

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Masalah

Sebagai negara maritim kepulauan terbesar di kawasan Asia Tenggara atau bahkan di dunia, sudah sewajarnya bila Indonesia memiliki peranan yang besar untuk menjaga keamanan maritim dan keselamatan pelayaran di wilayah nya. Jika kita melihat peta ASEAN, terlihat bahwa kawasan ini dapat dikatakan sebagai jalur yang strategis dan menjadi salah satu jalur perdagangan laut tersibuk di dunia. Melihat begitu sibuknya jalur ini, maka penting bagi Indonesia untuk memastikan keamanan *Sea Lanes of Communications* (SLOC), *Sea Lanes of Trade* (SLOT), dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) termasuk dalam bidang keselamatan navigasi dan pelayaran.

Indonesia sebagai negara maritim tidak serta-merta bebas dari permasalahan-permasalahan maritim. Ada masalah perbatasan di laut yang sangat serius; Bahaya terhadap keamanan pelayaran dan keselamatan navigasi di sepanjang life lines domestic; Ada potensi ancaman terorisme maritim di choke point; Ada berbagai kegiatan *illegal fishing*, *illegal logging*, *illicit small arms trafficking*, *illicit people trafficking*, *illicit drugs trafficking*, *smuggling*; Dampak perubahan iklim (TEMPOKINI 2014, hlm. 1)

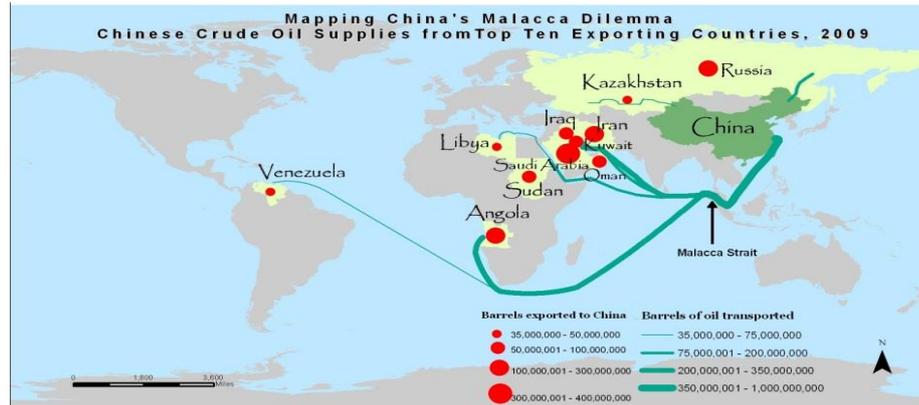
Diantara masalah-masalah domestik maritim Indonesia ini, ada yang berdampak langsung terhadap kepentingan internasional, yaitu yang berhubungan langsung dengan keselamatan navigasi dan keamanan maritim di Indonesia. Selain itu, diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan oleh masyarakat internasional melalui *United Nations Conference on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS) selain merealisasikan Deklarasi Djuanda juga menjadikan Indonesia sebagai negara maritim besar di Asia. Konsekuensi pengakuan tersebut membawa peran Indonesia sebagai negara pantai yang harus mampu mengelola wilayahnya bagi kelancaran navigasi internasional. Dalam UNCLOS 1982, Indonesia juga wajib menjaga dan menjamin keamanan wilayah selat Malaka yang digunakan sebagai jalur navigasi internasional (Gustanto 2013 hlm. 2).

Sektor maritim melayani hampir 80% dari perdagangan dunia. Sekitar 75% dari perdagangan maritim global dan 35 juta barel minyak perhari ditransfer melalui platform maritime (Perwita 2012 hlm. 137). Ekonomi negara-negara di Asia Pasifik sangat tergantung dengan perdagangan maritim (*maritime trade*). Selat Malaka adalah salah satu jalur laut tersibuk di dunia yang melayani lalu lintas lebih dari sepertiga perdagangan global (Perwita 2012 hlm. 150).

Selat Malaka yang ini tak lepas dari letaknya yang strategis dan sejarah penggunaan selat yang sangat panjang. Selat Malaka diapit oleh Pulau Sumatera (Indonesia) dan Semenanjung Malaysia serta menghubungkan samudra Hindia dengan Laut Cina Selatan. Pembangunan Tiongkok yang pesat dalam berbagai sektor tentunya tidak bisa lepas dari ketergantungan yang tinggi terhadap impor energi, khususnya minyak dan gas bumi. Jalur pengangkutan minyak dan gas bagi Tiongkok sebagian besar melalui Selat Malaka. Pengamanan jalur perdagangan di Selat Malaka merupakan kepentingan Tiongkok karena menyangkut ekonomi dan keamanannya. Perairan Selat Malaka dan Laut China Selatan adalah salah satu jalur tersibuk di dunia. Di selat Malaka saja pada tahun 2004, rata-rata di lewati 200 kapal dari berbagai jenis perhari (Kompas 2004, hlm. 2).

Tiongkok saat ini mendapat perhatian lebih dari media dan segala sesuatunya secara luas. Hal ini terjadi dikarenakan Tiongkok tumbuh menjadi negara yang bangkit, menjadi salah satu negara yang kuat di kawasan bahkan menjadi negara yang sangat diperhitungkan dalam politik internasional.

Masalah maritim Tiongkok juga tidak boleh luput di perhatikan. Peralnya, *Sea Lanes of Communications* (SLOC), *Sea Lanes of Trade* (SLOT), Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadi perhatian utama negara-negara berkepentingan seperti Tiongkok, dan Amerika Serikat (AS). Kedua negara besar tersebut berlomba-lomba untuk dapat mengamankan selat ini. Tidak ingin perairannya di lindungi militer oleh pihak luar, maka dari itu Indonesia dituntut untuk meningkatkan keamanan maritim di dan lewat jalur strategis kepulauan Indonesia. Perairan laut Indonesia jika terganggu, maka akan mengakibatkan terganggu pula perdagangan internasional jika melihat begitu strategisnya perairan ini. Hal tersebutlah yang membuat negara-negara besar berkepentingan untuk mengamankan selat ini.



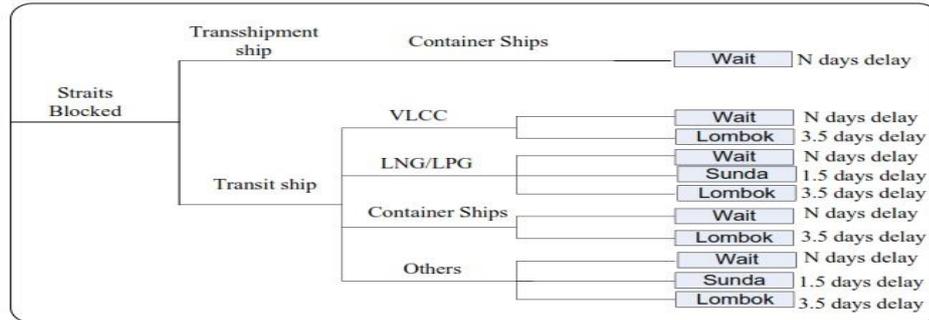
Sumber : US Energy Information Administration, US Department of Defense. Daniel Brutlag, May 2011

Gambar 1 Peta Jalur Pengiriman Minyak dari Berbagai Negara menuju Tiongkok (2009)

Dari peta diatas memperlihatkan negara-negara produsen minyak yang akan mengirimkan minyaknya menuju Tiongkok sebagian besar dikirim melalui jalur laut. Dari semua negara produsen yang mengirimkan minyaknya melalui jalur laut, seluruhnya melewati Selat Malaka.

Sebenarnya ada dua jalur alternatif yang menghubungkan samudra Hindia dengan Laut Cina Selatan, yaitu Selat Lombok dan Selat Sunda. Namun kedua jalur alternatif tersebut memiliki persoalan masing-masing. Di Selat Sunda yang letaknya berada di antara pulau Sumatra dan pulau Jawa ini perairan tersebut adalah perairan dangkal jadi akan menyulitkan bagi kapal-kapal tanker besar. Kemudian di Selat Lombok yang letaknya diantara pulau Bali dan Lombok ini terlalu jauh dan membuat perjalanan tidak efisien.

Seorang analisis bernama Qu Xiaobo dari *National University of Singapore*, membuat tabulasi keterlambatan pasokan jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan atau penutupan Selat Malaka yang mengharuskan kapal dari samudra Hindia menuju Laut Cina Selatan untuk menunggu atau melewati jalur alternatif.



Sumber: The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis

Gambar 2. Perbandingan Keterlambatan Pasokan Melewati Jalur Alternatif

Penjelasan di Gambar 2 adalah sebagai berikut. Pertama, kapal diklasifikasikan ke dalam kapal transshipment, yang akan dihentikan di salah satu pelabuhan hilir di Selat Malaka, dan kapal transit yang merujuk kepada semua kapal lain yang tidak berlabuh di pelabuhan hilir. Adapun kapal transit, mengasumsikan bahwa *Very Large Crude Carriers* (VLCCs) dan kapal kontainer hanya bisa memilih untuk menunggu atau transit melalui Selat Lombok mengingat kebutuhan *draft* yang mendesak. *Liquefied Natural Gas* (LNG), *Liquefied Petroleum Gas* (LPG), operator dan kapal kecil lainnya dengan rancangan kurang dari 12 meter dan memiliki pilihan tambahan transit dari Selat Sunda.

N pada Gambar 2 adalah waktu yang diprediksi blokade Selat Malaka. Sedangkan jika sebuah kapal memilih untuk menunggu maka keterlambatan tiba di tujuan adalah sesuai lamanya penutupan Selat Malaka. Namun jika kapal besar terpaksa harus mencari jalur alternatif, kapal besar hanya bisa melalui Selat Lombok yang rata-rata akan memakan waktu keterlambatan hingga 3,5 hari. Sedangkan kapal sedang atau kecil yang mencari jalur alternatif selain Selat Malaka dapat melalui Selat Sunda atau Selat Lombok. Waktu tempuh jika kapal tersebut menggunakan jalur Selat Sunda adalah 1,5 hari lebih lama di bandingkan melewati jalur Selat Malaka.

Dari analisis diatas memperlihatkan bagaimana jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan dan mengharuskan pelayaran untuk menggunakan jalur alternatif selain Selat Malaka, akan menambah waktu tempuh dan tentu saja menambah biaya pengiriman. Dari kriteria Selat Malaka yang tidak terlalu lebar dan iklim tropis yang dimilikinya, maka munculah persoalan-persoalan navigasi di Selat Malaka seperti (Oei 2003). Bangkai kapal yang dapat menghambat pelayaran; Pulau-pulau kecil di tenggara Selat Malaka; Peralatan navigasi yang masih kurang memadai; Lalu lintas yang ramai dan sempit. Akan menjadi ancaman tersendiri bagi Tiongkok sebagai pengguna Selat Malaka ini.

Berawal dari kesadaran akan pentingnya keselamatan pelayaran dan navigasi, Indonesia dan Tiongkok menyepakati nota kesepahaman (MoU) kerjasama maritim yang ditandatangani oleh menteri luar negeri kedua negara pada tanggal 23 Maret 2012. MoU tersebut membuahkan dibentuknya badan Komite Kerjasama Maritim (KKM) Indonesia-Tiongkok. Selain itu, MoU tersebut juga menghasilkan lahirnya badan yang mendanai proyek-proyek KKM yang dana awalnya diberikan oleh Tiongkok. MoU tersebut ditindak lanjuti dengan diadakannya sidang pertama KKM di Beijing, Tiongkok, Pada Desember 2012 (TEMPOKINI 2014, hlm. 1).

Indonesia merupakan negara yang kuat di kawasan, secara geografis, Indonesia memiliki dua-per-tiga perairan di Asia Tenggara, serta memiliki jalur-jalur strategis komunikasi dan perdagangan dunia. Jika dipandang dari politik internasional, Indonesia memegang peranan penting di kawasan ini, bahkan sering disebut pemimpin *de facto* ASEAN. Dalam bidang keamanan, Indonesia memiliki jalur-jalur strategis pertahanan keamanan serta perdagangan. Di lain pihak, Tiongkok adalah negara yang besar di Asia, bahkan merupakan negara yang saat ini mampu menjadi penyeimbang bagi Amerika. Seperti yang kita ketahui Tiongkok merupakan negara yang memiliki ekonomi, politik dan keamanan yang kuat di kawasan.

Oleh karena itu, kedua pihak (Indonesia-Tiongkok) sepakat bahwa kerjasama maritim adalah kunci dari kerjasama strategis ini, dan pendirian KKM merupakan langkah baru untuk memperkuat kerjasama maritim terdahulu diantara kedua negara. Kedua pihak sepakat untuk memperkuat lebih lanjut lagi

mekanisme kerjasama maritim bilateral dalam bidang keselamatan pelayaran, lingkungan laut dan keamanan maritim.

Dalam bidang keselamatan pelayaran, baik Indonesia maupun Tiongkok menyetujui pertukaran informasi mengenai keselamatan pelayaran; penyediaan alat bantu pelayaran untuk keselamatan pelayaran dan fasilitas terkaitnya; dan kerjasama dalam dialog antara negara pantai dan negara pengguna Selat Malaka dan Singapura. Dalam kerjasama keamanan maritim disepakati adanya pertukaran informasi mengenai keamanan maritim; penyediaan bantuan untuk pengawasan, pemantauan dan manajemen maritim.

Adanya kepentingan Tiongkok untuk mengamankan kepentingannya di jalur-jalur strategis di Indonesia, membuatnya merangkul Indonesia dalam kemitraan strategisnya. Kemitraan dalam bidang maritim ini di satu pihak dapat selaras dengan kepentingan Indonesia.

Tiongkok sendiri berniat memberikan bantuan perbaikan alat bantu navigasi yang rusak akibat tsunami beberapa tahun lalu, dan dikenal dengan *project 6* (Penggantian Alat Bantu Navigasi yang Rusak Akibat Bencana Tsunami). dengan menandatangani surat perbaikan ini pada tanggal 20 Februari 2011 di Jakarta (Dephub 2011, hlm. 2).

Tiongkok kemudian menyepakati untuk memberikan bantuan perbaikan dua suar dari tujuh menara suar yang rusak akibat terjangan tsunami. Dua suar tersebut berada di Pelabuhan Ulee Lheue dan Pelabuhan Malahayati, sedangkan lima suar lainnya di perbaiki secara mandiri oleh pemerintah Indonesia. Kesepakatan ini kemudian masuk dalam ranah KKM yang di bentuk pada tanggal 23 Maret 2012.

Namun pada tahun 2013, kerjasama yang di kenal dengan nama *project 6* dianggap selesai tanpa mengikut sertakan Tiongkok untuk proses perbaikan suar di Pelabuhan Ulee Lheule dan Pelabuhan Malahayati. Menurut Sudirman sebagai Kasubdit Navigasi Direktorat Hubungan Laut Kementerian Perhubungan, kerjasama ini tidak terimplementasi seperti yang di harapkan karena Tiongkok meminta hibah pasir di sekitar lokasi suar dan karena fungsi suar yang begitu penting sehingga tidak dapat di tunda-tunda lagi. Akhirnya pada tahun 2014 pemerintah Indonesia secara mandiri memperbaiki kedua suar tersebut.

Selain itu jalur sutra yang akan di buka kembali oleh Tiongkok, merupakan salah satu faktor bahwa Tiongkok melihat Selat Malaka bukan lagi menjadi satu-satunya jalur perdagangan Tiongkok. Jalur sutra yang akan dibuka kembali oleh Tiongkok terbagi menjadi dua yaitu melalui daratan dan lautan. Berdasarkan peta tersebut adapun jalur sutra darat dimulai dari Xian, menuju ke barat melalui Lanzhou dan Urumqi, menuju Asia Tengah, Timur Tengah, dan Eropa. Sedangkan jalur sutra laut melewati Guangdong dan Hainan, menuju ke Selat Malaka dan Samudra Hindia. Melintasi Tanduk Afrika sebelum memasuki Laut Merah dan Mediterania. Yang pada akhirnya dua jalur darat maupun laut bertemu di Venice.

I.2. Rumusan Masalah

Melihat begitu pentingnya perairan Indonesia untuk menjamin perdagangan dunia berjalan dengan baik, maka Indonesia harus menjaga keamanan perairan yang bisa dilalui kapal dagang internasional. Tiongkok sebagai negara yang mempunyai kepentingan terhadap *Sea Lanes of Communications* (SLOC), *Sea Lanes of Trade* (SLOT), Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merasa perlu untuk membantu Indonesia dalam mengamankan wilayahnya agar perekonomian Tiongkok dapat berjalan dengan baik. Namun dari kerjasama bilateral yang telah di sepakati antara pemerintah Indonesia dengan Tiongkok pada tanggal 23 Maret 2012 dalam bidang keselamatan pelayaran dan navigasi.

Dalam kesepakatan tersebut lahirlah Komite Kerjasama Maritim (KKM) dan komite ini juga membahas *project 6*, namun pada sidang KKM tahun 2013 *project 6* ini dianggap selesai tanpa melibatkan Tiongkok. Dari tanpa terlibatnya Tiongkok dalam *project 6* ini menimbulkan satu pertanyaan; **faktor-faktor apa saja yang melatarbelakangi *project 6* (Penggantian Alat Bantu Navigasi yang Rusak Akibat Bencana Tsunami) tidak berjalan sesuai kesepakatan?**

I.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah:

- a. Memahami dinamika kerjasama Indonesia dengan Tiongkok dalam *project 6* (Penggantian Alat Bantu Navigasi yang Rusak Akibat Bencana Tsunami).
- b. Memahami kebijakan Indonesia dan Tiongkok dalam hal keamanan, khususnya keamanan maritim di Selat Malaka.
- c. Memahami permasalahan-permasalahan navigasi laut yang terjadi di Indonesia, khususnya di Selat Malaka.

I.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

a. Manfaat Akademis

Manfaat akademis yang didapat melalui penelitian ini adalah bahwa penulis mampu menerapkan teori maupun konsep Hubungan Internasional yang dipelajari selama penulis duduk di bangku perkuliahan sebagai alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini seperti :

- Konsep Keamanan Maritim sebagai turunan dari Konsep Keamanan yang nantinya akan digunakan sebagai dasar dari kerjasama Indonesia dengan Tiongkok di bidang keselamatan navigasi dan pelayaran.

b. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dalam penelitian ini:

- Dapat di gunakan untuk Tinjauan Pustaka bagi peneliti lainnya yang akan mengambil tema keamanan maritim
- Dapat di gunakan untuk acuan bagi peneliti lainnya dalam meneliti dalam tema kerjasama keamanan maritim Indonesia dengan Tiongkok.

I.5. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian Adi Bramasto yang berjudul “**Security Management In The Straits Of Malacca: Cooperation And The Centrality Of Littoral States**” menjelaskan tentang Selat Malaka yang terletak diantara Malaysia dan pulau Sumatra Indonesia yang memainkan peran peting dalam transportasi perdagangan dunia.

Namun topologi geografis selat menimbulkan tantangan yang berbeda. Arus air dan iklim di selat yang tidak dapat diperkirakan, angin kencang dan hujan yang bisa datang kapan saja sering membahayakan keselamatan navigasi di selat. Beberapa bagian dari selat yang sangat sempit dan dangkal menyebabkan beberapa kecelakaan seperti tabrakan, grounding, dan tenggelam terjadi. Kecelakaan ini memiliki konsekuensi ekologis, terutama terkait dengan tumpahan minyak, dan membahayakan ekosistem dan sumber daya ekonomi masyarakat pesisir.

Walaupun berbeda negara berbeda pula perspektif terhadap selat ini, namun negara pantai yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka dan negara pengguna sepakat akan penting dan harus menjaga keamanan selat ini. Selain negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka seperti; Indonesia, Singapura dan Malaysia, perlu adanya kontribusi dari negara-negara pengguna selat untuk mengamankan jalur ini.

Tulisan ini akan menjelaskan topologi geografis selat, statusnya di bawah hukum internasional, dan kepentingan strategis untuk mendapatkan pemahaman yang lebih tentang selat sebagai objek wacana. Setelah itu, akan dibahas lebih lanjut tentang ancaman keamanan dan tantangan di selat dan pendekatan yang diambil oleh negara-negara untuk mengatasi tantangan ini dan efektivitas mereka. Pendekatan akan dikategorikan menjadi tiga tingkatan: tingkat unilateral, bilateral, dan multilateral.

Selat Malaka bukan bagian dari wilayah perairan Singapura, tapi langsung berbatasan dengan Selat Singapura yang merupakan bagian dari perairan teritorial. Karena hubungan kedua selat yang sangat dekat, Selat Malaka kadang-kadang disebut sebagai Selat Malaka dan Singapura atau hanya sebagai Selat Malaka. Satu juga dapat mencakup Thailand sebagai salah satu negara pantai karena

berbatasan dengan selat dekat pintu masuk utara, tapi Thailand tidak sepenuhnya dalam tubuh utama dari Selat. Karena itu, Thailand bukanlah pihak dalam kerangka awal kerjasama tentang Selat Malaka.

Satu set kewajiban juga diatur untuk kapal dan pesawat yang melewati selat oleh pasal 39. Kapal dan pesawat, sewaktu melaksanakan hak lintas transit, harus: (a) lewat dengan cepat melalui atau di atas selat; (b) menahan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, integritas teritorial atau kemerdekaan politik Negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional yang terkandung dalam Piagam PBB; (c) menahan diri dari kegiatan apapun selain insiden tersebut untuk mode normal transit yang terus-menerus dan cepat kecuali dianggap perlu oleh *force majeure* atau kesusahan; (d) memenuhi ketentuan terkait lainnya dalam Bagian ini.

Selat Malaka merupakan jalur laut terpendek antara pemasok minyak dari Teluk Persia dan pasar Asia terutama China, Jepang, Korea Selatan, dan negara-negara Pasifik. Pengiriman minyak melalui Selat Malaka untuk pasokan China dan Indonesia yang menjadi dua perkembangan ekonomi tercepat di dunia.

Selanjutnya dalam penelitian **Xiaobo Qu, Qiang Meng** dari *Department of Civil and Environmental Engineering, National University of Singapore*, dengan judul **“The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis”** menjelaskan bahwa Selat Malaka adalah jalur laut yang paling penting menghubungkan samudra Hindia menuju Laut China. Selanjutnya penelitian ini juga membandingkan jika pelayaran di Selat Malaka di tutup, kemudian ada dua jalur alternatif yang akan menambah waktu tempuh dan bahaya-bahaya lainnya.

Dalam jalur perairan yang sempit dan padat, bencana besar maupun kecil tentu mempengaruhi lalu lintas pelayaran. Seperti bencana yang terjadi di tahun 2009 yang melibatkan kapal tanker pembawa minyak di daerah Port Dickson menyebabkan jalur ini di tutup untuk di lakukan pembersihan. Jika di terpaksa dilakukan penutupan jalur ini, tentu akan menambah biaya transportasi dan kerugian yang di sebabkan oleh keterlambatan barang tiba.

Jika Selat Malaka ini terpaksa di tutup, maka ada jalur pelayaran lain yang dapat di lalui, yaitu Selat Sunda dan Selat Lombok (tergantung jenis kapal). Selat Sunda berada diantara pulau Sumatra dan pulau Jawa, menghubungkan Laut Jawa dan Samudra Hindia. Jenis perairan ini adalah perairan dangkal (<20m) maka sangat berbahaya di lalui kapal besar. Selain itu, waktu keterlambatan 1,5 hari lebih lama jika di banding melewati Selat Malaka.

Selat Lombok adalah jalur alternatif selanjutnya. Selat ini berada diantara pulau Bali dan pulau Lombok. Jalur ini menghubungkan Laut Jawa dan Samudra Hindia dan bukan merupakan perairan dangkal. Waktu yang di tempuh lebih lama 3,5 hari di banding melewati Selat Malaka dengan kecepatan rata-rata 15 knots.

Dua jalur diatas adalah jalur alternatif yang dapat digunakan jika jalur Selat Malaka mengalami permasalahan atau di tutup. Namun dua jalur tersebut memiliki persoalan masing-masing. Jalur Selat Sunda merupakan perairan dangkal, jadi tidak semua kapal mampu melewati jalur ini. Kemudian Selat Lombok yang terlampau jauh menyebabkan keterlambatan pasokan tiba sampai 3,5 hari tentu menjadikan jalur ini tidak efektif. Dari penelitian ini masuk akal jika selanjutnya Tiongkok ingin bekerja sama dengan Indonesia dalam bidang keselamatan pelayaran dan navigasi di Selat Malaka.

Penelitian berikutnya oleh **Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli** dari *Australian National Centre for Ocean Resources and Security (ANCORS), University of Wollongong* dengan judul “**Navigational Hazards In International Maritime Chokepoints: A Study Of The Straits Of Malacca And Singapore**” menjelaskan tentang navigasi dan bahaya-bahaya pelayaran yang melalui Selat Malaka.

Selat Malaka adalah selat yang memiliki *chokepoint* terpadat di dunia. Selat ini merupakan jalur perdagangan internasional, sebagaimana di sebutkan pada by Part III dari United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (LOSC). Part III ini menjelaskan bahwa Selat Malaka dianggap sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan tidak akan mempengaruhi status hukum selat tersebut. Jadi, sesuai Pasal 34 Konvensi sebagian besar Selat Malaka merupakan bagian-bagian laut wilayah pantai. Sebagai selat yang digunakan untuk pelayaran

internasional, hak lintas yang diberikan adalah hak lintas transit (*right of transit passage*) yang tidak boleh di halangi kecuali dalam keadaan-keadaan tertentu.

Padatnya Selat Malaka dan sempitnya selat tersebut tentu saja menimbulkan potensi-potensi bahaya dan terjadinya kecelakaan di sepanjang Selat Malaka. Negara-negara pesisir Selat Malaka seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura adalah negara yang harus memastikan keselamatan pelayaran di Selat Malaka tersebut. Maka dari itu, penelitian ini membahas potensi bahaya navigasi yang mungkin ada di Selat Malaka dan Singapura yang berpotensi membahayakan pelaut.

Pada tahun 1997 kapal tanker minyak MT Evoikos dan MT Orapin Global bertabrakan di Selat Malaka. Evoikos yang membawa 130.000 ton bahan bakar minyak mengalami kebocoran dan menumpahkan sekitar 29.000 ton bahan bakar minyak ke laut namun kapal Orapin tidak menumpahkan minyaknya. Dampaknya tumpahan minyak ini menyebar ke pulau-pulau di Singapura, Indonesia dan Malaysia. Selain itu tumpahan minyak juga menutupi hutan mangrove di sepanjang 40 kilometer Selat Malaka.

Kemudian bahaya navigasi di sepanjang Selat Malaka harus di perhatikan. Mengingat bahwa selat dan lingkungan mereka berada di zona tropis, daerah ini tunduk pada hujan deras dan badai, hampir setiap hari. Sistem badai yang berasal dari Samudera Hindia, yang digambarkan sebagai Sumatras, membawa badai, hujan deras dan angin kencang di pra-fajar dan pagi hari di Selat Malaka. Selain itu dari utara arus masuk dari laut Andaman ke selatan Selat Malaka, selain itu, di selatan Selat Malaka juga menerima arus laut dari Laut Cina Selatan yang mengakibatkan pergerakan arus tidak stabil.

Namun penelitian ini hanya membahas tentang pentingnya Selat Malaka dan potensi-potensi bahaya kecelakaan di sepanjang Selat Malaka. Dalam penelitian penulis selain di bahas bahaya-bahaya bagi pelayaran di Selat Malaka dan bahaya navigasi di Selat Malaka, selanjutnya akan di bahas kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok dalam bidang keselamatan pelayaran dan navigasi di Selat Malaka.

I.6. Kerangka Pemikiran

I.6.1. Konsep Keamanan Maritim

Keamanan (*security*) secara umum dapat di definisikan sebagai kemampuan untuk mempertahankan diri (*survival*) dalam menghadapi ancaman yang nyata (*existensial threat*). Secara tradisional pemikiran tentang keamanan sering kali berkaitan dengan tujuan dan pengendalian kapabilitas militer dalam menghadapi ancaman penggunaan kekerasan bersenjata. Namun saat ini pendekatan tentang masalah keamanan lebih diperluas kepada isu yang bersifat multidimensional terutama dimensi non-militer seperti degradasi lingkungan, masalah kemiskinan, perdagangan obat-obatan terlarang, perdagangan perempuan dan anak-anak, pekerja illegal, terorisme dan penyebaran penyakit menular. Menurut Barry Buzan dalam konsep (*Securitization*) bahwa sebenarnya setiap isu keamanan, terutama jika isu tersebut diupayakan untuk di terima oleh masyarakat sesuatu yang mengancam kondisi keamanan mereka (Buzan 1991, hlm. 103).

Menurut Ed Tummings (1999) keamanan maritim adalah proses mempertahankan stabilitas sistem internasional di permukaan laut, di bawah laut dan di pesisir laut. Sedangkan menurut Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) keamanan maritim adalah kombinasi langkah-langkah pencegahan dan responsif untuk melindungi domain maritim terhadap ancaman dan tindakan melanggar hukum yang disengaja. Selanjutnya menurut US Navy kamanan maritim adalah;

“The condition in which a nation’s sovereignty, interests, resources, and citizens and their property in the maritime domain are protected, and able to recover rapidly from threats including but not limited to terrorism, weapons proliferation, transnational crime, piracy, environmental destruction, and illegal seaborne immigration.” (COM DEV USA 2011)

Jalur laut sudah sejak lama di gunakan bagi masyarakat untuk berdagang. Sampai saat ini pun kegiatan ekonomi tidak lepas dari jalur laut. Keamanan maritim menjadi isu yang penting karena di laut banyak terdapat sumber daya alam yang berlimpah namun juga menjadi jalur dan sasaran untuk melakukan kegiatan perekonomian dunia.

Begitu penting nya keamanan maritime, A.T. Mahan mengungkapkan pentingnya suatu negara untuk mengamankan wilayah lautnya;

“The use and control of the sea is and has been a great factor in the history of the world, ...wars arising from other causes have been greatly modified in their conduct and issues by control of the sea”. (AT Mahan 1990, hlm. 34)

Dari berbagai pengertian diatas jelas bahwa keamanan navigasi dan keselamatan pelayaran masuk kedalam ranah keamanan maritim karena jika tidak berjalan dengan baik akan mengganggu atau mengancam kondisi keamanan pengguna jalur laut. Keamanan dalam kasus ini bukan-lah merujuk pada militer, namun kearah yang lebih luas seperti kesiapan Selat Malaka melayani pengguna jalur ini dalam bidang navigasi dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.

I.6.2. Pilihan rasional (*Rational Choice*)

Pilihan rasional atau *rational choice* dalam analisis ekonomi berarti bahwa penting untuk menyadari peran dan batas. Sumber dari konten pilihan rasional adalah memungkinkan kita untuk mengamati pilihan dalam satu situasi dan kemudian menarik kesimpulan tentang pilihan dalam situasi terkait. Teori pilihan rasional, juga dikenal sebagai teori pilihan atau teori tindakan rasional, adalah kerangka untuk memahami dan sering secara resmi model perilaku sosial dan ekonomi (Blume 2008, hlm. 34). Premis dasar dari teori pilihan rasional adalah bahwa agregat hasil perilaku sosial dari perilaku aktor individu , yang masing-masing membuat keputusan masing-masing. Oleh karena itu teori ini berfokus pada faktor-faktor penentu pilihan individu (individualisme metodologis).

Teori pilihan rasional kemudian mengasumsikan bahwa seorang individu memiliki preferensi di antara alternatif pilihan yang tersedia yang memungkinkan mereka untuk menyatakan pilihan yang mereka sukai. Preferensi ini diasumsikan lengkap (orang selalu bisa mengatakan mana dari dua alternatif yang mereka anggap lebih atau yang tidak disukai ke yang lain). Faktor-faktor untuk menentukan pilihan yang rasional adalah; informasi yang tersedia, probabilitas kejadian, dan potensi biaya dan manfaat dalam preferensi yang menentukan.

Konsep rasionalitas digunakan dalam teori pilihan rasional berasal dari penggunaan sehari-hari dan paling filosofis dari kata itu. Bahasa sehari-hari, "rasional" perilaku biasanya berarti "masuk akal", "diprediksi", atau "dalam bijaksana, secara jernih." Teori pilihan rasional menggunakan definisi sempit dari rasionalitas. Pada tingkat yang paling dasar, perilaku rasional jika berorientasi pada tujuan, reflektif (evaluatif), dan konsisten (di waktu dan situasi pilihan yang berbeda). Individu memilih tindakan terbaik sesuai dengan preferensi pribadi mereka dan kendala yang dihadapi mereka. Misalnya, tidak ada yang tidak rasional dalam memilih ikan daging pertama kalinya, tapi ada sesuatu yang tidak rasional dalam memilih ikan daging dalam satu instan dan lebih memilih daging untuk ikan di tempat lain, tanpa apa-apa lagi setelah berubah. Dalam kasus ini dimana Indonesia pada awalnya menerima kerjasama untuk perbaikan suar yang rusak akibat bencana tsunami akhirnya di batalkan karena Tiongkok meminta pasir. Menurut Indonesia permintaan dari Tiongkok tidak masuk akal. Walaupun pada dasarnya Tiongkok akan memberikan sejumlah uang untuk perbaikan suar, namun Indonesia memilih menyelesaikannya secara mandiri. Indonesia lebih baik memperbaiki suar tersebut secara mandiri di banding Tiongkok yang memperbaiki suar tersebut dengan syarat hibah pasir.

I.7 Alur Pemikiran



Gambar 3 Alur Pemikiran

I.8. Metode Penelitian

I.8.1. Jenis Penelitian

Karena penelitian ini memiliki tujuan untuk menggambarkan suatu kerjasama, maka jenis penelitian adalah kualitatif deskriptif. Artinya peneliti berusaha menggambarkan mengenai bagaimana kerjasama keamanan maritim antara Indonesia dengan Tiongkok dalam bidang keselamatan pelayaran dan navigasi di Selat Malaka setelah penandatanganan MoU tahun 2012 antara pemerintah Indonesia dengan pemerintah Tiongkok. Serta MoU *project 6* pada tahun 2011 yang kemudian masuk dalam Komite Kerjasama Maritim pada tahun 2012.

I.8.2. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini berasal dari dua sumber yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Data primer berupa pengumpulan dokumen-dokumen resmi pemerintah seperti *Memorandum of Understanding* (MoU) yang di dapat dari website resmi pemerintah Indonesia serta wawancara dengan pihak-pihak yang terkait. Sedangkan, data sekunder berupa buku, jurnal-jurnal serta artikel-artikel berita yang terdapat di internet yang membahas tentang kerjasama keamanan maritim Indonesia dengan Tiongkok dalam bidang keamanan pelayaran dan navigasi di Selat Malaka serta artikel tentang *project 6*.

I.8.3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data, penulis menggunakan tehnik pengumpulan data berupa (*Library Research*) yaitu dengan cara mengumpulkan data dan informasi yang berhubungan dengan masalah yang di teliti baik berupa buku-buku, jurnal, artikel, dokumen, internet, majalah, maupun surat kabar yang berhubungan dengan masalah yang di bahas.

I.9. Sistematika Pembabakan

Untuk melihat koherensi antar bab dalam skripsi ini, maka dalam penulisan skripsi ini dibagi menjadi 4 (empat) bab serta beberapa sub bab. Keempat bab tersebut yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam Bab I ini akan membahas latar belakang masalah yang menjadi topik skripsi ini yang dilihat dari sudut pandang studi Hubungan Internasional.

BAB II PERSOALAN KESELAMATAN PELAYARAN DAN NAVIGASI DI SELAT MALAKA SERTA KERJASAMA MARITIM INDONESIA-TIONGKOK

Dalam Bab II ini akan membahas persoalan keselamatan pelayaran dan navigasi di Selat Malaka. Bab ini berisi ancaman-ancaman pelayaran dan navigasi yang ada di Selat Malaka serta penandatanganan MoU antara pemerintah Indonesia dan pemerintah Tiongkok.

BAB III ANALISIS KEGAGALAN KERJASAMA INDONESIA-TIONGKOK DALAM *PROJECT 6*

Dalam Bab III ini akan membahas faktor-faktor yang melatar belakangi kerjasama ini tidak berjalan sesuai kesepakatan baik dari sudut pandang Indonesia dan Tiongkok.

BAB IV PENUTUP

Bab IV ini berisi tentang kesimpulan penulis dalam pokok-pokok penelitian ini, selain itu di bab ini juga ada saran dari penulis terkait kasus yang di teliti ini.