

Belum selamatkan perairan kita?

Tingkat kerjasama negara ASEAN banteras lanun, perompak

Setelah lebih setahun pesawat Penerbangan Malaysia MH370 lesap tanpa kesan, negara kita dikejutkan sekali lagi dengan kehilangan *MT Orkim Harmony* berdekatan Tanjung Sedili, lebih seminggu lalu. Kapal tangki milik Malaysia itu, mengangkut kargo minyak RON 95 milik PETRONAS bernilai RM21 juta yang dirompak oleh lanun di perairan Johor. Kapal tangki itu dijumpai di perairan Kemoja dan anak kapal sudah diselamatkan oleh pihak berkuasa Malaysia.

Jenayah pelanunan yang dahulunya menghantui Selat Melaka, kini mula merebak ke perairan timur Johor, yang juga antara laluan perkapalan paling sibuk di dunia. Masih selamatkan perairan kita?

Dibatasi Malaysia, Indonesia dan Singapura, Selat Melaka adalah alur perkapalan yang sangat penting dalam menajana perekonomian dunia. Selat Melaka yang sebahagian besarnya dalam perairan Malaysia, menghubungkan Lautan Hindi kepada Lautan Pasifik menerusi Laut China Selatan, sekali gus membentuk laluan maritim yang penting dan strategik.

Hari ini, 40 peratus aliran perdagangan dunia menelusuri selat ini yang menampung lebih 70,000 trafik perkapalan setiap tahun. Kesibukan selat ini yang mengangkut kargo lebih RM544 bilion setahun dan ditambah pula dengan kehadiran karang-karang cetek dan pulau kecil, menyebabkan kapal yang melewati selat ini terpaksa belayar secara perlahan.

Faktor ini memberi kesempatan kepada lanun atau perompak laut untuk melakukan jenayah di perairan kita ini sejak dahulu.

Selat Melaka mempunyai sejarah aktiviti pelanunan yang panjang. Kerajaan Srivijaya adalah kerajaan tempatan pertama yang berhasil memerintah sebahagian besar rantau Selat Melaka dan Laut China Selatan di antara kurun ke-7 hingga kurun ke-13. Kerajaan yang berpusat di Palembang ini memperoleh kekayaan ekonomi dengan mengambil kesempatan di atas lokasinya sebagai pelabuhan entrepot untuk pasaran antarabangsa dua kuasa besar Asia ketika itu, China dan India.

Kejatuhan Srivijaya pada kurun ke-13 merubah wajah kota Palembang dari sebuah kota perdagangan ke kota pelanunan. Aktiviti pelanunan ini dijalankan sebahagian besar orang Melayu dan lanun Cina. Kurun ke-15 menyaksikan lanun ini membentuk bahagian penting dalam mencorakkan kuasa politik di rantau ini sehinggakan Orang Laut, kebanyakannya adalah lanun, memainkan peranan utama dalam mem-

bina empayar Melaka.

Orang Laut berperanan menjaga kemaslahatan kapal yang belayar menerusi Selat Melaka serta memastikan pelabuhan Melaka tetap unggul di rantau ini. Rujukan awal kepada sumber China yang dicatat oleh Lung-Ya-Men menyatakan penduduk pantai selatan Temasik (Singapura) dan Pulau Blakang Mati (sekarang Pulau Sentosa) sangat 'ketagihan' kepada aktiviti pelanunan dengan menyerang secara bertalutalu tongkang China yang mengangkut komoditi berharga dan menghambakan orang yang mereka tangkap.

Aktiviti pelanunan di rantau ini meningkat menjelang kurun ke-19 apabila Eropah sedang mengalami revolusi industri, kerana pada ketika ini, perdagangan Eropah dengan Asia Timur sedang berkembang pesat, terutama industri getah dan bijih timah. Faktor ini meningkatkan trafik perkapalan menerusi Selat Melaka yang akhirnya menyebabkan kapal ini menjadi sasaran lanun yang dahagakan kekayaan.

Alur maritim terpenting

Pada kurun ke-21, Selat Melaka terus memegang reputasinya sebagai alur maritim terpenting untuk perkapalan dan perdagangan dunia. Aktiviti pelanunan masih mengambil tempat di selat ini, terutama di perairan Indonesia. Pada tahun 2004, sejumlah 46 serangan lanun, tahun yang sama di mana 50,000 kapal dagang direkod melayari Selat Melaka. Ketika itu, ada kebarangkalian 0.07 peratus serangan lanun bagi setiap kapal yang melewati laluan Selat Melaka, peratusan yang agak membimbangkan dari sudut keselamatan maritim.

Menurut undang-undang laut antarabangsa yang termaktub di dalam Konvensyen Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu Mengenai Undang-undang Laut 1982 (LOSC), kawasan maritim di dalam lingkungan 12 batu nautika (22 kilometer) dari garis pantai sesebuah negara dianggap sebagai wilayah kelautan bagi negara berkenaan. Oleh kerana sebahagian besar Selat Melaka, terutama bahagian selatan adalah sempit dan berkeluasan kurang dari 24 batu nautika dari garis pantai Sumatera dan Semenanjung Malaysia, selat ini tidak mempunyai zon laut lepas dan dimiliki sepenuhnya oleh Malaysia, Indonesia dan Singapura.

Namun, kawasan utara Selat Melaka berkeluasan lebih 24 batu nautika dari garis pantai Malaysia dan Indonesia memungkinkan wujudnya zon ekonomi eksklusif atau zon laut lepas. Menurut LOSC, sesuatu jenayah maritim hanya akan dianggap sebagai aktiviti pelanunan jika jenayah ini berlaku di zon ekonomi eksklusif atau zon laut lepas. Manamana negara berbidangkuasa untuk menangkap lanun ini kerana LOSC menggariskan lanun adalah hostis humanis generis (musuh kemanusiaan).

Jika jenayah ini berlaku di dalam zon wilayah kelautan, aktiviti ini dianggap jenayah rompakan laut

dan negara yang berbidangkuasa untuk mengenakan tindakan undang-undang terhadap penjenayah ini pada dasarnya adalah negara di mana jenayah ini berlaku. Kapal tangki *MT Orkim Harmony* dikatakan hilang 30 nautika batu selepas memulakan perjalanan dari Pelabuhan Tanjung Sedili di Johor. Jika benar kapal tangki ini dirampas dan bukannya hilang, penjenayah yang terbabit dalam kes ini bukanlah perompak laut tetapi adalah lanun.

Sedekad lalu, aktiviti pelanunan dan rompakan laut yang dahsyat menyebabkan Jawatankuasa Bersama Bagi Perang (JWC) oleh Persatuan Pasaran Lloyd (Lloyd's Market Association), penginsurans terkemuka yang berpusat di London untuk mengisytiharkan Selat Melaka sebagai kawasan berisiko perang pada Julai 2005, pengisytiharan meletakkan selat ini setaraf dengan kawasan berisiko perang yang lain seperti Somalia, Iraq dan Lubnan.

Serangan dan rampasan kapal oleh lanun atau perompak laut ini membawa kemudaratan kepada kapal dagang yang lalu-lalang dan mengancam kemaslahatan alam sekitar maritim perairan Malaysia dan serantau jika serangan ini mengakibatkan pelanggaran kapal. Laporan dikeluarkan Biro Maritim Antarabangsa (IMB) yang berpangkalan di Kuala Lumpur menunjukkan kapal yang diserang selalunya dibiarkan kebarangkalian kapal ini terdampar atau melanggar kapal lain, lalu mengakibatkan tumpahan minyak secara besar-besaran.

Insiden seperti ini sudah berlaku 23 tahun lalu apabila kapal *Nagasaki Spirit* berlanggar dengan kapal *Oceans Blessings*. Kapal *Nagasaki Spirit* sedang mengangkut minyak belayar menuju timur menerusi Selat Melaka apabila ia dicerobohi lanun. Kapal ini dirompak dan awak-awaknya dibuang ke laut. Kapal *Oceans Blessings* juga mengalami nasib sama, tetapi awak-awaknya dikunci di dalam perut kapal menyebabkan kapal ini belayar tanpa kawalan dan kedua-duanya berlanggar dan menumpahkan minyak ke dalam perairan Selat Melaka.

Menyadari hakikat serangan ini mampu merosakkan alam sekitar marin dan mengganggu trafik perkapalan, negara littoral, iaitu Malaysia, Indonesia dan Singapura sudah pun memperkenalkan beberapa langkah usaha sama seperti Kumpulan Pakar Teknikal Tiga Pihak (TTEG) dalam keselamatan pelayaran dan keselamatan maritim, rondaan Selat Melaka (MALSINDO), *Eye in the Sky* (EIS) dan Perjanjian Kerjasama Serantau dalam Membanteras Pelanunan dan Rompakan Bersenjata Ke Atas Kapal-Kapal di Asia (ReCAAP) untuk membanteras aktiviti pelanunan dan keganasan maritim di Selat Melaka. Langkah kerjasama ini berjaya meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Melaka untuk beberapa tahun berikutnya.

Sejak tahun 2004, angkatan bersenjata negara yang berbatas dengan Selat Melaka memulakan ron-

daan laut secara berkoordinasi. Setiap negara meronda wilayah masing-masing, tetapi berkomunikasi berkenaan sebarang kemungkinan aktiviti pelanunan.

Tahun berikutnya, skim penerbangan pengawasan dijalankan oleh negara littoral bagi memastikan Selat Melaka bebas lanun dan perompak laut. Penerbangan ini dilakukan oleh kru dari negara littoral dengan maklumat pengawasan ditukarkan sesama mereka secara efektif.

Usaha ini ternyata berhasil kerana penurunan mendadak serangan lanun dan perompak laut ke atas kapal dagang pada tahun 2005 dan tahun 2006, Selat Melaka sudah dikeluarkan daripada senarai zon perang oleh Persatuan Pasaran Lloyd. Sejak itu, Selat Melaka tidak pernah lagi disenaraikan sebagai zon perang.

Jamin keselamatan perairan

Banyak inisiatif dilakukan oleh negara littoral untuk memastikan keselamatan pelayaran dapat dijamin di perairan sekitar Selat Melaka. Senario terkini menunjukkan aktiviti pelanunan dan rompakan laut sudah beranjak dari Selat Melaka ke perairan timur Johor yang menjadi kesinambungan dari laluan utama Selat Melaka menuju ke Laut China Selatan. Sejak tahun 2013, perairan timur Johor dikatakan sudah menjadi 'sarang panas' lanun seperti yang dilaporkan oleh IMB, menjadikannya setaraf dengan perairan Somalia yang sememangnya kawasan maritim yang berbahaya.

Malah, insiden kapal *MT Orkim Harmony* yang dilaporkan dirompak oleh lanun tidak berlaku di perairan Selat Melaka tetapi di perairan timur Johor. Oleh kerana perairan timur Johor dibatasi oleh provinsi Kepulauan Riau, Indonesia, Singapura dan Malaysia, ketiga-tiga negara ini boleh mempertimbangkan untuk meluaskan kerjasama mereka meliputi perairan timur Johor juga, kerana usaha yang sama ternyata berhasil di Selat Melaka.

Laluan Selat Melaka-Laut China Selatan adalah jalur maritim yang penting dan tidak patut dibiarkan tanpa pengawalan bagi mengelak lanun dan perompak laut melakukan jenayah maritim secara berleluasa.

Insiden kapal tangki *MT Orkim Harmony* adalah satu daripada beberapa kes serangan lanun atau perompak laut yang berlaku di perairan timur Johor.

Malaysia, Singapura dan Indonesia adalah tiga negara littoral yang mampu menangani masalah ini tanpa campur tangan kuasa luar dalam urusan keselamatan maritim seperti Amerika Syarikat, Kesatuan Eropah dan China. Campur tangan kuasa luar ini boleh mengganggu-gugat kedudukan ASEAN sebagai Zon Aman, Bebas dan Berkecuali (ZOPFAN). Oleh itu, ketiga-tiga negara ini perlu melanjutkan inisiatif usaha sama efektif yang sudah mereka lakukan di Selat Melaka ke perairan timur Johor juga bagi memastikan rantau ini bebas daripada sebarang aktiviti jenayah maritim.



DR MOHD HAZMI MOHD RUSLI

Penulis ialah Pensyarah Kanan di Fakulti Syariah dan Undang-undang, Universiti Sains Islam Malaysia



DR RAHMAT MOHAMAD

Penulis ialah Profesor Undang-Undang di Fakulti Undang-Undang, Universiti Teknologi MARA