

BAB IV

PENUTUP

Dalam bab IV ini berisikan tentang kesimpulan dan saran dari penulis berdasarkan analisis faktor-faktor yang melatarbelakangi *project 6* (Penggantian Alat Bantu Navigasi yang Rusak Akibat Bencana Tsunami) antara Indonesia dengan Tiongkok tidak berjalan sesuai kesepakatan.

IV.1 Kesimpulan

Sektor maritim melayani hampir 80% dari perdagangan dunia. Sekitar 75% dari perdagangan maritim global dan 35 juta barel minyak perhari ditransfer melalui platform maritim. 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.

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.

Saat ini ada tiga negara berdaulat yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Panjang selat ini mencapai 960 kilometer, dengan lebar 2,8 kilometer hingga 70 kilometer dan kedalaman 25 meter. Di Phillips Channel, lebar selat ini hanya 2,8 kilometer dengan panjang 2,1 kilometer, hal ini membuat salah satu *chokepoints* terpadat di dunia.

Negara-negara yang maju di bidang maritimnya ingin menjadikan Selat Malaka sebagai *Internasional Strait*. Namun hal ini di tolak Indonesia dan Malaysia dengan alasan keselamatan. Karena sempit dan padatnya selat ini, maka Indonesia dan Malaysia memutuskan untuk mengatur lalu lintas di selat tersebut untuk menghindari kecelakaan-kecelakaan kapal yang akan membawa bencana pencemaran laut terhadap negara-negara pantai.

Negara-negara maju lainnya merasa khawatir jika pengaturan lalu-lintas di selat malaka oleh negara-negara pantai akan mengurangi kebebasan berlayar mereka. Namun berkat perundingan-perundingan dan konsultasi yang selalu dilakukan semenjak bertahun-tahun antara negara pantai Selat Malaka dan negara maritim besar akhirnya mencapai kesepakatan mengenai rezim lintas kapal-kapal di selat tersebut.

Selanjutnya, 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.

Selama ratusan tahun sebelum masa kolonialisme Barat, bangsa India, Tiongkok, dan Arab telah menggunakan selat ini untuk jalur lalu lintas perdagangan dan menyebarkan agama sehingga memberikan bentuk budaya yang teralkulturasi terhadap identitas masyarakat di sekitar Selat Malaka. Dibukanya Terusan Suez tahun 1869 dan kebangkitan Singapura tahun 1930an yang menjadikannya salah satu pelabuhan tersibuk di dunia, semakin memperkuat nilai strategis Selat Malaka.

Dalam segi ekonomi, Selat Malaka adalah jalur tercepat untuk mengirimkan minyak dari timur tengah menuju ke Tiongkok, Jepang, Korea dan negara-negara lain di kawasan Pasifik. Pada tahun 2013 Selat Malaka melayani sekitar 15,2 juta barel per-hari, naik dari tahun 2009 yang melayani 13,5 juta barel per-hari.

Padat dan sempitnya Selat Malaka, serta perubahan cuaca secara tiba-tiba merupakan tantangan tersendiri dalam pelayaran di Selat Malaka. Pada periode tahun 2001-2007, tercatat ada 236 terjadi di Selat Malaka. Besar atau kecilnya kecelakaan di Selat Malaka dapat mengganggu pelayaran di Selat Malaka, hal ini dikarenakan kedangkalan dan sempitnya selat dengan volume lalu lintas yang tinggi. Kecelakaan kapal tanker pada tanggal 19 Agustus 2009 di sekitar Port Dickson dan tanggal 30 Mei 2010 di sekitar Batam, membuat akses ditutup untuk melakukan pembersihan. Jika jalur ini terpaksa di tutup, maka akan menambah biaya pengiriman dan menambah waktu pengiriman.

Terdapat dua jalur alternatif jika Selat Malaka benar-benar tidak dapat dilalui. Kedua jalur tersebut adalah melalui Selat Sunda dan Selat Lombok. Namun, kedua jalur tersebut juga terdapat masing-masing permasalahan. Di Selat Sunda permasalahan yang ada adalah sifat perairan di selat tersebut yang dangkal, hal ini mengakibatkan tidak semua kapal dapat melalui selat ini. Sedangkan di Selat Lombok permasalahan yang dihadapi adalah jauh dan tidak efisien waktu yang akan berdampak pada bertambahnya biaya pengiriman dan membutuhkan waktu 3,5 hari lebih dari waktu normal. Maka dari itu penting untuk terus menjaga keselamatan pelayaran di Selat Malaka.

Masalah navigasi juga menjadi permasalahan yang serius di perairan ini. Mengingat bahwa Selat Malaka dan sekitarnya yang berlokasi di zona tropis, daerah ini sering terjadi hujan deras dan badai, hampir setiap hari. 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.

Karakteristik ini dapat berakibat buruk pada navigasi. Bahkan jika terjadi badai, dapat lebih mempersulit pelaut untuk mengendalikan kapal. Bahaya navigasi lainnya di Selat Malaka dapat berupa bangkai kapal, Pulau-pulau kecil di tenggara Selat Malaka, Peralatan navigasi yang masih kurang memadai, Lalu lintas yang ramai dan sempit juga dapat membahayakan pengguna Selat Malaka.

Selain itu, gangguan juga sering datang dari kebakaran hutan yang terjadi di pulau Sumatra. Kejadian terburuk adalah kebakaran hutan pada tahun 1997, hal itu mengakibatkan pelayaran pada malam hari di tutup karena sudut pandang yang kurang dari 0,5 mill laut. Dengan pendeknya sudut pandang, di khawatirkan meningkatkan potensi kecelakaan di Selat Malaka.

Peregangan yang paling sulit di Selat Malaka untuk navigasi di daerah di mana *Traffic Separation Scheme* (TSS) meliputi, yaitu antara One Fathom Bank off Port Klang di barat dan Horsburgh Lighthouse di timur. Bagian yang paling lebar sekitar 250 mil laut dan titik tersempit di TSS di Phillips saluran yang lebar sekitar 1,956 mil laut.

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.

Selanjutnya *Project 6* (Penggantian Alat Bantu Navigasi yang Rusak Akibat Bencana Tsunami) adalah salah satu bentuk kerjasama Indonesia dengan Tiongkok dalam bidang keselamatan pelayaran. Dalam kesepakatan ini, Tiongkok setuju untuk memperbaiki dua suar yang rusak akibat bencana tsunami tahun 2004 lalu.

Namun pada tahun 2013 kerjasama ini dianggap selesai oleh Indonesia tanpa melibatkan Tiongkok dalam proses perbaikannya. Faktor-faktor yang menyebabkan tidak berjalannya *project 6* sesuai kesepakatan adalah karena Tiongkok meminta hibah pasir di sekitar lokasi suar dan karena kebutuhan yang mendesak terhadap dua suar tersebut, maka *project 6* diselesaikan secara mandiri oleh Indonesia.

Di tahun yang sama setelah permintaan pasir dalam negosiasi ini langsung di tolak oleh Indonesia. Selain itu menurut Soedirman hal lainnya yang juga menjadi bahan pertimbangan adalah khawatir pasir tersebut disalahgunakan. Kemudian di khawatirkan juga pasir di sekitar suar Pelabuhan Ulee Lheue dan Pelabuhan Malahayati mengandung kekayaan alam yang belum di ketahui oleh Indonesia, mengingat pemerintah Tiongkok sudah terlebih dahulu meng-analisa lokasi dua suar tersebut.

Bantuan dana dari Tiongkok sendiri seolah-olah sudah di depan mata, Indonesia hanya tinggal menyanggupi permintaan Tiongkok untuk memberikan pasir kepada Tiongkok. Namun Indonesia memilih untuk meng-akhiri kerjasama *project 6* tanpa mengikut sertakan Tiongkok dalam proses perbaikannya.

Pasir sendiri masuk dalam Barang Dilarang Ekspor di katagori Bidang Pertambangan dalam poin 2505.90.00.00, dengan penjelasan Pasir alam dari segala jenis, berwarna maupun tidak, selain pasir mengandung logam selain pasir silica dan pasir kuarsa. Dilarangnya ekspor pasir ini sendiri adalah untuk pengendalian eksploitasi sumber daya alam, pelaksanaan konvensi internasional terkait kesehatan, keamanan, keselamatan, lingkungan dan moral bangsa (K3LM). Dalam hal ini Menteri Perdagangan beralasan untuk melarang pasir di ekspor dengan alasan dapat merusak lingkungan hidup dan ekosistem.

Lokasi pasir yang diminta oleh Tiongkok adalah pasir yang berada di pesisir Pelabuhan Ulee Lheue dan Pelabuhan Malahayati. Pasir di lokasi tersebut menurut Tiongkok akan dijadikan *sample* untuk meneliti wilayah tersebut. Tiongkok sendiri telah melakukan *survey* di lokasi suar tersebut oleh peneliti-peneliti dari Tiongkok mulai dari Februari 2007 (MoU *project 6*). Tiongkok sendiri nantinya akan memperbaiki keseluruhan dua suar tersebut dengan total dana RMB 14.000.000. dana tersebut selanjutnya akan di berikan ke Indonesia agar dijadikan material dan non material seperti pekerja, listrik dan kondisi lapangan untuk perbaikan kedua suar tersebut.

Jenis suar yang ada di Pelabuhan Ulee Lheule yang di perbaiki dalam *project 6* adalah jenis menara suar. Suar ini adalah salah satu suar yang mengalami kerusakan yang cukup parah akibat dari bencana tsunami (gambar 7). Semenjak tsunami tahun 2004 hingga tahun 2013 menara suar ini tidak berfungsi. Padahal fungsi dari menara suar sendiri menurut Kementerian Perhubungan adalah dapat membantu para navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal, menunjukkan arah daratan dan adanya pelabuhan serta dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara. Dengan tidak berfungsinya menara suar di Pelabuhan Ulee Lheule maka tidak ada yang menunjukkan adanya pelabuhan atau daratan tentu akan menyulitkan para navigator dan berpotensi terjadinya kecelakaan.

Suar yang kedua dalam *project 6* adalah pelampung suar di Pelabuhan Malahayati. Selain menara suar yang terletak di Pelabuhan Ulee Lheule, pelampung suar di Pelabuhan Malahayati juga terkena dampak tsunami di tahun 2004. Sama seperti menara suar di Pelabuhan Ulee Lheule, pelampung suar di

Pelabuhan Malahayati tidak “tersentuh” untuk di lakukan perbaikan. Padahal fungsi pelampung suar sendiri menurut Kementerian Perhubungan adalah dapat membantu para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, kerangka kapal dan/atau untuk menunjukkan perairan aman serta pemisah alur, dan dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara. Dengan tidak berfungsinya pelampung suar di Pelabuhan Malahayati tentu berakibat tidak adanya penuntun atau peringatan tentang adanya hambatan-hambatan navigasi dan tidak adanya penunjuk perairan aman serta pemisah jalur.

Di Selat Malaka sendiri hambatan-hambatan yang muncul dalam pelayaran dan navigasi adalah; bangkai kapal yang dapat menghambat pelayaran, pulau-pulau kecil di tenggara Selat Malaka, peralatan navigasi yang masih kurang memadai serta lalu lintas yang ramai dan sempit. Maka dari itu fungsi alat bantu navigasi sangatlah penting bagi pelayaran di Selat Malaka.

Dari pentingnya fungsi kedua suar tersebut, maka sangat mendesak bagi Indonesia untuk segera menyelesaikan perbaikan terhadap suar tersebut. Setelah tahun 2004 terjadinya tsunami, kemudian di kirimkannya proposal pada tahun 2006 dan di sanggupi tahun 2011 oleh Tiongkok, selanjutnya pada tahun 2013 kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam *project 6* dianggap selesai, sudah saatnya kedua suar tersebut untuk diperbaiki tanpa campur tangan dari Tiongkok.

IV.2 Saran

Dalam era perdagangan global ini, laut merupakan bagian penting dalam distribusi barang keseluruh penjuru dunia. Laut juga telah menjadi bagian dari negara-negara maju di dunia. Tiongkok yang saat ini menjadi raksasa ekonomi di Asia atau bahkan di dunia, meletakkan laut sebagai urat nadi pertumbuhan ekonominya. Hampir 90% minyak yang di kirim dari berbagai negara menuju Tiongkok melewati laut. Dan seluruh pengiriman minyak melalui laut, semuanya melewati Selat Malaka.

Selat Malaka sendiri sepertinya akan mendapatkan porsi yang special di mata Tiongkok jika melihat begitu pentingnya selat ini. Bencana tsunami pada tahun 2004 membuat beberapa suar di Selat Malaka rusak. Tiongkok pada tahun

2011 menyatakan kesanggupan untuk memperbaiki dua dari tujuh suar di Selat Malaka yang rusak akibat tsunami.

Pada tahun 2006 Indonesia telah mengirimkan proposal perbaikan tujuh suar yang perlu di perbaiki akibat dari bencana tsunami tahun 2004. Lokasi tujuh alat bantu navigasi yang di ajukan oleh pihak Indonesia adalah; Pulau Bunta, Ujung Pidie, Pulau Beras (Breueh), Jambo Aye, Ujung Tamiang, Ulee Lheue, dan Pelabuhan Malahayati. Tiongkok menyetujui memperbaiki dua suar dari tujuh suar yang di ajukan oleh Indonesia pada tahun 2011 setelah melakukan *survey* lokasi yang dimulai pada tahun 2007. Kedua suar tersebut adalah suar di Pelabuhan Ulee Lheue dan di Pelabuhan Malahayati.

Jenis suar yang rusak terdampak bencana tsunami di Pelabuhan Ulee Lheue adalah jenis menara suar dengan fungsi menurut Kementerian Perhubungan dapat membantu para navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal, menunjukkan arah daratan dan adanya pelabuhan serta dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara. Sedangkan jenis suar yang rusak di Pelabuhan Malahayati adalah jenis pelampung suar yang menurut Kementerian Perhubungan bertujuan untuk dapat membantu para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, kerangka kapal dan/atau untuk menunjukkan perairan aman serta pemisah alur, dan dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara.

Pada tahun 2013 kerjasama ini dianggap selesai tanpa bantuan dari pemerintah Tiongkok dalam proses perbaikan suar di Pelabuhan Ulee Lheue dan Pelabuhan Malahayati. Hal ini dikarenakan pemerintah Tiongkok meminta pasir di sekitar dua suar tersebut untuk di kirim ke negaranya yang tentu saja tidak dapat di penuhi oleh pemerintah Indonesia. Selain permintaan pasir, faktor lain adalah fungsi suar tersebut yang sangat penting dan tidak bisa di tunda lagi, maka pemerintah Indonesia secara mandiri menyelesaikan proyek perbaikan suar tersebut.

Bantuan dana dari Tiongkok sendiri seolah-olah sudah di depan mata, Indonesia hanya tinggal menyanggupi permintaan Tiongkok untuk memberikan pasir kepada Tiongkok. Namun Indonesia memilih untuk meng-akhiri kerjasama *project 6* tanpa mengikut sertakan Tiongkok dalam proses perbaikannya.

Dalam wawancara dengan Sudirman menyatakan, pihak Indonesia lebih baik tidak menerima bantuan dari pihak manapun dibanding harus memberikan kekayaan alam untuk pihak luar. Langkah kongkrit Indonesia selanjutnya adalah mengusulkan dana perbaikan suar ini dalam Revisi APBN 2013. Dana tersebut di sanggupi oleh pemerintah pusat dan pada tahun 2014 perbaikan suar tersebut selesai diperbaiki secara mandiri oleh Indonesia tanpa campur tangan Tiongkok.

Sejak di tandatanganinya kesepakatan antara Indonesia dan Tiongkok di tahun 2011 itu, belum ada kejelasan akan keseriusan Tiongkok dalam membantu memperbaiki suar yang rusak tersebut. Dan akhirnya pada tahun 2013 Indonesia dalam hal ini Kementerian Perhubungan menganggap kerjasama *project 6* dianggap selesai tanpa ada campur tangan dari Tiongkok. Kemudian pada tahun 2014, Indonesia secara mandiri mampu menyelesaikan perbaikan suar tersebut.

Saran penulis dalam kasus ini adalah, sejak tahun 2011 sampai 2013 adalah waktu yang sangat lama untuk bernegosiasi dalam upaya perbaikan dua buah suar yang rusak akibat tsunami. Jika dihitung dari bencana yang datang pada tahun 2004 hingga tahun 2013, terlalu lama suar itu dibiarkan rusak. Seharusnya sejak awal dalam perundingan tersebut, di berikan batas waktu dalam kesepakatan perbaikan suar ini.

Indonesia sebenarnya sejak awal mampu untuk menyelesaikan perbaikan suar tersebut secara mandiri. Namun yang terlihat disini adalah Indonesia mengupayakan agar Tiongkok akan memperbaiki suar tersebut. Tapi penulis juga meng-apresiasi terhadap pemerintah Indonesia yang menolak dengan tegas permintaan Tiongkok untuk menghibahkan pasir di sekitar lokasi suar.