

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Selat Malaka berada di bawah kedaulatan tiga negara yaitu, Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selat Malaka membentang kurang lebih 520 mil laut antara laut Andaman di barat laut dan selat Singapura di tenggara, dengan lebar berkisar antara 11 hingga 200 mil laut. Sedangkan Selat Singapura yang menghubungkan Indonesia dan Singapura membentang dari barat-timur sejauh 30 mil laut dan memiliki lebar sekitar 10 mil laut. Phillips Chanel di Selat Singapura, yang lebarnya hanya 1,5 juta laut, adalah bagian rute tersempit di Selat Singapura (Panduwinata, 2016). Sebagaimana yang diatur dalam pasal 35 dan pasal 37 *united nation convention law of the sea* (UNCLOS) 1982, Selat Malaka bukan merupakan Selat Internasional namun Selat yang dilewati untuk pelayaran Internasional (*strait used for international navigation*) yang sangat strategis dan penting karena jalur ini digunakan sebagai rute pengiriman utama dan juga merupakan rute terpendek antara Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan. (Sintia, 2018).

Selat Malaka dan Singapura, terletak di antara Sumatera dan Semenanjung Malaya memiliki karakteristik selat yang dangkal, dengan jalur sempit, pasang surut yang tidak teratur dan topografi dasar yang bergeser, menjadikan selat Malaka dan selat Singapura beresiko bagi kapal-kapal VLCCs yang melintas (MEH, n.d.). Terlebih diketahui Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan

salah satu jalur pelayaran penting di dunia sebagai jalur perdagangan lintas laut global yang dilewati kapal-kapal VLCCs bermuatan *crude oil*.

Menurut data yang dikumpulkan oleh Pusat Maritim Nippon menggunakan data dari sistem STRAITREP Departemen Kelautan Malaysia dalam beberapa tahun terakhir, dilaporkan bahwa ada lebih dari 200 kapal melewati Selat per-hari, dengan perkiraan rata-rata lebih dari 80.000 kapal melintasi Selat per-tahun (Hand, 2016). Selat Malaka merupakan jalur titik perdagangan minyak terbesar nomor dua di dunia setelah Selat Hormouz. Pada tahun 2016 minyak bumi dan cairan lainnya yang diangkut melintasi Selat Malaka meningkat terus menerus beberapa taun kebelakang, dengan total mencapai 16 juta barel per hari. Selat Malaka yang memanjang diantara *litoral state* yakni Indonesia Malaysia, dan Singapura yang menghubungkan Samudra Hindia dengan Samudra Pasifik melalui laut Cina Selatan. Hal ini menjadikan Selat Malaka menjadi rute laut terdekat dari teluk Persia dan pasar utama. Selat Malaka menjadi *chokepoint* utama di Asia, dengan total aliran minyak tahunan melalui *chokepoint* ini yaitu minyak mentah dengan total 85% hingga 90%. Selat ini juga menjadi rute transit untuk gas alam cair dari teluk Persia ke negara-negara di Asia Timur (Lejla Villar, 2017).

Padatnya kegiatan pelayaran di Selat Malaka dan Singapura terlebih adanya bahaya navigasi yang mempengaruhi keselamatan bagi kapal-kapal yang melewati Selat, sehingga menimbulkan tantangan dan ancaman bagi kapal untuk berlayar melalui Selat. Sampai saat ini, ada lebih dari ratusan kasus korban laut dan kecelakaan yang terjadi di selat Malaka Singapura sejak 1970 (Zaideen & Hamid, 2019).

Tumpahan minyak yang terjadi dilaut disebabkan oleh beberapa faktor salah satunya yaitu oleh kecelakaan tabrakan antar kapal atau tertabrak trumbu karang di laut. Kecelakaan yang sering terjadi disebabkan lalu lintas perkapalan yang padat dan dangkalnya perairan sekitar selat Malaka dan Singapura. Jumlah minyak yang tumpah dan mencemari perairan laut oleh kecelakaan kapal sangat besar.

Tabel 1.1
Insiden Kecelakaan Kapal Di Selat Malaka Dan Selat Singapura

Tahun	Insiden Kapal	Tumpahan Minyak(ton)
1972	Kandasnya kapal tanker myrtea	1000
1975	Tabrakan isugawa maru dan silver palace	1000
1975	Kandasnya kapal tanker showa maru	3300
1987	Kandasnya kapal tanker stolt advance	2300
1992	Tabrakan kapal Nagasaki sprit dan ocean blessing	100000
1993	Kandasnya maerks navigator	2900000
1996	Bocornya kapal songsan	-
1997	Tabrakan tanker orapin global dan tanker evoikos	28500
1999	Tenggelamnya kapal sun vista	786
2000	Kandasnya kapal natuna sea	7000
2001	Tenggelamnya kapal indah lestari	
2008	Tabrakan mv damai lestari dan tanker pancoral	700
2009	Tabrakan kapal mt Formosa brick dan mv ostende max	5
2010	Tabrakan kapal mt bunga kelana 3, dan mv wally	2500
2011	Tabrakan kapal ACX hibiscus dan Hyundai discovery	-
2011	Tabrakan kapal B ocean dan xin tai hai	-
2012	Tabrakan kapal spring glory dan Josephine maersk	-
2013	Tabrakan kapal atlantico hero dan oriental pioner	110
2014	Tabrakan lime galaxy dan feihe	760
2014	Tabrakan NYK Themis dan AZ fuzhou	-

2014	Tabrakan kapal hammonia thracium dan zoey	80
2014	Tabrakan kapal ye chi dan hisui	-
2014	Tabrakan lord Vishnu dengan hai qing dan skua	-
2015	Tabrakan kapal tanker MV throco cloud dan Mt stolt commitment	560
2015	Tabrakan kapal alyarmouk dan sinar kapuas	4500
2016	Tabrakan kapal dream II dan MSC alexandra	-
2017	Tabrakan tanker wan hai 301 dan MT APL Denver	300
2017	Tabrakan kapal USS Jhon McCain dan alunic MC	-

Sumber: Co-operative mechanism, Portonews, MPA Singapore

Dari table diatas dapat dilihat banyaknya kecelakaan-kecelakaan kapal tanker raksasa atau VLCCs yang terjadi di Selat Malaka dan Singapura, kapal VLCCs (*very large crude carrier*) kapal raksasa pembawa minyak mentah yang mana pada umumnya panjang keseluruhan sebesar 1.100ft, dengan kapasitas antara 200.000 hingga 320.000 dwt, dengan muatan disekitar dua juta barel (Augustyn, n.d.). Dengan geografis Selat Malaka-Singapura yang sempit, dangkal, berkelok-kelok serta padat, menyebabkan semakin sulit untuk dilalui oleh kapal-kapal VLCCs. Kecelakaan yang tidak di sengaja ini tidak hanya memberikan kerugian bagi pemilik kapal namun juga pastinya menimbulkan bencana pencemaran laut yang pada akhirnya mempengaruhi lingkungan laut.

Pencemaran laut lintas batas juga di sebabkan oleh faktor kesengajaan akibat aktivitas pembuangan limbah minyak illegal yang dilakukan oleh oknum kapal-kapal yang melintasi perairan Selat Malaka-Singapura. Kondisi pencemaran laut oleh tumpahan minyak ini tidak dapat dipungkiri timbul oleh kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka menuju Singapura yang merupakan pelabuhan transit

serta *ship-to-ship transfer*. Hal tersebut dapat terjadi karena kapal hanya boleh berlabuh di pelabuhan Singapura jika dalam keadaan baik dan memiliki sertifikat dari *ship hygiene inspection authority* di Singapura, sesuai dengan peraturan maritime & port authority Singapura nomor 16 tahun 2008 pasal 2 ayat D dan E (Roberta, 2020). Peraturan tersebut menjadi satu alasan banyak oknum kapal-kapal yang hendak menuju pelabuhan Singapura melakukan pembuangan limbah minyak secara illegal di selat malaka yang dilakukan guna menekan biaya oprasional. Hal ini menyebabkan negara garis pantai harus menanggung kerugian baik itu biaya pembersihan minyak serta kerugian akibat kerusakan laut (Aznor, 2020). Oleh karena itu, pencemaran lingkungan oleh tumpahan minyak baik yang disebabkan oleh faktor sengaja ataupun ketidak sengaja merupakan sebuah kejahatan yang akan memberikan ancaman.

Oleh karena itu, negara garis pantai memiliki tanggung jawab untuk menjaga dan melindungi lingkungan maritim (perairan) dari pencemaran yang berasal dari aktivitas pelayaran dalam hal ini yaitu polusi minyak. Hal ini perlu dilakukan karena besarnya risiko pencemaran yang dapat merusak ekosistem laut dan memusnahkan kehidupan laut sangat penting bagi kelangsungan hidup semua makhluk hidup di Bumi (Sudini, 2015).

Ancaman oleh tumpahan minyak terlihat signifikan dengan aspek lingkungan perairan, yang mana hamparan tumpahan minyak yakni *sludge oil* yang merupakan zat berbahaya dan beracun yang akan menjadi ancaman bagi lingkungan laut. Dampak lain adalah dari potensi pariwisata seperti yang terancam, dikarenakan rusaknya spot-spot pariwisata wisata pantai, Lalu pada dampak yang di timbulkan kepada manusia adalah terganggunya mata pencarian

masyarakat pesisir dikarenakan sulitnya mencari dan mendapatkan hasil laut dikarenakan tebalnya hamparan *sludge oil* dan merusak habitat biota laut (the jakarta post, 2019). Lalu bukan itu saja ada pula potensi ancaman kesehatan bagi masyarakat dikarenakan paparan dari tumpahan minyak yang mencemari laut dapat memberikan efek bagi kesehatan, sehingga hal ini memberikan ancaman bagi kesehatan masyarakat (Zhang et al., 2018). Maka dari itu dapat dikatakan tumpahan minyak di laut sangat urgen karena berdampak serius terhadap ekosistem lingkungan laut dan masyarakat hingga memberikan kekhawatiran dan ancaman bagi negara-negara yang perairannya berbatasan dengan selat malaka dan singapura.

Untuk itu karena penting dan strategisnya Selat Malaka dan Selat Singapura, Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara pantai memiliki tanggung jawab dalam menyelesaikan permasalahan ini. Terlebih karena selat malaka dan singapura dikelilingi oleh tiga negara pantai yang mana memiliki kepentingan yang berbeda dalam memandang Selat tersebut, maka diperlukannya upaya pencegahan serta pengendalian pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh padatnya aktivitas pelayaran yang dilakukan melalui kerja sama Internasional bersama *litoral state* hingga *user state* untuk mengatur sistem lalu lintas perkapalan sehingga dapat menciptakan keamanan dan adanya proteksi lingkungan laut akibat tumpahan minyak dari pencemaran yang disebabkan oleh kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka serta Singapura (Trihastuti, Putri, & Hananto, 2020). Dengan ekonomi global yang semakin pesat, kondisi lingkungan juga berperan mendorong adanya perubahan yang memberikan tanggung jawab

lebih besar dalam menjaga lingkungan laut sehingga menjadi tanggung jawab besar bagi negara-negara di garis pantai dalam pengelolaan keamanan selat.

Kerja sama perlu dilakukan suatu negara karena negara tidak dapat berperan sebagai aktor tunggal dalam upaya memenuhi kebutuhan dalam negerinya serta stabilitas negaranya. Untuk itu Indoensia, Malaysia, Dan Singapura sebagai negara pantai yang berbatasan dengan Selat Malaka dan Selat Singapura memiliki tanggung jawab dalam melindungi lingkungan laut disekitar selat, diketahui ketiga negara pantai telah tergabung melalui *joint statement on straits of Malacca and starits of Singapore*, yang bersapakat dalam upaya proteksi selat, yang kemudian diperluas menjadi kerja sama *tripartitie technical expert group (TTEG)*, kerja sama ini dibentuk pada tahun 1977 dengan komitmen untuk perlindungan navigasi dan proteksi lingkungan laut di Selat Malaka.

Dengan pemaparan latar belakang diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti masalah tersebut sebagai bahan penelitian dengan judul “Kerja sama Indonesia, Malaysia, Dan Singapura Melalui *Tripartie Technical Expert Group* Dalam Perlindungan Lingkungan Laut Di Selat Malaka-Singapura”

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang, maka penulis mengidentifikasi masalah yang akan diteliti sebagai berikut:

1. Bagaimana permasalahan pencemaran laut yang terjadi di perairan Selat Malaka dan Singapura?
2. Bagaimana kerja sama Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui *tripartite technical expert group* dalam melindungi lingkungan laut di Selat Malaka-Singapura?

3. Bagaimana hasil implementasi kerja sama Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui *tripartite technical expert group* dalam melindungi lingkungan laut di Selat Malaka-Singapura?

1.3 Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang serta identifikasi masalah yang telah dipaparkan di atas, maka penulis akan memberi batasan permasalahan agar pembahasan dalam penelitian ini nantinya lebih fokus. Penelitian ini akan mengacu pada ruang lingkup permasalahan yang akan diteliti. Yakni kerja sama Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui *tripartite technical expert group* dalam menangani permasalahan ancaman pencemaran lingkungan laut dari minyak yang bersumber dari kapal yang melintasi Selat Malaka-Singapura tahun 2017-2020.

1.4 Rumusan Masalah

Rumusan masalah diajukan untuk memudahkan analisa mengenai permasalahan yang didasarkan pada identifikasi masalah dan pembatasan masalah, maka penulis merumuskan masalah yang diteliti sebagai berikut:

“Bagaimana implementasi dari kerja sama Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui *tripartite technical expert group* dalam melindungi lingkungan laut oleh tumpahan minyak di selat Malaka-Singapura?”

1.5 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.5.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dikemukakan, penelitian ini diharapkan mampu memberikan jawaban atas pertanyaan-pertanyaan tersebut. Adapun tujuan yang akan dicapai adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui permasalahan pencemaran laut yang terjadi di perairan Selat Malaka dan Singapura.
2. Mengetahui kerja sama Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui *tripartite technical expert group* dalam melindungi lingkungan laut di Selat Malaka-Singapura.
3. mengetahui hasil implementasi kerja sama Indonesia, Malaysia, dan Singapura melalui *tripartite technical expert group* dalam melindungi lingkungan laut di Selat Malaka-Singapura.

1.5.2 Kegunaan Penelitian

Adapun yang menjadi kegunaan dan manfaat dari penelitian penulis sebagai berikut:

- 1) Dalam segi akademis Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi kepentingan berbagai pihak yang membutuhkan referensi untuk kepentingan penelitiannya. Dari penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan acuan dan perbandingan dengan melaukan penelitian yang sama.
- 2) Dalam segi Praktis Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai sarana untuk menambah wawasan dan informasi mengenai kerja sama

litoral state terkait urgennya permasalahan pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak kapal.