

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

OPTIMIZATION OF PILOTAGE IN IMPROVING MARITIME SECURITY IN THE MALACCA AND SINGAPORE STRAIT IN ORDER TO MAINTAIN STATE SOVEREIGNTY

Rahmad Mahdi Wahyulianto¹, Supartono², Kresno Buntoro³

Universitas Pertahanan

(rahmadmahdiw@gmail.com, tonnret@yahoo.com, kbuntoro@gmail.com)

Abstrak – 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. Salah satu ancaman keamanan maritim adalah ancaman keselamatan navigasi. 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. 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 metode kualitatif dimana peneliti dalam menggunakan metode wawancara dan pengumpulan data sekunder dilakukan dengan studi pustaka meliputi teori-teori, jurnal-jurnal, atau penelitian serupa. Tingkat ancaman keamanan maritim diselat Malaka dan Selat Singapura masih tinggi. Kurang mampunya 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.

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

Abstract – *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 maritim security threats. One of the threats to maritim 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. 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 maritim security threat was still high. 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*

¹ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

² Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan..

³ Dinas Pembinaan Hukum TNI Angkatan Laut.

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.

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

Pendahuluan

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 (Haneg) 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.⁴ 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.⁵

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.⁶ (Marsetio, 2014). Kondisi geografis inilah yang

⁴ Definisi pertahanan negara pada Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan, pasal 1 ayat (1).

⁵ Hidayat, "Doktrin Pertahanan Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim: Perspektif

Posmodernisme, *Jurnal Pertahanan*, Volume 5 Nomor 2, 2015, hlm. 73.

⁶ Marsetio, *Indonesia Sea Power*, (Jakarta: Universitas Pertahanan, 2014), hlm.72.

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.⁷

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.⁸

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.

Christian Buerger 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

⁷ A.S. Hikam dan Praditya, "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, 2015, hlm. 55.

⁸ Kuncoro, "Membangun Kekuatan Nasional Dengan Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia", *Jurnal Pertahanan*, Volume 5 Nomor 2, 2015, hlm.176.

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.

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.

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.

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.

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. Mengoptimalkan 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.⁹ Upaya pertahanan bersifat semesta melibatkan seluruh warga negara, wilayah, dan sumberdaya nasional lainnya yang dipersiapkan secara dini oleh pemerintah.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif¹⁰ dengan pengumpulan data melalui wawancara dan studi pustaka, pengolahan data dengan mentriangulasi sumber-sumber data yang berbeda dengan memeriksa bukti-bukti yang berasal dari sumber-sumber tersebut dan menggunakannya untuk membangun justifikasi tema-tema secara koheren.

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara kepada nara sumber dan informan kunci untuk mendapatkan data primer. Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi melalui tanya jawab untuk mengkontruksikan sebuah jawaban dalam sebuah topik. Terdapat berbagai macam wawancara diantaranya adalah wawancara terstruktur, semi terstruktur,

dan tak berstruktur. Dalam penelitian ini penulis menggunakan wawancara semiterstruktur yang termasuk ke dalam kategori in-depth interview, dimana dalam pelaksanaannya lebih terbuka dan jelas dari pada wawancara terstruktur. Selain itu wawancara semiterstruktur digunakan untuk menemukan permasalahan yang lebih terbuka, dimana informan dapat diminta pendapat dan ide-idenya.¹¹ Dalam melakukan wawancara, peneliti mengikuti langkah-langkah yang dijelaskan oleh:¹²

1. Menentukan pertanyaan riset yang akan digunakan dalam wawancara;
2. Mengidentifikasi informan yang akan diwawancarai;
3. Menentukan tipe wawancara yang paling praktis dan dapat menghasilkan informasi penting untuk menjawab pertanyaan penelitian;
4. Menggunakan prosedur perekaman
5. Merancang dan menggunakan protokol wawancara atau panduan wawancara

Ada beberapa anggapan yang harus dipegang oleh peneliti dalam menggunakan metode wawancara, yaitu

⁹ Kementerian Pertahanan RI, *Buku Putih Pertahanan Indonesia*, (Jakarta, Kementerian Pertahanan, 2015) hlm.29.

¹⁰ J. W. Creswell, *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset: Memilih di Antara Lima Pendekatan (Edisi Ke-3)*, (Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2015) hlm. 29.

¹¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2011) hlm. 51.

¹² J. W. Creswell, *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2013) hlm. 31.

bahwa informan adalah orang yang paling tahu tentang dirinya sendiri, apa yang disampaikan informan terhadap peneliti adalah benar dan dapat dipercaya, memiliki kesamaan interpretasi antara peneliti dengan informan dalam hal pertanyaan wawancara.¹³ Penelitian ini menggunakan teori dan konsep yang mendukung dalam menganalisa penelitian ini.

Teori Keamanan Maritim

Digunakan untuk melihat ancaman keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura akan berkaitan dengan keamanan dan keselamatan pelayaran, dengan meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran artinya mendukung perekonomian dunia, karena mayoritas perdagangan dunia melalui laut.

Keselamatan pelayaran merupakan bagian keamanan maritim. 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.

Teori Keamanan

Menurut Buzan dalam konsep keamanan terdapat sekuritisasi (*securitization*), bahwa setiap isu dapat dianggap sebagai isu keamanan, terutama jika isu tersebut diupayakan untuk diterima oleh masyarakat sebagai sesuatu yang mengancam kondisi keamanan mereka. Dengan kata lain, isu-isu yang sebenarnya bukan isu keamanan dapat menjadi isu keamanan jika terdapat unsur-unsur yang berkaitan dengan ancaman terhadap objek-objek tertentu. Dengan begitu dapat diketahui bagaimana menghadapi isu-isu tersebut yang dapat mempengaruhi kedaulatan dan integritas negara, baik ancaman dari luar maupun dari dalam. Buzan memberikan metode terhadap keamanan baru, dimana keamanan tidak saja dipahami sebagai bagian dari sektor militer, akan tetapi sebagai bagian dari politik yang dilihat

¹³ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Cetakan ke- 20, (Bandung: CV ALFABETA, 2014) hlm. 53.

melalui *reference to existential threats* dan sektor lainnya dapat memberikan responnya terhadap isu yang dihadapi.

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.

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.¹⁴

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.¹⁵ (Jawahir, 2006) Sedangkan kedaulatan teritorial dapat diartikan sebagai kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksekutif di wilayahnya.¹⁶ (Huala, 2004) Sesuai dengan konsepsi internasional, kedaulatan memiliki tiga aspek utama, yaitu:¹⁷ (Jawahir, 2006)

1. 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.

¹⁴ Khaidir Anwar, *Hukum Internasional II*, (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2011) hlm. 30.

¹⁵ Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer* (Bandung: PT. Refika Aditama, 2006), hlm. 169.

¹⁶ Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional* (Jakarta: Sinar Grafika, 2004), hlm. 99.

¹⁷ Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar. *Loc.Cit.* hlm. 110 .

2. 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.
3. 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.

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 Dinternasional 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 ekenomi 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.¹⁸ Kapal-kapal yang melintas tersebut perlu diamankan pelayarannya, sehingga tidak terjadi kecelakaan kapal yang akan mengganggu jalur pelayaran dan di khawatirkan mencemari lingkungan laut.

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

¹⁸ Kresno Buntoro, *Nusantara dan ALKI, Alur Laut Kepulauan Indonesia*. (Depok: PT Raja Grafindo Persada, 2017). hlm. 75.

muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran.

Dalam Undang Undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 yang di dalam pasal 198 ayat (1) menyebutkan, bahwa 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 Nakhoda 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.

Konsep Pemanduan Kapal

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.¹⁹

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

Selat Malaka dan Selat Singapura termasuk dalam Perairan Pandu Luar Biasa. Perairan Pandu Luar Biasa (*voluntary pilotage services*) merupakan suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan

¹⁹ Definisi Pemanduan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pasal 1 ayat (48).

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.

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 melayari perairan tersebut diwajibkan menggunakan pandu.

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. 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.

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.

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.

Pertemuan ke-41 *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) diadakan pada tanggal 28 dan 29 September 2016 di Royal Ambarrukmo Hotel, Yogyakarta, Indonesia. 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*)

Hasil Penelitian

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.

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



Gambar 1. Peta Kerawanan di Selat Malaka dan Selat Singapura tahun 2017
 Sumber: Bakamla, 2017

terhadap aktivitas ilegal yang merugikan bangsa Indonesia.

Letkol Laut (KH) Abriadi, staf Operasi, Bakamla menyatakan bahwa, 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 migran, serta 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*).

Berdasarkan Tabel 1, 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

Tabel 1. Data Pelanggaran di Selat Malaka dan Singapura 2015-2017

Jenis Pelanggaran	2015	2016	2017
KII	6	15	22
KIA	16	25	28
Pelayaran	20	24	34
Handak	4	3	0
Pertambangan	1	0	0
Kepabeanaan	4	15	6
Kehutanan	1	6	1
Imigrasi	0	6	6
Migas	2	2	3
Pencemaran	0	0	0
Cagar Budaya	1	0	0
Pencurian/ Perompakan	3	0	1
Narkotika	2	0	2
Miras	0	1	0
Total	60	97	103

Sumber: Koarmada I, 2017

aman, Koarmada I melakukan operasi di sekitar Selat Malaka dan Selat Singapura.

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.

Menurut Pengevaluasi Perairan dan Pelayanan Pandu Subdit Pemanduan, Sugeng Priyatno menyatakan bahwa 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, *Traffic Separation Scheme (TSS)*, *Vessel Traffic System (VTS)*, *Marine Electronic Highway (MEH)*.

Pengaturan lalu lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura saat ini telah menggunakan peralatan yang canggih. Namun faktanya kecelakaan di Selat Malaka dan Selat Singapura tetap terjadi. Sebagian besar kecelakaan tersebut disebabkan *human error* (kesalahan manusia).

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,

Tabel 2. Kecelakaan Kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura Tahun 2012-2017

Tahun	Jumlah Kecelakaan
2012	4
2013	4
2014	6
2015	7
2016	9
2017	10
Total	40

Sumber: KNKT, 2017

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.

Kasubsi Inventarisasi Dan Status Mutu Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan, Heni Agustina, menyatakan bahwa, 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.

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.

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.

Menurut *Marine Deep Sea Pilot, Pelindo Marine Service* Capt Budiman, menyatakan bahwa, 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.

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.

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

Pembahasan

Keamanan adalah suatu kondisi atau keadaan aman, tenteram yang bebas dari bahaya, bebas dari gangguan/ancaman, bebas dari resiko, bebas dari keraguan 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. 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.

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 Buerger dalam teori keamanan maritim menyebutkan bahwa keselamatan laut merupakan bagian dari keamanan maritim. 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 Buerger 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 di perkuat adalah penegakan hukum. Selain kerjasama antar *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.

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 kerjasama itu didasari oleh kepentingan bersama diantara negara-negara, namun kepentingan itu tidak selalu sama.²⁰ 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.

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.

²⁰ Kartasasmita, *Administrasi Internasional*, (Bandung: Lembaga Penerbitan Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi, 1997), hlm. 20.

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

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 ekonomi 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.²¹ Namun demikian kebebasan pelintasan tersebut dapat dilakukan tanpa mengurangi kedaulatan dan yurisdiksi suatu negara pantai.

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 sejal lama.

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

Pengoptimalisasian 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 dianggap 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

²¹ Kresno Buntoro, *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2014), hlm. 210.

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.

Simpulan dan Saran

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.

Maka simpulan dari penelitian ini adalah:

- 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 dengan cara mengoptimalkan pemanduan agar dapat melindungi keamanan dan keselamatan pelayaran, serta melindungi lingkungan maritim disamping menjaga kedaulatan negara.

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.

Saran yang penulis berikan terhadap penelitian adalah rekomendasi praktis yang berhubungan dengan langkah yang dapat diambil oleh pemerintah sebagai berikut:

- a. 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. 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.

Referensi

Buku

- Adolf, Huala. 2004. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Buntoro, K. 2014. *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada
- Buzan, B. 1983). *People, state, and fear (the national security problem in international relations)*. Brighton: Wheatsheaf Books.
- Buzan, Barry. 2009. *The Evolution of International Security Studies*. Cambridge University Press.
- Creswell, J. W. 2013. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Creswell, J. W. 2015. *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset: Memilih di Antara Lima Pendekatan (Edisi Ke-3)*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Kartasasmita, K. 1997. *Administrasi Internasional*. Bandung: Lembaga Penerbitan Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi.
- Kementerian Pertahanan. 2015. *Buku Putih Pertahanan Indonesia*. Jakarta: Kementerian Pertahanan.
- Marsetio. 2014. *Indonesia Sea Power*. Jakarta: Universitas Pertahanan.
- Sugiyono, Prof. Dr. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta, Bandung.
- _____. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Cetakan ke- 20, ALFABETA, CV., Bandung.

Jurnal, Penelitian Dan Tesis

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.

Kuncoro, F. 2015. *Membangun Kekuatan Nasional Dengan Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia*. Jurnal Pertahanan. Volume 5. Nomor 2. 175-190.

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.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

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.63/1/8/DJPL.07 tahun 2007 tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura.

