

Masa depan Selat Melaka

Adalah dikesalkan yang setakat ini, sumbangan masyarakat antarabangsa tidak setimpal dengan harapan tinggi mereka supaya laluan mereka di selat ini sentiasa terjamin keselamatannya

Oleh NAZERY KHALID

PENGUMUMAN oleh Jawatan-kuasa Penasihat Peperangan (JWC) *Lloyd's Market Association* (LMA) baru-baru ini untuk menarik semula status Selat Melaka sebagai kawasan berisiko perang merupakan satu perkembangan yang dialu-alukan.

Pembatalan penarafan penuh kontroversi untuk kapal-kapal dagang yang belayar melalui selat ini dibuat berdasarkan penilaian JWC terhadap keadaan keselamatan di selat tersebut yang dianggapnya semakin baik.

LMA merupakan sebuah pertubuhan industri insurans yang menjaga kebajikan ahli-ahlinya di dalam pasaran penanggung jamin insurans Lloyd's yang sangat berpengaruh dan berpusat di London. Lloyd's merupakan pasaran insurans terbesar di dunia yang menyediakan perkhidmatan insurans khusus seperti perlindungan untuk sektor maritim.

Pada bulan Jun 2005, JWC telah mengeluarkan satu senarai yang mengandungi 21 kawasan di seluruh dunia yang ditakrifkan oleh perunding pertahanannya, Aegis Defense Services, sebagai kawasan berisiko tinggi. Antara kawasan yang terbabit termasuklah Selat Melaka dan kawasan perairan di Iraq, Nigeria dan Lebanon.

Dengan pengumuman tersebut, keganasan atau terorisme telah ditambah kepada takrifan insurans perlindungan risiko peperangan. Penanggung jamin insurans telah mengambil kesempatan itu untuk mengenakan premium tambahan ke atas kapal-kapal yang belayar melalui Selat Melaka.

Ini telah menimbulkan reaksi tidak puas hati di kalangan pemilik kapal dan penghantar barangan, dan juga di kalangan negara-negara pesisir selat.

Malaysia telah dengan lantangnya menekankan yang penilaian LMA tidak dibuat berdasarkan perundingan menyeluruh yang mengambil kira pelbagai usaha negara-negara pesisir untuk meningkatkan keselamatan di Selat Melaka. Ia juga membelakangkan statistik mengenai serangan lanun yang direkodkan oleh Biro Maritim Antarabangsa (IMB) yang menunjukkan keadaan keselamatan di perairan tersebut semakin pulih.

Berdasarkan ini, kedegilan JWC untuk mengekalkan penilaiannya terhadap Selat Melaka sebelum ini amatlah tidak wajar. Ramai pihak dalam sektor maritim berpendapat yang adalah tidak rasional untuk meletakkan selat tersebut sekumpulan dengan kawasan-kawasan perairan seperti di Iraq yang tidak dinafikan statusnya sebagai kawasan berisiko tinggi. Jika takrifan JWC diguna pakai tanpa tolak ansur, sepatutnya juga New York, London dan Madrid dimasukkan ke dalam kategori kawasan berisiko perang berdasarkan serangan-serangan pengganas ke atasnya!

Selat Melaka merupakan antara laluan perkapalan yang paling penting dan strategik di dunia. Ia menyediakan jali-

nan di antara ekonomi rantau ini dengan wilayah-wilayah dagangan lain. Terletak di tengah-tengah kawasan pertumbuhan ekonomi yang terpesat di dunia, selat ini juga merupakan nadi kepada dagangan dan pengangkutan antarabangsa.

Ia menyediakan laluan kepada setengah dari bekalan minyak dunia dan sepertiga dari dagangannya. Kepentingan ini menjadikan isu keselamatannya sebagai topik hangat yang menggamit perhatian global.

Selat Melaka juga merupakan tunjang kepada ekonomi negara-negara pesisir dan menyediakan kaedah pengangkutan, sumber protein, rekreasi dan pendapatan melalui pelbagai aktiviti maritim kepada penduduknya.

Maka tidak hairanlah kerajaan negara-negara tersebut lantang membantah pengkategorian JWC terhadap Selat Melaka sebagai kawasan berisiko tinggi. Mereka berpendapat yang keputusan tersebut diambil tanpa perundingan dan membelakangkan pelbagai langkah yang telah diambil untuk meningkatkan keselamatan di perairan tersebut.

Maritim

Bangkangan keras juga didengar daripada wakil-wakil industri perkapalan dan para pengamal industri maritim yang lain.

Usaha berterusan kerajaan pesisir dan industri maritim untuk mengenakan tekanan kepada LMA untuk merubah pendirian mereka dan peningkatan tahap keselamatan di Selat Melaka telah membuah hasil dengan penarikan semula status kawasan berisiko perangnya.

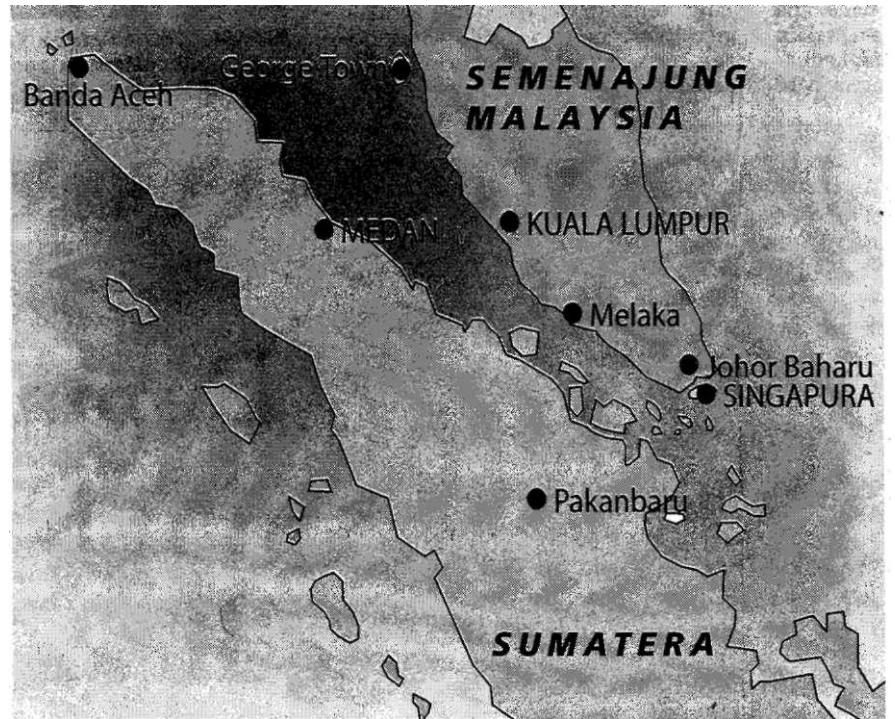
Antara langkah-langkah yang telah diambil oleh negara-negara pesisir untuk meningkatkan keselamatan di selat itu ialah rondaan berkoordinasi MAL-SINDO yang melibatkan tentera laut mereka, inisiatif *Eye in the Sky* yang melibatkan pengawasan dari udara, dan penubuhan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia.

Sebagai bukti kepada keadaan keselamatan yang semakin baik di Selat tersebut hasil usaha ini, IMB telah melaporkan yang kejadian serangan lanun di Selat Melaka telah menurun dengan drastiknya dari 38 dalam tahun 2004 kepada 12 dalam tahun 2005.

Malaysia melihat perkembangan ini sebagai satu undi percaya masyarakat antarabangsa terhadap kesungguhannya di dalam membanteras masalah lanun di Selat Melaka dan terhadap keberkesanan langkah-langkah yang diambilnya.

Walau bagaimanapun, penarikan semula Selat Melaka sebagai kawasan berisiko tinggi harus dilihat dalam konteks menyeluruh tanpa dikelabui oleh agenda sesiapa pun. Ia bukan satu 'kejayaan' yang perlu dibanggakan, tetapi harus dianggap sebagai satu perkembangan yang tidak sepatutnya berlaku sama sekali.

Seperti yang ditekankan oleh Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Pertahanan, Datuk Seri Mohd Najib Razak,



SELAT Melaka - Dari Aceh ke Singapura.

JWC tidak mempunyai sebarang alasan kukuh untuk mengelaskan Selat tersebut sebagai kawasan berbahaya kerana keadaan keselamatannya semakin pulih, terutamanya di kawasan perairan yang terletak di dalam Wilayah Malaysia.

Malaysia dan negara pesisir lain sentiasa komited dalam menjalankan usaha mencegah aktiviti lanun di Selat Melaka. Namun, ia sentiasa mengalukan bantuan daripada masyarakat antarabangsa untuk mengekalkan keselamatan perairan penting ini, selagi ianya tidak meremehkan hak dan peranan negara-negara pesisir dan tidak menggugat kedaulatan mereka. Adalah dikesalkan yang setakat ini, sumbangan masyarakat antarabangsa tidak setimpal dengan harapan tinggi mereka supaya laluan mereka di Selat ini sentiasa terjamin keselamatannya.

Menteri Luar, Datuk Seri Syed Hamid Albar menyatakan adalah tidak adil yang beban mengeluarkan belanja dan tenaga untuk menjamin keselamatan selat yang digunakan secara intensif oleh masyarakat antarabangsa ini diletakkan di bahu negara-negara pesisir semata-mata, tanpa masyarakat antarabangsa menyumbangkan bantuan. Namun, Malaysia cuma bersedia menerima pertolongan yang tidak dikaitkan dengan sebarang agenda tersembunyi. Menteri Pengangkutan Datuk Seri Chan Kong Choy mengalu-alukan masyarakat antarabangsa untuk menolong mengekalkan keselamatan Selat Melaka dengan cara yang konsisten dengan semangat perundangan antarabangsa.

Di sebalik publisiti dan imej negatif yang digembar-gemburkan mengenai keadaan keselamatan di Selat Melaka berdasarkan beberapa serangan lanun dan persepsi dunia terhadap ancaman keganasan selepas peristiwa September 11.

Perairan ini membawa hanya 0.001 peratus risiko serangan. Berdasarkan bilangan insiden yang rendah berbanding dengan jumlah lebih 63,000 kapal yang belayar melaluinya setiap tahun, bolehlah disimpulkan yang pelbagai langkah yang telah diambil oleh negara-negara pesisir untuk mengekalkan keselamatan di perairan ini terbukti berkesan.

Walaupun Malaysia dan negara-negara pesisir Selat Melaka tentunya boleh berpuas hati dengan penarikan semula status laluan itu sebagai kawasan berisiko tinggi, ia tidak harus leka dengan 'pencapaian' ini. Malah, mereka perlu melipatgandakan usaha untuk menunjukkan kepada dunia yang pelbagai langkah telah dan sedang diambil untuk mejamin keselamatannya.

Apa yang penting ialah untuk merubah persepsi dunia terhadap selat tersebut sebagai kawasan perairan yang tidak selamat. Pendapat sebegini telah menyumbang kepada pengelaskannya sebagai kawasan berbahaya oleh JWC, dan ianya perlu diperbetulkan. Negara-negara pesisir harus mengambil inisiatif untuk meyakinkan dunia yang keadaan keselamatan di perairan itu terawal, tidak seperti yang dimomokkan oleh para penganalisis yang menilainya dari jauh.

Pelbagai pihak berpandangan serong dalam menganggap yang negara-negara pesisir tidak serius dalam menangani isu keselamatan di Selat Melaka. Satu ketika, tentera laut sebuah kuasa besar malah 'mengancam' untuk menjalankan rondaan secara unilateral sekiranya pada tanggapannya negara-negara pesisir tidak mampu untuk mengawal keselamatan perairan ini sendiri.

Pertentangan dengan sikap angkuh sebegini harus dielakkan dengan cara melipatgandakan usaha kita mengawal 'kawasan halaman' kita sendiri sebaik mungkin. 'Kejayaan' kita meyakinkan JWC merubah pendiriannya terhadap Selat Melaka menjadi bukti kepada kemampuan kita menjaga keselamatan perairan kita tanpa perlu tunduk kepada gertakan kuasa asing yang mempunyai agenda liciknya tersendiri di perairan ini.

• **NAZERY KHALID** ialah Fellow Penyelidik di institut Maritim Malaysia (MIMA). Tulisannya merupakan pendapat peribadi semata-mata dan tidak mewakili pendapat rasmi MIMA.