

# ISU PERLANUNAN DI SELAT MELAKA DAN SELAT SINGAPURA: KE ARAH KERJASAMA SERANTAU DAN ANTARABANGSA

*Pirate Issues in Straits of Malacca and Straits of Singapore: Towards  
Regional and International Co-operation*

*Hanizah Idris*

## ABSTRACT

The importance of the Straits of Malacca as shipping and international trade routes should not be doubted. It is one of the main factors why it has always been the target of pirate attacks which has worried three neighbouring coastal countries, i.e. Malaysia, Singapore and Indonesia. The same concern has been voiced out by other countries using the straits such as Japan, China, and the United States since the increase of pirate attacks including the Straits of Singapore in years 1999 and 2000. Among the main factors that have caused this to rise is the effect of the 1997/98 Asia financial crisis where many countries in Southeast Asia, particularly Indonesia which has been badly affected economically, which citizens from the said country were identified as the culprits of the pirate attacks. Hence, this paper will analyze the frequency trend of the pirate attacks in the said waters from 1994 to September 2006, and identify the various forms of cooperation that have been and should have been implemented either regionally or internationally in order to address the said issue from continuing.

*Keywords: Piracy, financial crisis, regional cooperation, international trade, international cooperation*

## PENGENALAN

Persoalan tentang kerjasama serantau dan antarabangsa dalam usaha mengawal dan membentasi perlanunan di Selat Melaka dan Selat Singapura sering menjadi pokok perbincangan tiga buah negara persisir di Asia Tenggara iaitu Malaysia, Singapura dan Indonesia. Keprihatinan ketiga-tiga buah negara tersebut terhadap persoalan ini adalah jelas apabila negara-negara tersebut mempunyai kepentingan bersama dari segi geo-politik, ekonomi, sosial dan keselamatan.

Oleh itu, bahagian pertama artikel ini bertujuan untuk mengenalpasti faktor-faktor yang mendorong berlakunya serangan (actual attacks) serta percubaan serangan (attempted attacks) lanun di kedua-dua buah selat tersebut. Antara faktor yang telah dikenalpasti termasuklah faktor kepentingan ekonomi seperti laluan perkapalan di mana kedua-dua buah selat tersebut terutama Selat Melaka merupakan laluan kritikal bagi perdagangan dunia. Lebih daripada 65,000 buah

kapal melalui Selat tersebut pada tahun 2004 di mana jumlah bilangan kapal ini dijangka meningkat dari tahun ke tahun.

Bahagian kedua artikel ini membincangkan serta menganalisis kejadian perlanunan di Selat Melaka dan Singapura bagi mengenalpasti trend serta kawasan tumpuan atau *hot spot* bagi serangan lanun ini. Manakala bahagian akhir penulisan ini membincangkan tentang kerjasama yang telah dan akan diadakan di peringkat serantau dan antarabangsa dalam menangani isu ini. Terdapat pelbagai cadangan dan pandangan yang telah diberikan oleh masyarakat maritim antarabangsa termasuk dari segi perundangan dalam usaha untuk membanteras kejadian tersebut.

Sedar akan kepentingan Selat Melaka sebagai laluan perkapalan paling kritikal dalam perdagangan antarabangsa maka terdapat tiga kaedah atau pendekatan yang diambil berhubung dengan isu perlanunan ini. Pertama, melalui inisiatif dan peranan yang dilakukan oleh negara-negara pesisir iaitu Malaysia, Singapura dan Indonesia bagi memastikan Selat Melaka dan Selat Singapura selamat atau bebas dari ancaman perlanunan. Pendekatan kedua melibatkan peranan dan inisiatif yang diambil oleh negara-negara pengguna selat tersebut seperti Jepun, Korea Selatan, China dan Amerika Syarikat. Manakala pendekatan ketiga adalah dari segi perundangan di bawah International Maritime Organisation (IMO). Sebelum meneruskan perbincangan adalah penting untuk mengenalpasti faktor-faktor yang menarik perhatian lanun untuk melakukan serangan di Selat Melaka dan Singapura yang bertumpu kepada faktor ekonomi.

## **KEPENTINGAN EKONOMI**

### **Laluan Perkapalan**

Selat Melaka yang merupakan laluan perkapalan strategik yang menghubungkan negara-negara di Timur dan Barat telah sekian lama berperanan sebagai laluan utama perdagangan antarabangsa sejak zaman Kesultanan Melaka pada abad ke 15. Pada hari ini jumlah trafik bilangan kapal yang melalui selat tersebut semakin bertambah dari masa ke semasa terutama apabila negara China mula membuka perdagangannya dan muncul sebagai pasaran utama ekonomi dunia selain daripada pertumbuhan ekonomi yang pesat yang dialami oleh negara-negara Asia Timur seperti Korea Selatan, Jepun dan Taiwan. Selain daripada kemunculan China sebagai kuasa ekonomi dunia, faktor lain seperti kestabilan politik turut menyumbang kepada peningkatan bilangan kapal apabila hubungan perdagangan dapat dilakukan dengan selamat serta bebas daripada sebarang ancaman. Di samping itu, Selat Melaka juga turut berperanan sebagai laluan utama kapal-kapal tangki yang membawa bahan bakar seperti bahan petroleum dan gas.<sup>1</sup>

Kepentingan laluan Selat Melaka kepada perdagangan dunia dapat dilihat dalam Jadual 1 yang menunjukkan statistik bilangan kapal yang melalui Selat Melaka dari tahun 2000 hingga 2005. Berdasarkan Jadual 1 tersebut, perkembangan persekitaran global ekoran kejadian serangan 11 September 2001 ke atas Pusat Dagangan Amerika Syarikat di New York serta pengisytiharan yang dibuat oleh Jawatankuasa Penasihat Perang (JWC) pada bulan Jun 2005 bahawa Selat Melaka merupakan salah sebuah daripada 21 kawasan di seluruh dunia yang diklasifikasikan sebagai berisiko tinggi tidak sekali-kali menjejaskan aktiviti perdagangan antarabangsa malahan berlaku peningkatan dari segi jumlah bilangan

kapal yang melalui selat tersebut. Ini jelas menunjukkan keyakinan masyarakat maritim antarabangsa yang tidak dapat menafikan kepentingan kedua-dua selat tersebut sebagai laluan perkapalan paling kritikal bagi negara-negara dagangan utama dunia seperti di Asia Timur, Amerika Utara dan Eropah. Oleh itu, keperluan untuk memastikan keamanan dan keselamatan di kedua-dua selat tersebut supaya bebas daripada ancaman serangan lanun serta rompakan bersenjata adalah amat penting bagi menjamin keselamatan pengguna-pengguna selat tersebut.

**Jadual 1 Bilangan Kapal Melalui Selat Melaka, 2000-2005**

Tahun	Bilangan
2000	55,935
2001	59,314
2002	62,393
2003	62,334
2004	63,636
2005	65,000*

\*anggaran

Sumber: *Bahagian Statistik*, Jabatan Laut, Semenanjung Malaysia bagi tahun-tahun 2000 hingga 2005.

### **Tumpuan Pelabuhan-pelabuhan utama**

Selain daripada mempunyai kepentingan ekonomi kepada masyarakat maritim antarabangsa, Selat Melaka dan Selat Singapura juga menjadi tumpuan pelabuhan-pelabuhan utama dunia seperti Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Singapura di Malaysia dan Singapura<sup>2</sup> yang mempunyai potensi mendapat ancaman atau percubaan serangan lanun. Kedua-dua buah pelabuhan ini mengendalikan pelbagai jenis kargo yang bernilai termasuk kontena, petroleum dan gas untuk pasaran antarabangsa. Bagi negara Malaysia pula, lebih daripada 90 peratus daripada eksport negara adalah melalui laut manakala selebihnya adalah melalui udara dan darat. Dalam tempoh tujuh bulan pertama tahun 2006 ini Pelabuhan Klang telah mencatat pertumbuhan sebanyak 4 peratus iaitu meningkat kepada 70 juta tan bersamaan dengan 42 peratus dari jumlah keseluruhan kargo yang dikendalikan oleh pelabuhan-pelabuhan persekutuan yang lain.

Selain daripada Pelabuhan Klang, Malaysia mempunyai tiga buah pelabuhan utama lain yang terletak di sepanjang Pantai Barat Semenanjung Malaysia iaitu Pelabuhan Pulau Pinang di utara dan Pelabuhan Johor dan Tanjung Pelepas (PTP) di bahagian selatan. Kesemua pelabuhan ini menjadi tumpuan persinggahan perkapalan antarabangsa seperti Maersk, Evergreen dan Orient Overseas Container Line (OOCL) yang menjadikan pelabuhan-pelabuhan di Malaysia terutama Pelabuhan Northport, Westport di Pelabuhan Klang dan PTP sebagai pelabuhan-pelabuhan penting atau *hub* yang mesti disinggahi dalam laluan perkapalan mereka.<sup>3</sup> Dalam tahun 2004 ketiga-tiga buah pelabuhan di atas telah mengendalikan sebanyak 154,530 juta tan kargo termasuk kontena daripada jumlah keseluruhan

kargo yang dikendalikan oleh pelabuhan-pelabuhan Malaysia iaitu sebanyak 264,838 juta tan.<sup>4</sup>

Dalam pada itu, Singapura merupakan sebuah negara yang bergantung sepenuhnya kepada sektor pelabuhannya yang kini merupakan pelabuhan kontena paling utama di dunia. Kebolehan pelabuhan ini menyediakan perkhidmatan pengendalian kargo dan kapal secara profesional merupakan faktor utama yang mendorong pengguna pelabuhan untuk terus singgah di pelabuhan ini.<sup>5</sup> Pada tahun 2004 Pelabuhan Singapura telah berjaya mengendalikan sebanyak 17.5 juta TEUs kontena dan mensasarkan sebanyak 24 juta TEUs kontena akan dapat dikendalikan menjelang tahun 2011 dengan terdapatnya tambahan dari segi pembinaan infrastruktur pelabuhan termasuk pembinaan terminal pelabuhan baru.

Selain daripada pelabuhan-pelabuhan Malaysia dan Singapura, terdapat beberapa buah pelabuhan penting yang terletak di sepanjang pantai Pulau Sumatera, Indonesia seperti Pelabuhan Belawan, Tanjung Balai dan Dumai yang sering menjadi tumpuan serangan serta percubaan serangan lanun. Dengan perkembangan ini jelas menunjukkan bahawa bilangan trafik di Selat Melaka dan Selat Singapura akan terus meningkat dan seterusnya menuntut kepada kesejahteraan, keamanan dan keselamatan laluan perkapalan tersebut dari sebarang ancaman bagi jangka masa panjang.

### **Kegiatan Ekonomi Lain**

Tidak keterlaluan untuk menyatakan bahawa kesejahteraan ekonomi negara-negara persisir terutama Malaysia dan Singapura bergantung kepada kedua-dua selat ini. Selain daripada menjadi tumpuan utama bagi laluan perkapalan dan pelabuhan, kedua-dua selat ini turut menjadi tumpuan pelbagai aktiviti maritim lain seperti perikanan dan pusat rekreasi. Industri perikanan merupakan salah satu sektor utama yang membantu dalam menjana pendapatan negara Malaysia. Terdapat dua jenis perikanan yang diusahakan oleh Malaysia iaitu perikanan pesisir pantai dan perikanan laut dalam. Manakala terdapat banyak pusat rekreasi yang terletak di sepanjang Pantai Barat Semenanjung Malaysia seperti di Port Dickson, Negeri Sembilan, Melaka dan Pulau Langkawi di Kedah yang sentiasa dikunjungi oleh pelancong domestik dan antarabangsa.

## **ANALISIS KES PERLANUNAN DI SELAT MELAKA DAN SINGAPURA**

### **Kekerapan Serangan**

Berbanding dengan kejadian perlanunan yang berlaku di Selat Melaka dan Selat Singapura, peristiwa serangan lanun dan percubaan serangan di perairan lain di dunia seperti di India, Afrika dan Indonesia telah lama meningkat sejak sepuluh tahun yang lalu. Dari analisis yang dilakukan berdasarkan statistik kejadian lanun yang disediakan oleh pihak International Maritime Bureau, *IMB* tahun 2005, antara tahun 1994 hingga tahun 1998 serangan lanun dan percubaan serangan di kedua-dua selat tersebut tidak pernah menjadi satu isu penting seperti yang berlaku pada hari ini apabila purata jumlah serangan lanun di kawasan tersebut adalah sebanyak lima buah serangan sahaja pada setiap tahun seperti yang dapat dilihat pada Jadual 2 berikut.<sup>6</sup>

Berdasarkan Jadual 2 tersebut jelas kelihatan sejak tahun 1999 terdapat peningkatan yang mendadak ke atas serangan lanun dan percubaan serangan di Selat

**Jadual 2 Jumlah Serangan dan Percubaan Serangan Lanun di Selat Melaka dan Selat Singapura, 1994- 30 September 2006**

Lokasi/Tahun	Selat Melaka	Selat Singapura
1994	3	3
1995	2	2
1996	3	2
1997	-	5
1998	1	1
1999	2	14
2000	75	5
2001	17	7
2002	16	5
2003	28	2
2004	38	8
2005	12	7
30 Sept. 2006	6	1
Jumlah	203	62

Sumber: "Annual Report on Piracy and Armed Robbery against Ships", 1 January-31 December 2005, dalam <http://www.icc-ccs.org>. United Kingdom: ICC International Bureau, hlm.5

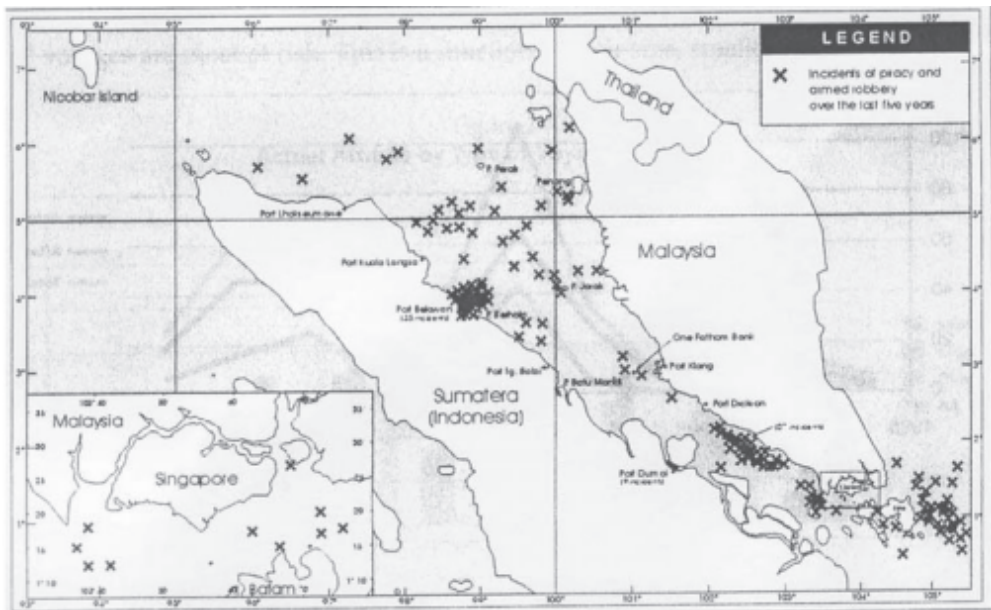
Singapura iaitu dari satu serangan sahaja dalam tahun 1998 kepada 14 buah serangan dalam tahun berikutnya. Manakala bagi Selat Melaka peningkatan dalam jumlah serangan lanun meningkat hampir 80 peratus pada tahun 2000 berbanding pada tahun 1997 iaitu hanya 1 serangan sahaja dilaporkan di kawasan tersebut. Peningkatan ini telah mendapat perhatian yang serius daripada pelbagai pihak terutama IMO dan masyarakat maritim antarabangsa. Walaupun tidak ada bukti yang jelas namun peningkatan ini turut dikaitkan dengan kesan krisis kewangan Asia 1997/1998 di mana negara-negara Asia Tenggara terutama Indonesia telah terjejas teruk dari segi ekonomi. Oleh kerana sebahagian besar daripada lanun-lanun yang telah dikenalpasti adalah rakyat Indonesia maka ia boleh dijadikan sebagai satu faktor yang menyumbang kepada peningkatan tersebut.

Manakala selepas tahun 2000 jumlah serangan lanun telah mencatat penurunan yang stabil terutama di Selat Melaka seperti yang dapat dilihat pada Jadual 2 tersebut sebelum meningkat semula pada tahun-tahun 2003 dan 2004. Pada tahun 2005 jumlah serangan lanun di kedua-dua selat tersebut telah menurun dengan mendadak terutama di Selat Melaka dengan 12 kes serangan lanun berbanding dengan 38 kes pada tahun 2004 manakala di Selat Singapura sebanyak 7 kes serangan lanun telah dilaporkan dalam tahun 2005. Menurut laporan IMB, penurunan yang mendadak ini adalah disebabkan oleh kekerapan pasukan tentera

laut Indonesia meronda di kawasan perairan yang kurang menjadi tumpuan serangan lanun dalam Operasi Gurita<sup>7</sup> yang telah dilancarkan pada bulan Julai 2005.<sup>8</sup> Walau bagaimanapun sejeurus selepas rondaan diberhentikan percubaan serangan akan berlaku semula. Menurut penganalisis keselamatan, kenaikan harga minyak telah membebankan kerajaan Indonesia untuk mengekalkan kos petrol yang digunakan ketika melakukan rondaan seperti yang dihadapi oleh kerajaan Filipina.<sup>9</sup> Dalam pada itu didapati bahawa kejadian Tsunami pada 26 Disember 2004 telah menyumbang kepada pengurangan kejadian serangan lanun di kedua-dua selat tersebut

Sementara itu, jumlah serangan lanun yang semakin berkurangan seperti yang dapat dilihat pada Jadual 2 tersebut juga menunjukkan jumlah serangan lanun di kedua-dua buah selat telah mengalami penurunan yang memberangsangkan pada tahun 2006 iaitu sehingga bulan September 2006 di mana hanya 6 serangan dan 2 percubaan serangan dilaporkan di Selat Melaka dan 1 serangan dilaporkan di Selat Singapura.<sup>10</sup> Pengurangan dalam jumlah serangan ini juga didorong oleh rondaan yang berterusan oleh ketiga-tiga buah negara pesisir iaitu Malaysia, Singapura dan Indonesia. Peta 1 yang menunjukkan tumpuan lokasi serangan lanun di Selat Melaka dan Selat Singapura antara tahun 2000-2005.

**Peta 1. Lokasi Serangan Lanun di Selat Melaka dan Singapura, 2000-2005**



Sumber: Sam Bateman, Catherine Zara R. & Joshua Ho, May 2006, *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits, an Agenda for Action*, Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper, hlm. 19.

Berdasarkan Peta 1 tersebut, analisis yang telah dibuat menunjukkan bahawa dalam tempoh lima tahun tumpuan serangan lanun adalah di lokasi-lokasi berikut:

- Di dalam kawasan pelabuhan atau berhampiran pelabuhan-pelabuhan Indonesia di Timur Sumatera (terutama di Belawan di mana terdapat 35 insiden perlanunan yang dilaporkan)
- Dalam perairan antarabangsa di bahagian utara Selat Melaka
- Di selatan Selat Melaka
- Dalam kawasan Phillip Channel berhampiran Singapura dan di bahagian barat laluan tersebut
- Dalam kawasan Pulau Bintan di bahagian timur menuju Selat Singapura<sup>11</sup>

Jika dilihat dari segi kekerapan serangan yang dilakukan jelas menunjukkan bahawa bahagian Sumatera Utara berhampiran dengan Aceh terus kekal menjadi sasaran serangan dan percubaan serangan lanun. Peningkatan ini turut dikaitkan dengan penglibatan kumpulan pemisah Aceh atau Gerakan Aceh Merdeka (GAM), tetapi pendapat ini sukar diterima kerana menurut Noel Choong, Ketua IMB Piracy Regional Centre, kekerapan serangan yang berlaku menunjukkan ia telah dirancang oleh sebuah organisasi yang cuba meniru modus operandi GAM.<sup>12</sup> Dari segi hubungan dengan Indonesia pula menunjukkan bahawa Aceh merupakan kawasan konflik bersenjata dengan tentera Indonesia dan tumpuan utama Jakarta ialah mengenai masalah keselamatan dalaman negara terutama isu ancaman gerakan pemisah dan pengganas berbanding dengan perlanunan yang tidak memberikan apa-apa ancaman secara langsung ke atas republik tersebut.<sup>13</sup>

Sementara itu walaupun berlaku peningkatan dalam jumlah kes serangan lanun di seluruh dunia pada tiga bulan pertama tahun 2006 dengan 61 kes berbanding 56 kes pada tahun 2005, namun Selat Melaka dan Selat Singapura telah mencatatkan penurunan iaitu daripada 12 kes dan 7 kes pada tahun 2005 kepada 6 kes dan 1 kes pada 30 September tahun 2006 seperti yang dapat dilihat pada Peta 2. Namun serangan lanun yang berlaku pada bulan Julai 2006 menunjukkan bahawa kawasan Sumatera Utara, berhampiran Aceh terus menjadi sasaran serangan lanun ini di mana tiga kes serangan yang berlaku melibatkan dua buah kapal United Nation's World Programme (WFP) yang membawa barangan bagi mangsa Tsunami di Aceh.

### **Jenis Kapal Yang Diserang**

Terdapat tiga kategori kapal yang melalui Selat Melaka dan Singapura iaitu pertama kapal yang terlibat dalam pelayaran transit melalui kedua-dua selat tersebut sama ada dari atau ke Teluk Benggala di Barat dan ke Singapura /Laut China Selatan di Timur yang terdiri kapal-kapal bersaiz besar seperti kapal-kapal tangki, kapal kargo termasuk kontena, kapal kargo pukal, kapal kenderaan dan kapal-kapal penumpang. Kedua, kapal-kapal tempatan yang terlibat dalam pelayaran singkat antara pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura seperti kapal kontena bersaiz kecil, kapal "feeder", kapal penunda dan kapal-kapal kargo am (Bulk carrier) dan akhir sekali lain-lain jenis kapal yang menggunakan kedua-dua selat tersebut termasuk kapal perikanan, kapal-kapal layar dan kapal-kapal penggerudi.

## Peta 2. Serangan Lanun dan Rompakan Bersenjata di Selat Melaka dan Singapura, 1 Januari-30 September 2006



Sumber: <http://www.icc-ccs.org/images/prc/2006Q2Asia.gif>

Daripada tiga kategori tersebut, kapal-kapal yang terlibat dalam pelayaran transit melalui kedua-dua selat tersebut yang terdiri daripada kapal-kapal bersaiz besar melebihi 20,000 GRT sering mengalami serangan lanun terutama kapal *Bulk Carrier*, *Container Vessel*, *General Cargo*, *Tanker Chemical/Product* serta *Tanker Crude Oil*. Jenis kapal yang lain seperti kapal perikanan dan kapal tunda juga turut mengalami serangan. Analisis yang telah dilakukan berdasarkan statistik jenis kapal yang diserang yang disediakan oleh IMB menunjukkan bahawa dalam tempoh sepuluh tahun iaitu antara tahun 1995 hingga 2005 kapal dari jenis *Bulk Carrier* paling banyak menerima serangan yang mula menunjukkan peningkatan yang mendadak sejak tahun 1998 daripada 44 kes serangan kepada 78 kes serangan pada tahun 1999 dan terus meningkat kepada 113 kes serangan dalam tahun 2000. Jumlah kes serangan kemudiannya menurun sedikit pada tahun-tahun 2001 dan 2002 sebelum meningkat semula kepada 114 kes serangan pada tahun 2003. Pada tahun 2005 terdapat 81 kes serangan ke atas jenis kapal ini. Walaupun terdapat penurunan namun secara relatifnya bilangan kes serangan ke atas jenis kapal tersebut adalah tinggi berbanding dengan serangan ke atas lain-lain jenis kapal seperti kontena dan



kapal kargo am yang secara puratanya tidak melebihi 46 kes serangan pada tahun yang sama.<sup>14</sup>

Sementara itu, kebarangkalian ancaman serangan teroris di Selat Melaka dan Singapura adalah amat minima kerana setakat ini tidak ada sebarang kaitan yang boleh menghubungkan antara serangan lanun dan pengganas. Walau bagaimanapun sekiranya berlaku serangan pengganas ke atas pelabuhan-pelabuhan utama di kedua-dua selat itu, ia akan meninggalkan impak yang serius kepada sosio-ekonomi negara-negara yang terlibat yang akan membawa kepada kemusnahan infrastruktur dan sebagainya. Oleh itu, langkah-langkah yang berterusan perlu diambil sama ada di peringkat serantau atau antarabangsa dalam usaha menangani isu perlanungan ini.

## **KERJASAMA NEGARA-NEGARA PESISIR DALAM USAHA MENGAWAL PERLANUNAN DI SELAT MELAKA DAN SINGAPURA**

### **Rondaan Bersama (Joint Patrol)**

Rondaan bersama antara Malaysia, Indonesia dan Singapura atau singkatannya MALSINDO telah mula dilaksanakan pada bulan Julai 2004 dan secara keseluruhannya ia bersifat bilateral daripada multilateral. Rondaan ini turut melibatkan pengangkutan laut dan udara dari negara-negara yang terlibat dalam usaha mengawal perlanungan di kedua-dua buah selat tersebut.

### **Kawalan dan Tindakan (Surveillance and Response)**

Terdapat perbezaan di antara *surveillance*, *response* dan patrol. Penggunaan kapal terbang dalam *surveillance* adalah satu langkah yang paling efektif. Manakala penggunaan peralatan seperti *Marine Electronic Highway* (MEH) dan *Automatic Identification System* (AIS) juga merupakan salah satu kaedah *surveillance* di darat. Beberapa langkah telah diambil untuk mempertingkatkan *surveillance* di kedua-dua selat ini, misalnya dalam tahun 2005, Singapura dan Indonesia telah melancarkan satu sistem kerjasama yang dikenali sebagai *Surface Picture Surveillance System* (SURPIC) untuk menyediakan kawalan berterusan di Selat Singapura dan laluanannya.<sup>15</sup>

Dalam tahun yang sama juga Malaysia, Singapura, Indonesia dan Thailand telah melancarkan *joint-security initiative*, yang dikenali sebagai projek "Eye in the Sky" yang bertujuan untuk mengadakan pengawasan udara secara usahasama supaya situasi sebenar di Selat Melaka dapat dikenalpasti. Projek tersebut melibatkan rondaan berterusan di kawasan-kawasan tertentu di kedua-dua selat oleh kapal terbang dari negara-negara yang terlibat. Laporan IMB yang terbaru bagi tahun 2006 ini menyatakan bahawa usahasama antara negara pesisir dengan Thailand ini telah menyumbangkan kepada penurunan kejadian serangan lanun di kedua-dua selat tersebut pada tahun 2005.

Dalam pada itu Malaysia telah berjaya menubuhkan Pasukan Pengawal Pantai di bawah Agensi Penguatkuasa Maritim Malaysia (MMEA) yang terlibat dalam membuat rondaan di sepanjang Selat Melaka dan Pantai Timur Semenanjung Malaysia. MMEA mempunyai kuasa untuk menguatkuasa undang-undang Persekutuan ke atas keseluruhan wilayah maritim Malaysia sehingga 200 batu notika dari pesisir pantai Malaysia serta bertanggungjawab menjalankan operasi mencari dan menyelamat (SAR).

## **PENGLIBATAN NEGARA-NEGARA BUKAN PESISIR DALAM USAHA MENGAWAL PERLANUNAN DI SELAT MELAKA DAN SINGAPURA**

Terdapat lebih 20 buah negara yang menggunakan laluan Selat Melaka dan Singapura yang merupakan negara-negara dagangan utama di dunia. Negara-negara tersebut seperti China, Jepun, Australia, Amerika Syarikat dan India telah menawarkan pelbagai bentuk bantuan iaitu dari latihan termasuk perkongsian maklumat sehingga ke operasi sebenar di laut seperti mengadakan rondaan di luar *territorial sea* masing-masing. Tetapi rondaan berhampiran dengan kawasan sempadan ini tidak disenangi oleh negara-negara pesisir.

### **Penglibatan Negara-negara ASIA**

Terdapat 11 buah Negara-negara Asia telah memperakukan satu perjanjian kerjasama untuk membentasi perlanunan dan rompakan bersenjata di rantau Asia Tenggara ini. Kerjasama tersebut yang dikenali sebagai *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships* telah diperakukan oleh Negara-negara seperti Kemboja, India, Japan, Laos, Myanmar, Filipina, Singapura, Korea Selatan, Sri Lanka, Thailand dan Vietnam. Dua buah Negara lagi iaitu Bangladesh dan Brunei sudah menandatangani perjanjian tersebut dan sedang dalam proses memperakukan perjanjian tersebut.

### **Peranan Pelabuhan**

Dalam usaha untuk membantasi kejadian serangan lanun ini pihak pelabuhan turut berperanan dalam menangani isu ini. Ini disebabkan kejadian serangan lanun berlaku di kawasan perairan yang berhampiran dengan kawasan pelabuhan. Antara langkah-langkah yang perlu diambil oleh pihak pelabuhan adalah pertama, mempertingkatkan keselamatan di kawasan dermaga, laluan menuju ke pelabuhan, kawasan kapal berlabuh termasuk rondaan berterusan di kawasan tersebut. Kedua, pengawasan berterusan ke atas kejadian-kejadian serangan di kawasan pelabuhan untuk mengenalpasti trend *modus operandi* yang digunakan oleh lanun dan melaporkan kejadian tersebut. Ketiga mengklasifikasikan perlanunan dan rompakan bersenjata sebagai satu bentuk jenayah yang perlu ditangani dengan sewajarnya. Keempat, penglibatan dalam aktiviti usahasama di peringkat serantau dalam usaha untuk membantasi kejadian lanun ini termasuk membangunkan rangkaian *network* bagi pertukaran maklumat mengenai jenayah.

## **PENGGUNAAN PERALATAN DI ATAS KAPAL**

### *ShipLoc*

ShipLoc merupakan sejenis peralatan yang dipasang bertujuan untuk menjejak kedudukan sebenar sesebuah kapal yang telah dirampas oleh lanun. Penggunaan peralatan ini telah diperaku oleh pihak IMB selaras dengan peraturan yang ditetapkan di bawah SOLAS X1-2/6 yang mula diperkenalkan sewaktu Persidangan diplomatik yang telah diadakan pada bulan Disember 2002 yang berkaitan dengan soal *Ship Security Alert System*. Melalui peraturan yang berkuatkuasa pada bulan Julai 2004, peralatan tersebut perlu dipasang pada kapal-kapal yang melebihi 500 *gross tonnage* (GT).

### *Secure-Ship*

Secure-Ship merupakan salah satu penciptaan yang efektif dalam membantu menangani isu perlanungan. Ia merupakan pagar eletrik yang dipasang disekeliling sesebuah kapal yang direka khas untuk penggunaan kapal-kapal maritim. Pagar elektrik yang mengandungi kuasa voltan sebanyak 9000 volt ini akan memberi isyarat apabila terdapat percubaan untuk menaiki atau menceroboh ke dalam sesebuah kapal dan dalam masa yang sama akan mengeluarkan bunyi amaran siren yang kuat beserta dengan lampu yang akan terpasang.

### *Inventus UAV*

Inventus UAV (unmanned aerial vehicle) merupakan sebuah peralatan yang bersifat *state-of-the-art* yang disediakan secara efisien dan stabil. Ia dilengkapi dengan peralatan kamera. Peralatan ini akan diterbangkan dan akan meliputi kawasan laut yang luas dan akan membawa balik maklumat yang berkaitan apabila kembali ke stesyen.

## **KESIMPULAN**

Isu perlanungan merupakan satu isu global yang perlu ditangani oleh masyarakat maritim antarabangsa. Walaupun statistik serangan lanun bagi tempoh lima tahun iaitu dari tahun 2000-2005 telah menunjukkan penurunan yang memberangsangkan namun ini tidak bermakna segala aktiviti rondaan dan kawalan yang sedang dijalankan perlu dikurangkan. Sebaliknya, setiap rondaan dan kawalan perlu dipertingkatkan untuk mengelak sebarang percubaan serangan-serangan baru. Sekiranya percubaan-percubaan serangan ini berjaya sudah tentu ia akan menyumbang kepada peningkatan dalam jumlah serangan sebenar. Justeru, usaha untuk menangani masalah perlanungan di Selat Melaka dan Selat Singapura bukan sahaja menjadi tanggungjawab negara-negara pesisir semata-mata kerana ia juga merupakan laluan perkapalan utama bagi negara-negara dagangan utama di dunia seperti Amerika Syarikat, China, Jepun dan Korea.

Dari segi konvensyen antarabangsa, terdapat beberapa konvensyen yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan maritim yang boleh diterimapakai untuk membanteras kejadian serangan lanun. Antaranya termasuklah konvensyen undang-undang laut antarabangsa (UNCLOS), pencemaran laut (MARPOL 73/78), konvensyen keselamatan kehidupan di laut (SOLAS 74) dan mencari serta menyelamatkan (SAR 79) yang telah ditandatangani oleh hampir kesemua negara-negara Asia Tenggara kecuali SAR 79 yang hanya ditandatangani oleh India dan Singapura. Oleh itu, adalah menjadi tanggungjawab negara-negara Asia Tenggara termasuk Malaysia untuk segera menandatangani konvensyen tersebut bagi memastikan operasi membenteras lanun dapat dilaksanakan dengan lebih efektif di kedua-dua selat tersebut.

## NOTA HUJUNG

---

<sup>1</sup> Hanizah Idris, "Isu Kemalangan Kapal dan Pencemaran Laut di Selat Melaka: Satu Tinjauan", Jurnal Jabatan Pengajian Asia Tenggara (*JATI*), Bil.6, Disember 2001, Kuala Lumpur: Jabatan Pengajian Asia Tenggara, hlm.120.

<sup>2</sup> G. Naidu, "The Straits of Malacca in The Malaysian Economy", dalam Hamzah Ahmad (edt.), *The Straits of Malacca International Co-operation in Trade, Funding & Navigational Safety*, 1997, Kuala Lumpur: MIMA, hlm. 33.

<sup>3</sup> Hanizah Idris, "Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Utama Malaysia Dalam Konteks Serantau dan Global", dalam *Asia Tenggara Kontemporari*, 2006, disunting oleh Hanizah Idris, Penerbit Universiti Malaya: Kuala Lumpur, hlm. 149.

<sup>4</sup> Bahagian Statistik, Jabatan Laut, Semenanjung Malaysia.

<sup>5</sup> Chia Lin Sien, Mark Goh & Jose Tongzon, 2003, *Southeast Asian Regional Port Development*, ISIS: Singapore, hlm. 31.

<sup>6</sup> Lihat, *Annual Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships*, 1 January-31 December 2005, dalam <http://www.icc-ccs.org>, United Kingdom: ICC International Maritime Bureau, hlm. 5.

<sup>7</sup> Operasi Gurita yang dilancarkan oleh Republik Indonesia merupakan satu operasi rondaan secara besar-besaran di perairan Indonesia yang menyaksikan peningkatan rondaan tentera laut dan tentera udara republik tersebut termasuk di Selat Melaka.

<sup>8</sup> The Star Maritime, 28 November 2005, The Star.

<sup>9</sup> The Star Maritime, 10 Julai 2006, The Star.

<sup>10</sup> Berdasarkan statistik yang dikeluarkan oleh ICC International Maritim Bureau, *Report for the period 1 January-30 September 2006*, dalam <http://www.icc-ccs.org>, hlm. 5.

<sup>11</sup> Sam Bateman, Catherine Zara R. & Joshua Ho, May 2006, *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits, an Agenda for Action*, Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper, hlm. 20.

<sup>12</sup> The Star Maritime, 13 Jun 2005, The Star.

<sup>13</sup> Iskandar Sazlan Mohd Salleh, "Malaysia's Perspective on Maritime Counter Terrorism", Workshop on Maritime Counter Terrorism, organized by Observer Research Foundation, New Delhi, 29-30 Nov.2004, hlm. 9.

<sup>14</sup> Analisis dibuat berdasarkan laporan statistik dalam *Annual Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships*, 1 January-31 December 2005, dalam <http://www.icc-ccs.org>, United Kingdom: ICC International Maritime Bureau, hlm. 12.

<sup>15</sup> Sam Bateman, Catherine Zara R. & Joshua Ho, hlm. 32.

## RUJUKAN

- Chia Lin Sien, Mark Goh & Jose Tongzon. 2003. *Southeast Asian Regional Port Development*, ISIS: Singapore.
- Hanizah Idris. "Isu Kemalangan Kapal dan Pencemaran Laut di Selat Melaka: Satu Tinjauan". *Jurnal Jabatan Pengajian Asia Tenggara (JATI)*. Bil.6. Disember 2001, Kuala Lumpur: Jabatan Pengajian Asia Tenggara. Hlm.119-137.
- Hanizah Idris, "Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Utama Malaysia Dalam Konteks Serantau dan Global", dalam *Asia Tenggara Kontemporari*, 2006, disunting oleh Hanizah Idris, Penerbit Universiti Malaya: Kuala Lumpur.
- G. Naidu. "The Straits of Malacca in the Malaysian Economy", disunting oleh Hamzah Ahmad. 1997. *The Straits of Malacca International Co-operation in Trade, Funding & Navigational Safety*. Kuala Lumpur: MIMA Monograf. Hlm. 33-60.
- Bahagian Statistik, Jabatan Laut, Semenanjung Malaysia. (2000-2005) Annual Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships, 1 January-31 December 2005*, dalam <http://www.icc-ccs.org>, United Kingdom: ICC International Maritime Bureau.
- The Star Maritime. 28 November 2005. The Star.
- The Star Maritime. 10 Julai 2006. The Star.
- ICC International Maritim Bureau, *Report for the period 1 January-30 September 2006*. dalam <http://www.icc-ccs.org>.
- B. Sam, R. Catherine Zara & Joshua Ho. May 2006. *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits, an Agenda for Action*. Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper.
- The Star Maritime. 13 Jun 2005. The Star.
- Iskandar Sazlan Mohd Salleh. "Malaysia's Perspective on Maritime Counter Terrorism". Workshop on Maritime Counter Terrorism, organized by Observer Research Foundation, New Delhi, 29-30 Nov.2004. hlm. 1-18.