya adalah pemanfaatan laut sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan keamanan bangsa Indonesia.

Christian Buerger (2015) dalam teori keamanan maritim menjelaskan bahwa keselamatan laut merupakan bagian dari keamanan maritim. keselamatan laut membahas tentang keselamatan kapal dan instalasi maritim dengan tujuan melindungi pekerja di bidang maritim dan lingkungan maritim. Keselamatan laut mengartikan pada kebijakan pembangunan kapal dan instalasi maritim, kontrol rutin terhadap prosedur keselamatan dan pendidikan maritim dalam memenuhi peraturan. Keselamatan laut erat dengan pekerjaan organisasi maritim internasional dan komite keselamatan internasional dalam mengembangkan aturan dan regulasi keselamatan laut. Dari pernyataan Burger tersebut dapat diartikan bahwa ancaman keamanan maritim tidak hanya berkaitan dengan ancaman terhadap tindak kekerasan di laut, penyelundupan, terorisme dan lain sebagainya yang bersifat *security*. Keamanan maritim juga berkaitan dengan ancaman keselamatan pelayaran dan pencemaran lingkungan yang bersifat *safety*. Dalam tulisan ini, penulis akan menjelaskan lebih banyak tentang keamanan maritim yang bersifat *safety* yang terkait dengan pelayanan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Berdasarkan data *Marine Department of Malaysia* (Tabel 1.1), pada tahun 2014 traffic kapal yang beroperasi di Selat Malaka dan Selat Singapura sekitar 80.055 kapal atau 216 kapal per hari, dan akan meningkat tiap tahunnya (Strasselink, 2014). Apabila dicermati maka pola jalur perdagangan dunia melalui Indonesia. Seiring dengan perpindahan kekuatan ekonomi dunia ke Asia, maka frekuensi perlintasan kapal melalui

Indonesia akan semakin tambah tinggi. Selain itu perkembangan teknologi akan berakibat kapal akan semakin besar demikian juga daya angkutnya.

Tabel 1.1 Rekapitulasi kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura tahun 2009-2014

Type of vessel/year	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VLCC	4221	4333	4519	4732	4825	5225
Tanker Vessel	16398	16247	16233	17345	18296	19335
LNG Carrier	3330	3579	3830	4014	4248	4658
Cargo Vessel	8560	8445	7996	7950	7613	7126
Container Vessel	22310	24806	25552	24639	24658	24615
Bulk Carrier	11186	11642	10851	11678	12658	12695
Ro-Ro	2394	2624	2545	2980	2998	3194
Passenger Vessel	1250	1071	877	861	1063	1169
Livestock Carrier	43	45	47	38	55	31
Tug/Tow	598	545	414	529	563	855
Government Vessel	67	37	57	50	58	25
Fishing Vessel	61	20	20	52	27	135
Others	941	739	577	609	911	991
Total	71359	74133	73538	75477	77973	80055

Sumber: Marine Department of Malaysia, 2014

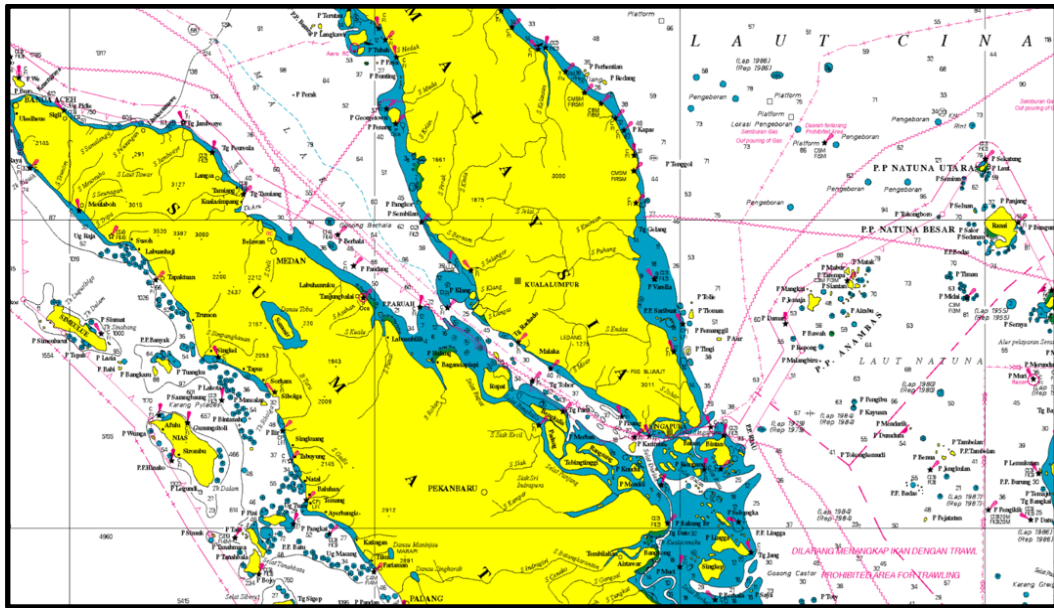
Pertambahan jumlah dan besarnya kapal yang melintas di Perairan Selat Malaka dan Selat Singapura mengakibatkan Indonesia dalam kondisi yang merugi. Hal ini dikhawatirkan akan membahayakan ekosistem dan lingkungan laut, sumber daya alam, dan ancaman keamanan maritim. Masyarakat internasional akan sangat memperhatikan kondisi perairan Selat Malaka dan Selat Singapura karena akan langsung berakibat pada pertumbuhan dan stabilitas ekonomi negara-negara serta kelangsungan hidup negara-negara. Oleh sebab itu, segera gangguan terkait dengan jalur perdagangan akan langsung mendapat respon dari negara-negara di dunia. Oleh karena itu, masyarakat internasional menuntut kepada Indonesia untuk menjaga dan mengamankan jalur perdagangan dunia yang melalui perairan Selat Malaka dan Selat Singapura.

Letak geografis Selat Malaka dan Selat Singapura begitu penting bagi kepentingan negara-negara di dunia dalam kegiatan ekonomi, lalu lintas perdagangan, keamanan energi maupun strategi militer terutama negara besar seperti Amerika Serikat, China, Jepang, Korea Selatan dan India. Posisi Selat Malaka dan Selat Singapura termasuk jalur perdagangan internasional, SLOT (*Sea Lanes of Trade*) dan SLOC (*Sea Lanes of Communication*) terpadat untuk perdagangan dan jalur minyak dunia jika dibandingkan dengan selat-selat lainnya. *Economic Research Institute for Asean and East Asia* (2016), menyebutkan bahwa ancaman untuk masa mendatang adalah keamanan energi, keamanan pangan, dan ketersediaan air. Kesemuanya itu akan menggunakan jalur laut dalam distribusinya. Oleh karena itu keamanan maritim terutama selat yang digunakan untuk perlintasan akan sangat vital dan strategis bagi semua negara.

Kondisi Selat Malaka yang lebarnya cukup sempit dengan kedalaman yang dangkal serta lalu lintas laut yang cukup padat menimbulkan permasalahan navigasi khususnya bagi kapal yang tergolong *Very Large Crude Carrier* (VLCC). Disamping itu, banyaknya batu, karang dan arus laut yang berlawanan meningkatkan potensi terjadinya kapal karam, kapal tenggelam dan tabrakan antar kapal. Dampak tumpahan minyak dari laut yang berasal dari angkutan minyak oleh kapal-kapal tanker maupun kapal kargo yang muatannya jatuh ke laut akan mencemari lingkungan perairan Selat Malaka dan Selat Singapura. Kondisi selat yang tidak berubah sedangkan kapal-kapal yang melintas semakin banyak dan berukuran besar sehingga di butuhkan pengaturan lalu lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura yang lebih baik.

Kondisi geografis Selat Malaka dan Singapura berada di antara dua daratan besar yaitu Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaysia. Panjang Selat Malaka adalah kurang lebih 600 mil dari Tanjung Jambuaye (Aceh) sampai ke Tanjung Pergam di Pulau Bintan (Syamsumar, 2010), dari Pulau Karimun Kecil di Selat Malaka sampai ke Tanjung Pergam di Selat Singapura banyak terdapat wilayah selat yang sempit. Meskipun sebagian besar Selat Malaka kedalamnya rata-rata adalah 30 fathoms (55 meter),

namun mulai dari lepas pantai Pulau Rupa, Pulau Karimun Kecil sampai ke Selat Singapura banyak terdapat dasar laut yang amat dangkal antara 5 fathoms (1,8 meter) (Syamsumar, 2010).



Gambar 1.1. Selat Malaka dan Selat Singapura
Sumber: Dishidrosal, 2004

Perairan Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu jalur utama pelayaran Dunia, khususnya di Asia, yang digunakan untuk menunjang kepentingan ekonomi, sosial, budaya dan militer. Walaupun Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan selat yang bisa dilintasi oleh kapal-kapal berukuran besar, namun pada beberapa titik terdapat kedangkalan dan alur yang sempit. Selain letaknya yang sangat strategis, menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut Cina Selatan dan Samudra Pasifik, keberadaan Selat Malaka dan Selat Singapura juga memperpendek jalur perdagangan dari Teluk Persia menuju kawasan Asia Timur (Capon, 1998).

Selat Malaka dan Selat Singapura berlaku rezim lintas transit. rezim lintas transit berlaku untuk selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain dari laut bebas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Indonesia mempunyai kewajiban kewajiban terkait dengan navigasi/pelayaran, seperti

memberikan alur pelayaran untuk kapal yang melintas di perairannya dan menjamin keamanan dan keselamatan kapal yang melintas di alur pelayaran tersebut. Indonesia harus menjamin bahwa alur pelayaran tersebut adalah dapat dilayari, aman dan tidak mengganggu atau membahayakan lingkungan laut. Untuk menjaga keselamatan pelayaran termasuk juga perlindungan dan konservasi lingkungan laut, Indonesia harus menyiapkan dan membangun sarana bantu navigasi yang memadai. Sarana bantu navigasi saat ini sangat tergantung pada teknologi yang canggih dan kompleks karena berbasis pada teknologi satelit. Sistem sarana bantu navigasi ini harus mencakup seluruh wilayah suatu negara, harus akurat, cepat, serta dapat diakses dan digunakan oleh semua kapal.

Indonesia sebagai salah satu negara pengelola Selat Malaka dan Selat Singapura, tentu saja harus menyediakan sistem sarana bantu navigasi sebagaimana disyaratkan oleh IMO. Hal ini tentu akan berakibat pada kebutuhan anggaran yang sangat tinggi untuk penyediaan, penyiapan, dan pelaksanaan sistem tersebut. Dihadapkan dengan kondisi saat ini, Indonesia tentu saja tidak akan mampu untuk menciptakan sistem navigasi sebagaimana tuntutan negara-negara maju. Di lain pihak, berdasarkan hukum internasional Indonesia tidak dapat meminta kepada kapal-kapal yang melintas untuk membayar retribusi melintas di perairan Indonesia (pasal 26 (1) UNCLOS 1982).

UNCLOS 1982 menyatakan bahwa negara pantai dan kepulauan mempunyai kewajiban kewajiban terkait dengan navigasi/pelayaran, seperti memberikan alur pelayaran untuk kapal yang melintas di perairannya dan menjamin keamanan dan keselamatan kapal yang melintas di alur pelayaran tersebut. Negara pantai dan kepulauan harus menjamin bahwa alur pelayaran tersebut adalah dapat dilayari, aman dan tidak mengganggu atau membahayakan lingkungan laut. Untuk menjaga keselamatan pelayaran termasuk juga perlindungan dan konservasi lingkungan laut, negara pantai dan kepulauan harus menyiapkan dan membangun sarana bantu navigasi yang memadai.

Selain Indonesia, Malaysia dan Singapura juga memiliki hak sebagai negara pantai untuk menjaga dan mengamankan Selat Malaka dan Selat Singapura. Bahkan Negara-negara maju mempercayakan sebagian kontrak dagang kepada Singapura untuk keamanan jalur transportasi minyak dan *Liquefied Natural Gas* (LNG) yang melewati Selat Malaka. Demikian juga Malaysia telah mengembangkan pelabuhan-pelabuhan internasional dan menetapkan sebagai *hub port* untuk tujuan perekonomian di kawasan. Hal ini menjadi bukti bahwa kepentingan nasional negara-negara maju bersinggungan dengan posisi Selat Malaka dan Selat Singapura yang memang rentan tindakan teror, perompakan dan kegiatan ilegal lainnya.

Selat Malaka dan Selat Singapura yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional merupakan tanggung jawab trilateral RI, Malaysia dan Singapura. Namun kerjasama tersebut masih dalam bentuk patroli bersama yang bersifat temporer. Oleh karena itu perlu dipikirkan bersama kerjasama dituangkan dalam suatu perjanjian internasional (*treaty*) yang mengikat ketiga negara secara yuridis tetapi tidak bertentangan dengan kaidah-kaidah hukum internasional yang berlaku.

Pengaturan lalu lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura saat ini telah menggunakan peralatan yang canggih, adanya beberapa stasiun VTS (*Vessel Traffic System*) di Selat Malaka dan Selat Singapura ditambah dengan peralatan Navigasi kapal yang sudah canggih, menjadikan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura menjadi lebih baik. Namun dari data *Marine Department of Malaysia* pada tahun 2010 prosentase kecelakaan di perairan Selat Malaka dan Selat Singapura terjadi dikarenakan akibat tubrukan Tabel 1.2. kebanyakan kecelakaan di Selat Malaka dan Selat Singapura terjadi disebabkan *human error* (M. Rusli, 2012). Tubrukan menjadi penyebab kecelakaan kapal yang paling banyak terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura. Untuk mengurangi kecelakaan kapal di perlukan langkah-langkah untuk melindungi jalur pelayaran internasional ini.

Tabel 1.2 Penyebab kecelakaan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

Penyebab	Persentase (%)
Tubrukan	59
Kebocoran	9
Kandas	10
Kebakaran	22
Total	100

Sumber: *Marine Department of Malaysia 2010*

Kecelakaan kapal ini tidak saja menyebabkan kerugian materi senilai Milyaran US\$, tapi juga kerusakan lingkungan Maritim di sekitar Selat Malaka dan Selat Singapura yang nilainya tidak terbatas. Ditambah dengan adanya *Marine Electronic Highway* (MEH) yang mengintegrasikan berbagai data meteorologi, hidrografi dan oceanografi dari masing-masing stasiun MEH ke 3 (tiga) Negara Pantai yang terhubung dengan sejumlah sensor dan perangkat surveillance di sepanjang *Traffic Separation Scheme* (TSS) Selat Malaka dan Selat Singapura. fungsi MEH hampir mirip dengan VTS, tetapi MEH lebih mengutamakan perlindungan lingkungan maritim. Caranya dengan mengamankan lalu lintas pelayaran agar tidak sampai terjadi kecelakaan yang bisa merusak lingkungan seperti tumpahan minyak dari kapal tangker.

Untuk Menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura, Setiap tahun 3 (tiga) *Littoral State* (Indonesia, Malaysia dan Singapura) bersama-sama dengan Negara Pengguna (*User State*) seperti Jepang, China, Australia, Amerika Serikat dan beberapa Negara anggota IMO lainnya melalui forum TTEG (*Tripartite Technical Expert Group*) secara rutin melakukan pertemuan guna mengevaluasi pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura dalam aspek keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan maritim dan aspek keamanan. Hasil dari forum TTEG menghasilkan aturan/keputusan yang bertujuan untuk memaksimalkan pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura agar lebih

baik. Tiga Littoral State (Indonesia, Malaysia dan Singapura) melalui forum TTEG secara khusus berupaya merumuskan pedoman pelaksanaan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura. tiga Littoral State sepakat menetapkan *guidelines to implement the voluntary pilotage services in the straits of Malacca and Singapore (Guidelines to implement the VPS in SOMS)* dan berkomitmen untuk menjalankan the VPS in SOMS pada kesempatan pertama.

Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nahkoda kapal tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Tujuan penugasan pandu di atas kapal adalah untuk memberikan asistensi kepada nahkoda dalam rangka keselamatan pelayaran. Karena pemanduan adalah untuk kepentingan nahkoda beserta kapalnya, maka pada dasarnya pelayanan jasa pemanduan kapal dilakukan atas permintaan nahkoda.

Selat Malaka dan Selat Singapura termasuk dalam Perairan Pandu Luar Biasa. Perairan Pandu Luar Biasa (*voluntary pilotage services*) merupakan suatu wilayah perairan yang karena kondisinya tidak wajib dilakukan pemanduan, tetapi apabila Nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan. Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura telah dimulai pada tanggal 10 April 2017. Sebelumnya, kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura di wilayah perairan Indonesia menggunakan jasa pandu ilegal. Jasa pandu ilegal ini berasal dari Malaysia dan Singapura, mereka beroperasi di wilayah perairan Indonesia. Pandu ilegal ini jelas melanggar kedaulatan bangsa Indonesia.

Kendala yang dihadapi dalam penerapan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura adanya batas-batas negara yang belum disepakati mengakibatkan beberapa kendala antara lain aspek politik masing-masing negara memiliki kepentingan yang berbeda-beda terhadap Selat tersebut. Dari aspek operasional pengendalian pemanduan kapal belum berjalan secara optimal dan dari aspek hukum pelaksanaan penegakan hukum.

Untuk menghadapi kendala tersebut perlu adanya kerjasama antara 3 *Littoral State* (Indonesia, Malaysia dan Singapura) serta negara-negara pengguna. Mengoptimisasi pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura dilakukan dengan meningkatkan kapasitas kelembagaan pemanduan yang telah disepakati antara ketiga negara tersebut serta sesuai dengan ketentuan Internasional.

Posisi Selat Malaka dan Selat Singapura sesungguhnya menjadi vital dan strategis karena sebagian besar perairan ini berada di wilayah Republik Indonesia. Hal ini berarti Indonesia wajib menjaga, mengamankan dan memanfaatkan Selat Malaka dan Selat Singapura untuk kepentingan politik, perekonomian, pertahanan dan keamanan negara. Menjaga Selat Malaka dan Selat Singapura dari ancaman keamanan maritim merupakan tujuan dari pertahanan negara yaitu untuk melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI dan keselamatan segenap bangsa dari segala ancaman baik yang berasal dari luar maupun dari dalam negeri (Kementerian Pertahanan, 2015). Upaya pertahanan bersifat semesta melibatkan seluruh warga negara, wilayah, dan sumberdaya nasional lainnya yang dipersiapkan secara dini oleh pemerintah.

1.2 Rumusan Masalah

Sebagai salah satu jalur yang paling banyak dilewati oleh Kapal-kapal asing, Selat Malaka dan Selat Singapura mendapatkan predikat salah satu Selat Tersibuk di Dunia. Dengan banyaknya kapal-kapal yang melintas menjadikan Selat Malaka dan Selat Singapura memiliki beragam ancaman keamanan maritim di dalamnya. UNCLOS 1982 telah memberikan tanggung jawab kepada Indonesia sebagai negara kepulauan untuk menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran serta melindungi lingkungan laut, UNCLOS 1982 juga memberikan tanggung jawab dari negara pengguna dalam ikut menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran.

Dengan dimulainya pemanduan kapal di selat Malaka dan Selat Singapura diharapkan dapat menjaga keselamatan serta keamanan

pelayaran kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura terhadap kecelakaan kapal. Namun pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura tidak berjalan optimal karena masih kalah dengan adanya pandu asing yang beroperasi secara ilegal di wilayah Indonesia. Untuk mengoptimalkan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura perlu peningkatan kapasitas kelembagaan pemanduan kapal. Pemanduan kapal tidak hanya untuk keselamatan tetapi juga untuk menjaga kedaulatan negara terhadap kapal-kapal yang melintasi wilayah perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Berdasarkan rumusan masalah tersebut, penulis menjabarkannya dalam dua pertanyaan penelitian sebagai berikut:

- a. Bagaimana tingkat kerawanan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura?
- b. Bagaimana pengendalian pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura?

1.3 Tujuan Penelitian dan Signifikansi Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian di atas, penelitian ini dilakukan dengan tujuan sebagai berikut:

- a. Menganalisis kerawanan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura terhadap kepentingan Indonesia.
- b. Menganalisis pengendalian pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.

1.3.2 Signifikansi Penelitian

Hasil akhir dari penelitian diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam evaluasi kebijakan yang di jalankan baik untuk mempertahankan kebijakan maupun menciptakan inovasi kebijakan baru pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura untuk menjamin dan meningkatkan mutu keselamatan pelayaran.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi penelitian lebih lanjut serta pengembangan teori dan konsep keamanan maritim, khususnya mengenai keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dengan adanya pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura disamping untuk melindungi keselamatan pelayaran kegiatan pemanduan kapal tersebut dapat menjaga kedaulatan negara. Hal ini akan bermanfaat bagi pengembangan teori dan konsep tentang keamanan maritim yang mendukung pertahanan negara.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis sebagai berikut:

- a. Dapat memberikan masukan kepada Kementerian Perhubungan dan Kementerian lingkungan Hidup dan Kehutanan melindungi Selat Malaka dan Selat Singapura dari ancaman pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh kecelakaan kapal melalui Peraturan-peraturan.
- b. Dapat memberikan masukan kepada para pemangku kebijakan di Kemenkopohukam, Kementerian Pertahanan dan Kementerian Luar Negeri agar bersinergi dalam melaksanakan kerjasama pertahanan serta keamanan guna mendukung pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.
- c. Dapat memberikan masukan kepada Kemenkokemaritiman dan Kemenkeu tentang potensi pemasukan bagi negara dari kegiatan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.

1.5 Ruang Lingkup dan Gambaran Desain Penelitian

1.5.1 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penulisan ini adalah studi keamanan maritim dengan topik Optimalisasi Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura untuk keamanan maritim dalam rangka menjaga kedaulatan negara.

1.5.2 Gambaran Desain Penelitian

Sedangkan gambaran desain penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, dengan melakukan wawancara terhadap narasumber sebagai instrumen untuk mengumpulkan data primer. Selain itu pengumpulan data sekunder dilakukan dengan mengumpulkan artikel, jurnal dan tulisan lainnya yang terkait dengan penelitian ini. Penelitian ini didesain ke dalam lima bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

Bab 1 Pendahuluan. Bab ini menjelaskan tentang gambaran umum penelitian yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup dan sistematika penulisan.

Bab 2 Tinjauan Pustaka dan Kerangka Pemikiran. pada Bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang terdiri dari kerangka pemikiran, teori yang mendukung penelitian, penelitian terdahulu, kajian-kajian yang relevan dengan penelitian, dan pelaksanaan penelitian.

Bab 3 Metode Penelitian. Bab ini menjelaskan tentang metode penelitian yang digunakan untuk meneliti dan mencari jawaban pertanyaan penelitian. Desain penelitian, sumber data primer dan sekunder, teknik penentuan informan, teknik analisis, dan semua yang berhubungan dengan metode untuk penelitian juga dipaparkan pada bab ini.

Bab 4 Data Penelitian dan Analisis Data. Bab ini terdiri tiga subbab yaitu gambaran umum penelitian, hasil penelitian, dan pembahasan. Pada subbab gambaran penelitian akan dijabarkan tentang kondisi Selat Malaka dan Selat Singapura serta latar belakang pemanduan. Sedangkan pada subbab hasil penelitian akan dijelaskan mengenai ancaman keamanan maritim dan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Sementara itu pembahasan masalah merupakan proses dan hasil analisis yang dilakukan dalam penelitian. Adapun bab dalam pembahasan adalah tingkat ancaman keamanan

maritim dan pengendalian pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Bab 5 Penutup. Bab ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian serta saran untuk kebaikan dan kesempurnaan penelitian dan untuk dipertimbangan oleh para pengambil keputusan.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

Bab ini akan membahas mengenai konsep serta teori-teori yang relevan dengan permasalahan pemanduan kapal dihadapkan dengan adanya ancaman Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura. Ancaman keamanan maritim yang ditemukan selama ini adalah aktifitas ilegal serta kerawanan kecelakaan di laut, sehingga penulis mencoba mencari sumber-sumber pembahasan dan analisa tentang implementasi pemanduan kapal dalam meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Pentingnya kajian teoritik dalam penelitian untuk menunjukkan bahwa ada hal yang baru dan berbeda dengan penelitian sebelumnya dalam segi tema dan kajian dalam penelitian. Sehingga penelitian yang akan dilakukan akan memberikan kontribusi terhadap penelitian selanjutnya guna menyempurnakan atau mengembangkan penelitian terdahulu.

2.1.1 Teori Keamanan Maritim

Konsep keamanan maritim tercermin dari kebijakan Amerika yang timbul setelah terjadi serangan teroris 11 september 2001 dan penyebaran terorisme maritim didunia. Terorisme maritim merupakan ancaman yang bersifat nyata (Buerger, 2015). Perubahan untuk keamanan maritim datang dengan munculnya pembajakan di lepas pantai Somalia antara tahun 2008 dan 2011. Bahaya pembajakan untuk internasional perdagangan membawa dimensi keamanan maritim kepada kesadaran global dan mengangkat hal tersebut kepada agenda kebijakan negara. Selain itu ketegangan yang terjadi antar-negara di dunia seperti Laut Cina Selatan dan meningkatnya investasi pada Angkatan Laut untuk menjadi *Blue Water Navy* seperti Tiongkok dan India yang menjadikan lautan sebagai ruang keamanan (Buerger, 2015).

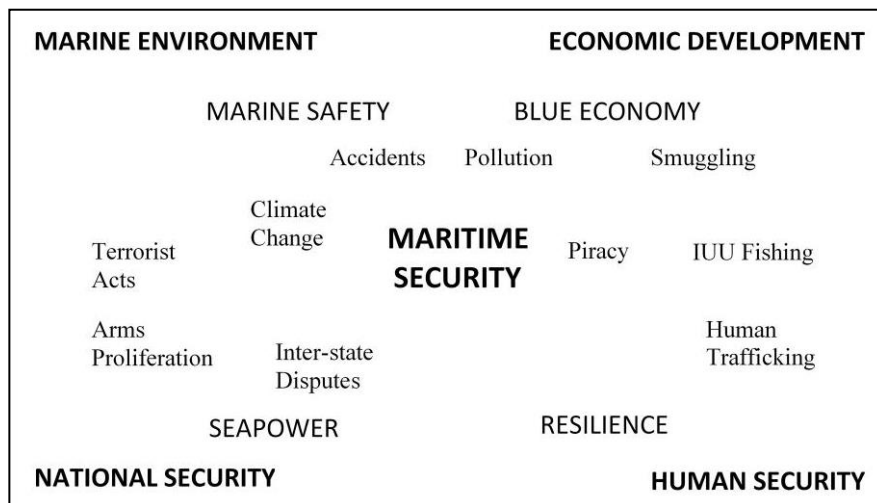
Christian Buerger dalam teori keamanan maritim membagi menjadi empat bagian. Pertama, “keselamatan laut” membahas keselamatan kapal dan instalasi maritim dengan tujuan melindungi profesional maritim dan lingkungan maritim. Keselamatan laut pertama mengartikan pada kebijakan pembangunan kapal dan instalasi maritim, kontrol rutin terhadap prosedur keselamatan dan pendidikan maritim dalam memenuhi peraturan. Keselamatan laut erat dengan pekerjaan organisasi maritim internasional dan komite keselamatan internasional dalam mengembangkan aturan dan regulasi. Keselamatan laut diawali dengan terjadinya kecelakaan Titanic 1912 dalam penyelamatan dan pencarian serta perlindungan pelaut dan penumpang, selanjutnya secara bertahap bergeser ke masalah lingkungan dan pencegahan tabrakan, kecelakaan dan bencana lingkungan yang disebabkan oleh mereka. Terutama tumpahan minyak tercatat dari tahun 1970-an telah mengangkat profile lingkungan ke dimensi keselamatan laut, seperti pada tahun 1991 tumpahan minyak mengungkapkan hubungan keamanan tradisional dan masalah lingkungan. Keselamatan laut juga semakin terkait dengan keamanan maritim mengingat bahwa industri maritim, perusahaan pelayaran dan karyawan mereka adalah target potensial (misal bajak laut, teroris atau penjahat) serta pelaku potensial (misal dengan terlibat dalam kejahatan maritim seperti perdagangan orang, senjata atau berkolaborasi dengan aktor kekerasan)

Kedua, keamanan maritim juga terkait dengan pembangunan ekonomi. Sepanjang sejarah lautan selalu menjadi instrument vital ekonomi. Mayoritas perdagangan melalui laut dan perikanan merupakan industri signifikan. Dua industri yaitu perkapalan dan perikanan telah berkembang menjadi multi-miliar industri. Nilai komersial dari lautan semakin dievaluasi kembali karena besarnya potensi sumber daya di dasarnya dan ekonomi wisata pantai.

Ketiga, keamanan manusia (*human security*). Dalam konsep yang disampaikan oleh Buerger bahwa keamanan manusia merupakan bagian dari konsep keamanan maritim. Laut adalah mata pencarian manusia untuk dapat bertahan hidup dengan melakukan aktivitas di atasnya. Menimbang

arti penting laut bagi manusia maka keamanan terhadap lautan menjadi faktor penting bagi manusia untuk menjaga terhadap ancaman yang ada. Illegal fishing merupakan suatu kegiatan ilegal yang menjadi masalah utama dan berdampak kepada keamanan manusia (human security). Oleh karena itu manusia berusaha mempertahankan kepentingannya atas laut agar tetap terjaga dan berkelanjutan.

Keempat, keamanan nasional (*national security*). Isu keamanan nasional bagian dari konsep keamanan maritim Buerger. Bagian yang terdapat dalam konsep keamanan maritim Buerger dikatakan saling terkait satu dengan lainnya. Keamanan nasional timbul dikarenakan adanya perselisihan atau sengketa atas laut. Aktor dari pelaksanaan kegiatan yang menimbulkan ancaman dimasukkan kedalam kategori keamanan nasional yang pada akhirnya keamanan nasional melahirkan kekuatan laut dari masing-masing negara dalam mempertahankan kepentingan nasionalnya atas laut.



Gambar 2.1 Matriks Keamanan Maritim
 Sumber: Bueger (2015)

Berdasarkan teori keamanan maritim Buerger, maka penulis melihat keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura akan berkaitan dengan keamanan dan keselamatan pelayaran, dengan banyaknya kapal yang melintas keamanan dan keselamatan pelayaran penting artinya guna

mendukung perekonomian dunia, karena mayoritas perdagangan dunia melalui laut.

Keselamatan pelayaran merupakan bagian dari teori keamanan maritim Buerger. Bagi masyarakat yang sangat tergantung pada selat Malaka dan Selat Singapura, segala ancaman keselamatan pelayaran terhadap Selat Malaka dan Selat Singapura akan berdampak kepada keamanan maritim tersebut. Pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura dilakukan oleh tiga negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura akan menimbulkan konflik-konflik kepentingan. Tiap-tiap negara mempunyai kepentingan nasional yang berbeda-beda. Oleh karena itu tiap negara akan mempertahankan kepentingan nasionalnya di Selat Malaka dan Selat Singapura.

2.1.2 Teori Keamanan

Keamanan menurut KBBI diartikan sebagai suatu kondisi atau keadaan aman, tenteram yang bebas dari bahaya, bebas dari gangguan/ancaman, bebas dari resiko, bebas dari keragu-raguan dan bebas dari kekhawatiran. Menurut Barry Buzan dalam bukunya "*People, State and Fear*" keamanan (*security*) tidak sama dengan pertahanan (*defense*) tetapi memiliki kesamaan tujuan yaitu kemerdekaan/kebebasan atas ancaman (Buzan, 1983). Selanjutnya Buzan menerangkan bahwa keamanan ditempatkan kedalam 3 level keamanan meliputi keamanan individu, keamanan nasional dan keamanan internasional yang diklasifikasikan kedalam:

- a. Keamanan militer, meliputi kekuatan dalam melakukan upaya-upaya defensif dan persepsi yang saling terhubung.
- b. Keamanan politik, meliputi stabilitas negara atau sistem pemerintahan serta ideologi.
- c. Keamanan ekonomi, meliputi pasar atau sumberdaya finansial untuk kesejahteraan masyarakat dan kestabilan negara.
- d. Keamanan sosial, meliputi upaya dalam mempertahankan dan menghasilkan identitas negara di manusia.

- e. Keamanan lingkungan, meliputi upaya menjaga dan melindungi lingkungan dalam mendukung kelangsungan hidup masyarakat.

Menurut (Smith, 2006), asumsi utama pandangan tradisional adalah bahwa keamanan pada dasarnya selalu berkaitan dengan dimensi interaksi militer antar negara. Pada era globalisasi saat ini, pandangan tersebut akan berbahaya karena beresiko menciptakan ketidakamanan itu sendiri. Smith menerangkan bahwa setidaknya ada enam alternatif konsepsi mengenai keamanan di era globalisasi yaitu:

- a. Studi keamanan konstruksional (*Constructivist security studies*). Studi ini menerangkan bahwa keamanan adalah sesuatu yang bisa dibangun. Pendekatan konstruktivisme menyadari pentingnya pengetahuan untuk mengubah struktur politik keamanan internasional. Langkah ini dianggap sebagai hal paling tepat untuk mempertimbangkan secara serius bagaimana masyarakat internasional dapat membentuk suatu politik keamanan dan menciptakan kondisi untuk perdamaian yang stabil.
- b. Studi keamanan feminis (*Feminist security studies*). Studi ini menjelaskan bahwa dalam hubungan internasional sekalipun selalu berkaitan dengan gender. Keamanan tidak hanya bersifat kasar atau agresif (maskulin) melainkan dapat dilakukan dengan pendekatan yang lebih lembut (feminis). Keamanan mencakup hal multidimensional dan multilevel seperti bentuk kekerasan mulai dari secara fisik, struktural, dan ekologis.
- c. Studi keamanan post-strukturalis (*Post-structuralist security studies*). Studi keamanan post-strukturalis mengklaim bahwa kekuasaan dan politik dibawa oleh pengetahuan.
- d. *Human security*. Permasalahan keamanan pada umumnya bukanlah permasalahan antar negara melainkan permasalahan keamanan manusia di negara tersebut. Keamanan manusia meliputi keamanan ekonomi, keamanan pangan, keamanan kesehatan, keamanan lingkungan, keamanan individu, keamanan masyarakat dan keamanan masyarakat. adapun ancaman terhadap keamanan manusia seperti

pertumbuhan populasi yang tidak terkendali, disparitas ekonomi, tekanan migrasi, degradasi lingkungan perdagangan obat-obatan terlarang dan terorisme.

- e. *The Copenhagen School and security. The Copenhagen School* menyatakan bahwa untuk merespon tipologi ancaman baru di era globalisasi ini harus dilakukan dengan cara merubah kerangka pemikiran studi keamanan yang berasal dari studi keamanan tradisional. *The Copenhagen School* menolak keamanan sebagai sesuatu yang secara objektif "diberikan", namun menganggapnya sebagai proses sosial yang berlaku untuk setiap nilai yang dipilih. Keamanan adalah sebuah konstruksi sosial dan harus dianalisis.
- f. Studi keamanan kritis (*Critical security studies*). Studi keamanan kritis adalah studi yang menolak dan bersebrangan dengan pendekatan keamanan tradisional. Studi keamanan kritis beranggapan bahwa individu, masyarakat dan identitas dapat menjawab permasalahan yang tidak bisa diselesaikan secara militer (tradisional).

Keamanan dinilai oleh individu, keluarga, negara, dan aktor lainnya. Keamanan bukanlah satu-satunya hal yang dinilai karena dalam mendapatkan keamanan akan selalu memerlukan "pengorbanan" nilai-nilai lain (Baldwin, 1997). Tujuan keamanan erat kaitannya dengan kapasitas aktor. Aktor yang kuat dapat menggunakan berbagai cara untuk mencapai tujuan mereka, aktor yang cukup kuat dapat memperbaiki posisi mereka, sedangkan aktor yang lemah tidak pernah mencapai tujuan utama mereka dan berjuang untuk bertahan hidup dari hari ke hari (Schäfer, 2013). Menurut Baldwin (1997) terdapat tiga cara untuk mengetahui nilai keamanan relatif terhadap nilai-nilai lain, yaitu melalui: (1) *The prime value approach*, (2) *The core value approach*, (3) dan *The marginal value approach*.

The prime value approach menjelaskan bahwa pada dasarnya keamanan adalah prasyarat untuk menikmati nilai-nilai lain seperti kemakmuran, kebebasan dan lainnya. Pendekatan ini menyiratkan bahwa keamanan mengungguli nilai-nilai lain untuk semua aktor dalam semua situasi. *The core value approach* menyatakan bahwa keamanan adalah

salah satu dari beberapa nilai penting. Keamanan merupakan bagian dari nilai-nilai penting. *The marginal value approach* menyatakan bahwa keamanan adalah satu-satunya memberikan solusi terhadap masalah alokasi sumber daya. Pendekatan ini tidak didasarkan pada penegasan apapun tentang nilai keamanan untuk semua aktor dalam semua situasi. Sebaliknya, berakar pada asumsi bahwa hukum utilitas marjinal yang semakin berkurang sama berlaku untuk keamanan seperti pada nilai-nilai lain.

Ancaman keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura sangat beragam. Tidak hanya ancaman militer namun juga ancaman non militer, namun ancaman dimasa damai ancaman militer dirasa menurun dan beralih kepada ancaman non militer (ekonomi, sosial, politik dan lingkungan).

Melalui teori keamanan dapat diketahui ancaman keamanan apa saja yang terkait dengan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Selain itu dapat diketahui juga sejauh mana pengaruh pemanduan kapal terhadap keamanan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura.

2.1.3 Teori Kedaulatan

Kedaulatan menurut Jean Bodin adalah kekuasaan tertinggi dari suatu negara yang tidak dibatasi oleh hukum. Ini tidak berarti kedaulatan negara tidak ada batasnya. Kedaulatan negara ini hanya berlaku terhadap orang, benda, dan peristiwa di dalam batas-batas teritorial negara yang bersangkutan. Dengan kata lain, kedaulatan negara berhenti sampai batas teritorial negara lain. Kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara menunjukkan bahwa negara itu merdeka dan tidak berada dibawah kekuasaan negara lain. (Khaidir, 2011)

Kedaulatan merupakan salah satu prinsip dasar bagi terciptanya hubungan internasional yang damai. Kedaulatan atas wilayah adalah kewenangan yang dimiliki suatu negara untuk melaksanakan kewenangannya sebatas dalam wilayah-wilayah yang telah menjadi bagian dari kekuasaannya.(Jawahir, 2006) Sedangkan kedaulatan teritorial dapat

diartikan sebagai kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksekutif di wilayahnya. (Huala, 2004) Sesuai dengan konsepsi internasional, kedaulatan memiliki tiga aspek utama, yaitu: (Jawahir, 2006)

- a. Aspek ekstern kedaulatan. Aspek ekstern kedaulatan adalah hak bagi setiap negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan berbagai negara atau kelompok-kelompok lain tanpa kekangan, tekanan, atau pengawasan dari negara lain.
- b. Aspek intern kedaulatan. Aspek intern kedaulatan adalah hak atau wewenang eksklusif suatu negara untuk menentukan bentuk lembaga-lembaganya, cara kerja lembaga tersebut dan hak untuk membuat undang-undang yang diinginkannya serta tindakan-tindakan untuk mematuhi.
- c. Aspek teritorial kedaulatan. Aspek teritorial kedaulatan adalah kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki negara atas individu-individu dan benda-benda yang terdapat di wilayah tersebut. Berdasarkan kedaulatannya itu, maka dapat diturunkan hak, kekuasaan ataupun kewenangan negara untuk mengatur masalah intern maupun eksternnya. Dengan kata lain, dari kedaulatannya itulah diturunkan atau lahir yurisdiksi negara. Yurisdiksi adalah kekuasaan atau kewenangan hukum negara terhadap orang, benda, atau peristiwa (hukum). Jika yurisdiksi dikaitkan dengan negara maka yurisdiksi negara berarti kekuasaan atau kewenangan dari suatu negara untuk menetapkan dan memaksakan (*to declare and enforce*) hukum yang dibuat oleh negara atau bangsa itu sendiri.

Ancaman terhadap kedaulatan negara tidak hanya berbentuk agresi militer dari suatu negara sebagai aktornya. Namun ancaman saat ini sudah berubah menjadi yang tidak terbayangkan sebelumnya dan melibatkan aktor-aktor lain di luar negara. Menghadapi ancaman kedaulatan di Selat Malaka dan Selat Singapura negara harus mampu mengendalikan serta mengamankan lalu lintas pelayaran melalui hukum dan mampu menegakkan hukum tersebut.

2.1.4 Teori Kerjasama

Semua negara di dunia ini tidak dapat berdiri sendiri dalam memenuhi kebutuhan terlebih dalam meningkatkan perkembangan dan kemajuan negaranya. Perlu kerjasama dengan negara lain karena adanya saling tergantung sesuai dengan kebutuhan negara masing-masing. Perkembangan yang pesat dalam hubungan luar negeri yang paling penting adalah kerjasama internasional yang dirumuskan dalam bentuk perjanjian. Setiap perjanjian internasional yang dilaksanakan akan mengikat suatu negara yang menyatakan terikat ke dalamnya melalui suatu peraturan perundang-undangan nasional.

Hubungan dan kerjasama internasional muncul karena keadaan dan kebutuhan masing-masing negara yang berbeda sedangkan kemampuan dan potensi yang dimiliki pun tidak sama. Hal ini menjadikan suatu negara membutuhkan kemampuan dan kebutuhannya yang ada di negara lainnya. Kerjasama internasional akan menjadi sangat penting sehingga patut dipelihara dan diadakan suatu peraturan agar berjalan dengan tertib dan manfaatnya dapat dimaksimalkan sehingga tumbuh rasa persahabatan dan saling pengertian antar negara satu dengan lainnya.

Kerjasama atau kolaborasi bermula karena adanya keanekaragaman masalah nasional, regional maupun global yang muncul sehingga diperlukan adanya perhatian lebih dari satu negara, kemudian masing-masing pemerintah saling melakukan pendekatan dengan membawa usul penanggulangan masalah, melakukan tawar-menawar, atau mendiskusikan masalah, menyimpulkan bukti-bukti teknis untuk membenarkan satu usul yang lainnya, dan mengakhiri perundingan dengan suatu perjanjian atau saling pengertian yang dapat memuaskan semua pihak (J. Holsti, 1988).

Menurut Kalevi Jaakko Holsti, kerjasama internasional dapat di definisikan sebagai berikut: (J. Holsti, 1998)

- a. pandangan bahwa dua atau lebih kepentingan, nilai, atau tujuan saling bertemu dan dapat menghasilkan sesuatu, dipromosikan atau dipenuhi oleh semua pihak sekaligus.

- b. Pandangan atau harapan dari suatu negara bahwa kebijakan yang diputuskan oleh negara lainnya akan membantu negara itu untuk mencapai kepentingan dan nilai-nilainya.
- c. Persetujuan atau masalah-masalah tertentu antara dua negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan kepentingan atau benturan kepentingan.
- d. Aturan resmi atau tidak resmi mengenai transaksi di masa depan yang dilakukan untuk melaksanakan persetujuan.
- e. Transaksi antar negara untuk memenuhi persetujuan.

Kerjasama internasional terjadi karena adanya *national understanding* serta mempunyai tujuan yang sama, keinginan yang didukung oleh kondisi internasional yang saling membutuhkan. Kerjasama itu didasari oleh kepentingan bersama diantara negara-negara, namun kepentingan itu tidak identik (Kartasasmita, 1997). Kerjasama internasional tidak dapat dihindari oleh negara atau aktor-aktor internasional lainnya. Keharusan tersebut diakibatkan adanya saling ketergantungan diantara aktor-aktor internasional dan kehidupan manusia yang semakin kompleks. ditambah lagi dengan tidak meratanya sumber daya-sumber daya yang dibutuhkan oleh para aktor internasional.

Selat Malaka berbatasan dengan tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Terdapat tiga *issue* utama dalam pengelolaan bersama Selat Malaka ini yaitu keselamatan navigasi (*navigation safety*), perlindungan lingkungan (*environmental protection*), dan keamanan (*secutity*). Kerjasama dalam keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan merupakan mandat Pasal 43 UNCLOS dimana negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk (a) pengadaan dan pemeliharaan di Selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional; dan (b) untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal. kerjasama tersebut menghendaki partisipasi setiap stakeholders pemakai selat, baik negara pemakai selat maupun perusahaan pemakai selat. Meskipun demikian,

hendaknya bantuan tersebut tanpa terlibat untuk mengatur, menginternasionalisasi maupun tidak melanggar kedaulatan Negara pantai.

2.1.5 Teori Optimalisasi

Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha, optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki (Winardi, 1996). Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi berdasarkan dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Menurut tim penyusun kamus Bahasa (1994) optimalisasi merupakan proses, cara atau perbuatan mengoptimalkan, mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik, paling tinggi atau paling menguntungkan atau dapat juga diartikan sebagai pencapaian nilai terbaik dari beberapa fungsi. Optimalisasi juga dapat dinilai dari hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan serta merupakan pencapaian hasil sesuai dengan keinginan serta merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam perwujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal. Dengan kata lain pencapaian tujuan diharapkan mampu berhasil guna dan berdaya guna.

Dengan banyaknya instrumen keselamatan pelayaran yang terdapat di Selat Malaka dan Selat Singapura seperti TSS, VTS dan MEH, maka pelaksanaan pemanduan kapal dapat lebih dioptimalkan untuk keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura karena masing-masing instrumen keselamatan tersebut mempunyai kelebihan dan kekurangan.

Optimalisasi pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura dilakukan dengan cara/upaya yang dapat meningkatkan pelayanan pemanduan kapal untuk menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran terhadap kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka dan Selat Singapura. Melalui optimalisasi pemanduan kapal selain untuk keselamatan pelayaran

namun juga untuk menegakkan kedaulatan Negara sehingga hal tersebut akan mendukung pertahanan negara dari ancaman di wilayah perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2.1.6 Teori *Good Order at Sea*

Good Order at Sea adalah salah satu dimensi yang cukup penting dalam keamanan maritim. Di dalam dimensi ini banyak berbicara tentang tata kelola, hukum dan keamanan di laut. Sam Bateman (2009) menyatakan bahwa *good order at sea* menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran dan izin dari negara – negara untuk mewujudkan kepentingan maritimnya dan mengembangkan sumber daya lautnya dalam lingkungan yang berkelanjutan dan damai berdasarkan hukum internasional. Secara luas, *good order at sea* terbagi atas dua bagian yaitu internasional dan nasional. Dalam *international good order at sea* berfokus pada penanggulangan masalah mengenai keamanan pelayaran internasional dari ancaman aktivitas kriminal sehingga terbentuk laut yang aman dan selamat. Sedangkan *national good order at sea* berarti kebijakan maritim yang berkelanjutan seperti adanya pajak terhadap penangkapan ikan. Solvik (2014), juga menjelaskan *national good order at sea* berarti mengamankan garis pantai dengan menyiapkan kapabilitas untuk menghindari kecelakaan kapal dan menghindari bencana lingkungan

Keselamatan maritim (*maritime safety*) adalah konsep yang berlaku secara internasional. Konsep ini berkaitan dengan perlindungan kehidupan dan properti melalui regulasi, manajemen dan pengembangan teknologi dari semua bentuk transportasi yang bergerak melalui wilayah perairan dimanapun itu. Disinilah pentingnya eksistensi pemerintah suatu negara yang seharusnya menjadi aktor utama dan memiliki peranan yang sangat menentukan dalam segala aktivitas kehidupan di seluruh wilayah kedaulatan negara, termasuk aktivitas pelayaran, transportasi, upaya keselamatan dan keamanan maritim. Terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam dan terbakar adalah peristiwa yang selalu berulang dan terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura, sehingga memerlukan identifikasi dan

pengukuran terhadap potensi dan tingkat resiko yang mungkin dihadapi oleh setiap aktivitas transportasi laut. Dalam mengurangi resiko kecelakaan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura, pemerintah juga dapat melakukan intervensi guna melindungi pelayaran dari ancaman kecelakaan kapal. Tidak bisa dipungkiri bahwa perlindungan terhadap awak kapal, lingkungan hidup dan kapal beserta muatannya memiliki urutan prioritas yang utama dalam sistem keselamatan pelayaran nasional maupun internasional.

2.1.7 Konsep Pemanduan

Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nahkoda kapal tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Tujuan penugasan pandu di atas kapal adalah untuk memberikan asistensi kepada nahkoda dalam rangka keselamatan pelayaran. Karena pemanduan adalah untuk kepentingan nahkoda beserta kapalnya, maka pada dasarnya pelayanan jasa pemanduan kapal dilakukan atas permintaan nahkoda.

Selat Malaka dan Selat Singapura termasuk dalam Perairan Pandu Luar Biasa. Perairan Pandu Luar Biasa (*voluntary pilotage services*) merupakan suatu wilayah perairan yang karena kondisinya tidak wajib dilakukan pemanduan, tetapi apabila Nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan. Pengaturan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura di atur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor. HK.103/2/4/DJPL-17 Tahun 2017 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura (Kemhub, 2017).

Pelaksanaan pemanduan luar biasa di selat malaka dan Selat Singapura dilaksanakan oleh pandu yang memiliki sertifikat pandu laut dalam yang diterbitkan oleh dirjen perhubungan laut. Area pemanduan

dilaksanakan pada perairan pandu luar biasa TSS (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Malaka dan Selat Singapura pada perairan teritorial Indonesia. Lokasi naik/turun pandu (*pilot boarding ground*) pada koordinat:

- a. 01°24'7" LU / 104°30'00" BT (Horsburgh Lt.ho)
- b. 02°54'44.20" LU / 100°43'0.67" BT (One Fathom Bank)

Pemilik kapal/nakhoda/agen pelayaran dapat meminta pelayanan jasa pemanduan dengan mengajukan permintaan dengan menggunakan sarana apapun kepada pelaksana pemanduan, dengan tembusan kepada pengawas pemanduan. permohonan permintaan jasa pemanduan dilakukan dalam tempo 3 x 24 jam sebelum kapal tiba di titik pandu naik, menggunakan radio VHF Channel 12 atau alat komunikasi lainnya. kapal diharuskan memanggil stasiun pandu paling lambat 2 (dua) jam sebelum kapal tiba di titik pandu naik.

Kapal-kapal yang berangkat dari pelabuhan-pelabuhan di wilayah perairan Selat Malaka dan Selat Singapura di perbolehkan untuk meminta pelayanan pandu sesuai dengan dengan persiapan waktu yang dimiliki, paling lama 2 jam sebelum keberangkatannya.

permohonan jasa pelayanan pemanduan mencantumkan data meliputi: (a) nama kapal; (b) *Call Sign*; (c) *Maritime Mobile Subscriber Identification* (MMSI); (d) Jenis Kapal; (e) Bendera Kebangsaan Kapal; (f) IMO Number; (g) Isi Kotor (*Gross Tonnage*); (h) Bobot Mati (DWT); (I) Maksimum Draft; (j) Panjang Kapal; (k) Lebar (*Breadth*); (l) Kecepatan (*service speed*); (m) Lambung Bebas (*free board*); (n) Tinggi Kapal (*Air draft*); (o) Jenis Muatan; (p) Pemilik Kapal/agen; (q) Pelabuhan asal (*last port of call*) dan pelabuhan Tujuan (*next port of call*); (r) Informasi lainnya yang dianggap penting.

Setiap kapal yang di pandu dan memasuki area pemanduan wajib melaju dengan kecepatan aman. Kapal harus mempersiapkan tangga pandu, akomodasi, ataupun sarana pandu naik lainnya yang aman sesuai dengan ketentuan. Dalam keadaan tertentu, bila diperlukan dan kondisi memungkinkan dari segi/aspek keselamatan pelaksanaan

pemanduan (operator), kegiatan pemanduan dapat menggunakan pesawat helikopter untuk embarkasi dan disembarkasi pandu.

Pandu yang menggunakan kapal pandu (*Pilot Boat*) harus siap di titik naik (Pilot Boarding Ground) 15 (lima belas menit) sebelum kapal yang akan dipandu tiba. Petugas pandu wajib melaporkan kepada VTS Indonesia disepanjang daerah pemanduan (disamping kewajiban pelaporan kapal kepada VTS Singapura dan/atau Malaysia yang ditentukan dalam IMO Resolution MSC 73 (69) tentang *Mandatory Ship Reporting System*.

Setiap pandu yang melakukan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura wajib menguasai prosedur berlayar di Selat Malaka dan Selat Singapura secara umum (IMO Resolution A.375 (X), IMO Resolution 476 (XII), Rule 10 Colregs).

Pelaksanaan pemanduan yang melakukan kegiatan pemanduan harus berkoordinasi dengan pengawas pemanduan. pandu harus menunjukkan kartu identitas pandu yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada nakhoda dan melaksanakan pertukaran informasi dengan nakhoda setibanya di anjungan kapal. Pandu wajib berpakaian dinas sesuai ketentuan dan membawa perlengkapan keselamatan maupun operasional memandu untuk melaksanakan pemanduan kapal. pandu harus membawa surat perintah yang diterbitkan oleh operator pemanduan. pandu wajib memberikan keterangan dan menjelaskan prosedur keadaan darurat di perairan setempat.

Kapal yang di pandu yang akan memasuki perairan Pandu Luar Biasa Selat Malaka dan Selat Singapura wajib mengibarkan bendera semboyan "G" sampai petugas pandu berada di atas kapal dan mengibarkan bendera semboyan "H" pada siang hari dan menyalakan lampu putih merah tegak lurus pada malam hari saat pandu berada diatas kapal.

Pandu wajib melaporkan kepada pengawas pemanduan setempat apabila terjadi pembuangan sampah dan/atau minyak dari kapal, yang dapat mengakibatkan pengotoran dan pencemaran di lingkungan alur pelayaran. Pandu wajib melaporkan bila melihat Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang rusak/tidak berfungsi, adanya bahaya-bahaya

navigasi, serta hal-hal lainnya yang dapat menghambat pelaksanaan pemanduan maupun mempengaruhi keselamatan pelaksanaan pemanduan kepada distrik navigasi setempat, petugas pengawas pemanduan dan pengelola pemanduan (operator)

Dalam hal pelaksanaan pemanduan kapal yang mengalami kejadian luar biasa seperti tubrukan, terdampar/kandas, kebakaran, pencemaran, kerusakan kapal, dan kecelakaan lainnya, maka nakhoda dibantu petugas pandu harus mengambil tindakan-tindakan segera dan sedini mungkin yang dianggap perlu, sesuai dengan prosedur darurat yang ada di masing-masing kapal, untuk mencegah, memperkecil kerugian, kerusakan, pencemaran lingkungan dan kehilangan nyawa yang dapat terjadi. Kemudian melaporkan ke Stasiun Radio Pantai (SRPOP) terdekat dan melakukan koordinasi penanganan lebih lanjut dengan pihak-pihak terkait

Kesiapan pemanduan ini guna memperkuat keselamatan pelayaran dan perlindungan keamanan maritim di perairan Selat Malaka dan Selat Singapura, karena Selat Malaka dan Selat Singapura memiliki peran yang sangat penting berkaitan dengan pelayaran internasional.

Kecelakaan kapal di jalur-jalur pelayaran internasional akan membuat negara-negara maritim menderita kerugian, maka pemanduan kapal hanya dijalankan oleh tenaga ahli navigasi yang sangat memahami karakteristik lokasi setempat. Sebab itulah maka perairan-perairan tertentu seperti alur-alur pelayaran yang sibuk dengan lalu lintas kapal, terminal-terminal eksplorasi sumber-sumber alam dan lingkungan kerja pelabuhan yang merupakan potensi perekonomian yang strategis ditetapkan sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Setiap kapal yang melayani perairan tersebut diwajibkan menggunakan pandu.

2.1.7 Perundang-undangan

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan alur pelayaran internasional. Keamanan dari alur pelayaran tersebut akan menjadi perhatian internasional, Oleh karena itu UNCLOS 1982 telah mengatur Pengaturan lintas di selat Internasional. Pemanduan kapal sebagai bagian

dari keamanan dan keselamatan pelayaran diatur dalam undang-undang pelayaran.

a. Undang Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Status Selat Malaka dan Selat Singapura ini diperkuat dengan ketentuan UNCLOS (United Nations Law of The Sea / Konvensi Hukum Laut PBB) dalam Pasal 37 dan Pasal 35. Di dalam pasal 37 UNCLOS mendefinisikan Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yaitu selat antara bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya. Dalam pasal 35 huruf a UNCLOS 1982, Ketentuan tersebut dikecualikan bagi bagian perairan pedalaman manapun yang terletak dalam suatu selat, kecuali jika perairan tersebut dulunya merupakan laut lepas yang berubah rezimnya dengan perubahan cara perarikan garis pangkal menggunakan garis pangkal lurus. Meskipun demikian dalam pasal 34 ayat 1 UNCLOS, rezim lintas melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tidak boleh mempengaruhi status hukum perairan (selat) tersebut atau pelaksanaan kedaulatan atau yurisdiksi Negara yang berbatasan dengan selat tersebut atas perairan, ruang udara, serta dasar laut di bawahnya. Rezim hak lintas yang berlaku di selat yang digunakan untuk pelayaran Internasional yaitu hak lintas transit. dalam pasal 38 UNCLOS disebutkan Hak lintas transit yaitu pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, secepat mungkin antara satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

Meningkatnya jumlah kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura dapat menimbulkan dampak yang negatif terhadap selat tersebut. Negara-negara yang berbatasan dengan selat sangat takut dengan polusi/ pencemaran akibat kecelakaan kapal yang

membahayakan jiwa, merusak harta benda, ekosistem serta lingkungan laut (Buntoro, 2017). Kapal-kapal yang melintas tersebut perlu diamankan pelayarannya, sehingga tidak terjadi kecelakaan kapal yang akan mengganggu jalur pelayaran dan di khawatirkan mencemari lingkungan laut.

b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat (48) menyebutkan:

“Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran informasi kepada nahkoda tentang perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan”.

Demi menjaga keselamatan kapal dan muatannya pada waktu kapal memasuki alur pelayaran, nahkoda memerlukan pemanduan kapal yang mengerti secara detail tentang alur pelayaran yang akan dilaluinya. Di Kegiatan pemanduan kapal merupakan salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran, hal tersebut dilakukan karena pemanduan adalah untuk kepentingan nahkoda beserta kapalnya (Tjetjep Karsafman, Ks. 2004 : 72).

Dalam Undang Undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 yang di dalam pasal 198 ayat (1) menyebutkan:

“Pemerintah dapat menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa”.

Di dalam penjelasan pasal tersebut yang dimaksud dengan “perairan wajib pandu” adalah wilayah perairan yang karena kondisinya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran GT 500 (lima ratus Gross Tonnage) atau lebih. Dan yang dimaksud “perairan pandu luar biasa” adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan tetapi apabila Nahkoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan.

Pemerintah telah menetapkan perairan Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai perairan pandu luar biasa. Kondisi perairan yang sempit

dan dangkal, ditambah dengan padatnya lalu lintas kapal, baik kapal penumpang, kapal cargo, kapal tanker ataupun kapal ikan yang menyeberangi jalur tersebut setiap harinya menimbulkan risiko bencana yang besar terhadap lingkungan maritim. Perairan Pandu Luar Biasa (*voluntary pilotage services*) merupakan suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan, tetapi apabila Nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan.

Tujuan dari pertahanan negara yaitu untuk melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI dan keselamatan segenap bangsa dari segala ancaman baik yang berasal dari luar maupun dari dalam negeri (Kemhan, 2015). Untuk mencapai tujuan tersebut negara harus mampu menangani keamanan wilayah maritim, oleh karena itu pemanduan kapal yang dilaksanakan harus mampu meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura yang sebagian merupakan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2.2 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian yang dinilai berhubungan dan relevan dengan penelitian yang akan dikerjakan oleh penulis, antara lain sebagai berikut:

- a. Penelitian pertama adalah Donald R. Rothwell (2012) dengan penelitian berjudul "*Compulsory Pilotage and The Law of The Sea: Lessons Learned From The Torres Strait*", metode yang digunakan adalah kualitatif, penelitian ini menjelaskan Guna melindungi lingkungan maritim, negara pantai menerapkan hukum laut internasional, hukum nasional serta hukum perlindungan lingkungan laut kepada kapal-kapal yang melintas di perairannya. Kapal-kapal tersebut berpotensi menimbulkan pencemaran lingkungan ketika terjadi tubrukan, tengelam dan kandas, kapal juga dapat menyerang mamalia di laut serta dapat kehilangan kargonya jika terjadi insiden dilaut. Meningkatnya pelayaran internasional di kawasan tapi juga terjadi tekanan terhadap perlindungan lingkungan maritim sehingga dibutuhkan adanya hukum

laut yang dapat mengakomodir keselamatan navigasi. Penerapan wajib pandu biasanya dilakukan di pelabuhan atau laut teritorial. Australia berhasil menerapkan wajib pandu di selat Torres yang dapat diterima oleh masyarakat internasional.

- b. Penelitian kedua adalah Trialen Lumban Gaol dari Universitas Riau, 2017, dengan penelitian berjudul “Peran Asean Maritime Forum (AMF) dalam Menjaga Keamanan Maritim (Studi Kasus Perompakan di Perairan Selat Malaka)”, penelitian ini menggunakan metode kualitatif. menyimpulkan bahwa Asia tenggara dipandang sebagai kawasan strategis dimana, Asia tenggara memiliki jalur pelayaran perdagangan internasional seperti Selat Malaka yang memiliki nilai ekonomi lebih. Karena banyaknya lalu lintas pelayaran yang melewati jalur itu, menjadikan jalur ini rawan akan kejahatan, seperti perompakan, penyelundupan senjata, drugs, dan human trafficking. Penyelesaian isu keamanan di Selat Malaka dapat di capai dengan memperkuat kerjasama antara negara-negara pantai, dalam kaitannya dengan penyelenggaraan kerangka kerjasama keamanan yang lebih terkordinasi di Selat pada satu sisi dengan perbaikan dan bantuan penguatan kapasitas (capacity building) antara negara pantai (littoral states) dengan negara pengguna (user states) ditambah dengan adanya AMF (*Asean Maritime Forum*) yang bekerjasama dengan negara-negara yang terlingkup dalam kawasan region Asia Tenggara dengan negara mitra.
- c. Penelitian ketiga adalah Sabella Ardimasari Aldebaran (2016) dengan penelitian berjudul “Upaya *Littoral States* (Indonesia, Malaysia Dan Singapura) Dengan User States Dalam Memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan Bersenjata) Di Selat Malaka Tahun 2008-2013”, dengan metode kualitatif, Faktor keamanan merupakan isu yang krusial bagi kehidupan masyarakat internasional, maka sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, kerjasama guna memastikan keamanan alur dan keselamatan kapal-kapal dari ancaman kejahatan yang melintasi Selat Malaka menjadi hal yang mendesak untuk

ditindaklanjuti mengingat berhubungan dengan kelangsungan perekonomian negara-negara di dunia.

Littoral States memiliki kewenangan dalam urusan menjaga Selat Malaka yang aman dari berbagai ancaman kejahatan dan pelanggaran hukum di laut sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 21 UNCLOS 1982. Maka tiga negara pantai yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura sepakat untuk memperkokoh kerjasama pengamanan di Selat Malaka, dalam bentuk patroli terkoordinasi melibatkan unsur patroli laut dan unsur patroli udara. Isu keamanan maritim di Selat littoral states dan user states Keamanan Selat Malaka akan sangat ditentukan oleh sejauh mana kontribusi aktif negara-negara pantai dan masyarakat internasional memberi efek terhadap keamanan selat itu sendiri. *Regional Maritime Security Initiative (RMSI)* adalah inisiatif kerjasama maritim yang dicetuskan oleh pemerintah Amerika Serikat untuk meningkatkan kerja sama internasional terhadap ancaman transnasional seperti proliferasi, terorisme, dan perompakan di Selat Malaka. Implementasi komponen pertama RMSI adalah memanfaatkan aset pengawasan dan pelacakan yang dimiliki oleh littoral states untuk dapat memberikan gambaran situasi lalu lintas di Selat Malaka dan Singapura. *Vessel Traffic Information System (VTIS)* dan *Vessel Traffic Management System (VTMS)* dimiliki oleh Singapura berfungsi dalam memonitor dan melacak gerakan kapal-kapal di sepanjang perairan Selat Malaka dan Singapura dan kemudian dihubungkan ke pusat maritim. Penelitian ini menyimpulkan, Kerjasama antar *littoral states* (Indonesia, Malaysia dan Singapura) dalam melakukan patroli terkoordinasi berjalan baik dan menguntungkan namun belum sepenuhnya maksimal dalam memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka. Sehingga diperlukan persamaan persepsi antar littoral states dalam peningkatan upaya dan evaluasi dari segi penambahan pelaksanaan waktu operasi patroli dengan diseimbangi oleh kekuatan unsur laut dan udara masing-masing negara yang mumpuni dalam sebuah kerjasama terdapat hambatan-hambatan, dan dengan adanya

sebuah institusi ditujukan sebagai mediator guna mengurangi hambatan dalam kerjasama. Neoliberalisme institusional memandang peran insitusi internasional yaitu sebagai wadah dalam menyediakan aliran informasi dan dan kesempatan bernegosiasi. Dalam tulisan ini peran institusi internasional yang berbentuk sebuah rezim maritim melalui *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)* dan *The Regional Maritime Security Initiative (RMSI)* adalah sebagai fasilitator dalam kerjasama antar littoral states dan user states dalam memberantas kejahatan *armed robbery* di Selat Malaka. ReCAAP dan RMSI menolong memajukan kerjasama antar littoral states dan user states melalui perwujudan berbagai mekanisme perjanjian yang tertuang di dalam rezim maritim tersebut.

- d. Penelitian keempat adalah Mohd Rusli (2011), dengan penelitian berjudul "*Balancing the tensions between shipping and marine environmental protection in the straits of malacca and singapore: Have the straits reached an environmental tipping point?*", menggunakan metode kualitatif, menyimpulkan Selat Malaka dan Singapura akan terus menjadi jalur pelayaran penting yang mengakomodasi jumlah Lalu lintas pelayaran yang cukup banyak. *littoral States* tidak dapat mengelola perlindungan dan laut Selat sendiri karena mereka tidak memiliki kapasitas penuh untuk melakukannya, baik dari sudut pandang kebijakan maupun sumber daya. Sangat tidak adil jika membebankan seluruhnya untuk perlindungan keamanan kepada *littoral States*, Memang ada mekanisme kooperatif Antara *littoral States dan user States*, namun pengembangan mekanisme semacam itu tidak berjalan seiring dengan meningkatnya jumlah kapal yang berlayar di Selat Malaka dan Singapura setiap tahunnya. Jika pengguna selat terus enggan untuk secara aktif membantu, maka negara pantai tidak memiliki pilihan lain selain mempertimbangkan untuk beralih ke solusi lain Melalui proses IMO atau melalui tindakan sepihak. Langkah-langkah ini akan memiliki efek membatasi hak transit penuh yang

dimiliki semua kapal, yang tidak akan disukai oleh sebagian besar pengguna dan negara-negara maritim. Haruskah perairan dari Selat Malaka dan Singapura akhirnya menjadi tercemar, hal ini bertentangan dengan tujuan UNCLOS yang mempromosikan keseimbangan berkelanjutan antara pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. Memang penting untuk menyeimbangkan dengan hati-hati Kedua elemen penting ini untuk memastikan kelestarian lingkungan Lingkungan laut Selat Malaka dan Singapura.

- e. Penelitian ke lima adalah Maygy Dwi Puspitasari (2014), dengan penelitian berjudul “Alasan Indonesia, Malaysia, & Singapura Menjalin Kerjasama Trilateral Patroli Terkoordinasi Malsindo di Tahun 2004”, metode kualitatif, penelitian ini menjelaskan melalui konsep kepentingan nasional, kebijakan luar negeri dan persepsi ancaman. Kerjasama trilateral merupakan kebijakan yang diambil negara pantai karena adanya momentum tertentu yaitu pasca serangan 9/11. Dari sudut pandang atas lingkungan Internasional, hal tersebut sebagai sebuah ancaman yang muncul di waktu tertentu sehingga akhirnya kebijakan kerjasama trilateral tersebut ditujukan untuk melindungi kepentingan masing-masing negara. Bagi Indonesia Indonesia laut adalah medium transportasi, medium kesejahteraan, dan medium pertahanan. karena Selat Malaka berada dalam wilayah dari ketiga Negara pantai yang hanya digunakan untuk pelayaran internasional, bukan selat internasional. Oleh karena itu, Indonesia menjadi Negara yang berinisiatif menjalin kerjasama trilateral patroli terkoordinasi dan selanjutnya ikut andil di dalam patroli. Alasan utama yang mendorong Indonesia dalam kerjasama trilateral ini adalah keengganan Indonesia terhadap pasukan asing, karena kehadirannya tidak lain mengganggu kedaulatan Indonesia dan setara dengan intervensi. Kerjasama trilateral ini sebagai kelanjutan dari kerjasama bilateral yang telah ada sebelumnya, Malindo (Malaysia-Indonesia) dan Malapura (Malaysia-Singapura). Malaysia memiliki sisi perekonomian yang cukup baik. Hal ini didorong oleh letaknya yang strategis di tengah-tengah rute jalur

perdagangan energi. Rute tersebut terletak di sepanjang pantai barat Malaysia, yakni sepanjang Selat Malaka. Sejalan dengan Indonesia, Malaysia berpegang teguh pada pendiriannya bahwa perairan Selat Malaka berada di bawah kontrol dan yurisdiksi nasional negara pantai. Berkaitan dengan peningkatan kerjasama kemanan maritim guna memberantas pembajakan, Malaysia sepakat untuk menjalin kerjasama trilateral patroli terkoordinasi antara negara pantai.

Bagi Singapura ancaman terorisme dianggap sebagai kemungkinan yang sulit diprediksi terjadi namun akan berakibat fatal (low probability and high impact scenario) karena akan mempengaruhi sektor ekonomi Singapura, dengan tersendatnya lalu lintas kapal. Oleh karena itu isu fundamental bagi Singapura adalah keselamatan transportasi di Selat Malaka. Singapura menjadi satu-satunya negara pantai yang sangat mendukung kerjasama multilateral untuk mengelola keamanan Selat Malaka dari ancaman terorisme maritim ataupun perampokan bersenjata atau perompakan. Namun pada dasarnya Singapura akan melakukan segala upaya untuk melindungi keamanan Selat Malaka. Penelitian ini menyimpulkan, baik Malaysia, Indonesia, dan Singapura sama-sama memiliki kepentingan di Selat Malaka, namun kepentingannya berbeda. Bagi Indonesia dan Malaysia kepentingan pertama dan utamanya adalah kedaulatan negara. Indonesia memandang kedaulatan dari aspek legalitas dan pertahanan keamanan. Hal tersebut dilihat dari historis Indonesia dalam memperjuangkan Selat Malaka sebagai bagian dari wilayahnya, yang dituangkan melalui perjanjian penetapan garis batas laut Malaysia dengan Indonesia, dan ratifikasi UNCLOS 1982 ke dalam undang-undang nasionalnya. Di samping itu, Indonesia memiliki porsi yang paling besar atas perairan Selat Malaka, sekaligus menjadi garda depan pertahanan Indonesia. Konsekuensi hukum tersebut memberikan kewenangan bagi Indonesia untuk memberlakukan yurisdiksinya terhadap tindak kejahatan baik penyelundupan ataupun perampokan bersenjata yang terjadi di perairan Indonesia.

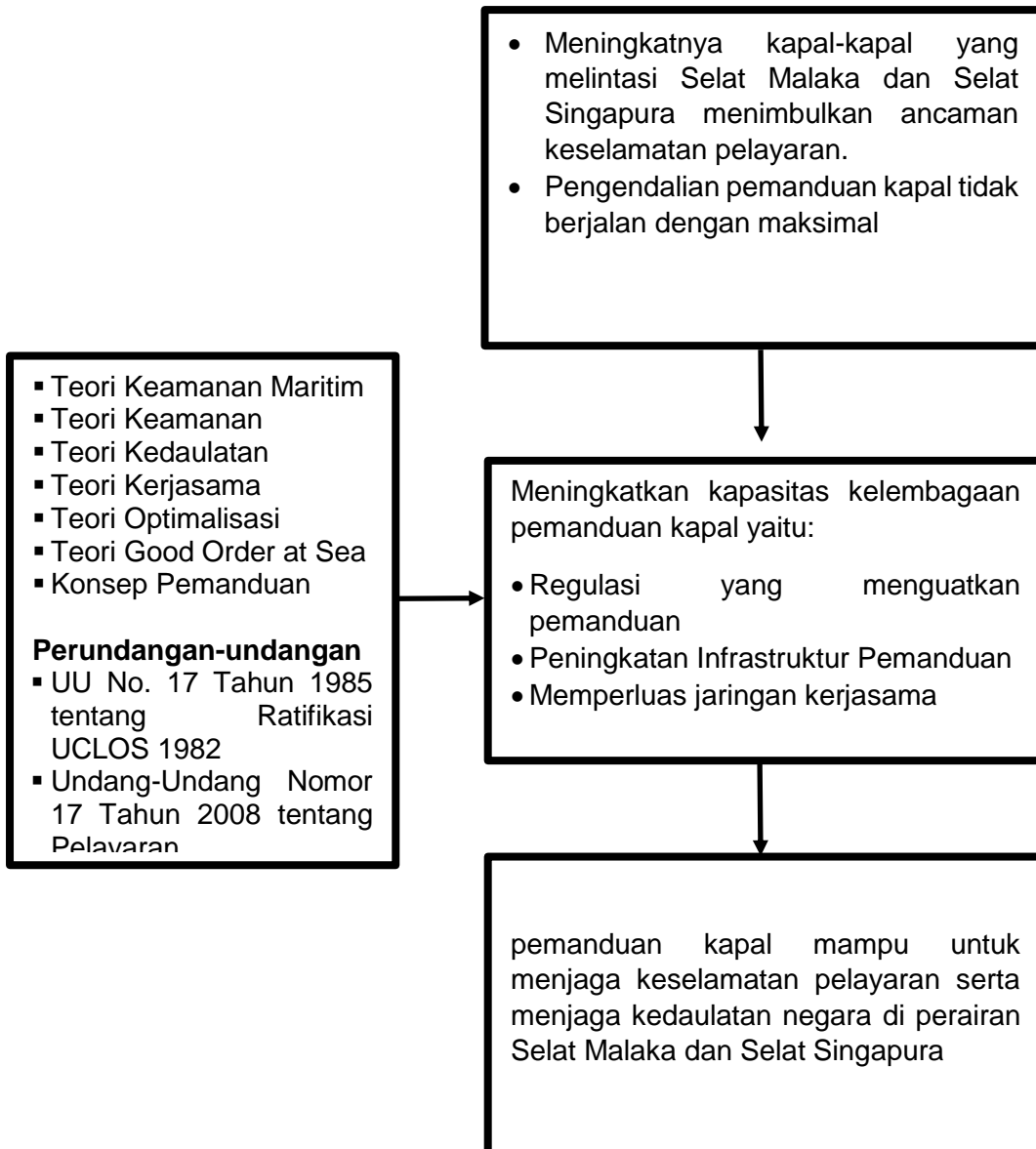
- f. Nadia Nurani Isfarin (2012) dengan penelitian berjudul “Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka Dari Pencemaran Minyak Lintas Batas”, metode yang digunakan adalah kualitatif, penelitian ini menjelaskan Potensi Pencemaran Lintas Batas Kondisi Selat Malaka yang lebarnya cukup sempit dengan kedalaman yang dangkal serta lalu lintas laut yang cukup padat menimbulkan permasalahan navigasi khususnya bagi kapal yang tergolong *Very Large Crude Carriers* (VLC). Disamping itu, banyaknya batu, karang dan arus laut yang berlawanan meningkatkan potensi terjadinya kapal karam, kapal tenggelam dan tabrakan antar kapal. Diperkirakan tumpahan minyak dari laut yang berasal dari angkutan minyak oleh kapal-kapal tanki berkisar antara satu sampai dua juta ton setiap tahunnya. Dalam konteks hukum nasional, Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup memberikan pengertian lingkungan hidup sebagai kesatuan ruang dengan semua benda, daya keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain. Perlindungan lingkungan laut dalam kerangka hukum internasional sebenarnya merupakan akumulasi dari *The Principle of National Sovereignty and The Freedom of High Sea*. Instrument hukum utama dalam perlindungan lingkungan laut merupakan *United Nations Convention on The Law of Sea* (UNCLOS) 1982. Menyikapi permasalahan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut terhadap pencemaran, ketiga negara pantai, Indonesia, Malaysia dan Singapura telah berkoordinasi sejak tahun 1960-an. Paska tenggelamnya kapal tanker Showa Maru, pada tahun 1977 ketiga negara kembali merapatkan barisan dengan membentuk *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) dengan tujuan memposisikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Pada perkembangannya, kerjasama regional dan internasional sebagai upaya perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemaran.

Penelitian ini menyimpulkan Hukum internasional secara lengkap telah menjamin perlindungan lingkungan laut dari pencemaran minyak dengan berbagai instrumennya. Tidak semua perjanjian internasional terkait perlindungan lingkungan laut dari minyak diratifikasi / diakses oleh Indonesia, Singapura dan Malaysia. Meskipun demikian, ketiga negara pantai tersebut telah berhasil menyusun dan mengembangkan mekanisme kerjasama perlindungan lingkungan sebagai agenda bersama. Permasalahan yang sekarang menjadi agenda selanjutnya yaitu bagaimana melibatkan stakeholder lain (negara pengguna selat, perusahaan, NGO, organisasi internasional) dalam upaya perlindungan lingkungan Selat Malaka baik dari aspek pencegahan, pengurangan maupun pengendalian pencemaran.

Beberapa penelitian sebelumnya yang dijadikan bahan acuan dari penelitian yang dilakukan, di rangkum dalam Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu sebagai berikut.

2.3 Kerangka Pemikiran

Penelitian ini membahas mengenai optimalisasi pemanduan kapal sehingga mampu untuk meningkatkan keamanan maritim terhadap kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka dan Selat Singapura.



Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran

Sumber: pengolahan Peneliti

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Desain Penelitian

Penelitian mengenai Optimalisasi Pemanduan Kapal dalam meningkatkan Keamanan Maritim Di Selat Malaka dan Selat Singapura ini menggunakan metode kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang dilakukan untuk memahami makna individu atau kelompok mengenai masalah sosial yang diteliti. Penelitian kualitatif bersifat deskriptif karena data yang dikumpulkan berbentuk kata-kata, gambar, sehingga tidak menekankan pada angka (Creswell J. W., 2009). Alasan penggunaan metode kualitatif dikarenakan dalam proses pengumpulan data peneliti terlibat atau berinteraksi secara langsung, seperti melakukan wawancara dengan narasumber. Data-data sekunder yang diperoleh digunakan sebagai dokumen pendukung. Penelitian ini juga dijelaskan melalui pendekatan deskriptif dengan tujuan agar fenomena-fenomena yang ada dapat digambarkan secara jelas. Dalam metode penelitian kualitatif, peneliti bertugas mencari informasi mengenai gejala-gejala yang ada, mengidentifikasi masalah pada kejadian yang sedang berlangsung, dan mempelajari hasil kerja mengenai masalah atau situasi yang sama (Moleong, 2011).

Penelitian ini bersifat deskriptif analisis yaitu menjelaskan fenomena yang diteliti berdasarkan data-data yang dikumpulkan dan diolah, kemudian dianalisis dengan menggunakan teori yang relevan, sehingga dapat ditarik sebuah kesimpulan. Jadi, dalam melakukan penelitian ini, peneliti mengumpulkan data, kemudian dikelompokkan berdasarkan materi pembahasannya. Setelah itu, akan dicari keterkaitan antara data yang satu dengan data yang lain dan dianalisa menggunakan teori untuk menemukan jawaban dari pertanyaan penelitian. Hasil dari jawaban penelitian tersebut ditarik ke dalam sebuah kesimpulan.

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif studi kasus. Penelitian studi kasus adalah pendekatan kualitatif yang penelitiannya

mengesplorasi kehidupan nyata, sistem terbatas kontemporer (kasus) atau beragam sistem terbatas (berbagai kasus) (Creswell, 2014). Tujuan dari studi kasus adalah untuk memahami isu, problem, atau keprihatinan yang spesifik dan kasus atau beberapa kasus diseleksi untuk dapat memahami permasalahan tersebut dengan baik (Stake, 1995). Dalam penelitian ini peneliti akan mengambil kasus pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura yang mengancam keamanan maritim.

3.2 Sumber Data/Subjek/Objek Penelitian

3.2.1 Sumber Data

Sumber data yang digunakan pada penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer yang diperoleh langsung dari objek penelitian berupa wawancara dengan aktor-aktor yang terlibat dalam upaya mengoptimisasi Pemanduan Kapal dalam meningkatkan Keamanan Maritim Di Selat Malaka dan Selat Singapura. sumber data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data.

3.2.1.1 Data Primer

Sumber data primer merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data primer tersebut didapatkan dengan melakukan wawancara dari beberapa informan yang relevan. Penentuan informan dilakukan dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Penggunaan metode ini ditentukan oleh sumber daya dan ketersediaan waktu untuk melakukan penelitian Berdasarkan hal tersebut, informan yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini ditentukan oleh keterlibatannya kegiatan terkait dengan kegiatan Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura serta instansi yang menangani ancaman keamanan maritim. Data primer di dapat dari Direktorat Jenderal perhubungan laut Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan RI, Bakamla, Pelindo Marine Service dan

TNI AL. Seluruh data digabungkan dan berbentuk dalam sebuah transkrip untuk kemudian dilakukan analisis data.

3.2.1.2 Data Sekunder

Sumber data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data sekunder merupakan data yang dikumpulkan dan diolah oleh orang lain (Kothari, 2004). Data sekunder berupa data-data dan dokumen-dokumen berkaitan dengan adanya aktivitas kejahatan dan kecelakaan pelayaran serta dampaknya di hubungkan dengan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura, artikel majalah, jurnal ilmiah, laporan tahunan dan berbagai dokumen lain yang berkaitan dengan penelitian. Menurut Suryabrata, data sekunder dapat berupa studi kepustakaan dan dokumen-dokumen yang sering diperlukan oleh peneliti seperti buku, jurnal, majalah, koran dan website resmi. Studi dokumen ini merupakan pelengkap dalam metode wawancara yang akan dilakukan oleh peneliti, sehingga dapat menjelaskan tindakan dan pengalaman narasumber (Suryabrata, 2012).

3.2.2 Subjek Penelitian

Subyek penelitian merupakan pihak-pihak yang dijadikan sebagai sampel dalam sebuah penelitian. Subyek penelitian mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulan (Sudaryono, 2017). Subyek penelitian yang dipilih pihak-pihak yang mengetahui maupun terlibat dalam upaya optimalisasi Pemanduan Kapal dalam meningkatkan Keamanan Maritim Di Selat Malaka dan Selat Singapura. Subyek penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Pengevaluasi Perairan dan Pelayanan Pandu Subdit Pemanduan, Kementerian Perhubungan.
- b. Kasubsidi Inventarisasi Dan Status Mutu, Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan.
- c. Pabandya kumla, Koarmada I.

- d. Kasi Evaluasi Operasi, Badan Keamanan Laut.
- e. *Deep Sea Marine Pilot, Pelindo Marine Service, PT Pelindo I*

3.2.3 Objek Penelitian

Objek penelitian merupakan sasaran yang akan diteliti dalam penelitian. menurut Sugiyono (2010:38) pengertian objek penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sasaran penelitian ini adalah untuk mengetahui optimalisasi pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura serta mengoptimalkan kegiatan pemanduan kapal sehingga mampu meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura guna menjaga kedaulatan negara.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

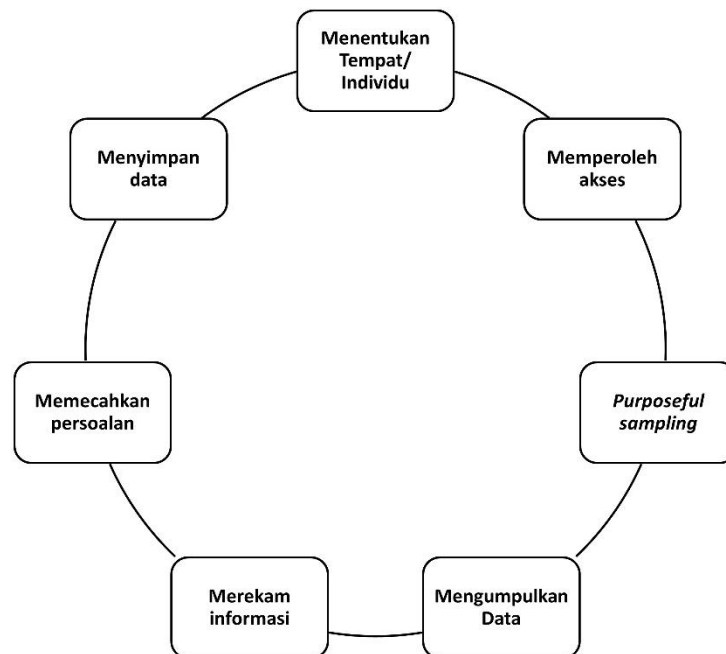
Penelitian ini akan menggunakan wawancara semi terstruktur dan studi pustaka sebagai teknik pengumpulan data. Wawancara semi terstruktur dilakukan pada aktor-aktor yang terlibat serta ahli dan memiliki pengetahuan mengenai Optimalisasi Pemanduan Kapal dalam meningkatkan Keamanan Maritim Di Selat Malaka dan Selat Singapura. Wawancara yang dilakukan akan menggunakan pedoman wawancara yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang ditujukan pada narasumber. Wawancara semi terstruktur ini bertujuan agar data yang didapat merupakan data yang benar, akurat, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Studi pustaka digunakan untuk mencari referensi yang relevan dengan permasalahan yang ditemukan. Tujuan studi pustaka adalah untuk memperkuat permasalahan dengan menggunakan teori serta berbagai dokumen yang digunakan dalam melakukan penelitian. Sehingga penelitian ini diharapkan memperoleh kejadian yang sebenarnya tentang situasi yang terjadi dan arti berbagai faktor terkait di sekitar subjek penelitian, serta menyajikan informasi terkait objek penelitian.

Aktifitas pengumpulan data dalam penelitian ini mengacu pada teknik pengumpulan data Creswell (*data collection circle*) meliputi penentuan tempat/individu, memperoleh akses, penentuan sampling, pengumpulan data, perekaman data/informasi, pemecahan masalah dan penyimpanan data. Aktifitas pengumpulan data berupa: (Creswell, 2014)

- a. Menentukan tempat/individu. Proses menemukan orang/ masyarakat atau tempat yang akan dipelajari. Peneliti menentukan narasumber di instansi terkait.
- b. Memperoleh akses. Peneliti memperoleh informasi dari individu-individu dengan meminta kesediaan mereka untuk berpartisipasi dalam penelitian tersebut, keterbukaan membantu membangun hubungan yang baik.
- c. Penentuan sampling. jumlah sampel penelitian ditentukan sesuai dengan kebutuhan peneliti berdasarkan atas pertimbangan tertentu. *Purposive sampling* digunakan karena peneliti memilih narasumber untuk diteliti karena mereka dapat secara spesifik memberikan pemahaman tentang problem riset dan fenomena dalam penelitian tersebut.
- d. Pengumpulan data. Penelitian ini akan menggunakan wawancara semi terstruktur dan studi pustaka sebagai teknik pengumpulan data. Wawancara yang dilakukan akan menggunakan pedoman wawancara yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang ditujukan pada narasumber. Wawancara semi terstruktur ini bertujuan agar data yang didapat merupakan data yang benar, akurat, dan dapat dipertanggungjawabkan. Studi pustaka digunakan untuk mencari referensi yang relevan dengan permasalahan yang ditemukan. Tujuan studi pustaka adalah untuk memperkuat permasalahan dengan menggunakan teori serta berbagai dokumen yang digunakan dalam melakukan penelitian. Sehingga penelitian ini diharapkan memperoleh kejadian yang sebenarnya tentang situasi yang terjadi dan arti berbagai faktor terkait di sekitar subjek penelitian, serta menyajikan informasi terkait objek penelitian.

- e. Perekaman data/informasi. proses perekaman informasi dalam penelitian ini dengan cara yaitu penulisan wawancara, perekaman suara dan dokumen.
- f. Pemecahan persoalan. Berbagai persoalan lapangan terkait pengumpulan data, persoalan-persoalan yang dihadapi dalam pengumpulan data antara lain akses pada instansi dan jenis informasi yang di kumpulkan.
- g. Penyimpanan data. Data yang di dapat diorganisasikan dan disimpan, baik berupa catatan lapangan, transkrip atau catatan kasar.



Gambar 3.1 Aktifitas pengumpulan data
 Sumber: Creswell, 2014

3.4 Teknik Analisis Data dan Interpretasi Data

Analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya kedalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar (Meleong, 1993). Terkait proses analisis data yang dilakukan, penelitian dimulai dengan pengolahan data yang sudah terkumpul melalui wawancara dan studi pustaka, yang terkait dengan Optimalisasi pemanduan kapal dalam meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka

dan Selat Singapura. Pengolahan data tersebut memiliki tujuan agar data lebih sederhana, sehingga semua data yang telah terkumpul dan menyajikannya sudah tersusun dengan baik dan rapi kemudian baru dianalisis. Tahap-tahap dalam pengelolaan data: (Sudaryono, 2017)

- a. Penyuntingan (*editing*). Data yang di dapat harus di edit hal ini berkaitan dengan respon terhadap pertanyaan terbuka dalam wawancara semi terstruktur. Dengan kata lain informasi yang mungkin secara tergesa gesa di catat oleh peneliti harus di uraikan dengan jelas sehingga seluruh data dapat di kodekan secara sistimatis.
- b. Pengkodean (*coding*). Data yang di dapat dilakukan pengkodean yang dilakukan dengan menggunakan simbol terhadap jawaban responden yang diterima. Pengkodean yang di dapat dari hasil wawancara kemudian disusun secara sistematis dalam sejumlah kategori, subkategori dan subsusbkategori.

Setelah proses pengolahan data selesai, maka proses selanjutnya adalah analisis data. Tujuan analisis data adalah untuk menyederhanakan dan juga memudahkan data untuk di tafsirkan.

Kemudian bila data sudah selesai dianalisis, kegiatan yang harus dilakukan yaitu menafsirkan hasil analisa data tersebut. Tujuan penafsiran analisis ini adalah untuk menarik kesimpulan dari penelitian kualitatif yang telah dilakukan. Penarikan kesimpulan ini dilakukan dengan cara membandingkan hipotesis yang sudah dirumuskan dengan hasil analisa data yang sudah di peroleh. Peneliti bisa menarik kesimpulan apakah menerima atau menolak hipotesis yang sudah dirumuskan.

3.5 Prosedur Penelitian

3.5.1 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian dalam penelitian kualitatif adalah si peneliti itu sendiri. Agar mendapatkan hasil penelitian yang maksimal tentunya peneliti sebagai instrumen harus memiliki kualifikasi pengetahuan dan wawasan yang mendalam mengenai metode penelitian, kesiapan penelitian, teknik pengumpulan data sampai pada analisis data yang diteliti. Selain itu

terdapat instrumen pendukung lainnya seperti alat tulis, pedoman wawancara, alat perekam suara, alat perekam gambar, dan laptop.

3.5.2 Pengujian dan Keterandalan Data

Pengujian keabsahan dan keterandalan data berkaitan erat dengan validitas dan kebenaran dari sumber data serta proses penelitain yang digunakan. Validitas yang digunakan dan proses dalam penelitian merupakan hubungan yang didapat dari sumber data yang sama dan tidak berbeda antara permasalahan dilapangan dan laporan penelitian. Penelitian ini akan menggunakan proses pengumpulan data dengan triangulasi data. Triangulasi data merupakan teknik untuk menguji keabsahan data dan memperkaya data juga untuk membandingkan data hasil pengamatan dengan wawancara.

Teknik triangulasi menggunakan sumber data dari berbagai sumber seperti narasumber yang mempunyai peran yang berbeda-beda. Hal ini berfungsi untuk mendapatkan informasi dan data yang beragam, sehingga dapat dilakukan pemeriksaan bukti-bukti dari sumber tersebut untuk meminimalkan dan memahami perbedaan atau bias. Sehingga dapat membangun pembenaran dan menambah validitas penelitian tersebut (Wahyuni, 2012). Triangulasi dapat dilakukan dengan beberapa teknik seperti wawancara atau diskusi dan studi dokumen/pustaka (Patton, 1987). Proses wawancara dilakukan dengan narasumber yang terlibat langsung dengan permasalahan yang diangkat dalam penelitian.

3.6 Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan di Jakarta antara meliputi di Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Badan Keamanan laut dan Koarmada I Serta PT. Pelindo I, penelitian ini telah dilaksanakan sejak bulan September 2017 hingga bulan Maret 2018.

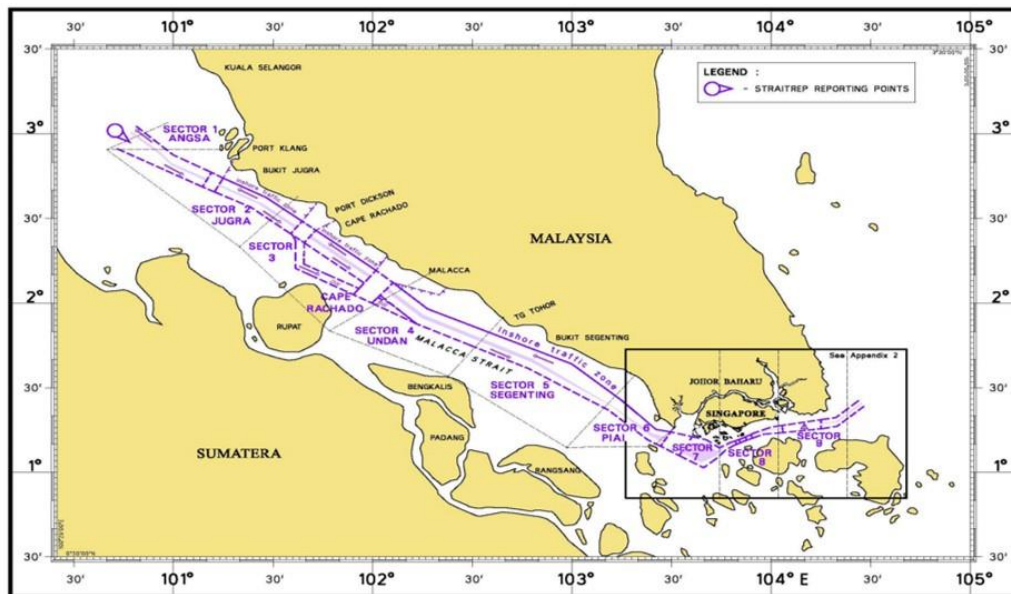
BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Kondisi Selat Malaka dan Selat Singapura

Selat Malaka berada di antara dua daratan besar yaitu Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaysia. Saat ini ada tiga negara berdaulat yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka yaitu Indonesia Malaysia dan Singapura. Panjang Selat Malaka sekitar 805 km atau 500 mil dengan lebar 65 km atau 40 mil di sisi selatan dan semakin ke utara semakin melebar sekitar 250 km atau 155 mil.



Gambar 4.1 Selat Malaka dan Selat Singapura

Sumber: Koarmada I

Selat Singapura adalah sebuah selat yang terletak di sebelah timur Selat Malaka dan sebelah barat Laut China Selatan. Panjang selat ini ialah 105 km dan lebarnya 16 km (Syamsumar, 2010). Singapura terletak di sebelah utara, sedangkan Kepulauan Riau di selatan. Selat ini juga mencakup Pelabuhan Keppel, Selat Johor dan beberapa pulau kecil. Lalu lintas di perairan ini relatif padat, mengingat fungsinya sebagai jalur lintasan perairan dalam ke pelabuhan-pelabuhan di Singapura. Selat Singapura memisahkan Indonesia Kepulauan Riau dan Singapura.

Adapun lebar Selat Malaka dan Selat Singapura bervariasi mulai dari Utara, Selatan sampai ke Timur sebagai berikut:

1. Jarak P. Perak (Malaysia) dengan Titik Berlian (Indonesia) 91 mil;
2. Jarak Ujung Tamiang (I) dengan P. Penang (M) 126;
3. Jarak P. Berhala (I) dan P. Jerak (M) 37,9;
4. Jarak Ujung Timbun Tulang (I) dan Tanjung Beras Babah (M) 71,8 mil;
5. Jarak P. Rupert (I) dan Caoe Bechabo (M) 20,9 mil;
6. Jarak P. Bengkalis (I) dan Tanjung Jambo (M) 24,8 mil;
7. Jarak P. Karimun Kecil Utara (I) dan P. Kukus (M) 8,4 mil;
8. Jarak P. Karimun Kecil Selatan (I) dan Tanjung Piai (M) 9,26 mil;
9. Jarak Pulau Nipah (I) dan Tanjung Gul (Singapura) 9,1 mil;
10. Jarak P. Takong Besar (I) dan P. Senang (S) 3,2 mil;
11. Jarak P. Subar (I) dan P. Sebuok (S) 6,1 mil;
12. Jarak P. Anak Sambu (I) dan P. St John (S) 3,8 mil;
13. Jarak Sikwang (I) dan Tg. Bedok (S) 8,7 mil;
14. Jarak Tg Babi (I) dan Tg Siapa (M) 8,9 mil; dan
15. Jarak Tg Pergam (I) dan Tg Datok (M).

Dari uraian tersebut terlihat bahwa mulai dari P. Karimun Kecil di Selat Malaka sampai ke Tanjung Pergam di Selat Singapura banyak terdapat wilayah selat yang sempit. Meskipun sebagian besar Selat Malaka kedalamannya rata-rata adalah 30 fathoms (55 meter), namun mulai dari lepas pantai Pulau Rupert, Pulau Karimun Kecil sampai ke Selat Singapura banyak terdapat dasar laut yang amat dangkal antara 5 fathoms (Syamsumar, 2010).

Ciri khas lainnya dari lingkungan geografis Selat Malaka-Singapura adalah iklim tropis wilayah ini yang sangat kuat dipengaruhi oleh musim hujan dan musim kemarau yang pada gilirannya akan sangat mempengaruhi keselamatan pelayaran seperti berubah-ubahnya kecepatan angin, ombak, gelombang, dan arus laut pada waktu-waktu tertentu secara bervariasi. Misalnya mulai bulan Desember sampai Februari banyak hujan turun yang disebut pula Musim Timur Laut, sedangkan mulai

bulan Juni sampai dengan bulan Agustus merupakan musim kering yang disebut juga sebagai Musim Barat Daya (Syamsumar, 2010).

Kekayaan Selat Malaka dan Selat Singapura tidak hanya dengan beragamnya sumber daya maritim, tetapi juga merupakan jalur pelayaran tersibuk dan tertua di dunia. Selat ini merupakan jalur utama bagi lalu lintas kargo dan manusia antar wilayah. Setiap tahun, barang-barang dan jasa bernilai jutaan Dollar melewati wilayah tersebut.

Sebagai salah satu jalur pelayaran tersibuk dunia atau yang sering disebut choke point, tentunya ada banyak hambatan dan ancaman-ancaman yang hadir di Selat Malaka. Ancaman tersebut dapat diakibatkan oleh kondisi lingkungan selat, maupun disebabkan oleh pihak-pihak lainnya. Kondisi Selat yang sempit, dangkal, dan semakin banyaknya kapal-kapal dari berbagai jenis yang melayarinya, telah menyebabkan seringnya terjadi kecelakaan kapal melalui selat ini.

Frekuensi kecelakaan di Selat Singapura adalah sekitar 17,6 hingga 33,0 kasus per tahun. Berdasarkan statistik oleh MPA Singapura, volume lalu lintas tahunan Selat pada tahun 2010 adalah sekitar 1.200.000 kapal. Jadi, tidak lebih dari 0,005% kapal yang terlibat dalam kecelakaan dengan tingkat keparahan yang berbeda. Dengan demikian, sampai sekarang, Selat dapat dianggap sebagai saluran pengiriman yang aman. Namun, menurut peninjauan transportasi maritim 2008 yang diterbitkan oleh Konferensi PBB tentang Perdagangan dan Pembangunan, perdagangan maritim global diprediksi akan meningkat sebesar 44% pada tahun 2020 dan berlipat ganda pada tahun 2030. Pada saat itu, tingkat kecelakaan akan jauh lebih tinggi dan solusi pengurangan risiko baru harus diusulkan dan diimplementasikan. (Kementerian perhubungan, 2017)

4.1.2 Terbentuknya Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia, sama pentingnya seperti Terusan Suez atau Terusan Panama. Antara 60.000 sampai 94.000 kapal Tanker yang lewat

pertahunnya, membawa sepertiga dari perdagangan global dunia. Selat Malaka merupakan wilayah perairan yang membentang sepanjang kurang lebih 500 mil laut antara Indonesia dan Malaysia, memanjang antara laut Andaman di barat laut dan Selat Singapura di tenggara. Dengan berperan sebagai urat nadi lalu lintas perdagangan dunia yang menghubungkan Asia Barat dan Asia Timur. Kawasan Selat Malaka dan Selat Singapura telah berabad-abad menjadi jalur strategis untuk kepentingan lalu lintas perdagangan yang di manfaatkan bangsa-bangsa Asia Tenggara.

Masalah keselamatan pelayaran sebenarnya sudah diatur oleh IMO melalui Konvensi tentang Keselamatan Kehidupan di Laut (*Convention for Safety of Life at Sea/SOLAS Convention*) tahun 1969 dan 1974, yang disempurnakan pula melalui Protokol SOLAS pada tahun 1978 dan 1988. IMO juga sudah mengeluarkan Konvensi tentang Batas Muatan Kapal (*Convention on Tonnage Measurement of Ships*) pada tahun 1966 dan 1969, dimana ketiga negara pantai sudah meratifikasi semua konvensi itu. Dalam Pasal 94 UNCLOS 1982 juga sudah ditetapkan bahwa setiap negara harus dapat melaksanakan yurisdiksi nasionalnya melalui pengawasan secara efektif terhadap yurisdiksi nakhoda, perwira serta awak kapal dalam bidang administrasi teknis dan sosial pada kapal-kapal yang mengibarkan benderanya (ayat (1) dan (2)).

Untuk menjamin keselamatan di laut, maka kapal-kapal itu diwajibkan memenuhi persyaratan konstruksi, peralatan, dan kelayakan laut kapal, kemampuan untuk mempergunakan tanda-tanda dan alat komunikasi untuk mencegah tabrakan di laut. Di atas setiap kapal harus tersedia peta pelayaran, penerbitan pelayaran, dan alat-alat lainnya yang diperlukan bagi keamanan pelayaran kapal tersebut. Setiap nakhoda, perwira dan sedapat mungkin semua awak kapal sepenuhnya mengenal dan diharuskan untuk mematuhi hukum internasional yang berlaku tentang keselamatan jiwa di laut, pencegahan tabrakan di laut, pengurangan dan pengendalian pencemaran laut serta pemeliharaan komunikasi melalui radio (ayat (3) dan (4)) UNCLOS 1982 (Syamsumar, 2010).

Pada tahun 1975 *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) didirikan

oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai pengakuan akan pentingnya Selat Malaka dan Singapura untuk navigasi internasional. Hal ini mencerminkan komitmen negara pesisir dalam memastikan keselamatan navigasi, melindungi lingkungan laut, dan memfasilitasi pergerakan kapal pada saat melalui Selat. TTEG, yang terdiri dari para ahli dari administrasi maritim dari tiga littoral states, mengadakan pertemuan setiap tahun untuk membahas dan berkolaborasi mengenai isu-isu untuk meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut, serta langkah-langkah manajemen lalu lintas lainnya di Selat Malaka.

Ketiga littoral states menjadi tuan rumah dan memimpin TTEG secara bergantian. TTEG ke-33 diselenggarakan dan dipimpin oleh Malaysia pada tahun 2008 sedangkan TTEG ke-34 oleh Singapura pada tahun 2009 dan TTEG ke-35 diselenggarakan dan dipimpin oleh Indonesia pada tahun 2010. Melalui TTEG, Negara-negara pesisir bekerjasama untuk memperkenalkan sejumlah inisiatif untuk meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Singapura.

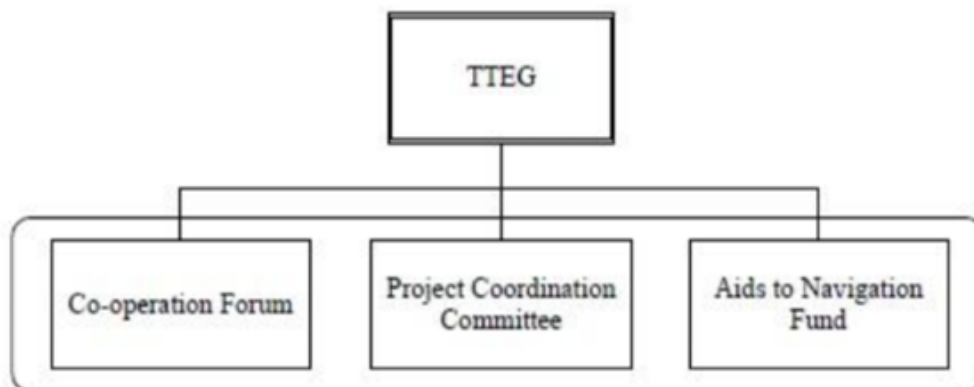
Setiap tahun, 3 *Littoral State* (Indonesia, Malaysia dan Singapura) bersama-sama dengan Negara Pengguna (*User State*) seperti Jepang, China, Australia, Amerika Serikat dan beberapa Negara anggota IMO lainnya melalui forum TTEG selalu melakukan pertemuan guna mengevaluasi pengelolaan Selat Malaka-Selat Singapura dalam aspek keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan Maritim dan aspek keamanan. Hampir setiap tahun, forum TTEG menghasilkan aturan/keputusan yang bertujuan untuk memaksimalkan pengelolaan Selat Malaka-Selat Singapura agar lebih baik.

Pada tahun 1977, IMO mengeluarkan Resolusi Annex 375 (X) tanggal 14 November 1977 tentang penetapan TSS dan merekomendasikan kepada semua kapal-kapal *Deep Draught Vessel* (DDV) dan *Very Large Crude Carrier* (VLCC) untuk menggunakan jasa Pemanduan yang disiapkan oleh *Littoral State* jika telah tersedia. Selanjutnya dipertegas pada tahun 1981 dengan dikeluarkannya Resolusi Annex 476 (XII) tentang pengoperasian

TSS dan penegasan penggunaan jasa Pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura (pemberlakuan Annex V Resolusi A.375 (X)).

Pada sidang *Maritime Safety Committee* (MSC) IMO ke-69 tahun 1998, dalam laporannya IMO mengeluarkan peraturan tentang penataan kembali jalur TSS dan penegasan penggunaan jasa Pemanduan bagi kapal-kapal DDV dan VLCC yang melintasi (berlayar) di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Tiga *littoral states* juga menetapkan *Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore* pada tahun 2007 untuk memfasilitasi kerjasama dengan Negara-negara pengguna dan pemangku kepentingan utama lainnya mengenai isu-isu keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut untuk menjaga Selat aman dan terbuka untuk navigasi internasional. Inisiatif ini telah berhasil dalam meningkatkan perlindungan keselamatan navigasi lingkungan laut, serta mengurangi risiko insiden laut di Selat Malaka dan Singapura. *Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore* adalah platform utama di Selat Malaka dan Singapura bagi para *littoral states*, *user states*, *stakeholders* dan industri untuk berdialog, bertukar informasi dan berbagi perspektif berharga mereka tentang isu-isu selat yang penting.



Gambar 4.2 Struktur *Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore*

sumber: cm-soms.com

Co-operative Mechanism terdiri dari tiga komponen, yaitu, *Cooperation Forum*, *Project Coordination Committee*, dan *Aids to Navigation Fund*. Tiga komponen tersebut saling berhubungan dan saling melengkapi. *Co-operative Mechanism* telah terstruktur agar fleksibel sehingga menyediakan berbagai modalitas atau pilihan untuk pengguna dan stakeholders sejauh mana mereka dapat bekerja dengan littoral states. *Cooperation Forum* merupakan jalan utama bagi negara-negara pengguna, industri perkapalan, dan stakeholders lainnya untuk bertemu dan terlibat dalam dialog dengan negara-negara pesisir Selat Malaka dan Singapura. *Project Coordination Committee* adalah badan yang mengimplementasikan berbagai proyek di bawah *Co-operative Mechanism* untuk meningkatkan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan. Ini adalah demonstrasi konkret kerja sama dan pembagian beban antara negara-negara pantai dan negara-negara pengguna, industri pelayaran dan stakeholders lainnya.

Melalui *Project Coordination Committee*, negara pengguna, industri pelayaran dan pemangku kepentingan lainnya dapat berkontribusi baik dengan membiayai proyek yang telah diidentifikasi dan disepakati, atau komponen di dalamnya, atau dengan menyediakan sumber daya seperti bantuan teknis dan peralatan untuk aspek proyek. Sedangkan, *Aids to Navigation Fund* menerima kontribusi keuangan untuk pembaruan dan pemeliharaan bantuan untuk navigasi di selat. Anggota Komite termasuk tiga negara pantai, Cina, India, Jepang, Republik Korea, Arab Saudi, Uni Emirat Arab, *International Foundation of Aids to Navigation*, Organisasi Maritim Internasional, *Malacca Strait Council and Nippon Foundation*.

Pertemuan ke-41 *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) diadakan pada tanggal 28 dan 29 September 2016 di Royal Ambarrukmo Hotel, Yogyakarta, Indonesia. Pertemuan ini dihadiri oleh perwakilan dari tiga littoral states yaitu, Indonesia, Malaysia, Singapura, dan pengamat dari Republik Rakyat Tiongkok, Jepang, Norwegia, Organisasi Maritim Internasional (IMO), International Chamber of Shipping (ICS), Malacca

Strait Council (MSC), The Nippon Foundation, JICA, OMC International, dan Maritime Safety and Security Consultancies.

Pada pertemuan ini, 3 *Littoral State* sepakat menetapkan *guidelines to implement the voluntary pilotage services in the straits of Malacca and Singapore (Guidelines to implement the VPS in SOMS)* dan berkomitmen untuk menjalankan the VPS in SOMS pada kesempatan pertama. Berdasarkan hasil TTEG ke-41 tersebut, Pemerintah Indonesia pada bulan November 2016 melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. BX-428/PP 304 menunjuk salah satu perusahaan Operator Pemanduan yaitu PT. Pelabuhan Indonesia I/Pelindo 1 untuk melaksanakan the *Voluntary Pilotage Services in the Straits of Malacca and Singapore*.

4.2 Hasil Penelitian

4.2.1 Ancaman Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura

Pada subbab ini akan menjabarkan mengenai ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura. Hasil penelitian tentang hal tersebut akan dijabarkan dalam dua subbab yaitu Ancaman Keamanan Di Selat Malaka dan Selat Singapura, dan Ancaman Keselamatan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Adapun hasil-hasil penelitian tentang ancaman keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura menggambarkan aktivitas kegiatan yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura. Sedangkan, dalam subbab ancaman keselamatan, akan dideskripsikan efek-efek ancaman keselamatan pelayaran terhadap lalulintas pelayaran serta lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura.

4.2.1.1 Ancaman Keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura

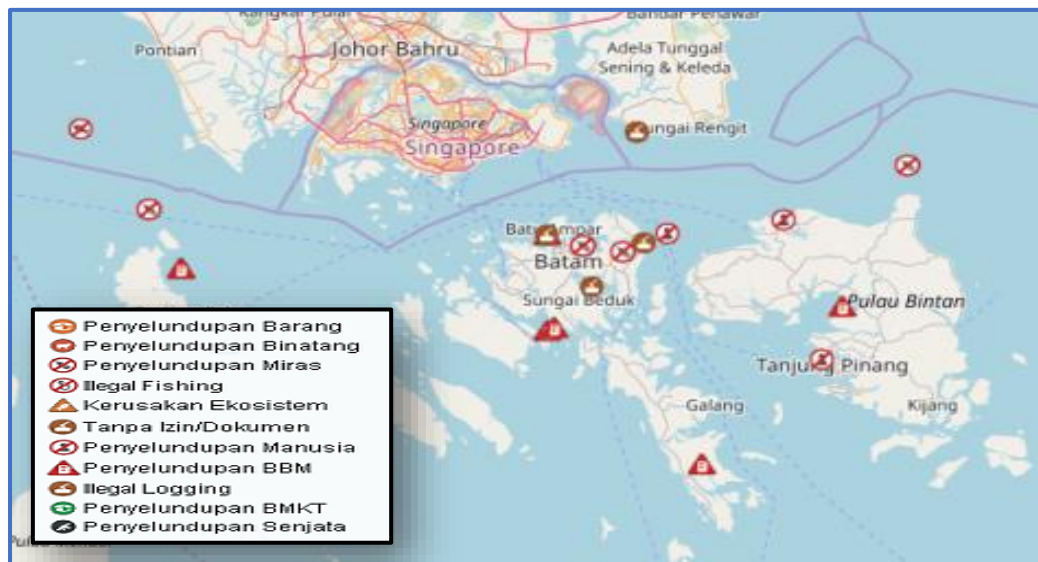
Indonesia, Malaysia, dan Singapura bergantung pada Selat Malaka dan Selat Singapura untuk aktivitas perdagangan dan perekonomian serta politik sehingga selat ini menjadi titik temu antara ketiga pihak tersebut. Selat Malaka dan Selat Singapura secara geopolitik sangat vital sebagai jalur laut terpendek antara Samudera India dan Laut China Selatan atau

Samudera Pasifik, yang memiliki nilai strategis tidak hanya bagi negara pantai (*littoral states*) tetapi juga bagi negara pengguna (*user states*). Namun, sejak lama perairan tersebut dikelola dengan kebijakan yang kurang tepat dan tidak menyeluruh sehingga merugikan aktivitas perdagangan dan makin maraknya pertumbuhan angka kriminal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Selat Malaka memiliki peluang yang baik, tetapi juga menyimpan resiko tinggi bagi perdagangan antarbangsa. Pencemaran, perompakan dan konflik antarbangsa mungkin menjadi ancaman utama yang dapat mengganggu perdagangan dunia dan menimbulkan kerugian yang tidak dapat diduga sebelumnya bagi ekonomi dunia.

Merupakan fakta tidak terbantahkan bahwa ada korelasi langsung antara globalisasi dengan keamanan maritim. Globalisasi yang menekankan pada kelancaran arus barang dan jasa serta didukung oleh arus informasi menuntut terjaminnya keamanan maritim, sebab lebih dari 95 persen arus perdagangan dunia menggunakan domain maritim. Saat ini, di dunia terdapat lebih dari 20.000 kapal dengan berat di atas 300 *gross tonnage*, belum lagi kapal-kapal lain di bawah 300 *gross tonnage* termasuk kapal nelayan, kapal layar dan yang lainnya (Syamsumar, 2010). Kapal-kapal tersebut terlibat dalam berbagai aktivitas perekonomian dan perdagangan internasional, sehingga permasalahan keamanan maritim tidak dapat hanya sebatas isu nasional, namun sudah menjadi permasalahan internasional. Perairan Indonesia yang seluas dua pertiga kawasan maritim Asia Tenggara merupakan kunci stabilisator kawasan, sehingga situasi keamanan maritim di perairan yurisdiksi nasional Indonesia dapat dijadikan barometer bagi situasi keamanan maritim di Asia Tenggara dan Asia Pasifik. Hal ini dikarenakan selain berbatasan dengan Samudera Pasifik, Indonesia juga berbatasan dengan Samudera India, sehingga bukan sesuatu yang berlebihan bila Indonesia juga menyatakan diri sebagai bagian dari Samudera Pasifik sekaligus Samudera India.

Ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura bersifat kompleks dan luas. Dengan mengetahui jenis ancaman maka

langkah antisipasi dan solusi dapat dilakukan. Keamanan maritim disini terkait dengan kondisi aman, terbebas dari segala ancaman, gangguan atau masalah yang berasal dari/melalui perairan laut atau menggunakan laut sebagai media kejahatan dan pelanggaran hukum yang mengakibatkan kerugian baik yang bersifat materi ataupun non-materi. Pada gambar 4.3, dari peta kerawanan tersebut terlihat bahwa di sekitar perairan Selat Malaka dan Selat Singapura rawan terhadap aktivitas ilegal. Kerawanan tersebut sangat merugikan bagi bangsa Indonesia.



Gambar 4.3 Peta Kerawanan di Selat Malaka dan Selat Singapura
Sumber Bakamla

Padatnya lalu lintas pelayaran yang melewati Selat Malaka dan Selat Singapura karena berada di jalur perdagangan dunia. perdagangan lewat laut merupakan moda transportasi yang lebih murah dan dapat mengangkut lebih besar daripada moda transportasi lainnya baik itu yang lewat darat maupun udara dengan jarak tempuh yang jauh. Jarak antara sumber bahan mentah, daerah produksi, dan pasar/konsumen tetap menjadi faktor utama yang membentuk perekonomian dunia. menurut Letkol Laut (KH) Abriadi, staf Bakamla bahwa Selat Malaka merupakan salah satu *choke point* pelayaran dunia. Namun Selat Malaka dan Selat Singapura juga menjadi tempat beragam kejahatan di laut.

“Selat Malaka merupakan salah satu choke point terpenting yang berada dalam wilayah Indonesia dan dua negara lainnya yakni Malaysia dan Singapura. Selat Malaka dan selat Singapura merupakan jalur perdagangan dunia terpenting saat ini, karena dilayari oleh berbagai bendera kapal. Sejak lama kondisi strategis Selat Malaka sebagai penghubung perdagangan dan mengangkut mineral dari timur tengah ke Asia juga menjadi tempat beragamnya kejahatan di laut. Jenis kejahatan di area ini cukup beragam, seperti pembajakan, pencurian di kapal, perlintasan ilegal tenaga kerja asing dan migrant. Juga kejahatan sumber daya kelautan seperti perikanan, tambang ilegal. Beberapa tahun belakangan ini, juga permasalahan keselamatan menjadi isu yang mengemuka seperti tubrukan kapal dan tumpahan limbah kapal (oil spill)”.

Merebaknya isu-isu ancaman non militer/non konvensional yang terjadi sejak berakhirnya Perang Dingin telah mendorong Indonesia untuk ikut merespons perkembangan tersebut. Isu-isu terorisme; lalu lintas obat terlarang (*drug trafficking*); perompakan dan pembajakan di laut; berbagai bentuk kejahatan lintas negara (*transnational crimes*) seperti pencucian uang (*money laundering*), kejahatan dunia maya (*cyber crime*), penyelundupan senjata (*small weapon/arms smuggling*), penyelundupan orang (*people smuggling*), perdagangan wanita dan anak-anak (*women and children trafficking*), secara umum dapat dikategorikan sebagai ancaman non-militer/non-konvensional. Selain itu, krisis energi (*energy crisis*), peningkatan suhu bumi (*global warming*) dapat pula menimbulkan keamanan non konvensional. Untuk mengatasi berbagai ancaman non-tradisional perlu dilakukan berbagai upaya untuk mencegah dan menyelesaikannya. Indonesia tidak dapat menyelesaikan permasalahan dimaksud sendirian, akan tetapi harus dengan melibatkan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral. Hal ini disebabkan akar permasalahan tersebut tidak hanya berasal dari dalam negeri akan tetapi berasal dari negara lain yang sifatnya lintas negara. Sehingga kejahatan lintas negara tersebut harus dilaksanakan secara terpadu dan komprehensif dengan melibatkan semua negara yang berkepentingan.

Menurut Pabandya Kumla Koarmada I, Mayor Laut (KH) Kaiser Farhan, Ancaman keamanan maritim yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura antara lain:

- a. Ancaman tindak kekerasan di laut. Berupa tindakan pembajakan dan perompakan yang terjadi baik terhadap kapal niaga (*tanker, tug boat* dan *cargo*) maupun kapal-kapal ikan khususnya di wilayah perairan Selat Malaka yang berada di sepanjang garis batas maritim RI-Malaysia, Peurelak dan Belawan maupun di wilayah perairan lainnya.
- b. Ancaman navigasi dan cuaca. Berupa kecelakaan di laut yang diakibatkan oleh cuaca buruk dan tabrakan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Salah satu faktor yang menjadi penyebabnya adalah kondisi geografis berupa perairan sempit dan dangkal, serta kurangnya fasilitas keamanan di kapal dan pelanggaran atas larangan melaut akibat cuaca buruk.
- c. Narkoba. sindikat internasional perdagangan narkoba terus berupaya menjadikan Indonesia sebagai tempat pemasaran dan tempat transit. Pintu masuk narkoba yang paling rawan dan pengawasannya harus ekstra ketat adalah jalur laut, baik pelabuhan resmi maupun tidak resmi khususnya yang berhadapan langsung dengan laut lepas maupun berbatasan dengan negara tetangga seperti pelabuhan Batam dan Tanjung Balai Asahan. Namun dalam perkembangannya, saat ini Indonesia juga telah menjadi produsen narkoba dengan pangsa pasar dalam negeri yang semakin meluas. Hal ini tentu saja berdampak negatif terhadap masa depan bangsa, terutama generasi muda.
- d. Penyelundupan barang campuran. Pada umumnya berupa barang elektronik, pakaian/tekstil (*ballpress*), mesin/alat berat, sembako dan miras. Para pelaku penyelundupan mampu mengelabui aparat keamanan bahkan ada yang bekerja sama dengan aparat keamanan untuk melancarkan aksinya.
- e. Barang tambang (*Illegal Mining*). Pelanggaran barang tambang melalui sarana laut mayoritas jenis barang tambang berupa *ore* atau bahan mentah nikel, bauksit dan batu bara. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2014 tentang Mineral dan Batubara telah dikeluarkan larangan untuk mengeksport bahan mentah mineral berupa *ore* (bijih), hal ini untuk peningkatan nilai tambah mineral melalui

kegiatan pengolahan dan pemurnian mineral di dalam negeri sehingga mampu menambah devisa negara. Namun disinyalir masih terjadi praktik penyelundupan bahan mentah mineral tersebut ke luar negeri maupun ditransfer pada kapal penampung berbendera asing.

- f. Imigran gelap. Imigran gelap yang transit di Indonesia sebagian besar berasal dari negara-negara Afrika dan Timur Tengah yang sedang mengalami konflik, seperti Sudan, Somalia, Afghanistan, Srilanka, Bangladesh, Myanmar, Iran, dan Irak. Perairan Selat Malaka sering dilewati para imigran gelap untuk selanjutnya menyeberang ke Australia.
- g. Pelanggaran perikanan (*illegal fishing*). Jenis pelanggaran umumnya berupa kelengkapan dokumen kapal, pelanggaran daerah tangkap (*fishing ground*) serta menggunakan alat tangkap yang dilarang seperti bahan peledak, bahan kimia (potassium) dan pukat harimau.
- h. Pengerusakan ekosistem. Kasusnya berupa penangkapan ikan menggunakan bom dan racun (*potasium*) dan pembuangan limbah kapal langsung ke laut.

Menghadapi ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura di perlukan kerjasama dari berbagai pihak. Semua instansi penegak hukum di Indonesia harus berkerjasama serta *sharing* informasi terhadap semua aktivitas ilegal yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura. Menurut Letkol Laut (KH) Abriadi, staf Bakamla, bahwa Bakamla memonitor Selat Malaka dan Selat Singapura guna mengidentifikasi adanya ancaman keamanan maritim dengan menggunakan radar pantai di sekitar perairan Selat Malaka dan Selat Singapura.

“Untuk mengidentifikasi adanya ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura ialah melalui kerjasama dalam dan luar negeri, Bakamla memonitor perkembangan situasi di Selat malaka dan Selat Singapura, selain itu Bakamla menggelar radar pantai di sekitar perairan ini, mengembangkan sistem teknologi informasi oleh Pusat Informasi Maritim Bakamla dan pengolahan data oleh direktorat data dan informasi Bakamla.”

Dalam menghadapi ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura, Koarmada I dan Bakamla melaksanakan indentifikasi terhadap ancaman tersebut dengan cara antara lain:

- a. Mewujudkan kemitraan antar unsur/*stake holder* terkait yang berkompeten di laut.
- b. Melaksanakan gelar kekuatan di daerah yang rawan akan tindak pidana di laut terutama keselamatan dan keamanan pelayaran tersebut.
- c. Melaksanakan kerjasama dengan pengguna laut juga terkait dengan informasi-informasi yang ada di laut melalui sistem komando dan pengendalian.

Menurut Pabandya Kumla Koarmabar, Mayor Laut (KH) Farhan, Untuk memberantas dan mengeleminir kegiatan ilegal di Selat Malaka dan Selat Singapura, Koarmada I melaksanakan gelar operasi baik yang sendiri maupun operasi gabungan.

“Pemerintah Indonesia menggelar kekuatan TNI AL di semua daerah rawan. Koarmada I merupakan salah satu kekuatan yang bertanggung jawab untuk menghadapi semua kejahatan wilayah barat Indonesia termasuk di Selat Malaka dan Selat Singapura. Gelar operasi dan kerja sama baik bilateral dan multilateral telah dilakukan untuk menghadapi dan menyelesaikan semua gangguan keamanan dan kejahatan yang timbul.”

Untuk menghadapi ancaman keamanan di selat Malaka dan Selat Singapura maka Koarmda I membentuk *Fleet I Quick Response* (FIQR) / reaksi cepat koarmada I yang menindak tegas setiap pelanggaran yang dilakukan di selat Malaka yang masih dibawah Yurisdiksi Indonesia sehingga keamanan selat Malaka dan Selat Singapura dapat terjamin. *Fleet I Quick Response* (FIQR) /reaksi cepat koarmada I merupakan sistem pengendalian operasi dibawah kendali langsung pangarmada I melalui optimalisasi aset yang dimiliki koarmada I dengan mengedepankan peran operasi keamanan laut terbatas satuan kewilayahan lantamal dengan dukungan satuan *mobile* unsur guspurlaarmada I dan guskamlaarmada I.

Tabel 4.1 Data Pelanggaran di Selat Malaka dan Singapura 2015-2017

No	Jenis Pelanggaran	2015	2016	2017
1	KII	6	15	22
2	KIA	16	25	28

3	Pelayaran	20	24	34
4	Handak	4	3	0
5	Pertambangan	1	0	0
6	Kepabeanan	4	15	6
7	Kehutanan	1	6	1
8	Imigrasi	0	6	6
9	Migas	2	2	3
10	Pencemaran	0	0	0
11	Cagar Budaya	1	0	0
12	Pencurian/ Perompakan	3	0	1
13	Narkotika	2	0	2
14	Miras	0	1	0
total		60	97	103

Sumber: Koarmada I

Sesuai dengan data di atas masih tingginya pelanggaran di Selat Malaka dan Selat Singapura sepanjang tahun 2015 s.d 2017. pelanggaran yang menonjol yaitu perikanan dan pelayaran, disamping itu penyeludupan dan imigrasi masih kerap terjadi sedangkan perompakan jumlahnya menurun. Pada tahun 2015 terdapat 60 pelanggaran, pada tahun 2016 terjadi 97 pelanggaran dan pada tahun 2017 terjadi 103 pelanggaran. Untuk memberikan rasa aman, Koarmada I melakukan operasi di sekitar Selat Malaka dan Selat Singapura. Menurut Mayor Laut (KH) Kaisar Farhan, Pabandya Kumla, Koarmada I, Koarmada I melakukan operasi guna melindungi kepentingan Indonesia. peran operasi Koarmada I dalam melaksanakan operasi dan penindakan membuahkan hasil yang cukup baik dan dapat memberikan keamanan terhadap pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura.

“Guna melindungi kepentingan Indonesia di Selat Malaka dan Selat Singapura strategi yang dilakukan Koarmabar antara lain:

- a. *Naval presence (kehadiran dari unsur-unsur KRI dalam melaksanakan operasi).*
- b. *Melaksanakan patroli terkoordinasi dengan Singapura dan Malaysia di area tersebut.*
- c. *Pergelaran unsur sepanjang tahun di wilayah tersebut.*
- d. *Meningkatkan intensitas komunikasi dengan unsur gelar dalam rangka pertukaran informasi untuk mendukung operasi.”*

4.2.1.2 Ancaman Keselamatan di Selat Malaka dan Selat Singapura

Posisi Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan jalur Selat Malaka dan Selat Singapura termasuk jalur perdagangan internasional, SLOT (*Sea Lanes of Trade*) dan SLOC (*Sea Lanes of Communication*) terpadat untuk perdagangan dan jalur minyak dunia jika dibandingkan dengan selat-selat lainnya. Harus disadari bahwa ancaman untuk masa mendatang adalah keamanan energi, keamanan pangan, dan ketersediaan air. Kesemuanya itu akan menggunakan jalur laut dalam distribusinya. Oleh karena itu keselamatan laut terutama selat yang digunakan untuk perlintasan akan sangat vital dan strategis bagi semua negara, tak terkecuali Selat Malaka dan Selat Singapura.

Tabel 4.2 Kecelakaan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura Tahun 2012-2017

No	Tahun	Jumlah Kecelakaan	Jenis Kecelakaan				
			Tenggelam	Terbakar/Meledak	Tubrukan	Kandas	Lain-lain
1	2012	4	0	2	2	0	0
2	2013	4	2	1	1	0	0
3	2014	6	2	3	1	0	0
4	2015	7	3	1	2	1	0
5	2016	9	2	2	3	1	1
6	2017	10	2	4	2	2	0
TOTAL		40	11	13	11	4	1

Sumber: KNKT

Dari data yang di keluarkan oleh KNKT (Komite Nasional Kecelakaan Transportasi) bahwa jumlah kecelakaan kapal dari tahun 2012 sampai tahun 2017 mengalami peningkatan. Total 40 kecelakaan Jenis kecelakaan

tersebut antara lain kapal tenggelam 11 kapal, terbakar/meledak 13 kapal, tubrukan 11 kapal, kandas 4 kapal dan disebabkan hal yang lain 1 kapal. Kecelakaan kapal merupakan ancaman terhadap keselamatan pelayaran. Setiap kecelakaan kapal yang terjadi dapat membahayakan lalu lintas pelayaran serta berpotensi menimbulkan pencemaran lingkungan.

Menurut Pengevaluasi Perairan dan Pelayaran Pandu Subdit Pemanduan, Sugeng Priyatno, Dalam menangani kompleksitas dan rumitnya permasalahan lalu lintas pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura, dibentuklah instrument/sistem keamanan dan keselamatan pelayaran. Instrument/sistem tersebut antara lain:

- a. *Traffic Separation Scheme* (TSS)
- b. *Vessel Traffic System* (VTS)
- c. *Marine Electronic Highway* (MEH)

Traffic Separation Scheme (TSS)/ jalur pemisah lalu lintas laut merupakan penataan alur pelayaran untuk ketertiban lalu lintas kapal, keselamatan dan keamanan bernavigasi, dan perlindungan lingkungan maritim.

Vessel Traffic Services (VTS). Sebagai suatu sistem yang terintegrasi, VTS dirancang untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi lalu lintas kapal, dan juga untuk menjaga kualitas lingkungan. Sistem ini juga memiliki kemampuan untuk berinteraksi secara aktif dalam mengatur lalu-lintas kapal, dan dalam menanggapi berbagai keadaan darurat. Disamping itu, sistem ini memiliki kemampuan dalam mengkoordinasikan berbagai aktivitas kapal dan sumber daya kepelabuhanan, seperti pemanduan, navigasi, *ship to ship*, dan lain sebagainya.

Marine Electronic Highway (MEH), fungsi MEH hampir mirip dengan VTS, tetapi MEH lebih mengutamakan perlindungan lingkungan maritim. Caranya dengan mengamankan lalu lintas pelayaran agar tidak sampai terjadi kecelakaan yang bisa merusak lingkungan seperti tumpahan minyak dari kapal tangker.

Pengaturan lalu lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura saat ini telah menggunakan peralatan yang canggih, adanya beberapa stasiun VTS

(*Vessel Traffic System*) di Selat Malaka dan Selat Singapura ditambah dengan peralatan Navigasi kapal yang sudah canggih, menjadikan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura menjadi lebih baik. Namun faktanya kecelakaan di Selat Malaka dan Selat Singapura tetap terjadi. Sebagian besar kecelakaan tersebut disebabkan *human error* (kesalahan manusia). Kecelakaan ini tidak saja menyebabkan kerugian materi senilai Milyaran US\$, tapi juga kerusakan lingkungan Maritim di sekitar Selat Malaka dan Selat Singapura yang nilainya tidak terbatas. menurut Heni Agustina, Kasubsi Inventarisasi Dan Status Mutu, Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan, tumpahan minyak yang terjadi di tengah laut sulit sekali untuk mengetahui siapa pelakunya.

Sering kali pencemaran tidak diketahui, banyak kapal-kapal yang membuang limbahnya di tengah laut sehingga di pinggir pantai di temukan tumpahan minyak, kita tidak mengetahui siapa yang menyebabkan pencemaran minyak tersebut kecuali jelas-jelas ada kapal kandas atau terjadi suatu tubrukan kapal itupun mereka masih berkelit kepada pemerintah Indonesia kenapa kapal mereka di perbolehkan melintasi daerah tersebut sehingga terjadi kandas sehingga kapal tersebut menjadi kandas.”

Dampak yang terjadi akibat kapal karam, kapal tenggelam dan tabrakan antar kapal adalah pencemaran lingkungan yang diakibatkan tumpahan minyak. Menurut Kasubsi Inventarisasi Dan Status Mutu Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan, Heni Agustina, tumpahan minyak yang mencemari lingkungan akan mempengaruhi makhluk hidup di sekitarnya termasuk manusia.

“Semakin banyak minyak yg tumpah biasanya tingkat kerusakannya semakin besar karena minyak akan mengendap ke dasar laut, dasar laut terdapat Bentos yang menjadi bahan makan bagi ikan-ikan, kerang dan makhluk hidup lainnya, hal tersebut merupakan rantai makanan manusia. Bentos akan memakan minyak, ikan dan kerang makan bentos kemudian ikan dan kerang dimakan oleh manusia sehingga minyak yang jatuh kelaut mempengaruhi/berdampak buruk bagi manusia.”

Instrumen hukum utama dalam perlindungan lingkungan Maritim adalah *United Nations Convention on The Law of Sea* (UNCLOS) 1982. UNCLOS 1982 menyebutkan pengertian pencemaran dalam pasal 1 ayat (1) angka 4, yaitu:

“Pencemaran lingkungan laut berarti dimasukkannya oleh manusia secara langsung atau tidak langsung bahan atau energi ke dalam lingkungan laut termasuk kuala yang mengakibatkan atau mungkin membawa akibat buruk sedemikian rupa seperti kerusakan pada kekayaan hati dan kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan mengurangi kenyamanan.”

Dari pengertian diatas dapat kita lihat bahwa pencemaran lingkungan maritim itu disebabkan beberapa faktor-faktor yang mengakibatkan menurunnya kualitas air laut itu sendiri, terkait dengan hal pencemaran minyak di Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan daerah yang produktif terjadi pencemaran yang sangat merugikan, pencemaran tersebut bersifat lintas batas negara sehingga bukan hanya Negara yang menjadi korban saja yang kena dampaknya tetapi semua Negara yang pantainya saling berdekatan pasti terkena dampaknya.

Secara khusus perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran minyak telah diatur dalam konvensi-konvensi IMO (*International Maritime Organization*). Konvensi-konvensi tersebut antara lain (buku saku kamla koarmabar, 2015):

- a. *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 ber-minyak dari kapal biasa dan tanker pengangkut minyak, air ballast, terminal pembuatan minyak dan catatan muatan minyak.
- b. *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.
- c. *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 ijin khusus untuk limbah-limbah tertentu.

- d. *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.
- e. *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.

Indonesia sendiri memiliki undang-undang yang mengatur mengenai pencemaran di laut yaitu Undang-undang Nomor 32 tahun 2009 Tentang Pengelolaan lingkungan hidup. Undang-undang tersebut mengatur jelas aspek-aspek pengelolaan dan sanksi bagi pelaku polusi dilaut, namun fakta dilapangan sarana dan prasarana aparat yang berwenang tidak memadai disamping itu sulitnya untuk mencari bukti-bukti untuk menyeret mereka ke pengadilan.

Heni Agustina, Kasubsi Inventarisasi Dan Status Mutu, Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan Kendala dalam pencemaran lingkungan laut salah satunya adalah masalah pengawasan. Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan tidak memiliki sarana untuk melakukan pengawasan lingkungan di laut. Pengawasan yang ada di lakukan oleh aparat penegak hukum yang memiliki sarana dan prasarana untuk melakukan operasi di laut, seperti TNI AL, Polairud, KPLP, KKP dan lain sebagainya. Operasi instansi tersebut dilakukan berdasarkan kewenangan mereka masing-masing, sehingga untuk melakukan pengawasan terhadap lingkungan laut tidak akan maksimal hasilnya.

“Kelemahan pengawasan di laut biayanya mahal, tapi sebenarnya sudah cukup banyak instansi yang berperan melakukan pengawasan di laut ada polisi air, TNI AL, KPLP juga bakamla tapi kenyataannya tidak efektif, mungkin karena terlalu banyak instansi malah tidak terlihat siapa berbuat apa. Siapapun yang mengawasi laut sepanjang itu bisa mencegah terjadinya pencemaran kita sangat senang sekali.”

Kompleksitas jenis kegiatan di laut menyebabkan banyak instansi yang berkepentingan dalam upaya penegakkan hukum dan keamanan laut tersebut. Kegiatan-kegiatan penegakan hukum (penyidikan hingga penuntasan tindak pidana), keamanan, dan keselamatan pelayaran di laut tersebut diselenggarakan oleh berbagai instansi yang berbeda pula. Konsekuensinya, akan terdapat perbedaan struktur, sistem dan prosedur, kerja, serta perbedaan kapasitas sumberdaya dalam pelaksanaan penegakkan hukum dan keamanan laut.

Menurut Heni Agustina, Kasubsi Inventarisasi Dan Status Mutu, Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan, usaha Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan dalam mencegah terjadinya pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh kecelakaan kapal di selat Malaka dan Selat Singapura adalah penggunaan MEH (*Maritime Electronic Highway*). MEH merupakan kolaborasi antara Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan dengan Kementerian Perhubungan. Diharapkan dengan adanya MEH ini kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura lebih memperhatikan fitur-fitur perlindungan lingkungan yang ada di selat tersebut.

“Salah satu tindakan preventif berupa MEH salah satu upaya untuk pencegahan namun kontrolnya berada di direktorat navigasi perhubungan laut, kalo KLKH upayanya berupa peraturan-peraturan yang di keluarkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan yang mengatur tentang pencemaran laut.”

MEH merupakan hibah dari organisasi kelautan internasional (*International Maritime Organization* atau IMO). MEH bertujuan untuk menghubungkan informasi kelautan berbasis pantai dan prasarana komunikasi dengan fasilitas navigasi dan komunikasi yang dapat diakses oleh kapal yang sedang melintasi selat tersebut, serta mampu menggabungkan berbagai sistem manajemen lingkungan laut. (Buntoro,) tujuan keseluruhannya adalah untuk meningkatkan layanan maritim, meningkatkan keselamatan dan keamanan navigasi dan memberikan perlindungan lingkungan laut dan pembangunan berkelanjutan dalam pemanfaatan sumber daya pesisir dan laut milik negara tepi selat yaitu indonesia, Malaysia dan singapura.

MEH merupakan implementasi dari pasal 43 UNCLOS 1982 yang menyebutkan bahwa pembagian beban dapat dilakukan untuk memberikan jaminan keselamatan navigasi di selat (Buntoro, 2014). pasal ini menyatakan bahwa di selat yang digunakan untuk navigasi internasional, negara pengguna dan negara tepi selat harus bekerja sama dalam pembangunan dan pemeliharaan sarana bantu navigasi dan alat bantu keselamatan lainnya yang diperlukan dalam rangka pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran oleh kapal.

Kecelakaan kapal masih menjadi ancaman di Selat Malaka dan Selat Singapura. Kapal-kapal yang tenggelam akan mengganggu jalur pelayaran dan menyebabkan pencemaran lingkungan. Pengelolaan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura bukan saja melindungi agar perairan ini aman dari kemungkinan gangguan keamanan (perompakan, penyelundupan, *IUU Fishing* dan lain sebagainya), namun juga melindungi perairan dari keselamatan pelayaran dan pencemaran laut, seperti tumpahan minyak.

4.2.2 Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

Indonesia mendapatkan kelimpahan pada posisi geografisnya yang menjembatani dua benua dan dua samudera, perairan Selat Malaka dan Selat Singapura menjadi rute penghubung tercepat bagi kapal minyak Timur Tengah menuju ke negara-negara Asia Timur yang kehidupannya bergantung pada distribusi minyak mentah tersebut. Kondisi geografis Selat Malaka yang sempit dan dangkal menjadikan selat tersebut rawan kecelakaan. Tingginya resiko pelayaran di Selat Malaka, mengakibatkan negara – negara pantai, pengguna, serta organisasi maritim internasional melakukan berbagai cara untuk mengamankan Selat Malaka dan Selat Singapura dengan membentuk forum-forum yang bertujuan mengentaskan permasalahan keamanan pelayaran di area *chokepoint* tersebut. menurut Sugeng Priyatno, Subdit Pemanduan, Kementerian Perhubungan, Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan daerah yang rawan terhadap

kecelakaan kapal karena kondisi yang sempit namun di lalui puluhan ribu kapal.

“Perairan Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu kawasan terpenting jalur laut di Kawasan Asia Tenggara. Kawasan sepanjang 550 mil laut ini merupakan salah satu jalur laut sempit namun banyak dilalui ribuan kapal dari berbagai negara setiap tahunnya. Puluhan ribu kapal per tahun menggunakan jalur ini baik itu kapal kargo maupun kapal tanker yang berlayar melintasi Selat ini sehingga rawan terhadap kecelakaan di laut.”

Disamping merupakan lintasan kapal barang, Tangker dan penumpang, Selat Malaka dan Selat Singapura juga dimanfaatkan sebagai lintasan pelayaran rakyat, dan oleh masyarakat lokal untuk mencari ikan. Sejumlah pelabuhan ikan dapat ditemui sebagai bagian dari aktivitas lokal ini. Selain itu, Selat Malaka dan Selat Singapura juga dimanfaatkan sebagai lintasan infrastruktur kritis, termasuk penempatan kabel telokomunikasi, pipa-pipa gas bumi, jaringan kabel listrik, dan lain sebagainya. Aktivitas-aktivitas off-shore juga dapat ditemui di sejumlah titik baik di Malaysia, Singapura maupun Indonesia sepanjang Selat Malaka dan Selat Singapura. Berbagai aktivitas dan fungsi tersebut jelas dapat berdampak pada munculnya sejumlah resiko, termasuk rentannya keamanan dan keselamatan pelayaran, maupun menurunnya kualitas lingkungan.

Menyikapi permasalahan pentingnya keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan maritim terhadap pencemaran, 3 *Littoral State*, Indonesia, Malaysia dan Singapura membentuk pertemuan *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) dengan tujuan mempromosikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pada pertemuan TTEG ke-41, sepakat menetapkan *guidelines to implement the voluntary pilotage services in the straits of Malacca and Singapore (Guidelines to implement the VPS in SOMS)* dan berkomitmen untuk menjalankan the VPS in SOMS pada kesempatan pertama. Berdasarkan hasil TTEG ke-41 tersebut, Pemerintah Indonesia mengeluarkan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. Hk.103/2/4/ DJPL-17 tanggal 27 Maret 2017 tentang Sistem dan prosedur pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal pada Perairan pandu

luar biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura. Serta menunjuk salah satu perusahaan Operator Pemanduan yaitu PT Pelabuhan Indonesia I (Persero)/Pelindo 1 untuk melaksanakan Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.

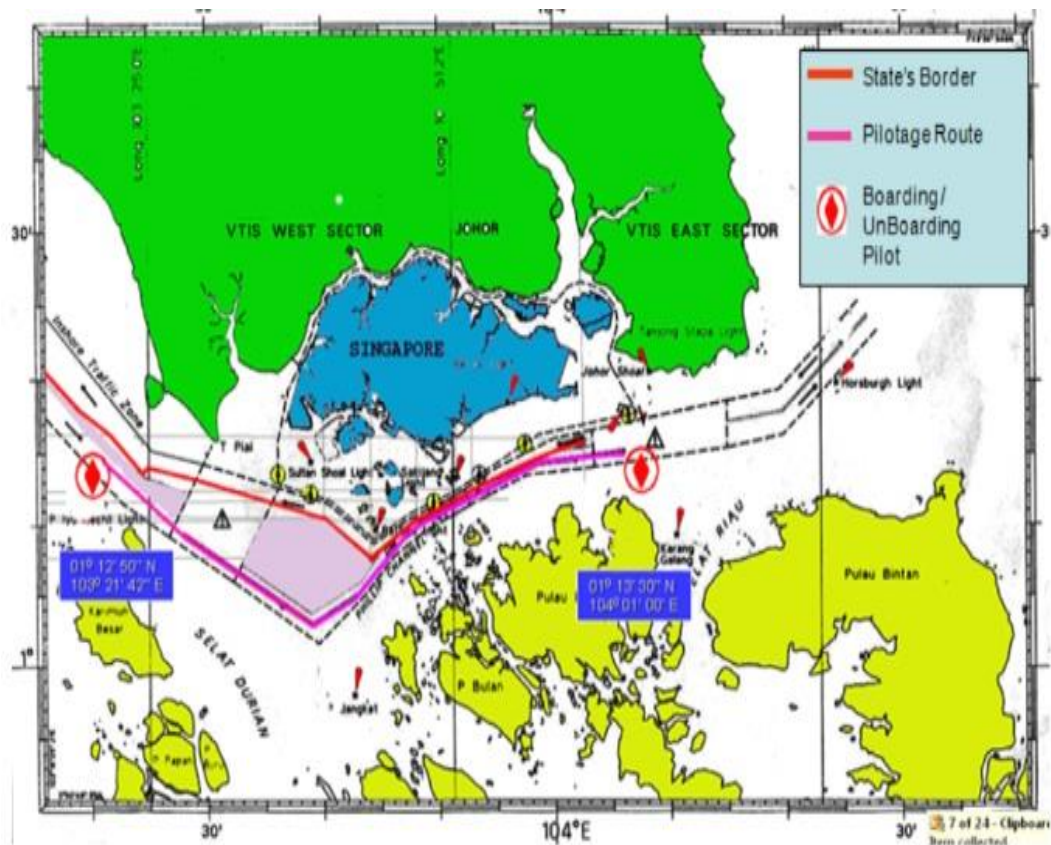
Kegiatan Pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura telah dilaksanakan oleh beberapa perusahaan swasta dari 3 *Littoral State*, namun tidak disahkan/diizinkan oleh Otoritas *Littoral State (Respective Countries)*, menurut Capt Budiman, *Marine Deep Sea Pilot, Pelindo I*, beberapa perusahaan tersebut tidak menggunakan terminologi Pemanduan dalam melaksanakan kegiatan tersebut, karena sebenarnya mereka tidak mendapatkan izin dari Otoritas *Littoral State (Respective Countries)*.

“kapal asing yang melintas di selat Malaka dan Selat Singapura sering di pandu oleh pandu-pandu ilegal dari negara asing di wilayah laut teritorial Indonesia. Pandu-pandu ilegal dari negara asing ini menerima pembayaran dari setiap kapal kapal pengangkut minyak mentah tersebut untuk sekali pemanduan dari barat ke timur yang seharusnya hak Indonesia” (Capt Budiman, Marine Deep Sea Pilot, Pelindo I, 2018).

Selat Malaka dan Selat Singapura telah ditetapkan menjadi daerah pandu luar biasa oleh kementerian Perhubungan. Menurut Pengevaluasi Perairan dan Pelayanan Pandu Subdit Pemanduan, Sugeng Priyatno, pemerintah berkomitmen untuk melaksanakan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Untuk mengatur tata cara pelayanan jasa pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura maka dikeluarkanlah Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/4/DJPL-17 tanggal 27 Maret 2017 tentang Sistem dan prosedur pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal pada Perairan pandu luar biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura.

“Komitmen Pemerintah Indonesia untuk melaksanakan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura menjadikan Indonesia sebagai negara pertama yang siap dalam melaksanakan pemanduan pada wilayah tersebut. Pihak Pelindo I menyatakan telah menyiapkan seluruh sumber daya sebagaimana yang dipersyaratkan dalam ketentuan internasional, seperti tenaga pandu, kapal pandu dan stasiun pandu, serta peralatan bantu pelayanan pemanduan di Selat Malaka-Selat Singapura. Pelindo I juga memiliki lokasi stasiun utama

yang strategis, yaitu di sisi barat ada Pulau Sabang dan Pulau Berhala dan disisi timur ada Pelabuhan Nongsa (Batam) dan atau Tanjung Uban (Bintan). Pelayanan pemanduan yang dilakukan Pelindo juga akan berkolaborasi bersama TNI Angkatan Laut. Pemerintah berharap dengan diresmikan jasa pemandu kapal di selat tersebut akan makin memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim di kawasan itu serta memperbesar kontribusi PT Pelindo I dalam mengembangkan beranda depan Indonesia. Pemerintah berharap dengan dilaksanakannya pelayanan pemanduan di perairan luar biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura keselamatan dan keamanan pelayaran bagi kapal-kapal yang berlayar di wilayah ini dapat lebih terjamin. Sehingga pada gilirannya akan menunjang perkembangan perekonomian secara nasional dan meningkatkan kepercayaan dunia internasional bagi bangsa Indonesia.” (wawancara dengan Sugeng Priyatno, Subdit Pemanduan, kementerian Perhubungan, 12 Februari 2018).



Gambar 4.4 Peta Area Pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura
Sumber: Pelindo Marine Service

Area Pemanduan dilaksanakan pada perairan pandu luar biasa TSS (*Traffic Separation Scheme*) di Selat Malaka dan Selat Singapura pada

perairan teritorial Indonesia. Lokasi naik/turun pandu (Pilot Boarding Ground) pada koordinat:

- a. 01°24'7" LU / 104°30'00" BT (Horsburgh Lt.ho)
- b. 02°54'44.20" LU / 100°43'0.67" BT (One Fathom Bank)

Pemilik kapal/nakhoda/agen pelayaran dapat meminta pelayanan jasa pemanduan dengan mengajukan permintaan dengan menggunakan sarana apapun kepada pelaksana pemanduan, dengan tembusan kepada pengawas pemanduan. permohonan permintaan jasa pemanduan dilakukan dalam tempo 3 x 24 jam sebelum kapal tiba di titik pandu naik, menggunakan radio VHF Channel 12 atau alat komunikasi lainnya. kapal diharuskan memanggil stasiun pandu paling lambat 2 (dua) jam sebelum kapal tiba di titik pandu naik.

Pandu yang menggunakan kapal pandu (*Pilot Boat*) harus siap di titik naik (Pilot Boarding Ground) 15 (lima belas menit) sebelum kapal yang akan dipandu tiba. Petugas pandu wajib melaporkan kepada VTS Indonesia disepanjang daerah pemanduan (disamping kewajiban pelaporan kapal kepada VTS Singapura dan/atau Malaysia yang ditentukan dalam IMO Resolution MSC 73 (69) tentang *Mandatory Ship Reporting System*. Setiap pandu yang melakukan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura wajib menguasai prosedur berlayar di Selat Malaka dan Selat Singapura secara umum (IMO Resolution A.375 (X), IMO Resolution 476 (XII), Rule 10 Colregs).

Pelaksanaan pemanduan yang melakukan kegiatan pemanduan harus berkoordinasi dengan pengawas pemanduan. pandu harus menunjukkan kartu identitas pandu yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada nakhoda dan melaksanakan pertukaran informasi dengan nakhoda setibanya di anjungan kapal. Pandu wajib berpakaian dinas sesuai ketentuan dan membawa perlengkapan keselamatan maupun operasional memandu untuk melaksanakan pemanduan kapal. pandu harus membawa surat perintah yang diterbitkan oleh operator pemanduan. pandu wajib memberikan keterangan dan menjelaskan prosedur keadaan darurat di perairan setempat.

Dalam hal pelaksanaan pemanduan kapal yang mengalami kejadian luar biasa seperti tubrukan, terdampar/kandas, kebakaran, pencemaran, kerusakan kapal, dan kecelakaan lainnya, maka nakhoda dibantu petugas pandu harus mengambil tindakan-tindakan segera dan sedini mungkin yang di anggap perlu, sesuai dengan prosedur darurat yang ada di masing-masing kapal, untuk mencegah, memperkecil kerugian, kerusakan, pencemaran lingkungan dan kehilangan nyawa yang dapat terjadi. Kemudian melaporkan ke stasiun radio pantai (SROP) terdekat dan melakukan koordinasi penanganan lebih lanjut dengan pihak-pihak terkait

Menurut Pabandya Kumla Koarmabar, Mayor Laut (KH) Kaisar Farhan, Pelindo I telah membuat kerjasama dengan TNI AL di bidang keamanan dalam mendukung pelaksanaan pelayanan jasa pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dukungan tersebut berupa *monitoring, sharing information dan shadowing*, atas pelayanan jasa pemanduan di perairan Selat Malaka dan Selat Singapura. Sarana dan prasarana yang dimiliki oleh TNI AL dapat digunakan untuk mendukung pelayanan jasa pemanduan. Sarana dan prasarana yang di maksud adalah Pangkalan (checkpoint Horsburgh, tanjung balai karimun, Dumai, Tanjung Balai Asahan dan Belawan) dan Kapal (KRI, Kal, *Combat Boat*).

Pelayanan jasa pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura tidak hanya melindungi dari ancaman bahaya navigasi namun juga melindungi dari kemungkinan terjadinya bahaya perompakan, pencurian, pembajakan, sabotase dan terorisme selama berlayar melintasi perairan Selat Malaka dan Selat Singapura. Dalam mendukung pelaksanaan pelayanan jasa pemanduan TNI AL memperdayakan seluruh Pangkalan dan/atau pos serta kapal (KRI) yang berada/beroperasi di sekitar Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai *Security Monitori Base*.

Menurut *Marine Deep Sea Pilot, Pelindo Marine Service Capt Budiman*, belum banyak kapal yang menggunakan pandu dari Indonesia, kapal-kapal tersebut kebanyakan memakai jasa pandu dari negara lain.

“masih sedikit kapal-kapal asing yang memakai pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura karena jasa pemanduan ini belum lama beroperasi, sehingga para pemilik kapal tanker VLCC atau

perusahaan pelayaran internasional yang mengoperasikan, belum mengenal jasa pemanduan dari Indonesia dengan baik, sehingga masih menggunakan jasa pemanduan dari negara lain maka perlu di sosialisasikan kepada seluruh pemilik-pemilik kapal maupun perusahaan-perusahaan pelayaran yang mengoperasikan VLCC bahwa Indonesia sudah memiliki pandu yang akan melayani jasa pelayanan pandu di Selat Malaka dan Selat Singapura.”

Indonesia sangat berkepentingan dalam pemanduan di selat malaka dan Selat Singapura karena kapal-kapal pengangkut minyak mentah berlayar melewati Selat Malaka dan Selat Singapura dari barat ke timur melalui perairan teritorial Indonesia. Kenyataannya kapal-kapal tersebut di pandu oleh pandu-pandu ilegal dari negara lain, hal tersebut merupakan kerugian bagi bangsa Indonesia serta melanggar kedaulatan negara.

Kondisi geografis Selat Malaka dan Selat Singapura yang unik, dimana terletak dijalur perdagangan dunia yang merupakan jalur pelayaran internasional yang ramai dan padat, membuat posisi dan konstelasi geografis Selat Malaka dan Selat Singapura dalam percaturan ekonomi global dan regional sangatlah strategis. Namun demikian, dibalik nilai strategis tersebut terkandung kerawanan dan ancaman yang cukup tinggi terhadap kepentingan Indonesia.

Pengaturan penggunaan Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai jalur lalu lintas perairan dunia adalah sangat penting. Kapal-kapal yang melewati Selat Malaka dan Selat Singapura mengangkut banyak bawaan, minyak, maupun barangan yang bukan termasuk komoditi dagang, dan diperkirakan puluhan ribu kapal yang melintasi selat ini tiap tahunnya dan jumlah itu akan terus bertambah. Meningkatnya jumlah kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura menimbulkan ancaman terhadap Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Selat.

Di Selat Malaka dan Selat Singapura berlaku rezim lintas transit. rezim lintas transit berlaku untuk selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain dari laut bebas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Pasal 42 ayat (1) UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa dengan berdasarkan pada ketentuan pada bagian tentang lintas transit, negara

yang berbatasan dengan selat dapat membuat hukum dan aturan terkait dengan lintas transit khususnya dalam hal sebagai berikut:

- (a) keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas di laut, sebagaimana ditentukan dalam pasal 41;
- (b) pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran dengan melaksanakan peraturan internasional yang berlaku tentang pembuangan minyak, limbah minyak dan bahan/zat beracun lainnya di selat;
- (c) bertalian dengan kapal penangkap ikan, pencegahan penangkapan ikan, termasuk cara penyimpanan alat penangkap ikan;
- (d) menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal setiap komoditi, mata uang atau orang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara yang berbatasan dengan selat”.

Negara pantai yang mempunyai kedaulatan berhak untuk mengambil tindakan penegakan hukum yang diperlukan terhadap siapa pun yang melanggar peraturan perundang-undangan negara tersebut. Jadi sejak negara pantai memperoleh kedaulatan atas laut teritorial, perairan pedalaman, dan perairan kepulauan (jika negara kepulauan), maka negara pantai tersebut dapat mengambil tindakan yang diperlukan untuk penegakan hukum dan regulasinya. pasal 25 (1) UNCLOS 1982 dengan jelas menyatakan ‘hak perlindungan bagi negara pantai, dimana negara pantai dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan di laut teritorialnya untuk mencegah pelintasan yang non damai

Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai jalur lintas transit internasional mempunyai nilai strategis bagi Indonesia. Menurut Letkol Laut (KH) Abriadi, staf Bakamla, pemerintah berkepentingan untuk menjamin Keamanan dan keselamatan di Selat tersebut, dengan menjamin keamanan dan keselamatan di Selat Malaka dan Selat Singapura maka bangsa Indonesia mempunyai kedaulatan terhadap selat tersebut.

“kepentingan Indonesia adalah menjamin keamanan dan keselamatan di perairan ini, selain sebagai sumber pendapatan negara melalui jalur perdagangan dan pelayanan pelayaran.”

Untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura, 3 *Littoral State* sepakat menetapkan *guidelines to implement the voluntary pilotage services in the straits of*

Malacca and Singapore (Guidelines to implement the VPS in SOMS). Menurut Capt Budiman dari Pelindo I, pelayanan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura bertujuan untuk menghindari dari kerugian baik terhadap kapal maupun lingkungan.

“Pelayanan Pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura dibentuk untuk meningkatkan keselamatan navigasi pelayaran dari kemungkinan terjadinya tubrukan atau kandas yang bisa menimbulkan pencemaran laut akibat muatan yang tumpah, dan tanpa pandu maka asuransi juga sulit untuk mau menanggung penggantian biaya penanggulangan pencemaran laut, jika terjadi pencemaran lingkungan dan kerugian-kerugian lainnya yang timbul seperti kerugian jiwa, biaya perbaikan kapal, hilangnya muatan dan lain sebagainya.”

Peran pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura tidak hanya berperan dalam keselamatan pelayaran namun juga bisa berperan dalam memberikan informasi jika terdapat aktivitas ilegal seperti ada penangkap ikan ilegal di wilayah teritorial kita atau kegiatan menaikan dan menurunkan orang yang melanggar peraturan keimigrasian, juga kegiatan ilegal dengan menurunkan atau menaikan barang-barang yang melanggar peraturan kepabeanan, dan juga dengan lebih berhati-hati dalam bernavigasi serta menegur kapal lain yang melanggar peraturan Nasional maupun Internasional di wilayah teritorial Indonesia, walaupun Selat Malaka dan Selat Singapura telah menjadi jalur pelayaran Internasional bagi kapal-kapal yang melewatinya. Menurut Sugeng Priyatno, staf Subdit Pemanduan, Kementerian Perhubungan, Pemanduan di Selat Malaka dan Singapura disamping untuk menciptakan keselamatan pelayaran namun juga untuk menjaga kedaulatan negara.

“Pentingnya pemanduan kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka dan Selat Singapura untuk menciptakan keselamatan pelayaran, disamping menjaga kedaulatan negara, nilai ekonomis, budaya diplomasi, pertahanan, dan sebagainya yang dapat diciptakan melalui kegiatan pemanduan itu.”

Pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura berbeda dengan pemanduan di pelabuhan. Pemanduan tersebut tidak hanya untuk menjaga keselamatan navigasi namun juga dapat bermanfaat untuk menjaga kedaulatan negara. Pelayanan pemanduan tersebut memberi

makna bahwa Indonesia memiliki hak untuk mengatur segala aktivitas yang berada di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Menurut Sugeng Priyatno, Subdit Pemanduan, Kementerian Perhubungan beroperasinya pemandua di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan hasil yang panjang melalui pembahasan antar negara pantai.

“Proses beroperasinya pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura ini merupakan hasil perjuangan yang panjang Pemerintah Indonesia melalui pembahasan antarnegara pantai yang terdiri dari negara Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam Forum Tripartite Technical Expert Group (TTEG) dalam kurun dasa warsa. Komitmen Pemerintah Indonesia untuk melaksanakan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura ini menjadikan Indonesia sebagai negara pertama yang siap dalam melaksanakan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Kesiapan pemanduan ini selain untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim juga untuk menjaga kedaulatan wilayah teritorial Indonesia.” (wawancara dengan Sugeng Priyatno, Pengevaluasi Perairan dan Pelayanan Pandu Subdit Pemanduan, 12 Februari 2018)

Menjaga kedaulatan tidak hanya menjadi domain dari militer. Selama ini pandu-pandu asing melayani pemanduan di wilayah Indonesia, hal tersebut jelas melanggar kedaulatan negara. Oleh karena itu semua masyarakat wajib menjaga kedaulatan, mempertahankan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pelayanan pemanduan ini perlu di optimalkan sehingga mampu menjaga kedaulatan negara di perairan Selat Malaka dan Selat Singapura yang sebagian besar merupakan wilayah Indonesia.

4.3 Pembahasan

4.3.1 Tingkat kerawanan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura

Peranan wilayah laut Indonesia dianggap sangat penting dalam dunia transportasi laut internasional. Eksistensi wilayah laut Indonesia dalam dunia pelayaran mempunyai peranan sangat besar tidak saja terhadap kepentingan pelayaran nasional namun ada juga berpengaruh terhadap kepentingan negara lain (regional) bahkan pengaruhnya jauh lebih besar besar terhadap kepentingan pelayaran internasional.

Kita ketahui bersama bahwa dua pertiga lalu lintas perdagangan melalui laut. Dengan demikian, betapa besar manfaat laut bagi kelangsungan perekonomian dunia. Sementara ini perkembangan kekuatan ekonomi dunia mengalami pergeseran perubahan yaitu dari kekuatan Eropa dan Amerika sekarang bergeser kepada kekuatan Asia khususnya negara-negara Asia bagian timur. Dampak dari pergeseran kekuatan ekonomi itu berpengaruh langsung terhadap semakin ramainya pelayaran di wilayah yurisdiksi nasional Indonesia bahkan dapat dikatakan sebagai jalur pelayaran yang semakin padat dan penting. Kepentingan regional maupun internasional terhadap wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia dalam bidang transportasi laut menuntut pemerintah Indonesia sebagai negara pantai untuk dapat menjamin kepentingan pengguna laut bebas dari ancaman tindakan kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah laut yurisdiksi nasionalnya.

Keamanan adalah suatu kondisi atau keadaan aman, tenteram yang bebas dari bahaya, bebas dari gangguan/ancaman, bebas dari resiko, bebas dari keragu-raguan dan bebas dari kekhawatiran. Menurut teori Keamanan oleh Barry Buzan, keamanan (*security*) tidak sama dengan pertahanan (*defense*) tetapi memiliki kesamaan tujuan yaitu kemerdekaan/kebebasan atas ancaman (Buzan, 1983). Sebagai tempat yang sangat strategis dalam perdagangan dunia, Selat Malaka dan Selat Singapura menghadapi berbagai macam masalah ancaman keamanan. Ancaman tersebut tidak hanya ancaman keamanan tindak kekerasan tapi juga ancaman terhadap keamanan navigasi maupun ancaman keamanan lingkungan. Kondisi adanya gangguan/ancaman tersebut mengakibatkan pelayaran kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura menjadi tidak aman.

Keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura melibatkan berbagai macam dimensi dan aktor (negara dan non negara) yang saling terkait satu sama lain. Selain sumber ancaman yang begitu beragam. Persoalan yang demikian menurut Buzan, menunjukkan adanya *cross sectoral security connections* atau keterhubungan antar sektor keamanan

(ekonomi, sosial, politik, lingkungan dan militer) yang memiliki bobot sekuritisasi yang sangat tinggi (Buzan, 1983).

Keamanan Maritim tidak hanya berkaitan dengan ancaman terhadap tindak kekerasan di laut, penyelundupan, terorisme dan lain sebagainya yang bersifat *security*. Keamanan maritim juga berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan pencemaran lingkungan. Christian Bueger dalam teori keamanan maritim menyebutkan bahwa keselamatan laut merupakan bagian dari keamanan maritim (Bueger, 2015). Keselamatan laut berarti perlindungan bagi kapal-kapal yang melakukan pelayaran. Keselamatan laut dapat diartikan perlindungan lingkungan laut dan pencegahan tabrakan, kecelakaan dan bencana lingkungan yang disebabkan oleh aktifitas di laut.

Terkait dengan teori Keamanan Maritim yang disampaikan oleh Christian Bueger (2015) bahwa konsep Keselamatan Maritim (*Maritime Safety*) yaitu mengatasi permasalahan keselamatan kapal, instalasi, personil/ aktor profesional di bidang kemaritiman dan lingkungan laut. Keselamatan Maritim mencakup standar/ pengaturan pembangunan/ konstruksi kapal dan instalasi maritim, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan dan kepatuhan prosedur-prosedur keselamatan dan pengembangan kapasitas sumber daya manusia/pendidikan dan pelatihan di bidang Keselamatan Maritim. Maka pelayaran kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura harus dilindungi keselamatannya.

Terdapat dua jenis ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura yaitu ancaman yang bersifat keamanan (*maritime security*) dan keamanan maritim yang bersifat keselamatan (*maritime safety*). Dalam penelitian ini kedua definisi tersebut (*maritime security* dan *maritime safety*) merupakan satu kesatuan dari konsepsi keamanan maritim. Berkaitan dengan judul yang diambil penulis akan membahas lebih banyak mengenai keamanan maritim yang bersifat keselamatan.

Ancaman Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura yang bersifat *security* adalah *IUU Fishing*, penyelundupan, imigran ilegal, tindak kekerasan di laut dan narkoba serta aktivitas ilegal lainnya.

Ancaman ini merupakan ancaman serius sehingga sangat mempengaruhi kerusakan ekonomi dan keuangan suatu negara. Khususnya akan berdampak langsung terhadap perdagangan melalui laut, antara lain pelayaran yang tertunda, dan meningkatnya premi asuransi. Khususnya untuk Indonesia, sebenarnya kerusakan ataupun kerugian finansial tidak begitu berpengaruh. Hal ini disebabkan Indonesia tidak mempunyai *hub port* yang menjadi transit barang ataupun jasa dari perdagangan internasional. Kerugian Indonesia kemungkinan hanya pada nama baik dan pertanyaan terhadap kemampuan Indonesia dalam memberantas kejahatan di laut. Kondisi ini tentu saja sangat berbeda dengan Malaysia dan Singapura yang mempunyai kepentingan secara langsung terhadap perdagangan internasional (*sea borne trade*) ini.

Untuk menghadapi ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura yang bersifat *Security*, yang harus diperkuat adalah penegakan hukum. Sesuai tabel 4.4 terdapat banyak stakeholder dilaut. Stakeholder tersebut mempunyai kewenangan di laut sesuai tugas dan fungsinya masing-masing.

Tabel 4.4 stakeholder di laut

Instansi Undang-Undang	TNI AL	POLRI	PPNS BEA CUKAI	PPNS HUBLA	PPNS DKP	PPNS IMIGRASI	PPNS LH	PPNS PKA/HUTAN	PPNS DIKBUD	PPNS TAMBANG	PPNS MIGAS
TZMKO	•		•	•							
ZEEI	•										
PERIKANAN	•	•			•						
BENDA CB		•							•		
IMIGRASI		•				•					
PELAYARAN	•	•		•							
KSDA	•	•						•			
KEPABEANAN		•	•								
PERAIRAN	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
LINGK HIDUP		•					•				
KEHUTANAN		•						•			
TPU DI LAUT		•									
MINERBA		•								•	
WILAYAH NEGARA	•	•									
MIGAS		•									•

Sumber: Buku Saku Kamla Koarmabar 2015

Selain kerjasama antara stakeholder, berbagai kerja sama internasional juga telah dilakukan oleh Negara yang berbatasan dengan Selat Malaka dan Selat Singapura. Kerja sama ini meliputi kerja sama bilateral maupun multilateral. Kerja sama bilateral antara lain dilakukan antara Indonesia dengan Malaysia, dan Indonesia dengan Singapura. Sedangkan kerjasama multilateral antara lain Malsindo ataupun *Malacca Strait Security Patrol (MSSP)* yang melibatkan Indonesia, Singapura dan Malaysia. Selain kerja sama operasional diatas telah dibentuk pula berbagai kerja sama peningkatan kemampuan maupun pendanaan melalui training dan pendidikan yang dilaksanakan oleh berbagai Negara maupun organisasi internasional lainnya.

Data yang di dapat dari Bakamla maupun Koarmada I menunjukkan ancaman keamanan maritim yang bersifat *security* jumlahnya menurun. Hal tersebut di karenakan operasi-operasi penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum mampu meminimalisasi aktivitas ilegal di Selat

Malaka dan Selat Singapura. Menurunnya tingkat pelanggaran hukum di Selat Malaka dan Selat Singapura juga disebabkan semakin baiknya kerjasama antar instansi penegak hukum. Masing-masing instansi mau berbagi informasi tentang adanya pelanggaran hukum.

Guna mewujudkan stabilitas keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura, diperlukan upaya untuk menghadapi segala bentuk ancaman keamanan maritim dengan mengerahkan kekuatan dari berbagai instansi yang berwenang melaksanakan penegakan kedaulatan dan hukum di laut. Oleh karena itu, prioritas yang perlu dikedepankan adalah bagaimana kegiatan operasional di laut dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien dengan melibatkan semua kekuatan aparat negara secara sinergis.

Kemudian ancaman keamanan maritim yang masuk kategori keselamatan (*safety*) di Selat Malaka dan Selat Singapura ada 2 ancaman yaitu keselamatan pelayaran dan pencemaran lingkungan. Ancaman keselamatan mengacu pada perlindungan lingkungan laut melalui upaya yang bersifat teknis dan melalui peraturan. Ketiga *littoral state* menyepakati pengelolaan bersama Selat Malaka dan Selat Singapura dalam hal keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan.

Untuk menghindari kecelakaan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura, IMO mengeluarkan Resolusi yang isinya merekomendasikan kepada semua kapal-kapal *Deep Draught Vessel* (DDV) dan *Very Large Crude Carrier* (VLCC) untuk menggunakan pelayanan pemanduan dari negara negara pantai yang berbatasan dengan Selat Malaka dan Selat Singapura yaitu dari Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Kerjasama dengan negara lain dibutuhkan dalam mengamankan jalur pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura. Kerjasama internasional terjadi karena adanya *national understanding* serta mempunyai tujuan yang sama, keinginan yang didukung oleh kondisi internasional yang saling membutuhkan. Menurut Kartasasmita (1997) kerjasama itu didasari oleh kepentingan bersama diantara negara-negara, namun kepentingan itu tidak selalu sama. Indonesia, Malaysia dan Singapura melakukan kerjasama

dalam pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura. Kerjasama ini dilakukan agar pengguna selat bebas dari ancaman keamanan maritim.

Kerjasama dalam keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan merupakan mandat Pasal 43 UNCLOS 1982 dimana negara pemakai dan negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk:

- a. pengadaan dan pemeliharaan di Selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional.
- b. untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal.

Kerjasama tersebut menghendaki partisipasi setiap stakeholders pemakai selat, baik negara pemakai selat maupun perusahaan pemakai selat. Meskipun demikian, hendaknya kerjasama tersebut tanpa terlibat untuk mengatur, menginternasionalisasi maupun tidak melanggar kedaulatan Negara pantai.

Tabel 4.5 Ancaman Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura

No	Ancaman	2015	2016	2017
1	<i>Illegal Fishing</i>	22	40	50
2	Pencurian/ perompakan	3	0	1
3	Kecelakaan kapal	7	9	10
4	penyelundupan	4	15	6
5	<i>Illegal Migrant</i>	0	6	6
6	<i>Illegal Logging</i>	1	6	1

Sumber: hasil pengolahan penulis

Ancaman keamanan maritim tiga tahun terakhir mengalami peningkatan. Ancaman yang paling banyak yaitu *illegal fishing* sementara

penyelundupan dan illegal Migrant masih terjadi walaupun jumlahnya tidak banyak, sedangkan perompakan jumlahnya menurun. Kerawanan tersebut diakibatkan minimnya pengamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura sehingga ada pihak-pihak yang mengambil kesempatan. Kerawanan tersebut dapat menjadi salah satu faktor keterlibatan negara lain untuk mencampuri urusan dalam negeri Indonesia, jika Indonesia tidak dapat mengatasi dan menyelesaikan permasalahan tersebut. Aktivitas ilegal yang terjadi perlu untuk ditindak lanjuti dengan melakukan operasi untuk menurunkan.

Kerawanan Kecelakaan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura pada tahun 2015 sampai dengan 2017 mengalami peningkatan. Hal tersebut diakibatkan dari kondisi Selat Malaka dan Selat Singapura yang lebarnya cukup sempit dengan kedalaman yang dangkal serta lalu lintas laut yang cukup padat. Disamping itu, banyaknya batu, karang dan arus laut yang berlawanan meningkatkan potensi terjadinya kapal karam, kapal tenggelam dan tabrakan antar kapal. Hal ini terlihat dari kecelakaan di tahun 2015 terjadi 7 kecelakaan kapal terdiri dari 3 kapal tenggelam, terbakar 1 kapal, tubrukan 2 kapal, kandas 1 kapal. Kemudian di tahun 2016 terjadi 9 kecelakaan kapal terdiri dari 2 kapal tenggelam, terbakar 2 kapal, tubrukan 3 kapal, kandas 1 kapal dan disebabkan hal lain 1 kapal. Sedangkan di tahun 2017 terjadi 10 kecelakaan kapal terdiri dari 2 kapal tenggelam, terbakar 4 kapal, tubrukan 2 kapal, kandas 2 kapal.

Jumlah kapal yang melintas terus meningkat melalui Selat menciptakan sejumlah tantangan bagi tiga negara pesisir yang bertanggung jawab untuk menjaga keamanan di wilayah tersebut. Pada titik tersempitnya, bagian selatan hanya sekitar satu kilometer panjangnya, membuat Selat rentan terhadap tabrakan dan kemacetan. Kecelakaan ini tidak saja membawa kerugian bagi pemiliknya, tetapi juga menimbulkan bencana pencemaran laut yang pada akhirnya mempengaruhi kelestarian lingkungan sehingga berdampak menurunnya tangkapan nelayan, terutama nelayan tradisional. Pencemaran laut di Selat Malaka dan Selat Singapura yang disebabkan oleh kecelakaan kapal pengangkut minyak akan

memberikan ancaman yang serius terhadap kondisi fisik di Selat Malaka dan Selat Singapura dan juga terhadap penduduk negara pantai

Banyaknya kecelakaan yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura membuat Indonesia melakukan kerjasama dengan negara-negara lain, baik dari trilateral negara pemilik selat maupun dengan negara lain. Tujuan keseluruhan dari kerjasama ini adalah untuk mengembangkan sistem keamanan di pantai perairan selat Malaka dan Selat Singapura dan mempertinggi pengorganisasian penyelidikan dan penyelamatan.

Ketiga negara pemilik selat mengakui pentingnya keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada Selat Malaka dan Selat Singapura yang akan berdampak negatif pada arus lalu lintas secara menyeluruh, dan dampaknya terhadap perdagangan dan ekonomi ketiga negara pemilik selat. Tumpahan minyak dan kecelakaan yang terjadi di Selat Malak dan Selat Singapura merupakan fenomena yang menyebabkan terjadinya pencemaran air di Selat. Dampaknya adalah ekosistem laut akan terganggu dan rusak. Sehingga akan mengganggu kelestarian laut, ikan, pola kehidupan masyarakat pesisir bahkan bukan tidak mungkin akan terjadi konflik perbatasan.

Indonesia menerapkan diplomasi maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura, melalui usulan melalui *Tripartite Technical Expert Group*, peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pelanggaran kedaulatan, tindak kekerasan di laut, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan. Serta membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Dalam forum TTEG ke 41, usulan Indonesia telah disepakati untuk memimpin *Voluntary Pilotage Service* atau Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura, sebagai upaya pengamanan pelayaran dalam pencegahan kecelakaan, tindak kekerasan dilaut, serta kemungkinan resiko pelayaran lainnya.

Pelayanan pandu tersebut merupakan upaya keamanan dari pemerintah Indonesia serta kedua negara pantai Selat Malaka dan Selat

Singapura. Keamanan dalam konteks ini bukanlah bersifat militeristik, pada dasarnya merupakan skema *soft security* atau non-traditional *security* dan upayanya pun tidak membutuhkan unsur militer di dalamnya. Pelayanan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura tidak hanya bertujuan untuk keselamatan pelayaran, namun juga untuk melindungi lingkungan maritim dari pencemaran yang diakibatkan terjadinya kapal karam, kapal tenggelam dan tabrakan antar kapal.

Tingkat kerawanan ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura setiap tahun jumlahnya meningkat. Angka pelanggaran meningkat walaupun perompakan menurun jumlahnya, sedangkan angka kecelakaan kapal masih banyak.

Untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan di Selat Malaka dan Selat Singapura perlu melibatkan negara-negara pengguna, masyarakat internasional, organisasi internasional, dan PBB. Pelibatan masyarakat internasional ini adalah wajar karena masyarakat internasional sangat berkepentingan dengan jalur pelayaran Internasional ini terkait dengan keamanan pasokan energi, pangan, ekonomi dunia.

Kedepan ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura jumlahnya akan semakin meningkat, hal tersebut dikarenakan perdagangan maritim global diprediksi akan meningkat. Pada saat itu, tingkat lalu lintas perdagangan lewat laut akan semakin meningkat sehingga ancaman keamanan maritim akan jauh lebih tinggi dan solusi pengurangan risiko baru harus diusulkan dan diimplementasikan.

4.3.2 Pengendalian Pemanduan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

Bagi kapal asing saat melakukan pelayaran atau hanya melintas di wilayah laut Indonesia harus tunduk pada regulasi Indonesia seperti Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, sedangkan di selat yang biasa digunakan untuk pelayaran Internasional harus tunduk pada ketentuan Hukum Laut Internasional 1982. Bagi kapal asing maupun kapal nasional yang melakukan kegiatan di wilayah laut

yurisdiksi nasional Indonesia harus tunduk pada berbagai peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia. Artinya bagi pengguna laut harus tunduk kepada ketentuan hukum nasional maupun hukum internasional yang telah diratifikasi.

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Status Selat Malaka dan Selat Singapura ini diperkuat dengan ketentuan UNCLOS (*United Nations Law of The Sea/ Konvensi Hukum Laut PBB*) dalam Pasal 37 dan Pasal 35. Dalam UNCLOS, selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yaitu selat antara bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya. Ketentuan tersebut dikecualikan bagi bagian perairan pedalaman manapun yang terletak dalam suatu selat, kecuali jika perairan tersebut dulunya merupakan laut lepas yang berubah rezimnya dengan perubahan cara perarikan garis pangkal menggunakan garis pangkal lurus. Meskipun demikian, rezim lintas melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tidak boleh mempengaruhi status hukum perairan (selat) tersebut atau pelaksanaan kedaulatan atau yurisdiksi Negara yang berbatasan dengan selat tersebut atas perairan, ruang udara, serta dasar laut di bawahnya.

Rezim hak lintas yang berlaku di selat yang di gunakan untuk pelayaran internasional yaitu hak lintas transit. Pasal 38 ayat (2) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa lintas transit yaitu pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekenomi eksklusif lainnya. tidak ada batasan pada jenis kapal dan pesawat udara serta kebangsaan kapal dan pesawat udara, mereka memiliki kebebasan pelintasan yang sama melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional (buntoro, 2014). Namun demikian kebebasan pelintasan tersebut dapat dilakukan tanpa mengurangi kedaulatan dan yurisdiksi suatu negara pantai.

Upaya pemerintah Indonesia untuk menjamin keselamatan di Selat Malaka dan Selat Singapura adalah dengan melaksanakan pelayanan pemanduan kapal. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Sumber Daya Manusia Pemanduan adalah personil yang memiliki kualifikasi dan kompetensi tertentu dalam kegiatan pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal. (permnhub 57 th 2015)

Sarana Bantu Pemanduan adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal serta di desain dan dioperasikan secara langsung digunakan pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan untuk meningkatkan keselamatan, efisiensi dalam berolahgerak kapal. Prasarana Pemanduan adalah peralatan atau sistem yang didesain untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi secara tidak langsung digunakan untuk membantu pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan. Kapal Pandu yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mengangkut pandu dari atau ke kapal yang akan di pandu.

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No: 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, Pandu Luar Biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisinya tidak wajib dilakukan pemanduan, namun apabila Nakhoda atau pemimpin kapal memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan.

Jasa Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Singapura adalah sebuah jasa pelayaran oleh *pilot* (pandu) yang disertifikasi oleh otoritas masing-masing di masing-masing littoral states, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura yang memberikan bantuan kepada para pengemudi kapal. Penggunaan *Voluntary Pilotage Services* di selat ini sepenuhnya diserahkan pada pemilik kapal. Otoritas masing-masing dari littoral states atau otoritas lain tidak akan memaksakan persyaratan atau menyatakan

harapan atau preferensi untuk keterlibatan Pandu di atas kapal yang transit atau terikat untuk setiap pelabuhan yang terletak di dalam Selat.

Pandu Kapal Selat Malaka dan Selat Singapura sendiri telah *launching* pada tanggal 10 April 2017. Pemanduan ini telah direncanakan sejak tahun 2008 pada pertemuan ke – 33 *Tripartite Technical Expert Group* dan dibahas kesiapannya setiap tahun dalam rapat *Working Group On Voluntary Pilotage Services In The Straits Of Malacca And Singapore*, yang merupakan forum lanjutan dari TTEG. Dalam Forum Working Group On Voluntary Pilotage Services In The Straits Of Malacca And Singapore yang dilaksanakan di Bandung, Indonesia tanggal 18-20 Januari 2017, Indonesia telah mendapatkan persetujuan dari kedua littoral states lainnya untuk melaksanakan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka-Singapura.

Oleh karena itu sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor. HK.103/2/4/DJPL-17 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura, pemerintah Indonesia akan melakukan pemanduan terhadap kapal yang melintas selat tersebut. Pemanduan akan dilaksanakan dari titik di Iyu Kecil ke Nongsa dengan jarak kurang lebih 48 Nautikal mil.

Kementerian Perhubungan telah menunjuk PT. Pelindo I sebagai operator yang memandu kapal asing dan domestik di Selat Malaka/ melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor. BX.428/PP 304 tanggal 25 November 2016 tentang Pemberian Izin Kepada PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) untuk melaksanakan Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Dengan dasar keputusan Dirjen perhubungan laut tersebut maka PT. Pelindo I ditunjuk sebagai pengelola/pengendali pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Penunjukan Ini merupakan pelimpahan fungsi pemerintahan di bidang pemanduan untuk kapal-kapal yang melintas maupun yang melaksanakan kegiatan pada perairan pandu luar biasa di

Selat Malaka dan Selat Singapura. PT. Pelindo I di tunjuk karena Selat Malaka dan Selat Singapura berada di wilayah kerja dari PT. Pelindo I

Dengan mulai dilaksanakannya pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura menjadikan Indonesia sebagai negara pertama yang siap dalam melaksanakan pemanduan atau *pilotage* di salah satu selat tersebut di tersebut dari pada Singapura dan Malaysia. Selama ini kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka dan Selat Singapura tidak dilakukan pemanduan atau *pilotage*, tetapi masih bersifat *advisory*, yakni semacam pemberian masukan atau saran yang dilakukan oleh *Marine Advosiry* dari Singapura dan Malaysia. Dari *Marine Advosiry* inilah timbul istilah pandu ilegal.

Meski Indonesia memiliki sebagian besar atas wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura, namun negara ini tidak berdaya menghadapi Singapura dan Malaysia dalam pemanfaatan potensi ekonomi selat tersebut. Singapura telah lama menikmati puluhan triliun rupiah setiap bulannya dari bisnis usaha jasa pandu kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Pada kenyataannya Indonesia baru pada tahun 2008 menyatakan siap untuk mengelola bisnis jasa pandu kapal, dan ironisnya jasa pemandu dari Indonesia yang jumlahnya hanya puluhan itu lebih banyak menganggur, karena kapal-kapal asing yang lewat dari perairan selat Malaka lebih memilih jasa pemandu dari Singapura dan Malaysia. Hal ini terjadi, karena jasa pemanduan dari Indonesia kebanyakan belum dikenal secara luas atau Internasional serta infrastrukturnya belum memadai. Sementara dari Singapura dan Malaysia sudah memulai sejak lama secara ilegal.

Pada tahun 2008, pemerintah juga telah menetapkan Undang Undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 yang di dalam pasal 198 ayat 1 disebutkan bahwa “Pemerintah dapat menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa”. Artinya, setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa itu wajib menggunakan jasa pemanduan. Ironisnya, aturan tersebut digunakan hanya untuk kapal-kapal yang melintasi perairan dalam negeri yang

mengangkut kargo antar daerah Indonesia. Sementara kapal-kapal asing yang melintas di perairan Selat Malaka dan Selat Singapura tidak disentuh sama sekali.

Padahal Indonesia sudah memiliki Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Dimana seharusnya kapal asing yang lewat harus menggunakan jasa pemandu dari dalam negeri. Dan tentunya hal ini telah melanggar wilayah kedaulatan NKRI karena telah menggunakan jasa pandu dari Singapura dan Malaysia. Pemerintah harus memberikan perhatian yang serius terhadap masalah tersebut. Akibatnya jasa pemanduan di Selat Malaka diambil oleh jasa pandu dari Singapura ataupun Malaysia secara ilegal.

Hal ini yang mengurangi pendapatan nasional kita, dan juga yang mengakibatkan banyaknya kapal-kapal yang tabrakan ataupun karam di Selat Malaka dan Selat Singapura karena jasa pandu yang digunakan berasal dari Singapura atau Malaysia sementara lokasi yang akan dilalui berkelok-kelok dan sempit berada di wilayah kedaulatan Indonesia. Otomatis para pandu kapal dari Singapura ataupun Malaysia tidak mengetahui secara gamblang posisi atau titik-titik yang harus dilalui supaya tidak terjadi kecelakaan. Seandainya saja jasa pemandu tersebut berasal dari Indonesia pasti jumlah kecelakaan kapal akan berkurang, karena jasa pandu dari Indonesia itu pasti sudah mengetahui dengan baik titik-titik yang harus dilalui oleh kapal-kapal atau tanker agar tidak terjadi kecelakaan

Pengendalian pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura bagian dari keselamatan maritim (*maritime safety*). Menurut teori *good order at sea* mengatur tentang keselamatan maritim. Teori *good order at sea* banyak berbicara tentang tata kelola, hukum dan keamanan di laut. Menurut Sam Bateman (2009) bahwa *good order at sea* menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran dan izin dari negara-negara untuk mewujudkan kepentingan maritimnya dan mengembangkan sumber daya lautnya dalam lingkungan yang berkelanjutan dan damai berdasarkan hukum internasional. Pemerintah memiliki peranan yang sangat menentukan dalam segala aktivitas kehidupan di seluruh wilayah

kedaulatan negara, termasuk aktivitas pelayaran, transportasi, upaya keselamatan dan keamanan maritim. Terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam dan terbakar adalah peristiwa yang selalu berulang dan terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura, disini pemerintah dapat melakukan intervensi guna melindungi pelayaran dari ancaman kecelakaan kapal.

Agar Indonesia mampu melakukan pengendalian pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura, maka Indonesia harus meningkatkan kapasitas kelembagaan pemanduannya. Peningkatan kapasitas kelembagaan ini dilakukan dengan cara mengoptimalkan pemanduan kapal tersebut. Menurut Winardi (1996) optimalisasi merupakan usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. jadi, optimalisasi adalah sebuah proses, cara dan perbuatan (aktivitas/kegiatan) untuk mencari solusi terbaik dalam beberapa masalah. Optimalisasi terkait pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura adalah kegiatan memaksimal keselamatan dan keamanan pelayaran melalui kegiatan pemanduan kapal. Dengan mengoptimalkan pemanduan kapal maka Indonesia akan mampu mengendalikan pemanduan kapal sehingga dapat mengurangi tingkat kecelakaan kapal.

Pengoptimalkan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura dapat dilakukan dengan cara. Pertama, pemerintah dapat mengeluarkan peraturan yang mewajibkan kapal-kapal untuk menggunakan pandu jika melintasi selat-selat yang dianggap rawan terhadap bahaya navigasi. Peraturan ini tidak hanya berlaku di Selat Malaka dan Selat Singapura saja namun berlaku terhadap selat-selat di Indonesia yang di anggap rawan terhadap ancaman bahaya navigasi, misalnya Selat Sunda dan Selat Lombok. Pemberlakuan penggunaan pandu pada perairan yang rawan bukan merupakan hal yang baru di dunia.

Pada beberapa perairan yang mirip dengan perairan Selat Malaka dan Selat Singapura, seperti di Selat Inggris, Laut Baltic, Laut Utara, Selat Torres, Terusan Suez dan Terusan Panama, para Nahkoda kapal dibantu oleh para Pelaut Lokal (Pandu) ketika melintasi perairan tersebut untuk

memberikan jaminan keselamatan pelayaran. Kapal-kapal yang melintasi Selat Torres, Terusan Suez dan Terusan Panama bahkan diwajibkan untuk menggunakan Pemanduan dengan alasan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan Maritim.

Kedua, meningkatkan sarana dan prasarana yang mendukung pelayanan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Untuk mengoptimalkan pemanduan kapal tersebut sarana dan prasarana harus ditingkatkan. Disamping kapal pandu ditambah, sumberdaya manusianya juga perlu untuk ditingkatkan. PT. Pelindo I perlu menjaga dan meningkatkan kompetensi dan skill para pandu sesuai dengan ketentuan yang berlaku secara internasional. Kesiapan personil dan infrastruktur didukung sistem IT yang beroperasi 24 jam.

Ketiga, PT. Pelindo I harus memperluas jaringan kerjasama. Agar dapat melaksanakan pemanduan dengan optimal. PT Pelindo I harus bekerjasama dengan pelaku-pelaku pelayaran baik di dalam maupun luar negeri. Hal ini perlu dilakukan karena Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan selat internasional yang banyak dilalui kapal-kapal asing, letaknya yang berbatasan dengan negara lain dapat menimbulkan konflik antar negara.

Pentingnya pemanduan kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka dan Selat Singapura untuk menciptakan keselamatan pelayaran, disamping menjaga kedaulatan negara, nilai ekonomis, budaya, diplomasi, pertahanan, dan sebagainya yang dapat diciptakan melalui kegiatan pemanduan itu. Dalam sistem pertahanan, pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan upaya untuk meningkatkan keamanan di wilayah maritim. Peningkatan keamanan wilayah dilaksanakan secara terpadu sesuai kebijakan pemerintah dengan memperhatikan geografis Indonesia dalam mendukung kebijakan Poros Maritim Dunia. kegiatan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura, secara efektif diharapkan dapat menjaga keselamatan pelayaran serta mampu memantau dan menjaga kedaulatan wilayah laut yurisdiksi nasional.

BAB 5

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan pembahasan terhadap hasil penelitian, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Kerawanan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura mengalami peningkatan. Aktivitas ilegal yang menonjol yaitu *illegal fishing* dan penyelundupan sedangkan perompakan mengalami penurunan. Dalam keselamatan pelayaran, jumlah kecelakaan kapal meningkat, dihadapkan peningkatan perdagangan global maritim yang meningkat mengakibatkan lalu lintas kapal juga akan meningkat yang akan sehingga kerawanan terhadap kecelakaan kapal. Keselamatan pelayaran merupakan bagian dari keamanan maritim, keselamatan di laut memberikan rasa aman terhadap pengguna laut. Untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan di Selat Malaka dan Selat Singapura perlu melibatkan negara-negara pengguna selat, masyarakat internasional, organisasi internasional, dan PBB.
- b. Pengendalian pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura selama ini dilakukan ketiga negara pemilik selat yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Ketiga negara tersebut bersama negara-negara pengguna selat melakukan kerjasama dengan membentuk *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) demi melindungi dan mengamankan jalur pelayaran Selat Malaka dan Selat Singapura. Agar pandu dari Indonesia dapat bersaing dengan pandu negara lain, pemerintah perlu meningkatkan kapasitas kelembagaan pandu yang dikelola oleh PT. Pelindo I dengan cara mengoptimalkan pemanduan agar dapat melindungi keamanan dan keselamatan pelayaran, serta melindungi lingkungan maritim disamping menjaga kedaulatan negara.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian maka peneliti memberikan Saran sebagai berikut:

- a. Pemerintah perlu mengeluarkan regulasi yang menegaskan pemanduan. Regulasi yang mewajibkan kapal yang melintas Selat Malaka dan Selat Singapura menggunakan pandu. Dengan adanya regulasi wajib pandu maka setiap kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura yang berada di sisi Indonesia akan dikendalikan oleh pandu Indonesia.
- b. Pemerintah perlu meningkatkan Infrastruktur pemanduan. Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan jalur pelayaran internasional maka pandu tersebut akan berinteraksi dengan kapal-kapal asing, oleh karena itu Pemerintah sebaiknya menambah/meningkatkan infrastruktur pemanduan yang baik sesuai dengan perkembangan teknologi.
- c. Pemerintah perlu memberi PT. Pelindo I sebagai operator pandu kewenangan untuk memperluas jaringan. pengelolaan Selat Malaka dan Selat Singapura dilakukan oleh tiga negara (Indonesia, Malaysia dan Singapura), maka PT. Pelindo I perlu di berikan kewenangan untuk melakukan kerjasama dengan instansi setingkat di luar negeri.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Adolf, Huala. (2004). *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bueger, C. (2015). *What is Maritime Security? Marine Policy*, 53, 159-164. doi:10.1016/j.marpol.2014.12.005.
- Bateman, Sam. (2009). *Good Order at Sea in Southeast Asia*. Singapore: RSIS Policy Paper.
- Buntoro, K. (2012). *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala*. Jakarta: Seskoal.
- Buntoro, K. (2014). *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada
- Buntoro, K. (2017). *Nusantara dan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia)*. Depok: PT RajaGrafindo Persada.
- Buzan, B. (1983). *People, state, and fear (the national security problem in international relations)*. Brighton: Wheatsheaf Books.
- Creswell, J. W. (2011). *Educational Research Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research: 4th Edition*. Boston: Pearson.
- Creswell, J. W. (2014). *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset, memilih di antara lima pendekatan, edisi ke 3*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Djalal, H. (1979). *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. Bandung: Binacipta.
- Holsti, K. (1988). *Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis, Jilid II, Terjemahan M. Tahrir Azhari*. Jakarta: Erlangga.
- Irawan, P. (2007). *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Jakarta: DIA Fisip UI.
- Kartasasmita, K. (1997). *Administrasi Internasional*. Bandung: Lembaga Penerbitan Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi.

- Khaidir, Anwar. (2011). *Hukum Internasional II*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.
- Krause, J dan Burns, S. (2016). *Routledge Handbook of Naval Strategy dan Security*. New York: Routledge.
- Lubis, A. Y. (2009). *Epistemologi Fundasional: isu-isu teori Pengetahuan, Filsafat Ilmu Pengetahuan dan Metodologi*. Bogor: Akademia.
- Mahan, A.T., (1989). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1793*. Boston: Little Brown and Company.
- Marsetio. (2014). *Indonesia Sea Power*. Jakarta: Universitas Pertahanan.
- McNicholas, M. (2008). *Maritime Security, an Intruduction*. Burlington: Butterworth-Heinemann.
- Moleong, L. J. (2011). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nazir, M. (2014). *Metodologi Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Paine, L. (2013). *The Sea and Civilization a Maritime History of the World*. New York: Vintage Books.
- Roe, M. (2016). *Maritime Governance: Speed, flow, form, process*. Switzerland: Springer.
- Shemella, P. (2016). *Global Responses To Maritime Violence: Cooperation and Collective Action*. Stanford: Stanford University Press.
- Soedarso, B.P.,. (2008). *Hukum Lingkungan Dalam Pembangunan Terlanjutkan (Bunga Rampai)*. Jakarta: Cintya Press.
- Solvik, B. H. (2014). *The Norwegian Coast Guard Model*. Oslo: University of Oslo.
- Sudarsono. (2017). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, W. (2014). *Metodologi Penelitian lengkap, praktis, dan mudah dipahami*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Suryabrata, S. (2012). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Syamsumar, D. (2011). *Politik Kelautan*, Jakarta : Bumi Aksara.

- Till, G. (2013). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. New York. Routledge.
- Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa (1994) *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Thontowi, Jawahir dan Pranoto, Iskandar. (2006). *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Underdal, A. (2002). *One Question Two Answer*. Cambridge: MITpress.
- Wahyuni, S. (2012). *Qualitative Research Method*. Jakarta: Salemba Empat.
- Warner, R dan Kaye, S. (2015). *Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement*. New York: Routledge.
- Winardi (1996). *Istilah Ekonomi*, Bandung: Mandar Maju.
- Kementerian Pertahanan. (2015). *Buku Putih Pertahanan Indonesia*. Jakarta: Kementerian Pertahanan.

ARTIKEL/JURNAL

- Aldebaran, S. A. (2016). *Upaya Littoral States (Indonesia, Malaysia Dan Singapura) Dengan User States Dalam Memberantas Kejahatan Armed Robbery (Perompakan Bersenjata) Di Selat Malaka Tahun 2008-2013*. Journal Of International Relations, Undip, Vol 2, No 2, 72-79.
- Berantas, S. (2015). *Percepatan Pembangunan Pertahanan Dalam Upaya Mewujudkan Negara Maritim Indonesia Yang Kuat: Suatu Tinjauan Peraturan Perundang-Undangan*. Jurnal Pertahanan, Volume 5, Nomor 2, 149-174.
- Craig, J. C. (1998) *The Strait of Oil Pollution in The Malacca Strait: Arguing For a Broad Interpretation of The United Nations Convention on The Law of The Sea*, Pacific Rim Law & Policy Journal Volume 7 No.1.
- Gaol, T. L. (2017). *Peran Asean Maritime Forum (AMF) dalam Menjaga Keamanan Maritim (Studi Kasus Perompakan di Perairan Selat Malaka)*. Jurnal FISIP Universitas Riau. Vol. 4 No. 1, 1-9.
- Hidayat, S. (2015). *Doktrin Pertahanan Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim: Perspektif Posmodernisme*. Jurnal Pertahanan, Volume 5, Nomor 2, 71-92.

- Hikam, M.A.S, dan Praditya, Y. (2015). *Globalisasi dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia dalam menghadapi ancaman Transnasional, berdasarkan analisis model element of national power: PMESII*. Jurnal Pertahanan, Volume 5, Nomor 2, 53-70.
- Isfarin, N. N. (2012) *Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka Dari Pencemaran Minyak Lintas Batas*. Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 15, No. 2, September 2012. 206-224.
- Kuncoro, F. (2015). *Membangun Kekuatan Nasional Dengan Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia*. Jurnal Pertahanan, Volume 5, Nomor 2, 175-190.
- Kementerian Perhubungan RI. (2017). *Pandu Indonesia Layani Selat Malaka*.
- Perwita, A. A. B. (2004). *Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerjasama Maritim Regional di Asia Tenggara*. Global Vol. 7, 35-47.
- Puspitasari, M. (2012) *Alasan Indonesia, Malaysia, & Singapura Menjalin Kerjasama Trilateral Patroli Terkoordinasi Malsindo di Tahun 2004*, Jurnal Analisis Hubungan Internasional, Vol. 3, No. 1, 435-460.
- Rusli, M.M (2011). *Balancing the tensions between shipping and marine environmental protection in the straits of malacca and singapore: Have the straits reached an environmental tipping point?.* International Journal of Environmental, Cultural, Economic and Social Sustainability, 7 (2), 39-50.
- Rusli, M.M. (2012). *Navigational Hazards in International Maritime Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore*, Journal of International Studies, Volume 8, 47-75.
- Yani. M.Y., dan Montratama I. (2015). *Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik*, Jurnal Pertahanan, Volume 5, Nomor 2, 25-52.

DOKUMEN DAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Strasselink. (2014). *Statistics of accidents in the Malacca / Singapore Straits*.
- Economic Research Institute for ASEAN and East Asia. (2016). *Sea Lane Security of Oil and Liquefied Natural Gas in the East Asia Summit Region*. ERIA Research Project FY2015 No.14.

Fund for Peace. (2012). *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*.

International Chamber of Commerce International Maritime Bureau. (2017). *Piracy and Armed Robbery Against Ship 2016 Annual Report*.

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Republik Indonesia, Undang-Undang nomor 17 tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea (konvensi perserikatan bangsa-bangsa tentang hukum laut).

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor Hk.103/2/4/DJBL.17 tahun 2017 tentang Sistem dan prosedur pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal pada perairan pandu luar biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PU.63/I/8/DJPL.07 tahun 2007 tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor BX-428/PP 304 tentang Pemberian izin kepada PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) untuk melaksanakan Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa Selat Malaka dan Selat Singapura.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1: SURAT PENELITIAN



KEMENTERIAN PERTAHANAN RI
UNIVERSITAS PERTAHANAN


Nomor : BIR/646 IX/2017
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : Satu Lembar.
Hal : Permohonan Izin Penelitian dan
Permintaan Data

Bogor, 17 Oktober 2017

Kepada
Yth. Pejabat tersebut dalam lampiran
di
Tempat

1. Dasar:
 - a. Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2011 tentang Universitas Pertahanan sebagai Perguruan Tinggi yang Diselenggarakan oleh Pemerintah.
 - b. Kalender Akademik Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan TA. 2016/2017.
2. Sehubungan dasar di atas, dengan hormat disampaikan bahwa:
 - a. Sebagai syarat kelulusan Program Pascasarjana Universitas Pertahanan, bagi mahasiswa diwajibkan menyusun tesis yang terkait dengan bidang program studinya.
 - b. Mahasiswa Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional Unhan atas nama Rahmad Mahdi Wahyulianto NIM: 120160205019, nomor HP: 081331853875, email: rahmad.wahyulianto@idu.ac.id, bermaksud menyusun tesis dengan judul: "Optimalisasi Pemanduan Kapal Dalam Meningkatkan Keamanan Maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura".
3. Berkenaan dengan hal tersebut mohon diizinkan mahasiswa dimaksud untuk melaksanakan penelitian dalam rangka mendapatkan data dan keterangan termasuk melakukan wawancara dengan pejabat yang ditunjuk.
4. Demikian mohon menjadi periksa.

a.n. Rektor
Universitas Pertahanan
Warek I Bid. Akademik dan Kemahasiswaan,


Prof. Dr. Ir. Dadang Gunawan, M.Eng
Pembina Utama IV/e

Tembusan:

1. Rektor Unhan
2. Ka LP2M Unhan
3. Karo Aka Unhan.

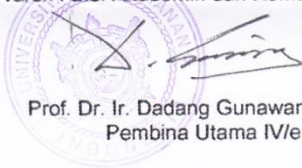
Kawasan IPSC Sentul Bogor. Telepon 021-29618766

Lampiran Surat Rektor Unhan
Nomor : BI/2646/IX/2017
Tanggal : // Oktober 2017

DAFTAR NAMA PEJABAT

1. Laksamana TNI (Purn) Dr. Marsetio, M.M
2. Laksamana Muda TNI (Purn) Dr. Surya Wiranto, S.H.,M.H
3. Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan
4. Dirjen Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan
5. Direktur Kenavigasian, Kementerian Perhubungan
6. Asops Pangarmabar
7. Asops KASAL
8. Presiden Indonesia Maritime Pilots Association (INAMPA)

a.n. Rektor
Universitas Pertahanan
Warek I Bid. Akademik dan Kemahasiswaan,



Prof. Dr. Ir. Dadang Gunawan, M.Eng
Pembina Utama IV/e

LAMPIRAN 2: CATATAN TRANSKRIP WAWANCARA

Narasumber : Letkol Laut (KH) Abriadi, S.H., M.M.

Jabatan : Kasi Evaluasi Operasi, Bakamla

Waktu : 10:00- selesai

Tanggal : 11 Desember 2017

Tempat : Kantor Bakamla

kondisi keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura

Selat Malaka merupakan salah satu choke point terpenting yang berada dalam wilayah Indonesia dan dua negara lainnya (litoral state) yakni Malaysia dan Singapura. Selat malaka dan selat singapura merupakan jalur perdagangan dunia terpenting saat ini, karena dilayari oleh berbagai bendera kapal. Sejak lama kondisi strategis Selat Malaka sebagai penghubung perdagangan dan angkut mineral dari timur tengah ke Asia juga menjadi tempat beragamnya kejahatan di laut. Jenis kejahatan di area ini cukup beragam, seperti pembajakan, pencurian di kapal, perlintasan ilegal tenaga kerja asing dan migrant. Juga kejahatan sumber daya kelautan seperti perikanan, tambang ilegal. Beberapa tahun belakangan ini, juga permasalahan keselamatan menjadi isu yang mengemuka seperti tubrukan kapal dan tumpahan limbah kapal (oil spill).

kepentingan Indonesia di Selat Malaka dan Selat Singapura

Sebagai jalur lintas transit, kepentingan Indonesia adalah menjamin keamanan dan keselamatan di perairan ini, selain sebagai sumber pendapatan negara melalui jalur perdagangan dan pelayanan pelayaran.

mengidentifikasi adanya ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura

Melalui kerjasama dalam dan luar negeri, Bakamla memonitor perkembangan situasi di Selat malaka dan Selat Singapura, selain itu Bakamla menggelar radar pantai di sekitar perairan ini (Tg. Balai Karimun, Batam dan Banda Aceh), mengembangkan sistem teknologi informasi oleh Pusat Informasi Maritim Bakamla dan pengolahan data oleh direktorat data dan informasi Bakamla.

upaya Bakamla dalam melindungi kepentingan Indonesia di Selat Malaka dan Selat Singapura

Sesuai Tupoksinya, Bakamla melaksanakan kegiatan operasi keamanan laut baik secara bersama maupun mandiri dan mendukung kegiatan Patroli terkoordinasi dalam kerangka kerja GBC Malindo (TPOM dan COCC).

tindakan yang dilakukan oleh Bakamla dalam memberi pengaruh terhadap kepentingan Indonesia di Selat Malaka dan Selat Singapura

Meningkatkan kehadiran Unsur kapal patroli Bakamla dan aktif dalam kegiatan terkait dengan keamanan dan keselamatan di laut

dampak dari kecelakaan kapal bagi lingkungan maritim di perairan Selat Malaka dan Selat Singapura

Dampak terbesar dari kejadian tubrukan kapal adalah pencemaran dan keselamatan alur navigasi kapal.

pengaruh pemanduan kapal terhadap keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura

Dalam aspek keamanan, pemanduan mengurangi terjadinya kejadian kecelakaan di laut, dan meningkatkan pengawasan terhadap kapal yang melintas dan melakukan kegiatan lainnya di area ini.

Bakamla dalam mendukung pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

Sesuai Tupoksinya, Bakamla akan menyinergikan kegiatan patroli Bakamla terkait dengan keamanan dan keselamatan di laut.

integrasi pemanduan kapal dengan instrumen keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura

Dimungkinkan dengan mengintegrasikan sistem monitoring yang ada di masing-masing instansi, dengan leading sektor instansi pemerintah yang memiliki fungsi khusus pemanduan kapal (kementerian perhubungan).

Narasumber : Sugeng Priyatno, M. MTr., M. Mar.
Jabatan : Pengevaluasi Perairan dan pelayanan Pandu
Waktu : 09:00- selesai
Tanggal : 12 Februari 2018
Tempat : Direktorat Pemanduan, Kementerian Perhubungan

Kondisi perairan di Selat Malaka dan Selat Singapura

Perairan Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu kawasan terpenting jalur laut di Kawasan Asia Tenggara. Kawasan sepanjang 550 mil laut ini merupakan salah satu jalur laut sempit namun banyak dilalui ribuan kapal dari berbagai negara setiap tahunnya. Puluhan ribu kapal per tahun menggunakan jalur ini baik itu kapal kargo maupun kapal tanker yang berlayar melintasi Selat ini sehingga rawan terhadap kecelakaan di laut.

Pentingnya pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

Pentingnya pemanduan kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka dan Selat Singapura untuk menciptakan keselamatan pelayaran, disamping menjaga kedaulatan negara, nilai ekonomis, budaya diplomasi, pertahanan, dan sebagainya yang dapat diciptakan melalui kegiatan pemanduan itu.

Dasar hukum dalam melaksanakan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

berdasarkan Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. wilayah perairan Indonesia terbagi menjadi dua jenis pemanduan yaitu Perairan Wajib Pandu dan Perairan Pandu Luar Biasa. Perairan Wajib Pandu merupakan wilayah perairan yang karena kondisinya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih. Sedangkan Perairan Pandu Luar Biasa (*voluntary pilotage services*) merupakan suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan tetapi apabila Nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan. Kesiapan pemanduan ini guna memperkuat keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di perairan teritorial Indonesia, karena Selat Malaka dan Selat Singapura memiliki peran yang sangat penting berkaitan dengan pelayaran internasional dan ini juga menjadi fokus perhatian dari International Maritime Organization (IMO). Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah menerbitkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor. HK.103/2/4/DJPL-17 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura serta Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor. PU.63/1/8/DJPL.07 tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura. Selain itu, Kementerian Perhubungan juga telah menunjuk Pelabuhan Indonesia

(Pelindo) I sebagai operator yang memandu kapal asing dan do mestik di Selat Malaka/ melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor. BX.428/PP 304 tanggal 25 November 2016 tentang Pemberian Izin Kepada PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) untuk melaksanakan Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal pada Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura. Penunjukan Ini merupakan pelimpahan fungsi pemerintahan di bidang pemanduan kapal, meliputi kapal-kapal yang melintas maupun yang melaksanakan kegiatan pada perairan pandu luar biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Hubungan dengan negara lain (Malaysia dan Singapura) terkait dalam pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

Proses beroperasinya pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura ini merupakan hasil perjuangan yang panjang Pemerintah Indonesia melalui pembahasan antarnegara pantai yang terdiri dari negara Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam Forum *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) dalam kurun dasa warsa. Komitmen Pemerintah Indonesia untuk melaksanakan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura ini menjadikan Indonesia sebagai negara pertama yang siap dalam melaksanakan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Kesiapan pemanduan ini selain untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim juga untuk menjaga kedaulatan wilayah teritorial Indonesia.

Komitmen pemerintah dalam pelaksanaan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

Komitmen Pemerintah Indonesia untuk melaksanakan pemanduan di Selat Malaka dan Selat Singapura menjadikan Indonesia sebagai negara pertama yang siap dalam melaksanakan pemanduan pada wilayah tersebut. Pihak Pelindo I menyatakan telah menyiapkan seluruh sumber daya sebagaimana yang dipersyaratkan dalam ketentuan internasional, seperti tenaga pandu, kapal pandu dan stasiun pandu, serta peralatan bantu pelayanan pemanduan di Selat Malaka-Selat Singapura. Pelindo I juga memiliki lokasi stasiun utama yang strategis, yaitu di sisi barat ada Pulau Sabang dan Pulau Berhala dan disisi timur ada Pelabuhan Nongsa (Batam) dan atau Tanjung Uban (Bintan). Pelayanan pemanduan yang dilakukan Pelindo juga akan berkolaborasi bersama TNI Angkatan Laut. Pemerintah berharap dengan diresmikan jasa pemandu kapal di selat tersebut akan makin memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim di kawasan itu serta memperbesar kontribusi PT Pelindo I dalam mengembangkan beranda depan Indonesia. Pemerintah berharap dengan dilaksanakannya pelayanan pemanduan di perairan luar biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura keselamatan dan keamanan pelayaran bagi kapal-kapal yang berlayar di wilayah ini dapat lebih terjamin. Sehingga pada gilirannya akan menunjang perkembangan perekonomian secara nasional dan meningkatkan kepercayaan dunia internasional bagi bangsa Indonesia.

Narasumber : Mayor Laut (KH) Kaisar Farhan, S.H.

Jabatan : Pabandya Kumla, Koarmada I

Waktu : 09:00- selesai

Tanggal : 14 Desember 2017

Tempat : Staf Operasi, Koarmada I

kondisi keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura

Sesuai dengan data dengan tingginya kasus kejahatan atas kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura sepanjang tahun 2014 s.d 2017 hingga saat ini mengalami penurunan yang signifikan sehingga dapat dikatakan peran operasi Koarmabar maupun WFQR (*western fleet quick response*) dalam melaksanakan operasi dan penindakan membuahkan hasil yang cukup baik dan dapat memberikan keamanan pelayaran di Selat Malaka dan Singapura.

TNI AL dalam mengidentifikasi adanya ancaman keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura

Dalam mengidentifikasi adanya ancaman diperlukan, antara lain:

- a. mewujudkan kemitraan antar unsur/*stake holder* terkait yang berkompeten di laut.
- b. melaksanakan gelar kekuatan di daerah yang rawan akan tindak pidana di laut terutama keselamatan dan keamanan pelayaran tersebut.
- c. melaksanakan kerjasama dengan pengguna laut juga terkait dengan informasi-informasi yang ada di laut melalui sistem kodal.

langkah atau upaya TNI AL dalam melindungi kepentingan Indonesia di Selat Malaka dan Selat Singapura

Upaya yang dilakukan, antara lain:

- a) *Naval presence* (kehadiran dari unsur-unsur KRI dalam melaksanakan operasi).
- b) melaksanakan patroli terkoordinasi dengan Singapura dan Malaysia di area tersebut.
- c) Pergelaran unsur sepanjang tahun di wilayah tersebut.
- d) Meningkatkan intensitas komunikasi dengan unsur gelar dalam rangka pertukaran informasi untuk mendukung operasi.

Dampak dari kecelakaan kapal bagi lingkungan maritim di perairan Selat Malaka dan Selat Singapura

Dengan peningkatan *traffic* di Selat Malaka akan menimbulkan potensi peningkatan resiko terhadap keselamatan pelayaran dan pencemaran lingkungan yang akan merugikan Indonesia. Dampaknya berupa potensi tabrakan kapal, dan tabrakan juga berpeluang mengakibatkan terjadinya pencemaran lingkungan laut melalui tumpahan minyak oleh kapal tanker. Dampak selanjutnya adalah terganggunya kelestarian lingkungan laut, perikanan lokal, pola kehidupan masyarakat pesisir, dan bukan tidak mungkin akan berakibat pada konflik perbatasan.

Dukungan TNI AL dalam pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura

TNI AL dalam mendukung pemanduan kapal di selat Malaka dan Selat Singapura adalah dengan melaksanakan patroli dan pergelaran unsur di area tersebut, dan melaksanakan penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana di laut selama masih di yurisdiksi Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Narasumber : Dra. Heni Agustina
Jabatan : Kasubsi Inventarisasi dan Status Mutu
Waktu : 10:00- selesai
Tanggal : 4 Oktober 2017
Tempat : Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan

Pencemaran di laut oleh kapal

Sering kali pencemaran tidak diketahui, banyak kapal-kapal yang membuang limbahnya di tengah laut sehingga di pinggir pantai di temukan tumpahan minyak, kita tidak mengetahui siapa yang menyebabkan pencemaran minyak tersebut kecuali jelas-jelas ada kapal kandas atau terjadi suatu tubrukan kapal itupun mereka masih berkelit kepada pemerintah Indonesia kenapa kapal mereka di perbolehkan melintasi daerah tersebut sehingga terjadi kandas sehingga kapal tersebut menjadi kandas.

Pengawasan di laut

Kelemahan pengawasan di laut biayanya mahal, tapi sebenarnya sudah cukup banyak instansi yang berperan melakukan pengawasan di laut ada polisi air, TNI AL, KPLP juga bakamla tapi kenyataannya tidak efektif, mungkin karena terlalu banyak instansi malah tidak terlihat siapa berbuat apa. Siapapun yang mengawasi laut sepanjang itu bisa mencegah terjadinya pencemaran kita sangat senang sekali karena jika terjadi pencemaran maupun kerusakan walaupun banyak instansi yang bertanggung jawab terkait misalnya penangkapan ikan dengan bom yang mengakibatkan kerusakan terumbu karang namun yang kena jug KLHK sama seperti kasus kandasnya kapal yang di raja empat KLHK di suruh untuk menanganni kasusnya padahal KLHK tidak mempunyai anggaran untuk itu

Tindakan preventif terhadap pencemaran di Selat Malaka dan Selat Singapura

Salah satu tindakakan preventif berupa meh salah satu upaya untuk pencegahan namun kontrolnya berada di direktorat navigasi perhubungan laut, kalo kita upayanya berupa peraturan-peraturan yang di keluarkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan yang mengatur tentang pencemaran laut

Pencemaran minyak terhadap lingkungan laut

Semakin banyak minyak yg tumpah biasanya tingkat kerusakannya semakin besar karena minyak akan mengendap ke dasar laut, dasar laut terdapat Bentos yang menjadi bahan makan bagi ikan-ikan, kerang dan

mahluk hidup lainnya, hal tersebut merupakan rantai makanan manusia. Bentos akan memakan minyak, ikan dan kerang makan bentos kemudian ikan dan kerang dimakan oleh manusia sehingga minyak yang jatuh kelaut mempengaruhi/berdampak buruk bagi manusia

Rusaknya ekosistem laut akibat tumpahan minyak

Tumpahan minyak yang berat cenderung lebih lama menangananya karena akan mengendap di dasar laut kemudian jenis pantai yang tercemar susah untuk di bersihkan bahkan bisa mematikan tumbuhan yang ada di pantai tersebut dalam jangka waktu tertentu

Jawaban Tertulis dari PT. Pelindo I

Narasumber : Capt Budiman

Jabatan : Deep Sea Pilot, Pelindo Marine Service

Bagaimana kondisi perairan di Selat Malaka dan Selat Singapura?

Selat Malaka dan Selat Singapore adalah selat yang dipergunakan untuk pelayaran Internasional dan termasuk jalur yang sibuk dan padat di dunia karena banyaknya kapal-kapal yang melewatinya, kedua selat ini termasuk wilayah teritorial Indonesia, Malaysia dan Singapura. Pada sisi sebelah selatan untuk pelayaran dari Barat ke Timur atau Eastbound pada VTSS (Vessel Traffic Separation Scheme) adalah sebagian besar termasuk wilayah teritorial laut Indonesia (lihat lampiran 1 dan 2). Sekitar lebih 65000 kapal per tahun dari berbagai negara dan berbagai jenis melewati kedua selat ini untuk membawa berbagai macam produk perdagangan internasional. Kapal kapal pengangkut minyak mentah berukuran raksasa dengan kapasitas angkut 1.000.000 -1.500.000 barrels, dengan sarat (draught) lebih dari 20 meter, rata rata berjumlah 7 kapal setiap hari melewati selat malaka dan selat singapura.

Jenis kapal dan dari negara mana saja yang meminta jasa pemanduan di selat malaka dan singapura?

Jenis kapal Tanker VLCC atau Very Large Crude Carrier yang sarat/draftnya antara 15 M s/d 22 M, Draft lebih dari 22 M seperti jenis kapal tanker ULCC (Ultra Large Crude Carrier) yang DWTnya sampai 400 ribu Tons dengan panjang kapal sampai 400 M, tidak bisa lewat di selat tersebut karena kedalaman air yang terdangkal di VTSS selat tersebut untuk bisa dilewati hanya 22.5 M, dan yang bisa untuk VLCC tanker yang punya bobot mati sampai 320 ribu Tons dengan panjang sampai 330 M. Sementara ini kapal yang dipandu baru dari Negara Iran dan dengan Kuwait baru mengadakan pendekatan dalam pemasarannya oleh Perusahaan.

Mengapa kapal-kapal tersebut meminta jasa pemanduan?

Karena dengan di pandu untuk meningkatkan keselamatan navigasi pelayaran dari kemungkinan terjadinya tubrukan atau kandas yang bisa menimbulkan pencemaran laut akibat muatan yang tumpah dan tanpa pandu maka asuransi juga sulit untuk mau menanggung penggantian biaya penanggulangan pencemaran laut jika terjadi pencemaran lingkungan dan kerugian-kerugian lainnya yang timbul seperti kerugian jiwa, biaya perbaikan kapal, hilangnya muatan dsbnya.

Bagaimana kepentingan Indonesia di Selat Malaka dan Singapura Terkait dengan pemanduan kapal?

Kita sangat berkepentingan dalam pemanduan di Selat Malaka dan Singapura karena kapal-kapal pengangkut minyak mentah ini berlayar melewati Selat Malaka dan Singapura dari barat ke timur diperairan teritorial Indonesia mulai dari sebelah barat lampu suar Pematang Sedepa dekat Pulau Berhala sampai utara lampu suar Batu Puteh dekat dengan utara Pulau Bintan dan sering di pandu oleh pandu-pandu ilegal dari negara asing di wilayah laut teritorial Indonesia. Hal ini terus dibiarkan oleh para penegak hukum di laut selama lebih dari 20 tahun. Pandu-pandu ilegal dari negara asing ini menerima pembayaran dari setiap kapal-kapal pengangkut minyak mentah tersebut untuk sekali pemanduan dari barat ke timur yang seharusnya hak kita.

Selain ancaman navigasi ancaman apa saja yang terdapat di Selat Malaka dan Singapura?

Ancaman penyelundupan barang-barang ilegal, perdagangan manusia, TKI ilegal, penangkapan ikan ilegal dari kapal asing di teritorial Indonesia dan termasuk juga jika ada kecelakaan tubrukan kapal akan menimbulkan kerusakan lingkungan dan ekosistem yang cukup lama pemulihannya jika terjadi pencemaran yang tidak bisa ditanggulangi dengan baik sebagai akibat dari minyak mentah yang tumpah kelaut cukup besar dan cukup luas area pencemarannya.

Apa hambatan atau kendala yang ditemukan dalam penerapan pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura?

Hambatannya adalah pemanduan dari Indonesia yang aktif dalam jasa pemanduan ini belum lama, sehingga para pemilik kapal tanker VLCC atau perusahaan pelayaran internasional yang mengoperasikan, belum mengenal jasa pemanduan dari Indonesia dengan baik, sehingga masih menggunakan jasa pemanduan dari Singapura dan dalam hal ini perlu kita sebarkan info keseluruhan pemilik-pemilik kapal maupun perusahaan-perusahaan pelayaran yang mengoperasikan VLCC bahwa pandu dari Indonesia sudah ada yang sama seperti di Singapura.

Bagaimana peran pemanduan kapal dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura?

Bisa berperan dalam memberikan informasi jika ada kapal ikan ilegal di wilayah teritorial kita atau kegiatan menaikan dan menurunkan orang yang melanggar peraturan keimigrasian, juga kegiatan ilegal menurunkan atau menaikan barang perbekalan/spare part yang melanggar peraturan kepabeanan, dan juga dengan lebih berhati-hati dalam bernavigasi serta menegur kapal lain yang melanggar peraturan Internasional maupun

Nasional diwilayah territorial kita, walaupun selat tersebut dijadikan jalur International bagi kapal-kapal yang melewatinya.

Berapa kapal yang tersedia untuk melaksanakan kegiatan pemanduan di selat malaka dan singapura?

Sarana kapal pandu di barat hanya 1 kapal yang tersedia untuk melayani menaikkan pandu ke kapal dekat pulau Berhala yang berpangkalan di dodek dekat Pelabuhan Kuala Tanjung, sedangkan di timur untuk melayani dan menjemput pandu yang turun setelah menyelesaikan tugasnya juga hanya 1 kapal dan berpangkalan di Nongsa-Batam. Dan kapal-kapal VLCC yang tersedia setiap bulannya untuk dilayani baru sekitar 10 kapal, yang diharapkan untuk tahun ini meningkat menjadi 20-30 kapal yang bisa dilayani oleh 6 orang Pandu yang tersedia dan jika sampai 50 kapal perbulannya, maka diperlukan recruitmen dengan menambah 4 orang pandu, supaya operasionalnya bisa dilayani oleh 10 orang pandu. Dan 1 pandu sebulannya memandu maximum 5 kapal, karena jika lebih dari itu akan kelelahan karena kurang istirahat

LAMPIRAN 4: DOKUMENTASI WAWANCARA



wawancara dengan Pabandya kumla Koarmabar



wawancara dengan Kasi Evaluasi Operasi, Bakamla



Saat wawancara dengan Pengevaluasi Perairan dan Pelayanan Pandu Subdit Pemanduan, Kementerian Perhubungan