

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Selat Malaka merupakan salah satu jalur penting bagi pelayaran dan kegiatan ekonomi dunia. Dahulu wilayah ini menjadi keuntungan bagi kerajaan-kerajaan yang berada di wilayah yang dikuasai ini. Selat Malaka memiliki peran penting bagi Kerajaan Malaka sebagai contohnya, sebab lokasinya yang strategis di Semenanjung Malaya (sebelah timur Selat Malaka), memberikan keuntungan besar bagi Kerajaan Malaka di jalur rempah pada saat itu. Pedagang dari luar negeri banyak yang berdatangan membawa komoditas rempah seperti cengkeh, bunga pala, kayu cendana dan lain-lain serta barang-barang seperti timah, emas, kain sutra dan lain-lain¹ dari Malaka².

Secara historis, jalur Selat Malaka ini telah ramai digunakan sejak berabad-abad lalu, sejak Kerajaan Malaka berkuasa (1402-1409 M) bahkan Kerajaan Sriwijaya (800-1300 M) sebelumnya. Sebagai Imperium Maritim, wilayah kekuasaan Kerajaan Sriwijaya tersebar luas di Nusantara, Semenanjung Malaysia, Thailand Selatan dan Kamboja.³⁻⁴ Bahkan karena luas kekuasaan dan letaknya yang sangat strategis ini, Kerajaan Sriwijaya mampu menguasai Selat Sunda, Selat Karimata dan Selat Malaka.⁵ Selat Malaka khususnya, merupakan salah satu lokasi penting bagi Kerajaan Sriwijaya, selat yang menjadi jalur perdagangan internasional dari Asia Timur, Asia Barat dan Eropa selama berabad-abad ini

¹ Pernyataan Tome Pires dalam Suma Oriental, dalam Historia <https://historia.id/politik/articles/malaka-imperium-negeri-jiran-D8ogQ/page/1>.

² Petrik Matanasi, "Malaka: Imperium Negeri Jiran", dalam Historia, di publikasi 02 Juli 2024, https://historia.id/politik/articles/malaka-imperium-negeri-jiran-D8ogQ/page/___ diakses 19 Oktober 2024.

³ H. Budisantoso, "Sriwijaya Kerajaan Maritim Terbesar Pertama di Nusantara", Jurnal Ketahanan Nasional, XI (1) April 2006, Hal. 51-52.

⁴ Wiwit Wulandari, Farhan Aliffia Saputra & Reka Seprina, "Dinamika Keruntuhan Kerajaan Sriwijaya: Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kehancuran Imperium Maritim Abad Pertengahan", Journal of Indonesian History 11 (2) 2023, Hal. 2.

⁵ *Ibid.*, Hal. 2.

memberikan keuntungan ekonomi melalui pengenaan pajak pada kapal yang melintas dan kepentingan politik bagi Kerajaan Sriwijaya, karena kekuasaannya atas Selat Malaka, Kerajaan Sriwijaya mencapai puncak kejayaannya.⁶

Selanjutnya Selat Malaka dipandang penting bagi negara-negara Asia Tenggara yang berbatasan atau bergantung pada kawasan ini, termasuk negara-negara besar yang berkepentingan di Indo-Pasifik. The National Bureau of Asian Research mencatat bahwa Selat Malaka saat ini menjadi salah satu jalur perdagangan paling sibuk di dunia dengan sekitar 60% perdagangan maritim global melewati jalur ini dan wilayah ini juga menyumbang sebesar 40% dari PDB global.⁷ Dengan sekitar 90.000 kapal yang melewati Selat Malaka setiap tahunnya, tentunya memberikan beberapa ancaman bagi Selat Malaka dan Indo-Pasifik. Salah satu ancamannya yaitu kepadatan lalu lintas yang navigasi. Kecelakaan kapal yang terjadi menyebabkan arus barang akan tertunda dan terganggu atau bahkan menyebabkan kerusakan lingkungan.⁸ Sebagai contoh, pada bulan Juli tahun 2021, kapal kontainer Inggris (*Zephyr Lumos*) dan kapal pengangkut curah Malta (*Panamax Galapagos*) bertabrakan di sepanjang Selat Malaka. Akibatnya, bukan saja merusak kedua kapal tetapi juga mengakibatkan tumpahan minyak (*oil spill*),⁹⁻¹⁰ dan masalah baru pun timbul (**Gambar 1**).

⁶ Safri Burhanuddin, *Sejarah maritim Indonesia : menelusuri jiwa bahari bangsa Indonesia dalam proses integrasi bangsa (sejak jaman prasejarah hingga abad XVII)*, Jakarta: Badan Riset Perikanan dan Kelautan, 2004. Hal. 64.

⁷ The National Bureau of Asian Research, “*Geoeconomic Crossroads The Strait of Malacca’s Impact on Regional Trade*”, dipublikasi 05 Oktober 2023, <https://www.nbr.org/publication/geoeconomic-crossroads-the-strait-of-malaccas-impact-on-regional-trade/> diakses 19 Oktober 2024.

⁸ *Ibid.*

⁹ The Maritime Executive, “*Photos: Boxship Collides With Bulker in Strait of Malacca*”, di publikasi 11 Juli 2021, <https://maritime-executive.com/article/photos-boxship-collides-with-bulker-in-strait-of-malacca/> diakses 19 Oktober 2024.

¹⁰ WE Cox Claims Group Limited, “*New Casualty – Zephyr Lumos c/w Galapagos*”, <http://wecox.msoclientsites.co.uk/NEW-CASUALTY-ZEPHYR-LUMOS-c/w-GALAPAGOS/> diakses 19 Oktober 2024.

Gambar 1. Tumpahan Minyak Akibat Tabrakan *Zephyr Lumos* dan *Galapagos* (2021)



Sumber : The Maritime Executive (2021)

Penelitian tentang konsolidasi penanganan pencemaran lingkungan di Selat Malaka periode 2021-2023 ini penting untuk dilakukan. Urgensi dalam penelitian ini terletak pada pencemaran lingkungan khususnya mengenai tumpahan minyak (*oil spill*) oleh kapal-kapal yang melewati Selat Malaka. Tidak berhenti disana, akibat dari tumpahan minyak oleh kapal-kapal yang melewati Selat Malaka sangat berdampak tidak hanya pada aspek lingkungan tetapi juga aspek sosial, aspek politik dan aspek ekonomi negara-negara sekitar Selat Malaka, termasuk Indonesia dimana angin dan arus yang terjadi disaat musim Barat pada wilayah Asia Tenggara (umumnya terjadi antara bulan Oktober hingga Maret), mendorong arus laut di Selat Malaka ke arah timur, yaitu menuju pantai Indonesia. Akibatnya, limbah dari sumber pencemaran di kawasan Selat Malaka akan terbawa oleh arus tersebut dan terdampar atau bermuara di pantai Indonesia. **(Gambar 2)**. Pada aspek sosial, tumpahan minyak di Selat Malaka berdampak buruk terhadap ekosistem laut, jika ekosistem laut terganggu tentu saja akan mempengaruhi kondisi sosial nelayan di pantai sekitar dan keselamatan pelaut akan terganggu. Lebih jauh, pada aspek ekonomi, tumpahan minyak juga mempengaruhi pariwisata di pantai sekitar, jalur air yang terhambat, penutupan rekreasi perikanan dan komersial dan bahkan memerlukan biaya pembersihan dan penanggulangannya. Tidak hanya itu, secara politik, tumpahan minyak di Selat

Malaka masih menjadi perdebatan mengenai siapa yang akan bertanggung jawab atas pencemaran lingkungan di Selat Malaka tersebut. Untuk itu, perlu dilakukan kerjasama antar negara sekitar, termasuk Indonesia dan lembaga internasional dalam memperkuat hukum dan mencegah serta meminimalisir pencemaran lingkungan yang terjadi di Selat Malaka.

Gambar 2. Pekerjaan pembersihan di pantai-pantai Johor yang terdampak tumpahan minyak dari Terminal Pasir Panjang Singapura (2023)



Sumber : New Straits Times (2023)

Selat Malaka merupakan perairan sempit sekaligus rute pelayaran yang terletak di antara Indonesia, Semenanjung Malaysia, dan Singapura.¹¹ Lebih detail, Selat- Malaka terletak di bagian utara Pulau Sumatera, Indonesia dan di bagian selatan Malaysia yang memiliki panjang 500 mil dan 25.000 mil sekaligus sebagai koridor utama yang menghubungkan antara Samudra Hindia dan Laut China Selatan.¹² Dengan letak geografis yang strategis tersebut, tidak heran bahwa Selat Malaka merupakan jalur lalu lintas perdagangan global yang sangat penting dari dulu hingga sekarang.

¹¹ Lintang Suprobonigrum dan Yandry Kurniawan, "Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura di Selat Malaka", *Politica*, Vol. 8, No. 2 November 2017. Hal. 164.

¹² Britannica, "Strait of Malacca", terakhir diupdate 10 Oktober 2024 <https://www.britannica.com/place/Strait-of-Malacca/>, diakses 19 Oktober 2024.

Tumpahan minyak (*oil spill*) tentunya memberikan dampak yang merugikan bagi semua makhluk hidup. Minyak yang tumpah di perairan akan menimbulkan ancaman serius terhadap air tawar dan lingkungan laut, mempengaruhi sumber daya permukaan maupun berbagai spesies bawah permukaan yang saling berkaitan dalam rantai makanan yang kompleks, mencakup sumber daya untuk pangan manusia.¹³ Setidaknya ada 2 (dua) dampak dari tumpahan minyak di perairan, yaitu kerusakan fisik terhadap biota atau habitatnya dan toksisitas minyak itu sendiri yang dapat meracuni organisme yang terpapar (**Gambar 3**). Habitat air tawar maupun air laut memiliki kepekaan yang berbeda terhadap dampak dari kontaminasi minyak, begitupun kemampuan pemulihannya berbeda tergantung pada jenis lingkungan, ukuran, jenis tumpahan, kondisi hingga pada teknik serta pola penanganan yang tepat saat itu.¹⁴ Artinya meskipun penanganan terhadap tumpahan minyak telah dilakukan namun belum tentu menjamin tidak adanya bahaya yang timbul dari sisa minyak yang belum sepenuhnya bersih dari perairan.

Gambar 3. Tumpahan minyak dari kapal tanker yang mencemari pantai Kepulauan Riau (2023)



Sumber : Antara (2023)

¹³ New Zealand Governance, "The Impact of Oil on the Environment", <https://www.maritimenz.govt.nz/public/environmental-protection/the-impact-of-oil-on-the-environment/> diakses 19 Oktober 2024.

¹⁴ *Ibid.*

Selanjutnya, hal serupa mengenai adanya tumpahan minyak seperti pada kapal *Zephyr Lumos* dan *Galapagos* di perairan Selat Malaka pernah terjadi pada insiden tabrakan antara *Nagasaki Spirit* dan *Ocean Blessing* (1992)¹⁵ dan tabrakan antara *Ceres I* dan *Hafnia Nile* (2024).¹⁶ Sementara itu, tabrakan yang tidak menimbulkan tumpahan minyak pun kerap terjadi di perairan Selat Malaka seperti, tabrakan antara *Aframax Zephyr I* dan *GSL Grania* (2022)¹⁷, tabrakan antara *B Oceania* dan *Xin Tai Hai* (2011), tabrakan antara *NYK Themis* dan *AZ Fuzhou* (2013), tabrakan antara *Hammonia Thracium* dan *Zoey* (2013), tabrakan antara *Al Gharrafa* dan *Hanjin* (2014).¹⁸

Tumpahan minyak yang timbul akibat dari kegiatan yang ada di Selat Malaka, tidak terjadi akibat ketidaksengajaan yang disebabkan oleh kecelakaan saja, namun tidak sedikit juga kapal asing yang secara sengaja membuang limbah minyak hitam di Selat Malaka. Seperti yang terjadi di Pulau Bintan pada tahun 2019 dan 2022 secara berturut-turut telah dicemari oleh limbah hitam (*sludge oil*) yang dibuang oleh kapal asing di perairan perbatasan Selat Malaka. Akibatnya jelas, yaitu berdampak pada rusaknya laut beserta ekosistem yang ada, mengurangi tangkapan nelayan, merusak destinasi pantai¹⁹ termasuk resort-resort di sekitar Pulau Bintan.²⁰ Tidak hanya itu, pemerintah juga mengalami kerugian

¹⁵ Teekay, "Nagasaki Spirit: Always Remembered", dipublikasi 18 September 2017 <https://www.teekay.com/blog/2017/09/18/nagasaki-spirit-always-remembered/> diakses 19 Oktober 2024.

¹⁶ Carol Yang, "Malaysia Marine Department detains Ceres I and Hafnia Nile for further investigation", dalam Lloyd's List, dipublikasi 30 Juli 2024 <https://www.lloydslist.com/LL1150065/Malaysia-Marine-Department-detains-Ceres-I-and-Hafnia-Nile-for-further-investigation/> diakses 19 Oktober 2024.

¹⁷ Dolphin Maritime and Aviation Services LTD, "Zephyr I and GSL Grania", dipublikasi 27 September 2022, <https://www.dolphin-maritime.com/?casualty-news/2022/09/28/zephyr-i-and-gsl-grania.html> diakses 19 Oktober 2024.

¹⁸ Capt Fadzlon, "Collision Safety in the Malacca Straits and Singapore Waters", dalam StrasseLink, <https://www.skuld.com/contentassets/d0459c5f5be24a1a938a9eece0ebcb15/collisions-in-the-malacca-and-singapore-straits.pdf/> diakses 19 Oktober 2024.

¹⁹ Yogi Eka Sahputra, "Sudah 10 Tahun, Limbah Minyak Hitam Cemari Laut Bintan", dalam Mongabay, dipublikasi 14 Maret 2022 <https://www.mongabay.co.id/2022/03/14/sudah-10-tahun-limbah-minyak-hitam-cemari-laut-bintan/> diakses 20 Oktober 2024.

²⁰ Najwa Tiara Maharani, Agus Setiawan, dan M. Arif Zainul Fuad, "Pemodelan tumpahan minyak (oil spill) pada perairan Kepulauan Riau menggunakan perangkat lunak general NOAA oil

ekonomi dalam penanganan *sludge oil* tersebut, minimnya anggaran juga menjadi faktor pemerintah untuk melakukan langkah kongkrit bersama dalam mengatasi *sludge oil* tersebut seperti melakukan patroli khusus untuk mengawasi kapal-kapal asing agar tidak membuang sampah di laut.²¹ Tidak hanya itu, cemaran minyak juga hanya merugikan satu pihak yaitu suatu daerah atau negara yang dicemarinya saja seperti Pemerintah Bintan, hal ini menjadi kajian khusus untuk dibahas selanjutnya siapakah yang akan bertanggung jawab atas pencemaran lingkungan laut khususnya *oil spill* di perairan Selat Malaka khususnya.

Namun sebelum itu, mengingat bahwa Selat Malaka merupakan *check point* yang menghubungkan Samudra Pasifik dan Samudra Hindia sekaligus menjadi jalur perdagangan terutama perdagangan minyak. Karena perairannya yang sempit dan meningkatnya jumlah kapal yang melintas setiap tahunnya menimbulkan ancaman keamanan dan keselamatan kapal yang melintasi Selat Malaka.²² Kepadatan lalu lintas laut dan kondisi geografis menjadi salah satu faktor penyebab tabrakan kapal.²³



modelling environment (GNOME)”, Jurnal Ilmu Kelautan Kepulauan, n, 5 (1) ; 571-584, Juni , 2022, <http://ejournal.unkhair.ac.id/index.php/kelautan/> Hal. 572.

²¹ Op. Cit. 20.

²² Op. Cit. 18.

²³ Op. Cit. 9.

**Grafik 1. Jumlah Keseluruhan Kapal yang Melintasi Selat Malaka
Tahun 2017-2023**



Sumber : Marine Electronic Highway, 2023.

Grafik 1, menunjukkan jumlah total kapal yang melewati Selat Malaka tiap tahunnya. Berdasarkan data dari *Marine Electronic Highway* kepadatan lalu lintas kerap terlihat pada periode 2017-2023, jumlah total kapal dari tahun 2017 sampai tahun 2018 mengalami kenaikan sekitar 746 kapal, namun pada tahun 2019 mulai mengalami penurunan jumlah kapal hingga tahun 2021. Penurunan signifikan terjadi pada tahun 2021 dengan jumlah sebanyak 78.317²⁴ kapal hal ini disebabkan oleh pandemi Covid-19 dan Perang Rusia dan Ukraina yang berpengaruh terhadap penurunan permintaan energi²⁵, untuk itu transportasi laut tampaknya relatif lambat dalam menanggapi krisis global. Namun pasca pandemi, terjadi peningkatan paling signifikan yang terjadi di Selat Malaka, tepatnya pada pertengahan tahun 2021 hingga tahun 2023.²⁶ Pada tahun 2023 menggambarkan peningkatan signifikan sebesar sekitar 89.000 kapal yang di dominasi oleh kapal

²⁴ Marine Electronic Highway, "Total Number of Ships Passing Through the Strait of Malacca from 2000 to 2023.", <https://mehsoms.net/maritime-safety/straitrep-statistics/ships-passing-through/> diakses 20 Oktober 2024.

²⁵ Krzysztof Wecel, Milena Stróżyńska, Marcin Szmydt, dan Witold Abramowicz, "The Impact of Crises on Maritime Traffic: A Case Study of the COVID-19 Pandemic and the War in Ukraine", *Netw Spat Econ* 24, 199–230 (2024), <https://doi.org/10.1007/s11067-023-09612-0/> Hal. 213-214.

²⁶ *Ibid.*

pengangkut minyak mentah, kapal gas, kapal pengangkut bahan bakar cair dan curah.²⁷

Dengan kata lain, kepadatan lalu lintas laut sangat beresiko terjadinya tabrakan kapal dan dapat menyebabkan pencemaran tumpahan minyak, mengapa begitu? Karena sebagian besar kapal yang melintasi Selat Malaka didominasi oleh kapal pengangkut minyak dan sejenisnya. Sekitar 40% dari semua minyak yang diangkut melalui laut melewati wilayah ini dari Timur Tengah ke Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, dan Lingkar Pasifik.²⁸ Disisi lain, pencemaran laut akibat tumpahan minyak secara sengaja oleh pihak asing disebabkan oleh ketidaksiapan pemerintah setempat terhadap pengawasan daerah pesisir pantai.

Selain itu, mengenai tanggung jawab pencemaran lingkungan di Selat Malaka, negara-negara yang berbatasan dengan Selat Malaka (Negara Riparian) yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura telah bekerjasama untuk menangani pencemaran lingkungan yang terjadi di Selat Malaka, tidak hanya itu, negara-negara pengguna jalur laut seperti Jepang dan China dan bahkan organisasi internasional seperti *International Maritime Organization* (IMO) juga bekerja sama dalam menangani hal tersebut. Kerjasama, program dan perjanjian yang telah dilakukan seperti *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG), *Malacca Strait Patrols* (MSP), *Cooperative Mechanism on the Straits of Malacca and Singapore* (CMSS), *Marine Electronic Highway* (MEH Project), *The Strait of Malacca and Singapore Trust Fund*, dan *Revolving Fund Committee* (RFC). Kerjasama tersebut berperan penting dalam penanganan pencemaran lingkungan di Selat Malaka yang nantinya penulis analisis keefektifan kerjasama yang telah dilakukan dan kondisi pencemaran Selat- Malaka periode 2021-2023.

Berdasarkan paparan dan data yang telah penulis sajikan di atas menunjukkan bahwa pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak (*oil spill*) di Selat Malaka

²⁷ Port Klang, "In 2023, a new annual all-time record for maritime traffic in the Straits of Malacca and Singapore", dalam Infomare, dipublikasi 15 April 2024, <https://www.infomare.it/news/gennews/2024/20240543-Stretti-Malacca-Singapore-traffico-Y-2023uk.asp/> diakses 20 Oktober 2024.

²⁸ Op. Cit. 18.

dipengaruhi oleh 2 (dua) faktor yaitu, kepadatan lalu lintas kapal dan ketidaksiapan pemerintah setempat terhadap pengawasan lingkungan di daerah pesisir pantai negara Riparian. Kepadatan lalu lintas akan membahayakan navigasi dan menyebabkan tabrakan antar kapal. Sementara ketidaksiapan pemerintah setempat terhadap pengawasan (secara anggaran dan operasional) daerah pesisir akan menyebabkan pembuangan minyak ilegal oleh pihak asing. Kedua faktor menjadi hal yang krusial kedepannya apabila tidak dilakukan penanganan pencemaran lingkungan dengan cepat dan efektif. Semakin abai atas keadaan yang ada, akibat tidak adanya regulasi yang jelas maka semakin meluas pencemaran akibat tumpahan minyak di Selat- Malaka yang beresiko serius untuk ekosistem, lingkungan sekitar, atau bahkan merugikan ekonomi negara-negara yang berbatasan dengan Selat Malaka. Oleh karena itu, kerjasama internasional dari berbagai pihak diharapkan dapat menangani masalah tersebut. Oleh sebab itu, penelitian ini ditujukan untuk melihat keefektifan kerjasama antar negara dan organisasi internasional dalam meningkatkan pengawasan terhadap keselamatan serta pencemaran lingkungan di Selat Malaka.

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang relevan yang telah membahas mengenai topik penelitian ini, namun berbeda dengan penelitian-penelitian yang telah dipublikasi sebelumnya, pada penelitian ini tidak hanya memfokuskan pada masalah pencemaran lingkungan di Selat Malaka saja tetapi lebih luas membahas faktor pengawasan dan keselamatan serta kerjasama internasional yang dilakukan oleh negara-negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka, negara-negara yang melewati jalur dan organisasi Internasional.

Dalam upaya menganalisis fokus penelitian tersebut, penulis akan menggunakan teori institusionalisme dari Robert Keohane (1984) dalam bukunya yang berjudul *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy* (1984), sebagai inti penggunaan analisis. Dalam teori institusionalisme, meskipun sistem internasional bersifat anarkis (tanpa otoritas supranasional yang mengendalikan negara-negara) kerjasama internasional dapat terjadi melalui peran institusi internasional dan sangat penting untuk mengatasi masalah kolektif serta

menciptakan stabilitas dan mengurangi konflik antar negara (Keohane, 1984). Untuk itu, teori institusionalisme dari Keohane (1984) ini digunakan penulis untuk menganalisis upaya konsolidasi terhadap manajemen pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak (*oil spill*) di Selat Malaka.

Namun demikian, untuk menganalisa mengenai aspek pencemaran lingkungannya itu sendiri, penulis akan menggunakan Teori Hijau dari John S. Dryzek dalam bukunya "*The Politics of the Earth: Environmental Discourses*" (1997) sebagai teori pendukung. Dalam teori hijau, Dryzek berargumen bahwa tantangan lingkungan global membutuhkan pendekatan demokratis yang lebih inklusif dan deliberatif, serta perubahan dalam wacana politik yang mengedepankan keberlanjutan ekologis. Perlunya partisipasi masyarakat luas dan adil dalam pengambilan keputusan politik, serta perubahan sistemik untuk mengatasi krisis lingkungan.²⁹ Untuk itu, teori hijau (Dryzek, 1997) akan digunakan penulis untuk menganalisis kebijakan dan kerjasama antara Indonesia, Malaysia, Singapura dengan negara-negara lain dan organisasi internasional untuk menangani pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak di Selat Malaka.

1.2. Masalah Penelitian

Pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak (*oil spill*) di Selat Malaka merupakan masalah yang kompleks. Kompleksitas dari pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak (*oil spill*) di Selat Malaka dapat penulis identifikasi dan terdapat 5 (lima) masalah yang menyebabkan adanya pencemaran tumpahan minyak di Selat Malaka, yaitu: *human error*, kondisi geografis perairan, kepadatan lalu lintas kapal, koordinasi antar lembaga yang belum dimaksimalkan, serta pembiayaan terhadap mitigasi, pengembangan teknologi dan penanggulangan pencemaran yang cenderung provisional.

²⁹ John Barry, "*Reviewed Work: The Politics of the Earth: Environmental Discourses, 2nd edition John Dryzek*", Sage Publications, Ltd., Vol. 16, No. 2 (May 2007), Hal. 269-272.

Pertama, *Human Error* merupakan salah satu faktor yang menyebabkan kecelakaan kapal di Selat Malaka, kepadatan jadwal yang sangat tinggi menyebabkan kewalahan awak kapal dan perjalanan yang panjang memungkinkan tingginya resiko kecelakaan yang signifikan. Beberapa insiden kecelakaan yang berkaitan dengan tumpahan minyak disebabkan oleh adanya *human error* dan penilaian navigasi yang buruk.³⁰ Seperti kecelakaan Nagasaki Spirit dan Ocean Blessing (1992) kru kedua yang mengalami kegagalan kapal untuk melakukan pengawasan dan mengikuti prosedur yang benar.³¹ Hal ini mengakibatkan terjadinya tabrakan yang tidak bisa dihindarkan dan tumpahnya minyak ke perairan yang menciptakan pencemaran lingkungan.

Kedua, belum efisiennya pengawasan perairan atau jalur pelayaran yang menyebabkan adanya tumpahan minyak secara sengaja oleh pihak asing maupun faktor operasional. Faktor pengawasan yang lemah akan menciptakan kondisi yang memungkinkan terjadinya tumpahan minyak secara ilegal oleh pihak asing maupun pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab seperti pembuangan minyak dan limbah yang berbahaya ke laut, hal ini sangat merugikan lingkungan. Hal berikut biasanya muncul karena kurangnya faktor pengawasan dan patroli maritim, kesengajaan untuk menghindari biaya pembuangan legal maupun penyeludupan dan operasi rahasia.³² Salah satu contohnya yaitu pencemaran limbah minyak hitam (*sludge oil*) yang dibuang oleh kapal asing di perairan Selat- Malaka, tepatnya di Pulau Bintan. Ancaman terganggunya ekosistem akibat pencemaran limbah minyak terlihat dari terdapatnya kantong plastik berukuran besar yang menyangkut di ranting-ranting pohon mangrove. Kantong plastik tersebut dibuang dengan menyisakan sisa-sisa minyak di dalamnya. Tidak hanya itu, kerugian secara ekonomi dihadapi oleh Pemerintah Bintan, sektor pariwisata dan resor-resor sekitar. Akibatnya Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan

³⁰ Op. Cit. 18.

³¹ Florencia Sciarra Marguery, "The "Nagasaki Spirit", Journal of Maritime Studies Anniversary Issue, Year XLIII, October 2021, No. 60.

³² Op. Cit. 19.

(LHK) Provinsi Kepulauan Riau (Kepri) bertanggung jawab atas pencemaran lingkungan tersebut.³³

Ketiga, kepadatan lalu lintas kapal beresiko besar dalam kecelakaan kapal termasuk tabrakan dan insiden lainnya di Selat Malaka. Kepadatan kapal di Selat Malaka meningkat tiap tahunnya, pada periode 2017-2018 kapal yang melintasi Selat Malaka meningkat dengan masing-masing 84.456 kapal dan 85.202 kapal, penurunan kepadatan terlihat pada periode 2019-2021 karena Pandemi Covid-19 dan krisis global akibat perang Rusia dan Ukraina. Namun pasca pandemi, peningkatan secara signifikan mulai terlihat tepatnya pada tahun 2019 sebesar 89.000 kapal.³⁴ Peningkatan kembali kepadatan kapal di Selat Malaka terjadi pada bulan Mei 2021, sebulan sesudahnya terjadi tabrakan antara kapal kargo Zephyr Lumos dan Galapagos yang mengakibatkan tumpahan minyak di Selat Malaka. Di tengah kepadatan lalu lintas pelayaran yang tinggi pada kawasan selat Malaka tersebut, maka diperlukan peran peralatan seperti Radar, AIS hingga yang terbaru dan terupdate adalah Electronic Chart Display and Information System (ECDIS), yang dapat berfungsi terhadap keselamatan dan efisiensi navigasi. Dengan menyediakan informasi navigasi secara real-time dan terintegrasi terhadap posisi kapal, informasi kedalaman laut, bahaya navigasi, serta pergerakan kapal lain di sekitarnya dengan sistem integrasi terhadap AIS (Automatic Identification System) dan radar. Hal ini diperlukan agar dapat menghindari tabrakan, terutama di area dengan visibilitas terbatas atau kondisi cuaca buruk sehingga dapat meminimalkan risiko kecelakaan dan meningkatkan efisiensi pelayaran di perairan yang padat seperti wilayah Selat Malaka.

Keempat, Selat Malaka termasuk kategori perairan yang dangkal dan sempit sehingga tidak semua wilayah dari Selat Malaka dapat dilewati kapal dengan mudah. Kondisi geografis yang sempit, dangkal serta penuh karang ini menjadikan wilayah Selat Malaka sangat rentan terjadi kecelakaan kapal dan kerusakan lingkungan akibat pelayaran seperti tumpahan produk kapal, minyak

³³ Op. Cit. 19.

³⁴ Op. Cit. 24.

hingga hancurnya terumbu karang di wilayah Selat Malaka. Pencemaran-pencemaran tersebut semakin parah dengan dijadikannya Selat Malaka sebagai tempat pembuangan limbah melalui kapal.³⁵

Kelima, sebagai salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia, Selat Malaka cukup rentan terhadap risiko tumpahan minyak. Meskipun telah ada upaya-upaya kerjasama antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk mengatasi masalah ini, namun koordinasi yang efektif masih menjadi tantangan. Hal ini umumnya didasari oleh hal-hal seperti perbedaan regulasi dan standar, kurangnya mekanisme koordinasi yang kuat, perbedaan prioritas nasional, hingga pada keterbatasan kapasitas institusi.³⁶ Pembiayaan penanganan pencemaran laut di Selat Malaka merupakan tantangan yang membutuhkan komitmen finansial yang besar dari berbagai pihak. Selain biaya pembersihan langsung, terdapat juga biaya-biaya terkait dengan pemulihan ekosistem, kompensasi bagi pihak yang terkena dampak, serta pengembangan sistem pencegahan dan penanggulangan yang lebih baik. Sumber-sumber pendanaan yang umumnya digunakan meliputi anggaran pemerintah dari negara-negara Riparian (Indonesia, Malaysia, Singapura), sumbangan dari organisasi internasional, serta mekanisme asuransi dan dana tanggap darurat.³⁷ Salah satu mekanisme pembiayaan yang telah diterapkan di Selat Malaka adalah Revolving Fund Committee (RFC). RFC dikelola bersama oleh ketiga negara Riparian dan didanai oleh kontribusi dari sektor swasta, terutama industri maritim. Dana ini digunakan untuk membiayai operasi penanggulangan tumpahan minyak, termasuk penyediaan peralatan, bahan, dan tenaga kerja. Meskipun RFC telah memberikan kontribusi yang signifikan, namun jumlah dana yang tersedia seringkali tidak mencukupi untuk

³⁵ Isfarin, N.N., *Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka dari Pencemaran Minyak Lintas Batas*, Jurnal Ilmu Hukum (2012), 15(2), 206-224.

³⁶ Tarigan, V.C.E dan Sihombing, E.N.A.M., *Kebijakan Pengendalian Pencemaran di Selat Malaka yang Bersumber dari Kecelakaan Kapal*, Jurnal Penelitian Hukum De Jure, (2019), 19(4), 479-502.

³⁷ <https://jurnalmaritim.com/komite-tiga-negara-kelola-dana-bergulir-atasi-oil-spill-di-selat-malaka/>

mengatasi kejadian tumpahan minyak skala besar.³⁸ Pembiayaan tumpahan minyak di Selat Malaka didasarkan pada prinsip *polluter pays principle* atau pihak yang menumpahkan minyak juga turut bertanggung jawab atas ganti rugi, selain ganti rugi yang didapatkan melalui pajak, retribusi, dan pungutan lainnya yang berkaitan dengan operasional di Selat Malaka. Selain itu terdapat organisasi antar pemerintah yang didirikan untuk menyediakan kompensasi finansial bagi pihak-pihak yang terkena dampak pencemaran minyak, baik yang disebabkan oleh tumpahan minyak persisten dari kapal tanker maupun sumber pencemaran minyak di lautan lainnya. Organisasi IOPC Funds yang merupakan organisasi yang didirikan berdasarkan konvensi internasional dengan mengadopsi turunan pada peraturan Organisasi Maritim Internasional (IMO), bertujuan memberikan kompensasi kepada pihak yang mengalami kerugian akibat pencemaran minyak dari kapal, pembiayaan pembersihan dan pemulihan lingkungan, kerugian ekonomi bagi nelayan, sektor pariwisata, bisnis lain yang bergantung pada sistem kelautan, hingga kerusakan properti penunjang aktivitas di sekitar wilayah perairan. Untuk itu, dalam meningkatkan keberlanjutan pembiayaan penanganan pencemaran laut di Selat Malaka, diperlukan beberapa langkah strategis seperti upaya diversifikasi sumber pendanaan dengan melibatkan lebih banyak pihak, seperti lembaga keuangan internasional dan filantropi, meningkatkan efisiensi penggunaan dana melalui penerapan teknologi yang lebih canggih dan optimalisasi koordinasi antar lembaga, serta pengembangan mekanisme pembiayaan berbasis kinerja yang memberikan insentif bagi pihak-pihak yang berhasil mencegah dan mengatasi tumpahan minyak. Dengan demikian, pembiayaan penanganan pencemaran laut di Selat Malaka dapat menjadi lebih berkelanjutan dan efektif.

Berdasarkan dari 5 (lima) permasalahan yang telah diidentifikasi di atas, selanjutnya penulis akan memfokuskan penelitian pada 3 (tiga) permasalahan saja, yaitu kepadatan lalu lintas kapal, kondisi geografis perairan serta kerjasama dan koordinasi antar negara/lembaga yang belum dimaksimalkan (dukungan

³⁸ <https://www.antaraneews.com/berita/2293282/pemerintah-akui-belum-optimal-tekan-insiden-tumpahan-minyak/>

manajemen maupun operasional pada kasus *oil spill*). Selanjutnya disebut sebagai Masalah Pokok Penelitian, yaitu : efisiensi dan keefektifan kerjasama yang ada antar aktor (*stakeholder*) bagi perairan Selat Malaka dalam pengawasan, pengaturan, serta pencegahan hingga penanganan pencemaran lingkungan yang berasal dari tumpahan minyak (*oil spill*).

Adapun alasan dari mengapa 3 (tiga) permasalahan tersebut ditetapkan sebagai masalah pokok penelitian, antara lain: ketiga permasalahan tersebut sangat relevan dengan topik penelitian. Relevansi ini menunjukkan keterkaitan dengan adanya permasalahan lingkungan, dampak, penanganannya serta kerjasama internasional yang dilakukan oleh berbagai aktor untuk mengatasi pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak (*oil spill*) di Selat Malaka.

Dengan merujuk pada masalah pokok penelitian sebagaimana dikemukakan di atas, maka selanjutnya Rumusan Masalah Penelitian yang akan penulis lakukan, secara singkat dapat dikemukakan sebagai berikut. Pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak (*oil spill*) di Selat Malaka disebabkan oleh 3 (tiga) faktor, yaitu kondisi geografis perairan, kepadatan lalu lintas kapal dan koordinasi antar lembaga yang belum dimaksimalkan (baik dukungan manajemen maupun operasional). Ketidakstabilan di wilayah Selat Malaka menyebabkan lemahnya pengawasan terhadap perilaku pelanggaran laut. Sementara itu, kepadatan lalu lintas di Selat Malaka beresiko besar terhadap keselamatan pelayaran sehingga dapat berakibat pada tabrakan (*Collision*) atau insiden lainnya yang dapat menyebabkan tumpahan minyak di laut, serta koordinasi yang belum optimal menyebabkan semakin rendahnya upaya preventif terhadap insiden-insiden pencemaran lingkungan, dimana salah satunya adalah tumpahan minyak (*oil spill*). Meskipun negara-negara “Riparian” telah bekerja sama dengan negara lain dan organisasi internasional, penting bagi penulis untuk menganalisis keefektifan kerjasama antar negara dan organisasi internasional dalam meningkatkan pengawasan dan operasional keselamatan terhadap pencemaran lingkungan di Selat Malaka, mengingat pada periode 2021-2023 kepadatan lalu lintas di Selat Malaka mengalami peningkatan yang signifikan.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Penelitian ini didasarkan pada pertanyaan utama berupa “*Bagaimana efisiensi dan efektivitas kebijakan maupun koordinasi Indonesia terhadap negara “Riparian” maupun stakeholder yang berkepentingan dalam merespon masalah pencemaran lingkungan yang berasal dari tumpahan minyak (oil spill) di perairan Selat Malaka ?*”. Pertanyaan pokok selanjutnya telah penulis uraikan ke dalam pertanyaan operasional sebagai berikut :

1. Apa yang menjadi urgensi bagi Indonesia terhadap upaya dalam tindakan “*overcome dan preventif*” atas pencemaran lingkungan (*oil spill*) di Selat Malaka ?
2. Bagaimana respon Indonesia terkait isu pencemaran lingkungan (*oil spill*) yang timbul di kawasan Selat Malaka ?
3. Bagaimana cara yang dapat dilakukan secara efisien dan efektif bagi Indonesia dalam menghadapi pencemaran lingkungan perairan (*oil spill*) di kawasan Selat Malaka ?

1.4. Tujuan Penelitian

1. Mendeskripsikan urgensi Indonesia dalam tindakan “*overcome dan preventif*” atas pencemaran lingkungan (*oil spill*) di Selat Malaka;
2. Menjelaskan dan meninjau upaya yang telah ada dan berjalan, sehingga dapat ditingkatkan bagi Indonesia dalam pencegahan dan penanganan pencemaran perairan (*oil spill*) di di Selat Malaka;
3. Memverifikasi terhadap manajemen pengelolaan pencemaran lingkungan perairan (*oil spill*) oleh Indonesia yang berkaitan terhadap kerjasama tripartit antar negara “Riparian” maupun organisasi lain nya di sekitar Selat Malaka.

1.5. Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan bertujuan untuk mendapatkan manfaat teoritis dalam pengembangan teori terkait kerjasama - kerjasama yang terjalin baik dari aktor negara seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura, maupun peran dari lembaga atau organisasi internasional seperti ASEAN hingga IMO. Upaya efektif antara negara-negara di Selat Malaka dalam mengatasi pencemaran lingkungan laut ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi pemahaman tentang ekosistem laut yang tidak dapat diabaikan bagi kawasan Selat Malaka, melihat kawasan ini merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia yang terus mengalami dinamika yang kompleks.

Data dan temuan penelitian ini dapat digunakan untuk mengembangkan strategi bagi para aktor dalam manajemen peningkatan sebuah kebijakan secara optimal yang mampu menghasilkan pengelolaan yang lebih efektif, mengidentifikasi sumber pencemaran secara akurat, serta memantau dampak dari berbagai kegiatan pelayaran di kawasan sehingga upaya pemulihan dapat dicapai. Selain itu, diharapkan penelitian dapat menghasilkan inovasi teknologi baru untuk mengatasi masalah pencemaran dari aktivitas pelayaran, seperti sistem pemantauan kualitas air yang dibuang dari kapal-kapal yang melintas atau metode pembersihan tumpahan minyak yang lebih efisien.

1.6. Sistematika Penulisan

Proposal penelitian skripsi terdiri dari 3 (Tiga) bagian, yaitu:

A. BAGIAN MUKA. Secara berurutan terdiri dari:

1. Cover/Sampul Depan
2. Halaman Daftar Isi

B. BAGIAN ISI. Merupakan bagian utama pada proposal, secara berurutan terdiri dari :

BAB I PENDAHULUAN

Pada Bab I memuat, latar belakang penelitian (meliputi: alasan memilih judul, dan signifikansi penelitian), masalah penelitian (meliputi : identifikasi masalah, masalah pokok dan rumusan masalah), pertanyaan penelitian (terdiri dari pertanyaan pokok dan pertanyaan operasional), tujuan penelitian, manfaat penelitian (kontribusi secara teoritis dan praktis).

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Pada Bab II memuat: hasil penelitian-penelitian sebelumnya, teori-teori yang digunakan dan kerangka pemikiran.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada Bab III memuat: pendekatan penelitian, ASDIPAR (Aspek, Dimensi, dan Parameter), teknik pengumpulan data dan teknik pengelolaan (reduksi data, penyajian data dan kesimpulan dan verifikasi).

C. BAGIAN AKHIR. Terdiri dari :

1. Daftar Pustaka

