

KEAMANAN LAUT WILAYAH PERBATASAN INDONESIA SEBAGAI BENTUK PENJAGAAN KEDAULATAN NEGARA

Dian Khoreanita Pratiwi

*Universitas Pembangunan Nasional “veteran” Jakarta
diankhoreanita@upnvj.ac.id*

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dikelilingi laut yang sangat luas. Jalur perdagangan melalui laut masih menjadi tumpuan para pedagang karena dipandang paling efektif dibanding jalur lainnya. Laut juga memiliki keanekaragaman sumberdaya alam yang sangat potensial, baik hayati maupun non-hayati yang tentunya memberikan nilai yang besar pada sumberdaya alam seperti ikan, terumbu karang dengan kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, minyak, gas bumi, dan mineral, selain itu laut juga dapat dijadikan sebagai suatu destinasi wisata. Beragamnya fungsi laut mengakibatkan semua negara bahkan individu ingin selalu mengeksploitasi laut, akibatnya wilayah laut tidak selalu aman dari kejahatan. Permasalahan dalam tulisan ini adalah bagaimana mewujudkan keamanan laut wilayah perbatasan Indonesia sebagai bentuk penjagaan kedaulatan negara? Hasil pembahasan tulisan ini bahwa keamanan laut wilayah perbatasan perlu melakukan kerjasama antar negara baik bilateral maupun multilateral dan berkomitmen sampai pada tahap implementasi dan penegakkannya. Perlu juga untuk membangun kepercayaan antar pemerintah di setiap sektor agar terwujudnya tujuan yang telah disepakati.

Kata Kunci: *Keamanan, Laut, Perbatasan.*

ABSTRACT

Indonesia is an archipelago surrounded by a vast sea. The trade route by sea is still the foundation of traders because it is seen as the most effective compared to other routes. The sea also has a diversity of natural resources that are very potential, both biological and non-biological, which of course gives great value to natural resources such as fish, coral reefs with biological value of high economic value, oil, natural gas, and minerals, besides the sea as well can be used as a tourist destination. The variety of functions of the sea resulted in all countries and even individuals wanting to always exploit the sea, as a result the sea area is not always safe from crime. The problem in this paper is how to realize the maritime security of Indonesia's border regions as a form of guarding the country's sovereignty? The results of the discussion in this paper are that maritime security in border areas needs to cooperate between countries both bilateral and multilateral and commit to the implementation and enforcement stages. It is also necessary to build trust between governments in each sector to realize the agreed objectives.

Keywords: Security, Sea, Border.

Pendahuluan

Laut menurut definisi hukum adalah keseluruhan air laut yang berhubungan secara bebas di seluruh permukaan bumi.¹ Indonesia merupakan negara kepulauan yang dikelilingi

¹ Boer Mauna, *Hukum Internasional*, (Bandung: Alumni, 2005), hlm.305.

laut yang sangat luas. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Laut yang luas memberi akses untuk transportasi baik domestik maupun internasional, laut juga memiliki keanekaragaman sumber daya alam yang sangat potensial. Sumber daya di laut baik hayati maupun non-hayati memberikan nilai besar pada sumber daya alam seperti ikan, terumbu karang dengan kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, minyak, gas bumi, dan mineral, selain itu laut juga dapat dijadikan sebagai suatu destinasi wisata. Beragamnya fungsi laut tersebut mendorong Indonesia sebagai negara maritim untuk meningkatkan keamanan dan perlindungan wilayah lautnya melalui penyusunan peraturan perundang-undangan di bidang kelautan/kemaritiman, didukung pula oleh kesepakatan bilateral maupun multilateral dengan negara lain untuk bekerjasama dalam meningkatkan perlindungan dan keamanan maritim masing-masing pihak.

Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan terluas di dunia memiliki perbatasan laut dengan 10 negara diantaranya yaitu India, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Filipina, Republik Palau, Australia, Timor Leste, dan Papua Nugini. Filipina termasuk negara yang memiliki banyak kesamaan dengan Indonesia dari kondisi geografis, ekonomi, basis kemaritiman, agraris dan lain-lain. Konflik yang telah terjadi di Filipina juga mempengaruhi terhadap perekonomian negara-negara dan menimbulkan keresahan bagi para pengguna jalur laut tersebut, karena perdagangan internasional yang semakin berkembang masih bertumpu pada domain laut sehingga masalah jaminan keamanan maritim menjadi hal yang sangat penting.

Beberapa tahun kebelakang Indonesia dan Filipina dihadapkan pada beberapa masalah seperti penyanderaan anak buah kapal Indonesia oleh gerilyawan pimpinan Abu Sayyaf, lalu lintas peredaran narkoba, penangkapan ikan ilegal kapal Filipina di perairan Indonesia. Indonesia dan Vietnam juga memiliki masalah konflik perbatasan. Dua kapal pengawas milik pemerintah Vietnam menabrak lambung KRI Tjiptadi-381 di Laut Natuna Utara, dimana wilayah tersebut diakui Indonesia sebagai Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia namun juga diakui oleh Vietnam sebagai zona hak berdaulatnya.

Pasal 46 Konvensi Hukum Laut 1982 selanjutnya disebut UNCLOS 1982, mendefinisikan negara kepulauan adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Kepulauan berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnyanya sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. Pasal 47 UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa suatu negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu, dengan ketentuan bahwa didalam garis pangkal demikian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah dimana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol, adalah antara satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu. Lahirnya UNCLOS 1982 ini tentu saja memberikan keuntungan bagi Indonesia yakni bertambahnya luas wilayah Indonesia yang dapat Indonesia klaim, karena penentuan garis pangkal yang digunakan oleh Indonesia merupakan garis pangkal kepulauan.

Pasal 46 UNCLOS 1982 menyatakan tidak semua negara yang wilayahnya terdiri dari kumpulan pulau-pulau dapat dianggap sebagai negara kepulauan. *UN/DOALOS – stands for United Nations Office of Legal Affairs/Division for Ocean Affairs and Law of the Sea* menyebutkan terdapat 19 negara yang menetapkan dalam peraturan perundang-undangan sebagai negara kepulauan, yaitu; Antigua dan Barbuda, Bahama, Komoro, Cape Verde, Fiji, Filipina, Indonesia, Jamaika, Kiribati, Maldives, Kepulauan Marshall, PNG, Kepulauan Solomon, Saint Vincent dan Grenadines, Sao Tome dan Principe, Seychelles, Trinidad dan Tobago, Tuvalu, dan Vanuatu.² Vietnam walaupun terdiri dari beberapa pulau tapi ia tidak memenuhi syarat untuk menarik garis pangkal menggunakan garis pangkal kepulauan.

Permasalahan pada wilayah perbatasan ini biasanya diawali dengan Tindakan saling klaim wilayah laut sehingga beberapa wilayah tumpang tindih yang selanjutnya akan menuai sengketa perbatasan, tidak hanya disitu wilayah laut perbatasan juga marak

² Teuku Saiful Bahri Johan, *Perkembangan Ilmu Negara dalam Peradaban Globalisasi Dunia*, (Yogyakarta: Deepublish, 2018), hlm. 131

dijadikan sebagai lokasi dilakukannya kejahatan laut. Untuk itu dalam tulisan ini hendak membahas mengenai bagaimana mewujudkan keamanan laut wilayah perbatasan Indonesia sebagai bentuk penjagaan kedaulatan negara.

B. Pembahasan

Konflik Perbatasan

Indonesia pernah mengalami konflik bilateral antara Indonesia dengan Malaysia di wilayah Ambalat. Konflik Ambalat dipicu pelanggaran Malaysia yang memasukkan Ambalat ke dalam wilayah negaranya tahun 1979. Indonesia berkali-kali melakukan protes kepada Malaysia hingga membawa kasus ini ke ranah *International Court of Justice*, namun *International Court of Justice* memutuskan bahwa Sipadan dan Ligitan menjadi wilayah Malaysia pada tahun 2002. Setelah keputusan *International Court of Justice* tersebut, Indonesia dan Malaysia berkonfrontasi secara militer di perairan Sulawesi. Barulah pada tahun 2009 kedua negara sepakat untuk menahan diri dari serangan dan menyelesaikan kasus ini secara diplomatis.

Celebes Sea and *Sulu Sea* juga mengalami gangguan keamanan, seperti penangkapan ilegal dan perompakan. Perompakan yang terjadi tidak hanya merugikan kapal Indonesia melainkan juga kapal Malaysia. *Illegal fishing (unregulated and unreported fishing/IUU)* terorganisir yang merugikan secara ekonomi, sosial dan ekologi. Eksploitasi sumber daya alam, perdagangan manusia, narkoba. Terorisme sekarang ini menjadi ancaman yang sangat membahayakan di kawasan Laut Sulawesi-Selat Sulu. Ancaman radikalisme seperti ISIS, yang awalnya bersumber dari konflik internal di Filipina dengan gerakan separatis suku Maori di Mindanao, akan mempengaruhi keamanan di sekitar perbatasan langsung dengan Miangas. Pertemuan para Menteri Tingkat ASEAN telah menyetujui tugas dan rencana aksi 15 poin, diantaranya meningkatkan usaha dan kerja sama dalam menangani akar permasalahan dan kondisi ekstremisme; namun tidak terbatas pada kemiskinan, narkoba atau obat-obatan terlarang, kejahatan dan ketidakadilan

sosial.³ Laut Sulawesi juga menarik perhatian internasional karena aktivitas bajak lautnya yang tak hanya menggarong nelayan kecil, namun juga kapal-kapal kontainer raksasa.⁴

Salah satu kasus kriminal di perairan Indonesia terjadi pada akhir tahun 2016 lalu yaitu peristiwa penyanderaan oleh kelompok Abu Sayyaf yang basis operasinya di Jolo dan Basilan di Kepulauan Sulu. Laut Sulu di Sulawesi mulai menjadi pusat perhatian dunia internasional karena peristiwa kriminal di laut. Aksi para bajak laut ini yang merompak kapal nelayan kecil hingga kapal kontainer raksasa telah membuat perhatian tiga negara khususnya Indonesia, Malaysia dan Filipina yang merupakan negara terdampak langsung dari aksi perompakan laut ini. Kelompok militan Abu Sayyaf membajak dan menculik 10 WNI dari perairan Filipina pada saat itu. Perampokan ini menjadi ancaman besar terutama untuk Indonesia karena berdasarkan perkiraan yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri Indonesia pada masa terjadi perompakan itu, bahwa setiap tahun Laut Sulu-Sulawesi dilewati lebih dari 100.000 kapal yang membawa 55 juta metrik ton kargo dan 18 juta penumpang. Maka perompakan ini sangat berdampak pada kepentingan negara dan tentunya pada keamanan dan stabilitas negara Indonesia.

Ketiga negara yang terdampak yakni Indonesia, Malaysia dan Filipina telah membuat kesepakatan untuk melakukan patroli laut bersama, mengambil ide Selat Malaka Patroli (MSP), guna mencegah dan mengatasi perompakan di laut. Kasus perompakan oleh bajak laut yang terjadi di Laut Sulu sangat memerlukan perhatian khusus, karena mengganggu keamanan wilayah negara pulau. Dewasa ini kejahatan di laut atau kejahatan maritim mengalami peningkatan dengan tindakan yang semakin berani untuk membunuh para sandera bila tidak dipenuhinya tebusan. Dalam kuartal terakhir, 12 awak telah diculik dari dua kapal kargo yang sedang berlayar dan dari kapal penangkap ikan yang sedang berlabuh di Laut Sulu. Para awak kapal diculik dalam tiga serangan terhadap kapal penarik

³ Website DetikNews, "Indonesia, Malaysia dan Filipina sepakati 15 poin kontra terorisme" <https://news.detik.com/berita/d-3539922/indonesia-malaysia-dan-filipina-sepakati-15-poin-kontra-terorisme> diakses 25 Januari 2020

⁴ Siti Merida Hutagalung, "Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) : Manfaatnya dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia", *Asia Pacific Studies* Vol. 1 No. 1 (Januari-Juni 2017): 87, diakses 5 Februari 2020, doi: <https://doi.org/10.33541/japs.v1i1.502>

dan kapal tongkang yang rentan dan bergerak lambat. Biro tersebut, dengan pusat pelaporan di Kuala Lumpur, mendesak para pemilik kapal untuk menghindari Laut Sulu.

Perompakan menurut hukum internasional adalah kejahatan berupa tindakan kekerasan atau penahanan yang tidak sah, atau setiap tindakan pembinasaan yang dilakukan untuk kepentingan pribadi, yang terjadi di laut lepas, sedangkan kejahatan yang terjadi di laut wilayah dinamakan dengan *sea/armed robbery* atau perampokan. Hal ini tentu mempengaruhi mengenai kewenangan untuk memberantas kejahatan tersebut atau yurisdiksi apa yang berlaku terhadap kejahatan tersebut, namun istilah perompakan lebih sering digunakan untuk menunjukkan kejahatan penculikan dan penyanderaan yang terjadi di laut baik laut lepas maupun laut wilayah.

Indonesia juga mengalami konflik perbatasan dengan Vietnam mengenai klaim zona ekonomi eksklusif. Pada tanggal 27 April 2019 telah terjadi penabrakan kapal KRI Tjiptadi-381 oleh kapal pengawas perikanan Vietnam. Penabrakan tersebut terjadi akibat kapal pengawas perikanan Vietnam berusaha menghalangi proses penegakan hukum yang dilakukan kapal KRI Tjiptadi-381 terhadap kapal ikan Vietnam yang melakukan *illegal fishing*. Hal ini tentu menjadi permasalahan besar terhadap kedaulatan dan yurisdiksi Indonesia, sebagaimana tercantum dalam Konvensi Hukum Laut 1982 bahwa negara pantai memiliki hak berdaulat atas Zona Ekonomi Eksklusif negaranya.

Negara pantai memiliki hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, pengelolaan dan konservasi sumber daya alam hayati dan non hayati dari dasar laut dan tanah di bawahnya serta air di atasnya dan kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomis zona tersebut, seperti pembangkitan tenaga dari air, arus dan angin. Negara pantai juga memiliki yurisdiksi yang berhubungan dengan pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya, penelitian ilmiah mengenai kelautan, dan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

Pada dasarnya hak-hak yang ada di zona ekonomi eksklusif sama halnya dengan hak-hak yang diatur di laut lepas, hanya saja pada zona ekonomi eksklusif negara pantai diberikan hak untuk menguasai zona tersebut, namun juga berkewajiban untuk tetap menghormati hak-hak negara lain dengan cara membuat pengaturan yang berlaku di zona

tersebut, sebaliknya negara-negara lain itu pun dalam melaksanakan hak-hak dan kebebasannya juga berkewajiban untuk menghormati hak-hak, kekuasaan dan yurisdiksi serta peraturan perundang-undangan dari negara pantai.

Berkaitan dengan hak berdaulat negara pantai atas eksploitasi, eksplorasi dan konservasi sumber kekayaan laut tersebut, maka berdasarkan hak berdaulat tersebut, Indonesia yang memiliki potensi laut yang sangat luas dapat memanfaatkan dan menikmati sumber kekayaan alam laut tersebut dalam rangka menunjang hidup dan kehidupan masyarakat dunia khususnya masyarakat Indonesia demi tercapainya kesejahteraan masyarakat. Banyaknya manfaat yang ada di zona ekonomi eksklusif ini seperti dilihat dari segi ekonomi sebagai wilayah bebas pelayaran dan jangkauan perdagangan kapal asing dapat dijangkau dan ditampung sebesar-besarnya; dari segi pertahanan sebagai media pertahanan dan keamanan wilayah laut sehingga memberi nilai tambah bagi bidang kemiliteran; dan dari segi sosial sebagai tempat mata pencaharian masyarakat sekitarnya dalam pemenuhan akan kebutuhan potensi biota laut.⁵

Kewajiban Indonesia untuk membuat peraturan yang berlaku terkait kegiatan di Zona Ekonomi Eksklusif juga diimbangi dengan tindakan negara lain yang ingin menjalankan haknya di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, untuk terlebih dahulu izin ke negara pantai dalam hal ini Indonesia, sehingga jika kebebasan-kebebasan yang berlaku melebihi atau tanpa seizin negara pantai dalam hal ini Indonesia, Indonesia berhak menerapkan ketentuan pidananya terhadap kapal tersebut.

Vietnam mendasarkan klaimnya atas zona ekonomi eksklusif berdasarkan garis landasan kontinen yang telah berhasil disepakati oleh Indonesia-Vietnam di tahun 2003, namun penarikan single line tersebut berbeda dengan apa yang diklaim oleh Indonesia, dimana Indonesia menyatakan bahwa zona ekonomi eksklusif dan landasan kontinen adalah dua rezim hukum yang berbeda, sehingga tidak bisa disamakan antara garis batas zona ekonomi eksklusif dengan garis batas landasan kontinen. Akibat adanya dua persepsi tersebutlah sering ditemukannya kapal ikan asing yang masuk ke wilayah Indonesia.

⁵ Indien Winarti, "Penguatan Hak Berdaulat (*Sovereign Right*) pada ZEE Indonesia dalam Rangka Perlindungan Sumber Daya Alam Laut", *Legality*, Vol.24, No.2, S(eptember 2016-Februari 2017): hlm. 172-180

Tumpang tindihnya klaim zona ekonomi eksklusif antara Indonesia dan Vietnam mengakibatkan terjadinya kekosongan hukum terkait wilayah yang disengketakan, sehingga kapal ikan Vietnam tetap menangkap ikan di zona yang mana Indonesia klaim sebagai Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Hal ini akan terus terjadi selama belum adanya kesepakatan kedua negara mengenai batas zona ekonomi eksklusif.

Pasal 74 Konvensi Hukum Laut 1982 telah mengatur mengenai batas Zona Ekonomi Eksklusif yang berdampingan atau berhadapan yaitu : *Delimitation of the exclusive economic zone between States with opposite or adjacent coasts* 1. *The delimitation of the exclusive economic zone between States with opposite or adjacent coasts shall be effected by agreement on the basis of international law, as referred to in Article 38 of the Statute of the International Court of Justice, in order to achieve an equitable solution.* 2. *If no agreement can be reached within a reasonable period of time, the States concerned shall resort to the procedures provided for in Part XV.* 3. *Pending agreement as provided for in paragraph 1, the States concerned, in a spirit of understanding and cooperation, shall make every effort to enter into provisional arrangements of a practical nature and, during this transitional period, not to jeopardize or hamper the reaching of the final agreement. Such arrangements shall be without prejudice to the final delimitation.* 4. *Where there is an agreement in force between the States concerned, questions relating to the delimitation of the exclusive economic zone shall be determined in accordance with the provisions of that agreement.*

Pasal tersebut diatas mengatur untuk adanya persetujuan atau kesepakatan antara kedua belah pihak mengenai batas Zona Ekonomi Eksklusif yang berhadapan atau berdampingan tersebut dan sambil menunggu persetujuan atau kesepakatan tersebut selesai perlu dibuatnya pengaturan sementara yang bersifat praktis yang selama masa peralihan ini tidak membahayakan atau menghalangi dicapainya suatu persetujuan akhir. Dengan adanya pengaturan sementara tersebut diharapkan tidak ada lagi insiden penabrakan kapal oleh kedua negara.

Secara geografis, Vietnam tidak memenuhi persyaratan sebagai sebuah negara yang memiliki pulau-pulau menyebar atau pantai yang menjorok. Vietnam merupakan negara pantai yang melintang dari utara ke selatan dengan sebuah daratan utama dan hanya sebagian kecil pulau di beberapa sisi negara pantai tersebut. Penetapan garis pangkal lurus Vietnam telah mengundang perbedaan pendapat. Beberapa pendapat menyatakan bahwa Vietnam seharusnya menggunakan garis pangkal normal sebagai garis pangkal negaranya. Vietnam merupakan sebuah negara pantai dengan hanya sedikit pulau atau karang di

wilayah yang melingkupinya sehingga garis pangkal normal yang harus ditentukan berdasarkan penarikan pada lowest low water wilayah Vietnam. Penentuan garis pangkal lurus Vietnam akan berimplikasi pada batas ZEE terhadap Indonesia.⁶

Indonesia sendiri mengeluarkan garis pangkal yang diterbitkan pada Peraturan Pemerintah No. 38 tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia yang telah diperbaharui dengan PP No.37 tahun 2008, serta secara lengkap telah didepositokan Sekretariat Jenderal PBB di New York pada tanggal 25 Maret 2009, jumlah titik pangkal Indonesia berjumlah 193 titik.

Indonesia sebagai *Global Maritime Fulcrum*

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia juga tercatat sebagai salah satu dari 17 negara dengan tingkat keanekaragaman hayati tertinggi di dunia. Dengan kondisi geografis ini, Indonesia memiliki potensi yang sangat tinggi di bidang sumber daya kelautan.⁷ Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. Indonesia sebagai negara Poros Maritim Dunia akan memusatkan perhatiannya pada pembangunan proses maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi. Penegakkan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi *biodiversity*, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Indonesia berada di antara 2 samudera yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Persimpangan lalu lintas menempatkan wilayah Indonesia digunakan untuk jalur lalu lintas perdagangan internasional, pergerakan/perpindahan kekuatan militer negara lain, dan

⁶ I Made Andi Arsana dan Helik Susilo, "Analisis Aspek Legal dan Geospasial Forward Position Batas ZEE Indonesia Pada Peta NKRI 2017 di Laut Cina Selatan", *Geomatika Vol 24, No.2* (2018): 73. Diakses 6 Februari 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.24895/JIG.2018.24-2.815>

⁷ Kresno Buntoro, *Nusantara & ALKI*, (Depok: Rajawali Press, 2017), hlm. 6

kepentingan maritim lainnya, sehingga mendorong kita untuk memiliki visi, doktrin dan *assets of development agenda*.

Presiden Joko Widodo mencanangkan lima pilar utama dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia yaitu :⁸

1. Pilar pertama : pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.
2. Pilar kedua : Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Pilar ketiga : Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
4. Pilar keempat : Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan.
5. Pilar kelima : Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Indonesia sebagai negara poros maritim dunia harus dapat menjaga keamanan ekonomi, perdamaian, dan stabilitas di kawasan laut negara Republik Indonesia, karena masyarakat internasional sangat memperhatikan situasi dan kondisi perairan Indonesia khususnya terkait masalah keselamatan dan keamanan pelayaran, sehingga menuntut Indonesia untuk dapat memberikan jaminan akan keselamatan dan keamanan wilayah lautnya.

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia merupakan pedoman yang disusun untuk mengimplementasikan konsep *Global Maritime Fulcrum* dengan visi menjadikan Indonesia sebagai negara maritim maju, berdaulat, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Adapun misi dari Kebijakan Kelautan Indonesia adalah:⁹

1. Terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan;
2. Terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang handal;
3. Terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh;

⁸ Website Kominfo “Menuju Poros Maritim Dunia”, https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata diakses 27 Januari 2020

⁹ Kresno Buntoro, op.cit., hlm. 7

4. Terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut;
5. Terlaksananya tata kelola kelautan yang baik;
6. Terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil yang merata;
7. Terwujudnya peningkatan pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing;
8. Terbangunnya infrastruktur kelautan yang handal;
9. Terselesaikannya aturan tentang tata ruang laut;
10. Terlaksananya perlindungan lingkungan laut;
11. Terlaksananya diplomasi maritim; dan
12. Terbentuknya wawasan identitas, dan budaya bahari

Kebijakan kelautan Indonesia disusun berdasarkan enam prinsip dasar yaitu wawasan nusantara, pembangunan berkelanjutan, ekonomi biru, pengelolaan terintegrasi dan transparan, partisipasi, juga kesetaraan dan pemerataan, sedangkan kebijakan kelautan Indonesia terdiri dari tujuh pilar yaitu *pilar pertama*, pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia, *pilar kedua*, pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut, *pilar ketiga*, tata kelola dan kelembagaan laut, *pilar keempat*, ekonomi, infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan, *pilar kelima*, pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut, *pilar keenam*, budaya maritim, dan *pilar ketujuh*, diplomasi maritim.

Kondisi geografis Indonesia yang berupa kepulauan dan berbatasan langsung dengan sejumlah negara mengakibatkan banyaknya ancaman dan tantangan. Ancaman dan tantangan tersebut harus diantisipasi dengan baik, sehingga ancaman tersebut tidak akan menyulitkan Indonesia untuk mewujudkan poros maritim dunia. Potensi kekayaan yang terkandung di laut Indonesia bisa dijadikan modal dasar pembangunan nasional. Potensi ekonomi, panas bumi, mineral, minyak, dan gas bumi sebagai konsekuensi dari posisi Indonesia yang dilalui oleh dua *ring of fire* dunia. Dengan kondisi geografis seperti itu, berbagai ancaman muncul akibat banyaknya potensi konflik. Salah satunya adalah permasalahan batas wilayah Indonesia dengan negara tetangga yang belum terselesaikan sehingga bisa menjadi ancaman terhadap kedaulatan maupun penegakan hukum di laut.¹⁰

¹⁰ Website Universitas Indonesia, "Peran Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia", <https://www.ui.ac.id/peran-indonesia-dalam-menyongsong-poros-maritim-dunia/> diakses 27 Januari 2020

Laksamana Muda TNI Aan Kurnia memberikan solusi untuk mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia, yakni dengan gagasan *Core Ideas* yang terdiri atas empat poin. Pertama, terkait pentingnya pembentukan Pusat Informasi Maritim Indonesia (*Indonesia Maritime Information Center/IMIC*) yang merupakan integrasi peralatan *surveillance* dari pusat informasi Kementerian/Lembaga dan Puskodal TNI/TNI AL. Kedua adalah pembangunan sistem sensor dasar laut dengan menggunakan *teknologi Coastal Acoustic Tomography (CAT)* dengan konsep operasi *Seabed Sonar*. Lebih lanjut ia mengatakan, *Seabed Sonar* sangat penting dikarenakan karakteristik kolom air yang hanya dapat dieksplorasi oleh sonar yang dapat dimanfaatkan untuk mendeteksi adanya kapal selam sebagai senjata strategis. Ketiga, yakni Pembangunan Alur Pelayaran ToI Laut (APTL) dengan tujuan untuk meningkatkan *Maritime Domain Awareness (MDA)*. Keempat adalah bagaimana Pemanfaatan strategi Amerika Serikat (*Re-balancing Strategy*) dan strategi Tiongkok (*Strategic Silk Road One Belt One Road*). Kedua strategi negara tersebut harus dapat dimanfaatkan sebaik mungkin oleh Indonesia dalam rangka meningkatkan pembangunan di bidang ekonomi dan pertahanan.¹¹

Diplomasi maritim perlu diterapkan melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Kekuatan maritim tersebut dapat terlaksana dengan baik melalui kerja sama terkoordinasi dengan negara perbatasan sehingga terciptalah keamanan maritim yang komprehensif.

Kerjasama Maritim antara Indonesia, Malaysia dan Filipina

Laut Sulu-Sulawesi, yang mencakup perairan sekitar Indonesia, di bagian timur Sabah, Malaysia dan Filipina, menjadi kawasan yang mengkhawatirkan. Sejak bulan Maret 2016. Peristiwa penculikan dengan permintaan uang tebusan dilaporkan terjadi di sana dan di perairan timur Sabah. Serangan-serangan yang terjadi di sana seringkali dikaitkan

¹¹ *Ibid.*

dengan kelompok militan Abu Sayyaf yang beroperasi di bagian selatan Filipina, meskipun beberapa insiden perompakan tampaknya dilakukan oleh kelompok-kelompok kriminal biasa. Dengan ribuan pulau dan jalur pelayaran yang sibuk, wilayah ini menjadi sasaran empuk para perompak untuk menjarah muatan kapal. Modus operandi perompak terus berkembang. Awalnya, mereka menyasar kapal-kapal yang bergerak lambat, seperti kapal tunda (biasanya penarik tongkang yang sarat dengan muatan batubara yang berlayar dari Indonesia ke Filipina selatan) dan kapal-kapal pukat ikan. Namun, mereka kini menjadi semakin berani dengan berupaya menyerang kapal-kapal besar di kawasan tersebut. Di antaranya adalah, kapal bermuatan berat berbendera Korea Selatan yang diserang di perairan Filipina selatan pada Oktober 2016. Indonesia, Malaysia dan Filipina telah mengadakan serangkaian pertemuan tingkat tinggi dan mengeluarkan pernyataan bersama soal keamanan di Laut Sulu dalam kesepakatan yang disebut *Trilateral Co-operative Arrangement (TCA)*.

Pada pertemuan di Yogyakarta, ketiga negara tersebut mengadopsi sebuah Deklarasi Bersama untuk menghadapi tantangan keamanan maritim regional yang mempengaruhi stabilitas dan keamanan perbatasan ketiga negara, yaitu:

1. Melakukan patroli di antara ketiga negara dengan menggunakan mekanisme yang ada sebagai modalitas;
2. Memberikan bantuan segera untuk keselamatan orang dan kapal dalam keadaan tertekan di wilayah maritim yang menjadi perhatian bersama;
3. Menetapkan focal point nasional di antara ketiga negara untuk memfasilitasi pembagian informasi dan intelijen tepat waktu serta koordinasi jika terjadi ancaman darurat & keamanan;
4. Membuat hotline komunikasi di antara ketiga negara untuk lebih memudahkan koordinasi selama situasi darurat & ancaman keamanan;
5. Merumuskan *Standard Operating Procedure (SOP) Patroli Terkoordinasi Maritim*.

Sebagai tindak lanjut dari pertemuan di Yogyakarta, pada tingkat kebijakan, ketiga Menteri Pertahanan mengadakan sebuah pertemuan di Vientiane, Laos, pada tanggal 26 Mei 2016. Pertemuan tersebut menghasilkan kesepakatan sebagai berikut:

1. Mekanisme Patroli Terkoordinasi Maritim antara ketiga negara;
2. Area yang menjadi perhatian bersama untuk membantu keselamatan orang & kapal dalam keadaan tertekan;
3. Pertukaran informasi & intelijen (*shipping classical routes*);
4. Membentuk Posko Bersama di masing-masing negara;
5. Merencanakan latihan bersama di laut & di darat setidaknya dua kali setahun.

Sementara di tingkat operasional, ketiga Angkatan Bersenjata melakukan pertemuan pertama Joint Working Group di Kuala Lumpur, Malaysia, pada tanggal 26-27 Mei 2016, yang menyetujui untuk membentuk kelompok kerja gabungan, mengadopsi konsep Kerangka Pengaturan Kerja Sama Trilateral (FOA), dan menyetujui SOP Patroli Terkoordinasi Maritim. Pada pertemuan Trilateral yang diadakan kembali dengan pertemuan Joint Working Group di Manila, Filipina, pada tanggal 20 Juni 2016, telah menghasilkan beberapa kesepakatan yaitu finalisasi SOP Patroli Terkoordinasi Maritim, mempercepat proses penyelesaian FOA Trilateral, pertukaran informasi dan intelijen, dan pendirian hotline komunikasi.

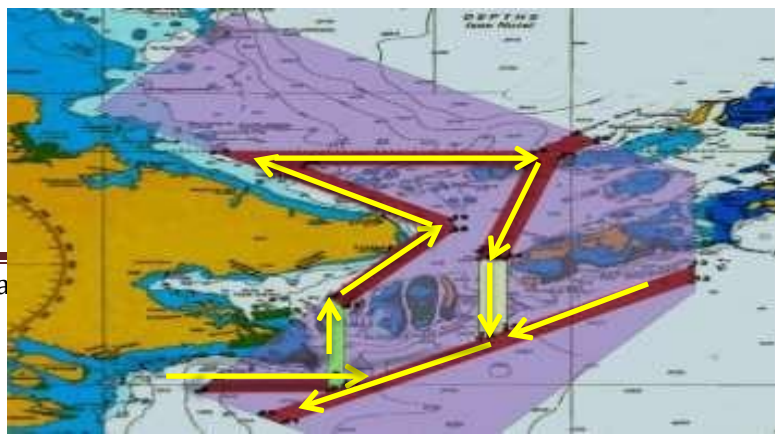
Pertemuan JWG ke-3 di Jakarta, pada tanggal 14-15 Juli 2016, ketiga Angkatan Bersenjata telah menandatangani Kerangka Kerja Sama Trilateral Arrangement (FOA). Penandatanganan FOA tersebut sebagai tanda bahwa Patroli Terkoordinasi dapat segera dilaksanakan. Tiga Angkatan Bersenjata juga sepakat untuk meningkatkan komunikasi, pertukaran informasi dan intelijen. Untuk mendukung pelaksanaan Kerangka Kerja Sama *Trilateral Arrangement* (FOA), yang ditandatangani pada pertemuan ke-3 JWG, Menteri Pertahanan mengadakan Pertemuan Trilateral di Bali pada tanggal 1 Agustus 2016. Beberapa kesepakatan penting dinyatakan dalam Pernyataan Bersama yang ditandatangani oleh Menteri Pertahanan, sebagai berikut:

1. Diskusikan lebih jauh SOP di koridor transit, marshal laut, konsep Selat Malaka Selat Patroli & konsep Mata di Langit;

2. Latihan Keamanan Maritim Trilateral di daerah yang menjadi perhatian bersama dan kemungkinan untuk melakukan Hot Pursuit ke perairan teritorial negara-negara tetangga;
3. Berbagi informasi dan kecerdasan tingkat tinggi serta mekanisme untuk berbagi data base;
4. Berbagi informasi dari badan intelijen asing dengan persetujuan bersama.
5. Kewajiban untuk memasang sistem identifikasi otomatis untuk kapal yang melewati koridor transit;
6. Penyebaran LO di pos militer untuk koordinasi, berbagi informasi & kesiagaan maritim;
7. Dimasukkannya industri pelayaran dan instansi terkait ke perubahan situasi keamanan di perairan yang menjadi perhatian bersama.

Dengan demikian garis besar kebijakan Indonesia sampai saat ini adalah meningkatkan pendekatan operasional atau taktis untuk mengatasi ancaman keamanan di wilayah maritim yang menjadi perhatian bersama, merencanakan untuk mempersiapkan latihan patroli darat, rencana mengadopsi konsep penglihatan laut untuk memantau dan mengendalikan pergerakan seluruh kapal di wilayah maritim, memperbaiki mekanisme dan modalitas kerja sama antar tiga negara, dilanjutkan dengan mengajak negara ASEAN lainnya sebagai pengamat, membentuk Komando Pusat Maritim di tiga negara, merencanakan dukungan patroli udara bersama, merencanakan latihan bersama yang melibatkan unsur udara dan tanah, mendiskusikan lebih lanjut SOP latihan bersama oleh *Joint Working Group*.

Patroli koordinasi saat ini dilaksanakan secara temporer dan hanya satu kali dalam setahun dengan durasi waktu selama 20 hari serta belum memiliki *Standart Operating Prosedures* (SOP) sebagai pedoman bagi unsur di lapangan dalam melaksanakan patroli koordinasi. Salah satu yang mendasari kerjasama patroli koordinasi ini adalah Undang-



Undang Republic Indonesia Nomor 20 Tahun 2007 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Filipina tentang kegiatan kerjasama di bidang pertahanan dan keamanan.

Pada 19 Juni 2017 dicapai sebuah kesepakatan untuk memulai kerja sama patroli maritim ketiga negara. Kesepakatan tersebut diawali dengan peresmian penggunaan MCC (*Maritime Command Control*) dan *Launching* TMP Indomalphi di Tarakan. Bentuk kerja sama ini berupa pengintegrasian patroli dan latihan darat menggunakan mekanisme yang sudah dikoordinasikan serta disusun sebelumnya. Kegiatan ini menjadi satu role model yang komprehensif guna memberikan jaminan keamanan bagi pengguna lalu lintas seperti nelayan, transportasi serta eksplorasi kekayaan perairan di kawasan Laut Sulu

Adanya pat
Gambar 1. Rute Patroli Trilateral
ka masing-masing negara berpatroli di kawasan atau yurisdiksinya masing-masing, sehingga untuk mendukung program ini perlu adanya penambahan Alutsista berupa penambahan kapal perang yang dilibatkan dalam menjaga perairan perbatasan Indonesia–Filipina, kemudian demi tercapainya efisiensi perlu untuk menambah atau membangun sarana dan prasarana pangkalan Pangkalan sebagai pendukung bagi kekuatan laut khususnya mendukung 4R (*Bekal Ulang/Refuel*, *Perbaikan/Repair*, *Rekreasi/Recreation* dan *Istirahat/Rest*) kapal perang. Maka pembangunan sarana dan prasarana pangkalan adalah sebagai bagian dalam rangka menegakkan kedaulatan negara di laut dengan cara pertahanan negara dan penangkalan, menyiapkan kekuatan untuk persiapan perang, menangkal setiap ancaman militer melalui laut, dan menjaga stabilitas keamanan kawasan.

Perairan perbatasan Indonesia–Filipina–Malaysia khususnya di sekitar perairan Kepulauan Sulu masih rawan terhadap ancaman perompakan yang dilakukan oleh kelompok Abu Sayaf karena masih ada faktor keterbatasan yaitu;¹²

1. Alokasi kekuatan yang dilibatkan dalam pengamanan perbatasan Indonesia–Filipina bukan berdasarkan seberapa besar jumlah personelnnya, namun

¹² Surya Wiranto, Upaya Atasi Perompak di Perairan Perbatasan Indonesia-Filipina, diakses di <http://maritimnews.com> pada 16 Januari 2020

berdasarkan alokasi kapal perang (KRI) yang dihadapkan dengan panjang perairan perbatasan Indonesia–Filipina.

2. Area Operasi yang dilaksanakan dalam Patroli Terkoordinasi Philindo saat ini sekitar 120 Nm (hanya 1/5 dari sekitar 600 Nm panjang perairan perbatasan kedua negara) belum meng-cover seluruh perairan perbatasan Indonesia–Filipina.
3. *Standard Operating Procedure*–SOP sangat dibutuhkan bagi unsur pelaksana di lapangan, karena sebagai panduan dalam melaksanakan Patroli Terkoordinasi di perairan perbatasan Indonesia–Filipina.

Pemerintah Indonesia yang memprakarsai proposal ini dan terus mendorong pelaksanaan kesepakatan *Trilateral Co-Operative Arrangement*, mengingat banyaknya orang-orang Indonesia yang menjadi korban penculikan dengan meminta uang tebusan. Kekecewaan Indonesia atas lambannya perkembangan dari kesepakatan membuat pemerintah memberlakukan moratorium pengiriman batubara ke Filipina. Pernyataan bersama ini ditindaklanjuti dengan mengupayakan berbagai langkah seperti patroli laut yang terkoordinasi dan mengupayakan keselamatan kapal-kapal yang melintas di perairan Laut Sulu- Sulawesi lewat koridor transit yang aman. Ancaman yang muncul dari kelompok yang menamakan diri sebagai Negara Islam (ISIS) membuat tiga negara bergerak cepat membuat kesepakatan untuk mendirikan pos komando di Bongao di Filipina, Tawau di Malaysia dan Tarakan di Indonesia.

Dalam konteks yang lebih luas, implementasi kesepakatan trilateral tersebut mengalami beberapa hambatan dalam praktiknya pada patroli di Selat Malaka, karena memang tidak dilakukan secara komprehensif dan menyentuh akar permasalahan. Persoalan politik-separatisme, keterbelakangan, kemiskinan dan konflik perbatasan antar negara jelas akan menjadi ganjalan tidak efektifnya kesepakatan trilateral tersebut. Mulai masalah gerakan separatisme Filipina Selatan sampai tuntutan Presiden Rodrigo Duterte atas Sabah, hingga serangan Malaysia atas Blok Ambalat yang membuat marah Indonesia. Maka ada permasalahan baru yang muncul selain tindak pidana perompakan tetapi juga ada kedaulatan negara yang tersinggung.

Dampak dari itu maka masing-masing negara menerapkan strategi masing-masing dalam hal mempertahankan kedaulatan seperti Malaysia sendiri mulai memperkuat *Komando Timur Sabah Security* (ESSCOM) setelah klaim Manila. Demikian pula Indonesia yang mulai meningkatkan intensitas patrolinya disekitar blok laut Ambalat dengan kapal perang yang lebih canggih. Sementara Filipina sibuk dengan urusan separatisme yang tidak kunjung selesai di wilayah selatan negaranya. Dari gambaran ini dapat dikatakan bahwa laut memiliki peranan penting dalam sebuah negara.

Kawasan Asia Tenggara, ASEAN menjembatani negara-negara anggotanya untuk dapat bekerja sama dalam bidang pertahanan dan keamanan dengan diadakannya *ASEAN Defence Ministers' Meeting* atau ADMM. ADMM hadir sebagai sarana tertinggi untuk konsultasi keamanan dan mekanisme kooperatif di ASEAN. Tujuan diadakannya ADMM adalah untuk meningkatkan rasa saling percaya antar negara anggota melalui transparansi dan keterbukaan, atau yang sering disebut juga *confidence building measure* atau CBM.

Pada ADMM ke-11 tanggal 23 Oktober 2017 yang diselenggarakan di Filipina, berbagai hal dibahas dalam pertemuan tertinggi antar Menteri Pertahanan di Asia Tenggara ini. Bahasan tersebut diantaranya adalah tentang melawan gerakan ekstrimis, separatis, dan terorisme; *ASEAN Defence Industry Collaboration* atau ADIC; interaksi maritim—khususnya dengan negara tetangga yang berbatasan dari laut—termasuk keamanan laut dari perompak; dan bahasan tentang *Declaration on the Conduct of Parties dan Code of Conduct* di Laut Cina Selatan.

Terjadinya kejahatan transnasional di wilayah tersebut mencerminkan ketidakamanan wilayah laut dari Indonesia, Malaysia, dan Filipina. Kerja sama pertahanan ketiga negara tersebut (*Trilateral Maritime Patrol*) menunjukkan bahwa keamanan maritim di wilayah Laut Sulawesi Indonesia, merupakan wilayah dengan penanganan extra-ordinary measures dari setiap negara dalam kerja sama pertahanan tersebut. Meskipun permasalahan di wilayah Laut Sulawesi dan Laut Sulu sudah dalam mendapatkan *extra-ordinary measure* dengan dibentuknya Patroli Maritim Trilateral, namun tujuan utama dari kerja sama pertahanan tersebut tidak kunjung terealisasi. Penyebab sulitnya kerja sama tersebut untuk direalisasikan diantaranya adalah Indonesia, Malaysia, dan Filipina masih belum mampu untuk menerapkan model patroli gabungan yang cocok sesuai dengan prinsip

ASEAN Way yang dianut oleh setiap negara anggota ASEAN, termasuk Indonesia, Malaysia, dan Filipina. Alasan kedua adalah belum tuntasnya pembahasan mengenai aturan mekanisme dan wilayah patroli pelaksanaan kerja sama antara ketiga negara tersebut. Alasan terakhir adalah adanya perbedaan kepentingan nasional antara ketiga negara tersebut. Berbeda dengan Indonesia yang melihat wilayah tersebut dalam status darurat, 'kedaruratan' yang dipandang oleh Malaysia dan Filipina tidak sama. Malaysia bahkan cenderung diuntungkan dengan kerja sama pertahanan tersebut, karena hal tersebut dapat mengalihkan perhatian Filipina dari kasus sengketa mereka atas wilayah Sabah.

Presiden Filipina Rodrigo Duterte mengusulkan Indonesia, Malaysia, dan Filipina menggelar operasi bersama di perairan Sulawesi, Sulu, dan Sabah, lokasi pembajakan dan penyanderaan terjadi. Operasi militer ini adalah tingkatan dari kerja sama patroli laut yang sudah lebih dulu disepakati tiga negara. Usulan itu disampaikan Duterte saat bertemu Duta Besar Indonesia untuk Filipina Sinyo Harry Sarundajang di Manila, Filipina, 18 September 2018, namun Presiden Filipina tidak menjelaskan lebih lanjut dengan maksud joint operation tersebut.

Joint operation militer Indonesia ke Marawi pernah disebutkan pada tahun 2017 saat acara *Sub-regional meeting on Foreign terrorist fighters and Cross border terrorism* (SRM FTF-CBT), namun hal ini dapat menciderai kedaulatan Filipina, karena masuknya militer asing ke wilayahnya, namun hal ini tidak menutup kemungkinan karena pernah terjadi juga di perairan Somalia, dimana kapal militer asing dapat masuk ke wilayah Somalia untuk memberantas kejahatan perompakan disana.

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia memiliki tugas untuk Melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, namun apa yang terjadi di perairan Sulu dan Sabah adalah diluar kewenangan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, namun BAKAMLA memberikan tipikal serangan perompak menurut Prosedur Tetap Ketua Koordinasi keamanan Laut Nomor : PROTAP-063/Ketua/BAKORKAMLA/ VI/2011 yaitu:

1. Umumnya yang digunakan untuk menyerang terdiri dari dua atau lebih kapal kecil berkecepatan tinggi (bahkan ada yang berkecepatan 30 knots); menghampiri dari sisi buritan kapal dan biasanya para perompak menyukai memanjat dari sisi port quarter.

2. Penggunaan *'mother ship'* oleh para perompak yang mengangkut orang, peralatan, perbekalan dan kapal-kapal kecil untuk menyerang, telah membuat mereka dapat menyerang di perairan yang jauh dari pantai.
3. Setelah menempatkan perahunya di sisi kapal yang akan dirompak, para perompak biasanya menggunakan tangga tinggi untuk memanjat. Setelah berhasil naik mereka akan menuju anjungan untuk menguasai kapal; kemudian mereka memerintahkan kapal untuk melambat agar anggota perompak yang lain bisa naik ke kapal tersebut.
4. Umumnya serangan perompak terjadi pada waktu fajar/dini hari dan siang hari, namun ada juga yang terjadi pada malam hari walaupun sangat jarang.
5. Terkadang para perompak menggunakan *Rocket Propelled Grenades* (RPG) untuk mengintimidasi nakhoda agar memperlambat kapal dan membiarkan anggota perompak lain naik ke atas kapal. Untuk menghindari naiknya perompak ke atas kapal, Nakhoda disarankan untuk menjalankan kapal dengan kecepatan penuh, bahkan menambah kecepatan bila dianggap perlu dan melakukan manuver.

Jika perompak telah berhasil menaiki kapal, maka nakhoda atau awak mengumumkan berita marabahaya dan gerakan sistem tanda bahaya kapal (*Ship Security Alert System*) bila memungkinkan, jika tidak memungkinkan maka lakukan negosiasi sambil menunggu tindakan pemerintah atau perusahaan.

Sebelum kasus pembajakan di Laut Sulu, Selat Malaka merupakan perairan yang rawan pembajakan sehingga untuk mengatasi hal tersebut pemerintah melakukan kerjasama dengan negara Malaysia dan juga Singapura. Para negara pantai sebenarnya telah bekerjasama sejak awal tahun 1970-an melalui beragam konsultasi antar tiga negara, seperti terciptanya persetujuan antar tiga negara pantai untuk mengatur dua selat (Malaka dan Singapura) sebagai satu selat di tahun 1971, dan formasi landasan kerjasama penting juga tercipta di tahun 1975 yaitu *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG). Bentuk awal koordinasi ini menunjukkan komitmen Pemerintah dalam mendukung keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura serta

turut berpartisipasi aktif dalam dunia pelayaran Internasional guna mendukung terwujudnya *safe, secure and efficient shipping on clean oceans*.

Berdasarkan hukum laut *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*, ketiga negara pantai berperan aktif dalam menegosiasi bentuk-bentuk kerjasama keamanan, selain menciptakan TTEG, munculnya inisiatif koordinasi mengenai keamanan navigasi dan lingkungan di Selat Malaka berbentuk pertemuan-pertemuan yang menciptakan *agreement* dan komite-komite baru seperti *Co-operative Mechanism* yang dilahirkan dari pertemuan penting mengenai keamanan Selat Malaka yang dilaksanakan pada tahun 2005 di Singapura yang dihadiri ketiga menteri luar negeri negara pantai. Keragaman bentuk kerjasama perjanjian dan komite ini mempengaruhi kelancaran proses keamanan dan pelaksanaannya untuk menciptakan selat yang bebas pelanggaran hukum dan kriminal lainnya.

Tripartite Technical Experts Group (TTEG) mulanya di bentuk melalui *Joint Statement* antara tiga negara pantai secara formal pada tahun 1977 melalui penandatanganan perjanjian keamanan navigasi. TTEG terdiri dari para ahli administrasi kemaritiman yang berasal dari ketiga negara pantai Indonesia, Malaysia, dan Singapura, yang bertemu setiap tahunnya untuk mendiskusikan dan berkolaborasi membahas isu-isu dengan tujuan memajukan keamanan navigasi dan proteksi lingkungan maritim, juga masalah trafik lainnya yang terjadi di Selat Malaka. *Co-operative Mechanism* adalah sebuah mekanisme kerjasama yang diciptakan bagi para negara pantai dan pengguna selat dalam tujuan untuk memperkuat keamanan kejahatan, navigasi, dan perlindungan lingkungan di Selat Malaka. Mekanisme kerjasama ini adalah satu-satunya cara untuk para negara pantai yang bertanggung jawab bagi keamanan selat bekerjasama dengan para pemegang saham dan para pengusaha industri perkapalan lainnya. Kerangka kerja ini menjadi jalan untuk para pebisnis yang terlibat di Selat Malaka untuk membantu keamanan selat, karena “kepentingan” mereka di selat juga cukup besar, kekhawatiran akan meningkatnya kriminalitas di selat menjadi perhatian utama mekanisme kerjasama ini. Walau tanggung jawab keamanan selat dibebani tiga negara pantai, mekanisme ini membuka jalan untuk para *userstate* atau *non-userstate* meskipun bantuan yang mereka berikan terbatas pada

pendanaan, penyediaan teknologi, dan lainnya, proses operasional keamanan masih menjadi peran aktif Indonesia, Malaysia, dan Singapura.

Sebagai respon dari pertumbuhan aksi kriminalitas di Selat Malaka, Indonesia, Malaysia, dan Singapura mengarahkan upaya kerjasama untuk memberantas isu kejahatan dengan operasi MALSINDO. Sebuah operasi gabungan tiga negara yang melibatkan koordinasi patroli kelautan bagi setiap negara pantai. Awal kolaborasi 17 kapal angkatan laut dari tiga negara mengubah pergerakan kriminalitas selat dan sekaligus meningkatkan keamanan secara drastis. Dalam kegiatan patroli terkoordinasi ini, masing-masing Angkatan Laut negara pantai mengikutsertakan sekitar 5-7 kapal perangnya, selain itu disiagakan komunikasi hot line selama 24 jam untuk saling tukar informasi dan laporan, khususnya untuk mempercepat aksi penindakan dari unsur-unsur patroli apabila terjadi gangguan atau ancaman diperairan Selat Malaka. Kegiatan patroli terkoordinasi ini tidak semata-mata karena adanya laporan IMB, tetapi didorong oleh rasa tanggung jawab tiga negara pantai sebagai bagian negara uang berdaulat untuk mewujudkan stabilitas keamanan di Selat Malaka, dengan adanya hot line 24 jam dapat mempermudah Angkatan Laut tiga negara pantai Selat Malaka dapat saling tukar informasi dan juga mencegah adanya salah komunikasi yang berakibat fatal.

Merujuk kasus pada Kapal kargo Maersk Alabama, kapal berbendera Amerika Serikat yang dirampok oleh perompak Somalia di Teluk Aden. Kapal itu membawa bahan makanan pesanan Organisasi Bantuan Pangan PBB. Richard Phillips adalah kapten kargo Maersk Alabama yang disandera oleh para perompak Somalia pada tanggal 8 April 2009. Sesuai prosedur keamanan kapal jika dibajak, para awak kapal segera menuju ke “ruang aman”, yang hanya diketahui oleh kapten dan awaknya. Awak kapal juga mematikan mesin, agar kapal kargo itu tak bisa jalan. Phillips bahkan sempat mengacaukan sinyal komunikasi dan radar. Akibatnya, kapal tak bisa dilacak kawanan perompak lain yang menunggu di “kapal induk” maupun di pantai, dengan begitu awak kapal Maersk Alabama selamat dari kawanan perompak kecuali sang kapten yang tidak sempat masuk ke ruang aman tersebut.

Paban V Srenal Kolonel Laut Bapak Taufiq Arif¹³, beliau mengatakan kapal Indonesia sudah dilengkapi ruang aman untuk tempat persembunyian awak kapal dalam keadaan bahaya sebagaimana milik kapal Maersk Alabama, dan *water canon* untuk menghalau kapal perompak yang biasanya menggunakan kapal-kapal kecil, karena hal tersebut merupakan SOP internasional yang harus dipatuhi sehingga cukup dengan melengkapi standar-standar internasional tersebut seperti adanya radar dan tombol darurat yang dapat digunakan ketika dalam keadaan darurat sudah cukup untuk mengamankan kapal dari perampokan, karena nantinya jika tombol darurat ditekan akan memberitahukan ke pangkalan-pangkalan militer terdekat bahwa telah terjadi perampokan bersenjata di wilayah tersebut, terbukti dengan selat malaka yang sudah bersih dari perompakan dengan adanya *Western Fleet Quick Response*. Indonesia lebih menyarankan kepada kapal-kapal dagang untuk melengkapi syarat-syarat komunikasi ataupun dokumen yang sudah menjadi standar internasional, karena pada dasarnya dengan mentaati SOP internasional tersebut sudah cukup untuk mengamankan kapal-kapal dari perompakan.

Indonesia, Malaysia, dan Filipina juga telah menyepakati Trilateral Air Patrol di Laut Sulu, kesepakatan ini bermaksud untuk bekerja sama dalam mengkoordinasikan patrol udara dari Filipina Selatan yang dilanda konflik, untuk memerangi ancaman yang ditimbulkan oleh kelompok militan, merespon gangguan keamanan di perairan yang dilewati kapal dagang bernilai bisnis tinggi.

Selain kerja sama di bidang keamanan laut dan udara, bentang laut Sulu-Sulawesi menjadi salah satu kawasan yang berperan sangat penting dalam pengelolaan Segitiga Terumbu Karang dunia yang mencakup enam negara seperti Indonesia, Malaysia, Filipina, Papua Nugini, Timor Leste, dan Kepulauan Solomon. Selama enam tahun terakhir, bentang laut tersebut mendapat penjagaan ketat dari tiga negara yaitu Indonesia, Malaysia, dan Filipina. Pengelolaan secara bersama bentang laut Sulu Sulawesi sudah dimulai sejak tahun 2012 dan berakhir tahun 2018 ini. *Sulu-Sulawesi Seascape Project* merupakan inisiatif untuk pengelolaan Kawasan Konservasi Perairan yang efektif di Berau Kalimantan Timur dan sekaligus Bentang Laut Sulu-Sulawesi. Kegiatan *Sulu-Sulawesi Seascape Project* di

¹³ Wawancara dengan Paban V Srenal Kolonel Laut Bapak Taufiq Arief tanggal 18 Desember 2017.

Indonesia selama ini diarahkan untuk memberikan dukungan pada: pengelolaan Kawasan Konservasi Perairan Daerah Taman Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil Kepulauan Derawan dan sekitarnya di Kabupaten Berau, Identifikasi dan pengolaan wisata Hiu Paus di Talisayan, Derawan, dan Botuborani Gorontalo, dan pengelolaan perikanan berkelanjutan di Indonesia

Bentuk penjagaan itu juga melibatkan Jerman melalui *Deutsche Gesellschaft fur Internationale Zusammenarbeit (GIZ)* yang berperan sebagai negara donor. Keterlibatan empat negara dalam pengelolaan bentang laut tersebut, menjadi penanda bahwa perairan laut di Indonesia menjadi salah satu yang sangat diperhitungkan di dunia. Bentang laut yang dikelola, mencakup empat provinsi, yaitu Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Gorontalo, dan Sulawesi Utara. Daerah yang masuk dalam pengelolaan bentang laut Sulu Sulawesi adalah Kabupaten Berau (Kaltim), Kota Tarakan (Kaltara), Gorontalo, dan Kabupaten Minahasa (Sulut). Ketiga provinsi tersebut, satu sama lain memiliki peran yang sangat vital dan saling terhubung, seperti di Berau, ekosistem laut yang ada menjadi habitat penting bagi penyu hijau (*Chelonia mydas*) yang menjadi penyu terbesar di dunia. Keberadaan hewan laut itu, hingga saat ini masih mendapat ancaman kepunahan, karena aktivitas manusia yang sangat tinggi di jalur migrasi penyu hijau. Tanpa pengamanan jalur migrasi, maka penyu hijau hidupnya semakin terancam. Selain penyu hijau, penyelamatan biota laut juga dilakukan untuk hiu paus (*Rhincodon typus*). Ikan terbesar di dunia itu, hingga saat ini masih mendapat ancaman serius, karena perilaku manusia yang sudah melebihi batas.

Kesimpulan

Masalah keamanan laut khususnya wilayah perbatasan perlu menjadi perhatian khusus kita semua terutama pemerintah. Dimana dengan tujuan menjadikan Indonesia menjadi poros maritim dunia, perlu penguatan dari berbagai aspek seperti kerja sama bilateral maupun multilateral serta komitmen dalam mengimplementasinya kedalam peraturan perundang-undangan juga dalam penegakkan hukumnya, seperti masalah antara Indonesia-Malaysia-Filipina, ketiga negara dapat saling bersinergi dan menciptakan konektivitas. Kuncinya adalah membangun kepercayaan antar pemerintah di setiap sektor. Permasalahan penangkapan ikan ilegal perlu diselesaikan dari internal, baik dalam bentuk

pemerataan ekonomi maupun penegakan hukum di masing-masing wilayah. Begitu juga dengan *piracy or sea/armed robbery* penyelesaiannya harus dari akar masalah, seperti yang terjadi di laut Sulu, yakni kelompok militan yang ada di Kepulauan Sulu tersebut, karena jika tidak diselesaikan maka kejadian penangkapan, penyekapan atau penculikan masih akan tetap terjadi dan mengancam kedaulatan negara Indonesia

Daftar Pustaka

A. Buku

Mauna, Boer. *Hukum Internasional*. Bandung: Alumni, 2005.

Buntoro, Kresno. *Nusantara & ALKI*. Depok: Rajawali Pers, 2017

Johan, Teuku Saiful Bahri. *Perkembangan Ilmu Negara dalam Peradaban Globalisasi Dunia*. Yogyakarta: Deepublish, 2018.

B. Jurnal

Hutagalung, Siti Merida. "Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Manfaatnya dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia." *Asia Pasific Studies Vo. 1 No. 1 (2017)*: 87. Diakses pada 24 Februari 2019. doi : <https://doi.org/10.33541/japs.v1i1.502>

Winarti, Indien. "Penguatan Hak Berdaulat (*Sovereign Right*) pada ZEE Indonesia dalam Rangka Perlindungan Sumber Daya Alam Laut." *Legality Vol. 24, No. 2 (2017)*: 172-180. Diakses pada 26 Februari 2019. doi: <https://doi.org/10.22219/jihl.v24i2.4268>

I Made Andi Arsana dan Helik Susilo, "Analisis Aspek Legal dan Geospasial Forward Position Batas ZEE Indonesia Pada Peta NKRI 2017 di Laut Cina Selatan", *Geomatika Vol 24, No.2 (2018)*: 73. Diakses 6 Februari 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.24895/JIG.2018.24-2.815>

C. Internet

Notohamijoyo, Andre. 2018. <https://kkp.go.id/artikel/5120-revitalisasi-kerjasama-dengan-filipina>. April 25. Diakses pada 1 November 2018.

Website UI: <http://www.ui.ac.id/berita/peran-indonesia-dalam-menyongsong-poros-maritim-dunia.html> . April 11. Accessed 11 1, 2018.

Surya Wiranto, Upaya Atasi Perompak di Perairan Perbatasan Indonesia-Filipina, diakses di <http://maritimnews.com> pada 16 Januari 2020

Website Kominfo “Menuju Poros Maritim Dunia”,
https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata_diakses_27_Januari_2020

D. Wawancara

Arif, Paban V Srenal Kolonel Laut Bapak Taufiq, interview by Dian Khoreanita Pratiwi. 2017. Kemanan Pelayaran Indonesia (Desember 18)