



Selat Melaka 1992 - 2006: Iktibar beberapa aspek permasalahan dalam mengurus kesejahteraan sumber sekitaran serantau

Amriah Buang¹

¹Program Geografi, Pusat Pengajian Sosial, Pembangunan dan Persekitaran, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia

Correspondence: Amriah Buang (email: amriah@ukm.my)

Abstrak

Selat Melaka adalah laluan perkapalan utama antara Lautan Pasifik dan Lautan Hindi yang memainkan peranan penting bagi pembangunan ekonomi negara pertumbuhan pesat Asia seperti Cina, India, Jepun, dan Korea Selatan serta negara ASEAN khususnya Malaysia, Indonesia dan Singapura. Pada 2006, jumlah minyak yang diangkut melalui selat ini dianggarkan 15 juta tong sehari (2,400,000 m³/d) dalam keadaan berlakunya 34 kejadian kapal karam. Kejadian perlanunan pula telah meningkat menjelang alaf baru, iaitu 220 kejadian pada tahun 2000 berbanding dengan 25 pada 1994 (satu pertiga daripada jumlah kejadian perlanunan di seluruh dunia) sehingga memaksa negara litoral (Indonesia, Malaysia, Singapura) mengambil langkah pembanterasannya yang lebih canggih teknologinya apabila kejadian perlanunan ini meningkat semula pada tahun 2004. Hasilnya ialah penurunan kejadian perlanunan kepada 150 pada 2003, 79 pada 2005 dan 50 pada 2006 meskipun industri perkapalan masih dirundung kekhawatiran kejadian serangan lanun akan meningkat semula. Demikianlah cabaran berterusan pengurusan sumber sekitaran serantau seperti Selat Melaka ini. Kertas ini mengimbas kembali situasi pada tahun 1992 iaitu antara tahun paling mencabar pengurusan keselamatan selat ini dan merumuskan tiga iktibar - iaitu (1) kerjasama di kalangan litoral dalam memperbaiki lagi teknik dan keupayaan pengurusan; (2) tindakan pro-aktif di pihak industri perkapalan selalu membaharui dan meningkatkan sumber peralatan dan kemahiran perkapalan demi mengurangkan pelanggaran kapal; dan (3) penglibatan bertanggungjawab dari kalangan pengguna antarabangsa selat ini dalam memastikan keselamatan penggunaan selat ini - yang sama pentingnya pada tahun 2006 seperti pada tahun 1992.

Katakunci: bencana perkapalan, kapal pecah, pengurusan sekitaran, perlanunan, negara litoral, sumber sekitaran serantau

The Malacca Strait 1992-2006: Revisiting the challenge of managing a regional environmental resource

Abstract

The Malacca Strait is the main shipping channel between the Indian Ocean and the Pacific Ocean, linking major Asian economies such as India, China, Japan and South Korea as well as (Southeast Asian Association of Nations (ASEAN) countries, in particular, Malaysia, Indonesia and Singapore. In 2006, an estimated 15 million barrels per day (2,400,000 m³/d) of oil were transported through the strait in the midst of 34 ship wreck events. Piracy in the strait had been rising in the last decade - 25 attacks on vessels in 1994, 220 in 2000, and just over 150 in 2003 (one-third of the global total) - forcing the littoral states (Malaysia, Indonesia and Singapore) to resort to more advanced counter measures when attacks rose again in the first half of 2004. Subsequently, attacks on ships in the Strait of Malacca dropped to 79 in 2005 and 50 in 2006 although the shipping industry was still harbouring fears of revival of attacks. Such was the ongoing challenge faced by the littoral states in managing the Malacca Strait as a regional environmental resource. This paper re-visits the situation in 1992 when the challenge was at one of its heaviest and recalls conclusively that the three factors of (1) cooperation among the littoral states in

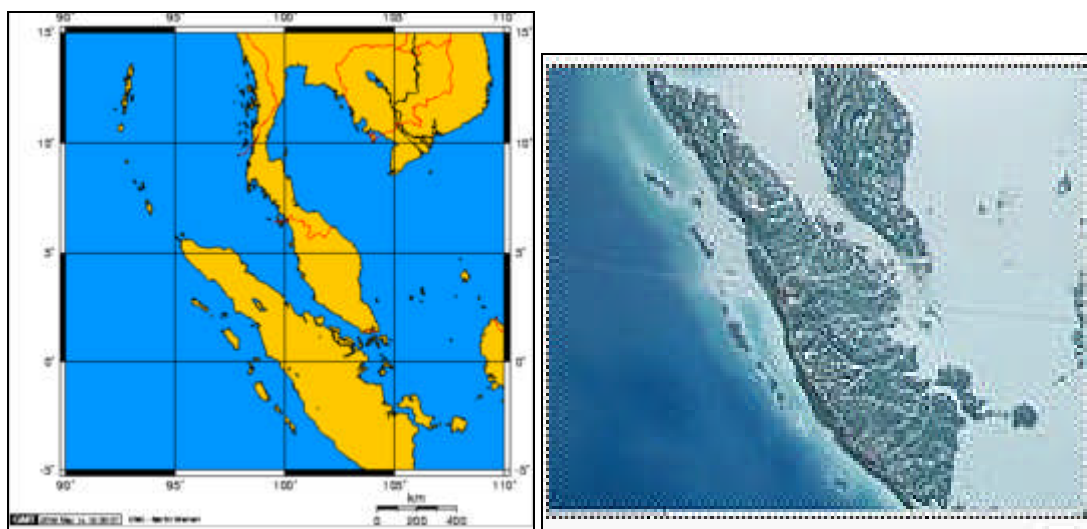
enhancing methods and techniques of managing the strait; (2) pro-active efforts on the part of the shipping companies to reduce vessel collisions by regular renewal and upgrading of gears and manpower; and (3) responsible involvement by international users of the strait in managing safety in the strait, are still pertinent in 2006 as they were in 1992.

Keywords: environmental management, littoral states, piracy, regional environmental resource, shipping hazards, ship wreckage

Pengenalan

Selat Melaka adalah laluan perkapalan utama antara Lautan Pasifik dan Lautan Hindi yang memainkan peranan penting bagi pembangunan ekonomi negara pertumbuhan pesat Asia seperti Cina, India, Jepun, dan Korea Selatan serta negara-negara ASEAN khususnya Malaysia, Indonesia dan Singapura. Dianggarkan bahawa sekurang-kurangnya satu perempat daripada minyak petroleum yang diangkut melalui laut adalah melalui selat ini, terutamanya dari negara-negara minyak Teluk Parsi ke negara-negara pengguna besar seperti China, Jepun dan Korea Selatan (Freeman, 2003). Pada 2006, jumlah minyak yang diangkut melalui selat ini dianggarkan 15 juta tong sehari ($2,400,000 \text{ m}^3/\text{d}$) (EIA, 2006). Pada tahun yang sama 34 kejadian kapal karam telah berlaku sehingga dikhuatiri mengganggu kelicinan pelayaran kapal-kapal yang menggunakan selat tersebut (Sharidan, 2006). Dalam pada itu perlanungan pula telah meningkat menjelang alaf baru, iaitu 220 kejadian pada tahun 2000 berbanding dengan 25 pada 1994. Ini bersamaan dengan satu pertiga daripada jumlah kejadian perlanungan di seluruh dunia sehingga memaksa negara-negara littoral memikirkan dengan serius langkah-langkah pembanterasannya yang lebih canggih teknologinya (IMO, 2001). Bilangan kejadian perlanungan ini meningkat semula pada tahun 2004 setelah menurun kepada 150 pada 2003 dan setelah negara-negara littoral meningkatkan langkah-langkah pembanterasannya angka kejadian perlanungan telah menurun kepada 79 pada 2005 dan 50 pada 2006 meskipun industri perkapalan masih dirundung kekhawatiran kejadian serangan lanun akan meningkat semula (Business Times Singapore, 2006).

Selat Melaka yang menganjur dari garis lintang 6°U ke garis lintang 1°U (Rajah 1), memang telah sejak ratusan tahun dahulu berfungsi sebagai lebuhraya laut bagi pedagang, pengembang agama, bala tentera dan pengembara. Kerana letakannya di laluan laut yang terpendek antara India dengan China, maka selat ini menjadi laluan perkapalan yang kedua paling kerap digunakan di dunia, selepas Selat Dover, terutamanya selepas pembukaan Terusan Suez yang



Rajah 1. Lokasi Selat Melaka

telah memendekkan lagi jarak perjalanan antara Dunia Barat dengan Timur. Hari ini, dianggarkan sebanyak 2,000 buah kapal dagang melalui Selat Melaka setiap hari (*Far Eastern Economic Review*, 19 Nov. 1992).

Lantaran strategiknya letakan Selat Melaka dari segi pengangkutan dan perhubungan laut, maka selat itu sering menjadi fokus caturan pengaruh dan kuasa. Penguasa pertamanya ialah kerajaan Langkasuka yang berpangkalan di Patani pada abad ke-2. Selepas itu Selat tersebut 'dikuasai' oleh pedagang Arab dan India, terutama pada zaman kegemilangan Kerajaan Melayu Melaka pada abad ke-15. Dengan penaklukan Melaka oleh Portugis pada 1511, Selat Melaka buat pertama kalinya dikuasai oleh bangsa Eropah yang mengenakan tol bagi setiap kapal yang melalui selat tersebut. Pada abad ke-17, kuasa Belanda ke atas Selat Melaka beralih kepada Portugis sepenuhnya sehingga 1824, apabila penjajah Barat itu terpaksa bersetuju membahagi dua kawasan penguasaannya dengan British.

Hari ini, Selat Melaka menjadi objek caturan pengaruh antara Malaysia, Indonesia dan Singapura di satu pihak dan antara negara-negara tersebut dengan kuasa besar antarabangsa di pihak yang lain.

Indonesia melihat Selat Melaka sebagai lorong masuk yang penting ke perairan pedalaman, dan keadaan ini membawa ancaman kepada keselamatan dan kedaulatannya. Oleh yang demikian, Kerajaan Indonesia telah mengisytiharkan, prinsip perairan laut kepulauan pada Disember 1957. Prinsip itu menegaskan bahawa semua perairan yang berada di dalam garis lurus antara dua pulau yang terluar dan 12 batu nautika selepasnya sebagai perairan pedalaman. Ini bererti bahawa Indonesia menganggap perairan di celah-celah pularnya sebagai sebahagian daripada wilayahnya dan penting bagi memelihara kesatuan dan kemantapan negara. Justeru itu, Indonesia menuntut penggunaan laluan ikhlas di seluruh perairan kepulauannya. Bagaimanapun, Indonesia mengambil sikap membenarkan kapal kuasa-kuasa besar melalui perairannya di Selat Melaka. Kompromi menerima prinsip laluan transit ini dibuat dengan harapan kuasa-kuasa besar menyokong prinsip perairan kepulauan yang ingin dipertahankannya itu (Chia, 1981:240).

Bagi Malaysia pula, kerisauannya mengenai penggunaan Selat Melaka oleh kapal asing adalah disebabkan oleh perhitungan keselamatan dan kedaulatan negara. Malaysia melihat penggunaan Selat Melaka bagi pelayaran antarabangsa hanya menguntungkan kuasa maritim, sedangkan Malaysia, seperti juga Indonesia, tidak mendapat ganjaran ekonomi yang lumayan daripada pergerakan kapal di selat itu. Oleh itu tidaklah menghairankan sekiranya Malaysia berminat mengenakan kawalan terhadap penggunaan Selat Melaka, terutamanya oleh kapal yang muatannya boleh mencemarkan perairan tersebut.

Berlainan halnya dengan Singapura. Bagi republik ini, kewujudannya sebagai pusat perdagangan, penapisan minyak dan pembinaan serta pembaikan kapal yang terulung di rantau ini amat bergantung kepada adanya dan banyaknya kapal minyak dan kargo membuat persinggahan di pelabuhannya. Justeru itu, Singapura tentunya tidak senang jika laluan kapal antarabangsa di Selat Melaka dikawal atau disekat. Tambahan pula, dengan perisytiharan kawasan perairan nasional sejauh 12 batu nautika dan zon ekonomi eksklusif sejauh 320 kilometer oleh Malaysia dan Indonesia, Singapura menjadi negara terkurung pelantar. Keadaan ini menyukarkan armada nelayannya memasuki dan memanfaatkan kawasan laut jauh (Chia, 1981:241).

Di kalangan masyarakat antarabangsa, negara yang paling bergantung kepada Selat Melaka ialah Jepun, Korea Selatan dan Taiwan. Semua negara ini bergantung kepada minyak mentah yang diimport dari Timur Tengah dan diangkut menerusi Selat Melaka. Jika laluan menerusi Selat Melaka disekat oleh negara pesisirnya, seperti Indonesia dan Malaysia maka kapal pengangkut minyak terpaksa menggunakan Selat Lombok dan ini bererti menggunakan laluan yang 1,600 kilometer lebih jauh berbanding laluan Selat Melaka.

Namun penggunaan Selat Melaka oleh kapal pengangkut kargo dan minyak mentah antarabangsa telah mewujudkan dimensi baru dalam pengurusan kesejahteraan Selat Melaka, iaitu meningkatnya risiko keterancaman selat itu akibat kejadian tumpahan minyak daripadapelanggaran kapal. Tidak kurang pentingnya adalah meningkatnya risiko keterancaman anak-anak kapal yang menggunakan Selat Melaka akibat bertambahnya kejadian perlanunan di selat itu.

Persoalan yang timbul ialah siapakah yang lebih bertanggungjawab mengurus dan memelihara kesejahteraan Selat Melaka sebagai satu lingkungan (persekitaran) serantau. Jika jawapannya ialah ketiga-tiga negara pesisirnya (Indonesia, Malaysia dan Singapura). Bagaimanakah ketiga-tiga negara ini dapat berkongsi tanggungjawab memandangkan masing-masing mempunyai kepentingan yang tersendiri dan berlainan terhadap selat ini?

Tulisan ini cuba meninjau beberapa aspek permasalahan dalam mengendalikan keterancaman pelanggaran dan tumpahan minyak daripada kapal yang menggunakan laluan Selat Melaka, dan ancaman daripada kegiatan perlanunan di perairan selat itu.

Masalah pelanggaran kapal dan tumpahan minyak

Kes-kes kemalangan dan tumpahan minyak

Pencemaran Selat Melaka akibat tumpahan minyak sebenarnya telah pun bermula sejak tahun 1920-an lagi, tetapi masalah ini hanya dijadikan isu sejak dua dekad kebelakangan ini kerana meningkatnya kekerapan dan skala kemalangan. Misalnya, bagi tempoh antara 1968-76, Majlis Selat Melaka yang beribu pejabat di Jepun melaporkan bahawa berlaku sebanyak 43 kemalangan di Selat Melaka, yang melibatkan 71 bahtera, yang kebanyakannya terdiri daripada kapal tangki minyak.

Antara kejadian pencemaran minyak yang penting ialah penemuan beberapa tompokan minyak hitam di pantai Port Dickson pada bulan Julai 1974. Akibat tumpahan tersebut ialah kurangnya hasil tangkapan ikan di sekitar pantai tersebut dan ini bererti kehidupan kaum nelayan di kawasan itu terjejas (*Utusan Konsumer*, Ogos, 1976).

Kemudian pada bulan Januari 1975, kapal tangki minyak Jepun Showa Maru yang beratnya melebihi 237,000 tan, terkandas dekat Pulau Sebarok. Kapal itu membawa 224,000 tan minyak mentah dari Teluk Parsi ke Jepun, dan hampir satu juta gelen daripadanya telah tumpah ke Selat Melaka.

Pada bulan Oktober 1975 pula, kapal kargo Tolo Seayang membawa 200 tong minyak bunker terkandas dekat pelabuhan Pulau Pinang. Sebanyak 60 tong daripada minyak bunker tersebut telah tumpah dan menjejaskan hidupan laut dan pantai di utara pulau tersebut.

Seterusnya pada bulan Julai 1976, kapal tangki minyak Filipina seberat 10,000 tan Diego Silang telah berlanggar dengan dua buah kapal lain, kira-kira 12 batu dari pantai antara Batu Pahat dengan Pulau Pinang. Perlanggaran ini telah menumpahkan 6,000 tong minyak yang meliputi kawasan seluas 450 hingga 500 batu persegi (1165-1259 km persegi).

Selepas ini, sekurang-kurangnya enam kejadian tumpahan minyak di Selat Melaka dikesan dari 1977 ke 1979, 28 kejadian lagi bagi tempoh 1980 - 1990 dan empat kes terbaru dari 1991 ke 1993. Ini menjadikan jumlah kejadian tumpahan minyak di Selat Melaka yang diketahui sejak 1968 ialah 81 kes.

Tidak semua tumpahan minyak ini disebabkan oleh pelanggaran dan terkandasnya bahtera; ada juga yang disebabkan oleh kebocoran saluran tangki dan buangan tidak sengaja seperti halnya dengan kejadian tumpahan yang berlaku dari 1977 ke 1987.

Tahun 1992 boleh dianggap sebagai tahun nahas bagi Selat Melaka kerana pada tahun itu sahaja enam kemalangan berlaku. Pertama, pada bulan Jun, kapal pemusnah tentera laut Amerika Syarikat, Ingersol, berlanggar dengan sebuah kapal dagang Singapura, mengakibatkan banyak kerosakan walaupun tiada nyawa yang terkorban. Kemalangan kedua berlaku pada 21 Jun apabila kapal tangki minyak Chon Hong III dari Korea Selatan meletup ketika menyalurkan minyak ke depot Shell di Pelabuhan Kelang. Letupan yang membakar selama 13 jam itu mengorbankan 13 nyawa. Ketiga, pada bulan Julai dua buah kapal supertangki minyak telah berlanggar mengakibatkan satu kematian tetapi tanpa menumpahkan minyak. Kemalangan keempat berlaku pada 23 Ogos kira-kira 20 batu nautika dari Port Dickson. Dalam peristiwa ini, sebuah kapal pukut tunda Taiwan, Terfu 51, berlanggar dengan kapal penumpang Singapura, Royal Pacific. Dalam tragedi ini Royal Pacific tenggelam dan sembilan daripada 535 penumpangnya mati. Kemalangan kelima dan paling buruk berlaku pada 20 September, apabila kapal tangki minyak Nagasaki Spirit, seberat 96,000 tan berlanggar dengan bahtera kontena Ocean Blessing kira-kira 18 batu nautika dari Belawan, Sumatera Utara. Dalam

tragedi ini, hanya dua daripada 45 orang yang berada di dalam kedua-dua tersebut kapal dapat diselamatkan, manakala 13,000 tan daripada 57,000 tan minyak mentah yang dibawa oleh Nagasaki Spirit dianggarkan tumpah dan mengancam kawasan sumber laut dan pantai yang menjadi asas berbagai-bagai kegiatan ekonomi di pantai barat, Semenanjung Malaysia. Kemalangan keenam berlaku pada 13 November, apabila dua buah kapal dagang berlanggar di Pelabuhan Kelang.

Tragedi terbaru di Selat Melaka berlaku pada 21 Januari 1993, apabila kapal tangki minyak Denmark, Maersk Navigator, berlanggar dengan kapal tangki minyak, Sanko Honour, dekat Pulau Ronda, di utara Pulau Sumatera yang menyebabkan tertumpahnya sebahagian daripada 225,000 tan metrik minyak mentah yang diangkut oleh kedua-dua kapal tangki tersebut.

Semua kejadian ini menggambarkan betapa kerap dan tragisnya kemalangan kapal di Selat Melaka, dan dengan itu, betapa terancamnya persekitaran fizikal dan sumber di selat tersebut serta penduduk yang bergantung hidup kepada sumber- laut dan pantai di perairan itu. Hal ini bertambah tenat jika kita mengambil kira bahawa pencemaran yang berlaku di kawasan perairan yang bersebelahan dengan Selat Melaka juga boleh menambahkan lagi keterancaman pencemaran selat itu. Misalnya, seperti yang dilaporkan oleh Majlis Selat Melaka, kebanyakan daripada 43 kejadian kemalangan kapal di dalam tempoh 1968-76 berlaku di Selat Singapura dan dekat Rumah Api Horsburgh di pintu masuk timur Selat Singapura. Purata kejadian tumpahan minyak di selat itu dalam tempoh 1968-78 ialah 74 setahun (Ausafur Rahmat *et al.*, 1980: 11-17), iaitu melibatkan purata tumpahan minyak mentah sebanyak 100 tan bagi setiap kejadian. Meskipun skala tumpahan tersebut kecil, namun kesan kumulatifnya apabila dibawa ke Selat Melaka tentunya akan meningkatkan lagi kadar pencemaran di perairan itu. Begitu juga, kejadian kemalangan di Laut Andaman boleh memburukkan lagi pencemaran di Selat Melaka, seperti dengan kejadian letupan kapal Yujin Busan di timur perairan Kepulauan Nicobar, kira-kira 288 km dari Pulau Langkawi pada 18 Jun 1992.

Sebab mudahnya berlaku kemalangan

Faktor yang memudahkan berlakunya kemalangan kapal yang membawa kepada pencemaran di Selat Melaka ialah : (1) faktor fizikal, (2) faktor cuaca, (3) faktor kepadatan lalu lintas, (4) faktor pertimbangan jurumudi dan (5) keuzuran bahtera.

Faktor fizikal merujuk kepada keadaan rupa bumi dan hidrologi Selat Melaka itu sendiri (Rajah 1). Selat Melaka berbentuk kelalang sendeng, iaitu lebar di bahagian utara barat laut dan genting di bahagian selatan tenggara. Bentuk ini bererti sebahagian daripada Selat Melaka, iaitu ke selatan dari Bandar Melaka, adalah sempit, iaitu kurang daripada 39 km lebar. Kesempitan ini meninggikan risiko pelanggaran vesel- bahtera besar, terutamanya kerana ceteknya air di sini. Keadaan lalu lintas bertambah bahaya lagi kerana adanya beting, gelombang pasir dan bangkai kapal di dasar laut. Kerja mengukur yang dibuat dari 1969 ke 1974 oleh Majlis Selat Melaka Jepun telah dapat mengenal pasti sebanyak 89 kawasan yang kedalaman airnya kurang daripada 23 meter. Tempat yang amat genting menganjur dari antara Tebing Satu Fatom dekat Pelabuhan Kelang hingga ke Terusan Phillip. Di bahagian utara barat laut yang lebih luas, kedalaman airnya berbeza-beza, iaitu dari 34 meter hinggalah 84 meter di kawasan pertindanan antara perairan Malaysia dengan perairan Indonesia. Dekat Kepulauan Aruah, Indonesia, kedalaman air cuma 18-19 meter sahaja. Arah ke Pelabuhan Kelang pula, terdapat gugusan beting Angsa, North Sands, Tebing Satu Fatom dan Smith Sands. Di sini, kedalaman air cuma 10 meter sahaja. Kehadiran beting tersebut dan kecetekan kebanyakan airnya menjadikan kapal besar hanya mempunyai ruang air 600 meter lebar dan 23 meter dalam untuk berlayar.

Selepas Pantai Port Dickson, beting meminggiri pantai barat Malaysia, termasuklah Beting Pyramid dekat Cape Rachado, Beting Raleigh dan Tebing Roy Rob. Kehadiran beting itu menyebabkan bahtera besar terpaksa membuat pergerakan sesiku. Laluan menjadi sempit di pinggir selatan tenggara Selat Melaka; di situ jarak antara Pulau Kukup (Malaysia) dengan Pulau Karimun Kecil (Indonesia) cuma 13.4 km dan keluasan perairan yang boleh dilayari cuma 12.6 km. Sayugia diingat bahawa laluan utama Selat Melaka adalah juga disilangi oleh laluan dan bahtera antara pulau, seperti kepulauan Riau, dan ini meninggikan lagi risiko

pelanggaran. Selain dari itu, pelayaran disukarkan lagi oleh hakikat bahawa Selat Melaka mengalami rejim pasang surut yang tidak sekata, iaitu air surut tidak sama kedalamannya.

Faktor cuaca merujuk kepada sifat dan arah tiupan angin sepanjang tahun di Selat Melaka. Meskipun selat tidak mengalami ribut siklon atau taufan, namun badai (Badai Sumatera) yang diiringi dengan tiupan angin kencang seederas 80 km sejam sering dialami berhari-hari di Selat Melaka pada musim monsun barat daya. Ini menyukarkan pelayaran di selat itu. Selain itu, hujan ribut turun berjam-jam lamanya dalam bulan sebelum monsun timur laut (Disember-Januari). Dalam ribut begini, kenampakan adalah rendah dan ini membahayakan pelayaran di selat tersebut.

Faktor kepadatan lalu lintas merujuk kepada bilangan bahtera yang melayari Selat Melaka pada satu-satu masa. Anggaran yang dibuat pada tahun 1975 ialah sejumlah 4,500 bahtera menggunakan Selat Melaka setiap bulan, atau 150 kapal sehari (*Utusan Konsumer*, Ogos, 1976). Hampir 75 peratus daripada jumlah bahtera itu terdiri daripada kapal tangki minyak mentah. Sebuah kapal tangki minyak biasanya mengambil masa 36 jam untuk berlayar dari Laut Andaman ke Laut China Selatan. Ini bererti, pada tahun 1975, terdapat 150 bahtera yang melalui Selat Melaka setiap hari. Sebuah kapal tangki minyak harus berselisih dengan 112 buah bahtera dalam pelayarannya mengharungi Selat Melaka. Ini bersamaan dengan melalui satu bahtera bagi setiap 19.2 minit.

Besar kemungkinan bahawa bilangan 150 bahtera sehari itu merupakan anggaran yang rendah. Bilangan sebenarnya adalah lebih tinggi kerana adanya pergerakan bahtera yang berulang-alik secara langsung dari Indonesia melalui Selat Durian; adanya pergerakan bahtera yang berulang-alik dari pelabuhan di Sumatera, seperti Dumai dan Sg. Pakning; adanya bahtera yang memunggah dan memuat barangan dan penumpang di pelabuhan Pulau Pinang, Kelang, Port Dickson dan Melaka tanpa melalui Selat Singapura; dan banyaknya kapal kecil dan kapal nelayan yang melintasi Selat Melaka setiap hari.

Oleh itu tidaklah menghairankan sekiranya perangkaan terakhir menganggarkan sejumlah 2,000 bahtera dagang (200 kapal besar dan 1,800 kapal kecil, termasuk kapal pukut tunda) menggunakan Selat Melaka setiap hari, tidak termasuk bahtera angkatan tentera laut tempatan dan asing dan kapal peronda. Ini bererti bahawa sebuah kapal tangki minyak harus berselisih dengan 1,500 kapal besar dan kecil sepanjang melayari Selat Melaka, atau berselisih dengan bahtera bagi setiap 1.4 minit. Ini juga bererti bahawa Selat Melaka mengalami kesesakan yang tinggi (kedua tertinggi di dunia selepas Selat Dover). Kesesakan seperti ini hanya menambahkan risiko pelanggaran, terutama apabila potong- memotong berlaku disebabkan oleh halaju bahtera yang berbeza- beza. Setengah-setengah kapal nelayan suka pula berlabuh di kawasan air dalam yang dimaksudkan untuk laluan kapal besar. Malah, terdapat juga laporan bahtera seberat 100,000 dwt. berulang kali bergerak pada arah yang salah dalam terusan yang ditetapkan.

Faktor pertimbangan jurumudi merujuk kepada kesukaran yang dialami oleh jurumudi bahtera untuk mengimbangi arah tujuan kapal yang dikehendaki dengan Peraturan Pencegahan Perlanggaran di Laut yang menuntut jurumudi mengelak daripada berada di laluan kapal lain. Perlanggaran berlaku apabila masing-masing jurumudi mempunyai tanggapan yang berlainan tentang jarak laluan atau jarak selisihan yang selamat. Kapal yang lebih kecil lebih mudah dikemudi dan dengan itu sering berada terlalu dekat dengan kapal-kapal besar sehingga menyukarkan pengendalian bahtera besar tersebut.

Selain itu, kapal kontena yang sentiasa hendak cepat sampai ke destinasi dan kapal nelayan yang muncul entah dari mana, sering enggan menukar haluan untuk memudahkan laluan kapal besar. Dalam keadaan begini tidak hairanlah jika risiko pelanggaran sentiasa tinggi di Selat Melaka.

Akhir sekali, faktor keuzuran kapal merujuk kepada kelemahan pengurusan industri perkapalan mengutamakan keselamatan sehingga kapal yang telah uzur dan berusia lebih 15 tahun masih digunakan. Ini memudahkan kapal tersebut karam dan hilang di laut apabila terlibat dalam perlanggaran atau kemalangan yang sepatutnya kecil dan tidak mengakibatkan kerugian besar.

Respon negara-negara litoral. Kemalangan dan pelanggaran kapal serta pencemaran laut dan pantai yang diakibatkannya memanglah dikhuatiri oleh Malaysia. Ini tidaklah menghairankan

kerana Selat Melaka membekalkan lebih 70 peratus sumber protein kepada lebih setengah juta penduduknya menerusi penghasilan lebih 300,000 tan ikan setahun. Bagi Malaysia, Selat Melaka juga ialah habitat pembiakan hasil laut seperti ikan, udang, kerang dan tiram yang mendatangkan pendapatan lebih RM500 juta setahun (*Utusan Konsumer*, Ogos, 1976). Kepentingan selat itu sebagai sumber laut tidak berubah meskipun bilangan nelayan negara telah berkurangan, kerana dasar terbaru kerajaan adalah memajukan akuakultur dan perikanan tepi pesisir, di samping memajukan perikanan laut dalam (Rancangan Malaysia Keenam, 1991: 96-114). Oleh itu, pencemaran dan tumpahan minyak akibat pelanggaran kapal di Selat itu dianggap sebagai malapetaka ekonomi yang besar.

Misalnya, tumpahan minyak akibat pelanggaran kapal tangki Nagasaki Spirit dengan kapal kontena Ocean Blessing pada 20 September 1992 dianggarkan boleh memusnahkan industri perikanan di pantai barat Semenanjung, terutamanya di negeri sebelah utara, iaitu Perlis, Kedah, Perak dan Selangor. Sekiranya keadaan ini terus berlaku, 28,000 nelayan di negeri tersebut akan kehilangan mata pencarian, dan Malaysia akan kehilangan 500,000 tan metrik ikan yang bernilai RM790 juta, dan kemusnahan sebuah pusat pengembangan benih udang harimau di Pulau Sayak, Kedah (Jabatan Perikanan dipetik oleh *Berita Harian*, 9-10 Oktober, 1992:4). Malaysia juga akan kehilangan daya tarikan pelancong ke beberapa buah pantai di Pulau Langkawi dan Pulau Pinang yang bererti sebahagian besar daripada industri pelancongannya akan lumpuh. Dari segi hidupan liar, Malaysia akan kehilangan berbagai-bagai jenis burung laut dengan terjejasnya ekosistem di Pulau Perak dan puluhan jenis batu karang dan hidupan laut dengan terjejasnya ekosistem paya bakau di pantai-pantai berkenaan.

Kekhuatiran Malaysia bukanlah tidak berasas. Dalam kes tumpahan minyak kapal tangki Nagasaki Spirit, misalnya, risiko bagi Malaysia menjadi mangsa pencemaran adalah lebih tinggi berbanding Indonesia. Ini kerana, meskipun pelanggaran terjadi di kawasan perairan Indonesia, tetapi arah tiupan angin dan arus di Selat Melaka akan menghanyutkan tompokan-tompokan minyak yang tumpah ke perairan Malaysia.

Oleh sebab risiko yang tinggi itulah maka pendekatan Malaysia terhadap penggunaan Selat Melaka oleh kapal asing sejak 1960 lagi ialah menyahantarabangsakannya, iaitu dengan melebarkan sempadan perairan kebangsaannya kepada 12 batu nautika dan sempadan zon ekonomi eksklusifnya kepada 320 kilometer agar negara ini dapat mengawal Selat Melaka daripada digunakan sebagai laluan transit oleh kapal dagang antarabangsa dan kapal-kapal kuasa besar.

Pendekatan Malaysia ini diikuti oleh Indonesia atas sebab yang sama. Selat Melaka juga ialah kawasan sumber yang penting bagi Indonesia, khususnya bagi Aceh, Sumatera Utara dan Riau. Perikanan di ketiga-tiga wilayah ini menyumbang sekitar 23 peratus daripada penghasilan pengeluaran perikanan negara (Perangkaan Perikanan Indonesia 1979). Di Wilayah Sumatera Utara, sektor perikanan adalah salah satu sektor yang mengalami pertumbuhan 17.9 peratus dalam tempoh 1985-1988 (Pejabat Perangkaan dan Lembaga Pembangunan Wilayah Sumatera Utara), sementara kadar pertumbuhan bagi perikanan di Wilayah Aceh dalam jangka masa yang sama ialah 21.3 peratus (Pejabat Perangkaan Aceh). Indonesia akan kehilangan semua hasil tersebut jika pantai dan perairan Selat Melakanya tercemar, di samping juga kehilangan faedah ekonomi dari kawasan paya bakau yang banyak terdapat di pantai selat itu.

Oleh itu tidaklah menghairankan sekiranya sejak tahun 1969 lagi, Indonesia telah melebarkan sempadan perairannya kepada 12 batu nautika dan sempadan zon ekonomi eksklusifnya kepada 320 kilometer, dan kemudiannya pada 17 Mac 1970, memeterikan Perjanjian Persahabatan dengan Malaysia untuk membahagi dua perairan Selat Melaka.

Langkah Malaysia dan Indonesia ini memanglah tidak disenangi oleh masyarakat antarabangsa sehingga pada bulan Julai 1971, Jepun mengambil daya usaha mengemukakan kepada Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) suatu cadangan skema pemisahan lalu lintas di Selat Melaka. Langkah ini ditolak oleh ketiga-tiga negara litoral menerusi satu perisytiharan bersama pada bulan November 1971.

Perisytiharan bersama tahun 1971 itu, bagaimanapun, menyembunyikan hakikat bahawa terdapat kesukaran dan perselisihan pendapat di kalangan negara litoral tentang cara terbaik dalam pengurusan penggunaan Selat Melaka; khususnya antara Indonesia dengan Malaysia di satu pihak lain antara kedua-dua negara itu dengan Singapura di pihak yang lain. Malaysia

telah mencadangkan agar levi dikenakan ke atas kapal yang menggunakan Selat Melaka tanpa mengira saiznya. Indonesia pula mencadangkan agar kapal tangki minyak yang melebihi 200,000 dwt dilarang melalui selat tersebut. Kedua-dua cadangan ini tidak dapat diterima oleh Singapura kerana kedua-duanya akan mengurangkan bilangan kapal yang akan singgah di pelabuhannya dan dengan itu akan menjejaskan ekonomi republik tersebut. Perselisihan pendapat ini berterusan sehingga Jun 1973 apabila, akhirnya, satu kumpulan Pakar Teknikal Tiga Negara ditubuhkan untuk merangka suatu skema pemisahan lalu lintas di Selat Melaka yang mengambil kira kepentingan ketiga-tiga negara litoral dan pengguna utama lainnya.

Tiada perkembangan selepas itu sehinggalah peristiwa pelanggaran kapal tangki minyak Jepun di Buffalo Rock, di Selat Singapura yang menumpahkan 3,400 tan minyak mentah pada bulan Januari 1975. Peristiwa itu memaksa ketiga-tiga negara litoral menubuhkan di peringkat kementerian, Majlis Keselamatan Navigasi dan Kawalan Pencemaran Laut sebulan kemudian, dan bersetuju mewujudkan skema pemisahan lalu lintas serta mengenakan sekatan ke atas pergerakan kapal tangki minyak yang besar

Sehingga bulan Jun 1975, persetujuan masih gagal dicapai mengenai Kelegaan Bawah Lunas (KBL) yang harus dikenakan kapal tangki besar. Indonesia mencadangkan KBL 4.4 meter, Malaysia, 4.5 meter, manakala Singapura, 2.5 meter. Dalam pada itu, pada bulan Julai 1976, berlaku pula pelanggaran di antara sebuah kapal penumpang dengan kapal tangki Diego Selang dan kapal tangki Vystak, 19 km dari Pantai Batu Pahat dan menumpahkan 6,000 tong minyak di Selat Melaka. Maka baharulah ketiga-tiga negara bersetuju dengan KBL minimum, iaitu 3.5 meter, dan menggubal skema pemisahan lalu lintas bagi bahtera berdrauf lebih 15 meter, di tiga tempat yang dianggap paling genting, iaitu di Tebing Satu Fatom (dekat Pelabuhan Kelang) di Terusan Phillip dan di Rumah Api Horsburgh. Bahtera yang terlibat juga tidak boleh melebihi had kelajuan 12 knot. Skema ini telah diterima oleh IMCO pada bulan November 1975 dan dikuatkuasakan pada pukul 0001, 1 Mei 1981 (Jabatan Laut Malaysia, 15 Nov. 1993). Ada cadangan daripada Malaysia untuk dimesyuaratkan oleh ketiga-tiga negara litoral, agar skema ini dikaji semula dan dikuatkuasakan di lebih banyak tempat genting di selat tersebut (*New Straits Times*, 12 November 1993:14).

Skema seperti ini, bagaimanapun, ada kelemahannya. Dengan mengarahkan bahtera bergerak pada satu-satu hala, kapal akan bergerak dari sebelah pelabuhan ke sebelah pelabuhan lain. Pergerakan lebih menepi ini akan mengurangkan risiko pelanggaran di tengah selat tetapi akan meningkatkan pula kemalangan di kedua-dua muka Selat Melaka kerana banyaknya kapal yang saling melintasi bahagian Selat itu untuk memasuki atau meninggalkan lorong yang diarahkan.

Barangkali bahaya ini boleh diatasi dengan menguatkuasakan pula cara lain, seperti pemaliman wajib, pengawasan berradar pemeriksaan bahtera, dan pelaporan wajib. Pemalim wajib bererti nakhoda harus memandu sendiri kapalnya dan tidak hanya bergantung kepada sistem pemanduan automatik. Pengawasan dengan radar membolehkan kapal diberi amaran tentang keadaan yang mungkin membahayakan. Pemeriksaan kapal oleh Port State Central for Asia Pacific bertujuan memastikan keutuhan bahtera dan kejelasan pihak yang bertanggungjawab terhadapnya. Pelaporan wajib bertujuan supaya setiap kapal melaporkan kehadirannya kepada penguasa negaralitoral apabila sesebuah kapal itu memasuki perairan mana-mana negara, dan ini memudahkan kapal itu diawasi.

Semua langkah ini, sekiranya dipersetujui dan dilaksanakan dengan bijaksana, tentunya akan menjamin keselamatan Selat Melaka dan memelihara kepentingan ekonomi dan persekitaran negara-negara litoral. Tetapi masalahnya ialah siapakah yang harus membiayai kos pelaksanaannya. Malaysia tidak bersetuju jika beban ini hanya ditanggung oleh ketiga-tiga negara litoral sahaja dan menggesa agar suatu kaedah digubal supaya negara pengguna lainnya turut memikul beban ini. Setakat ini, hanya negara Jepun sahaja yang telah menyumbang sebanyak 400 juta yen (RM 20 juta) kepada dana pusingan membasmi pencemaran akibat tumpahan minyak di Selat Melaka.

Sehingga kini, nampaknya, sejauh mana negara-negara litoral Selat Melaka dapat melibatkan sumbangan dan penanggungjawaban negara pengguna lain bergantung kepada sejauhmana mereka berdaya dan berjaya menguatkuasakan konvensyen antarabangsa yang berkaitan, seperti, "International Convention of Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969",

"International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971", dan "International Convention on Marine Pollution (Marpol), 1973/78".

Masalah perlanunan

Magnitud perlanunan

Selat Melaka bukan sahaja terkenal sebagai antara laluan kapal yang paling sibuk di dunia, tetapi juga terkenal sebagai antara sarang lanun yang terbesar di dunia. Misalnya, International Maritime Bureau (IMB) melaporkan bahawa perairan Asia Tenggara, termasuklah dan terutamanya, Selat Melaka menjadi medan bagi 69 peratus kejadian perlanunan di seluruh dunia bagi tahun 1992 (*New Straits Times*, 12 Oktober 1993).

Perlanunan, bagaimanapun, bukanlah perkara baru Selat Melaka. Selat ini memang telah menjadi sarang lanun sejak kurun Masehi ke-4 lagi dan menjadi masalah besar kepada pedagang dari China dan India sehingga jalan darat yang merentasi Genting Tiga Pagoda di perbatasan Siam-Burma dan Segenting Kra terpaksa dibina untuk menghindari Selat Melaka. Kemudian sejak abad ke-15, dengan bersembunyi di celah-celah hutan paya bakau yang banyak meminggiri selat tersebut, kumpulan lanun akan menyerang kapal dagang dengan menggunakan bot kecil yang lengkap dengan senapang putar, sehinggalah mereka ditewaskan oleh angkatan Inggeris-Belanda pada 1860 (*Britannica Encyclopedia*, 1974, 9: 477-79).

Yang barunya tentang fenomena perlanunan di Selat Melaka adalah meningkatnya kekerapan dan keganasan serangan. Misalnya, dari bulan Januari ke Mei, 1992, 44 kejadian serangan lanun ke atas kapal dagang yang melalui selat ini telah dilaporkan (*Far Eastern Economic Review*, 2 Julai 1993).

Persatuan Perkapalan Kebangsaan Singapura melaporkan bahawa serangan lanun ke atas kapal ahlinya meningkat daripada tiga pada tahun 1989 kepada 32 pada tahun 1990 dan 61 pada tahun 1991. Lanun menggunakan bot laju, bersenjatakan parang, pistol benar atau palsu dan bom petrol. Mereka mengikat, memukul dan menetak anak kapal. Mereka merampas wang tunai, jam tangan, teropong kapal, peti radio mudah alih dan kamera.

Kesan perlanunan

Akibat kekerapan serangan lanun di Selat Melaka adalah terganggunya kegiatan perkapalan dan pengangkutan kargo di selat tersebut. Oleh kerana tingginya risiko diserang, maka kadar tambang muatan dan premium insuran kapal juga mungkin meningkat. Tetapi padah yang amat ditakuti adalah terjadinya pelanggaran dan tumpahan minyak apabila kapal bergerak lama tanpa dipandu kerana nakhoda dan anak kapal diikat atau dibelasah oleh lanun, seperti yang berlaku pada sebuah kapal tangki pada tahun 1992 (*Far Eastern Economic Review*, 19 November, 1992). Akhirnya jika tidak dibasmi, perlanunan akan menyebabkan kapal menghindari Selat Melaka dan ini akan menjejaskan ekonomi negara litoral, terutama Singapura. Setakat ini, telah pun ada seruan agar kapal mengelak daripada singgah di pelabuhan Singapura (*Far Eastern Economic Review*, 2 Julai 1993).

Sarang lanun ini dikatakan terletak di Kepulauan Riau di perairan Indonesia. Kedudukannya cuma 45 minit perjalanan bot dari Singapura dan Semenanjung Malaysia. Kepulauan ini terdiri daripada 180 buah pulau kecil yang bertaburan di sekitar Terusan Phillips (Rajah 1). Lanun dikatakan terdiri daripada orang tempatan. Pengetahuan dan kemahiran mereka tentang keadaan tempatan membolehkan mereka menggunakan pulau dan selok-belok perairan di celah-celahnya untuk mengatur serangan dan menghilangkan diri dengan cekap. Apatah lagi dengan penggunaan bot laju 150kk.

Ada pendapat yang mengaitkan kekerapan serangan lanun dengan penguatkuasaan skema pemisahan lalu lintas di Selat Melaka sedekad lalu. Menurut skema ini, kapal mesti menggunakan lorong yang telah ditetapkan untuk mengelakkan kesesakan. Salah satu daripada lorong ini menggunakan Terusan Phillips yang menghubungkan pulau-pulau Riau dengan Selat Melaka dan Selat Singapura. Di sinilah terjadinya banyak serangan kerana kapal terpaksa

mengurangkan kelajuan bila melintasi pulau-pulau dan batu karang yang berselirat di situ. Lanun mudah memanjat kapal yang bergerak perlahan.

Ada pula pendapat yang mengaitkan kekerapan serangan (peningkatan perlanunan) dengan ketakseimbangan pembangunan di Batam. Batam merupakan salah sebuah pulau di kepulauan Riau, Indonesia, yang terlibat dalam projek pertumbuhan segi tiga selatan atau SIJORI (Singapura-Johor-Riau). Dalam program pembangunan itu, Batam berperanan sebagai kawasan sumber yang membekalkan tenaga buruh murah. Oleh itu, pulau itu sedang mengalami pembangunan perindustrian dan hartanah yang pesat ekoran daripada pelaburan tempatan (berjumlah US\$2.05 bilion sehingga 1992) dan pelaburan asing berjumlah (US\$ 1.1 sehingga 1992) yang mencurah masuk, di samping menjadi destinasi pelancong yang ketiga terbesar di Indonesia. Pada tahun 1992, Batam mengeksport barangan pembuatan bernilai US\$564 juta, iaitu dua kali ganda daripada nilai eksport tahun sebelumnya (*Far Eastern Economic Review*, 20 Mei 1993).

Meskipun Batam menjanjikan pekerjaan dan peluang memperbaiki taraf hidup pehijrah Indonesia, namun tidak semua mereka mendapat pekerjaan yang diharapkan. Kos hidup yang tinggi dan kadar upah yang rendah di Batam menyukarkan kesampaian masyarakat pekerja tempatan terhadap perumahan dan perkhidmatan lain-lain. Kegagalan mendapatkan pekerjaan dan kesempitan hidup mendorong sebahagian mereka melakukan atau membantu pekerjaan yang menyalahi undang-undang seperti menyeludup, melacur dan melanun (*Far Eastern Economic Review*, 2 Julai 1992, 20 Mei 1993).

Membanteras perlanunan

Bagaimanakah perlanunan di Selat Melaka dapat dibanteras? Pasukan kerja IMO (International Maritime Organization) yang menggantikan IMCO telah mengemukakan suatu plan tindakan anti-serangan lanun yang meliputi empat perkara:

(1)keperluan menghebatkan pengawasan dengan menggunakan peralatan lampu penerang dan peralatan pengesan dan pengawasan canggih; (2) respons anak kapal apabila kemungkinan serangan dapat dikesan, atau apabila diserang; (3) pematuhan tata cara penggera radio; dan (4) pelaporan setiap serangan atau percubaan serangan (*New Straits Times*, 12 Oktober 1993).

Selain empat perkara di atas, IMO juga menasihatkan pemilik kapal memastikan agar: tidak membawa banyak wang tunai di kapalnya; memastikan wasikah dan tauliah setiap kakitangannya; kapal mengelak daripada memasuki perairan bersarang lanun; menghadkan, mengambil gambar, mencatat dan mengawal mereka yang dibenarkan memasuki kapal sewaktu berlabuh atau singgah di pelabuhan; menghadkan pengedaran dokumen yang mengandungi maklumat kargo yang dibawa; memeriksa rapi setiap pintu masuk ke tempat-tempat penting dalam kapal sebelum meninggalkan pelabuhan; membanyakkan pemerhatian dari anjung geladak; apabila diserang, tidak menggunakan senjata api tetapi pancutan air dengan tekanan 80 lb.bagi setiap satu inci persegi; jika boleh menggunakan roda-roda berat untuk membanyakkan kocakan air kerana ini boleh menyukarkan bot lanun mendekati dan memanjat kapal; memastikan kakitangan yang tidak bertugas berada dalam tempat yang selamat; dan akhir sekali, sentiasa berwaspada.

Tidak semua saranan ini dapat dilaksanakan oleh pemilik dan pengurus kapal. Mengetatkan kawalan di kapal membanyakkan belanja penyelenggaraan kerana lebih ramai anak kapal terpaksa digaji untuk membuat pengawasan. Tidak melalui perairan yang menjadi sarang lanun juga tidak mudah dilakukan, kerana cara ini melambatkan pelayaran dan tidak pula dapat menjamin keselamatan. Penggunaan radar pengesan pula tidak semestinya berkesan kerana bot lanun sukar diradar kerana saiznya yang kecil dan diperbuat daripada kayu atau hentian kaca dan juga kerana serangan dilakukan secara mengejut. Oleh itu, industri perkapalan menuntut agar ketiga-tiga negara litoral Selat Melaka mengambil tindakan sewajarnya.

Ini juga menimbulkan masalah kerana pelaksanaan tindakan melibatkan masalah bidang kuasa. Oleh kerana kebanyakan kes perlanunan berlaku di perairan Indonesia dan oleh rakyat Indonesia, maka amat sedikit yang dapat dilakukan oleh kerajaan Singapura dan kerajaan Malaysia. Lagi pun, bidang kuasa melibatkan soal kedaulatan dan wilayah, dan semua ini merupakan isu sensitif yang enggan dieksploitasi oleh mana-mana negara litoral. Misalnya, Singapura merasa sukar untuk menggesa Indonesia agar mengambil tindakan pembanteras

yang lebih tegas kerana kedudukannya sendiri dalam konteks segi tiga pertumbuhan SIJORI amat dipersoalkan oleh Indonesia. Orang Singapura dikatakan penyebab berlakunya inflasi di Batam kerana kuasa beli mereka yang lebih tinggi. Orang Singapura juga dikatakan penyebab berkembangnya kegiatan pelacuran di Batam kerana kuasa bayar mereka yang menarik. Malah, penyertaan besar-besaran usahawan dan pemodal Singapura di Batam dilihat sebagai kelaziman pemodal China mengeksploitasi sumber peribumi. Pendeknya setakat ini, masyarakat tempatan Indonesia lebih merasakan rugi dengan penglibatan mereka dalam projek SIJORI.

Dengan tanggapan yang begini, amat sukar bagi kerajaan Singapura mengenakan tekanan kepada kerajaan Indonesia meskipun pelabur Singapura merasakan bahawa had sewa tanah selama 30 tahun, keputusan penguasa Pembangunan Perindustrian Batam menaikkan sewa tapak kilang kepada 30 peratus, dan kenaikan upah pekerja di Batam sebagai faktor buatan Indonesia yang melambatkan pembangunan projek segi tiga SIJORI.

Seperti juga Singapura, Malaysia mempunyai sebab untuk merasai kurang senang terhadap Indonesia. Meskipun perlanunan di Selat Melaka tidak menjejaskan ekonomi perdagangan Malaysia seperti halnya dengan Singapura, namun isu pendatang haram dari Indonesia yang memasuki Malaysia melalui Selat Melaka merupakan semacam duri dalam daging bagi Malaysia. Meskipun saluran sah telah diwujudkan bagi pekerja Indonesia datang ke Malaysia, namun masih ramai yang datang secara haram untuk mengelakkan kos pengurusan perjalanan yang tinggi, di samping sebab-sebab lain (Nayagam, 1992), hatta telah terjadi beberapa tragedi buruk bot karam kerana sikap tidak bertanggungjawab sindiket penganjur (*New Straits Times*, 29 Oktober, 1993).

Namun Malaysia tidak dapat berkeras dalam membanteraskan kedatangan haram rakyat Indonesia itu kerana tidak mahu lagi mengeruhkan hubungan yang agak terjejas kerana beberapa perbezaan cara menentukan dasar luar, terutamanya kesilapan diplomatik di pihak Malaysia yang tidak berunding dengan Indonesia sebelum mengutarakan gagasan East Asia Economic Caucus pada penghujung tahun 1990.

Tambahan pula, Malaysia tidak berhasrat merencatkan usaha-usaha baru kedua-dua belah pihak untuk mengeratkan semula hubungan seperti persetujuan Indonesia mengimport kereta nasional Malaysia, persetujuan Malaysia menimbangkan pembelian pesawat terbang tentera buatan Indonesia, dan persetujuan mengkaji kemungkinan melaksanakan projek Segi Tiga Pertumbuhan Utara (SPU) yang melibatkan empat negeri di utara Semenanjung Malaysia, dua wilayah di utara Sumatera dan 14 wilayah di Selatan Thailand (Rajah 5).

Di pihaknya, kerajaan Indonesia merasakan bahawa apa yang mampu dilaksanakan untuk membasmi perlanunan di Selat Melaka telah dilakukan dan sedang diteruskan. Misalnya, dari bulan Januari 1991 ke Julai 1992 sahaja, sebanyak 57 kegiatan penyeludupan yang berkaitan dengan perlanunan telah dibongkar dan 87 orang ditangkap. Sepanjang bulan Jun 1992, 50 tangkapan terhadap mereka yang disyaki melanun telah dilakukan. Pihak berwajib Indonesia menghadapi banyak masalah. Antaranya peralatan yang tidak sebaik peralatan yang dimiliki oleh lanun. Misalnya, pengkalan tentera lautnya di Tanjung Pinang, Bintan, hanya mempunyai dua buah bot peronda yang terlalu rendah kuasa lajunya untuk memburu lanun. Selain itu, pembuktian sebelum sesuatu tangkapan dapat dibuat adalah sukar kerana yang terlibat pandai menyembunyikan peralatan mereka dan tidak pula menjual barang-barang hasil lanunan mereka di sekitar kawasan rondaan (*Far Eastern Economic Review*, 2 Julai 1993).

Sebenarnya, kejadian serangan lanun di Selat Melaka telah berkurangan. Menurut laporan IMB, jumlah kejadian pada tahun 1992 ialah 73 berbanding 107 pada 1991. Pengurangan ini adalah disebabkan oleh rondaan yang terselaras kerana adanya kerjasama antara ketiga-tiga negara litoral (*New Straits Times*, 12 Oktober 1993).

Sementara kerjasama seperti ini masih boleh diperbaiki, pembasmian perlanunan di Selat Melaka memerlukan masa. Ini kerana perlanunan oleh sebahagian kecil rakyat Indonesia ada kaitannya dengan sikap tidak menghormati dan melanggar undang-undang, yang berkaitan pula dengan desakan hidup, yang ada hubungannya dengan ketaksetaraan ekonomi. Indonesia perlu membesarkan kek ekonominya supaya, dan sebelum, kesetaraan agihannya dapat disempurnakan.

Dan Indonesia sedang memperlihatkan tanda-tanda yang meyakinkan bahawa negara itu mampu memperbaiki keadaan. Dengan kestabilan politiknya selama dua puluh lima tahun itu,

misalnya, menampakkan output ekonominya berkembang daripada US\$9.7 bilion pada tahun 1970 kepada US\$116.5 bilion pada 1991, dengan jangkaan pertumbuhan tahunan kekal pada kadar enam peratus setahun sepanjang dekad yang akan datang. Aras kemiskinan mutlak telah menurun dengan hebatnya, iaitu daripada 60 peratus pada tahun 1970 kepada 15 peratus pada 1990. Indonesia telah berjaya mempelbagaikan ekonominya sehingga sumbangan pendapatan eksport daripada sektor bukan petroleum dijangka mencecah 75 peratus pada tahun 1993. Sementara itu, bursa saham Jakarta merupakan antara yang paling aktif di rantau ini. (*Asiaweek*, Oktober 6 1993). Segala kemajuan ini memberikan harapan bahawa tidak lama lagi lebih ramai rakyat Indonesia, terutamanya daripada lapisan bawah, akan dapat menikmati kemakmuran tanpa perlu, misalnya, melanun di Selat Melaka.

Kesimpulan

Pencemaran Selat Melaka sama ada akibat tumpahan minyak kerana pelanggaran kapal, mahupun oleh perlanunan sebab tekanan hidup, bukanlah suatu masalah yang tidak dapat diatasi, atau cabaran yang tidak dapat ditangani. Banyak yang boleh dibuat oleh semua pihak yang berkepentingan.

(1) Kerjasama di kalangan litoral boleh memperbaiki lagi pengurusan selat ini. Misalnya, dalam menguruskan tumpahan minyak dan pelanggaran kapal, tindakan penyelamatan dan pembersihan yang negara-negara itu ambil haruslah lebih terselaraskan dan licin lagi supaya tidak lagi berlaku kelucuan seperti yang berlaku dalam kes pelanggaran kapal tangki Nagasaki Spirit dengan kapal kontena Ocean Blessing pada 1992. Dalam pelanggaran yang terjadi dekat Belawan, Indonesia, Nagasaki Spirit telah menumpahkan 13,000 tong minyak ke Selat Melaka dan tumpahan itu hanyut ke perairan Malaysia; menyebabkan penguasa Malaysia menahannya kerana khawatir tumpahan akan berterusan. Tindakan ini tidak dipedulikan oleh bot tunda dari Sembawang, Singapura, kerana khawatir baki minyak di dalam kapal itu akan mengeluarkan wap yang mungkin akan mengakibatkan letupan. Jadi Nagasaki Spirit terpaksa ditunda semula ke Belawan supaya baki minyak tersebut dapat dipindahkan (*Far Eastern Economic Review*, 19 November, 1992). Tentunya kecelaruan begini tidak perlu berlaku jika terdapat persefahaman tindakan yang lebih sistematis antara ketiga-tiga negara litoral.

Dalam membanteras perlanunan pula, langkah kerajaan Indonesia membenarkan kapal-kapal peronda Singapura memburu lanun di perairan Riau ialah langkah yang positif. Bagaimanapun adalah lebih positif lagi sekiranya Indonesia dan Singapura dapat mengadakan lebih banyak rundingan dan tolak ansur agar masalah tekanan inflasi dan upah murah di Batam dapat diatasi. Untuk itu, kerajaan Indonesia mungkin perlu mengkaji semula syarat penyewaan yang kurang menyenangkan pelabur Singapura. Ertinya, dengan fokuskan kepada usaha untuk memperbaiki lagi syarat kerjasama ekonomi di kawasan segi tiga SIJORI, kesetaraan dari segi agihan faedah ekonomi projek tersebut akan dapat dijamin tanpa menanti kesan limpahan secara makro. Ini ialah sumbangan secara langsung terhadap pembasmian perlanunan di Selat Melaka.

(2) Pihak industri perkapalan pula boleh mengurangkan risiko pelanggaran kapal dan kapal karam dengan menggantikan bahtera yang uzur dengan kapal baru yang lebih teguh dan lengkap dengan peralatan yang berkesan. Anak kapal mestilah mencukupi, terlatih dan berdedikasi. Amalan menyelewengkan penanggungjawaban (seperti pendaftaran palsu dan pendaftaran manipulasi) mestilah dihentikan. Amalan pemaliman dan pelayaran yang berdisiplin dan bertanggungjawab mestilah ditingkatkan. Ertinya, pihak industri perkapalan mestilah sanggup membuat pelaburan yang sewajarnya dari segi bahtera, peralatan, latihan anak kapal dan pemupukan disiplin dan etika kerja.

(3) Negara-negara antarabangsa yang menjadi pengguna- utama Selat Melaka (sama ada kerana motif ekonomi ataupun motif strategik) juga bertanggungjawab terhadap pengurusan kesejahteraan laluan yang penting ini. Pihak yang belum, haruslah meneladani negara Jepun dengan menyumbangkan dana pusingan Selat Melaka atau apa jua mekanisma untuk membantu negara-negara litoral membasmi pencemaran dan pengawasan lalu lintas di selat itu.

Suatu pertanyaan prospek: apakah semua saranan ini relevan sekiranya kepentingan dan peranan Selat Melaka sebagai laluan perkapalan antarabangsa menurun pada masa hadapan?

Persoalan ini timbul kerana kerajaan Thailand telah memutuskan untuk mewujudkan laluan pintas dengan membina jambatan darat dari Pelabuhan Krabi di Laut Andaman ke Pelabuhan Khanom di Teluk Siam. Laluan jambatan ini akan menghubungkan pengangkutan dari Timur Tengah dan Eropah dengan Timur Jauh tanpa perlu melalui Selat Melaka. Ini bererti bahawa menjelang tahun 2,000 akan ada di rantau ini sebuah laluan pengangkutan yang akan meminggirkan atau menyusutkan kepentingan antarabangsa Selat Melaka.

Kesan positif daripada perkembangan baru ini ialah risiko pelanggaran kapal dan tumpahan minyak akan berkurangan di Selat Melaka kerana berkurangnya kesesakan di Selat itu. Tetapi apakah ini bererti ekonomi Singapura khususnya, dan Indonesia serta Malaysia umumnya akan terjejas?

Jawapannya tentulah, "tidak semestinya", kerana senario baru itu mungkin sekali akan merapatkan lagi kerjasama antara ketiga-tiga negara litoral demi tuntutan *survival* dan kemakmuran bersama. Ertinya, strategi-strategi baru nanti mungkin sekali akan lebih bersifat serantau daripada nasionalis, selaras dengan sifat Selat Melaka sebagai bukan sumber nasional tetapi sumber serantau.

Rujukan

Asia Week. 6 Oktober 1993.

Ausafur Rahman, Chia LS, Diana Chung SP (1980) Pollution of water by hydrocarbons and heavy metals around Singapore. In: Hew Choy Sin *et al* (eds) *Proceedings of the Second Symposium on our Environment*. Penerbit Nanyang University, Singapura.

Berita Harian. 9 Oktober 1992.

Britannica Encyclopedia (1974) 9, 477-79.

Chia LS (1981) The Straits of Malacca and Singapore: Navigational, Resource and Environmental Considerations. In: Chia LS, Mac Andrews C (eds) *Southeast Asian Seas, frontiers for development*. McGraw-Hill, Institute of Southeast Asian Studies, Singapura.

Chinnery K (1992) Rule 1: Prepare for the worst. *Far Eastern Economic Review*. 19 November, 54-55.

Clifford M (1993) Growing pains - Indonesian growth zone makes patchy progress. *Far Eastern Economic Review*. 20 May, 60-61.

Economic Planning Unit/Institute of Strategic Studies (1992) Development potential of the northern growth triangle Vol. 11. Draft Final Report. Kuala Lumpur.

EIA (Energy Information Administration) (2006) World Oil Transit Chokepoints. US Dept. of Energy. Available from: <http://www.eia.doe.gov>

Freeman, D B (2003) *The Straits of Malacca: Gateway or Gauntlet?*. McGill-Queen's University Press

International Maritime Organisation (IMO) (2001) Marine Electronic Highway - a series of technological measures to ensure safe and efficient use of the busy waters. July 21: 26-31

Jayakrishnan S (1993) Vigilance, watchword to fight pirates. *New Straits Times*. Oktober 12.

Marr JC (1981) Southeast Asian marine fishery resources and fisheries. In: Chia LS, Mac Andrews C (eds) *Southeast Asian Seas, frontiers for development*. McGraw-Hill, Institute of Southeast Asian Studies, Singapura.

Nayagam J (1992) Migrant labor absorption in Malaysia. *Asian and Pacific Migration Journal* (3-4), 477-494.

New Straits Times. 24 September 1992.

New Straits Times. 8 October 1993.

New Straits Times. 29 October 1993.

Ruddle K (1981) Pollution in the marine coastal environment of ASEAN Countries. In: Chia LS, Mac Andrews C (eds) *Southeast Asian Seas, frontiers for development*. McGraw-Hill, Institute of Southeast Asian Studies, Singapura.

Sharidan Mohd Ali (2006) 34 wrecks in sealane threaten passing ships. *The Star* January 2.

- Southern Seaboard Development Committee and National Economic and Social Development Board (1992) *Southern development program: Thailand's new strategic thinking towards the Year 2000 and beyond*. Bangkok.
- The Business Times Singapore 2006 "Piracy is still troubling the shipping industry: report; Industry fears revival of attacks though current situation has improved," August 14, 2006
- Utusan Konsumer. Ogos 1976.
- Vatikiotis M, Bartholomew J (1992) Raiders of Riau. *Far Eastern Economic Review* 2 July, 14-15.
- Vatikiotis M (1992) The Batam connection. *Far Eastern Economic Review* Julai, 14-15.
- Vatikiotis M (1993) Stormy weather: Tension behind the smiles at Mahathir - Suharto talks. *Far Eastern Economic Review* 29 Julai, 18-19.
- Westlake M (1992) But is it safe? *Far Eastern Economic Review*. 19 November, 45-46.
- Westlake M (1992) It was a bad year at sea. *Far Eastern Economic Review* 19 November, 50-51.