

TERUSAN SUEZ DAN ARTINYA

Kirdi DIPOYUDO

Bing P. LUKMAN (ed.)

Pengantar

Meskipun berdasarkan persetujuan peleraian pasukan Israel-Mesir 18 Januari 1974 pasukan Israel hanya ditarik mundur sejauh 21 km dari Terusan dan dari kedudukan ini masih dapat melancarkan serangan dan mengganggu lalu-lintas pelayaran di Terusan Suez, namun Presiden Sadat pada tanggal 29 Maret 1975 tetap mengumumkan keputusan Pemerintah Mesir untuk membuka kembali Terusan Suez pada tanggal 5 Juni 1975, dan memerintahkan persiapan pembukaan kembali Terusan tersebut.

Pembukaan Terusan Suez tersebut merupakan suatu kejadian yang penting dan menarik perhatian, dan menjadi tema tulisan kali ini. Secara berturut-turut akan dibahas arti Terusan Suez bagi Mesir, perdagangan internasional maupun bagi strategi global negara-negara super-powers Amerika Serikat dan Uni Soviet yang sedang berlomba kekuatan militer di kawasan Samudera Hindia. Sebagai pangkal tolak untuk memahami arti Terusan tersebut terlebih dahulu dibicarakan sejarah penggalian serta perkembangannya, keadaan fisik pada permulaan maupun sekarang, serta masalah pemilikan dan operasinya baik sebelum maupun sesudah nasionalisasi Perusahaan Terusan Suez.

I. Sejarah

Terusan Suez adalah jalan air buatan manusia yang memotong tanah genting Suez dan menghubungkan Laut Tengah dengan Laut Merah, digali pada tahun 1859 dan dibuka untuk pelayaran internasional pada tahun 1869. Namun berabad-abad sebelumnya orang telah memikirkan untuk membangun terusan serupa, bahkan sekitar abad ke-20 atau 19 sebelum Masehi telah digali suatu terusan yang menghubungkan Sungai Nil dengan Laut Merah, sehingga memungkinkan orang berlayar dari Laut Tengah ke Laut

Merah, akan tetapi kemudian rusak. Terusan tersebut kemudian digali kembali oleh Necho (610-595), Darius Agung (522-486), dan Ptolomeus II (285-246), dan demikian seterusnya pada abad-abad berikutnya jalan air tersebut dirubah, dirusak, dibangun kembali dan akhirnya dihancurkan oleh Kalif Abu Ja'far Abdullah al Mansur menjelang akhir abad ke-8 setelah Masehi¹.

Seribu tahun kemudian pada akhir abad ke-18 orang mulai memikirkan lagi untuk membangun terusan yang akan menghubungkan Laut Tengah dengan Laut Merah ketika Napoleon Bonaparte memimpin suatu ekspedisi militer di Mesir pada akhir abad ke-18. Napoleon membatalkan keinginannya karena khawatir bahwa air Laut Merah yang diperkirakan permukaannya lebih tinggi dari Laut Tengah akan menggenangi lembah Mesir. Barulah 70 tahun kemudian seorang Perancis lain, Ferdinand de Lesseps, membuktikan kepada dunia bahwa gagasan tersebut dapat diwujudkan.

30 Nopember 1854 Ferdinand de Lesseps yang penuh inisiatif, energi dan ulet berhasil mendapatkan konsesi raja muda Mesir Kholidd Said Pasha (1854-1863) untuk membangun dan mendirikan suatu perusahaan internasional untuk mengurusnya setelah mengatasi berbagai rintangan terutama tentangan dari pihak pemerintah Inggris². Konsesi tersebut berlaku untuk 99 tahun sejak dibukanya terusan, dan setelah itu menjadi milik pemerintah Mesir dengan imbalan ganti rugi bagi kekayaan yang dimiliki perusahaan tersebut. Pemerintah Mesir akan menerima 15% dari perhitungan keuntungan tahunan di samping dividen saham-saham yang dipegangnya. Terusan akan terbuka bagi kapal-kapal semua negara atas dasar persamaan. Konsesi tersebut disusul dengan konsesi lain pada tanggal 5 Januari 1856 yang menetapkan secara lebih terperinci hak-hak dan kewajiban di antara pemerintah Mesir dan Perusahaan Terusan. Konsesi ini memerlukan ratifikasi Sultan Istanbul yang tidak segera memberikannya, karena adanya tentangan dari pihak Inggris yang mempunyai pengaruh besar di Istanbul terutama sejak krisis Rusia-Turki tahun 1853 yang meningkat menjadi perang Krimea (1854-1856). Namun De Lesseps meneruskan usahanya dan pada tahun 1858 mendirikan Perusahaan Terusan Suez (Compagnie

¹ Lihat "Suez Canal", dalam Encyclopaedia Americana, XXV (New York, 1971), hal. 799.

² Tentang pembangunan Terusan Suez lihat G. Lenczowski, The Middles East in World Affairs (London, 1962), hal. 609-612; William F. Longgood, The Suez Story (New York, 1957).

Universelle du Canal Maritime de Suez) yang saham-sahamnya dibeli oleh Pemerintah Mesir dan asing, terutama Perancis.

Tahun 1859 sekalipun belum ada ratifikasi, penggalian terusan mulai dilakukan. Penggalian terusan ini menghadapi banyak kesulitan antara lain karena keadaan tanahnya yang terdiri dari gurun pasir. Untuk mengatasinya terlebih dahulu harus digali terusan penunjang sedalam 20 kaki guna lalu-lintas pengangkutan bahan-bahan bangunan yang diperlukan. Air minum untuk kebutuhan sekitar 60.000 orang pekerja didatangkan dari sungai Nil melalui terusan lain yang menyusur mulai dari Bulaq di dekat Kairo memotong gurun menuju Ismailia, dan dari situ bercabang menuju ke Port Said dan kota Suez. Terusan ini kemudian dipergunakan pula untuk pengairan daerah di sekitarnya yang merubah daerah gurun tandus menjadi suatu daerah pertanian dan suatu propinsi yang subur dengan sekitar 500.000 orang penduduk. Selain itu terusan juga berfungsi sebagai jalan air yang menghubungkan Ismailia dengan Kairo.

Hingga tahun 1866 De Lesseps menghadapi periode yang menghabiskan waktu dan pikirannya untuk memecahkan masalah-masalah teknis, finansial, diplomatik dan keadaan menjadi lebih sulit ketika Said Pasha meninggal pada tahun 1863 dan digantikan oleh Ismail Pasha. Namun pada 30 Januari 1866 akhirnya De Lesseps berhasil mendapatkan konsesi baru dari Ismail Pasha setelah berhasil menahan tentangan Inggris dan mendapatkan pengesahan dari Sultan Istanbul pada tanggal 19 Maret 1866. Konsesi ini mengukuhkan konsesi-konsesi sebelumnya dan ditambah pula dengan beberapa ketentuan, antara lain ketentuan bahwa Perusahaan Terusan Suez adalah merupakan Perusahaan Mesir, dan selain itu Mesir bebas dari kewajiban untuk menyediakan $\frac{4}{5}$ dari tenaga kerja dengan memberikan ganti rugi kepada Perusahaan Terusan, tenaga-tenaga kerja manusia tersebut digantikan dengan mesin-mesin. Sejak itu pekerjaan berjalan lancar dan 17 Nopember 1869 Terusan Suez dibuka secara resmi untuk pelayaran internasional.

Sementara itu Inggris karena menyadari arti terusan tersebut sebagai rute komersial dan strategis telah merubah sikapnya dan tidak hanya menghentikan tentangannya melainkan juga berusaha untuk mendapatkan pengaruh. Oleh karena itu, ketika Pemerintah Mesir untuk mengatasi kesulitan keuangannya menawarkan saham yang dimilikinya, PM Inggris Disraeli tanpa berpikir panjang memutuskan untuk membelinya, yaitu 172.602 saham dari 400.000 seluruh saham Perusahaan Terusan Suez, dan dengan

demikian menjadi pemegang saham utama sekalipun mayoritas jumlah saham masih berada di tangan orang-orang Perancis. Selanjutnya dengan dalih menyelesaikan pemberontakan Arabi Pasha terhadap Pemerintah Mesir (1882) Inggris berhasil menduduki negeri itu dan dengan demikian membentuk mata rantai baru dalam komunikasi imperialisnya dengan menguasai Terusan Suez. Operasi terusan tetap berada di tangan Perusahaan Terusan Suez, akan tetapi sebagai negara yang de facto berkuasa atas Mesir maka Inggris mempunyai kekuasaan yang sangat besar dan dalam keadaan perang dapat menutup terusan tersebut bagi musuh-musuhnya¹. Kekuasaan itu baru berakhir pada tanggal 1 Juni 1956 ketika pasukan Inggris meninggalkan daerah Suez berdasarkan persetujuan Inggris-Mesir tahun 1954.

Pada tanggal 29 Oktober 1956 Israel melakukan penyerangan atas Mesir dan dalam beberapa hari pasukannya telah berhasil menguasai tepi timur terusan. Dengan dalih untuk menyelamatkan jalan air tersebut bagi pelayaran internasional Inggris dan Perancis mendaratkan pasukannya dan menduduki daerah Suez. Sebagai reaksi Mesir menenggelamkan kapal-kapal yang menyebabkan terusan menjadi tertutup, dan baru lima bulan kemudian setelah pasukan-pasukan Inggris, Perancis dan Israel ditarik mundur dari wilayah Mesir terusan kembali dibuka untuk pelayaran. Namun pada akhir tahun 1967 Mesir menutupnya kembali ketika sekali lagi Israel menyerbu dan menguasai tepi timur terusan dan sejak itu jalan air tersebut hanya berfungsi sebagai garis demarkasi Israel-Mesir².

Setelah pada tanggal 18 Januari 1974 persetujuan perdamaian pasukan Israel-Mesir ditanda-tangani dan pasukan Israel ditarik mundur 13 mil (= 21 km) dari Terusan, pemerintah Mesir segera mempersiapkan pembukaan kembali Terusan Suez. Bulan September 1974 diumumkan bahwa pembersihan terusan dari bangkai-bangkai kapal, ranjau laut dan darat, roket-roket anti-tank, tank, pesawat-pesawat dan potongan-potongan jembatan penyeberang perbekalan dan pasukan, serta juga lumpur yang telah mengendap selama 7 tahun akan dapat diselesaikan bulan Nopember dan terusan akan dibuka kembali sekitar bulan Maret 1975 dengan syarat pasukan Israel harus ditarik mundur lebih jauh terutama dari celah-celah Gidi dan Mitla. Proses pembersihan terusan

¹ Tentang hubungan Inggris dengan Terusan Suez lihat Moustapha el Hafnaoui, Les problèmes contemporains posés par la Canal de Suez (Paris, 1951).

² Lihat G. Lenczowski, op. cit. hal. 626.

tersebut berlangsung lebih dari setahun dikerjakan oleh regu-regu Mesir dengan bantuan tenaga ahli dan peralatan Amerika Serikat, Uni Soviet, Inggris dan Perancis. Untuk keperluan tersebut Mesir telah mengeluarkan biaya sekitar US\$ 288 juta sedangkan Amerika Serikat sekitar US\$ 20 juta. Meskipun perundingan untuk memenuhi tuntutan persyaratan tersebut gagal namun pada tanggal 29 Maret 1975 Presiden Sadat mengumumkan keputusan Pemerintah Mesir mengenai dibukanya terusan kembali bagi pelayaran internasional pada tanggal 5 Juni 1975¹.

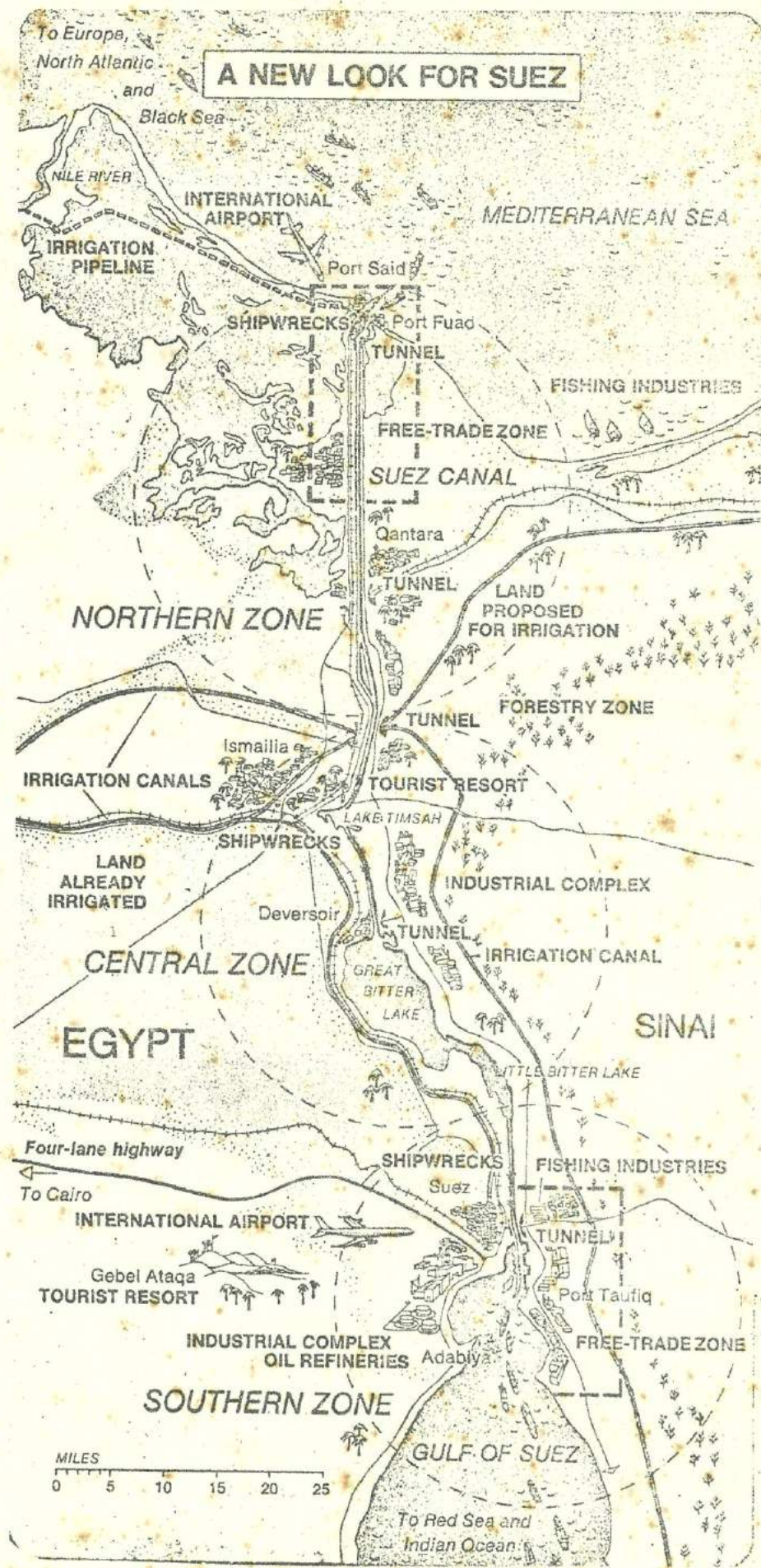
II. Keadaan phisik

Panjang Terusan Suez adalah 101 mil (= ± 162 km) membujur dari Port Said di ujung utara sampai ke kota Suez di ujung selatan di Laut Merah. Kapal yang berlayar dari utara akan melewati Port Said, sebuah pelabuhan terbesar di dunia dengan fasilitas gudang dan perbekalan serta reparasi yang lengkap. Dari Port Said kemudian melintasi daerah rawa-rawa danau Manzala. Tigapuluh mil ke arah selatan dari Port Said terdapat suatu bypass, digali tahun 1949-1951, untuk memungkinkan konvoi kapal saling berpapasan dengan aman. Kurang lebih di pertengahan antara Port Said dengan Suez terusan memotong danau Timzah dan menyusur kota Ismailia di tepinya di mana terdapat kantor-kantor administrasi terusan. Kemudian secara berturut-turut akan melewati danau Pahit, daerah gurun dan tiba di Port Taufik sebuah terminal di ujung selatan yang terletak beberapa mil dari kota Suez (lihat peta). Paralel dengan terusan tersebut di sebelah barat sepanjang terusan terdapat pula kanal saluran air tawar, jalan kereta api dan jalan raya dua jalur yang menghubungkan Port Said, Ismailia dan kota Suez. Kecepatan kapal yang melewati Terusan ditetapkan 13 km per jam untuk kapal tanki dan 14 km per jam untuk kapal-kapal sarat muatan lainnya².

Sejak pembukaannya yang pertama kali hingga kini Terusan Suez telah mengalami banyak perubahan, perbaikan dan modernisasi sesuai dengan tuntutan navigasi dan laju lalu-lintas

¹ Lihat Indonesian Observer, 1 April 1975; "The Suez Canal", dalam The Middle East and North Africa 1974-1975 (London, 1975), hal. 100.

² Lihat "Suez Canal", ibid. hal. 800.



Sumber: Newsweek, 4 Maret 1974.

pelayaran. Sampai dengan tahun 1954 telah dilaksanakan 7 kali perbaikan baik berupa pelebaran maupun pengerukan. Pada waktu terusan tersebut pertama kali dibuka lebarnya di permukaan adalah 200 kaki (= 60,96 m) dan 72 kaki (= 21,94 m) di dasarnya pada kedalaman 26 kaki (= 7,92 m) sedangkan kedalaman maksimal kapal yang dapat melewatinya adalah 24,6 kaki (= 7,49 m) dengan kecepatan berlayar 6,21 mil per jam (= 10 km/jam). Sampai tahun 1954 telah dilaksanakan 7 kali perbaikan berupa pelebaran, pengerukan, sehingga pada tahun 1956 ketika nasionalisasi terusan, lebarnya telah menjadi 500 kaki (= 152,4 m) di permukaan dan 196 kaki (= 59,74 m) di dasar pada kedalaman 33 kaki (= 10,05 m), tetapi dengan alur pelayaran sedalam 45 kaki (= 13,71 m) sehingga memungkinkan pelayaran kapal dengan kedalaman maksimal kapal menjadi 35 kaki (= 10,66 m)¹.

Sebelum nasionalisasi terusan dilakukan, perbaikan yang ke delapan sedang akan mulai dilaksanakan. Dengan adanya nasionalisasi maka rencana tersebut dirubah dan lebih disempurnakan untuk mencapai hasil yang lebih baik agar dapat dilayari oleh kapal-kapal tanki yang lebih besar dan diberi nama Proyek Nasser. Di dalam proyek tersebut terkait pula rencana pembangunan jembatan kereta api pada kilometer 68,15 dari Port Said serta suatu pusat penelitian di Ismailia. Tahap pertama dari proyek Nasser tersebut selesai pada tahun 1961 sehingga dapat dilayari oleh kapal-kapal dengan kedalaman maksimal sampai 37 kaki (= 11,27 m). Pada tahun 1964 tahap kedua selesai dengan kemampuan untuk dilayari kapal-kapal dengan kedalaman maksimal 36 kaki (= 11,58 m) yaitu kapal-kapal dengan sarat muatan sebesar 60.000 ton atau kapal-kapal dengan balas sebesar 150.000 ton. Terusan tersebut sejak tahun 1962 juga memiliki dua stasiun radio penyelamat dan sistim hubungan radio antara kapal dengan stasiun pengawas lalu-lintas di Ismailia².

Dengan pembukaan kembali terusan maka untuk beberapa bulan pertama ini diperkirakan bahwa terusan hanya akan dapat menampung kapal-kapal dengan sarat muatan sampai 40.000 ton dan lambat laun baru akan kembali kepada kapasitasnya semula seperti waktu sebelum ditutup. Sebelum Terusan ditutup orang

¹ Lihat "The Suez Canal", dalam The Middle East and North Africa 1974-1975 (London, 1975), hal. 100; "Suez Canal", ibid. 800.

² Lihat "The Suez Canal", ibid. 100.

telah mulai memikirkan pembuatan kapal-kapal tanki sebesar 100.000 ton atau lebih yang dalam keadaan sarat muatan tidak dapat mempergunakan terusan. Dengan penutupan terusan maka untuk menekan biaya pengangkutan makin banyak dibangun kapal-kapal dengan ukuran tonase besar terutama untuk jenis kapal tanki. Bahkan sementara orang mengatakan, bahwa pengangkutan minyak dari Teluk Parsi ke Eropa melalui Tanjung Harapan¹ dengan kapal-kapal tanki raksasa di atas 250.000 ton adalah lebih murah sekitar \$ 0,96 per ton dibandingkan dengan penggunaan kapal tanki sampai sebesar 60.000 ton melalui Terusan Suez. Kalau pada tahun 1967 sekitar 74% kapal-kapal tanki di dunia dapat melewati Terusan Suez, maka dewasa ini hanya sekitar 27% yang dapat melewatinya. Karena itu diperkirakan bahwa Terusan Suez tidak akan seramai seperti sebelum penutupan, paling tidak untuk sementara waktu.

Orang-orang Mesir juga telah memperhatikan kenyataan-kenyataan perkembangan baru tersebut, dan oleh karena itu mereka menyusun suatu rencana baru untuk memperlebar dan memperdalam terusan agar dapat dilayari oleh kapal-kapal tanki raksasa. Rencana tersebut akan dikerjakan dalam dua tahap, masing-masing 3 tahun lamanya. Diperkirakan pada tahun 1978 setelah tahap pertama selesai, lebar terusan di permukaan akan menjadi sekitar 520 kaki (= 158,49 m) dengan kedalaman 62 kaki (= 18,89 m) sehingga dapat menampung kapal-kapal sarat muatan sampai 150.000 ton atau kapal-kapal dengan balas sampai 300.000 ton. Apabila perbaikan tahap kedua selesai, yaitu sekitar tahun 1981, diharapkan terusan dengan kedalaman 77 kaki (= 23,46 m) dapat menampung kapal-kapal tanki dengan sarat muatan sampai sebesar 260.000 ton atau sekitar 92% dari kapal-kapal tanki dunia².

Rencana pelebaran dan pengerukan terusan tersebut hanyalah merupakan sebagian saja dari keseluruhan rencana pembangunan daerah Suez yang diperkirakan keseluruhannya akan menelan biaya sekitar \$ 10.000 juta. Untuk maksud itulah maka Presiden Sadat pada akhir bulan Oktober 1973, beberapa hari setelah perang Arab-Israel mereda, mengangkat Osman Ahmed Osman menjadi Menteri Rekonstruksi dan Rehabilitasi dan menjelaskan mengenai garis-garis besar rencana yang diinginkannya.

¹ Lihat resensi buku Noël Mostert, *Supership*, oleh John Raedler dalam *The Australian Weekend*, 1 Pebruari 1975.

² Lihat "A Man, a Plan, a Canal - and Peace?", dalam *Newsweek*, 4 Maret 1974, hal. 12-13.

Osman segera membuka suatu "Central Operation Room" dan membujuk staf ahli untuk menyusun rencana yang lebih konkrit dan mendetail (lihat peta). Menurut rencana itu, Port Said, Ismailia dan Suez, yang sebagian besar rusak dan ditinggalkan oleh kebanyakan penduduknya dalam perang "attrition" 1960-1970 dan perang Yom Kippur 1973, akan dibangun kembali. Ismailia akan dibangun menjadi suatu pusat pariwisata, Port Said dan Suez menjadi pelabuhan bebas yang ultra modern dilengkapi dengan lapangan terbang internasional, sebagaimana halnya peranan Hongkong dan Singapura dewasa ini. Seluruh daerah Suez akan menjadi sebuah kota raksasa sepanjang ± 160 km yang akan meliputi 3 kota besar dengan 5 buah pelabuhan. Semuanya itu digabungkan dengan suatu jalur industri dan pertanian yang membujur di sepanjang kedua tepi Terusan, dan dihubungkan dengan suatu jalan raya delapan jalur dan jalan kereta api serta 5 buah terowongan di bawah terusan.

Sementara ahli meragukan kemampuan Mesir untuk melaksanakan rencana pembangunan raksasa tersebut, tetapi orang-orang Mesir sendiri percaya akan dapat melakukannya, bahkan berbagai pihak telah menyatakan kesediaannya untuk memberikan pinjaman, antara lain Iran, Arab Saudi, Kuwait dan Abu Dhabi. Rencana tersebut sendiri telah disahkan oleh Presiden Sadat dan mulai dikerjakan. Tenaga-tenaga kerja dikerahkan ke kota-kota sepanjang terusan tersebut untuk membersihkan puing-puing dan memperbaiki gedung-gedung lama yang masih dapat diselamatkan serta mendirikan gedung-gedung baru. Penduduk lama telah mulai kembali ke tempatnya semula dan dengan demikian diharapkan kota-kota lama yang ditinggalkan dan sudah setengah mati akan menjadi hidup kembali. Banyak investor asing tertarik oleh sikap terbuka Pemerintah Mesir dan fasilitas-fasilitas yang disediakannya¹.

III. Pemilikan dan operasi

Berdasarkan konsesi raja muda Mesir kepada Ferdinand de Lesseps maka Terusan Suez merupakan milik Perusahaan Terusan Suez yang berstatus swasta Mesir, namun mempunyai sifat internasional. Sebagian terbesar sahamnya berada di tangan orang

¹ Lihat "A Man, a Plan, a Canal - and Peace?", dalam Newsweek, 4 Maret 1974, hal. 12-13; Anthony Hewett, "The Canal Zone comes to life again", GEMINI, yang dimuat dalam The Indonesia Times, 20 Desember 1974.

asing terutama Perancis. Pemerintah Mesir hanya memiliki 40% yang kemudian telah dijual kepada Inggris. Sebagai perusahaan swasta maka harus tunduk kepada perundang-undangan dan kedaulatan Mesir, namun berdasarkan kenyataan jalan air tersebut untuk pelayaran internasional dan berkaitan erat dengan kepentingan-kepentingan internasional, maka perusahaan tersebut mendapatkan status khusus. Hal ini tidak hanya terungkap dari namanya "Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez" (Perusahaan Universal Terusan Maritim Suez), tetapi juga terungkap dari susunan pimpinan perusahaan tersebut (1949) yang terdiri dari 32 orang anggota Dewan Direktur yaitu 19 orang Perancis, 10 orang Inggris, 2 orang Mesir dan 1 orang Belanda¹. Perusahaan Terusan Suez mengelola Terusan tersebut secara otonom, menetapkan dan memungut bea transit, merawat dan memperbaiki, mengatur lalu lintas serta keamanannya, mengangkat pemandu-pemandu dan lain sebagainya. Dari keuntungan hasil operasi 15% diserahkan kepada pemerintah Mesir, sebagian lagi dibagikan kepada pemegang saham sebagai dividen dan sisanya dipergunakan untuk meningkatkan terusan bila dianggap perlu.

Hubungan antara Perusahaan Terusan Suez dengan Pemerintah Mesir ditetapkan dalam akte-akte berbagai konvensi². Berdasarkan konvensi 21 Maret 1880 Mesir menyerahkan bagian dari keuntungan yang diterimanya kepada "Credit Foncier de France" yang mendirikan sebuah perusahaan sebagai penyalur kredit kepada pengusaha-pengusaha Mesir. Berdasarkan konvensi maka Terusan mempunyai kedudukan khusus. Hal tersebut dikukuhkan melalui konvensi Istanbul pada tahun 1888 yang ditanda-tangani oleh sejumlah negara pemakainya yaitu Perancis, Jerman, Spanyol, Italia, Belanda, Rusia, Turki, Austria dan Hongaria. Pasal 1 Konvensi Istanbul menetapkan bahwa Terusan terbuka bagi kapal-kapal dagang maupun perang semua negara, baik dalam waktu damai maupun perang. Para peserta konvensi berjanji tidak akan melanggar ketentuan itu dan tidak akan mengenakan blokade terhadapnya. Pasal-pasal lain melarang segala macam bentuk permusuhan di Terusan tersebut, di pelabuhan-pelabuhan masuk ke luar serta 3 mil dari perairan di sekitarnya. Negara-negara yang sedang terlibat peperangan tidak dilarang menggunakan terusan, tetapi untuk mencegah terjadinya pertempuran di

¹ Lihat G. Lenczowski, *op. cit.* hal. 620.

² Tentang hubungan antara Perusahaan Terusan Suez dan Mesir lihat G. Lenczowski, *op. cit.* hal. 619-622; lihat lebih lanjut The Suez Canal. A Selection of Documents Relating to the International Status of the Suez Canal and the Position of the Suez Canal Company (London - New York, 1956).

perairan tersebut, maka mereka harus mematuhi berbagai pembatasan. Pasal 10 konvensi tersebut menyatakan memberikan hak kepada Mesir dan Turki untuk mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan bagi pertahanan dan ketertibannya, sedangkan pasal 11 menetapkan bahwa tindakan tersebut namun tidak boleh mengganggu dan atau menghambat kelancaran lalu-lintas pelayaran secara bebas. Pasal 14 selanjutnya menetapkan bahwa azas kebebasan lalu-lintas pelayaran bersifat tetap dan tidak terbatas pada waktu berlakunya konvensi sendiri. Di sini jelas, bahwa Konvensi Istanbul menetapkan azas kebebasan lalu-lintas pelayaran bagi kapal-kapal semua bangsa, tetapi tidak mewajibkan sikap netral pihak Mesir dan ataupun Turki sebagai negara yang 'berdaulat dan memiliki' Terusan¹. Sedangkan Konvensi tahun 1920 memasukkan perumahan personil perusahaan dalam daftar inventaris perlengkapan yang harus diganti oleh Mesir pada saat berakhirnya konsesi.

Pada tahun 1936 ditanda-tangani persetujuan di antara Inggris dan Mesir yang mengakhiri pendudukan Mesir oleh tentara Inggris. Pasal 9 persetujuan itu menetapkan status Terusan Suez sebagai bagian integral wilayah Mesir, namun menugaskan Inggris untuk melindunginya sampai disetujui bersama bahwa angkatan bersenjata Mesir telah mampu melakukannya sendiri. Sekubungan dengan itu orang Inggris diperkenankan menempatkan 10.000 tentara dan 400 orang penerbang di daerah Suez dan Mesir diwajibkan menyediakan perumahan bagi mereka. Pemerintah Mesir dan Perusahaan Terusan Suez mengadakan suatu konvensi baru yang mengatur antara lain mengenai pembebasan bea-cukai, pemeliharaan kota Ismailia dan pembayaran 300.000 pond Mesir setahun oleh perusahaan kepada pemerintah Mesir, pengelolaan tetap berada di tangan perusahaan namun pemerintah Mesir mengatur pengawasan polisi, bea-cukai dan kesehatan.

Tahun 1949 dibuat sebuah konvensi baru yang pada hakikatnya merupakan penyesuaian konvensi-konvensi sebelumnya dengan undang-undang baru Mesir tentang pengaturan perusahaan-perusahaan swasta yang beroperasi di wilayahnya. Antara lain ditetapkan, bahwa perusahaan harus melakukan "Mesirisasi personil" secara berangsur kecuali pemandu-pemandu dan personil maritim. Anggota Dewan Pimpinan orang Mesir harus ditingkatkan dari 2 orang menjadi 4 orang dan pada tahun 1964 mencapai jumlah 7 orang, sedangkan jumlah orang asingnya terdiri dari 30 orang,

¹ Lihat G. Lenczowski, *op. cit.* hal. 629; lihat juga J.L. Brierly, *The Law of Nations* (Oxford, 1963⁶), hal. 233-234.

terdiri dari 10 orang Perancis, 10 Inggris, 1 Belanda dan 1 Amerika Serikat. Perusahaan berkewajiban menyerahkan 7% dari keuntungan kotor dengan minimum 350.000 pond Mesir kepada pemerintah Mesir dan membebaskan kapal-kapal kecil berbendera Mesir dari bea transit.

Tahun 1954 Inggris dan Mesir menanda-tangani persetujuan baru menggantikan persetujuan tahun 1936 berlaku untuk 7 tahun dan sesudah itu dapat diperpanjang. Berdasarkan persetujuan tersebut maka pasukan Inggris dalam waktu 20 bulan ditarik mundur sehingga pada tanggal 19 Juni 1956 Mesir mendapatkan kembali kekuasaan militernya atas terusan tersebut dan merupakan satu-satunya penjaga terusan. Akan tetapi Inggris diberi hak untuk memasuki wilayah Mesir dengan menggunakan fasilitas-fasilitas militernya. "jika terjadi suatu serangan bersenjata oleh negara asing atas Mesir, atau negara yang pada waktu penanda-tanganan persetujuan adalah anggota persetujuan pertahanan bersama negara-negara Liga Arab, atau atas Turki". Dan ditetapkan pula bahwa perawatan terusan akan dilakukan oleh teknisi sipil Inggris di bawah pengawasan Mesir. Sesudah tahun 1960 Mesir akan menjadi pengelola tunggal dan mengambil alih tanggung jawab operasi teknisnya yang sebelumnya ditangani oleh teknisi barat. Proses ini dipercepat oleh perkembangan-perkembangan sekitar tahun 1956.

Pada tanggal 19 Juli 1956 sebagai reaksi atas kecaman-kecaman yang dilakukan oleh Presiden Nasser, Amerika Serikat menarik janjinya untuk memberikan bantuan sebesar US\$ 56 juta guna membiayai Bendungan Aswan. Uni Soviet melalui Menteri Luar Negerinya pada tanggal 21 Juli 1956 menyatakan pula bahwa Uni Soviet tidak akan memberikan bantuan kepada Mesir sehubungan dengan proyek tersebut. Presiden Nasser menilai tindakan Amerika Serikat tersebut sebagai penghinaan terhadap martabat Mesir dan mengumumkan keputusan untuk menasionalisir Perusahaan Terusan Suez pada tanggal 26 Juli 1956. Pemerintah Mesir akan memberikan ganti rugi kepada para pemegang saham dan membentuk suatu badan otonom untuk mengelola Terusan dan pendapatan dari terusan akan dipergunakan untuk membiayai pembangunan bendungan Aswan¹.

¹ Tentang nasionalisasi Perusahaan Terusan Suez oleh Mesir lihat lebih lanjut karya Peter Calvocoressi, Suez: Ten Years After (New York, 1967); lihat juga The Suez Canal. A Selection of Documents Relating to the International Status of the Suez Canal and the Position of the Suez Canal Company (London - New York, 1956), hal. 41 dan seterusnya.

Inggris dan Perancis sebagai pemegang saham perusahaan terbesar menilai tindakan nasionalisasi tersebut tidak hanya sebagai perampasan kekayaan perusahaan secara tidak adil tetapi juga sebagai suatu tindakan yang melanggar watak internasional terusan dan membahayakan keselamatan lalu-lintas di terusan tersebut. Inggris dan Perancis menyiapkan angkatan perangnya dan mengancam untuk menggunakan kekerasan guna memaksa Mesir membatalkan nasionalisasi tersebut. Amerika Serikat sekalipun ikut mengedam tindakan nasionalisasi tersebut namun berusaha untuk menempuh cara lain dan menasihati Inggris dan Perancis untuk tidak mempergunakan kekerasan. Atas inisiatif Amerika Serikat diadakan pertemuan 21 negara pemakai terusan pada tanggal 16 Agustus 1956 di London. Uni Soviet menolak hadir dalam pertemuan tersebut, namun 18 negara dalam pertemuan di London berhasil mencapai kata sepakat untuk membentuk suatu badan internasional guna menangani urusan terusan, dan suatu komisi terdiri dari 5 negara ditugaskan untuk mengadakan perundingan dengan Mesir. Perundingan macet karena Presiden Nasser menuntut kedaulatan penuh atas terusan dan menolak setiap kompromi.

Pada tanggal 12 September 1956 diputuskan membentuk suatu perhimpunan negara-negara pemakai Terusan (Canal's Users Association) yang terlaksana pembentukannya pada tanggal 1 Oktober 1956 terdiri dari 15 negara anggota yang bertugas menolong anggota-anggota perhimpunan menggunakan terusan serta membantu PBB mencairkan penyelesaian sementara serta masalah-masalah ekonomi lainnya akibat pelarangan penggunaan Terusan tersebut dan juga mencari alternatif lain untuk mengurangi ketergantungan mereka atas terusan itu.

Inggris dan Perancis masih belum merasa puas dan pada tanggal 23 September 1956 mengajukan persoalan tersebut ke Dewan Keamanan PBB. Dalam perdebatan umum di forum tersebut Sekjen PBB Dag Hammarskjold mengajukan suatu formula penyelesaian yang berhasil disetujui oleh Mesir, Inggris, Perancis dan Amerika Serikat pada tanggal 13 Oktober 1956 mencakup enam azas sebagai berikut: 1) kebebasan lalu-lintas bagi kapal-kapal semua negara tanpa perkecualian; 2) menghormati kedaulatan Mesir atas terusan; 3) pemisahan masalah operasi Terusan dari masalah politik negara manapun; 4) menetapkan bea transit dan iuran bersama-sama antara Mesir dengan para pemakai terusan; 5) penggunaan pemasukan bea transit untuk pengembangan terusan dan 6) bila timbul sengketa antara Pemerintah Mesir dengan Perusahaan Terusan Suez diselesaikan melalui arbitrase.

Semula usul resolusi Dewan Keamanan PBB di samping mencakup keenam asas tersebut dikaitkan pula dengan seruan kepada Mesir untuk menerima rumusan 18 negara mengenai kekuasaan internasional bagi Terusan. Mesir dan Uni Soviet berkeberatan atas pengkaitan tersebut, sehingga diadakan pemungutan suara atas kedua bagian tersebut secara terpisah. Bagian pertama yang memuat keenam asas diterima secara unanin, namun bagian kedua ditolak dengan veto Uni Soviet yang memihak kepada Mesir.

Sekalipun keenam asas diterima Dewan Keamanan PBB, namun Inggris dan Perancis merasa sangat kecewa karena tidak adanya badan yang melaksanakannya. "Perhimpunan Pemakai Kanal" (Canal's User Association) yang merasa berhak untuk menarik bea transit menjadi tidak jelas kedudukannya karena Mesir tidak mengakui hak-hak dan eksistensinya, sehingga dengan demikian Mesir menjadi satu-satunya wasit dalam menentukan pelaksanaan keenam asas tadi. Hal inilah yang merupakan latar belakang diselenggarakannya perundingan-perundingan London-Paris yang menelorkan keputusan untuk menggunakan kekerasan terhadap Mesir. Keputusan tersebut direalisasikan melalui intervensi militer Inggris dan Perancis ketika meletus perang Mesir-Israel pada tanggal 28 Oktober 1956 dengan dalih untuk menyelamatkan Terusan bagi pelayaran internasional.

Sebagai reaksi, Mesir menutup terusan dengan menenggelamkan kapal-kapal dan menghancurkan beberapa instalasi-instalasi di sepanjang terusan. Lima bulan kemudian karena tekanan PBB, Uni Soviet dan Amerika Serikat, maka pasukan-pasukan Inggris, Perancis dan Israel ditarik kembali dan Terusan Suez diserahkan di bawah pengawasan PBB dan dibuka kembali. Persoalan yang masih tertinggal adalah masalah ganti rugi yang kemudian berhasil diselesaikan dalam persetujuan tanggal 29 April 1958 antara pihak Mesir dengan pihak-pihak pemegang saham. Mesir menyatakan bersedia membayar ganti rugi sebesar 28,3 juta pond Mesir dalam waktu lima tahun¹. Dengan demikian pemerintah Mesir menjadi pemilik perusahaan Terusan Suez dan mendapatkan hak untuk mengkaryakan serta mengelolanya. Untuk maksud tersebut dibentuk Otoritas Terusan Suez (Suez Canal Authority) yang bertindak atas nama pemerintah. Berlainan dengan dugaan negara-negara barat, Mesir berhasil mengelola dan menjaga kelancaran

¹ Tentang sengketa atas Terusan Suez yang mengakibatkan pecahnya perang Suez tahun 1956 dan penutupannya lihat G. Lenczowski, *op. cit.* hal. 622-626.

serta keamanan lalu-lintas pelayaran di terusan tersebut dengan baik. Usaha Perusahaan Terusan Suez untuk mengacaukan pengelolaan oleh Mesir dengan menarik pemandu-pemandunya mengalami kegagalan. Perawatan dan pengembangan terusan berjalan dengan baik sebagaimana dapat dilihat dari kenyataan bahwa sesudah nasionalisasi terusan telah diperlebar sehingga dapat dilalui kapal dengan sarat muatan sampai 60.000 ton dan kapal-kapal dengan balas bahkan sampai 150.000 ton.

IV. Arti Terusan Suez

Penggalian Terusan Suez mempunyai arti besar bagi perekonomian dan perdagangan dunia. Jarak pelayaran antara Eropa dan Asia, menjadi diperpendek 6.400 km, Eropa - Afrika Timur dengan 4.800 km dan jarak antara Laut Hitam dengan Samudera Hindia bagian utara bahkan dengan 16.000 km¹. Dengan demikian maka frekwensi pelayaran dapat lebih ditingkatkan sehingga biaya pengangkutan dapat dikurangi dan harga barang-barang diturunkan.

Kapal-kapal yang sebelumnya melewati Tanjung Harapan berpindah melewati Terusan Suez sehingga lalu-lintas menjadi ramai dan perdagangan internasional meningkat, lebih-lebih lagi setelah minyak bumi menjadi salah satu bahan ekspor terpenting. Sekitar 70% muatan berupa minyak bumi, bahan bakar utama dan bahan mentah yang paling diperlukan bagi peradaban industri kontemporer². Jumlah kapal yang menggunakan Terusan meningkat terus dari 486 buah kapal pada tahun 1870 menjadi 17.500 buah pada tahun 1958 dan 21.250 buah pada tahun 1966. Hampir separuh dari jumlah yang terakhir ini terdiri dari kapal-kapal tanki. Volume pengangkutan penumpang berjumlah 299.557 orang penumpang sedangkan jumlah muatan barang mencapai 47.725.000 ton muatan ke jurusan selatan sedangkan ke jurusan utara sekitar 194.163.000 ton.

Arti Terusan Suez bagi perdagangan internasional terlihat lebih jelas setelah Terusan Suez ditutup bagi pelayaran internasional pada tahun 1967 sebagai akibat perang Arab-Israel.

¹ Lihat "Suez Canal", dalam Encyclopaedia Americana, XXV (New York, 1971), hal. 800; The New Standard, 31 Mei 1975.

² Lihat "The Suez Canal", dalam The Middle East and North Africa 1974-1975 (London, 1975), hal. 101.

Selain memerlukan waktu pelayaran yang lebih banyak, diperlukan pula biaya yang lebih besar. Diperkirakan biaya tambahan akibat penutupan Terusan adalah sebesar US\$ 1.700 juta setahun dan bahkan dengan meningkatnya harga minyak mencapai US\$ 10.000 juta, yaitu separuh untuk Amerika Serikat dan Eropa Barat dan separuh lainnya lagi untuk Jepang¹. Ekspor dari negeri-negeri di Afrika Timur ke Eropa mengalami penurunan sebesar 13%.

Pembukaan Terusan Suez juga menciptakan banyak kesempatan kerja bagi orang-orang Mesir dan meningkatkan perdagangan mereka. Port Said telah berkembang menjadi salah satu pelabuhan paling besar di dunia dengan perlengkapan dan fasilitas servis, reparasi, perbekalan, dinas-dinas penambatan, penyelamatan dan lain sebagainya. Menurut perkiraan sementara orang, perdagangan Mesir dalam waktu dekat ini akan dapat mencapai volume US\$ 2.000 juta lebih².

Perkembangan Terusan Suez tersebut memungkinkan dilaksanakannya pembangunan daerah industri. Pemerintah Mesir sudah mulai melaksanakan suatu rencana pembangunan secara besar-besaran. Mungkin Presiden Sadat tidak akan berhasil menjadikan daerah Suez menjadi "daerah Ruhr" Timur Tengah, tapi paling tidak daerah tersebut akan menjadi daerah industri yang penting, karena letaknya yang strategis di urat nadi perhubungan dan perdagangan dunia dan juga kesempatan yang ada untuk menggunakan tenaga listrik bendungan Aswan yang sejauh ini belum dimanfaatkan sepenuhnya.

Di samping artinya bagi perekonomian internasional maupun Mesir sendiri, Terusan Suez juga merupakan sumber keuntungan bagi Perusahaan yang memiliki dan mengkaryakannya, yaitu Perusahaan Terusan Suez hingga tahun 1956 dan Otoritas Terusan Suez setelahnya. Bea-transit bagi setiap kapal yang melewatinya cukup tinggi, pada tahun 1967 kapal dengan sarat muatan diharuskan membayar US\$ 1,006 per ton sedangkan kapal dengan balas sebesar US\$ 0,458 per ton. Bea transit tersebut kini telah dinaikkan menjadi \$ 2,-- per ton bagi kapal tanki; \$ 2,197 per ton bagi kapal sarat muatan dan \$ 1,598 per ton bagi kapal dengan balas³. Dengan demikian terdapat kenaikan bea transit sekitar 100% dari keadaan tahun 1967. Sebelum

¹ Lihat Antara, 19 Mei 1975.

² Lihat Antara, 1 April 1975, yang mengutip Reuter.

³ Lihat Antara, 25 Mei 1975, yang mengutip UPI.

penutupan Terusan Suez tahun 1967, pemerintah Mesir dari bea transit menerima sekitar \$ 250 juta, sekarang diperkirakan akan menerima sebesar \$ 450 juta per tahun. Terusan Suez diperkirakan akan ramai dengan kapal-kapal barang dan penumpang sekalipun kapal-kapal tanki raksasa akan meneruskan pelayarannya melalui Tanjung Harapan sampai rencana pelebaran, pengerukan, peningkatan Terusan selesai dikerjakan sekitar tahun 1981.

Di samping arti ekonomi, Terusan Suez juga mempunyai arti strategi, khususnya bagi negara-negara maritim yang memiliki strategi global¹. Pada masa lampau, Inggris sebagai negara maritim utama melihat Terusan Suez sebagai salah satu mata rantai kehidupan imperiumnya, terutama karena menghubungkannya secara langsung dengan negara-negara jajahannya di Afrika Timur dan Asia, khususnya koloninya yang paling kaya India. Terbukanya Terusan tersebut mempermudah usahanya untuk mempertahankan supremasi dan dominasinya di kawasan Asia dan Afrika dan oleh karena itu Inggris berambisi sekali untuk menanankan pengaruhnya atas Terusan Suez dengan membeli 40% saham Perusahaan Terusan Suez yang ditawarkan raja muda Mesir, dan juga usahanya menempatkan dirinya dalam konvensi Istanbul sebagai negara yang berhak dan berkuasa untuk menutup Terusan pada waktu perang.

Peranan strategis Terusan tersebut terlihat lebih jelas lagi dengan intensifnya usaha Italia dan Jerman dalam perang dunia ke-II untuk merebut daerah tersebut guna memotong hubungan langsung antara Inggris dengan daerah-daerah koloninya. Dan sebaliknya Inggris untuk mempertahankan kedudukannya di daerah tersebut merelakan untuk mengurangi kekuatannya di teater-teater perang lainnya dan mengerahkannya untuk mempertahankan daerah Suez tersebut.

Setelah imperium Inggris runtuh dan negara-negara jajahannya satu persatu mendapatkan kemerdekaannya, Terusan Suez menjadi berkurang arti strateginya bagi Inggris. Namun tidak demikian halnya bagi Amerika Serikat dan Uni Soviet yang muncul sebagai pemenang perang dunia ke-II, dua negara super yang berhadapan dalam persaingan memperluas daerah pengaruh. Bagi strategi global yang dimainkan Amerika Serikat dan Uni Soviet, maka kecepatan bergerak angkatan perangnya dari satu daerah

¹ Tentang arti strategi Terusan Suez lihat G. Lenczowski, *op. cit.* hal. 597-598; Richard Bart, "Verbal gunfire over United States and Soviet roles in Indian Ocean. Suez Canal opening could give Soviets an edge", dalam *Indonesian Observer*, 13 Juni 1974.

ke daerah lain merupakan hal yang menentukan, dan oleh karena itu Terusan Suez yang terletak pada titik silang Samudera Atlantik dan Samudera Hindia maupun Pasifik mempunyai peranan yang sangat penting.

Bagi Uni Soviet, dengan dibukanya Terusan Suez, tidak hanya berarti mempercepat dan mempermudah angkutan barang-barang dari negaranya di bagian barat Asia dengan di bagian timur Asia, akan tetapi juga mempermudah usaha peningkatan dan pembangunan kekuatan militernya di Samudera Hindia. Satuan-satuan angkatan lautnya mulai memasuki Samudera Hindia sekitar tahun 1968 ketika Inggris mengumumkan niatnya untuk menarik pasukannya dari sebelah timur Suez. Kini jumlah kapal Uni Soviet telah mencapai sekitar 30 kapal termasuk kapal-kapal pembantu. Sebelum Terusan dibuka untuk mencapai bagian timur Afrika di Samudera Hindia, kapal-kapal perang Uni Soviet dari pelabuhannya di Wladiwostok harus melayari jarak sekitar 14.000 km sedangkan dari Laut Hitam dengan melewati Tanjung Harapan perlu menempuh jarak 19.500 km. Dengan dibukanya Terusan Suez maka kapal-kapal perangnya dari pelabuhannya di Laut Tengah cukup menempuh jarak 3.500 km untuk memasuki kawasan Samudera Hindia, dengan demikian mempercepat dan meningkatkan kemampuan operasi armada Uni Soviet di Samudera Hindia dan menguntungkan kedudukannya¹. Dengan dibukanya Terusan tersebut, maka Uni Soviet akan dapat mengawasi gerak-gerik kapal-kapal selam nuklir Poseidon dan Polaris Amerika Serikat yang diduga berpatroli di perairan itu, dan juga Uni Soviet mempunyai kemungkinan untuk mengepung negara-negara penghasil minyak di Teluk Parsi dan mengancam rute suplai minyak negara-negara barat dan Jepang apabila dianggap perlu. Kehadiran armada Uni Soviet di Samudera Hindia merupakan alat pendukung sasaran politik maupun ekonominya tanpa perlu terjadi adanya tembak menembak. Untuk mempertahankan usahanya ini maka Uni Soviet menjalin hubungan baik dengan negara-negara di sepanjang kawasan tersebut dan berusaha mendapatkan fasilitas penggunaan pangkalan militer antara lain di Berbera Somalia.

Untuk mengimbangi kedudukan Uni Soviet tersebut maka Amerika Serikat sejak 1 Januari 1972 telah memperluas daerah operasi armada ke-VII nya di Samudera Pasifik hingga meliputi Samudera Hindia. Dan dengan dibukanya Terusan Suez, maka dimungkinkan hubungan langsung antara armada ke-VI Amerika Serikat di Laut Tengah dengan armada ke-VII nya di Samudera

¹ Lihat "West Europe too worries about the Indian Ocean", dalam The New Standard, 25 April 1974.

Hindia, namun secara keseluruhan pembukaan Terusan Suez lebih menguntungkan pihak Uni Soviet dalam perlombaan pembangunan kekuatan militer di kawasan itu. Melihat perkembangan tersebut maka negara-negara barat lainnya berusaha pula mengambil langkah-langkah untuk menghadapinya. Perancis meningkatkan kekuatannya di Samudera Hindia dan Jibouti di teluk Aden, Inggris menambah kapal perangnya yang berpatroli di perairan dan ditunjang pula oleh pesawat-pesawat RAF yang berpangkalan di Gan, Republik Maladewa dan di pulau Masirah di lepas pantai Oman.

Dengan persetujuan Inggris, Amerika Serikat membangun suatu pusat komunikasi militer, suatu stasiun untuk memonitori komunikasi militer Uni Soviet, dan fasilitas-fasilitas pertahanan di pulau Diego Garcia, dan bahkan bermaksud meningkatkannya menjadi pangkalan militer yang dapat menampung segala jenis kapal perang dan pesawat terbang. Akhir-akhir ini Amerika Serikat juga berhasil mendapatkan fasilitas untuk mempergunakan lapangan udara di pulau Masirah dengan persetujuan Oman dan Inggris. Sejauh ini negara-negara barat masih berhasil mempertahankan supremasi mereka di kawasan Samudera Hindia, namun perlombaan masih tetap berjalan¹.

Pembukaan Terusan Suez juga merupakan penunjang bagi usaha penyelesaian sengketa Arab-Israel secara damai, terutama karena dengan tindakan tersebut mengurangi kecurigaan Israel terhadap kemauan baik Mesir dan negara-negara Arab lainnya, yang selama ini merupakan salah satu hambatan utama perdamaian. Tindakan Mesir membuka Terusan Suez dan membangun daerah tersebut mengungkapkan keinginan Mesir untuk terbentuknya perdamaian dan ditanggapi dengan positif oleh hampir semua pemimpin Israel, dan dinilai sebagai unsur "non belligerency" pihak Mesir. Surat kabar independen Haaretz menilai pembukaan kembali Terusan tersebut sebagai mengurangi kesempatan terjadinya perang. Sebagai tanggapan, Israel menyediakan diri untuk memberikan konsesi-konsesi demi tercapainya perdamaian, karena keadaan perang yang berlarut-larut tersebut juga merupakan beban yang sangat berat bagi rakyat Israel sendiri. Prosentase anggaran pertahanannya termasuk yang tertinggi di dunia, pada

¹ Tentang perlombaan persenjataan di Samudera Hindia lihat Oskar Weggel, "Zur Lage im Indischen Ozean", dalam CHINA aktuell, Mei 1974, hal. 240-248; "Power East of Suez", dalam Newsweek, 12 Nopember 1973, hal. 15.

tahun 1974 mencapai sekitar \$ 3.688 juta atau lebih dari 40% GNP-nya¹. Israel-pun mengharapkan perdamaian tersebut dan bersedia memenuhi syarat-syarat pihak Arab asal mendapatkan keyakinan dan jaminan bahwa negara-negara Arab benar-benar melepaskan tekad mereka untuk menghilangkan eksistensi Israel dan bersedia mengakui hak hidup Israel serta hidup dengan aman.

V. Penutup

Dengan Dekrit Nasionalisasi yang diumumkan pada tanggal 16 Juli 1956 Pemerintah Mesir merupakan pemilik dan pengatur tunggal Terusan Suez, namun dalam kaitannya dengan Konvensi Istanbul 1888 yang diakui Mesir, juga sesudah nasionalisasi, maka Terusan Suez tetap terbuka bagi semua kapal-kapal dagang maupun perang bagi semua negara, baik pada waktu damai maupun perang. Segala macam bentuk pertempuran di atas perairan Terusan Suez dilarang, dan Mesir sebagai negara yang berdaulat atas Terusan tersebut berhak mengambil, tindakan-tindakan untuk menjaga keamanan dan ketertiban dengan tidak melanggar kebebasan lalu-lintas pelayaran.

Semula Perusahaan Terusan Suez tidak mengakui nasionalisasi, namun setelah pada tanggal 13 Juli 1958 ditanda-tangani persetujuan ganti rugi antara pemerintah Mesir dengan pihak Perusahaan Terusan Suez dengan pengawasan Bank Dunia, maka persoalannya menjadi selesai. Untuk itu Pemerintah Mesir memberikan ganti rugi sebesar 28,3 juta pond Mesir (= \$ 81.221.000) dan Perusahaan Terusan Suez tetap mempunyai hak atas kekayaannya yang berada di luar Mesir. Untuk operasi Terusan pemerintah Mesir menyerahkannya kepada Otoritas Terusan Suez yang sejak semula dipimpin oleh Mashour Ahmed Mashour.

Pembukaan Terusan Suez mempunyai arti ekonomi yang sangat besar baik bagi perekonomian nasional Mesir sendiri maupun bagi perdagangan internasional, mempunyai arti strategi yang sangat besar terutama bagi negara-negara super yang menjalankan strategi global khususnya bagi kekuatan armada lautnya, dan di samping itu juga mempunyai arti politik yang cukup besar di dalam penyelesaian sengketa Arab-Israel.

¹Lihat Military Balance 1974-1975 (London, 1975).