

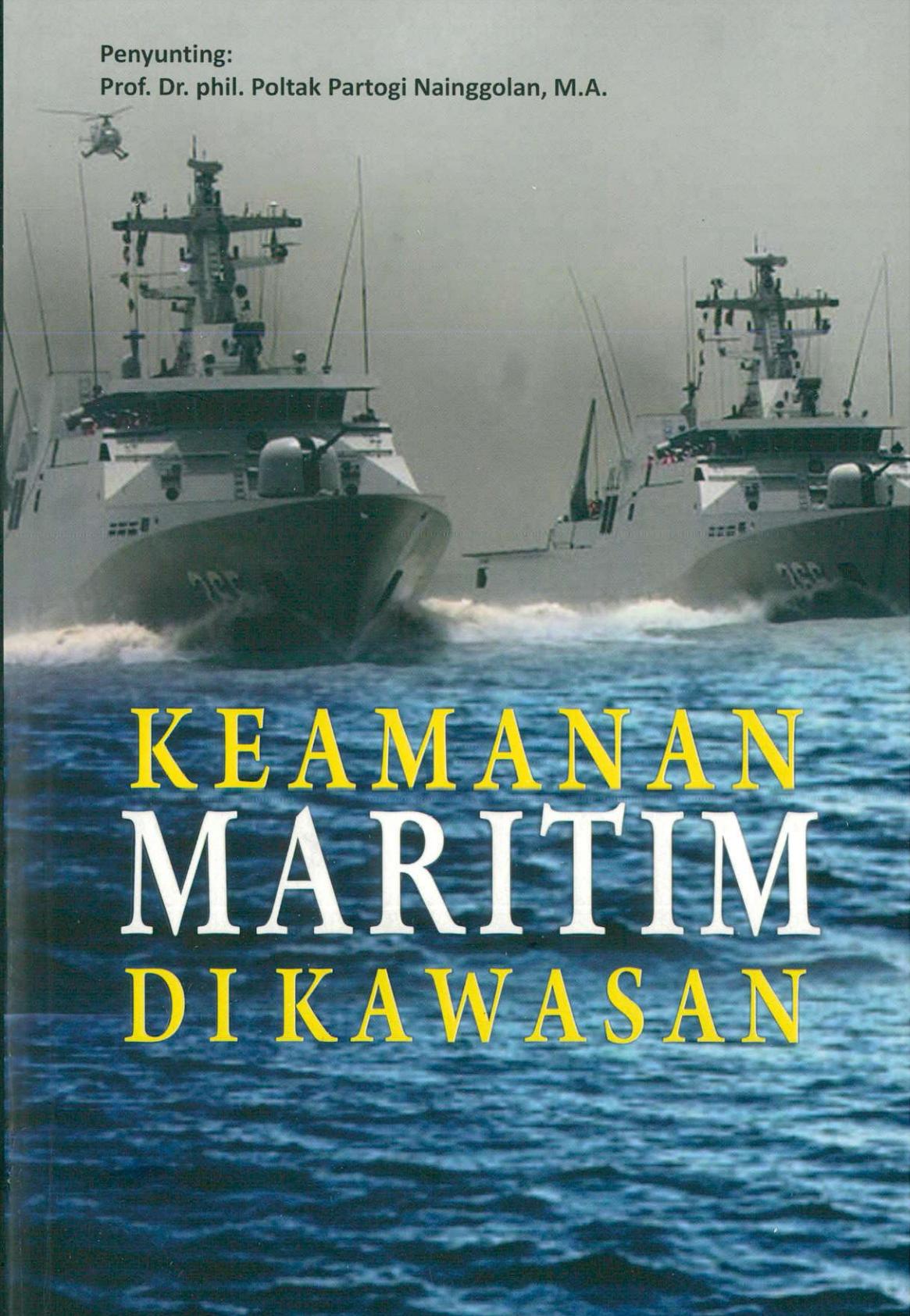


Penyunting:

Prof. Dr. phil. Poltak Partogi Nainggolan, M.A.

Penyunting:
Prof. Dr. phil. Poltak Partogi Nainggolan, M.A.

KEAMANAN MARITIM DI KAWASAN



Perkembangan yang sangat dinamis, terutama dalam hubungannya dengan aktivitas dan keamanan, di perairan di kawasan Asia Tenggara mendorong kami untuk melakukan riset dan kajian atas masalah-masalah yang berkembang di lapangan dalam beberapa tahun belakangan. Hasil riset ini kemudian kami publikasikan secara luas dalam buku yang berupaya membahas secara komprehensif mengenai keamanan maritim di kawasan. Isinya tidak melulu mengenai keamanan pelayaran, namun juga terkait sengketa teritorial, ancaman penggunaan kekuatan militer dalam mencari solusi atas klaim yang tumpang tindih, serta ancaman yang datang dari kejahatan transnasional yang meningkat drastis. Tidak terhindarkan, secara serius, riset dan pembahasannya mencakup aktivitas yang beragam para aktor non-negara, khususnya para imigran dan tenaga kerja ilegal, serta teroris internasional, dengan ancaman serius mereka.

Mengingat di era pemerintahannya, Presiden terpilih, Djoko Widodo, sejak jauh-jauh hari dalam masa kampanyenya telah mendeklarasikan tekadnya untuk mewujudkan kebijakan poros maritim di Nusantara (*maritime pivot*), maka hasil riset atau publikasi buku ini akan dapat dikontribusikan bagi parlemen untuk membantu pemerintahan baru. Lebih jauh lagi, ia akan dapat disumbangkan untuk membantu para anggota DPR dalam menjalankan program-programnya secara lebih rinci dan luas, demi memperbaiki kualitas kehidupan negara dan rakyat Indonesia.



Diterbitkan oleh:
P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika



Penyunting:

Prof. Dr.phil. Poltak Partogi Nainggolan, M.A.

KEAMANAN MARITIM DI KAWASAN



Diterbitkan oleh:
P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika
2014



Judul:
Keamanan Maritim di Kawasan

Perpustakaan Nasional:
Katalog Dalam Terbitan (KDT)
xiv+192 hlm.; 15.5x23 cm
ISBN: 978-602-1247-09-9
Cetakan Pertama, 2014

Penulis:
Poltak Partogi Nainggolan
Simela Victor Muhamad
Rizky Roza

Penyunting:
Prof. Dr.phil. Poltak Partogi Nainggolan, M.A.

Desain Sampul:
Aiq Banindya Afad

Tata Letak:
Zaki

Penyelia Aksara:
Helmi Yusuf

Diterbitkan oleh:
Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI)
Sekretariat Jenderal DPR RI
Gedung Nusantara I Lt. 2
Jl. Jenderal Gatot Subroto Jakarta Pusat 10270
Telp. (021) 5715409 Fax. (021) 5715245

Bersama:
Azza Grafika, Anggota IKAPI DIY, No. 078/DIY/2012

Kantor Pusat:
Jl. Seturan II CT XX/128 Yogyakarta
Telp. +62 274-6882748

Perwakilan Jabodetabek:
Perum Wismamas Blok E1 No. 43-44, Cinangka, Sawangan, Kota Depok
Telp. (021) 7417244

Sanksi Pelanggaran Pasal 72

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta

1. Barangsiapa dengan sengaja melanggar dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (1) atau Pasal 49 Ayat (1) dan Ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/ atau denda paling sedikit Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

KATA PENGANTAR

Perkembangan yang sangat dinamis, terutama dalam hubungannya dengan aktifitas dan keamanan, di perairan di kawasan Asia Tenggara mendorong kami untuk melakukan riset dan kajian atas masalah-masalah yang berkembang di lapangan dalam beberapa tahun belakangan. Hasil riset ini kemudian kami publikasikan secara luas dalam buku yang berupaya membahas secara komprehensif mengenai keamanan maritim di kawasan. Isinya tidak melulu mengenai keamanan pelayaran, namun juga terkait sengketa teritorial, ancaman penggunaan kekuatan militer dalam mencari solusi atas klaim yang tumpang tindih, serta ancaman yang datang dari kejahatan transnasional yang meningkat drastis. Tidak terhindarkan, secara serius, riset dan pembahasannya mencakup aktifitas yang beragam para aktor non-negara, khususnya para imigran dan tenaga kerja ilegal, serta teroris internasional, dengan ancaman serius mereka.

Publikasi hasil riset para peneliti di Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi bukan untuk rutinitas karena eksistensi mereka di DPR sebagai penopang utama sistem pendukung layanan ilmiah di parlemen nasional. Adapun ia juga bertujuan untuk membagi kepada masyarakat mengenai informasi apa-apa saja yang sepatutnya memperoleh perhatian para wakil mereka untuk segera direspon demikian memperjuangkan dan melindungi kepentingan mereka para konstituen. Secara realistik, hasil riset dan kajian ini dapat mencerminkan kecakapan para ahli yang bekerja di balik layar dalam membantu para anggota DPR memahami permasalahan yang berkehadiran di sekitar mereka. Meskipun topik keamanan maritim di kawasan ini dapat dinilai kemudian oleh para pembaca, sejauh mana relevansi riset-riset para peneliti di DPR yang kemudian disajikan bagi para wakil rakyat oleh para tenaga ahli fungsional periset dalam mendukung tugas para anggota DPR.

Mengingat di era pemerintahannya, Presiden terpilih, Djoko Widodo, sejak jauh-jauh hari dalam masa kampanyenya telah mendeklarasikan tekadnya untuk mewujudkan kebijakan poros maritim di nusantara (*maritime pivot*), maka hasil riset atau publikasi buku ini akan dapat dikontribusikan bagi parlemen untuk membantu pemerintahan baru. Lebih jauh lagi, ia akan dapat disumbangkan untuk membantu para anggota DPR dalam menjalankan program-programnya secara lebih rinci dan luas, demi memperbaiki kualitas kehidupan negara dan rakyat Indonesia.

Buku keamanan maritim di kawasan ini terdiri dari tiga bagian, yang substansi pembahasannya bersifat saling melengkapi satu dengan yang lainnya. Penulisnya memiliki latar belakang bidang riset yang sama, walaupun mungkin terdapat perbedaan dalam penekanan atau prioritas sudut pandangnya. Pendekatan yang diaplikasikan bisa juga berbeda, tergantung pada fokus, tujuan, dan sasaran penulisannya. Keberagaman dan perbedaan juga dapat dilihat dari bahan-bahan riset dan narasumber yang digunakannya, yang secara logis, disadari turut memengaruhi cara, hasil penilaian, dan penarikan kesimpulan dari masing-masing peneliti atau penulis hasil riset dalam buku ini.

Di bagian pertama, dimuat hasil riset Saudara Poltak Partogi Nainggolan, dengan kajiannya yang luas dan mendalam. Itulah sebabnya, begitu banyak masalah keamanan maritim yang diangkat dan didiskusikannya. Penulisnya juga tidak berhenti begitu saja sampai di pengidentifikasi masalah, tetapi berupaya lebih jauh melihat dari sumber yang beragam mengenai cara pandang (perspektif) dan respons yang harus segera diberikan pemerintah. Dalam hubungannya dengan respons kebijakan, secara lebih jauh lagi, bahkan penulisnya berupaya melihat dari perspektif yang lebih luas, yaitu menggunakan kacamata ASEAN. Ini artinya, ia berupaya melihat solusi yang diberikan dari perspektif multilateral, yang memperhitungkan keterlibatan secara bersama-sama para anggota ASEAN.

Di bagian kedua buku ini dibahas permasalahan keamanan maritim oleh penulis yang berbeda, dengan penekanan yang tampak sedikit berbeda, tetapi secara umum masih memiliki kesamaan. Penulisnya Saudara Victor Simela Muhamad memang tampak lebih fokus pada kejahatan transnasional di kawasan yang sudah umum banyak terjadi dan diketahui publik selama ini di Asia Tenggara.

Namun, di luar ini, masalah perebutan SDA, terutama energi, dan pencemaran perairan, memberikan pembaca perspektif yang lebih baik untuk mau peduli untuk menindaklanjutinya dengan kebijakan dan kerangka aksi di lapangan melalui keputusan para wakil mereka di parlemen (DPR).

Di bagian ketiga buku, Saudara Rizky Roza, melengkapi penyajian hasil riset dan kajian buku ini dengan presentasi mengenai masalah-masalah dalam merespons bencana dalam kaitannya dengan upaya pencarian dan pemberian pertolongan (SAR) atas para aktor perairan yang mengalami kecelakaan. Riset dan kajiannya tidak luput menilai kapasitas institusi nasional yang bertanggung jawab secara langsung dalam menangani masalah-masalah kecelakaan di perairan dan upaya memberikan pertolongan terhadap unsur manusianya. Bentuk-bentuk kerja sama di kawasan untuk menangani bencana dan kecelakaan di perairan yang sudah ada dievaluasi melalui presentasi hasil riset dan kajian ini. Sambil menilai keterbatasan dan permasalahan yang ada dalam kerja sama multilateral di kawasan, penulisnya berupaya pula untuk menilai sejauh mana kontribusi yang telah dan dapat lebih jauh lagi diberikan organisasi multilateral di kawasan dalam hal terjadinya bencana dan kecelakaan di perairan (laut).

Akhirnya, kepada pembaca semua disampaikan penilaian buku ini seutuhnya. Sambil menyadari keterbatasan atas penyajian hasil riset yang ada dan diskusi yang dikembangkan dalam buku ini, kami penyunting dan kontributor tulisan, menyampaikan buku ini ke hadapan pembaca sekalian, tidak terkecuali para wakil rakyat dari berbagai daerah dan konstituensi. Seperti juga terhadap berbagai publikasi hasil-hasil riset dan kajian yang kami lakukan sebelumnya, terhadap publikasi dalam buku ini pun, kami bersifat terbuka dan menyambut baik terhadap masukan dan kritik yang disampaikan, demi kepentingan memperbaiki publikasi hasil-hasil kerja kami selanjutnya.

Jakarta, September 2014
Penyunting,

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vii
PROLOG	xi

Bagian Kesatu

KEAMANAN MARITIM DI ASIA PASIFIK: RESPONS INDONESIA DAN ASEAN

oleh: Poltak Partogi Nainggolan	1
BAB I PENDAHULUAN	3
I.1. Latar Belakang.....	3
I.2. Permasalahan	5
I.3. Pertanyaan Penelitian.....	8
BAB II KERANGKA PEMIKIRAN.....	9
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	15
III.1. Sifat Penelitian	15
III.2. Teknik Pengumpulan Data.....	15
III.3. Lokasi dan Waktu Penelitian	16
III.4. Teknik Analisis Data	16
BAB IV MASALAH KEAMANAN MARITIM KRUSIAL DI KAWASAN	19
IV.1. Eskalasi Ketegangan di Laut China Timur	19
IV.2. Penetapan ADIZ Sepihak.....	24
IV.3. Eskalasi Ketegangan di Laut China Selatan	25
IV.4. Sengketa Teritorial Indonesia-Malaysia	34
IV.5. Kecelakaan Laut (<i>Maritime Accidents</i>).....	35
IV.6. Pencemaran Perairan.....	42
BAB V RESPONS INDONESIA.....	45
BAB VI RESPONS ASEAN.....	55
BAB VII KESIMPULAN	61

BIBLIOGRAFI	67
LAMPIRAN: PEDOMAN WAWANCARA	80
<i>Bagian Kedua</i>	
INDONESIA DAN KEAMANAN MARITIM DI KAWASAN	
oleh: Simela Victor Muhamad	83
BAB I PENDAHULUAN	85
I.1. Latar Belakang	85
I.2. Permasalahan dan Pertanyaan Penelitian	87
I.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	88
BAB II KERANGKA PEMIKIRAN	89
II.1. Keamanan Maritim	89
II.2. Konstruktivisme	93
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	95
III.1. Jenis Penelitian	95
III.2. Teknik Pengumpulan Data	95
III.3. Teknik Analisis Data	96
III.4. Lokasi dan Waktu Penelitian	96
BAB IV ISU-ISU KEAMANAN MARITIM DI KAWASAN	97
IV.1. Sengketa Perbatasan dan Penguasaan Sumber Energi	98
IV.2. Perompakan, Pembajakan, dan Terorisme Maritim	103
IV.3. Pencurian Ikan dan Penyelundupan	107
IV.4. Pencemaran Lingkungan	112
BAB V INDONESIA DAN KEAMANAN MARITIM DI KAWASAN	117
BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	129
IV.1. Kesimpulan	129
IV.2. Rekomendasi	130
BIBLIOGRAFI	133

Bagian Ketiga

**KERJA SAMA KAWASAN DI BIDANG SAR MARITIM
DAN PENINGKATAN KAPASITAS BASARNAS**

oleh: Rizky Roza	139
BAB I PENDAHULUAN	141
I.1. Latar Belakang.....	141
I.2. Permasalahan	143
I.3. Kerangka Pemikiran	143
BAB II BASARNAS DAN TANTANGAN SAR MARITIM DI KAWASAN.....	145
II.1. Kewajiban Internasional di Bidang SAR Maritim.....	145
II.1.A. Konvensi SOLAS 1974.....	145
II.1.B. Konvensi SAR Maritim 1979	146
II.2. Perairan Kawasan dan Tantangan SAR Maritim	148
II.2.A. Tantangan SAR Maritim di Kawasan	148
II.2.B. Kecelakaan Pelayaran Nasional	152
II.2.C. Konektivitas ASEAN	154
II.3. Organisasi SAR Indonesia.....	155
BAB III KERJA SAMA ASEAN DI BIDANG SAR DAN PERANNYA DALAM PENINGKATAN KAPASITAS BASARNAS.....	163
III.1. Isu SAR dalam Kerja sama Maritim ASEAN	165
III.1.A. ASEAN Maritime Forum	165
III.1.B. ASEAN Regional Forum	168
III.1.C. ASEAN Transport SAR Forum.....	172
III.2. Peran Kerja sama ASEAN bagi Peningkatan Kapasitas BASARNAS	174
BAB IV PENUTUP	177
BIBLIOGRAFI	179
E P I L O G	185
I N D E K S	187
TENTANG PENULIS	191

PROLOG

Walaupun sejak beberapa generasi telah dikatakan bahwa Indonesia adalah negara yang secara fisik dan geografis sebagian besar terdiri dari wilayah perairan atau laut, namun sampai dewasa ini, masih banyak yang belum paham mengenai konsep-konsep kemaritiman. Berbagai pemikiran tentang masalah-masalah kelautan pun seperti istilah yang tampak aneh atau baru sama sekali. Hal ini semakin kelihatan ketika orang mengaitkannya dengan istilah yang lebih khusus, seperti poros maritim, tol laut dan sebagainya, yang kian populer belakangan ini setelah dilontarkan sebagai salah satu isu kampanye yang penting menjelang pemilihan Presiden (Pilpres) 2014 oleh Djoko Widodo.

Setelah berbagai istilah kelautan atau kemaritiman tersosialisasi luas, laut menjadi topik yang sangat menarik perhatian bagi banyak pihak, terutama pengambil keputusan atau pembuat kebijakan, dan kalangan akademis. Sementara, ironisnya, sebelum ini, orang lebih banyak tertarik bicara ‘masalah-masalah pedalaman’ dan mendiskusikan masalah pertanian. Banyak pihak kemudian seperti terbangun dari tidur panjang untuk harus segera sadar dan mulai mengalihkan perhatian serius mereka ke soal baru kelautan. Pusat-pusat studi di berbagai universitas dan LSM, badan litbang, dan bahkan penyandang karir diplomat, yang selama ini lebih banyak memusatkan perhatian pada pekerjaan dan riset mereka di daratan, terpengaruh topik diskusi yang sedang hangat berkembang mengenai masalah kelautan, dan ikut-ikutan mulai menaruh perhatian serius pada matra laut dan berbagai permasalahannya yang kompleks. Demikian pula, pihak Angkatan Laut yang selama ini terpaksa harus memendam aspirasi mereka lebih dalam, karena sulitnya merubah kesadaran para pembuat kebijakan di pusat mengenai vitalnya peran sektor kelautan, sebagai salah satu alternatif dari solusi masalah berat yang dihadapi bangsa, memperoleh energi baru untuk mensosialisasikan betapa pentingnya peran matra laut ini.

Seperti diketahui, begitu banyak permasalahan yang dihadapi di sektor kelautan, apalagi dengan situasi dewasa ini yang ditandai semakin intensifnya hubungan yang berlangsung antar-negara di dalam dan lintas-kawasan. Mudah mengelompokkannya, namun tidak mungkin mengabaikan atau melupakannya dari daftar masalah. Lepas dari itu semua, yang jelas, Indonesia sebagai negara besar, paling tidak dalam ukuran fisik, luas wilayah dan jumlah penduduknya, di antara dua benua dan dua samudera, sulit menghindarinya, dan perlu meresponsnya secara memadai dan efektif. Upaya meresponsnya tentu saja akan melibatkan banyak pemangku kepentingan, tidak hanya terbatas pada pengambil keputusan saja. Di tingkat yang lebih luas, yakni kawasan, para pembuatan kebijakan akan melibatkan pemangku kepentingan yang lebih luas dan beragam. Di sini hubungan kerja sama dan koordinasi antar-pemerintah dan negara dibutuhkan. Ini termasuk dalam institusi ASEAN, yang akan berkembang menjadi komunitas, di lingkaran terdekat, yang sesungguhnya dapat memainkan peran sentral, jika memang dapat memperlihatkan kehadiran sentralitas kepemimpinannya, yang selama ini masih hampa dan belum muncul.

Posisi strategis Indonesia yang berada di persimpangan dua samudera (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik), dan keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan wilayah perairan yang luas, membuat Indonesia tidak bisa mengabaikan begitu saja berbagai isu yang berkaitan dengan keamanan maritim, terlebih lagi sebagian wilayah perairan Indonesia digunakan sebagai jalur perlintasan maritim dunia, khususnya perairan di sekitar Selat Malaka. Isu-isu keamanan maritim yang mewarnai kawasan begitu beragam, mulai dari isu yang disebabkan oleh aktor negara (seperti sengketa teritorial atau perbatasan antarnegara di kawasan yang belum tuntas) hingga isu yang disebabkan oleh aktor non-negara (kasus perompakan, pembajakan, penyelundupan, *illegal fishing*, dan kemungkinan aksi terorisme, misalnya).

Isu-isu tersebut jika tidak dapat ditangani dengan baik bukan tidak mungkin akan menjadi ancaman serius bagi keamanan maritim kawasan dan juga kepentingan nasional Indonesia. Isu sengketa teritorial di Laut China Selatan, yang melibatkan Tiongkok dan sejumlah negara ASEAN, adalah salah satunya. Bagi Indonesia, sengketa Laut China Selatan perlu terus dicermati dinamika dan

perkembangannya karena ini menyangkut kepentingan nasional atas wilayah ZEE Indonesia di Laut China Selatan yang berbatasan dengan Laut Natuna. Sengketa Blok Ambalat antara Indonesia dan Malaysia di Laut Sulawesi sudah tentu juga menjadi isu penting yang harus diperhatikan oleh Indonesia, karena ini juga menyangkut kepentingan nasional dan keamanan maritim kawasan.

Semakin banyaknya pelayaran internasional, terutama kapal-kapal dagang dan tanker minyak manca negara yang melintas di wilayah perairan Asia Tenggara, juga dapat mengundang perhatian kelompok-kelompok atau pihak-pihak tertentu untuk melakukan perompakan, pembajakan dan terorisme. Kemungkinan bagi terjadinya terorisme maritim, meskipun belum menjadi ancaman nyata saat ini, perlu diantisipasi oleh negara-negara di kawasan. Sulit disangkal bahwa perairan Asia Tenggara sangat rawan. Semakin banyaknya pelayaran kapal-kapal dagang di wilayah ini dapat mengundang organisasi teroris melakukan perompakan baik untuk penggalangan dana maupun sekedar menebarkan iklim ketidakpastian.

Perairan Asia Tenggara yang kaya akan sumber daya perikanan, terutama di perairan Indonesia juga menjadi daya tarik tersendiri bagi pihak-pihak tertentu, termasuk asing, untuk melakukan penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*). Aktivitas penyelundupan, baik barang maupun orang, yang dilakukan melalui jalur laut juga menjadi persoalan serius bagi keamanan maritim kawasan, selain tentu juga ancaman kerusakan lingkungan hidup, mengingat kondisi lingkungan hidup, termasuk di laut, dari hari ke hari semakin menunjukkan penurunan kualitas yang cukup signifikan. Kesemua isu terkait domain maritim tersebut sudah selayaknya direspon dan disikapi oleh Indonesia dalam kerangka keamanan maritim kawasan.

Meningkatnya kerja sama negara-negara di kawasan untuk mengelola berbagai persoalan terkait maritim yang harus mereka hadapi bersama ternyata tidak terbatas pada isu keamanan tradisional seperti sengketa tumpang tindih klaim di Laut China Selatan saja, melainkan juga pada isu-isu keamanan non-tradisional seperti kejahatan transnasional di laut dan perlindungan lingkungan hidup di laut, serta persoalan keselamatan maritim seperti *search and rescue* (SAR) maritim. Kerja sama di bidang SAR maritim antara

negara-negara di kawasan menjadi penting mengingat begitu luasnya wilayah perairan kawasan, serta begitu strategis dan sibuknya lalu lintas pelayaran perdagangan internasional yang melalui kawasan ini.

Meskipun terdapat pandangan bahwa rezim keamanan maritim harus dipisahkan dari rezim keselamatan maritim, pada praktiknya isu-isu keselamatan maritim sulit dipisahkan dari mekanisme yang dikembangkan ASEAN sebagai organisasi regional dalam mengelola persoalan keamanan maritim. Isu-isu keamanan non-tradisional seperti *search and rescue* ataupun penanggulangan bencana seringkali memainkan peranan penting dalam kerja sama keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara.

Kesadaran negara-negara di kawasan mengenai pentingnya kerja sama di bidang SAR maritim meningkat setelah insiden hilangnya pesawat Malaysia Airlines MH370. Melibatkan 14 negara, 43 kapal, dan 58 pesawat udara, operasi pencarian MH370 menunjukkan kepada negara-negara di kawasan bagaimana tantangan operasi SAR maritim yang harus mereka hadapi dewasa ini. Berada di wilayah dengan perairan yang begitu luas dan merupakan jalur pelayaran tersibuk di dunia, negara-negara di kawasan dituntut untuk mengupayakan terwujudnya pemeliharaan operasi pencarian yang efektif dan layanan penyelamatan yang memadai dalam hal keselamatan di laut. Tuntutan ini juga melekat pada Indonesia, terlebih dengan keberadaan tiga ALKI yang melalui wilayah perairan Indonesia. Sehingga, menjadi kebutuhan bagi Indonesia untuk membangun organisasi SAR yang memadai, dan memanfaatkan forum-forum kerja sama yang dikembangkan kawasan untuk tujuan itu.

Jakarta, September 2014
Penyunting,

Bagian Kesatu

**KEAMANAN MARITIM DI ASIA PASIFIK:
RESPONS INDONESIA DAN ASEAN**

oleh: Poltak Partogi Nainggolan

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Sejak 23 November 2013, setelah Pemerintah China mendeklarasikan zona identifikasi pertahanan udara, yang disebut dengan *Air Defence Identification Zone (ADIZ)* di Laut China Timur, yang dikenal selama ini sebagai Kepulauan Diaoyu, bagi Jepang sebagai Kepulauan Senkaku, eskalasi ketegangan meningkat di wilayah perairan itu. Bagi Pemerintah China, penetapan ini merupakan upaya defensif yang harus diambil untuk mempertahankan dirinya di wilayah kepulauan yang disengketakan, yang diperkirakan kaya dengan sumber energi dan ikan. Walaupun langkah penetapan zona pertahanan ini dinilai sama dengan yang telah ditetapkan oleh lebih dari 20 negara di dunia, dan dikatakan Pemerintah China tidak akan memengaruhi kebebasan penerbangan di wilayah itu,¹ tidak dapat disangkal ia menimbulkan reaksi dari tetangga China di kawasan dan juga negara adidaya AS. Sebab, langkah Pemerintah China di kepulauan yang disebut bagian dari Kecamatan Toucheng, Kabupaten Yilan, Taiwan, yang terletak sekitar 120 mil laut sebelah Timur Laut Taiwan dan 200 mil laut di sebelah Barat Daya Okinawa, yang oleh Pemerintah Jepang disebut sebagai bagian dari Prefektur Okinawa, dinilai sebagai upaya mengubah *status quo* di wilayah yang dipersengketakan, selain juga meningkatkan risiko kesalahpahaman dan salah perhitungan.²

Lebih jauh lagi, langkah Pemerintah China di atas dinilai sebagai upaya mengubah keseimbangan kekuasaan regional secara paksa. Karena, dengan kebijakan sepihaknya itu, Beijing telah menetapkan semua pesawat yang memasuki wilayah udara tersebut harus

¹ Nadya Isnaeni P, "Berebut Pulau dengan Jepang, China Dirikan Zona Pertahanan Udara," *Liputan 6.com news*, 25 November 2013, diakses pada 10 Februari 2014.

² Penilaian Menteri Luar Negeri (Menlu) Amerika Serikat (AS), John Kerry, *ibid.*

menyerahkan rencana penerbangan dan mematuhi perintah yang dikeluarkan pihak berwenang negerinya.³ Diketahui, zona itu ditetapkan setelah lebih dari 12 bulan berlangsungnya konfrontasi antara penjaga pantai Jepang dan China di beberapa wilayah laut dekat kepulauan yang disengketakan dengan Jepang dan Korea Selatan, dan penetrasi yang telah dilakukan pesawat-pesawat militer dan paramiliter, serta berbagai aksi unjuk kekuatan kapal-kapal Angkatan Laut (AL) China.

Sebagai implikasinya, banyak negara kemudian mengecam tindakan unilateral yang agresif dari Pemerintah China itu, dan beberapa di antaranya, mengirimkan pesawat militer mereka, untuk melakukan pengetesan, ke wilayah udara yang baru ditetapkan sebagai zona pertahanan baru China. Tercatat militer Korea Selatan telah mengirimkan pesawat tempur memasuki wilayah udara yang juga diklaim sebagai wilayah kedaulatan Korea Selatan, menyusul tindakan militer AS yang telah melakukan langkah serupa lebih dulu. Selanjutnya, militer Jepang mengirimkan pesawat tempurnya untuk misi yang dikatakan sebagai kegiatan pengintaian, tanpa memberitahukan Pemerintah China, sebagaimana yang telah diminta sebelumnya. Pemerintah Jepang berkeras melakukan kegiatan itu dengan alasan melanjutkan rutinitas yang sudah ada, tanpa bermaksud mengubahnya, karena pertimbangan Pemerintah China.⁴ Sementara, Pemerintah Australia telah memanggil Duta Besar (Dubes) China untuk menyampaikan kecemasannya dan meminta penjelasan atas pemberlakuan Zona Identifikasi Pertahanan Udara di Laut China Timur, sekaligus menyatakannya sebagai tindakan tidak bermanfaat, yang hanya memicu meningkatnya eskalasi ketegangan dan mengancam stabilitas di kawasan.⁵

Kecemasan juga muncul dari Perhimpunan Bangsa-bangsa di Asia Tenggara, ASEAN, yang menguatirkan terganggunya kebebasan di wilayah udara di kawasan ini akibat penetapan zona pertahanan

³ Yan Chrisna Dwi Atmaja, "Jepang dan ASEAN Upayakan Kebebasan Melintas di Zona Udara China," *Satu Harapan.com*, Antara, 15 Desember 2013, diakses pada 10 Februari 2014.

⁴ "Jepang dan Korsel Kirim Pesawat ke Zona Pertahanan Udara China," *BBC Indonesia.com*, *Detiknews*, 28 November 2013, diakses pada 10 Februari 2014.

⁵ "China Tolak Kekhawatiran Australia atas Zona Pertahanan Udara," *Berita Sore*, Antara, 27 November 2013, diakses pada 10 Februari 2014.

udara China yang kontroversial tersebut. ASEAN bersama Jepang tidak dapat menutupi kecemasan mereka atas kemungkinan terganggunya aktifitas kebebasan melintas dan penerbangan sipil mereka. Ini menambah kecemasan ASEAN yang sudah ada, akibat klaim yang tumpang-tindih, yang telah menyebabkan sengketa teritorial di Laut China Selatan, paling sedikit 4 anggotanya dengan Pemerintah China. Itulah sebabnya, ASEAN dan Jepang telah melakukan pertemuan konferensi tingkat tinggi khusus untuk pertama kalinya, sekaligus merayakan 40 tahun hubungan Jepang-ASEAN. Pertemuan itu dinilai telah dilaksanakan untuk pertama kalinya sejak penetapan ADIZ China di atas Laut China Timur.

Eskalasi ketegangan di Laut China Timur meningkat drastis, dengan pemicu berbeda, yakni Pemerintah Jepang, setelah untuk pertama kalinya dalam 7 tahun belakangan, pasca-kunjungan PM Junichiro Koizumi tahun 2006, PM Jepang yang sekarang, Shinzo Abe, mengunjungi kuil Yasukuni pada 26 Desember 2013. Kunjungan semacam ini selalu mengundang kontroversi dan memicu, tidak hanya kritik, namun juga kemarahan negara-negara yang pernah menjadi korban kekejaman Jepang, karena kuil itu merupakan simbol penghargaan dan penghormatan Jepang atas para petinggi militer dan prajurit mereka yang tewas dalam Perang Dunia Kedua. Kunjungan kali ini menjadi sangat provokatif, karena PM Abe naik pesawat jet tempur.⁶ Kritik keras segera datang dari Pemerintah China, dan negara-negara di Pasifik, seperti Korea Selatan dan juga AS, yang mengecam langkah PM Abe yang disiarkan langsung oleh stasiun televisi. Pemerintah AS sendiri, melalui Juru Bicara Kementerian Luar Negerinya, Marie Hart, telah menyatakan kekecewaannya, dalam siaran pers resminya, karena hal itu dinilai dapat memperburuk ketegangan Pemerintah China dengan negara tetanggannya.⁷

I.2. Permasalahan

Rivalitas pengembangan kekuatan militer China dan Jepang yang berimplikasi pada eskalasi ketegangan kedua negara itu berlangsung

⁶ Brian Spegele, "China Raises Volume in Row with Japan," *The Asian Wall Street Journal*, February 10, 2014: 4.

⁷ "AS Kecwa Atas Kunjungan Abe ke Kuil Yasukuni," *Republika Online*, 31 Desember 2013, diakses pada 17 Februari 2014.

memperlihatkan kecenderungan meningkat. Masing-masing pihak tidak ingin menahan diri dan menurunkan ketegangan, melainkan berupaya mengundang dukungan kekuatan besar lain, seperti Rusia dan India, selain AS yang telah memberi dukungan pada Jepang selama ini. Kondisinya mirip dengan sebelum pecahnya Perang Dunia Pertama, yang ditandai dengan rivalitas dan perseteruan kuat Inggris dan Jerman, dan juga Perang Dunia Kedua, yang ditandai dengan klaim Hitler atas Cekoslowakia,⁸ sehingga perkembangannya dikuatirkan rawan memicu pecahnya Perang Dunia Ketiga.⁹

Kondisi di kawasan semakin berbahaya, karena eskalasi ketegangan terus berlangsung dan meningkat di Laut China Selatan antara China dan 4 negara anggota ASEAN pengklaim, seperti Filipina, Viet Nam, Brunei Darussalam, dan Malaysia, terutama setelah penetapan sembilan garis putus-putus (*nine-dashes line*) secara unilateral oleh Pemerintah China sebagai batas wilayah kedaulatannya di perairan Laut China Selatan. Dengan Filipina, yang terjadi di lapangan tidak lagi sekedar manuver saling unjuk kekuatan, tetapi juga benturan, yang sulit dihindarkan, sebagai konsekuensi dari tidak adanya pihak yang ingin mengalah dan menahan diri, walaupun belum diikuti bentrokan kekuatan bersenjata di laut dengan skala besar. Tanpa upaya-upaya preventif dan resolusi konflik yang komprehensif dan bersifat permanen, konflik bersenjata di perairan Laut China Selatan berintensitas rendah dan terbatas, bukan tidak mungkin, dapat mengarah pada skala besar, yang dapat mengancam keamanan dan stabilitas kawasan dalam jangka panjang. Perlu disadari, insiden sekecil apapun di wilayah perairan di kawasan ini dapat memicu pecahnya konflik bersenjata yang rawan meluas dan mengancam keamanan dan stabilitas ke kawasan secara menyeluruh, mengingat belum adanya aturan Kode Berperilaku (*Code of Conduct*) di Laut China Selatan yang dapat disepakati bersama.

Keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik tumbuh menjadi persoalan genting, bersamaan dengan banyaknya masalah yang

⁸ Lihat, Dika Dania Kardi, "Aksi Aquino akan Untungkan Kawasan," *Media Indonesia*, 12 Februari 2014: 20.

⁹ Jane Perlez, Jane. "China wages anti-Japan campaign with exhibit," *International New York Times*, February 10, 2014: 1-3; Murong Xuecun, "Chinas's television war on Japan," *International New York Times*, February 10, 2014: 8.

belum teratas dengan baik, mulai dari penangkapan ikan secara ilegal, penebangan liar dan penyelundupan kayu, penyelundupan narkotik dan obat-obat terlarang (narkoba), penyelundupan senjata, pembajakan kapal, hingga penyelundupan satwa liar yang marak belakangan. Sementara, pada waktu bersamaan, negara-negara di kawasan ini telah berkembang pula sebagai sarang dan pusat aktifitas baru para teroris internasional, dan kawasan pelanggaran wilayah perairan, seperti yang telah berlangsung antara Selandia Baru dan Jepang, serta aksi pamer kekuatan dan manuver agresif angkatan bersenjata negara dari dalam dan luar kawasan. Kawasan Asia Pasifik semakin menjadi terancam keamanan dan stabilitasnya akibat mengalirnya pengungsi dan imigran gelap melalui berbagai aksi penyelundupan manusia yang terorganisasi dan meningkat terus dalam satu dasawarsa belakangan, dari wilayah-wilayah yang dilanda konflik sektarian di Myanmar, serta negara-negara Timur-Tengah dan Afrika Utara.

Rawan terganggu dan memburuknya hubungan bilateral antara negara bertetangga dekat di kawasan, seperti antara Indonesia-Australia, Indonesia-Singapura, dan Indonesia-Papua Nuigini (PNG), akibat isu penyelundupan manusia, penamaan kapal perang dan munculnya kembali sentimen sejarah, dan pelintas batas ilegal, turut mewarnai ancaman atas keamanan dan stabilitas kawasan. Sementara, sebelumnya, hubungan bilateral Thailand-Kamboja dan Malaysia-Filipina masing-masing telah terganggu oleh klaim kedaulatan wilayah di perbatasan serta terimbas tuntutan dan aksi separatisme kelompok etnik minoritas. Yang lebih mengkuatirkan, kawasan Asia-Pasifik belakangan semakin sering ditandai kehadiran dan latihan armada tempur, termasuk di dalamnya kapal induk bertenaga nuklir, tidak hanya dari AS, namun juga adidaya militer baru, yakni China, sampai ke negara kecil yang baru merdeka, seperti Timor Leste. Rawan terganggunya keamanan dan stabilitas kawasan Asia Pasifik dan Samudera Hindia telah menjadi alasan logis mengapa di kawasan ini sering diadakan latihan militer bilateral maupun multilateral, serta dilakukannya peningkatan anggaran belanja militer dan pembelian alutsista baru, terutama pesawat udara, oleh negara seperti Jepang, China, dan Australia.¹⁰ Melihat

¹⁰ Lihat, misalnya, "Australia Beli 8 Pesawat Patroli," *Suara Pembaruan*, 22-23 Februari 2014: A9.

begitu kompleks dan rawannya masalah keamanan maritim yang berkembang dewasa ini di kawasan Asia Pasifik dan juga Samudera Hindia, permasalahan yang hendak diteliti dalam penelitian ini adalah isu-isu maritim apa saja yang menjadi tantangan dan gangguan keamanan di kawasan, dan bagaimana negara-negara di kawasan meresponsnya.

I.3. Pertanyaan Penelitian

Beberapa pertanyaan penelitian yang dijawab dalam penelitian ini adalah:

1. Apa saja permasalahan maritim yang dapat mengancam keamanan dan stabilitas di kawasan?
2. Bagaimana respons Indonesia dalam menghadapi tantangan keamanan maritim di Kawasan?
3. Bagaimana kerja sama yang dikembangkan ASEAN dalam merespons tantangan keamanan maritim?

Jawaban atas pertanyaan di atas akan memberi masukan dan rekomendasi untuk merespons perkembangan kawasan dewasa ini, khususnya terkait kepentingan Indonesia.

BAB II

KERANGKA PEMIKIRAN

Perkembangan dinamis yang penting diamati di kawasan Asia Pasifik dewasa ini mencakup perubahan lingkungan strategis di Asia Tenggara dan Asia Timur, dan perilaku negara-negara di sekitarnya, serta negara luar, dalam meresponsnya. Ini artinya, hubungan atau interaksi antar-negara di kawasan perlu diteliti, dengan segala permasalahannya, yang melibatkan negara besar dan kecil, yang juga lintas kelompok, baik secara sendiri-sendiri maupun dalam kerangka kerja asosiasi negara di kawasan atau organisasi regional. Di Asia Tenggara, hubungan yang perlu dibahas meliputi perkembangan situasi dan interaksi di antara negara seperti Indonesia, Malaysia, Singapura, Filipina, Thailand, Myanmar, dan lain-lain, juga dalam kaitannya dengan kehadiran dan peran AS, RRC, Australia, dan lain-lain. Di Asia Timur, perkembangan selama ini dan hubungan yang perlu didiskusikan adalah interaksi di antara negara-negara seperti Korea Utara, Korea Selatan, Jepang, RRC, dan juga dengan kehadiran dan peran negara besar luar kawasan, yakni AS.

Masalah keamanan maritim yang diteliti, didiskusikan, dan dianalisis secara mendalam meliputi pula menguatnya upaya saling klaim kedaulatan teritorial atas kepemilikan suatu pulau, kontinen, dan juga atol (pulau karang) serta klaim yang tumpang tindih, yang berpengaruh atas penentuan batas wilayah perairan dan kondisi stabilitas di sekitarnya. Pemahaman atas keamanan maritim di sini juga dalam konteks yang lebih luas, yaitu perkembangan yang mengarah pada peningkatan eskalasi ketegangan antar-negara dan di kawasan, selain masalah-masalah (keamanan) non-tradisional yang banyak bermunculan dan dihadapi oleh negara-negara di sekitarnya. Dalam konteks ini, berbagai isu yang dikategorikan sebagai masalah (kejahatan) transnasional tidak dapat diabaikan sebagai fokus perhatian, karena memberikan implikasi terhadap hubungan bilateral dan multilateral negara-negara tersebut. Sebagai konsekuensinya,

isu-isu *human trafficking*, *illegal migrants*, penyelundupan senjata dan bahan peledak, masuk dan beroperasinya pelaku terorisme internasional, dan mengalirnya pengungsi melintasi kawasan dan masuk ke negara-negara di sekitarnya, tidak dapat diabaikan sebagai pokok bahasan.¹¹

Dengan demikian, pemahaman atas konsep keamanan maritim yang menjadi obyek penelitian di sini bersifat lebih luas dari yang telah dikenal selama ini. Sebelumnya, secara tradisional, pemahaman atas konsep keamanan maritim yang ada masih berputar di sekitar keamanan navigasi kapal-kapal dari berbagai negara di kawasan. Dengan kata lain, konsep keamanan maritim atau situasi kawasan yang dilihat pada umumnya masih dalam koneksitasnya dengan keselamatan pelayaran internasional, terutama dalam konteks kemungkinan munculnya kecelakaan kapal pengangkut logistik di perairan, yang semakin tinggi, serta adanya ancaman kehadiran dan meningkatnya aktifitas para perompak (bajak laut), yang semakin sering frekuensinya.

Adapun konsep maritim dan laut perlu dipahami lebih baik secara lebih dini dalam rangka memperoleh pemahaman yang baik atas keamanan di kawasan. Walaupun terminologi 'laut' lebih dikenal secara umum daripada 'maritim', namun ini tidak berarti maknanya kurang signifikan atau penting, sebab penggunaan terminologi 'maritim' sebenarnya juga luas, tidak terbatas pada nama 'akademi maritim', 'potensi maritim,' 'kekuatan maritim', 'strategi maritim, dan seterusnya. Belakangan, mulai dipopulerkan istilah 'poros maritim,' yang awalnya diungkap oleh Capres Djokowi dalam debat presiden pada Juni 2014 lalu. Sementara, untuk pemakaian terminologi 'laut' dan turunannya, banyak dikenal istilah-istilah seperti 'angkatan laut', 'Direktorat Jenderal Perhubungan Laut', 'di laut kita jaya', 'Kolonel Laut', dan seterusnya. Beberapa negara lebih sering ditemukan menggunakan terminologi 'maritim' ketimbang 'laut' untuk mendeskripsikan visi, misi, dan kepentingannya di matra di luar darat dan udara ini.

Semakin sering dewasa ini, konsep keamanan maritim dapat dilihat dari perspektif keamanan tradisional dan non-tradisional,¹²

¹¹ Lihat, Michael E Brown (ed.). *Grave New World: Security Challenges in the 21st Century*. Washington D.C.: Georgetown University Press, 2003.

¹² Lihat makmur Keliat Keliat, Makmur. "Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, Juli 2009: 111-129.

kedua konsep yang telah dikenal dan berkembang setara sejak akhir tahun 1980-an, terutama dalam pemikiran para pakar keamanan dan hubungan internasional seperti Barry Buzan.¹³ Pemahaman konsep keamanan dalam perspektif ini tidak terbatas pada persoalan delimitasi perbatasan laut, hukum laut internasional, masalah-masalah imigrasi lintas-negara, penyelundupan barang, narkoba, serta senjata dan bahan peledak, dan masalah-masalah keamanan lalu-lintas pelayaran di perairan internasional, serta eksistensi dan peran pasukan penjaga pantai di masing-masing negara di kawasan Asia Pasifik (*Coast* atau *National Guards*), dalam berkolaborasi atau bekerja sama dan latihan bersama di lapangan.¹⁴

Sekalipun dimensi keamanan, apalagi keamanan kawasan, dalam perspektif non-tradisional berkembang luas, sejalan dengan perkembangan kawasan yang cepat dan semakin kompleks, serta permasalahannya yang bertambah dewasa ini, persoalan keamanan dalam perspektif tradisional tidak kalah penting dan mendesaknya untuk diamati dan diupayakan solusinya. Dalam perspektif ini, dapat dilihat, betapa konstelasi kekuatan militer yang berubah pasca-Perang Dingin di kawasan Asia Pasifik, telah menciptakan ketegangan baru, yang dapat mengancam stabilitas yang telah tercipta. Kondisi keseimbangan kekuatan baru yang telah tercipta sebelumnya, telah terganggu kemudian, karena negara-negara menengah (*middle power*) atau besar (*big power*), muncul sebagai adidaya (*super power*) baru yang muncul di kawasan. Sebagai implikasinya, timbul ketegangan yang terus meningkat atau mengalami eskalasi yang dapat memuncak dan mengarah pada pecahnya konflik bersenjata terbuka antara kekuatan militer negara-negara yang saling berkompetisi.

Stabilitas di kawasan (*regional stability*) itu sendiri hanya dapat tercipta dan terpelihara jika kekuatan militer negara yang

¹³ Lihat, Barry Buzan., *People, State and Fear: An Agenda for International Security Studies In the Post Cold War Era*. Harvester Wheatsheaf, 1989; Juga, Barry Buzan and Lene Hansen, *The Evolution of International Security Studies*, Cambridge: Cambridge University Press, 2009.

¹⁴ Lihat Wongnakornswang, Wachiraporn."Maritime Security Cooperation in ASEAN: Challenges and Prospects," paper, 1-15; Lihat juga, Oegroesoeno, Arif Havas. "Dialogue and Cooperation in Maritime Security of ASEAN and ASEAN Regional Forum," Department of Foreign Affairs of Republic of Indonesia.

berkontestasi memiliki keseimbangan. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi memicu negara besar untuk terus meningkatkan kapasitas dan kapabilitas kekuatan angkatan bersenjatanya, yang kini parameternya tidak lagi berdasarkan penampilan kinerja yang lebih baik di lingkungan terbatas (nasional), namun mulai menggunakan parameter yang lebih luas (*outward looking*), yakni kawasan.¹⁵ Untuk tujuan memenuhi kepentingan yang lebih luas itu dibutuhkan peningkatan belanja militer secara drastis setiap tahun. Kompetisi dalam peningkatan belanja militer beberapa negara menengah, besar, serta adidaya pada akhirnya bermuara pada eskalasi ketegangan yang memuncak di kawasan.¹⁶ Dalam realitasnya selanjutnya, kekuatan yang bersaing secara militer menjadi kian sensitif dengan setiap perkembangan, apalagi perubahan, yang sekecil apapun berlangsung, termasuk yang hanya bersifat simbolik. Sebagai konsekuensinya, karena bersifat historik, atau memiliki pertalian dengan masa lalu atau sejarah, perkembangan tersebut bisa memicu pecahnya konflik terbuka.

Konsep keamanan kawasan atau regional (*regional security*) tidak dapat dipisahkan dari stabilitas dan ancaman dan gangguan terhadapnya. Dalam hal ini, bukan saja kompetisi dalam pengembangan kapasitas dan kapabilitas angkatan bersenjata negara-negara yang berkompetisi, yang dapat berpengaruh terhadap prospek keamanan kawasan, namun juga bentuk-bentuk kerja sama --serta keberhasilannya dalam mencapai tujuannya-- antarnegara, baik itu yang sangat terbatas (bilateral), maupun luas (multilateral), yang ada di kawasan. Karena itulah, perlu digarisbawahi, keamanan regional dipengaruhi oleh banyak faktor yang dapat mengancam dan mengganggunya, secara tiba-tiba, atau dalam jangka panjang, untuk potensi waktu yang singkat ataupun lama ke depan.¹⁷ Demikian pula, perlu dipahami bahwa kondisi keamanan nasional setiap negara dapat memberikan pengaruh terhadap keamanan negara tetangga dan lingkungan sekitarnya, sehingga semakin banyak negara dan

¹⁵ "Keamanan Regional: Anggaran Militer China Naik 12,2 Persen," *Kompas*, 6 Maret 2014: 11.

¹⁶ Lihat, Abdul Manan, "Cina Perbesar Anggaran Pertahanan," *Koran Tempo*, 6 Maret 2014: 31.

¹⁷ Lihat, Barry Buzan and Ole W'ver, *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

luas lingkungan yang terancam dan terganggu, akan memberikan tingkat ancaman dan gangguan yang lebih luas, dengan skala yang lebih besar pada kondisi keamanan kawasan. Dengan demikian, satuan dan seberapa banyak kuantitas, serta tingkat dan sejauh mana analisis dilakukan, yang menentukan dimensi keamanan dan perspektif keamanan yang dipergunakan dalam riset.¹⁸

Adapun lingkup atau cakupan kawasan yang akan diriset dan dianalisis adalah kawasan Asia Pasifik dan Samudera Hindia. Riset dan analisis terhadap kedua kawasan ini menjadi tidak terpisahkan, mengingat posisi Indonesia diapit oleh dua benua, yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera, yakni Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Di kedua samudera ini, aktifitas dan interaksi kapal-kapal angkatan laut berbagai negara, dari dalam dan luar kawasan, banyak berlangsung belakangan ini, terutama latihan militer bersama, upaya saling intai, dan manuver-manuver untuk saling unjuk kekuatan (*show of force*). Demikian pula, kasus-kasus kecelakaan kapal dan pesawat semakin rawan terjadi, di samping perairan di kedua kawasan kaya dengan SDA.¹⁹ Di kedua kawasan ini, rivalitas antar-negara besar semakin menguat, yang diperkirakan masih akan berlangsung dalam 5-10 tahun ke depan. Dengan demikian, kedua kawasan rawan menjadi kawasan perseteruan negara-negara besar. Sebagai konsekuensinya, sudah seharusnya, isu keamanan maritim harus memperoleh perhatian yang semakin besar.

¹⁸ Chris Rahman, "Concept of Maritime Security," *Discussion Paper No. 07/09*, Center for Strategic Studies, Wellington: Victoria University of Wellington, 2009: 5-6.

¹⁹ Lihat, "Antisipasi Rivalitas Asia Timur dengan Reposisi," *Kompas*, 3 April 2014: 10."

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

III.1. Sifat Penelitian

Penelitian mengenai keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik ini adalah penelitian yang bersifat deskriptif-analitis. Penelitian ini akan mengungkapkan masalah yang telah dibuat dalam rancangan penelitian dan menganalisisnya secara mendalam.

III.2. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data untuk penelitian ini mula-mula akan dilakukan melalui studi kepustakaan terhadap sumber-sumber tertulis yang ada, khususnya buku, berbagai kajian atau analisis, dan berita surat-surat kabar dan majalah. Selanjutnya, akan dilakukan kegiatan pengumpulan data di lapangan dengan serangkaian kegiatan wawancara mendalam atas sumber-sumber informasi (informan) yang potensial dan terpilih, serta kegiatan observasi secara seksama di wilayah-wilayah yang dikunjungi dan menjadi sampel penelitian lapangan. Pemilihan informan akan dilakukan secara purposif, atau ditentukan peneliti secara langsung.

Narasumber atau informan adalah pimpinan TNI-AL di Jakarta dan di lokasi penelitian, serta pemerintah daerah setempat, termasuk di tingkat kota/kabupaten. Mereka adalah Kepala Staf Angkatan Laut (KASAL) dan asisten/deputinya, Panglima Armada Barat (Pangarmabar), Panglima Armada Timur (Pangarmatim), Komandan Gugus Keamanan Laut, (Danguskamla), dan Komandan Badan Kordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), serta Gubernur dan asistennya, dan Bupati dan asistennya. Data yang terkumpul sangat bergantung sekali pada potensi dan kekayaan informasi yang dimiliki para narasumber (informan) terpilih, serta kemampuan peneliti yang sekaligus juga sebagai pewawancara, dalam menggali informasi dan melakukan wawancara secara mendalam.

III.3. Lokasi dan Waktu Penelitian

Wilayah yang akan dikunjungi untuk penelitian lapangan adalah Kabupaten Kupang di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Kabupaten Merauke di Provinsi Papua. Penarikan sampel wilayah dilakukan secara representatif dan argumentatif, dengan mempertimbangkan potensi sumber informasi yang tersedia di lapangan untuk dikunjungi dan diwawancara. Penarikan sampel dan penentuan wilayah dilakukan dengan mempertimbangkan kondisi perairan (laut) yang vital dan rawan terjadinya ancaman keamanan maritim dewasa ini, terutama di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III, yang belakangan semakin rawan dari jangkauan kemampuan pemantauan aparat keamanan dan pertahanan Indonesia dan ancaman kekuatan laut negara asing.

Wilayah perairan di Indonesia bagian timur, di antara perairan Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua, atau di ALKI II, menjadi jalur lintasan dan kegiatan latihan dan operasi kapal-kapal angkatan laut asing. Kapal-kapal selam China, Armada VII AS, dan Australia, sering dilaporkan aktifitasnya di ALKI II. Kapal selam China sendiri baru saja memperoleh ijin untuk mendapatkan akses masuk ke perairan dan pelabuhan di Timur-Leste, negara baru, yang dulunya satu dengan Indonesia. Sedangkan bagi militer Australia, wilayah perairan Timor Leste bukan kawasan baru, terutama bagi angkatan lautnya, terkait dengan operasi militer pemulihian keamanan di masa lalu pasca-referendum, pengamanan Celah Timor yang kaya SDA minyak dan gas bumi, dan lain-lain. Untuk alasan itulah, wilayah Kabupaten Kupang di Provinsi NTT dan Merauke di Provinsi Papua dipilih menjadi lokasi penelitian lapangan, selain juga karena pertimbangan letaknya yang berbatasan dengan perairan Australia. Penelitian lapangan di wilayah Kabupaten Kupang, Provinsi Nusa Tenggara Timur dilakukan pada tanggal 21-27 April 2014. Sementara, penelitian lapangan kedua di wilayah Kabupaten Merauke, Provinsi Papua dilaksanakan pada tanggal 19-25 Mei 2014.

III.4. Teknik Analisis Data

Analisis data untuk penelitian tentang keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik ini akan dilakukan dengan mengaplikasikan metode kualitatif. Data-data yang diperoleh dari hasil studi

kepustakaan sebelumnya dan wawancara sesudah itu akan dipilah dan direduksi sesuai dengan yang dibutuhkan (relevan), untuk selanjutnya di-*cross-check* dan dikombinasikan untuk dianalisis, agar dapat diperoleh hasil analisis yang obyektif.

BAB IV

MASALAH KEAMANAN MARITIM KRUSIAL DI KAWASAN

Apa sajakah ancaman terhadap keamanan maritim di kawasan dewasa ini? Jika dilihat dengan menggunakan kacamata yang komprehensif, jawaban dan penjelasannya bersifat kompleks. Semua dapat dilihat dari perspektif aktor dan sifat ancamannya, apakah itu aktor negara dan non-negara, yang bersifat militer dan non-militer.²⁰ Jika dipilah satu-persatu memang tampak sangat beragam, apalagi jika mengabaikan skala tingkat ancaman dan urgensi penanganannya. Karena itulah, dalam pembahasan di bawah ini dipilih isu-isu utama yang masih jarang dibahas selama ini, yaitu eskalasi ketegangan akibat kontestasi kekuatan militer di perairan akibat adanya klaim yang tumpang tindih, yang berlatar belakang sejarah, serta masalah navigasi, kecelakaan, dan pencemaran di laut.

IV.1. Eskalasi Ketegangan di Laut China Timur

Apa yang memicu dan berkembangnya eskalasi ketegangan terjadi di Laut China Timur? Klaim teritorial yang tumpang tindih, yang dipengaruhi secara kuat oleh sejarah penguasaan atau pendudukan di masa lalu, mudah menyulut terjadinya eskalasi ketegangan di kawasan. Klaim kedaulatan di Laut China Timur adalah salah satunya, yang diperebutkan oleh Jepang, RRC (China), Taiwan, dan Korea Selatan. Penjelasan Dubes Biro Kebijakan Internasional Kemlu Jepang, Takio Yamada, menegaskan sikap Jepang dalam masalah klaim kedaulatan teritorialnya, terkait sengketanya dengan RRC di Laut China Timur. Yamada mengatakan bahwa Pemerintah Jepang akan mempertahankan kedaulatan wilayah Kepulauan Senkaku di Laut China Selatan (*sic!*), yang diperebutkannya dengan

²⁰ Lihat, antara lain, Toto Permanto, "Kebijakan pada Aspek Pertahanan dalam Pengelolaan Keamanan Maritim di Kawasan." Jakarta: Dirhan Ditjenstrahan Kemhan, 2014: 9.

RRC.²¹ Untuk itu, Jepang telah melakukan pendekatan strategis keamanan nasionalnya, termasuk memperkuat perlindungan integritas wilayah perbatasan Jepang, sesuai dengan kebijakan strategi keamanan nasional yang ditetapkan pada 17 Desember 2013. Upaya ini termasuk peningkatan kapasitas untuk melakukan penegakan hukum dan pemantauan wilayah maritim.

Jepang dalam rencana strategisnya mengatakan berupaya melindungi, mengelola, dan mengembangkan pulau-pulau terpencil. Ini disadari telah membawa konsekuensi, sekaligus mengundang kritik internasional, dalam bentuk peningkatan anggaran belanja militer besar, yakni 8% (*sic!*), walaupun dikatakan masih jauh di bawah RRC yang meningkat 2 digit persen per tahun,²² yakni dengan kenaikan 12,2% untuk tahun 2014.²³ Alasannya masuk akal, semata untuk meningkatkan kemampuan mempertahankan diri, karena Jepang tidak dapat bersandar sepenuhnya atau menggantung diri pada kekuatan militer AS. Perkembangan dewasa ini, yang mengungkapkan bahwa negara-negara Asia sangat meminati produk jet tempur tercanggih, F-35, yang telah dijual AS ke Jepang, Australia,²⁴ dan Korea Selatan,²⁵ turut menjelaskan negara-negara besar di Asia, baik yang terlibat dalam sengketa teritorial, maupun tidak sangat kuatir dengan peningkatan kapabilitas mereka dalam melakukan serangan, dan, sebaliknya, pertahanan maritim (matra laut).

Di lain pihak, anggaran belanja militer RRC diberitakan jauh lebih tinggi dari yang dilaporkan resmi pemerintahnya. Diungkapkan oleh Pentagon, anggaran belanja militer RRC pada tahun 2013, melebihi 145 miliar dolar AS, atau sekitar Rp1.720

²¹ "Jepang Tetap Pertahankan Klaim Senkaku," 2 Mei 2014: A9.

²² *Ibid.*, Untuk 20014-205, menurut sumber lain, seharusnya, 2,8%, lihat, "Belanja Militer Asia meningkat," *Suara Pembaruan*, 16 April 2014: A9. Jepang juga masih terkendala ketentuan mempertahankan anggaran militer di bawah 1% dari Produk Domestik Bruto (PDB) per tahun.

²³ Ini telah membuat RRC sebagai negara dengan belanja militer terbesar di Asia Timur, setelah meningkatkan pengeluaran sebesar 170% selama dekade terakhir. Lihat sekali lagi, "Belanja Militer Asia Meningkat," *Suara Pembaruan*, 16 April 2014: A9, *ibid.*

²⁴ Australia memiliki seengketa teritorial dengan Indonesia dalam soal Ashmore atau Pulau Pasir.

²⁵ "Belanja Militer Asia Meningkat," *Suara Pembaruan*, 16 April 2014: A9, *ibid.*

triliun. Anggaran ini digunakan untuk memodernisasi persenjataan kapal perang, jet, rudal, dan senjata siber. Sebelumnya, Pemerintah RRC mengumumkan belanja militernya sebesar 119,5 miliar dolar AS, atau 21 persen lebih rendah dari perhitungan AS (Pentagon) itu. Karena kurangnya transparansi, sekalipun diingatkan sulitnya menghitung anggaran belanja militer RRC yang tepat, namun diakui, anggaran militer RRC mengalami kemajuan yang cukup berarti.²⁶ Perkembangan ini tidak lepas dari upaya RRC mengembangkan dirinya menjadi sebuah negara besar kelautan dan negara kuat maritim, yang didorong oleh kebutuhannya menopang pertumbuhan ekonomi tinggi secara kontinu dalam jangka panjang. Hal ini telah mendorong RRC tumbuh menjadi kekuatan militer agresif di dunia, apalagi kawasan.

Keputusan pengadilan dan langkah Pemerintah RRC untuk menyita kapal barang Jepang telah meningkatkan eskalasi ketegangan antara 2 negara besar di kawasan Asia Timur. Sikap RRC yang kian agresif telah ditanggapi dengan sikap yang sama oleh PM Abe. Ia berupaya meningkatkan citra dirinya yang semula menciptakan Jepang yang *low profile*, untuk menjadi Jepang yang lebih percaya diri dan kuat.²⁷

Di lapangan, kontestasi antara Angkatan Laut (AL) Jepang dan RRC terus berlangsung, sebagai upaya *show of force* untuk memperkuat klaim kedaulatan teritorial masing-masing. AL Jepang sendiri telah merencanakan latihan-latihan militer yang diskenariokan untuk mempertahankan pulau-pulau yang diklaimnya di Laut China Timur, melibatkan 1.330 personil militer, 4 kapal AL, dan pesawat-pesawat dari 3 matra.²⁸ Latihan berlangsung di perairan timur Okinawa, di gugusan pulau Amami, di wilayah perairan barat daya Senkaku, yang diklaim Jepang, atau Diaoyus, yang diklaim RRC. Rencana ini untuk menandingi rencana latihan AL RRC-Rusia di luar perairan Shanghai. Sebelumnya, 3 kapal penjaga pantai RRC berlayar di wilayah perairan yang disengketakan, sekitar 3 jam lamanya, dan dikejar oleh kapal patroli Jepang.

²⁶ Lihat, "Anggaran Militer Cina Rp. 1.720 T," *Republika*, 7 Juni 2014: 8.

²⁷ Lihat, "Tiongkok Sita kapal Barang Jepang," *Kompas*, 23 April 2014: 6.

²⁸ "Tension: Japan plans 'island-defense' drills in East China Sea," *The Jakarta Post*, May 3, 2014: 3.

Presiden AS Obama telah mempertegas dukungannya untuk mempertahankan Jepang di bawah sebuah perjanjian militer bilateral, pada 24 April 2014. Perjanjian tersebut akan diaplikasikan jika RRC memulai atau melancarkan sebuah serangan di tengah-tengah ketegangan yang memuncak. Pihak RRC sendiri telah mengabaikan posisi Obama, dengan menegaskan bahwa pulau yang dipersengketakan dengan Jepang itu adalah "wilayah teritorial RRC yang inheren." Sementara, latihan-latihan pendaratan AL Jepang telah dilakukan untuk memperkuat kemampuan operasi amphibi untuk merespons kapabilitas maritim RRC dalam menduduki wilayahnya.²⁹ Bahkan, militer Jepang telah mengirim pesawat E-2C dan mengupayakan pembangunan radar di wilayah yang diperebutkan.³⁰

Kunjungan simbolis PM Jepang, Shinzo Abe, ke Kuil Yasukuni, yang merupakan tempat penghormatan bagi para pahlawan perang Jepang, pada 26 Desember 2013 turut memicu tegangan di kawasan, karena telah memancing reaksi negatif dari RRC, Korea Selatan, dan AS. RRC dan Korea Selatan (Korsel) telah berulang kali menyatakan kemarahan atas kunjungan politisi Jepang ke Yasukuni, tempat para pemimpin Jepang dihukum sebagai penjahat perang oleh pengadilan sekutu. Bagi RRC dan Korsel, Kuil Yasukuni merupakan simbol agresi Jepang. Kedua negara itu melihat kuil yang dibuat untuk mengenang 352.000 tentara Jepang yang tewas dalam PD II itu, sebagai simbol penjajahan Jepang di masa lalu. Warga China dan Korsel tidak bisa menerima para penjahat perang yang telah melukai warga mereka saat Perang Dunia II lalu, dielukan sebagai pahlawan, dengan dibuatkan kuil khusus untuk menghormati para kriminal perang tersebut. Mereka sangat mengecam kunjungan Abe ke kuil kontroversial itu.³¹ Sedangkan AS menilai Jepang telah mengambil tindakan yang dapat memperburuk ketegangan dengan negara tetangga mereka. PM Abe sendiri mengaku kunjungannya ke Yasukuni pada Kamis sebagai ziarah terhadap para korban perang yang mengabdikan jiwanya untuk Jepang.

RRC telah bereaksi keras atas kunjungan Abe yang kontroversial itu dengan menolak kemungkinan dialog langsung. Perseteruan

²⁹ *Ibid.*

³⁰ "Jepang Kirim Pesawat E-2C," *Kompas*, 21 April 2014: 10.

³¹ "Abe Kunjungi Kuil Yasukuni, Korsel dan Cina Marah," *Pikiran Rakyat Online*, 26 Desember 2013, diakses pada 17 Februari 2014.

telah berkembang ke pribadi, karena pemimpin RRC mengatakan, "terhadap sosok pemimpin Jepang semacam dia (Abe), rakyat China tidak akan menyambutnya, sehingga para pemimpin RRC enggan untuk berbicara dengan dia."³²

Selanjutnya, kunjungan anggota kabinet Jepang ke Kuil Yasukuni menambah ketegangan.³³ Kunjungan anggota parlemen Jepang yang dilakukan menjelang kunjungan Presiden Obama AS dinilai pula sebagai langkah provokasi. Kunjungan Obama ke Jepang, negara pertama yang dipilih dalam Tur Asia berikutnya, pada 23-25 April 2014, tidak dipungkiri, meningkatkan skala ketegangan di kawasan Asia Timur Laut, khususnya hubungan Jepang-RRC, yang memanas belakangan akibat sengketa Kepulauan Senkaku. Hal ini disebabkan sikap AS yang kuat keberpihakannya terhadap Jepang, dalam isu Senkaku.

Penandatanganan perjanjian keamanan antara Presiden Obama dan PM Al-Abdullah bin Abdul Aziz

Obama telah menghangatkan kembali wacana perebutan pengaruh antara AS-RRC di kawasan, khususnya terkait status Kepulauan Senkaku (Diaoyu) serta Kepulauan Spratly dan Paracels di Laut China Selatan.³⁶

IV.2. Penetapan ADIZ Sepihak

Penetapan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) secara sepihak oleh RRC di Laut China Timur adalah masalah keamanan maritim yang juga krusial di kawasan, karena telah berdampak besar dalam menimbulkan kembali eskalasi ketegangan. Penetapan ADIZ secara sepihak itu sendiri telah hampir menyebabkan terjadinya kembali insiden antara angkatan udara RRC dan Jepang. Menurut laporan Jepang, 2 jet tempur RRC jenis Sukhoi Su-27 terbang pada jarak hanya 30 meter dari salah satu pesawat militer Jepang. Insiden ini merupakan yang kedua kalinya terjadi di ADIZ dalam 3 minggu terakhir di bulan Mei 2014. Pada akhir Mei 2014, RRC telah mengerahkan 2 Su-27 untuk mencegat 2 pesawat pengintai Jepang yang mereka tuduh tengah memata-matai latihan militer bersama RRC-Rusia.³⁷

Sikap agresif RRC belakangan ini dinilai sebagai implementasi Konsep Keamanan Baru Asia (*Yazhou Xin Anquan Guan*)-nya, yang dinyatakan oleh Presiden Xi Jinping, sebagai Ketua Komisi Keamanan Nasional.³⁸ Dalam konteks inilah juga, pendekatan RRC-Rusia dilakukan belakangan, yang perwujudannya didukung oleh merapatnya Putin ke RRC pasca-sanksi dan isolasi Uni Eropa akibat intervensi Rusia di Crimea (Ukraina). Itulah sebabnya, Operasi Gabungan Maritim 2014 (*Haisang Lianhe*), yang melibatkan kapal perang armada Pasifik Rusia, dilakukan RRC. Kondisi ini turut berkontribusi pada meningkatnya agresifitas perilaku angkatan bersenjata RRC, yang tutut berkontribusi pada meningkatnya eskalasi ketegangan di kawasan.

Upaya RRC yang mengungkapkan secara terbuka bahwa negerinya tengah membuat kapal induk kedua, cukup mengejutkan pengambil keputusan militer di kawasan. Sebab, pembuatan

³⁶ "Sensitifitas Isu Keamanan Asia," *Kompas*, 25 April 2014: 6.

³⁷ Lihat, "Insiden ADIZ Terulang," *Kompas*, 13 Juni 2014: 8.

³⁸ "Apakah Indonesia akan Diam?" *Kompas*, 21 Mei 2014: 10.

kapal induk (*carrier*) baru, setelah yang pertama, Liaoning, telah mengindikasikan bahwa pemerintah negeri itu telah menunjukkan maksud dan rencana strategisnya dengan tegas di kawasan. Diketahui, kedua kapal induk itu dibuat di Provinsi Liaoning, yang terletak di Laut China Timur, dekat dengan kawasan sengketa dengan Jepang dan Korea Selatan. Mereka diharapkan selesai pada tahun 2018, setelah yang pertama pada tahun 2012. Penjelasan lebih lanjut, bahwa AL RRC akan memiliki 4 kapal induk dalam beberapa tahun ke depan, semakin menegaskan rencana strategis RRC ke depan di perairan kawasan secara luas, terutama di wilayah yang disengketakan.³⁹ Hal ini dilihat sebagai langkah konsisten untuk mempertahankan ADIZ, yang telah ditetapkan secara unilateral oleh Pemerintah RRC, dan demi mendukung kapabilitasnya sebagai “polisi laut” di kawasan, terutama Laut China Timur dan Laut China Selatan.⁴⁰

IV.3. Eskalasi Ketegangan di Laut China Selatan

Kawasan Laut China Selatan (LCS) membentang dari Singapura dan Selat Malaka di barat daya ke Selat Taiwan di timur laut, dengan hamparan luas laut hampir 1,4 juta mil persegi.⁴¹ Wilayahnya meliputi beberapa ratus pulau kecil, batuan, dan karang, yang kebanyakan terletak di rantai Kepulauan Paracels dan Spratly, yang sebagian terendam dan daratannya tidak layak huni, namun kaya SDA. Wilayah LCS memiliki potensi SDA minyak dengan volume transportasi jutaan barel per hari dan gas alam cair dengan volume transportasi triliunan kaki kubik, serta ikan dengan volume ikan yang dikalengkan dari wilayah ini sampai 6% per tahun dari seluruh volume dunia, atau sekitar 6 juta ton,⁴² dan lain-lain.

Untuk kekayaan minyak, lebih spesifik lagi, LCS diperkirakan mempunyai sekitar 11 miliar barel minyak dan 190 triliun kaki

³⁹ Lihat, “Ambisi Militer: China Membangun Kapal Induk Kedua,” *Kompas*, 20 Januari 2014: 10.

⁴⁰ Lihat, “China Bangun Kapal Induk Kedua,” *Kompas*, 21 April 2014: 6.

⁴¹ Siwi Tri Puji B, “Demi Kedaulatan atau ‘Surga’ Gas,” *Republika*, 26 Mei 2014: 28-29.

⁴² Laporan tahun 2007, “Sea Around Us Project,” dari Universitas British Columbia dan the Pew Environment Group, lihat “Feuds Stymie Access to Sea,” *The Wall Street Journal*, May 14, 2014: 1-14.

kubik gas alam, dengan simpanan hidrokarbon konvensional sebagian besar di wilayah ini.⁴³ Pihak RRC sendiri menilai potensi SDA LCS memperkirakan jauh di atas perkiraan itu. Menurut perhitungan China National Offshore Oil Company (CNOOC), LCS masih menyimpan sekitar 125 miliar barel minyak dan 500 triliun kubik gas alam,⁴⁴ walaupun ada pendapat lain pendapat lain memperkirakan jauh di bawah itu. Secara realistik, sebagian besar ladang minyak dan gas alam ditemukan di dekat dengan garis pantai dari negara-negara yang wilayah pesisirnya dekat bersinggungan dengan LCS, termasuk Indonesia di Kepulauan Natuna. Di luar itu, LCS juga diperkirakan memiliki kandungan hidrokarbon tambahan. Penilaian US Geological Survey (USGS) telah menganalisis potensi ladang minyak dan gas konvensional yang belum ditemukan pada tahun 2010, dengan memperkirakan laut ini menyimpan sekitar 5-22 miliar barel minyak, dan antara 70-290 triliun kaki kubik gas.⁴⁵ Karena, USGS tidak melakukan pemeriksaan secara menyeluruh, diperkirakan potensi SDA yang belum ditemukan jauh lebih besar.

Posisi LCS dinilai sangat strategis sebagai jalur perdagangan dan pelayaran dunia, sebagai jalur lintasan kapal-kapal dagang, kargo, dan tanker dunia yang padat, yang membawa komoditi eksport-impor dan logistik dengan volume tinggi. Di masa lalu, eksistensi LCS telah mendukung jalur sutra maritim (*maritime silk road*) dari China melintasi LCS sampai Semenanjung Malaya, melintasi Selat Malaka dan Selat Sunda, yang kemudian menyeberangi Samudera Hindia hingga ke kawasan Arabia.⁴⁶

LCS menjadi jalur pelayaran selanjutnya dari Selat Malaka, yang sangat penting, yang memudahkan jalur perdagangan dan pengangkutan logistik negara-negara maju ke kawasan Pasifik. Selat Malaka sendiri merupakan yang tersibuk di dunia, dengan 50.000 kapal melintasi jalur pelayaran ini setiap tahun, yang mengangkut seperlima sampai seperempat perdagangan laut dunia. Di selat ini juga lalu-lalang kapal-kapal tanker pengangkut minyak, yang menentukan suplai minyak dan situasi ekonomi dunia. Pada tahun

⁴³ Puji B, 2007, *loc.cit.*

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Puji, B., 2007, *loc.cit.*

⁴⁶ Faisal Rachman, "Tiongkok Ingin Hidupkan Jalur Sutra maritim," *Neraca*, 16 Mei 2014: 13.

2013, misalnya, tercatat 11 juta barel minyak diangkut melalui selat tersebut setiap harinya.⁴⁷

Apa yang telah memicu terjadi dan berkembangnya eskalasi ketegangan di Laut China Selatan? Upaya saling menguasai suatu wilayah di perairan dan daratan di LCS untuk diklaim sebagai bagian wilayah (teritori) negara yang terlibat klaim kedaulatan merupakan faktor utama yang seringkali memicu munculnya eskalasi ketegangan di sana. Sebagai implikasinya, upaya saling usir nelayan asal negara lain dan kapal-kapal tradisional mereka untuk memperkuat klaim kedaulatan atas suatu wilayah atau teritori di LCS, sering terjadi. Kapal-kapal nelayan tradisional tersebut biasanya dalam melakukan kegiatan mencari ikan mereka di-*back-up* oleh kehadiran kapal-kapal penjaga pantai, atau militer negaranya. Dari sini, krisis dimulai, seperti dalam kasus masuknya kapal-kapal nelayan asal RRC ke wilayah yang diidentifikasi sebagai wilayah kedaulatan (maritim) Indonesia. Demikian pula, dengan kejadian pengusiran yang diikuti aksi kekerasan kapal-kapal Angkatan Laut RRC atas kapal-kapal nelayan tradisional asal Viet Nam. Sehingga, logis tindakan agresif kapal-kapal AL RRC yang tidak dapat dihentikan oleh AL Viet Nam itu kemudian menimbulkan reaksi di dalam negeri Viet Nam. Rakyat Viet Nam melakukan demonstrasi besar-besaran anti-China dan berbagai kepentingannya di negara itu, bahkan juga terhadap projek baja besar milik Taiwan, yang telah memicu kerusuhan dan menyebabkan 21 orang tewas.⁴⁸ Pemerintah RRC menuduh Pemerintah Viet Nam membiarkan berbagai aksi demonstrasi besar yang sangat merugikan tersebut, yang berlangsung 11-15 Mei 2014, sehingga hubungan kedua negara mencapai yang terburuk sejak perang perbatasan tahun 1979. Kerusuhan ini telah dipicu oleh aksi RRC pada 3 Mei 2014 dalam memajukan pemboran lepas pantainya di LCS, yang dianggap oleh Viet Nam sebagai di dalam wilayah perairannya, pada 3 Mei 2014, yang diikuti sesudahnya oleh aksi kapal-kapal RRC mengusir kapal-kapal Viet Nam yang berupaya mencegah RRC memindahkan anjungan minyaknya itu.

Sikap Pemerintah RRC yang dinilai Pemerintah Viet Nam berada di balik peristiwa ini, sehingga membuat kapal-kapal

⁴⁷ Lihat, "Selat Malaka Kian Vital," *Kompas*, 19 Mei 2014: 17.

⁴⁸ "Up to 21 dead as anti-China riots spread in Viet Nam," *The Jakarta Post*, May 16, 2014: 12.

nelayan RRC bersikap agresif, dan sebaliknya, penolakan RRC atas tudungan itu, walaupun Pemerintah Viet Nam mempunyai rekaman video kejadiannya, semakin meningkatkan eskalasi konflik di LCS. Sikap RRC yang terus agresif tampak dari langkahnya meneruskan pembangunan pos militer dan landasan udara dengan upaya pengurukan di dua karang yang didudukinya, yang oleh Filipina disebut di Cuarteron dan Gaven, di Spratly.⁴⁹ Ini tentu saja menimbulkan kemarahan Presiden Filipina, Benigno Aquino.

Dalam kasus terkini, yang menimbulkan krisis terbaru, kapal-kapal penjaga pantai RRC telah mengusir 2 kapal Filipina, yang dikatakan membawa bahan-bahan konstruksi, pada 9 Maret 2014, yang mencoba mendekati sebuah beting di perairan LCS. Kasus diperburuk oleh adanya tudungan RRC bahwa Filipina berupaya memulai konstruksi di wilayah karang yang berusaha didudukinya itu, yang bagi pihak RRC merupakan pelanggaran kedaulatan, sehingga tindakan pengusiran harus dilakukan.⁵⁰ Kapal-kapal penjaga pantai RRC sendiri dikatakan sedang melakukan patroli di sekitar perairan Second Thomas Shoal, yang oleh RRC disebut sebagai Karang Ren'ai, sedangkan oleh Filipina sebagai Ayungin. Second Thomas Shoal adalah kawasan perairan strategis, yang menjadi pintu gerbang ke Reed Bank, yang telah diidentifikasi selama ini sebagai kaya minyak dan gas alam. Potensi kekayaan alam, dan latar belakang historis persekutuan Filipina dengan AS, turut memotivasi keterlibatan AS. Klaim China terhadap pulau-pulau terumbu karang dan atol di perairan yang kaya Sumber Daya Alam (SDA) di lepas pantai selatan dan di sebelah timur daratan Asia Tenggara telah memicu pula sengketa dengan negara-negara pengklaim lain seperti Viet Nam, Brunei Darussalam, Taiwan, dan Malaysia.

Mengapa aksi provokatif, apalagi agresif, menjadi salah satu penyebab yang dapat memantik eskalasi ketegangan di LCS? Karena, aksi yang dimulai sebuah negara yang terlibat klaim teritorial yang tumpang tindih mudah menyulut munculnya aksi lain untuk meresponsnya, sebagai sebuah wujud reaksi yang wajar, untuk menunjukkan kukuhnya perhatian dan klaim, sebagai bukti dari "dimilikinya" kedaulatan. Tidak heran, Pemerintah Filipina lantas

⁴⁹ Jim Gomez, "China said to be reclaiming more land in Spratlys," *The Jakarta Post*, June 6, 2014: 12.

⁵⁰ "China Usir Kapal Filipina," *Media Indonesia*, 11 Maret 2014: 21.



menyampaikan protes secara resmi, setelah 2 kapal asal negaranya, yang ditugaskan membawa suplai untuk unit marinirnya yang berjaga di Second Thomas Shoal, dihalangi kapal penjaga pantai China.⁵¹ Beting yang letaknya 200 kilometer dari sebelah barat Pulau Palawan Filipina, selama ini dijaga satu unit kecil marinir Filipina, yang tinggal di sebuah kapal tua, dan hanya terhubung dengan dunia luar melalui telepon satelit. Segera setelah insiden 9 Maret 2014 itu, Departemen Luar Negeri Filipina memanggil Kuasa Usaha China. Bagi Pemerintah China, aksi 2 kapal Filipina tersebut merupakan ancaman yang mendesak, sementara bagi Pemerintah Filipina terkait dengan upaya mempertahankan hak dan kepentingannya.⁵² Kedua kapal sipil berbendera Filipina itu diinformasikan telah dikontak AL Filipina untuk mengirim suplai pangan dan peralatan setelah pergantian pasukan di wilayah yang dikenal terisolasi tersebut. Sebaliknya, kedua kapal penjaga pantai China telah menghalangi kedua kapal Filipina itu, dengan menggunakan papan tanda, sirene, dan pengeras suara, serta kemudian memerintahkan mereka keluar dari wilayah perairan yang Pemerintah China klaim sebagai bagian dari wilayah kedaulatannya.

Aksi saling memasuki dan mempertahankan klaim kedaulatan teritori antara Filipina dan China terus berlanjut. Untuk menghadapi blokade kapal-kapal China atas suplai logistik Filipina untuk satuan marinir mereka di Beting Second Thomas di LCS, Pemerintah Filipina berupaya menjatuhkan logistik dari udara, dan secara bersamaan tidak berhenti mengirimkan logistik dengan menggunakan kapal sipil. Angkatan Bersenjata Filipina berupaya membela kepentingannya dengan memakai pesawat udara, demi menghindari blokade laut yang dilakukan AL China. Adapun blokade laut oleh AL China itu merupakan insiden terbaru yang telah meningkatkan lagi ketegangan antara kedua negara tersebut di LCS.

Dari hari ke hari, sejak tahun 2013, eskalasi ketegangan terus berlangsung di LCS. Pada 27 Januari 2014, kapal-kapal penjaga pantai China melakukan aksi penyemprotan air dengan menggunakan *water canon*, untuk menghadang kapal-kapal nelayan tradisional Filipina yang dituding mondar-mandir dengan aksi provokasi mereka di perairan LCS yang diklaim sebagai wilayah kedaulatan

⁵¹ "Filipina Sampaikan Protes kepada China," *Kompas*, 12 Maret 2014: 8.

⁵² *Ibid.*

China. Pemerintah Filipina lalu melakukan protes keras dan mengambil sumpah para prajurit AL-nya untuk mempertahankan wilayah kedaulatan dan warganya dengan segala upaya *vis a vis* kekuatan AL China. Menurut pihak Filipina, para nelayan mereka itu melakukan pencarian ikan di Beting Scraborough, yang berjarak 220 km di lepas pantai Luzon, Filipina, atau 650 km dari Pulau Hainan, pulau terdekat dari daratan China, yang selama ini diklaim Pemerintah Filipina sebagai wilayah mereka. Pemerintah China menilai sikap nelayan Filipina sebagai provokatif, karena seperti menantang berkelahi. Karena itulah, Pemerintah China menuduh Pemerintah Filipina memperlihatkan aksi "maling teriak maling."⁵³ Kuatir implikasinya yang dapat segera memicu pecahnya konflik terbuka antara AL kedua negara, opini internasional⁵⁴ menghendaki agar kedua negara melakukan dialog untuk mengurangi ketegangan dan mencegah terjadinya konflik terbuka. Belajar dari sejarah blokade Berlin Barat oleh Uni Soviet, opini internasional juga menilai, blokade yang dilakukan Pemerintah China tidak akan efektif, tetapi sebaliknya terus meningkatkan eskalasi ketegangan di kawasan, mengingat aksi semacam itu hanya akan mengundang lebih banyak pihak untuk saling memberikan dukungan atau menentangnya.⁵⁵ Pemerintah Filipina sendiri telah menunjukkan sikap bersandarnya pada dukungan kekuatan militer AS di kawasan.⁵⁶ Pemerintah Filipina juga menyadari konsekuensi buruk yang akan dihadapinya, terkait sikapnya yang terus menantang Beijing. Mereka, bahkan, secara terbuka telah menyatakan siap menghadapi kemungkinan terburuk.⁵⁷

Sementara itu, dengan Malaysia, Pemerintah China juga memperlihatkan sikap asertif untuk mempertahankan klaim kedaulatan mereka atas wilayah LCS, yang disengketakan dengan Malaysia, di James Shoal, kawasan perairan dengan pulau karang yang sering timbul tenggelam, yang berjarak sekitar 80 km dari Borneo, Sarawak. James Shoal, yang sekalipun di luar perairan

⁵³ "China Tuduh Filipina , "Maling Terik Maling," *Kompas*, 27 Februari 2014: 9.

⁵⁴ "China dan Manila Perlu Dialog," *Kompas*, 27 Februari 2014: 6.

⁵⁵ "Blokade China Tak Akan Efektif," *Kompas*, 15 Maret 2014: 6.

⁵⁶ "Filipina Tolak Tuntutan China, Bersandar ke AS," *Kompas*, 15 Maret 2014: 8.

⁵⁷ "Laut Tiongkok Selatan: Filipina Bersiap Hadapi Kemungkinan Terburuk," *Kompas*, 3 April 2014: 10.

teritorial Malaysia, namun masih termasuk dalam 200 mil laut Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Malaysia. Dua kapal AL China telah melakukan latihan militer dan pengambilan sumpah prajurit AL-nya di sana untuk mempertahankan kedaulatan negaranya di kawasan tersebut, setahun lalu, yang telah mengejutkan pihak Malaysia.⁵⁸ Itulah sebabnya, kemudian, Pemerintah Malaysia memperlihatkan sikap yang keras terhadap pemerintah China.

Kunjungan Presiden Obama ke Filipina, sebagai bagian dari Tur Asia di tahun 2014, seperti juga tahun-tahun sebelumnya, merefleksikan perkembangan yang krusial di kawasan, dalam hal ini Laut China Selatan, selain Laut China Timur. Hal ini ditandai dengan ditandatanganinya Pakta Keamanan Baru (*New Security Pact*) sebelum Obama meninggalkan Manila, untuk mengenyahkan keraguan yang masih membayangi sekutu-sekutu AS di kawasan. Isinya menegaskan kesiapan (tempur) untuk membantu Filipina, secara resiprokal, dalam menghadapi ancaman keamanan maritim yang kian meningkat, termasuk perompakan, bantuan kemanusiaan, dan penanggulangan bencana (alam).⁵⁹ Pakta ini semakin menegaskan kebijakan keamanan baru AS yang berpaling ke Asia (*Asia pivot*), dan komitmen AS yang kian kokoh AS untuk mempertahankan Filipina dari ancaman RRC terkait sengketa teritorialnya dewasa ini.

Keseriusan pakta keamanan baru ini telah diikuti oleh gelar latihan militer bersama AS-Filipina untuk menguji kesiapan tempur militer kedua negara di kawasan dalam menangkal serangan RRC.⁶⁰ Reaksi Pemerintah RRC dengan mengeluarkan pernyataan menenangkan keadaan, bahwa semua pihak di kawasan perlu bekerjasama secara konstruktif untuk memelihra perdamaian dan keamanan, sesungguhnya tidak dapat menutupi eskalasi ketegangan yang terus meningkat. Sebab, Pemerintah RRC juga secara simultan mengeluarkan pernyataan-pernyataan peringatan keras soal dampak yang mungkin muncul dari pembuatan kerja sama dan pakta keamanan baru semacam itu.

⁵⁸ Stuart Grudgings, "China's assertiveness hardens Malaysian stance," *The Jakarta Post*, 28 February 2014: 2.

⁵⁹ "RP, US begin war games focusing on maritime threats," *The Jakarta Post*, May 6, 2014: 12.

⁶⁰ Lihat juga, "Latihan Perang: 5.500 Tentara Filipina dan AS Dilibatkan," *Kompas*, 6 Mei 2014: 8.

Dalam kenyataannya, kebijakan *Asia pivot* AS, telah diikuti dengan penguatan kehadiran militer Australia, sekutu dekat dan setia AS, yang bisa diandalkan selama ini untuk membantu pengamanan kawasan, dengan juga peningkatan kapabilitas militernya, terutama AL.⁶¹ Reaksi RRC tampak keras dengan menegaskan menentang setiap upaya terselubung membentuk aliansi militer di kawasan, di tengah ketegangan akibat sengketa teritorial. Pernyataan ini diarahkan pada Presiden Obama dengan Tur Asia.⁶²

Eskalasi ketegangan terus berlangsung di LCS pasca-Tur Asia Presiden AS Obama. Hal ini disebabkan upaya provokasi RRC yang tidak berhenti. Seperti dilaporkan Pemerintah Filipina melalui foto-foto yang telah diambil Angkatan Bersenjata Filipina, RRC dituding telah melakukan reklamasi di wilayah yang dipersengketakan selama ini, yakni Johnson South Reef, yang oleh Filipina disebut Mabini Reef, dan oleh RRC sebagai Chigua Reef. Laporan pesawat Filipina yang tengah membantu mencari pesawat Malaysia MH370 yang hilang mengungkapkan bahwa upaya reklamasi oleh pemerintah RRC terus berlangsung di sana. Ini dinilai bertentangan dengan kesepakatan tidak mengikat antara RRC dengan 10 anggota ASEAN untuk mencegah eskalasi konflik dengan mencegah segala aktifitas yang dapat memicu konflik di wilayah yang dipersengketakan, dan segala upaya untuk mendiaminya.⁶³

Agresifnya perilaku RRC di LCS didukung oleh meningkatnya secara permanen belanja militer RRC belakangan ini.⁶⁴ Perkembangan ini telah memprovokasi kehadiran militer AS untuk kembali di kawasan melalui politik *“rebalancing”* dan *Asia pivot*. Langkahnya ditunjukkan oleh sering datangnya Presiden Obama ke kawasan untuk menegaskan dukungan, dan sekaligus menghalau keraguan.⁶⁵

Pertanyaan selanjutnya, seberapa jauh sebenarnya tingkat keamanan, atau sebaliknya, ketidakamanan, perairan LCS bagi kapal-

⁶¹ Lihat, “America’s Asia pivot,” *The Jakarta Post*, May 7, 2014: 8.

⁶² Raju Febrian, “Cina Tentang Pembentukan Aliansi Militer di Asia, *Koran Tempo*, 22 Mei 2014: 31.

⁶³ “RP releases photos of Chinese reclamation,” *The Jakarta Post*, may 16, 2014: 12.

⁶⁴ Lihat, Abdul Manan, “Belanja Militer Global Turun, Asia Naik: Cina menyumbangkan kenaikan terbesar dalam belanja militer di Asia,” *Koran Tempo*, 21 April 2014: 29.

⁶⁵ Collinson, Stephen. “Obama on mission to quiet Asia skeptics over ‘rebalancing’ policy,” *The Jakarta Post*, April 22, 2014: 12.

kapal yang menggunakan jalur perairan itu? Kondisi LCS bagi lalu-lintas kapal-kapal internasional dapat dilihat dari deksripsi faktual berikut ini. Dari laporan tercatat, sejak tahun 1999, telah terjadi 239 kecelakaan kapal di wilayah perairan LCS dan Hindia Timur, yang merupakan kawasan Segitiga Terumbu Karang Dunia (*World Coral Triangle*) dan rumah untuk 70 persen spesies terumbu karang dunia.⁶⁶ Walaupun terletak di wilayah yang kaya dengan SDA, dalam kenyataannya, LCS merupakan salah satu wilayah perairan yang mengerikan, sama halnya dengan Hindia Timur, Laut Mediterania, Laut Hitam, Laut Utara, dan Kepulauan Inggris, dan bahkan Segitiga Bermuda, jika kawasan perairan itu juga diperhitungkan.

Hasil penelitian World Wildlife Fund (WWF) tahun 2013 yang mengungkapkan bahwa jumlah kecelakaan laut di LCS adalah yang terbanyak daripada perairan manapun di berbagai kawasan dunia, patut memperoleh perhatian. Sebaliknya, kawasan untuk mengatur lalu-lintas di perairan yang semakin sibuk dan mengurangi risiko kecelakaan di perairan, dan sebaliknya, meningkatkan keamanan maritim di LCS, masih kurang. Padahal, cuaca ekstrim akibat perubahan iklim dan pemanasan global semakin sering terjadi dan telah memberi dampak hebat, seperti bencana taufan di Filipina beberapa waktu sebelumnya. Risiko semakin tinggi, karena Aturan Berperilaku (*Code of Conduct -COC*) di perairan LCS, yang banyak didorong Indonesia dan negara besar seperti AS selama ini, belum berhasil dibentuk. Kerja sama untuk menciptakan keamanan maritim (*maritime security*) di kawasan, dengan pembuatan Aturan Berperilaku navigasi di LCS, untuk mengatasi *transnational crimes* seperti pembajakan kapal, masuknya imigran ilegal dan lain-lain, menjadi kian dibutuhkan dewasa ini.

Sebaliknya, *lack of regional cooperation* dalam mengatasi masalah dan konflik yang ada akan berdampak pada meningkatnya kerawanan serta ancaman atas keamanan dan instabilitas kawasan. Sehingga, dapat dikatakan, absennya COC di Laut China Selatan merupakan masalah keamanan maritim di kawasan. Dalam perkembangan belakangan, negara-negara Asia Pasifik memang telah menunjukkan kesepakatan mereka tentang perlunya Aturan Berperilaku (COC atau *maritime code*). Namun, sekalipun dokumen

⁶⁶ "WWF: Laut China Selatan lebih horor dari Segitiga Bermuda," *Merdeka.com*, 11 Maret 2014, diakses pada 13 Maret 2014.

berperilaku itu dapat menjadi langkah awal mencegah konflik, para perwira AL yang realistik berpikiran, kesepakatan tersebut tidak dapat secara langsung menyelesaikan masalah di perairan yang dipertikaikan. AS sendiri selama ini telah memiliki komunikasi operasional yang lebih jelas dengan armada RRC.⁶⁷

AS dan puluhan negara Asia Pasifik lainnya telah melangkah maju dengan menyetujui sebuah perjanjian untuk meningkatkan komunikasi di laut untuk mengurangi masalah dan konflik di perairan. Hal ini dilakukan di tengah-tengah semakin meningkatnya eskalasi ketegangan antara RRC dan negara pengklaim lainnya atas Laut China Selatan. Perjanjian ini merupakan jalan keluar sementara yang perlu ditemukan, agar para pengguna jalur pelayaran di Laut China Selatan dapat mempunyai pegangan dan solusi ketika bertemu dengan kapal lain di lapangan. Demikian pula sebaliknya, dapat mencegah munculnya konflik terbuka, yang dapat memicu terjadinya perang, sekalipun dalam skala terbatas, antara kekuatan militer negara-negara yang berkepentingan, baik untuk kepentingan pengamanan jalur logistik mereka, maupun untuk menguatkan dan mempertahankan klaim teritorial mereka.⁶⁸

IV.4. Sengketa Teritorial Indonesia-Malaysia

Keamanan maritim juga terganggu oleh sengketa teritorial wilayah laut antara Indonesia-Malaysia yang belum selesai, dan juga yang baru muncul. Yang belum selesai terkait dengan klaim atas pulau karang di Ambalat, sedangkan yang baru muncul adalah terkait dengan pergeseran batas wilayah perairan di Tanjung Datuk. Terhadap Ambalat, angkatan laut Malaysia seringkali melakukan manuver provokatif, sebagai bagian dari aksi mendukung klaimnya. Sementara, terhadap Tanjung Datuk, Angkatan Laut Malaysia berupaya membangun mercusuar di wilayah yang merupakan bagian wilayah Indonesia.

Pembangunan mercusuar Malaysia di bagian wilayah Indonesia, penggerahan kapal Malaysia untuk mendukung pembangunan mercusuar itu, serta rencana pembangunan pangkalan angkatan laut dan penambahan panjang landasan udara Indonesia di lokasi yang diperebutkan di Tanjung Datuk, dapat berkontribusi pula pada

⁶⁷ Lihat, "Asia-Pacific nations agree on maritime code," *The Jakarta Post*, April 23, 2014: 12.

⁶⁸ "Perjanjian untuk Tingkatkan Komunikasi di Laut, *Kompas*, 23 April 2014: 8.

meningkatkan ketegangan di perairan kawasan sekitarnya, selain secara sepihak meningkatkan keamanan di wilayah Indonesia. Demikian pula, penggelaran latihan militer dua gabungan matra laut dan udara TNI dengan "Operasi Garda Wibawa 14" di sekitar perairan Ambalat dapat meningkatkan suhu ketegangan Indonesia-Malaysia di sana dewasa ini, setelah selama 30 tahun lebih dipersengketakan.

Perkembangan baru yang muncul di perbatasan laut Indonesia-Malaysia yang belum dapat diselesaikan, menambah berat masalah keamanan maritim dan menimbulkan ancaman instabilitas di kawasan. Batas wilayah perairan di Tanjung Datu yang mengalami pasang-surut ketegangan antara kedua negara menambah suhu konflik di LCS. Karena, Tanjung Datuk terletak dekat perairan (Laut) Natuna, wilayah perairan dan ZEE Indonesia, yang berbatasan langsung dengan LCS. Sikap Pemerintah Malaysia yang sering provokatif, seringkali mengganggu stabilitas keamanan di sekitarnya.

IV.5. Kecelakaan Laut (*Maritime Accidents*)

Hilangnya Malaysia Airlines Boeing 777-MH370 pada 8 Maret 2014 dalam penerbangan Kuala Lumpur ke Beijing, China, telah juga membuka mata dunia, untuk memperhatikan faktor keselamatan di laut, termasuk upaya memberikan pertolongan dan penyelamatan atas korban kecelakaan pesawat yang diperkirakan dapat berujung di wilayah perairan. Kasus Malaysia Airlines MH370 tersebut, dengan rute penerbangannya yang panjang melintasi wilayah udara di atas LCS, telah mendorong banyak negara, termasuk di luar kawasan, untuk terlibat segera melakukan upaya pencarian pertolongan di laut, terutama LCS, Teluk Thailand,⁶⁹ atau perairan di sekitarnya. Tercatat, sebanyak 34 pesawat dan 46 kapal, dari 10 negara lebih, telah dikerahkan ke perairan teluk Thailand, LCS dan Selat Malaka, sekitar Pulau Perak, dengan radius pencarian yang diperluas, dari semula hanya 20 mil laut menjadi 50 mil laut.⁷⁰ Diketahui, perairan di sekitar Teluk Thailand dalamnya kurang dari 100 meter atau 300

⁶⁹ Lihat, Bottolier-Depois, Amelie."Thailand exposed as crime hub over stolen passport," *The Jakarta Post*, March 11, 2014: 12.

⁷⁰ "Bersatu Melacak MH370," *Koran Tempo*, 11 Maret 2014: 4; "Pesawat MH370 Pernah Patah Sayap," *Koran Tempo*, 11 Maret 2014: 1; "Area Pencarian Diperluas," *Kompas*, 11 Maret 2014: 1-15; Eveline Danubrata and Nguyen Phuong Linh, "Ten countries scour sea for Malaysian airliner," *The Jakarta Post*, March 11, 2014: 1.

kaki, sedangkan di sekitar Selat Malaka kurang dari 600 meter atau 2.000 kaki.⁷¹ Selain dari Viet Nam dan Malaysia, Indonesia, China, AS, Filipina, Singapura, Thailand, Australia, dan Selandia Baru telah mengerahkan berbagai pesawat dan kapal mereka, kapal-kapal selam, lengkap dengan peralatan selam mereka.

Secara masing-masing,⁷² Malaysia dilaporkan telah mengerahkan 9 kapal, dengan 4 pesawat C-130, 1 pesawat CN-235, 4 helikopter EC 725, dan 2 helikopter Augusta. Viet Nam mengerahkan 2 kapal SAR dan kapal patroli, serta 7 pesawat dan 6 helikopter. Indonesia mengirimkan KRI Sutanto-377, KRI Krait-827, KRI Matacora-823, KRI Tarihu-829, KRI Siribua-859, dan 1 pesawat intai maritim. China diketahui telah mengerahkan kapal perang AL Jinggangshan, Mianyang, Haikou, dan Kunlunshan, serta kapal patroli 3411, dilengkapi 1 pesawat intai. Negara adidaya AS diberitakan telah menugaskan kapal USS Pinckney dan USNS John Ericsson, serta pesawat Lockheed Martin P-3C Orion. Adapun Filipina mengerahkan pesawat C-130 Hercules dan 1 pesawat pengintai. Singapura telah menugaskan kapal tipe korvet rudal dan helikopter AL tipe Sikorsky S-70B dan kapal selam penyelamat SSRV MV Swift Rescue, dan pesawat C-130. Thailand mengirimkan 3 kapal mereka dan 1 pesawat, sedangkan Australia menugaskan 2 pesawat pengintai maritim P-3C Orion.

Di luar berbagai kapal, kapal selam, dan pesawat di atas, negara adidaya seperti AS, jika diperlukan, telah menyatakan dukungannya akan mengerahkan fasilitas scuba yang bisa bekerja hingga kedalaman 318-610 meter, dan wahana robotnya, yang bisa bekerja untuk kedalaman laut hingga 6.000 meter, bahkan lebih, jauh melebihi kedalaman Teluk Thailand yang hanya sekitar 40-80 meter.⁷³ Radius pencarian telah diperluas menjadi hampir 70.000 kilometer persegi, dari Laut China Selatan di timur sampai Laut Andaman di barat. Untuk pencarian pesawat yang diduga hilang di LCS tersebut, pada awalnya, sebanyak 43 kapal dan 39 pesawat dari 12 negara telah dikerahkan. China sendiri telah mengirimkan 8

⁷¹ Thomas Fuller and Jane Perlez, "Sign of disarray in search for lost jet," *International New York Times*, March 12, 2014: 4.

⁷² "Bersatu Melacak MH370," *Koran Tempo*, 11 Maret 2014: 4; "Pesawat MH370 Pernah Patah Sayap," *Koran Tempo*, 11 Maret 2014: 1.

⁷³ "Pesawat MH370 Pernah Patah Sayap," *Koran Tempo*, 11 Maret 2014: 1, *ibid*.

kapalnya, menjadikannya yang terbanyak dari berbagai negara yang telah terlibat dalam misi pencarian di LCS terhadap pesawat MH370 yang hilang.

Dalam perkembangannya kemudian, setelah seminggu lebih tidak memperlihatkan hasil, masalah keselamatan pesawat dan kapal di perairan di kawasan, semakin menyadarkan para pemimpin dunia mengenai pentingnya upaya menjaga dan meningkatkan pengamanan atas keselamatan maritim. Perairan di kawasan juga kian disadari begitu luas, dan negara-negara yang ada di sini memiliki keterbatasan dalam mengontrol dan keselamatan pelayaran dan transportasi, termasuk transportasi udara. Itulah sebabnya, upaya pencarian terhadap pesawat komersial milik Malaysia, MH370, diperluas jangkauannya, meliputi perairan di Samudera Hindia, tidak lagi hanya di sekitar Samudera Pasifik, melibatkan 43 kapal dan 58 pesawat dari 26 negara,⁷⁴ dengan radius pencarian mencapai 7,7 juta kilometer persegi, dengan kedalaman lebih dari 4.267 meter.⁷⁵

Pencarian dengan menggunakan kapal-kapal dan pesawat-pesawat berteknologi canggih dilakukan, untuk pencarian di laut luas dan dalam, khususnya Samudera Hindia bagian selatan, yang selama ini jarang dilayari. Bahkan, peralatan teknologi canggih, seperti robot selam mini yang bisa menjelajahi dasar laut, dikerahkan. Untuk pencarian di Samudera Hindia ini, di atas kertas, negara seperti Indonesia, Australia, dan India memegang peranan dalam upaya pencarian atas pesawat yang hilang dan pemberian pertolongan pada para korban (*Search and Rescue -SAR*). Indonesia sendiri, ketika pesawat MH370 masih diperkirakan jatuh tidak jauh dari bandara keberangkatan di Kuala Lumpur, telah dikontak untuk segera dapat membantu. Untuk itulah, aparat SAR Aceh, Medan, dan Tanjung Pinang turut bergerak cepat di lapangan mengupayakan apa yang bisa dibantu mencari lokasi jatuhnya pesawat, dengan kemampuan yang ada.⁷⁶ Namun, dalam kenyataannya, di lapangan, kekuatan militer, terutama angkatan laut, negara adidaya, seperti AS, Inggris, Prancis, dan China, tetap berperan. Mereka memiliki kapasitas atau peralatan

⁷⁴ Gita Amanda, "RI Diminta Sisir Koridor Selatan," *Republika*, 17 Maret 2014: 9.

⁷⁵ Raju Febrian: "Obyek yang Diduga Puing MH370 Sudah Tenggelam," *Koran Tempo*, 22 Maret 2014: 6.

⁷⁶ Wawancara dengan Kepala Sub-Seksi Potensi SAR Merauke, Susanto pada 20 Mei 2014, di Merauke, Provinsi Papua.

dengan teknologi tinggi, termasuk pesawat untuk terbang jauh dan rendah di atas permukaan laut, serta satelit dan SDM yang dibutuhkan untuk perairan Samudera Hindia, yang ombaknya tinggi dengan arus bawah yang besar, serta posisinya yang jauh dari akses pulau terdekat, sekitar 2.500 km barat daya Perth.⁷⁷

Tentu saja ini menjadi sebuah kejadian yang luar biasa, karena kecelakaan pesawat udara telah merupakan masalah keamanan maritim yang menguatirkan, setelah pesawat jatuh di wilayah perairan yang amat jauh dari daratan atau pulau terdekat, yang sulit dari kontrol dan jangkauan bantuan pertolongan bencana dari berbagai negara, yang telah diidentifikasi sebagai wilayah laut yang berbahaya, dengan ombak 6 meter lebih. Padahal, pesawat semula (memiliki rute) terbang di atas kawasan perairan Laut China Selatan.

Sebagai konsekuensinya lebih jauhnya, kasus MH370 telah memberikan bahaya peringatan pentingnya membuat *Code of Conduct (COC)* dan *Standard of Procedures (SOP)* dalam bennavigasi dan juga pemberian bantuan (kerja sama), jika terjadi kecelakaan dan keadaan darurat akibat bencana alam di perairan di kawasan. COC dan SOP ini tidak hanya cukup untuk mengatur perilaku di Laut China Selatan dan Selat Malaka yang padat lalu-lintas udara dan lautnya, tetapi juga di Samudera Hindia, yang lebih sedikit dilayari kapal-kapal mancanegara, karena akses dan rute pelayarannya yang lebih panjang dan sulit.

Perhatian Pemerintah China yang besar dalam pencarian memang logis jika dikaitkan dengan fakta bahwa korban penumpang terbanyak pesawat dari Kuala Lumpur menuju Beijing itu adalah berkewarganegaraan China, yakni 153 orang. Tetapi, bagaimanapun, kehadiran kapal-kapal China yang banyak dan responsnya yang antusias dalam misi pencarian di LCS itu, yang juga sangat mengritisi kemampuan aparat keamanan Malaysia dalam menangani masalah di perairan, telah mengundang perhatian dan tanda tanya beberapa negara di kawasan, terutama yang selama ini bermasalah dengan China, dalam klaim kedaulatan yang tumpang tindih. Sementara diketahui, 2 dari kapal China yang terlibat pencarian, yakni Kunlunshan dan Jingangshan, merupakan kapal penyerang amfibi yang tercanggih dalam jajaran AL China, dengan bobot 20.000 ton. Adapun Jingangshan, 2 bulan sebelumnya, sekitar Januari 2014, telah terlibat dalam dalam misi klaim kedaulatan atas

⁷⁷ "Plane crashed in Indian Ocean," *The Jakarta Post*, March 25, 2014: 1.

wilayah James Shoal, sebuah karang yang terendam sekitar 80 kilometer dari Sarawak, Malaysia, atau 1.800 kilometer dari daratan China, yang diklaim China sebagai bagian wilayahnya yang paling selatan.⁷⁸

Bagi para perwira AL di kawasan dan analis, sikap yang telah diperlihatkan China yang prihatin dengan kemampuan Malaysia dalam menangani kemungkinan terjadinya kecelakaan pesawat di wilayah perairan LCS itu menggambarkan pandangan dan visi China ke depan dalam merespons masalah keamanan maritim di kawasan. Di lain sisi, tidak dapat dipungkiri bahwa, kehadiran ~~can~~ peran militer China dalam misi pencarian pesawat MH370 yang aktif, turut membangkitkan eksisnya kekuatiran ancaman teritorial. Sebab, pesawat-pesawat mereka mendapat akses menggunakan bandara sipil, tidak hanya militer, selain kekuatan AU dan AL-nya yang beroperasi gencar di wilayah-wilayah udara dan perairan yang selama ini tidak atau jarang dilayari pesawat-pesawat dan kapal-kapal asing, karena jauhnya jangkauan dan kontrol dari daratan, terutama yang amat diperlukan, jika terjadi kecelakaan di laut, ~~can~~ wilayah udara di atasnya.⁷⁹

Terlepas dari itu, keinginan Australia untuk terus terlibat dalam pencarian MH370 di perairan Samudera Hindia 

menjadi penyebab kecelakaan kapal. Semakin terhubungnya koneksinya negara-negara di kawasan satu dengan lainnya, dan meningkatnya lalu-lintas dan hubungan antarmanusia membuat kasus-kasus kecelakaan mudah menjadi berimplikasi internasional.

Dalam 2 bulan, hubungan internasional di kawasan telah ditandai terjadinya kecelakaan kapal laut besar dan kecil, dengan jumlah korban beragam. Kasus-kasus terjadi dengan penyebab dan di mandala yang berbeda, namun melintasi, berujung, atau berakhir sama, di perairan laut dalam. Proses dan akhir kejadian menjelaskan betapa faktor keselamatan navigasi di perairan di kawasan perlu memperoleh perhatian serius, terkait apalagi dengan kerja sama maritim yang ada selama ini. Masalah ini patut memperoleh perhatian mengingat kecelakaan akan melibatkan banyak negara untuk mengatasinya dan juga untuk mencegahnya di masa depan, demi penciptaan kawasan perairan yang aman dan bebas dari kecelakaan kapal. Hal ini menjadi mendesak untuk dibahas, karena potensi jumlah korban manusia dan kerugian material yang diakibatkannya besar, selain juga implikasi lebih jauh terhadap keamanan angkutan logistik dunia, yang serius. Sebab, beberapa jalur perairan di kawasan merupakan pusat lalu-lintas dan transit transportasi dunia.

Kasus kapal terbilang besar dan menyita perhatian internasional adalah terbaliknya kapal feri Korea Selatan, "MS Sewol," di perairan dekat Pulau Byungpoon. Posisi kecelakaan kapal di lepas pantai barat daya negeri itu, yang dalam dan berarus kuat dan dingin, pada 16 April 2014, dalam perjalanan dari pelabuhan barat Incheon menuju pulau wisata Jeju.⁸¹ Kapal diketahui mengangkut 476 orang penumpang, dengan penumpang terbanyak adalah 323 siswa SMA yang akan berlibur. Korban yang berhasil diselamatkan, mencapai 173 orang, sedangkan 56 tewas, dan sisanya, 246 dilaporkan masih hilang, belum berhasil ditemukan.⁸² Perkembangan terakhir melaporkan, korban tewas mencapai 203 orang, dan 99 lainnya masih belum ditemukan.⁸³ Penyebab utama kecelakaan, sebelum investigasi dilakukan tuntas,

⁸¹ Abdul Manan, "Kapten Feri Sewol Ditangkap," *Koran Tempo*, 20 April 2014: 4.

⁸² "Ratusan Penumpang Belum Ditemukan: Keluarga Korban Marah," *Koran Sindo*, 21 April 2014: 6.

⁸³ "Presiden Korea Selatan Minta Maaf," *Koran Tempo*, 30 April 2014: 2.

adalah kombinasi faktor jurumudi yang tidak berpengalaman,⁸⁴ keteledoran kapten dan awak kapal, serta pelanggaran hukum maritim.⁸⁵ Namun, apapun alasannya,⁸⁶ kasus-kasus kecelakaan pesawat dan kapal tersebut telah mengungkapkan perlunya keselamatan navigasi di perairan ditingkatkan. Sementara, perairan laut dalam di kawasan Asia Pasifik tempat terjadinya kasus-kasus kecelakaan itu semakin rawan dari bencana kecelakaan akibat keteledoran ataupun berbagai faktor penyebab lainnya yang semakin potensial.⁸⁷ Perkembangan ini sejalan dengan semakin tingginya kebutuhan transportasi perairan, sebagai konsekuensi dari meningkatnya lalu-lintas manusia global dan hubungan antarnegara di kawasan.

Kasus kecelakaan lain yang menyebabkan korban yang besar adalah tenggelamnya kapal nelayan *Bhakti 74*, yang berpenumpang diperkirakan sampai 90 orang, walaupun kapasitas kapal sesungguhnya hanya untuk 15-20 orang.⁸⁸ Jumlah korban sebenarnya tidak diketahui, karena tidak adanya manifes.⁸⁹ Kapal mengalami kecelakaan dalam prosesi laut *Semana Santa* di Selat Gonsalu, Larantuka, Kabupaten Flores Timur, Provinsi NTT, pada 20 April 2014.⁹⁰ Hasil investigasi mengungkapkan muatan kapal yang berlebihan, kemampuan navigasi kapal yang buruk, serta buruknya cuaca dan kondisi laut yang tengah dilayari. Korban tewas 10 orang tewas,⁹¹ dengan puluhan orang telah dirawat akibat kondisi yang serius, dan 2 orang belum diketemukan.⁹² Di Filipina, setahun sebelumnya, pada 21 Juni 2013, kapal *Princess of the Stars*,

⁸⁴ "Feri Tenggelam: Juru Mudi Kapal Tak Berpengalaman", *Kompas*, 19 April 2014: 1 dan 15.

⁸⁵ Gita Amanda, "Korban Terjebak di Dalam Kapal," *Republika*, 21 April 2014: 23. Lihat pula, "Pencarian ke Ruang Makan: Park Samakan Tindakan Kapten dan Kru Kapal dengan Pembunuhan," *Kompas*, 22 April 2014: 8.

⁸⁶ Lihat, William Pesek, "Ferry disaster shows Korea grow too fast," *The Jakarta Post*, June 22, 2014: 6.

⁸⁷ "Feri Tenggelam: Kapten Kapal Hadapi Lima Dakwaan," *Kompas*, 20 April 2014: 1 dan 15.

⁸⁸ Eko Ari Wibowo, "Kapal Tenggelam di Larantuka: Kapal Nelayan Dipaksa Angkut Penumpang," *Koran Tempo*, 20 April 2014: 4.

⁸⁹ Lihat, "7 Tewas dalam Ziarah di Flotim," *Kompas*, 19 April 2014: 15.

⁹⁰ "Tiga Anak Meninggal," *Kompas*, 21 April 2014: 22.

⁹¹ "Lagi, Tim SAR Temukan Dua Bocah," *Timor Express*, 21 April 2014: 1 dan 7.

⁹² "7 Tewas dalam Ziarah di Flotim," *Kompas*, 19 April 2014: 15, *loc.cit.*

mengalami kecelakaan akibat badai topan.⁹³ Di luar ini, banyak kasus kecelakaan kapal yang terbilang lebih kecil.

IV.6. Pencemaran Perairan

Ancaman terhadap keamanan maritim juga datang dari pencemaran perairan, yang bersumber dari pembuangan limbah kapal secara sengaja dan tumpahan minyak akibat kebocoran kapal, terutama tanker, karena insiden dan kerusakan anjungan pemboran minyak. Pencemaran di perairan Selat Malaka dilaporkan sangat tinggi, mengingat lalu-lintas kapal sangat padat atau tinggi frekuensinya. Pencemaran ini sangat berdampak buruk terhadap kelestarian ekosistem perairan, terutama di wilayah pantai di Indonesia, seperti yang terjadi di Kepulauan Riau.⁹⁴ Akibatnya, produktifitas sumber daya pesisir terganggu dan merosot, yang merugikan kehidupan masyarakat pesisir. Karena itu, dibutuhkan aturan yang lebih tegas untuk pengawasan dan penataan lalu-lintas kapal di kawasan, terutama Selat Malaka dan LCS. Indonesia sendiri sebagai negara maritim yang luas perlu mendorong negara-negara di kawasan untuk menangani pencemaran yang terjadi di perairan secara cepat dan efektif, tanpa membiarkannya berlarut-arut, mengingat begitu bernilainya ekosistem laut dan seluruh sumber dayanya untuk dijaga dan dipelihara.

Untuk kasus pencemaran di perairan, di luar LCS, contohnya adalah meledaknya pemboran minyak di tengah laut, seperti yang terjadi di Laut Timor. Kasus Montara ini berdampak luas, merusak ekosistem, termasuk wilayah konservasi Laut Sabu, dan SDA laut, serta juga kehidupan sehari-hari nelayan dalam jangka panjang, jika dibiarkan terus, tanpa respons dan upaya penanggulangan. Yang terancam, tidak hanya SDA berbagai jenis ikan, terumbu karang, rumput laut, dan lain-lain, namun juga pelayaran di wilayah perairan yang semakin luas tercemar.

Lemahnya sanksi internasional, termasuk dari Pemerintah Australia, atas perusahaan transnasional pelanggarnya untuk memberikan ganti rugi terhadap kerusakan lingkungan ekosistem laut yang diakibatkan dan kehidupan masyarakat lokal, terutama

⁹³ "Kecelakaan Kapal di Dunia," *ibid*: 7.

⁹⁴ Lihat, "Indonesia Dorong Penanganan Pencemaran Selat Malaka," *Kompas*, 12 Juni 2014: 13.

para nelayan, yang terkena dampak, membuat wilayah perairan menjadi wilayah yang semakin tidak aman bagi penggunanya, termasuk kapal-kapal yang lalu-lalang. Karenanya, kerja sama multilateral, yang paling sedikit melibatkan 3 negara terdekat, yang berkepentingan, yakni Indonesia, Timor Leste, dan Australia, untuk menanggulangi secara serius dan tuntas harus segera dilakukan.⁹⁵ Kerja sama tidak boleh terhambat oleh masih belum tuntasnya upaya penyelesaian batas teritorial laut di antara ketiga negara tersebut, antara lain, di sekitar perairan Kepulauan Alor dengan perairan Timor Leste, di sekitar perairan Laut Timor, serta mengenai kepemilikan Pulau Pasir atau Ashmore.⁹⁶

⁹⁵ Wawancara dengan Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi NTT, Aba Maulaka, pada 22 April 2014. Juga, wawancara dengan Sekretaris Badan Pengelola Perbatasan Provinsi NTT, I Gusti Lanang Ardika, pada 22 April 2014.

⁹⁶ Wawancara dengan Sekretaris Badan Pengelola Perbatasan Provinsi NTT, I Gusti Lanang Ardika, pada 22 April 2014.

BAB V RESPONS INDONESIA

Dalam perspektif para pembuat kebijakan di Kemhan, ancaman atas keamanan maritim di kawasan terhadap kepentingan Indonesia datang dari konflik militer terbatas di perairan, antara TNI-AL dengan AL Tentara Diraja Malaysia, akibat sengketa blok Ambalat di laut Sulawesi yang dapat mengalami eskalasi sewaktu-waktu. Argumennya, Blok Ambalat kaya akan SDA, antara lain minyak dan gas, sehingga akan dapat menyebabkan munculnya konflik dengan terbatas di wilayah perairan tersebut. Menurut informasi, terdapat sekitar 11 pelanggaran wilayah yang terakhir kali dilakukan pihak Malaysia. Itulah sebabnya, bagi analis ancaman dan penyusun kebijakan di Kemhan, pelanggaran kedaulatan wilayah (teritorial) oleh negara asing melalui jalur laut dan udara merupakan ancaman serius yang dapat menimbulkan konflik militer dalam skala terbatas, yang semuanya itu akan tergantung dari bagaimana kita menyikapinya.⁹⁷

Bagi Kemhan, dalam analisis ancaman yang disusun dalam kertas kerja mereka, konflik LCS tidak merupakan ancaman utama yang dihadapi Indonesia dewasa ini dan dalam beberapa tahun ke depan. Sebab, ia hanya akan memberikan dampak limpahan, atau *spill over*, terminologi yang sering dikemukakan.⁹⁸ Hal ini diakibatkan oleh terjadinya strategi *rebalancing* negara adidaya AS dengan kebijakan *Asia pivot*-nya, sehingga menimbulkan 2 kubu yang saling berhadap-hadapan, antara RRC dengan pendukungnya, seperti Kamboja dan Myanmar *vis a vis* AS dengan pendukungnya, antara lain Filipina, Singapura, dan Viet Nam dalam ASEAN, serta Australia, sekutu tradisional AS yang selalu mendukung kebijakan AS di tingkat global dan di kawasan.

⁹⁷ *Ibid*: 10.

⁹⁸ Toto Permanto, "Kebijakan pada Aspek Pertahanan dalam Pengelolaan Keamanan Maritim di Kawasan." Jakarta: Dirhan Ditjenstrahan Kemhan, 2014: 10.

Indonesia selama ini belum mengajukan klaim kedaulatan atas Laut Natuna yang juga merupakan bagian dari LCS yang diklaim China dengan Kebijakan Sembilan Garis Putus-putus, yang mencakup sampai 90 persen dari wilayah LCS. Sehingga, dengan kebijakannya itu, klaim China mencakup sebagian wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia di utara (Kepulauan) Natuna. Walaupun tidak ada bantahan terbuka terhadap kedaulatan Indonesia di wilayah ZEE-nya di LCS tersebut, sebagaimana yang dikatakan Komandan Gugus Keamanan Laut Armada RI Kawasan Barat (Guskamla Armabar),⁹⁹ tetapi, demi membela kepentingan nasionalnya, Pemerintah Indonesia harus menegaskan kedaulatannya di sana. Di samping itu, yang tidak kalah pentingnya, harus memiliki kekuatan maritim yang mampu menjaga keamanan wilayah yang menjadi bagian dari kedaulatannya. Sebab, seperti di masa lalu dan dewasa ini, di masa depan, LCS dapat bergolak dan mengalami eskalasi ketegangan yang bisa mencapai klimaksnya dengan pecahnya konflik bersenjata secara terbuka.

Terhadap Indonesia sendiri, keputusan Pemerintah China menetapkan 9 garis putus-putus sebagai batas wilayah kedaulatannya menjadi persoalan. Sebab, jika ditoleransi atau dibiarkan, tanpa pernyataan protes serta klaim dan keberatan resmi dari pemerintah Indonesia, akan merugikan pihak Indonesia, terutama para nelayan Indonesia yang sering beroperasi di wilayah ZEE kita di wilayah perairan Laut Natuna. Secara jelas, klaim unilateral China tersebut turut memberikan ancaman atas kedaulatan wilayah Indonesia, khususnya di Laut Natuna.¹⁰⁰ Itulah sebabnya para analis dan pakar hukum laut internasional, seperti Hasjim Djalal, mengingatkan agar Pemerintah Indonesia mengajukan sikap keberatan atas klaim Pemerintah China itu secara formal, dan sebaliknya, mengingatkan Pemerintah China terhadap kedaulatan Indonesia atas Laut Natuna, yang sudah didaftarkan ke PBB, sebagai titik pangkal penghitungan batas wilayah kedaulatan Indonesia.¹⁰¹

⁹⁹ "Filipina Coba Tembus Blokade China," *Kompas*, 14 April 2014: 11.

¹⁰⁰ Veeramalla Anjaiah, "China's SCS claim threatens RI sovereignty." *The Jakarta Post*, March 17, 2014: 7.

¹⁰¹ Dika Dania Kardi, "China belum Jawab Selama Dua Dekade," *Media Indonesia*, 17 Maret 2014: 3.

Belum tuntasnya penetapan batas teritorial, khususnya di laut, juga menjadi penyebab yang bisa menyulut konflik atau sengketa antarnegara di kawasan. Dalam hal ini, kasus Ashmore –Pulau Pasir bagi Indonesia-- merupakan contohnya, dalam hubungan Indonesia dengan Australia. Kasus lain terjadi karena lalainya atau tidak pedulinya para nelayan tradisional asal Indonesia terhadap batas wilayah perairan yang sudah ada. Dalam hal ini, contohnya adalah kasus tertangkap dan ditahannya 20 nelayan Sumut di Penang, Malaysia.¹⁰²

Untuk menjaga stabilitas nasional, negara-negara di Asia Pasifik dewasa ini terdorong untuk meningkatkan kapabilitasnya menjaga stabilitas regional. Keamanan maritim menjadi fokus negara-negara di kawasan sehingga terpanggil untuk memodernisasi kekuatan maritimnya, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama antarnegara. Tidak heran kegiatan dialog internasional negara di kawasan semakin sering dan rutin digelar, seperti yang dilakukan belakangan di Jakarta, di bawah kordinasi Kemhan.¹⁰³

RI telah kirim delegasi untuk ikuti latihan multilateral di RRC.¹⁰⁴ Tidak heran, sikap Presiden SBY, yang eks petinggi militer dan juga sebagai salah satu pendiri dan saudara tua (*big brother*) di ASEAN, yang sebelumnya di bawah rejim Soeharto, sangat disegani, dipertanyakan, apakah mau mengakhiri dominasi RRC di kawasan terkait masalah Laut China Selatan? Sebab, selama ini, Pemerintah RRC menikmati kebijakannya, yang tidak memperoleh resistensi keras, atau yang asertif, dari ASEAN, walaupun sebenarnya telah mencerminkan juga sikap yang terbelah, seperti dapat dikontrol raksasa yang baru bangun tersebut. Padahal, seharusnya, diharapkan, ASEAN bisa bersikap asertif, dengan menamakan saja "Laut Asia Tenggara (*Southeast Asia Sea*)."¹⁰⁵

Sementara, selama ini upaya lain yang bisa dilakukan oleh Pemerintah RI adalah inisiatif menggelar latihan militer bersama (*joint naval exercises*) di Laut Natuna, yang berbatasan langsung

¹⁰² "20 Nelayan Sumut Ditahan di Penang," *Kompas*, 22 April 2014: 24.

¹⁰³ Lihat, "Asia-Pacific nations to focus on navies," *The Jakarta Post*, March 21, 2014: 2.

¹⁰⁴ Berita *Kabar Petang*, TV One, disiarkan pada 23 April 2014: 18.11.

¹⁰⁵ CPF Luhulima, "Can SBY end China's dominance in the South China Sea," *The Jakarta Post*, May 5, 2014: 6.

dengan perairan Laut China Selatan selama Maret-April 2014. Dengan latihan ini, TNI ingin menunjukkan bahwa perubahan situasi yang dinamis di LCS sangat berpotensi menciptakan instabilitas di kawasan, yang akan berdampak secara langsung dan tidak langsung terhadap kepentingan Indonesia, terutama di Kepulauan Natuna.

Juga, pemerintah dan ALRI ingin menunjukkan kedaulatan Indonesia atas wilayah teritorialnya, terutama di sekitar perairannya yang berbatasan langsung dengan perairan yang dipersengketakan tersebut. Itulah sebabnya, latihan yang bersandi "Komodo 2014" dan membutuhkan persiapan sampai setahun itu, telah digelar dengan mengikutsertakan 17 negara itu di dalam dan luar kawasan, melewati perairan Batam, Anambas, dan Natuna. Bahkan, sebagai upaya pencegahan yang cerdas, telah dibicarakan kelanjutan latihan yang jauh lebih maju dalam beberapa tahun ke depan, meliputi *peacekeeping operation* dan *transnational organized crimes*. Selain itu, secara unilateral, TNI telah mempersiapkan dan menggelar "Operasi Wibawa," yang dipadukan dengan kegiatan Komando Tugas Operasi Gabungan (Kosgas gab) Ambalat 2014, yang melibatkan seluruh matra TNI.¹⁰⁶ Sehingga, jika terjadi perkembangan yang mengancam kepentingan Indonesia di LCS, Indonesia siap meresponsnya dengan gelar operasi misteri terintegrasi.

Seruan Presiden SBY, dan juga Tur Asia Presiden Obama tidak mampu menurunkan sikap agresif RRC. Dalam sengketa terbaru di lapangan, dilaporkan sekitar 40 kapal nelayan RRC mengepung kapal nelayan Viet Nam, yang kemudian salah satunya yang berukuran lebih besar secara sengaja menabrak dan menenggelamkan kapal Viet Nam. Insiden terjadi di dekat lokasi pengeboran minyak lepas pantai Kepulauan Paracel, sekitar 30 kilometer (18 mil) selatan-barat daya dari lokasi pengeboran minyak yang telah diklaim RRC pada 1 Mei 2014 sebelumnya, yang disebut RRC sebagai Kepulauan Sisha.¹⁰⁷ Sementara, seperti dilaporkan Viet Nam, terdapat indikasi RRC akan memindahkan anjungan pengeboran minyak lepas pantai Haiyang Shiyou 981 ke arah timur dan tenggara.¹⁰⁸ Bahkan, hal ini kemudian diikuti oleh langkah Pemerintah RRC membangun 4 anjungan pengeboran minyak dan gas lepas pantai di wilayah

¹⁰⁶ "TNI Lebih Waspada Natuna," *Sinar Harapan*, 16 Mei 2014:11.

¹⁰⁷ Saqina, Alicia. "Cina Serang Kapal Vietnam," *Republika*, 28 Mei 2014: 18.

¹⁰⁸ "Insiden ADIZ Terulang," *Kompas*, 13 Juni 2014: 8.

sengketa, baik yang menyentuh kepentingan Taiwan maupun (ZEE) Viet Nam.¹⁰⁹ Yang lebih buruk lagi, RRC telah mulai membangun sekolah untuk anak-anak personil militer dan petugas mereka yang menjaga pemukiman di Sansha, di pulau kecil Yongxing di wilayah yang kaya minyak di LCS, yang selama ini juga telah diklaim oleh Viet Nam dan menimbulkan sengketa yang panas.¹¹⁰ Upaya Pemerintah RRC ini akan terus meningkatkan eskalasi ketegangan di LCS, terutama di wilayah-wilayah yang dipersengketakan oleh negara-negara yang tumpang tindih klaimnya, terutama anggota ASEAN.

RRC sudah meluncurkan 1 kapal induk, yang dewasa ini bisa lalu lalang melewati ALKI. Sebelumnya, AL RRC sudah diizinkan menggunakan pelabuhan di Timor Leste untuk kepentingan kapal-kapal AL-nya. Kehadiran mereka semakin aktif di perairan kawasan, termasuk untuk membantu misi pencarian pesawat MH370 yang hilang di antara Laut China Selatan dan Samudera Hindia. Timor Leste diinformasikan selama ini telah banyak menerima bantuan dana RRC dalam pembangunan infrastruktur mereka, termasuk jalan dan fasilitas pelabuhan dan bandara.

Terkait klaim teritorial yang tumpang tindih di Tanjung Datuk, upaya Malaysia membangun mercusuar di wilayah yang disengketakan dengan Indonesia, telah menimbulkan reaksi keras dari Pemerintah Indonesia, termasuk Presiden SBY,¹¹¹ yang biasanya bersikap terlalu lembut dan lambat dalam mengambil kebijakan. Tidak mungkin tidak ada dukungan Presiden SBY, ketika Panglima TNI mengerahkan ALRI dengan kapal perangnya untuk menghentikan pembangunan itu. Dalam konteks inilah, dapat dipahami, mengapa Pemerintah Indonesia meresponsnya dengan mengirimkan kapal perang angkatan lautnya. Namun, di lapangan belum muncul eskalasi ketegangan akibat manuver-munuver kapal perang kedua negara secara langsung, sebab pihak angkatan laut Malaysia mengerahkan kapal untuk mendukung pembangunan

¹⁰⁹ "Tiongkok Bangun 4 Rig Pengeboran," *Suara Pembaruan*, 21-22 Juni 2014: B 15.

¹¹⁰ Lihat, "China adding school in disputed waters," *The Jakarta Post*, June 16, 2014: 12.

¹¹¹ "Suar Jangan Dibangun Sepihak, SBY: Tanjung Datu Masih Wilayah Sengketa," *Kompas*, 26 Mei 2014: 3.

proyek mercusuar itu setelah kapal perang Indonesia tidak ada. Ini berbeda dengan kasus Ambalat, di lokasi perairan yang diperebutkan tersebut angkatan laut kedua negara pernah berhadap-hadapan secara langsung. Sering munculnya *show of force* kekuatan angkatan laut Malaysia di kawasan yang disengketakan, membuat stabilitas keamanan perairan sekitarnya, rawan terganggu konflik berskala rendah, yang dapat memicu konflik terbuka angkatan bersenjata kedua negara di wilayah perbatasan perairan.

Terkait dengan kerja sama dalam menangani masalah keamanan maritim yang datang dari masalah navigasi atau kecelakaan kapal, seiring dengan meningkatnya frekuensi kerja sama yang sudah dilakukan selama ini,¹¹² menjadi ironis di lapangan, ketika terjadi bencana, seperti kecelakaan di perairan (laut), sulit dilakukan segera koordinasi untuk penanganan secara cepat agar bisa meminimalkan korban. Arogansi nasionalisme dan kecurigaan masih muncul, sehingga melambatkan dalam tindakan respons terhadap ancaman keamanan maritim, termasuk yang berasal dari kejahatan transnasional, seperti penyelundupan manusia, atau kegiatan manusia perahu, tenaga kerja migran ilegal, dan terorisme lintas-negara, serta pencemaran di perairan. Amat disayangkan, sikap Presiden SBY yang lembek terhadap perusahaan asal Australia, dan tidak mendukung tuntutan warga NTT yang dirugikan oleh kasus pencemaran minyak Montara.¹¹³ Sikap Kemlu RI juga setali tiga uang, absen sama sekali dalam masalah tumpahan minyak Montara yang menggenangi dan merusak eksosistem laut Provinsi NTT. Ini berbeda dengan sikap Pemerintah AS dan Presiden Obama yang turun tangan langsung menuntut ganti rugi terhadap pencemaran minyak di wilayah perairan pantai AS.

Namun, secara realistik, diketahui di lapangan, Lantamal VII yang wilayah operasinya meliputi pulau-pulau terluar yang berbatasan dengan negara tetangga Timor Leste dan Australia, memiliki keterbatasan dalam melakukan operasi karena keterbatasan dukungan BBM untuk kapal-kapal patroli mereka. Padahal, mereka

¹¹² Toto Permanto, "Kebijakan pada Aspek Pertahanan dalam Pengelolaan Keamanan Maritim di Kawasan." Jakarta: Dirhan Ditjenstrahan Kemhan, 2014, *loc. cit*: 13-16.

¹¹³ FGD P3DI dengan Universitas Nusa Cendana mengenai "Keamanan Maritim di Kawasan," di Kupang, Provinsi NTT pada 2 April 2014.

memainkan peran penting dalam tupoksinya melaksanakan operasi keamanan laut di wilayahnya, untuk menjaga keamanan dan penegakan hukum, di perbatasan teritorial Indonesia paling selatan. Keberadaan aparat AL (Lantamal) yang penting dengan Lanal dan Posal mereka, secara ironis, tidak disertai dengan penyediaan alat yang memadai, terutama alat apung (kapal-kapal patroli dan penghubung yang bisa menjalankan misi pengintaian dan pengawasan sampai 12 mil laut di perbatasan terluar)¹¹⁴ dan teropong, khususnya teropong malam, untuk kegiatan pengintaian. Demikian pula, mereka tidak diperlengkapi dengan radar-radar pantai, padahal, pantai yang harus diawasi begitu panjang dan luas cakupannya.¹¹⁵

Tampaknya terdapat kebijakan nasional yang tidak terintegrasi. Di saat aparat Bakorkamla sudah diperlengkapi dengan radar-radar pengintai di kantor-kantor mereka yang baru dibangun di kota, Lantamal justru belum memiliki, terutama yang harus di pasang di berbagai Lanal dan Posal, apalagi di pantai-pantai di pulau-pulau terluar.¹¹⁶ Seharusnya, di tengah-tengah keterbatasan alat intai (radar), kamera alat intai semacam itu lebih diprioritaskan di pasang di sudut-sudut strategis di sepanjang pantai pulau-pulau terluar di batas wilayah paling selatan Indonesia, seperti di Lanal atau Posal di

lalang di ALKI, tepatnya ALKI III yang melintasi jalur Timor Leste dan wilayah perairan Indonesia. Masalah akan bertambah, jika kapal-kapal asing yang melintas di ALKI III tersebut tidak mengikuti aturan internasional dalam UNCLOS 1982, karena mereka tidak meratifikasinya, seperti kebijakan yang dianut AS, dan memang yang mau sengaja melanggarinya, karena telah memperkirakan kemampuan Indoensia yang rendah, dan bahkan ketidakmampuan, untuk merepons atau menindaknya.

Tidaklah mengherankan, kalangan Lantamal VII tidak (banyak) mengetahui mengenai pergerakan dan aktifitas kapal-kapal selam RRC --dan juga AS tentunya, dengan alutsistanya yang jauh lebih canggih-- baru-baru ini, setelah kapal-kapal negeri itu telah memperoleh izin untuk menggunakan pelabuhan Timor Leste, yang dulunya dikuasai Indonesia dan RRC belum dapat menggunakannya, karena kebijakan keamanan laut yang berbeda. Dengan kondisi kelengkapan peralatan yang tidak ada dan terbatas, tentu saja, muncul pertanyaan, bagaimana bisa aparat Lantamal VII menjalankan tugas mereka secara maksimal untuk memberikan *early warning system* bagi aparat keamanan laut dan pertahanan Indonesia, terutama armada laut penindak di lapangan?

Sikap Kemlu Indonesia yang tidak jelas terhadap Pulau Pasir (Ashmore),¹¹⁷ sebagai konsekuensinya, menjadi kontraproduktif, dengan semangat aparat keamanan dan pertahanan Indonesia di lapangan, yang begitu tinggi untuk menjaga integritas wilayah NKRI. Padahal, seharusnya Kemlu mendorong pemerintah untuk segera menyelesaikan secara tuntas mengenai garis batas wilayah Indonesia-Australia, serta antara Indonesia-Timor Leste.¹¹⁸ Jika tidak, di masa depan, semakin sulit bagi nelayan tradisional asal Rote Ndao untuk bisa mencari ikan di sekitar Pulau Pasir (Ashmore), yang sejak 400 tahun lalu¹¹⁹ sudah dikuasai oleh nenek-moyang mereka.

¹¹⁷ FGD P3DI dengan Universitas Nusa Cendana mengenai "Keamanan Maritim di Kawasan," di Kupang, Provinsi NTT pada 2 April 2014.

¹¹⁸ Seperti terungkap dalam FGD P3DI dengan Universitas Nusa Cendana mengenai "Keamanan Maritim di Kawasan," di Kupang, Provinsi NTT pada 2 April 2014, setelah kemerdekaan Timor Leste, Selat Ombai dan perairan Alor akan menjadi rawan, sebab akan menjadi titik pangkal penarikan garis batas Indonesia dengan negeri itu di perbatasan laut, yang langsung masuk ke ALKI III.

Kuburan adalah bukti fisik nyata kehadiran mereka, warga negara Indonesia itu, jauh sebelum Pemerintah Australia menetapkan pulau itu sebagai kawasan cagar alam (1996-1997), dan perundingan terakhir pemerintah kedua negara di tahun 1976,¹¹⁹ di tahun Indonesia melakukan invasi ke Timor Leste. Tanpa tindakan protes atau keberatan atas kebijakan Australia itu, sikap Pemerintah Indonesia dinilai seolah-olah telah sepakat bahwa Pulau Pasir (Ashmore) sebagai bagian dari kedaulatan Australia. Ini artinya upaya orang Rote Ndao menjaga keutuhan wilayah negerinya (NKRI) menjadi tidak berarti, sebab pemerintahnya sendiri tidak mendukung kehadiran mereka secara langsung melalui upaya mencari ikan yang kontinu di wilayah yang merupakan tempat nenek-moyang mereka menjalankan kehidupan mereka dulu. Kenyataan ini akan sulit mendukung gagasan untuk mewujudkan pertahanan militer, dengan melibatkan para nelayan tradisional sebagai agen informasi dan intelijen, serta penjaga keamanan terdepan pulau-pulau terluar dan SDA-nya.

Sebaliknya, citra aparat keamanan maritim Indonesia belum berubah, sebagaimana yang dirasakan sebelumnya oleh banyak nelayan tradisional di lapangan, masih belum muncul sebagai pendukung keamanan dan kesejahteraan mereka, melainkan sebaliknya, sebagai 'pengganggu' kegiatan mereka, dengan sikap mereka yang dinilai justru mendukung kegiatan *illegal fishing* dan kepentingan kapal-kapal besar dengan pemodal mereka dan aparat keamanan asing, bahkan yang tampak sepele, namun amat merugikan, yakni meminta ikan-ikan hasil jerih payah atau tangkapan legal mereka.¹²⁰ Karena itu, kehadiran diplomat Kemlu, khususnya untuk mereka yang ditempatkan di pos Australia dan perjanjian internasional, untuk sering mengunjungi agar memiliki pengetahuan yang memadai atas pulau-pulau terluar itu menjadi penting.

Perkembangan ini menjadi ironis, sebab untuk merespons dinamika kawasan yang meningkat belakangan ini, aparat

¹¹⁹ FGD P3DI dengan Universitas Nusa Cendana mengenai "Keamanan Maritim di Kawasan," di Kupang, Provinsi NTT pada 2 April 2014, *ibid*.

¹²⁰ Pandangan yang mengemuka dalam FGD dengan nelayan tradisional dan pengurus himpunan lokal mereka, di Medan, Provinsi Sumatera Utara dan Manado, Provinsi Sulawesi Utara, tahun 2011-2012.

keamanan laut dan pertahanan negara di perairan (TNI-AL) berupaya meningkatkan kehadiran mereka di lapangan, seperti pengadaan latihan gabungan di Laut Natuna tahun 2013 dan sekitar perairan (Laut) Ambalat tahun 2014. Frekuensi latihan gabungan TNI dibuat lebih sering, dari semula 3-5 tahun sekali menjadi setiap tahun, di tempat-tempat yang rawan ancaman klaim dan ancaman pendudukan asing. Selain itu, akan dilakukan penciptaan armada baru, dari semula 2 menjadi 3, dengan penambahan pos armada baru di Sorong, untuk meng-cover dan merespons secara lebih baik ancaman di perairan kawasan Indonesia Timur, termasuk batas teritorial paling selatan Indonesia, yang menjadi tanggung jawab Lantamal VII. Langkah ini diikuti dengan pengadaan Pasukan Marinir baru, yakni Pasmar 3, yang bermarkas di Sorong, untuk membantu pengamanan dan operasi tempur di kawasan yang sama. Langkah yang sejalan dilakukan oleh TNI-AU dan TNI-AD dalam pengembangan pasukan dan markas pertahanan mereka, dengan komando-komando wilayah pertahanan baru dari masing-masing matra. Semua dibuat terintegrasi dalam satu kordinasi yang disebut Komando Wilayah Gabungan (Kowilgab). Demikian pula, latihan-latihan gabungan antarmatra lebih sering dilakukan ketimbang hanya oleh masing-masing matra seperti selama ini.¹²¹

Se mentara itu, Lantamal XI, sebagai aparat penjaga keamanan kawasan maritim di wilayah paling Timur Indonesia yang berbatasan juga dengan perairan PNG dan Australia, menghadapi dilema yang lebih buruk. Mereka tidak hanya mengalami keterbatasan dalam alutsista dan BBM untuk operasi, namun justru lebih mendasar, yakni dermaga yang dalam kondisi rusak.¹²² Sehingga, tanpa perbaikan, tugas pokok dalam pengamanan wilayah perairan di sekitarnya sulit dijalankan, seperti dalam menjaga perairan dari Laut Arafura dan Papua Selatan dari ancaman *illegal fishing* kapal-kapal Thailand dan China, penyelundupan, dan imigran gelap yang belakangan ini terjadi.

¹²¹ Wawancara dengan Danlantamal VII Laksmana Pertama (Pelaut) Deddy Muhibah Pribadi, S.E., MPA, Wadanlantamal Kol. Laut (Pelaut) Lukman H, dan Asisten Operasi, Kol. Sunarno Adi, pada 25 April 2014, di Kupang, Provinsi NTT.

¹²² Wawancara dengan Asisten Operasi Lantamal XI, Kolonel Laut Purwadi, serta dengan Asisten Inteljen Lantamal XI, Kolonel Laut Yudhi, dan Kepala Bidang Hukum Lantamal XI, Letkol Laut Eko Priyanto, pada 19 Mei 2014 di Merauke, Provinsi Papua.

BAB VI

RESPONS ASEAN

Eskalasi ketegangan yang terus terjadi di LCS memberi dampak pula terhadap Pertemuan Tingkat Tinggi (KTT ASEAN) ke-24, pada 10-11 Mei 2014, di Myanmar. Sengketa di lapangan yang memanas antara RRC melawan Filipina dan Viet Nam telah menimbulkan keprihatinan yang besar bagi negara besar pendiri ASEAN, khususnya Indonesia. Karena itulah, Indonesia mengangkat kembali alasan mendesak untuk membahas kembali pembuatan COC secepatnya, karena aksi provokasi saling balas, melalui upaya saling tabrak dan tangkap,¹²³ antara aparat keamanan laut negara yang bersengketa terhadap para nelayan dan kapal-kapal mereka berbahaya, bisa memicu konflik terbuka (bersenjata) di lautan. Perang meriam air dan saling usir yang dilancarkan antara aparat keamanan laut negara yang bersengketa juga tidak boleh dibiarkan.

KTT ASEAN ke-24 ini menjadi KTT yang sangat didominasi dan terganggu sekali oleh sengketa teritorial di LCS antara RRC dengan negara anggotanya, terutama Filipina dan Viet Nam.¹²⁴ Sengketa teritorial di LCS akibat ulah RRC telah menjadi pokok bahasan utama para kepala negara dan kepala pemerintahan ASEAN pada saat bertemu, sidang pleno, maupun saat *retreat* selama KTT ke-24 itu. Aksi RRC yang menjadi sangat agresif ini juga telah berhasil mendorong Presiden SBY untuk memperlihatkan sikap yang berani memperingatkan Pemerintah RRC agar menjalani kebangkitannya

¹²³ Kasus-kasus ini pernah terjadi antara RRC dan Indonesia, RRC dan Filipina, serta RRC dan Viet Nam di wilayah perairan LCS. Kasus dengan Indonesia, lebih dulu terjadi di Laut Natuna, wilayah ZEE Indonesia di LCS. Dalam kasus dengan Filipina, RRC menuduh kapal nelayannya dibajak oleh kelompok bersenjata seterunya dalam konflik teritorial di dekat Dangkalan Half Moon itu. Lihat "Filipina Tahan Kapal Qiongqionghai," *Media Indonesia*, 9 Mei 2014: 11.

¹²⁴ "COC Perlu Dipercepat," *Kompas*, 10 Mei 2014: 10.

sebagai kekuatan dunia¹²⁵ secara damai, sehingga tidak menimbulkan persoalan politik dan keamanan yang serius di kawasan, dan bahkan dunia.¹²⁶

Pernyataan Presiden Indonesia SBY ini merupakan sebagai yang paling berani dan sekaligus keras dikeluarkan dalam 2 kali periode kepemimpinannya atas Indonesia sebagai negara anggota ASEAN selama ini. Sementara, di dalam negeri Viet Nam, perkembangan yang buruk di lapangan akibat sengketa teritorial yang tidak diselesaikan, telah menimbulkan kerusuhan besar di kota-kota dan menyebabkan puluhan orang tewas. Sayangnya, Pemerintah RRC kemudian menyikapinya secara negatif, dengan menuduh seterusnya, terutama Filipina, sebagai berupaya menginternasionalisasi sengketa dan permasalahan yang ditimbulkannya. Filipina dituduh RRC menjadi kian berani karena didukung oleh AS dan Jepang, karena kedua negara mengecam aksi kapal-kapal RRC menabrak kapal-kapal Viet Nam.¹²⁷ AS pun, melalui Menlu John Kerry, secara terbuka telah (berani) menuduh aksi-aksi RRC dalam menyikapi sengketa di LCS, terutama terhadap kapal-kapal Viet Nam, dengan menabrak kedua kapalnya oleh kapal besar RRC, sebagai provokatif. Pernyataan Menlu Kerry telah dibalas oleh Kemlu RRC, melalui Juru bicaranya, Hua Chunying, sebagai tidak obyektif, dan seharusnya bisa bicara lebih hati-hati.¹²⁸ Sikap saling sahut langsung antara petinggi Kemlu yang dikeluarkan secara resmi ini menandai fase yang terpanas dalam di arena diplomatik dalam menyikapi konflik LCS.

Namun, panasnya perkembangan konflik teritorial di LCS masih belum dapat menggerakkan negara-negara anggota ASEAN menunjukkan respons yang sama, satu, atau bersatu dalam menyikapi perilaku RRC yang agresif di lapangan.¹²⁹ Itulah sebabnya, ASEAN sulit untuk mengeluarkan pernyataan bersama secara formal, sebagai bagian dari hasil KTT, untuk menyikapi masalah konflik teritorial di LCS ini, khususnya terkait perkembangan terakhir di lapangan. Deklarasi

¹²⁵ Buat RRC adalah 'Mimpi Kebangkitan China,' yang disebut oleh Sinolog Rene L. Pattiradjawane sebagai *Zhungguo Meng*, lihat "ASEAN adalah Indonesia, Indonesia adalah ASEAN," *Kompas*, 12 Mei 2014: 9.

¹²⁶ "RI Ingatkan Tiongkok," *Kompas*, 13 Mei 2014.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ "US, China spar again on South China Sea row," *The Jakarta Post*, May 14, 2014: 12.

¹²⁹ Lihat, "Trouble in the South China Sea," *New York Herald Tribune*, May 13, 2104: 10.

Naypyidaw sendiri isinya menegaskan kembali kesepakatan ASEAN untuk merealisasi Komunitas ASEAN 2015, yang sifatnya mengulang yang sudah dulu dilakukan, tanpa ada kemajuan yang signifikan dalam membantu menyelesaikan masalah secara realistik di lapangan ketika negara-negara anggotanya menghadapi masalah.¹³⁰

Sebaliknya, sikap yang berbeda dan friksi yang mampu ditimbulkan RRC dalam menyikapi masalah LCS, telah berhasil membuat RRC dapat menikmati pendekatannya yang selalu bilateral, dan menolak upaya penyelesaian secara multilateral, yang selama ini berupaya dicegah dengan segala macam cara sedini mungkin, yang dituding sebagai upaya internasionalisasi. Sementara, dalam mekanisme bilateral, RRC menolak solusi melalui arbitrase internasional, yang tidak memungkinkannya melakukan tekanan politik dan militer, kecuali menyampaikan bukti-bukti klaim yang otentik. Padahal, jika solusi damai bisa dilakukan kedua negara dengan kepala dingin melalui jalur perundingan atau proses diplomasi damai, tanpa diberatkan oleh klaim absolut sepihak dan keinginan mau menang sendiri (*zero sum game*), sengketa perbatasan maritim bisa diselesaikan.

Upaya Indonesia dan Filipina berhasil menyelesaikan masalah perbatasan maritim adalah bukti bahwa solusi damai melalui perundingan yang *fair* dapat dilakukan dan menyelesaikan masalah secara memuaskan bagi kedua belah pihak yang bersengketa, walaupun tetap membutuhkan kesabaran dan waktu. Sehingga, kondisi di LCS terus bergolak, dan keamanan maritim terganggu dan terancam stabilitasnya dalam jangka panjang. Kegagalan ASEAN

untuk menemui solusi sejauh ini sekarang akan menimbulkan polarisasi sikap atas tipe ancaman keamanan maritim yang ada di kawasan dan cara penanganannya, karena akan semakin melemahnya sentralitas ASEAN untuk bisa menentukan sikap bersama.¹³¹ Bagi aparat keamanan dan pertahanan Indonesia, kebijakan Pemerintah AS untuk menempatkan marinir AS di Darwin, turut meningkatkan dinamika, kata lain untuk eskalasi ketegangan, di kawasan.¹³²

¹³⁰ Lihat, "ASEAN Sepakati Deklarasi Naypyidaw," *Koran Tempo*, 12 Mei 2014: 4.

¹³¹ Toto Permono, "Kebijakan pada Aspek Pertahanan dalam Pengelolaan Keamanan Maritim di Kawasan," Jakarta: Dirhan Ditjenstrahan Kemhan, 2014: 2.

¹³² Wawancara dengan Kol. (Penerbang) Andi W, Danlanud El Tari, bersama para Asisten, yakni Mayor (Penerbang) Frank Live Son, Mayor (Paskhas) Ardi Naye, dan Mayor Kubai Baraham, pada 23 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Sementara, pihak Kemlu RI mengakui, dengan penilaian obyektifnya, menilai secara kritis, yang jarang diperlihatkan, menilai bahwa Kemlu negara anggota ASEAN tidak bisa berbuat banyak dalam mendorong kerja sama regional dengan sikap yang sama (satu) di antara mereka untuk mengatasi isu-isu keamanan maritim di kawasan, terutama jika ada klaim teritorial yang tumpang tindih dan konflik lebih luas yang disebabkan oleh hal itu. Itulah sebabnya sulit membentuk Kode Berperilaku (COC) di Laut China Selatan, atau patroli bersama di lapangan, seperti yang sudah dilakukan di Selat Malaka, antara lain Malsindo (*Malaka Straits Coordinating Patrol*),¹³³ dan juga yang telah melibatkan negara besar di luar kawasan, AS. Tidak heran masalah penyelundupan orang dan perdagangan manusia yang marak masuk dan melalui kawasan Asia Tenggara sulit diatasi, dicegah dan distop lebih lanjut. Kebanyakan yang bisa dicapai lewat pertemuan adalah pencapaian kesepahaman, dengan menyetujui Nôta Kesepahaman (*Memorandum of Understanding* --MOU).

Sementara, tindakan bersama untuk mengatasi masalah di lapangan (*promote cooperation among maritime law enforcement agencies*) minim atau nihil sama sekali.¹³⁴ Padahal, seharusnya ASEAN sudah dapat merealisasi prinsip untuk menyelesaikan sedapat mungkin masalah-masalah di kawasan yang dihadapi negara-negara anggotanya oleh mereka sendiri, tanpa mudah mengundang negara-negara luar kawasan, khususnya negara-negara besar yang akan membawa dampak yang besar pula terhadap masa depan kawasan. Juga, tanpa perubahan sikap yang maju sekali, upaya mewujudkan suatu Komunitas Politik dan Keamanan (*ASEAN Political and Security Community*) tahun 2015 hanya akan menjadi mimpi saja.

Begitu banyak sudah kerja sama maritim yang dilakukan secara bilateral dan multilateral, baik dalam lingkungan ASEAN maupun yang melibatkan negara-negara lain, selama ini. Termasuk dalam hal ini adalah kerja sama antara petugas SAR dalam lingkup ASEAN, seperti gladi posko dalam ASEAN SAR Forum. Pelatihan-pelatihan untuk SAR sangat sering frekuensinya, khususnya yang dibantu

¹³³ FGD dengan Dr. Ganewati Wulandari, Peneliti Pusat Studi Kawasan LIPI tentang "Keamanan Maritim di Kawasan," pada 14 Mei 2014.

¹³⁴ FGD dengan Dr. Ganewati Wulandari, Peneliti Pusat Studi Kawasan LIPI, dan Dr. Eddy Mulya, Direktorat Polkam Kemlu tentang "Keamanan Maritim di Kawasan," pada 14 Mei 2014.

oleh AS dan Australia. Di samping itu, masih ada lagi yang bersifat bilateral, seperti SAR Malindo, yang diadakan antara Indonesia dengan Malaysia. Untuk yang dilakukan secara bilateral dengan Australia, medan latihannya mengambil lokasi di sekitar Laut Arafuru, laut dalam yang juga ramai dengan lalu-lintas kapal-kapal asing, dan rawan kecelakaan, akibat ombaknya yang besar dan cuaca.¹³⁵ Di antara para pelaku pelayaran dari dalam negeri sendiri, kesadaran terhadap keamanan maritim masih rendah, sehingga sering terjadi kecelakaan akibat ketiadaan pelampung, kapal yang tidak laik laut, kelebihan penumpang dan muatan, dan sebagainya.¹³⁶

Kasus kecelakaan pesawat MH370 dan sulitnya pencarian pasca-kecelakaan lagi-lagi memberikan peringatan bagi ASEAN terhadap lemahnya kerja sama regional mereka dalam penanganan bencana, khususnya kecelakaan maritim.¹³⁷ Karena itu, masalah keamanan navigasi, pelayaran, dan lalu lintas di perairan kawasan menjadi semakin penting dan mendesak untuk dibicarkan dan dicari solusinya. Sebelumnya, bencana penangangan bencana tsunami Aceh dan taufan Hainan telah menunjukkan lemahnya respons dan kinerja tanggap darurat ASEAN di lapangan. Kondisi ini tentu saja amat memprihatinkan, mengingat negara-negara anggota ASEAN, terutama wilayah perairannya, berada di kawasan *ring of fire*.

Kecelakaan MH370, berlarut-larutnya pencarian dan tuntutan warga China pada Pemerintah Malaysia, yang menurunkan wibawa pemerintah negeri itu, sehingga PM Najib harus menganulir keputusannya, dari semula mengakhiri ke memperpanjang tanpa batas waktu pencarian korban dan pesawat naas itu. Kasus MH370 yang memperlihatkan lemahnya kerja sama di kawasan dalam menangani keselamatan transportasi dan navigasi pelayaran di kawasan¹³⁸ telah berdampak pada ancaman penurunan drastis

¹³⁵ Wawancara dengan Kepala Sub-Seksi Potensi SAR Merauke, Susanto pada 20 Mei 2014, di Merauke, Provinsi Papua.

¹³⁶ Wawancara dengan Kepala Kantor SAR Merauke, Budiharto, Kepala Sub-Seksi Potensi SAR Merauke, Susanto, dan Kepala Humas Kantor SAR Merauke, Darmawan, pada 20 Mei 2014, di Merauke, Provinsi Papua.

¹³⁷ Dylan Loh Ming Hui, "The search for MH370: time for stronger ASEAN cooperation", *The Jakarta Post*, March 25, 2014: 7.

¹³⁸ Lihat, Raju Febrian, "Pencarian Bawah Laut MH370 Segera Berakhir: Delapan kali operasi Bluefin-21 tak menunjukkan hasil apapun," *Koran Tempo*, 21 April 2014: 31.

kunjungan turis asal RRC ke Malaysia dan Singapura, serta ke Thailand, yang selama ini sangat besar jumlahnya dan kontribusinya bagi dunia pariwisata dan ekonomi negara-negara itu. Seperti dilaporkan, (*The Jakarta Post*, April 22, 2014: 14), diprediksikan terdapat penurunan sebanyak 400-800 ribu turis asal RRC ke Malaysia pasca kecelakaan pesawat MH370 tersebut. Juga, seperti dilaporkan *The Malaysia Inbound Tourism Association*, sebanyak hampir 30% turis asal RRC telah membatalkan rencana kunjungan ke Malaysia untuk tahun 2014 ini.¹³⁹ Sementara, ironisnya, pada tahun lalu, terdapat 1,79 juta turis RRC telah datang ke Malaysia, atau meningkat dari 950 ribu di 3 tahun sebelumnya, tahun 2008. Hal yang serupa dialami Singapura, dengan angka penurunan sebesar 50%, bersama dengan Malaysia dan Thailand, akan terkena dampak penurunan drastis turis RRC. Selama ini, turis asal RRC menempati posisi terbanyak kedua di Singapura, dengan terdapatnya sebanyak 1,24 juta turis asal RRC pada paruh pertama tahun 2013.¹⁴⁰

¹³⁹ Esther Teo and Lester Kong, "Southeast Asian tourism affected by MH370 saga," *The Jakarta Post*, April 22, 2014: 14.

¹⁴⁰ *Ibid.*

BAB VII

KESIMPULAN

Klaim teritorial yang tumpang-tindih, yang berlatarbelakang sejarah, dan melibatkan negara-negara besar, adalah masalah rawan di kawasan dan mendesak untuk diselesaikan. Sebab, belakangan ini, klaim tumpang-tindih di Laut China Timur dan LCS, bersama dengan penetapan sepihak ADIZ oleh RRC telah berulang kali memicu dan menambah eskalasi ketegangan di kawasan. Bersama-sama dengan kasus-kasus kecelakaan kapal yang muncul, buruknya navigasi dan manajemen transportasi publik di sektor kelautan, faktor cuaca dan alam lainnya, serta terus terjadinya pencemaran perairan membuat masalah keamanan maritim menjadi semakin rawan dan sering muncul. Terhadap konflik-konflik teritorial di Laut China Timur dan LCS, Indonesia tidak meresponsnya secara langsung, kecuali yang terhadap akan memberikan dampak, karena memang tidak memiliki klaim teritorial, selain yang bersifat bilateral, yang masih bermasalah, seperti dengan Malaysia.

Adapun respons Indonesia terhadap masalah keamanan maritim yang lain, yang terjadi selama ini masih bersifat parsial, tergantung pada sektor dan pemangku kepentingan yang menghadapinya. Dapat dikatakan, belum ada strategi terencana dan kebijakan komprehensif untuk merespons dan mengatasinya. Faktor atau pandangan dan paradigma kultural, mentalitas, dan perilaku yang belum berubah di kalangan masyarakat pada umumnya, dan aparat pada khususnya, dalam mempersepsikan eksistensi laut dan Indonesia sebagai negara maritim, sangat memengaruhi respons bangsa dan pemerintah terhadap masalah keamanan maritim yang ada.

Respons di tingkat ASEAN juga belum tampak komprehensif dalam menyikapi masalah kelautan dan terutama keamanan maritim. Kerja sama yang ada masih terbatas dan tampak tumpang-tindih, seperti banyaknya klaim teritorial yang tumpang-tindih. Begitu pula,

ketika muncul masalah yang harus segera diatasi, respons masih tampak lambat. Sebagai contoh, untuk penyusunan sebuah COC di LCS sampai sekarang masih belum mencapai kemajuan. Dengan kata lain, COC jalan di tempat, tidak lebih dari sekadar wacana yang terus dikemukakan pentingnya, tanpa bisa direalisasikan wujudnya, agar bisa kemudian diimplementasikan untuk mencegah munculnya masalah keamanan maritim baru di kawasan. Kondisi ini tentu saja amat disayangkan, karena masalah keamanan maritim yang muncul semakin tinggi kompleksitasnya.

Untuk mendukung respons atas masalah-masalah keamanan maritim yang lebih baik, paradigma pemimpin dan bangsa Indonesia dalam melihat eksistensi laut harus berubah. Mereka tidak boleh melihatnya sekedar batas daratan dan pemisah pulau-pulau, namun sebagai pemersatu wilayah nusantara, seperti pemahaman yang muncul dalam Deklarasi Djuanda. Laut jangan lagi cuma dilihat sebagai laut dangkal, namun juga di sana terdapat bagian yang termasuk laut dalam, dengan berbagai potensi SDA-nya.

Dalam perkembangan yang dinamis di kawasan belakangan ini, wilayah perairan atau laut di kawasan telah berkembang menjadi tempat lalu-lintas kapal-kapal induk negara-negara besar yang berkepentingan, dengan membawa alutsista mereka yang tercanggih. Karena itu, pembuatan sebuah Aturan Berperilaku (COC) menjadi kebutuhan mendesak untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal ataupun eskalasi ketegangan terus menerus di kawasan.

Di laut juga telah terjadi perpindahan, interaksi, dan lalu-lintas perjalanan manusia lintas-kawasan, dengan beragam aktifitas, motivasi, dan kepentingannya. Di laut pula telah terjadi kegiatan penyelundupan dan perdagangan manusia, serta aksi-aksi kekerasan melalui perompakan (*piracy*) para bajak laut dan kekerasan bersenjata (*armed robbery*), dan juga berlangsung pencemaran akibat semakin banyaknya kegiatan penambangan batu bara, minyak, dan gas bumi di wilayah perairan, ataupun di daratan yang membuang limbahnya ke laut, terutama bahan-bahan berbahaya dan beracun (B3).

Mengingat tugasnya amat diperlukan dalam menjaga keamanan maritim di kawasan, pembentukan *Coast Guard* di Indonesia tidak boleh lagi ditunda-tunda. Mereka akan berperan vital dalam melakukan penegakan hukum maritim, menjalankan fungsi-fungsi *Search and*

Rescue (SAR), melakukan respons cepat terhadap polusi yang terjadi di perairan dan laut lepas, memberikan dukungan untuk keselamatan navigasi pelayaran di laut, dan melakukan perlindungan terhadap perbatasan Indonesia yang panjang garis pantainya. SAR juga berperan dalam menjaga keselamatan penumpang dan harta milik di laut, memberikan pelindungan atas pencurian ikan, serta membantu dalam pengamanan pelabuhan dan membantu AL dalam melakukan patroli laut, melakukan fungsi intelijen di laut dan dalam mempertahankan pelabuhan. Untuk mendorong segera terbentuknya *Coast Guards*, perlu didorong amendemen UU Pelayaran dan diselesaikan tahun ini juga. Masalahnya, bisakah konflik kepentingan dengan AL diatasi. Sebab, sekalipun UNCLOS 1982 memberikan kewenangan pada *Coast Guard* untuk melakukan penegakan hukum di ZEE, dan bukan pada navy (AL), namun, kontestasi peran masih belum dapat dihilangkan sama sekali. Namun, perlu dijelaskan bahwa walaupun ada atau tidak ada *Coast Guard*, peran *navy* tidak akan pernah dikurangi atau diganti oleh *Coast Guard*, mengingat tupoksi masing-masing berbeda.

Respons Kemenhan terhadap tuntutan perubahan lingkungan strategis tampaknya sudah semakin relevan, sebab belakangan sudah muncul wacana dan usulan pengadaan kapal-kapal selam baru, sehingga TNI bisa mempunyai 12 kapal selam. Dalam operasinya, kapal-kapal selam itu bisa saling bergantian menutupi kekosongan di wilayah operasi, sehingga tidak ada waktu di perairan Indonesia yang tanpa pengawalan operasional kapal-kapal selam TNI-AL (KRI). Belakangan sudah muncul usulan gelar 5 KRI sekaligus di kawasan, serta wacana pengadaan JMAS (*Joint Maritime Air Surveillances*) sebagai upaya memenuhi *Minimum Essential Forces* (MEF), pembangunan Lantamal baru di Pontianak yang dekat LCS dan Tarakan, untuk mengawasi Ambalat yang dipersengketakan dengan Malaysia. Demikian pula, pembangunan kekuatan armada baru sudah diwacanakan, yakni Armada Timur di Sorong, Papua, untuk melengkapi 2 yang sudah ada, yaitu Armada Barat dan Armada Tengah. Juga, sudah muncul sejak beberapa tahun belakangan, wacana pembentukan Kogab dan Kowilhan untuk semakin melindungi wilayah kepulauan dan perairan dari ancaman pemanfaatan dan penyalahgunaan asing. Dalam hal ini, TNI-AL benar-benar dikembangkan sebagai *blue water navy*, dan bukan lagi *ground water navy*.

Untuk peningkatan keamanan maritim di perairan negara Indonesia, yang terletak di 2 benua dan samudera: perlu perluasan dan penciptaan gelar armada dan peningkatan frekuensi gelar operasi kapal-kapal patroli KRI. Seperti dikatakan Danlanud El Tari, Kol. (Penerbang) Andi W, kekuatan AURI harus mempunyai kemampuan dalam membantu operasi keamanan maritim, yang ujung tombaknya adalah ALRI. Sehingga, eksistensi AURI, selain membantu pengawasan dan pertahanan wilayah perbatasan, terutama pulau-pulau terluar, juga untuk pengamanan wilayah perairan Indonesia yang luas dan garis pantai yang panjang. Untuk itulah, peningkatan alutsista dan biaya operasional aparat TNI menjadi mendesak, agar dalam berhadapan dengan kapal-kapal asing, terutama dari adidaya AS, RRC, dan Australia, yang turut dipersepsikan agresif dan menjadi ancaman, tidak inferior atau bersifat mudah mengalah, yang dapat membawa dampak kerugian bagi kepentingan keamanan dan pertahanan negara.¹⁴¹ Masukan ini logis, mengingat berita terakhir yang mengungkapkan Australia telah menambah pesanan 58 pesawat tempur F-35 Lightning II tahun 2014 ini, setelah sebelumnya, pada tahun 2009, memesan 14 jet tempur generasi kelima. Perkembangan ini membuat pesanan pengadaan pesawat jet tempur tercanggih buatan AS, F-35, mencapai 72 pesawat, yang semuanya akan siap beroperasi penuh pada tahun 2023.¹⁴²

Dialog dan kerja sama keamanan kawasan perlu lebih sering dan realistik dilakukan,¹⁴³ apalagi yang dipimpin Indonesia.¹⁴⁴ TNI-AL sudah beberapa kali melakukan kerja sama multilateral pengamanan maritim di kawasan, seperti melalui Sail Komodo, Sail Morotai, *Multilateral Joint Maritime Exercises* (April 2014) di dekat kawasan yang dipersengketakan (LCS), yakni Kepulauan Anambas dan Natuna. Peningkatan dialog kerja sama maritim multilateral di kawasan, yang melibatkan negara-negara besar dan

¹⁴¹ Wawancara dengan Kol. (Penerbang) Andi W, Danlanud El Tari, bersama para Asisten, yakni Mayor (Penerbang) Frank Live Son, Mayor (Paskhas) Ardi Naye, dan Mayor Kubai Baraham, pada 23 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

¹⁴² "Australia Tambah 58 Pesawat Tempur F-35," *Kompas*, 24 April 2014: 8.

¹⁴³ Permanto, 2014, *loc.cit.*

¹⁴⁴ Lihat, misalnya, "Indonesia Pimpin Dialog Kerja sama Keamanan Maritim," *Majalah Tempo*, 30 Maret 2014: 11.

semua pemangku kepentingan, akan berperan dalam meningkatkan kesalingpahaman antarnegara di tengah-tengah perbedaan akibat klaim teritorial yang tumpang-tindih.

Di luar semua ini, upaya perbaikan pengadaan alat kerja standar dan alutsista untuk aparat keamanan dan pertahanan laut, dan juga udara, sebagai pelaksana tupoksi menjaga keamanan maritim, harus dapat dilakukan atau dipenuhi secara nasional. Tentu saja, konsekuensinya adalah dengan meningkatkan anggaran belanja di luar hanya belanja rutin dan untuk pegawai, yang bisa disediakan selama ini. Kita tidak boleh lagi berpikir apa adanya, namun sudah harus dapat bertindak di luar kemampuan yang ada selama ini, *beyond routinity*, seperti yang sudah diperlihatkan oleh negara tetangga terdekat Indonesia, yaitu Australia, dan negara besar luar kawasan yaitu RRC, tidak hanya AS.

Juga, disarankan, agar para diplomat RI yang akan ditempatkan ke posnya, terutama, negara-negara tetangga dan bagian perjanjian internasional, sering mengunjungi wilayah perbatasan, termasuk pulau-pulau terluar, agar mereka memiliki pengetahuan yang memadai tentang batas wilayah negerinya dan perkembangan terakhir di lapangan, selain juga memiliki *sense of belonging* untuk menambah daya juang mereka di meja-meja perundingan dan flora diplomasi internasional. Di sisi lain, diplomasi Indonesia harus lebih pro-aktif dalam merespons perkembangan dan dinamika terakhir di lapangan, agar dapat lebih mendukung kepentingan nasional. Dalam kasus pencemaran perairan Laut Timor yang mencemari perairan Provinsi NTT akibat tumpahan minyak Montara, dan penetapan cagar alam Australia di Pulau Pasir (Ashmore) seharusnya, ada sikap protes Kemlu, dan mendukung tuntutan rakyat setempat.

BIBLIOGRAFI

Buku

- Acemoglu, Daron and James A. Robinson. *Mengapa Negara Gagal*. Jakarta: Gramedia, 2014.
- Brown, Michael E (ed.). *Grave New World: Security Challenges in the 21st Century*. Washington D.C.: Georgetown University Press, 2003.
- Buntoro, Kresno. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala*. Jakarta: Seskoal, 2012.
- Buzan, Barry. *People, State and Fear: An Agenda for International Security Studies In the Post Cold War Era*. Harvester Wheatsheaf, 1989.
- Buzan, Barry and Ole W'ver. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.
- Buzan, Barry and Lene Hansen. *The Evolution of International Security Studies*, Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- Dharmawan, Bagus (ed.). *Cermin dari China: Geliat Sang Naga di Era Globalisasi*. Jakarta: Kompas, 2006.
- Dyer, Geoff. *The Contest of the Century*. Knopf, 2013.
- Economy, Elizabeth C. and Michael Levi. *All Means Necessary: How China's Resource Quest Is Changing the World*. Oxford: Oxford University Press, 2014.
- I Made Andi Arsana. *Batas Maritim Antar-Negara*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007.
- Jemadu, Aleksius. *Politik Global dalam Teori dan Praktek* (edisi 2). Jakarta: Graha Ilmu, 2012.

- Kusumastanto, Tridoyo. *Kebijakan Tatakelola Kelautan Indonesia*. Bogor: IPB, 2010.
- Madu, Ludiro et. al. (eds.). *Mengelola Perbatasan Indonesia di Dunia Tanpa Batas: Isu, Permasalahan, dan Pilihan Kebijakan*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.
- Marsetio. *Sea Power Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan, 2014.
- Octavian, Amarulla. *Militer dan Globalisasi* (cetakan kedua). Jakarta: UI Press, 2012.
- Ooi Kee Beng and Ding Choo Ming (eds.). *Continent, Coast, Ocean: Dynamics of Regionalism in Eastern Asia*. Singapore: ISEAS, 2007).
- Overholt, William H. *Asia, America, and the Transformation of Geopolitics*. Cambridge University Press, 2008.
- Reid, Anthony. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680* (Jilid 1). Jakarta: Yayasan Pustaka Obor, 2014.
- Rickleft, J. *Sejarah Asia Tenggara*. 2013.
- Santos, Arysio. *Atlantis: The Lost Continent Finally Found* (cetakan ketujuh) Jakarta: Ufuk Press, 2010.
- Samantho, Ahmad Y dan Oman Abdurahman et. *Peradaban Atlantis Nusantara: Berbagai Penemuan Spektakuler yang Makin Meyakinkan Keberadaannya*. Jakarta: Ufuk Publishing House, 2011.
- Shenkar, Oded. *The Chinese Century*. Jakarta: Bhuanan Ilmu Populer, 2005.
- Suyono, RP. *Shipping: Pengangkutan Internasional Ekspor-Impor melalui Laut*. Jakarta: PPM, 2007.
- Umar, Husseyin M. *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, Volume 1, 2, dan 3. Jakarta: Sinar Harapan dan PPNI, 2001.
- United Nations Convention on the Law of the Sea*. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia, 2010.

Wibowo, I dan Syamsul Hadi. *Merangkul Cina*. Jakarta: Gramedia, 2009.

Jurnal/Makalah

Keliat, Makmur. "Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, Juli 2009: 111-129.

Laksmana, Evan A. "Sketching out a future ASEAN-NATO Partnership," *Maritime Security Asia*, July 26, 2011.

Oegroseno, Arif Havas. "Dialogue and Cooperation in Maritime Security of ASEAN and ASEAN Regional Forum," Department of Foreign Affairs of Republic of Indonesia.

Permanto, Toto. "Kebijakan pada Aspek Pertahanan dalam Pengelolaan Keamanan Maritim di Kawasan." Jakarta: Dirhan Ditjenstrahan Kemhan, 2014.

Rahman, Chris. "Concept of Maritime Security." *Discussion Paper* No. 07/09, Center for Strategic Studies, Wellington: Victoria University of Wellington, 2009.

Simatupang, Antongan. "Pemikiran tentang Strategi Maritim Indonesia Bidang Pertahanan Keamanan." Makalah, Tanpa Tahun Terbit dan Penerbit.

Wongnakorn sawang, Wachiraporn. "Maritime Security Cooperation in ASEAN: Challenges and Prospects," paper, 1-15.

Surat Kabar

"Abe Kunjungi Kuil Yasukuni, Korsel dan Cina Marah," *Pikiran Rakyat Online*, 26 Desember 2013, diakses pada 17 Februari 2014.

"Abbot Akan Temui Presiden RI di Batam," *Kompas*, 3 Juni 2014: 8.

"Ambisi Militer: China Membangun Kapal Induk Kedua," *Kompas*, 20 Januari 2014: 10.

"America's Asia pivot," *The Jakarta Post*, May 7, 2014: 8.

"Anggaran Militer Cina Rp. 1.720 T," *Republika*, 7 Juni 2014: 8.

“Antisipasi Rivalitas Asia Timur dengan Reposisi, *Kompas*, 3 April 2014: 10.

“Apakah Indonesia akan Diam?” *Kompas*, 21 Mei 2014: 10.

“ASEAN adalah Indonesia, Indonesia adalah ASEAN,” *Kompas*, 12 Mei 2014: 9.

“ASEAN Sepakati Deklarasi Naypyidaw,” *Koran Tempo*, 12 Mei 2014: 4.

“Asia-Pacific nations agree on maritime code,” *The Jakarta Post*, April 23, 2014: 12.

“Asia-Pacific nations to focus on navies,” *The Jakarta Post*, March 21, 2014: 2.

Aquadini, Sita Planasari.”Angka Pengungsi Internal Tembus Rekor Tertinggi,” *Koran Tempo*, 17 Mei 2014; 10.

Atmaja, Yan Chrisna Dwi,”Jepang dan ASEAN Upayakan Kebebasan Melintas di Zona Udara China,” *Satu Harapan.com*, Antara, 15 Desember 2013, diakses 10 Februari 2014.

“Australia Beli 8 Pesawat Patroli,” *Suara Pembaruan*, 22-23 Februari 2014: A9.

“Australia Beli 8 Pesawat Patroli Baru,” *Kompas*, 24 Februari 2014: 6.

“Australia Beri Uang Pencari Suaka yang Pulang,” *Koran Tempo*, 24 Juni 2014: 30.

“Australia Tambah 58 Pesawat Tempur F-35,” *Kompas*, 24 April 2014: 8.

“Australia Usir 20 Pencari Suaka,” *Media Indonesia*, 7 Mei 2014: 14.

“Bakorkamla Bangun 3 Kapal patroli,” *Suara Pembaruan*, 9 Mei 2014: A5.

“Bajak Laut Merampok 1 Juta Liter Solar,” *Kompas*, 13 Juni 2014: 10

“Buruh Kamboja Pulang,” *Kompas*, 16 Juni 2014: 8.

“China adding school in disputed waters,” *The Jakarta Post*, June 16, 2014: 12.

- "China Bangun Kapal Induk Kedua", *Kompas*, 21 April 2014: 6.
- "China dan Manila Perlu Dialog," *Kompas*, 27 Februari 2014: 6.
- "China Tolak Kekhawatiran Australia atas Zona Pertahanan Udara," *Berita Sore*, 27 November 2013, diakses pada 10 Februari 2014.
- "Cambodians flee Thailand as juta targets ilegal labor," *The Jakarta Post*, June 16, 2014: 10.
- "COC Perlu Dipercepat," *Kompas*, 10 Mei 2014: 10.
- Camoens, Austin. "Syndicate holding 29 maids as sex slaves in Malaysia," *The Jakarta Post*, June 6, 2014: 3.
- Collinson, Stephen."Obama on mission to quiet Asia skeptics over 'rebalancing' policy," *The Jakarta Post*, April 22, 2014: 12.
- "Countries should keep doors open to asylum seekers: UNHCR," *The Jakarta Post*, April 24, 2014: 4.
- Dylan Loh Ming Hui,"The search for MH370: time for stronger ASEAN cooperation", *The Jakarta Post*, March 25, 2014: 7.
- Gunawan, Apriadi."Malaysia urged to release Indonesian fishermen," *The Jakarta Post*, May 24, 2014: 5.
- Febrian, Raju ."Obyek yang Diduga Puing MH370 Sudah Tenggelam," *Koran Tempo*, 22 Maret 2014: 6.
- _____. "Pencarian Bawah Laut MH370 Segera Berakhir: Delapan kali operasi Bluefin-21 tak menunjukkan hasil apapun," *Koran Tempo*, 21 April 2014: 31.
- Febrian, Raju. "Cina Tentang Pembentukan Aliansi Milietr di Asia," *Koran Tempo*, 22 Mei 2014: 31.
- Fernandez, Celine ."Malaysia, Indonesia Team Up In Sea-Disaster Search," *the Wall Street Journal*, June 23, 2014: 4.
- _____. "Rescue Teams Seek 27 Lost Off Malaysia Coast," *The Wall Street Journal*, June 20-22, 2014: 1 & 14.
- "Filipina Tahan Kapal Qiongqionghai," *Media Indonesia*, 9 Mei 2014: 11.
- Gomez, Jim."China said to be reclaiming more land in Spratlys," *The Jakarta Post*, June 6, 2014: 12.

Grudgings, Stuart, "China's assertiveness hardens Malaysian stance," *The Jakarta Post*, 28 February 2014: 2.

Hookway, James and Nguyen Pham Muoi, *The Wall Street Journal*, April 21, 2014: 4.

"Imigrasi Batam Tangkap Lima Warga Asing," *Kompas*, 8 Mei, 2104: 8.

"Indonesia Berpeluang Memperluas Wilayah," *Kompas*, 9 Mei 2014: 13.

"Indonesia Dorong Penanganan Pencemaran Selat Malaka," *Kompas*, 12 Juni 2014: 13.

"Indonesia Pimpin Dialog Kerja sama Keamanan Maritim," *Majalah Tempo*, 30 Maret 2014: 11.

"Insiden ADIZ Terulang," *Kompas*, 13 Juni 2014: 8.

Isnaeni, Nadya P. "Berebut Pulau dengan Jepang, China Dirikan Zona Pertahanan Udara," *Liputan 6.com news*, 25 November 2013, diakses pada 10 Februari 2014.

"Japan plans 'island-defense' drills in East China Sea," *The Jakarta Post*, May 3, 2014: 3.

"Jepang dan Korsel Kirim Pesawat ke Zona Pertahanan Udara China," *BBC Indonesia.com, Detiknews*, 28 November 2013, diakses pada 10 Februari 2014.

Jegathesan, M."35 missing in boat accidents off Malaysia," *The Jakarta Post*, June 20, 2014: 12.

"Jepang Kirim Pesawat E-2C," *Kompas*, 21 April 2014: 10.

"Jepang Tetap Pertahankan Klaim Senkaku," 2 Mei 2014: A9.

"Jumlah Pengungsi Melonjak," *Kompas*, 21 Juni 2014: 10.

"Kamboja Prihatin Situasi Thailand," *Kompas*, 19 Juni 2014: 9.

"Kapal Australia Giring Imigran di Perairan Indonesia Tanpa Izin," *Suara Pembaruan*, 7 Januari 2014: A15.

"Kapal Karam di Malaysia, 31 TKI Hilang," *Koran Tempo*, 19 Juni 2014: 6.

"Kapal Tanker Thailand Dirompak di Selat Malaka," *Koran Tempo*, 3 Juni 2014: 30.

"Kapal TKI Ilegal Karam di Malaysia," *Media Indonesia*, 19 Juni 2014: 2.

Kardi, Dika Dania ."Aksi Aquino akan Untungkan Kawasan," *Media Indonesia*, 12 Februari 2014: 20.

"Kasus Pemeriksaan Mahasiswi Malaysia Diduga Rekayasa," *Koran Tempo*, 10 Juni 2014:10.

"Keamanan Regional: Anggaran Militer China Naik 12,2 Persen," *Kompas*, 6 Maret 2014: 11.

"Kemenhut Masih Terbentur Tangani *Wildlife Trafficking*," *Business News*, No. 8520/Th. LVIII, 21 Februari 2014.

Kibtia, Tia Mariatul. "Jihadist in Syria and their implication for Southeast Asia," *The Jakarta Post*, May 23, 2014: 7.

Kirkpatrick, David D. "Jihadist rise reverses the hopes of Arab Spring," *The International New York Times*, June 20, 2014; 1 & 4.

Kurtenbach, Elaine. "Obama visit to Asia seen as counterweight to China," *The Jakarta Post*, April 23, 2014: 10.

"Latihan Perang: 5.500 Tentara Filipina dan AS Dilibatkan," *Kompas*, 6 Mei 2014: 8.

"Laut Tiongkok Selatan: Filipina Bersiap Hadapi Kemungkinan Terburuk," *Kompas*, 3 April 2014: 10.

Leefevre, Amy Sawitta. "Thailand says no policy to sweep illegal migrants," *The Jakarta Post*, June 17, 2014: 10.

"Lima TKI Tewas, 31 Hilang," *Kompas*, 19 Juni 2014: 15.

Luhulima, CPF, "Can SBY end China's dominance in the South China Sea," *The Jakarta Post*, May 5, 2014: 6.

"Malaysia Deportasi 96 TKI ilegal Asal Sampang," *Suara Pembaruan*, 30 April 2014: A 14.

"Malaysia urges US to review trafficking blacklist," *The Jakarta Post*, June 23, 2014: 12.

Manan, Abdul, "Cina Perbesar Anggaran Pertahanan," *Koran Tempo*, 6 Maret 2014: 31.

_____. "Obama Akan Akhiri Pengumpulan Metadata telepon NSA," *Koran Tempo*, 26 Maret 2014: 31.

_____. "Belanja Militer Global Turun, Asia Naik: Cina menyumbangkan kenaikan terbesar dalam belanja militer di Asia," *Koran Tempo*, 21 April 2014: 29.

Missbach, Antje. "Asylum seekers stuck in Indonesia," *The Jakarta Post*, April 4, 2014: 6.

Muryanto, Bambang. "Anti-Shia acts triggered by Middle East politics: Expert," *The Jakarta Post*, January 23, 2014: 2.

Nursalikah, Ani. "Lima TKI Ilegal Tewas Tenggelam," *Republika*, 19 Juni 2014: 7.

_____. "Eksodus Warga Kamboja Berlanjut," *Republika*, 18 Juni 2014: 24.

Nursalikah, Ani dan Arie Lukihardiantie, "Kapal TKI Telan Korban Lagi," *Republika*, 20 Juni 2014: 1.

"Obama Yakinkan Para Sekutu: Tiongkok Menentang Penerapan Traktat AS-Jepang atas Kepulauan Sengketa," *Kompas*, 24 April 2014: 9.

Parlina, Ina, Yuliasri Perdani, and Desy Nurhayati, "Migrant issue puts end to RI-Oz thaw," *The Jakarta Post*, May 7, 2014: 1.

Pattiradjawane, Rene L. "Eksplorasi Sejarah: Rancukan Persoalan dengan Patriotisme," *Kompas*, 9 Februari 2014: 10.

"Pekerja Kamboja Tinggalkan Thailand," *Kompas*, 17 Juni 2014: 6.

"Penanganan Kasus Teripang: Polisi Koordinasi dengan Bea Cukai," *Papua Selatan Pos*, 17 Mei 2014: 1-2.

"Pencarian Pesawat MH370 Bergeser ke Selatan," *Kompas*, 21 Juni 2014: 19.

"Pengawasan Imigran Gelap Diperketat," *Republika*, 10 Juni 2014: 2.

"Perdagangan Manusia: Polda Buru Penjualan Perempuan ke Malaysia," *Kompas*, 24 April 2014: 26.

- Perlez, Jane. "China wages anti-Japan campaign with exhibit," *International New York Times*, February 10, 2014: 1-3.
- Perdani, Yuliasri. "With Iraq gains, ISIS finds traction with Indonesian hard-liners," *The Jakarta Post*, June 14, 2014; 4.
- _____. "Fourteen nations look to resolve regional boat people issue," *The Jakarta Post*, April 21, 2104: 3.
- "Perjanjian untuk Tingkatkan Komunikasi di Laut", *Kompas*, 23 April 2014: 8.
- "Permintaan Suaka ke Indonesia Terus Meningkat," *Kompas*, 12 Mei 2014: 8.
- "Plane crashed in Indian Ocean," *The Jakarta Post*, March 25, 2014: 1.
- "Polisi Gagalkan Pengiriman TKI Ilegal Asal NTT," *Timor Express*, 23 April 2014: 23.
- "Polisi Malaysia Tahan Dua WNI," *Kompas*, 21 Juni 2014: 9.
- "Puluhan Remaja Dipaksa Jadi Pekerja Seks di Malaysia," *Koran Tempo*, 23 April 2014: 9.
- Puji B, Siwi Tri. "Demi Kedaulatan atau 'Surga' Gas," *Republika*, 26 Mei 2014: 28-29.
- Puspaningtyas, Lida. "Anggota Kabinet Jepang Kembali Kunjungi Yasukuni," *Republika*, 21 April 2014: 24.
- Puspaningtyas, "Anggota Kabinet Jepang Kembali Kunjungi Yasukuni," *Republika*, 21 April 2014: 24.
- Rachman, Faisal. "Tiongkok Ingin Hidupkan Jalur Sutra Maritim," *Neraca*, 16 Mei 2014: 13.
- "RI Ingatkan Tiongkok," *Kompas*, 13 Mei 2014.
- "RI speaks out on boatpeople amid Australia tension," *The Jakarta Post*, April 22, 2014: 12.
- "RP releases photos of Chinese reclamation," *The Jakarta Post*, May 16, 2014: 12.
- "RP, US begin war games focusing on maritime threats", *The Jakarta Post*, May 6, 2014: 12.

- Saju, Pascal S Bin."Radikalisme Mengancam Umat Manusia," *Kompas*, 22 Juni 2014: 5.
- Saqina, Alicia. "Cina Serang Kapal Vietnam," *Republika*, 28 Mei 2014: 18.
- "Satuan Tugas Cegah Penempatan Ilegal," *Kompas*, 19 Juni 2014: 18.
- Se, Suy. "Cambodia worker exodus hits 220,000, Thailand blamed," *The Jakarta Post*, June 20, 2014: 10.
- "Selat Malaka Kian Vital," *Kompas*, 19 Mei 2014: 17.
- "Sensitifitas Isu Keamanan Asia," *Kompas*, 25 April 2014: 6.
- Spegele, Brian. "China Raises Volume in Row with Japan," *The Asian Wall Street Journal*, February 10, 2014: 4.
- _____. "Feuds Stymie Access to Sea," *The Wall Street Journal*, May 14, 2014: 1-14.
- "Suar Jangan Dibangun Sepihak, SBY: Tanjung Datu Masih Wilayah Sengketa," *Kompas*, 26 Mei 2014: 3.
- "Sudden Cambodian worker exodus to hit Thai businesses," *The Jakarta Post*, June 18, 2014: 10.
- Supriyantho Khafid,"Jumlah TKI Korban Perdagangan Manusia Meningkat," *Koran Tempo*, 12 Mei 2014: 11.
- "Tanker Berbendera Thailand Hilang di Laut," *Kompas*, 2 Juni 2014: 24.
- "Tension: Japan plans 'island-defense' drills in East China Sea," *The Jakarta Post*, May 3, 2014: 3.
- "Thailand dan Kamboja Bantah Rumor Razia Migran," *Suara Pembaruan*, 18 Juni 2014: B 15.
- "Tiongkok Bangun 4 Rig Pengeboran," *Suara Pembaruan*, 21-22 Juni 2014: B 15.
- "Tiongkok Sita kapal Barang Jepang", *Kompas*, 23 April 2014: 6.
- "TNI-AL Gagalkan Pembajakan Kapal Taiwan," *Kompas*, 26 Juni 2014: 2.
- "TNI AL Menyita Tanker," *Kompas*, 21 Juni 2014: 15.

- “TNI Lebih Waspadai Natuna,” *Sinar Harapan*, 16 Mei 2014: 11.
- Trefor Moss and Brian Spegele “China’s Role in Jet Search Stokes Territorial Tension,” *Asian Wall Street Journal*, March 26, 2014: 14.
- “Trouble in the South China Sea,” *New York Herald Tribune*, May 13, 2104: 10.
- “Turis Tingkok Diculik di Sabah,” *Kompas*, 4 April 2014: 9.
- “Two RI women trafficked to Malaysia,” *The Jakarta Post*, April 4, 2014: 12.
- “Up to 21 deas as anti-China riots spread in Viet Nam,” *The Jakarta Post*, may 16, 2014: 12.
- “US, China spar again on South China Sea row,” *The Jakarta Post*, May 14, 2014: 12.
- Uramoto, Yoshiteru .”Domestic workers across the world work like any other,” *The Jakarta Post*, June 17, 2014: 6.
- “Warga Mentawai Diduga Korban Trafficking,” *Republika*, 2 Mei 2014: 7.
- “Wewenang ke Dearah Berisiko: Limbah di Darat Saja Tak Tertangani” *Kompas*, 8 Februari 2014: 13.
- Xuecun, Murong.”Chinas’s television war on Japan,” *International New York Times*. February 10, 2014: 8.
- “20 Nelayan Sumut Ditahan di Penang,” *Kompas*, 22 April 2014: 24.

Focus Group Discussions (FGD)

FGD P3DI dengan Laksma TNI Toto Permanto, SE, Dirhanwil Ditjenstrahan Kemhan, mengenai “Keamanan Maritim di Kawasan,” di P3DI, Jakarta, pada 2 April 2014.

FGD P3DI dengan Bakorkamla mengenai “Keamanan Maritim di Kawasan,” di P3DI, Jakarta, pada 2 April 2014.

FGD P3DI dengan Universitas Nusa Cendana mengenai “Keamanan Maritim di Kawasan,” di Kupang, Provinsi NTT, pada 2 April 2014.

FGD P3DI dengan Dr. Ganewati Wulandari, Peneliti Pusat Studi Kawasan LIPI, dan Dr. Eddy Mulya, Direktorat Polkam Kemlu tentang "Keamanan Maritim di Kawasan", pada 14 Mei 2014.

FGD P3DI dengan Kepala Satker Perikanan dan Kelautan Merauke, Herwin Sapurante, dan Kepala Dinas Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) Merauke tentang "Keamanan Maritim di Kawasan", pada 20 Mei 2014, di Merauke, Provinsi Papua.

FGD P3DI dengan Kepala Staf Armada Barat, Laksamana Pertama, Dr. Amarulla Octavian tentang "Keamanan Maritim di Kawasan", pada 3 Juli 2014, di P3DI, Jakarta.

Wawancara

Wawancara dengan Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi NTT, Aba Maulaka, pada 22 April 2014, di Kota Kupang Provinsi NTT.

Wawancara dengan Sekretaris Badan Pengelola Perbatasan Provinsi NTT, I Gusti Lanang Ardika, pada 22 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Kol. (Penerbang) Andi W, Danlanud El Tari, bersama para Asisten, yakni Mayor (Penerbang) Frank Live Son, Mayor (Paskhas) Ardi Naye, dan Mayor Kubai Baraham, pada 23 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Gerardus Naisoko, dari Badan Pengelola Perbatasan Provinsi NTT, pada 23 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Panca, P.J., Kepala KPP Bea-Cukai Pelabuhan Tenau Kota Kupang pada 23 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Paul Manehat, Kepala Badan Pengelola Perbatasan Provinsi NTT pada 23 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Ketut Gede Ardika, Kepala Badan SAR Daerah, Provinsi NTT, dan Asistennya, Lukas Y. dan Supriyanto, pada 24 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Kolonel (Polisi) Purwoko Y, Direktur Polisi Air Provinsi NTT dan Wakil Direktur Polisi Air Provinsi NTT, Mayor I. Gede, pada 24 April 2014, di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Staf Kantor Regional Coordinating Center Bakorkamla (Lettu (Pelaut) B. Santoso, Lettu (Maritim) Nara, Sertu (Maritim) Andrian Dimas S, pada 24 April 2014 di Kota Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Danlantamal VII Laksmana Pertama (Pelaut) Deddy Muhibah Pribadi, S.E., MPA, Wadanlantamal Kol. Laut (Pelaut) Lukman H, dan Asisten Operasi, Kol. Sunarno Adi, pada 25 April 2014, di Kupang, Provinsi NTT.

Wawancara dengan Kepala Polisi Air Merauke, AKP Sakka Ruruk, pada 19 Mei 2014 di Merauke, Provinsi Papua.

Wawancara dengan Asisten Operasi Lantamal XI, Kolonel Laut Purwadi, serta dengan Asisten Inteljen Lantamal XI, Kolonel Laut Yudhi, dan Kepala Bidang Hukum Lantamal XI, Letkol Laut Eko Priyanto, pada 19 Mei 2014 di Merauke, Provinsi Papua.

Wawancara dengan Kepala Kantor SAR Merauke, Budiharto, Kepala Sub-Seksi Potensi SAR Merauke, Susanto, dan Kepala Humas Kantor SAR Merauke, Darmawan, pada 20 Mei 2014, di Merauke, Provinsi Papua.

Wawancara dengan Kepala Dinas Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) Merauke, pada 20 Mei 2014, di Merauke, Provinsi Papua.

Wawancara dengan staf Kantor Bea-Cukai Merauke, Ronald John Albertus S., pada 21 Mei 2014, di Merauke, Provinsi Papua.

Wawancara dengan Komandan Pangkalan Udara (Danlanud) Merauke, Letkol (Penerbang) Didik Krisyanto, dan Asisten Intelijen, Iwang Galih L, pada 21 Mei 2014, di Merauke, Provinsi Papua.

LAMPIRAN **PEDOMAN WAWANCARA**

1. Apa saja yang dapat dikategorikan sebagai permasalahan keamanan maritim?
2. Bagaimana dengan eskalasi ketegangan di Laut China Selatan? Apakah dapat berkembang menjadi konflik bersenjata antara negara pengklaim yang berbeda kepentingan atau kelompok negara yang saling mendukung dan rival mereka?
3. Bagaimana dengan eskalasi ketegangan di Laut China Selatan? Apakah dapat berkembang menjadi konflik bersenjata antara negara pengklaim yang berbeda kepentingan atau kelompok negara yang saling mendukung dan rival mereka, khususnya antara China versus Jepang dan AS, atau antara China versus Korea Selatan dan AS, atau antara Korea Selatan versus Jepang?
4. Apakah aktifitas terorisme dan peredaran senjata secara gelap merupakan ancaman di kawasan?
5. Bagaimana dengan perdagangan dan penyelundupan manusia, dan penyelundupan narkoba apakah juga merupakan ancaman dan gangguan dewasa ini dan di masa depan bagi kawasan?
6. Bagaimana juga dengan perkembangan lalu-lintas manusia secara global di kawasan? Apakah meningkatnya lalu-lintas dan interaksi mereka belakangan ini dan di masa depan tidak berimplikasi negatif terhadap keamanan maritim di kawasan?
7. Bagaimana dengan eskalasi ketegangan di Laut China Selatan? Apakah dapat berkembang menjadi konflik bersenjata antara negara pengklaim yang berbeda kepentingan atau kelompok negara yang saling mendukung dan rival mereka?
8. Upaya apa saja yang dapat dilakukan setiap negara, secara sendiri-sendiri, dan kelompok negara (secara bersama-sama)

- untuk mencegah dan mengatasi ancaman dan gangguan terhadap keamanan maritim dewasa ini dan di masa depan?
9. Sejauh mana tingkat ancaman dan gangguan terhadap keamanan maritim di kawasan dewasa ini dan di masa depan?
 10. Kebijakan dan langkah apa saja yang telah dilakukan Pemerintah Indonesia dan negara-negara di kawasan dan juga instansi anda dalam merespons masalah-masalah keamanan maritim?

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Posisi Indonesia yang secara geografis berada di persimpangan dua samudera (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik), ditambah dengan kedudukannya sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang luas dan potensi yang dimilikinya, mengharuskan Indonesia memberikan perhatian serius terhadap persoalan keamanan maritim, khususnya keamanan maritim kawasan. Perhatian tersebut perlu diberikan secara serius karena hal ini terkait dengan kepentingan nasional, yakni terciptanya stabilitas keamanan di kawasan, khususnya kawasan Asia Tenggara, sehingga Indonesia dapat terus melanjutkan pembangunan nasional tanpa terganggu dengan situasi keamanan kawasan yang tidak kondusif.

Mewujudkan kawasan Asia Tenggara yang stabil tidak datang begitu saja, tetapi telah dan perlu terus diupayakan oleh negara-negara di kawasan, termasuk Indonesia, mengingat sejumlah isu terkait keamanan maritim belum sepenuhnya teratasi dan hal ini berpotensi mengancam stabilitas kawasan. Persoalan keamanan terkait maritim yang perlu menjadi perhatian negara-negara di kawasan diantaranya adalah sengketa wilayah maritim, *illegal fishing*, *illegal immigrant*, perompakan dan pembajakan, terorisme, keamanan energi, pencemaran lingkungan.¹ Berbagai persoalan keamanan maritim tersebut sudah tentu perlu mendapat perhatian Indonesia, sebagai bagian dari negara-negara di kawasan, untuk kepentingan stabilitas.

¹ Isu-isu keamanan maritim kawasan tersebut dikemukakan oleh Ganewati Wuryandari, Peneliti LIPI, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 14 Mei 2014, dan Alman Helvas Ali, *IHS Jane's Representative*, dalam FGD dengan topik yang sama di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

Posisi geografis Indonesia yang terletak di tengah Asia Tenggara serta posisi Indonesia dalam ASEAN yang berperan sebagai *primus*

Indonesia berada di tengah-tengah Asia Tenggara, yang berada di antara dua benua yakni Eropa dan Asia. Posisi geografis ini memberikan banyak keuntungan bagi Indonesia. Indonesia berada di jalur perdagangan internasional yang penting, terutama di jalur perdagangan antara Eropa dan Asia. Selain itu, posisi geografis ini juga memberikan akses yang mudah ke banyak negara di Asia Tenggara, seperti Thailand, Malaysia, Singapura, Filipina, dan Indonesia sendiri. Posisi geografis ini juga memberikan peluang untuk mengembangkan perdagangan dan investasi dengan negara-negara di Asia Tenggara.

Indonesia juga berperan sebagai *primus* dalam ASEAN. ASEAN merupakan organisasi regional yang terdiri dari sepuluh negara di Asia Tenggara. Indonesia merupakan negara yang paling besar dalam ASEAN dan memiliki peran yang sangat penting dalam mengembangkan kerjasama antara negara-negara ASEAN. Indonesia juga berperan dalam mengatur dan memimpin kerjasama antara negara-negara ASEAN dalam berbagai bidang, seperti perdagangan, investasi, dan teknologi.

Posisi geografis Indonesia yang terletak di tengah Asia Tenggara serta posisi Indonesia dalam ASEAN yang berperan sebagai *primus* memberikan banyak peluang bagi Indonesia untuk mengembangkan diri dan meningkatkan kesejahteraan rakyatnya. Namun, di sisi lain, posisi geografis ini juga dapat memberikan tantangan bagi Indonesia, seperti permasalahan lingkungan dan sumber daya alam yang terbatas. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia untuk berusaha untuk mengelola sumber daya alam dengan bijak dan berkelanjutan, serta untuk terus berusaha untuk meningkatkan kualitas hidup rakyatnya melalui pembangunan yang berkelanjutan.

Indonesia berada di tengah-tengah Asia Tenggara, yang berada di antara dua benua yakni Eropa dan Asia. Posisi geografis ini memberikan banyak keuntungan bagi Indonesia. Indonesia berada di jalur perdagangan internasional yang penting, terutama di jalur perdagangan antara Eropa dan Asia. Selain itu, posisi geografis ini juga memberikan akses yang mudah ke banyak negara di Asia Tenggara, seperti Thailand, Malaysia, Singapura, Filipina, dan Indonesia sendiri. Posisi geografis ini juga memberikan peluang untuk mengembangkan perdagangan dan investasi dengan negara-negara di Asia Tenggara.

Indonesia juga berperan sebagai *primus* dalam ASEAN. ASEAN merupakan organisasi regional yang terdiri dari sepuluh negara di Asia Tenggara. Indonesia merupakan negara yang paling besar dalam ASEAN dan memiliki peran yang sangat penting dalam mengembangkan kerjasama antara negara-negara ASEAN. Indonesia juga berperan dalam mengatur dan memimpin kerjasama antara negara-negara ASEAN dalam berbagai bidang, seperti perdagangan, investasi, dan teknologi.

Posisi geografis Indonesia yang terletak di tengah Asia Tenggara serta posisi Indonesia dalam ASEAN yang berperan sebagai *primus* memberikan banyak peluang bagi Indonesia untuk mengembangkan diri dan meningkatkan kesejahteraan rakyatnya. Namun, di sisi lain, posisi geografis ini juga dapat memberikan tantangan bagi Indonesia, seperti permasalahan lingkungan dan sumber daya alam yang terbatas. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia untuk berusaha untuk mengelola sumber daya alam dengan bijak dan berkelanjutan, serta untuk terus berusaha untuk meningkatkan kualitas hidup rakyatnya melalui pembangunan yang berkelanjutan.

wilayah perairannya bagi kepentingan navigasi internasional atas dasar rezim lintas damai, lintas transit dan lintas alur laut kepulauan sesuai konvensi hukum laut PBB (UNCLOS) 1982.

Oleh karena itu, stabilitas keamanan maritim di perairan yurisdiksi Indonesia, dan tentunya juga perairan kawasan, merupakan syarat yang tidak bisa dikompromikan bagi Indonesia. Stabilitas tersebut bukan saja karena laut sebagai medium pemersatu, medium pertahanan, dan juga sumber potensi ekonomi, tetapi karena stabilitas keamanan maritim tersebut sudah seharusnya menjadi bagian dari jaminan dan tanggung jawab Indonesia yang sebagian wilayah perairannya digunakan untuk kepentingan navigasi internasional. Jaminan keamanan ini sangat penting mengingat faktor keamanan dapat menjadi isu yang krusial bagi kehidupan masyarakat internasional. Tanggung jawab tersebut tentunya tidak mudah dilaksanakan oleh Indonesia di tengah keterbatasan kapasitas kekuatan maritim dan persoalan keamaran maritim kawasan yang semakin kompleks baik yang disebabkan oleh aktor negara maupun non-negara.

I.2. Permasalahan dan Pertanyaan Penelitian

Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang berada di persimpangan dua samudera (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik), di mana sebagian dari wilayah perairannya yang luas menjadi jalur perlintasan maritim dunia, membuat Indonesia tidak bisa mengabaikan isu-isu keamanan kawasan yang terkait dengan maritim. Ini artinya, selain Indonesia harus menjamin keamaran maritim di perairan yurisdiksinya, Indonesia juga harus peduli dan menaruh perhatian terhadap berbagai isu keamanan maritim kawasan (khususnya yang mengemuka di kawasan Asia Tenggara), karena jika isu-isu keamanan maritim tersebut tidak tertangani dengan baik maka akan berimplikasi juga terhadap Indonesia. Pertanyaannya adalah, isu-isu keamanan maritim kawasan apa saja yang perlu mendapat perhatian Indonesia, dan bagaimana Indonesia meresponsnya? Respons Indonesia terhadap isu-isu keamaran maritim kawasan perlu dilakukan dalam kerangka kepentingan nasional dan regional di mana Indonesia, dengan posisi strategisnya di kawasan, sudah seharusnya turut mengambil peran dalam penciptaan stabilitas kawasan.

I.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Penelitian bertujuan untuk mengetahui dan memahami isu-isu keamanan maritim kawasan apa saja yang perlu mendapat perhatian Indonesia, dan bagaimana Indonesia merespons hal tersebut. Hasil penelitian dapat digunakan sebagai bahan informasi dan masukan bagi pemerintah dan DPR RI, karena hal ini juga terkait dengan kepentingan nasional, yakni menyangkut persoalan keamanan maritim kawasan yang harus dijaga stabilitasnya, sehingga Indonesia dapat terus melanjutkan pembangunan nasional tanpa terganggu dengan situasi keamanan kawasan yang tidak kondusif. DPR RI perlu mengawasi dan memastikan bahwa kebijakan pemerintah Indonesia terkait dengan persoalan keamanan maritim benar-benar sesuai dengan kebutuhan dan kepentingan nasional dan dapat dilaksanakan dengan baik.

BAB II

KERANGKA PEMIKIRAN

II.1. Keamanan Maritim

Keamanan maritim yang dimaksud dalam tulisan ini sudah tentu perlu dipahami secara konseptual sesuai tataran internasional. Jika dilihat dari kajian studi keamanan dan dengan meminjam kerangka analisis Barry Buzan dkk,⁴ konsep keamanan maritim tampaknya berada di antara dua interaksi pemikiran yang berbeda, yaitu antara kelompok yang menggunakan kerangka tradisional tentang keamanan dan kelompok yang menggunakan kerangka non-tradisional. Seperti diketahui, kelompok tradisional cenderung untuk membatasi konsep keamanan (*de-securitization*), sedangkan kelompok non-tradisional memiliki kecenderungan untuk memperluasnya (*securitization*). Jika fokus dari kelompok tradisional tentang *referent object* (tentang apa yang terancam) adalah pada kedaulatan dan identitas negara (baca: kedaulatan negara dan bangsa), maka kelompok non-tradisional cenderung untuk memperluasnya. Jika kelompok non-tradisional cenderung memiliki bentangan keamanan (*security landscape*) yang sangat luas tentang apa yang dimaksud dengan masalah-masalah keamanan (*security problems*), maka kelompok tradisional cenderung untuk membatasinya pada konflik kekerasan.⁵

Mazhab tradisional mendefinisikan masalah-masalah keamanan sebagai kegiatan pencarian keamanan oleh negara dan kompetisi antarnegara untuk keamanan. Pencarian dan kompetisi itu diwujudkan misalnya melalui konfrontasi, perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Karena itu bentangan keamanan (*security*

⁴ Barry Buzan, Ole Waever, Jaap de Wilde, *Security: A New Framework for Analysis*, Lynne Rienner Publisher, Colorado, 1998, hal. 21-48. Lihat juga Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* Vol. 13, No. 1, Juli 2009: 111-129.

⁵ *Ibid.*

landscape) menurut mazhab ini pada dasarnya adalah masalah antarnegara (*interstate problem*). Mazhab yang kedua, yang non-tradisional, menyatakan bahwa bentangan keamanan semacam itu tidak mencukupi, tetapi harus memasukkan pula masalah keamanan intranegara (*intrastate security problem*) dan masalah keamanan lintas-negara (*transnational security problem*). Yang dimaksud dengan masalah keamanan intranegara, dapat muncul dari kekacauan (*disorder*) dalam negara dan masyarakat karena etnik, rasial, agama, linguistik atau strata ekonomi. Sedangkan yang dimaksud dengan masalah keamanan lintas-negara, misalnya, adalah ancaman-ancaman keamanan yang berasal dari isu-isu kependudukan seperti migrasi, lingkungan hidup dan sumber daya yang ruangnya tidak dapat dibatasi pada skala nasional. Bahkan, ada yang menyatakan bahwa fokus kepedulian harus dialihkan dari unit analisis negara ke arah unit analisis kelompok dan individu dengan berbagai isu yang sifatnya non-militer, seperti keamanan ekonomi, keamanan pangan, keamanan kesehatan, keamanan lingkungan dan keamanan politik.⁶ Hal ini tampak dari akademisi yang menganjurkan konsep keamanan manusia (*human security*).

Memerhatikan kedua mazhab di atas, bukan berarti tidak ada kelemahan di antara keduanya. Kelemahan dari mazhab tradisional adalah bahwa pandangan keamanannya terlalu menekankan pada faktor militer. Sementara, kelemahan kelompok non-tradisional terletak pada konsep yang terlalu luas sehingga sulit untuk membedakan antara apa yang disebut dengan masalah-masalah keamanan dan masalah-masalah kebijakan publik (*public policy problems*). Dengan kata lain, jika mengikuti pemikiran mazhab non-tradisional, studi tentang keamanan kehilangan fokusnya. Karena kelemahan-kelemahan semacam ini, muncul pandangan di kalangan akademisi bahwa perlu diidentifikasi apa yang menjadi isu sentral dalam studi keamanan. Muncul kemudian pandangan bahwa isu sentral dalam studi keamanan adalah masalah konflik kekerasan (*the problem of violent conflict*). Dengan meletakkan fokusnya pada

⁶ *Ibid.* Lihat juga, Barry Buzan and Lene Hansen, *The Evolution of International Security Studies*, Cambridge University Press, 2009, hal. 8-35. Khusus pembahasan mengenai keamanan non-tradisional di Asia, lihat Mely Caballero-Anthony, Ralf Emmers and Amitav Acharya (Editors), *Non-Traditional Security in Asia: Dilemmas in Securitization*, Ashgate Publishing Company, 2006.

konflik kekerasan, yang kemudian perlu dilakukan adalah memahami faktor-faktor militer dan non-militer yang dapat melahirkan konflik kekerasan. Selain kebutuhan untuk mengidentifikasi faktor-faktor militer dan non-militer, yang juga perlu diidentifikasi adalah arenanya, apakah terletak pada arena antarnegara, intranegara, atau lintas-negara (*transnational*).⁷

Mengacu pada dua mazhab pemikiran di atas timbul pertanyaan kemudian, dimanakah tempat konsep keamanan maritim? Pertanyaan ini perlu diajukan mengingat belum diperolehnya definisi tentang keamanan maritim di tataran internasional, dan oleh karenanya perlu dilakukan kajian kepustakaan lebih jauh guna memahami karakter konsep keamanan maritim, terutama melalui dokumen internasional yang relevan dan buku yang memuat pandangan ahli strategi maritim, setidaknya untuk mengidentifikasi komponen ancaman yang dianggap membahayakan keamanan maritim. Dokumen internasional yang relevan tersebut diantaranya adalah dokumen yang dikeluarkan oleh *Informal Consultative Process (ICP)*, sebuah forum konsultasi antarnegara di bawah koordinasi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang sudah berjalan sejak 2001, yang memuat laporan kepada Sekretaris Jenderal PBB perihal isu-isu kemaritiman setelah pemberlakuan UNCLOS 1982. Sementara, buku Geoffrey Till yang berjudul *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* merupakan salah satu buku rujukan.

Merujuk pada dokumen yang dikeluarkan oleh ICP dan laporannya kepada Sekretaris Jenderal PBB pada Maret 2008 di bawah judul *Report of the Secretary General on Oceans and the Law of the Sea*,⁸ teridentifikasi bahwa keamanan maritim dikaitkan dengan penanganan terhadap tiga ancaman, yaitu: (1) tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*); (2) pembajakan dan perampukan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*); (3) lalu lintas perdagangan narkotika ilegal dan zat-zat psikotropika (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*). Di samping itu, lingkup ancaman terhadap keamanan maritim bersifat

⁷ Richard Jackson, "Regime Security", dalam Alan Collins, *Contemporary Security Studies*, Oxford University Press, USA, 2010: 161-175.

⁸ UN General Assembly, *Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63/Add.1)*, New York, United Nations, 2008.

global dan karena itu membutuhkan kerja sama internasional, khususnya dari negara-negara pantai (*coastal states*) dalam penanganannya.

Berdasarkan tiga cakupan ini, bisa disimpulkan bahwa keamanan maritim lebih memuat konsep keamanan non-tradisional. Namun, jika dilihat secara lebih jauh, muatan seperti ini tidak berarti pula bahwa peranan dari negara, khususnya pelibatan sektor militer (Angkatan Laut), dalam penanganannya menjadi tidak penting. Laporan ICP tersebut sesungguhnya juga menyebutkan pentingnya penguatan kerja sama dan koordinasi yang terpadu pada semua tingkatan, baik internasional dan regional maupun pada tataran instansi pemerintah (*agency*), dalam penanganan masalah keamanan maritim. Dalam kaitannya dengan pelibatan instansi pemerintah yang berurusan dengan militer, laporan ICP juga mengimbau pentingnya koordinasi antara polisi, *border forces* dan instansi terkait lainnya dalam penanganan masalah keamanan maritim yang bersifat lintas batas. Terkait forum lainnya, laporan ICP juga menyambut baik berbagai inisiatif regional yang telah diadakan baik oleh ASEAN maupun kawasan lainnya.

Sementara merujuk pada pandangan Geoffrey Till,⁹ keamanan maritim kini tidak hanya yang bersifat tradisional seperti keinginan untuk melakukan pengendalian (*sea control*) dan pengiriman ekspedisi operasi militer jangka pendek (*expeditionary operations*), tetapi juga terkait dengan keinginan untuk mewujudkan apa yang disebut sebagai pemeliharaan tatanan di perairan laut (*good order at sea*), karena laut kini tidak hanya sebagai wilayah untuk mengamankan wilayah daratan, tetapi juga sebagai sumber daya alam, medium transportasi dan sebagai suatu aspek yang penting dari lingkungan hidup. Ini artinya, cakupan keamanan maritim begitu beragam, tidak hanya terfokus pada isu-isu non-tradisional tetapi juga tradisional, seperti isu sengketa perbatasan maritim yang hingga kini masih mewarnai hubungan antarnegara di kawasan. Dalam kerangka berpikir seperti inilah Indonesia, sebagai bagian dari masyarakat internasional dan juga anggota PBB dan ASEAN, menyikapi dinamika dan persoalan keamanan maritim kawasan.

⁹ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, London: Routledge, 2009.

II.2. Konstruktivisme

Konstruktivisme, sebagai salah satu pendekatan dalam studi hubungan internasional, juga relevan digunakan sebagai kerangka berpikir untuk memahami respons Indonesia terhadap permasalahan keamanan maritim kawasan. Konstruktivisme muncul sebagai suatu pendekatan yang penting dalam studi hubungan internasional karena posisi ontologisnya yang secara nyata berbeda dari pendekatan-pendekatan rasionalis yang lebih dulu ada dan sangat dominan. Kaum konstruktivis muncul memberikan alternatif lain di dalam melihat hubungan internasional yang selama ini didominasi oleh pemahaman materialis-rasionalis yang berbasiskan pada materi. Teori-teori itu mengklaim bahwa negara ataupun *powers actors* pada umumnya telah mengetahui dengan pasti apa kepentingan mereka, serta mengetahui bagaimana cara mewujudkannya. Bagi rasionalis, logika yang berlaku adalah negara merupakan aktor rasional yang selalu mengingat *power* atau selalu memaksimalkan *untungan* dan kepentingannya. Sebaliknya, konstruktivisme dibangun dari basis ide, norma, budaya, dan nilai. Atas dasar itulah, konstruktivisme digolongkan ke dalam teori idealis. Formulasi teoritik konstruktivisme menyatakan bahwa lingkungan sosial menentukan bentuk identitas aktor. Identitas kemudian menentukan kepentingan, dan kepentingan akan menentukan bentuk tingkah laku, aksi ataupun kebijakan dari aktor.¹⁰

Berdasarkan perspektif konstruktivisme tersebut, maka asumsi dasar dari konstruktivisme adalah *pertama*, setiap tindakan negara didasarkan pada *meanings* yang muncul dari hasil interaksinya dengan lingkungan. Konstruktivisme beranggapan bahwa tindakan yang dilakukan oleh negara akan berpengaruh terhadap bentuk sistem internasional. Begitupun sebaliknya, sistem internasional tersebut juga akan berpengaruh terhadap perilaku negara. *Kedua*, pandangan mengenai sistem anarki internasional. Dalam sistem anarki terdapat interaksi-interaksi antarnegara yang saling memengaruhi, sehingga

¹⁰ Maja Zehfuss, *Constructivism in International Relations: The Politics of Reality*, Cambridge: Cambridge University Press, 2002: 10-22. Lihat juga Dale C. Copeland, "The constructivist challenge to structural realism: a review essay" dalam Stefano Guzzini and Anna Leander (Editors), *Constructivism and International Relations: Alexander Wendt and his critics*, New York: Routledge, 2006: 1-20.

interaksi antarnegara itu memberikan bentuk terhadap sistem internasional. Hal ini bertentangan dengan realisme yang menyatakan bahwa realita hubungan internasional bersifat anarki, di mana anarki tersebut bersifat *given*. Ketiga, konstruktivisme memfokuskan kajiannya terhadap persoalan mengenai bagaimana pembentukan ide dan identitas. Kemudian bagaimana perkembangan ide dan identitas tersebut serta bagaimana ide dan identitas tersebut membentuk pemahaman negara dan merespons lingkungan sekitarnya.

Dalam konteks tulisan ini, respons Indonesia terhadap isu-isu keamanan maritim kawasan sesungguhnya tidak terlepas dari kerangka berpikir konstruktivisme, yang meyakini bahwa dunia sosial, termasuk hubungan internasional merupakan hasil konstruksi manusia. Dalam perspektif ini, dunia sosial bukanlah sesuatu yang *given*. Dunia sosial bukanlah seperti yang diungkapkan kaum behavioralis dan positivis di mana hukum-hukum dunia sosial tersebut dapat ditemukan melalui penelitian-penelitian ilmiah serta dapat dijelaskan melalui teori ilmiah. Melainkan dunia sosial adalah sesuatu yang intersubjekif, memiliki arti yang sangat penting bagi masyarakat yang membuatnya, hidup di dalamnya serta memahaminya.¹¹ Ini artinya, sikap Indonesia terhadap isu-isu keamanan maritim kawasan tidak muncul begitu saja. Tetapi dibangun atas dasar ide dari dan dikonstruksikan oleh Indonesia sendiri untuk merespons dinamika keamanan kawasan, antara lain melalui pengembangan kebijakan, termasuk melakukan interaksi

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

III.1. Jenis Penelitian

Penelitian mengenai "Indonesia dan Keamanan Maritim Kawasan" ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian diawali dengan mengidentifikasi permasalahan dan pertanyaan penelitian yang digunakan oleh peneliti untuk memandu kegiatan pengumpulan data dan penggalian informasi secara mendalam terkait topik dan permasalahan penelitian. Dari kegiatan pengumpulan data dan penggalian informasi tersebut, dan juga setelah data dan informasi yang diperoleh dianalisis secara kualitatif, diharapkan akan diperoleh gambaran yang semakin jelas perihal isu-isu keamanan maritim kawasan dan bagaimana Indonesia meresponsnya.

III.2. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan bagian penting dalam proses penelitian, karena melalui data yang dikumpulkan inilah analisis dilakukan untuk menjawab permasalahan penelitian. Pengumpulan data dilakukan terutama melalui studi kepustakaan dengan mengumpulkan bahan-bahan bacaan terkait topik dan permasalahan penelitian, yang diperoleh dari surat kabar, jurnal, buku, dan dokumen tertulis lainnya serta media *online*. Pengumpulan data juga dilakukan melalui wawancara secara mendalam dengan narasumber atau informan terkait yang dapat memberikan informasi seputar topik dan permasalahan penelitian, baik dari kalangan pemerintah maupun akademisi. Teknik pengumpulan data juga dilakukan melalui kegiatan *Focus Group Discussions* (FGD) atau diskusi terbatas dengan beberapa narasumber terkait untuk melengkapi dan memperkuat data penelitian.

III.3. Teknik Analisis Data

Data-data terkait penelitian yang diperoleh melalui studi kepustakaan, wawancara dan FGD di atas dianalisis melalui pendekatan kualitatif. Data-data tersebut terlebih dahulu dilihat relevansinya dengan topik dan permasalahan penelitian. Data-data yang relevan digunakan sebagai bahan untuk analisis melalui proses interpretasi data secara mendalam guna dicari dan diperoleh keterkaitannya dengan permasalahan penelitian, dengan tujuan untuk mendapatkan kejelasan makna dari data-data tersebut, sehingga dapat mengungkap jawaban atas permasalahan penelitian.

III.4. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian juga dilakukan di daerah, yakni di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Kabupaten Merauke, Provinsi Papua, dua daerah di Indonesia di mana sebagian wilayah perairannya berbatasan dengan wilayah perairan negara tetangga (Papua Nugini, Timor Leste, dan Australia) dan juga sering timbul persoalan-persoalan keamanan terkait maritim, di mana peneliti melakukan wawancara dengan beberapa narasumber terkait guna melengkapi data penelitian. Penelitian di Provinsi Nusa Tenggara Timur dilaksanakan pada tanggal 21 April 2014 sampai dengan 27 April 2014, dan di Kabupaten Merauke, Provinsi Papua, pada tanggal 16 Mei 2014 sampai dengan 22 Mei 2014. Hasil penelitian sebelumnya yang relevan dengan topik penelitian ini, seperti yang diperoleh melalui kegiatan pengumpulan data di Anambas, Kepulauan Riau, 18-24 November 2013, juga digunakan sebagai bahan untuk melengkapi data penelitian.

BAB IV

ISU-ISU KEAMANAN MARITIM DI KAWASAN

Isu-isu keamanan maritim kawasan tidak dapat diabaikan begitu saja oleh Indonesia yang secara geopolitik memiliki kedaulatan penuh atas duapertiga wilayah perairan Asia Tenggara. Kawasan Asia Tenggara sendiri merupakan wilayah yang didominasi oleh perairan daripada daratan. Situasi demikian berimplikasi pada lebih dominannya isu-isu politik dan keamanan yang terkait dengan domain maritim daripada isu-isu lainnya. Hal ini bisa dipahami mengingat Asia Tenggara merupakan wilayah yang pada esensinya bersifat maritim. Kecuali Laos, semua negara di Asia Tenggara memiliki tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap wilayah perairan, termasuk kawasan ekonomi ekslusif. Filipina, Brunei Darussalam, Malaysia dan Indonesia adalah negara-negara yang memiliki rasio wilayah maritim lebih besar dibanding rata-rata negara anggota ASEAN lainnya. Khusus Indonesia, selain memiliki garis pantai yang paling panjang, juga memiliki hak untuk mengelola sekitar separuh dari kawasan ekonomi ekslusif keseluruhan anggota ASEAN. Melihat hal ini, sesungguhnya terdapat kepentingan bersama dari sebagian negara anggota ASEAN untuk menjadikan maritim sebagai identitas Asia Tenggara. Namun masih menjadi pertanyaan besar, apakah identitas itu dapat dibangun, dan kemudian bermuara pada kerja sama.

Identitas maritim tidak mungkin dibangun hanya berdasarkan pada karakteristik fisik seperti diidentifikasi oleh Alfred Thayer Mahan.¹² Seperti disarankan oleh Eric Grove, identitas itu juga harus ditopang oleh kekuatan ekonomi, teknologi, dan budaya politik

¹² Menurut Mahan, unsur-unsur utama itu adalah posisi geografi, konformasi fisik (termasuk sumberdaya alam dan iklim), luas wilayah, penduduk, karakter masyarakat dan karakter pemerintahan. Lihat Alfred Thayer Mahan, "The Influence of Sea Power Upon History", dalam John B. Hattendorf (ed.), *Mahan on Naval Strategy*, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1991: 25-61.

maritim. Grove bahkan menganggap unsur-unsur tersebut sebagai unsur utama (*first order*), yang jauh lebih penting dibanding unsur-unsur fisik yang semula diidentifikasi oleh Mahan, yang disebutnya sebagai unsur kedua (*second order*). Grove juga menambahkan pentingnya ketergantungan pada perdagangan dan sumber daya maritim sebagai sokoguru penting dari identitas itu.¹³ Pada tataran nasional, bangunan identitas itu belum tampak di Indonesia; apalagi pada tataran regional Asia Tenggara, yang sepanjang sejarahnya justru menghadirkan kekuatan hegemonik. Oleh karena itu, berdasarkan hasil wawancara dan diskusi dengan berbagai narasumber serta studi kepustakaan, potensi ancaman terhadap keamanan maritim masih akan mewarnai dinamika keamanan kawasan, baik itu yang berkaitan dengan keamanan tradisional maupun non-tradisional.

IV.1. Sengketa Perbatasan dan Penguasaan Sumber Energi

Sengketa perbatasan, termasuk perbatasan maritim, yang hingga kini masih terjadi di antara sejumlah negara kawasan dan belum tuntas diselesaikan secara damai adalah salah satu isu yang perlu mendapatkan perhatian serius.¹⁴ Fakta empiris menyatakan bahwa salah satu penyebab utama terjadinya perang adalah persoalan batas wilayah. Kondisi tersebut dapat dibuktikan dengan konflik antara India-Pakistan dalam persoalan Kashmir, kemudian konflik Pulau Senkaku/Diayou antara Tiongkok dan Jepang. Beberapa negara Asia Tenggara menyimpan masalah serupa itu, dan hal tersebut berpotensi menjadi ancaman bagi keamanan kawasan jika sengketa perbatasan berkembang menjadi konflik terbuka, salah satunya adalah sengketa teritorial di Laut China Selatan yang melibatkan sejumlah negara anggota ASEAN (Malaysia, Vietnam, Filipina, dan

¹³ Eric Grove, *The Future of Sea Power*, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1990: 229-232.

¹⁴ Dikemukakan oleh Toto Permanto, Dirwilhan Ditjen Strahan Kemhan RI, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 2 April 2014, dan juga oleh Ganewati Wuryandari, Peneliti LIPI, dan Eddy Mulya, Direktorat Polkam ASEAN Kemenlu RI, dalam FGD dengan topik yang sama di P3DI Setjen DPR RI, 14 Mei 2014. Lihat juga Clive Schofield and Ian Storey, "Energi Security and Southeast Asia: The Impact on Maritime Boundary and Territorial Disputes", *Asia Quarterly*, Vol. IX, No. 4, Fall 2005.

Brunei Darussalam) dengan Tiongkok, yang dalam tahun-tahun belakangan ini kembali memanas. Pada Mei 2014, misalnya, kapal Tiongkok dan Vietnam terlibat konfrontasi di perairan Laut China Selatan di dekat anjungan pengeboran minyak Tiongkok di dekat Kepulauan Paracel, yang oleh Vietnam juga diklaim sebagai kawasan zona ekonomi ekslusifnya.¹⁵ Sebelumnya, pada Maret 2014, kapal penjaga pantai Tiongkok juga nyaris bentrok dengan kapal Filipina yang memasuki daerah pertikaian di Laut China Selatan.¹⁶

Yang menarik dari isu sengketa Laut China Selatan ada ah isu tersebut juga telah "menarik" negara lain di luar pihak yang bersengketa untuk memberikan "dukungan" kepada salah satu pihak yang bersengketa. Jepang, misalnya, melalui kunjungan Perdana Menteri Shinzo Abe ke Filipina pada 27 Juli 2013 menjanjikan akan memberikan 10 kapal *Coast Guard* kepada Filipina melalui sistem bantuan *Official Development Assistance* (ODA).¹⁷ Di samping Filipina, Vietnam juga tengah menantikan kapal eks *Japan Coast Guard* guna memperkuat kekuatan di wilayah Kepulauan Paracel.¹⁸ Dukungan Jepang tersebut, meskipun dalam bentuk pemberian bantuan kapal, bisa saja dimaknai lebih jauh oleh Tiongkok yang juga memiliki persoalan dengan Jepang di Laut China Timur terkait sengketa atas Kepulauan Senkaku/Diayou. Terlebih Jepang di bawah pemerintahan Abe sepertinya akan mengambil langkah kebijakan yang lebih aktif di bidang pertahanan dan keamanan, seperti terlihat dari rencana Abe yang berkeinginan untuk melakukan interpretasi

¹⁵ "Berebut Laut China Selatan, Kapal Tiongkok, Vietnam Saling Tabrak", *Liputan6.com*, 9 Juni 2014, <http://www.news.liputan6.com/read/2060434/berebut-laut-china-selatan-kapal-tiongkok-viet-nam-saling-tabrak>, diakses 10 Juni 2014.

¹⁶ Insiden tersebut terjadi pada 29 Maret 2014 ketika kapal Filipina yang hendak membawa perlengkapan makanan kepada pasukan Filipina yang berjaga di Second Thomas Shoal coba dihambat oleh kapal penjaga pantai Tiongkok. Pulau karang yang disengketakan tersebut dinamakan Ayungin oleh Filipina, sementara Tiongkok menyebutnya Karang Ren'ai. "Kapal Cina dan Filipina nyaris bentrok", *BBC Indonesia*, 31 Maret 2014, http://www.bbc.co.uk/indonesia/dunia/2014/03/140330_cina_filipina.shtml, diakses 9 Juni 2014.

¹⁷ "Japan, Philippines Sign Strategic Partnership", *IHS Jane's Defence Weekly online*, 30 Juli 2013.

¹⁸ "Shangri-La Dialogue: Vietnam Called for International Unity Against Chinese SCS Move, Expect Japanese Patrol Craft in 2015", *IHS Jane's Defence Weekly online*, 2 Juni 2014.

ulang terhadap konstitusi (Pasal 9 Konstitusi Jepang) yang berkaitan dengan penggunaan kekuatan pertahanan Jepang.¹⁹ Ini artinya, isu sengketa teritorial di Laut China Selatan berpotensi menimbulkan konflik tidak saja di antara negara-negara yang bersengketa, tetapi bisa juga melibatkan negara lain yang memiliki kepentingan terhadap keamanan maritim di wilayah itu, seperti Jepang. Belum lagi Amerika Serikat (AS), yang juga memiliki kepentingan untuk menjaga kebebasan bermavigasi di kawasan ini,²⁰ dipastikan tidak akan tinggal diam melihat asertivitas Tiongkok yang semakin meningkat di Laut China Selatan dan juga Laut China Timur.

Di internal negara-negara anggota ASEAN sendiri juga masih terdapat potensi konflik yang disebabkan oleh masalah batas teritorial, antara lain Kamboja-Thailand, Indonesia-Malaysia, Malaysia-Filipina, dan beberapa kasus lainnya.²¹ Sengketa perbatasan adalah persoalan yang membutuhkan waktu penyelesaian yang sangat lama dan "melelahkan" sehingga terciptanya ketegangan merupakan sebuah keniscayaan. Hal ini pula yang terjadi dalam sengketa Blok Ambalat antara Indonesia dan Malaysia di Laut Sulawesi. Sengketa Blok Ambalat dimulai pada 1979 ketika Malaysia mempublikasikan peta yang menunjukkan perairan teritorial dan tapal batas kontinentalnya.

¹⁹ Jepang di bawah kepemimpinan Perdana Menteri Shinzo Abe telah menetapkan rencana untuk melakukan interpretasi ulang terhadap Pasal 9 Konstitusi. Dalam reinterpretasi, Jepang bermaksud menyatakan bahwa penggunaan kekuatan untuk *collective self-defense* diperbolehkan. Selama ini Jepang dilarang menggunakan kekuatan kecuali untuk self-defense. Rencana Abe untuk melakukan interpretasi ulang terhadap konstitusi tidak lepas dari perubahan lingkungan strategis di sekitar negara itu. Situasi di Korea Utara dan Tiongkok merupakan alasan utama. Abe meyakini bahwa Tokyo harus melangkah di luar sistem pasca perang. Beijing merespons negatif rencana Abe tersebut yang dinilai telah mengabaikan *gentlement's agreement* yang dicapai pada pembicaraan normalisasi hubungan kedua negara pada 1970-an untuk *shelve the issue* kedaulatan kepulauan Senkaku/Diayou. Dikemukakan dalam paparan Alman Helvas Ali, *IHS Jane's Representative*, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014. Lihat juga, "Strong Constitution: Japan Looks to Reset Its Policy on Self-Defence", *IHS Jane's Intelligence Review online*, 15 Mei 2014.

²⁰ Tetsuo Kotani, "Freedom of Navigation and the US-Japan Alliance: Addressing the Threat of Legal Warfare", *US-Japan Papers*, New York: Japan Center for International Exchange, Desember 2011.

²¹ "Numerous border disputes remain unresolved", *The Jakarta Post*, 11 September 2011.

Peta ini secara jelas memasukkan kawasan dasar laut, yang kemudian oleh Indonesia disebut Blok Ambalat, sebagai bagian dari Malaysia.²² Indonesia dan beberapa negara tetangga lainnya tidak mengakui peta yang dikeluarkan oleh Malaysia tersebut dan mengajukan protes. Kunci penyelesaian kasus Ambalat pada dasarnya adalah penetapan batas maritim antara kedua negara di Laut Sulawesi. Perundingan tentang batas maritim ini sedang berjalan. Penentuan garis batas antara kedua negara idealnya mengacu pada UNCLOS dengan memperhatikan keberadaan konsesi sumber daya alam (minyak dan gas bumi/migas) yang sudah ada di kawasan tersebut sejak 1960an.²³ Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang memandang laut sebagai satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari daratan, Indonesia memang sudah sejaknya memperhatikan wilayah dan yurisdiksi maritimnya. Penetapan garis batas maritim antarnegara adalah salah satu pekerjaan rumah yang harus selalu mendapat perhatian.

Masih terkait dengan sengketa perbatasan, tidak tertutup kemungkinan bahwa hal itu juga berkaitan dengan upaya penguasaan sumber-sumber energi yang berada di wilayah perairan yang dipersengketakan. Hal tersebut pada gilirannya akan berdampak pada situasi keamanan maritim kawasan. Karena, para pihak yang bersengketa tidak segan-segan akan menggunakan kekuatan (termasuk militer) untuk mempertahankan wilayahnya yang memiliki sumber energi, terlebih solusi damai belum dicapai. Hal tersebut sudah tentu akan menciptakan ketegangan di sekitar perairan yang dipersengketakan. Ini terlihat dalam kasus Laut China Selatan. Tiongkok, yang bersengketa dengan sejumlah negara anggota ASEAN atas kepemilikan wilayah perairan, yang diduga mengandung cadangan energi yang besar di dalamnya itu, sering melakukan upaya pencegahan, dengan mengirimkan kapal-kapal penjaga pantainya.

Ketegangan yang terjadi di sekitar perairan yang dipersengketakan, apalagi terjadi konflik terbuka, sudah tentu tidak

²² I Made Andi Arsana, "Penyelesaian Sengketa Ambalat dengan Delimitasi Maritim: Kajian Geospasial dan Yuridis", http://www.academia.edu/332_43/Penyelesaian_Sengketa_Ambalat_de-nGAN_Delimitasi_Maritim_Kajian_Geospasial_dan_Yuridis, diakses 9 Juni 2014.

²³ Dikemukakan Eddy Mulya, Direktorat Polkam ASEAN Kemenlu RI, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 14 Mei 2014.

kondusif bagi kelancaran lalu lintas kapal-kapal internasional yang melalui kawasan tersebut. Ini artinya, keamanan maritim yang dilatarbelakangi oleh sengketa perbatasan, bisa juga dikaitkan dengan persoalan keamanan energi, dan juga keamanan pangan. Keamanan energi dan keamanan pangan merupakan isu krusial bagi banyak negara saat ini dan ke depan, termasuk di kawasan Asia Pasifik.²⁴ Kedua isu itu bukan saja menyangkut kewajiban negara untuk menyediakan energi dan pangan dengan harga terjangkau dan dalam jumlah yang sesuai dengan kebutuhan bagi rakyatnya, tetapi juga menyangkut stabilitas nasional dan kawasan. Yang dimaksud dengan stabilitas nasional yaitu keamanan energi dan pangan yang terjamin akan memberikan kontribusi positif terhadap stabilitas internal suatu negara dan sebaliknya. Sedangkan stabilitas kawasan yang dimaksud yaitu isu keamanan energi dan pangan dapat memicu ketegangan hubungan antarnegara apabila negara-negara yang berkepentingan tidak dapat mengelola isu itu secara damai.

Khusus terkait dengan keamanan energi, kecil kemungkinan jika kebutuhan konsumsi negara-negara di kawasan dicukupi hanya dari cadangan-cadangan energi yang ada sekarang. Oleh karena itu, perlu dicari sumber-sumber cadangan energi yang baru, dan kemungkinan hal itu berada di laut-laut lepas, termasuk di wilayah-wilayah yang masih menjadi sengketa. Perairan Laut China Selatan adalah salah satu contohnya di mana di wilayah perairan yang dipersengketakan oleh Tiongkok dan sejumlah negara anggota ASEAN ini diperkirakan terkandung cadangan migas yang besar. Perkiraan *U.S. Energy Information Administration* (EIA) menyebutkan bahwa sekitar 60-70 persen dari hidrokarbon yang terdapat di Laut China Selatan adalah gas, sementara itu penggunaan gas alam di wilayah ini diproyeksikan akan tumbuh sebesar 5 persen pertahun selama dua dekade mendatang.²⁵ Makin langkanya sumber energi di wilayah daratan mendorong banyak negara melakukan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi energi di wilayah lautan. Hal itu seringkali memunculkan sengketa antarnegara, khususnya pada wilayah perairan

²⁴ Dikemukakan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dan Alman Helvas Ali, *IHS Jane's Representative*, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

²⁵ "South China Sea is a critical world trade route and a potential source of hydrocarbons", *EIA Overview*, 7 Februari 2013, <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=sc>. Diakses 2 Mei 2014.

yang batas-batas definitifnya belum disepakati bersama, baik itu laut territorial, zona tambahan, maupun zona ekonomi ekslusif (ZEE).

Isu sengketa perbatasan dan penguasaan sumber energi ini juga perlu menjadi perhatian Indonesia, selain dalam kasus Ambalat antara Indonesia dan Malaysia di atas, yakni dalam kaitan dengan lahirnya Perjanjian Celah Timor (*Timor Gap Treaty*) antara Indonesia dan Australia. Wilayah laut yang berhadapan dengan Australia pada bagian selatan dari Pulau Timor dikenal dengan nama Laut Timor. Kawasan laut ini selalu menyisakan berbagai persoalan pada saat Indonesia dan Australia hendak menetapkan batas wilayah lautnya. Lahirnya Perjanjian Celah Timor adalah sebagai akibat dari belum dapat disepakatinya batas wilayah laut yang tetap. Meskipun demikian, di kawasan di sekitar batas yang belum ditetapkan tersebut, Australia telah melakukan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi melalui berbagai perusahaan minyak dan gas negara lain. Kondisi ini menunjukkan bahwa kawasan Laut Timor memiliki kandungan migas yang sangat besar dan berpotensi untuk dikelola bagi kepentingan masyarakat. Hal penting yang perlu diketahui adalah bahwa hingga saat ini batas wilayah laut antara Indonesia dan Australia belum disepakati, tetapi pihak Australia tetap melakukan kegiatan eksplorasi maupun eksploitasi migas di sekitar daerah perbatasan yang masih dirundingkan.²⁶ Fenomena ini menunjukkan bahwa masih ada masalah yang harus diselesaikan oleh Indonesia dan Australia terkait batas maritim.

IV.2. Perompakan, Pembajakan, dan Terorisme Maritim

Isu-isu keamanan maritim lainnya yang juga perlu mendapat perhatian adalah ancaman-ancaman non-konvensional, terutama yang datang dari berbagai tindak kejahatan transnasional, yang secara langsung juga mengancam wibawa dan wilayah negara, di antaranya adalah perompakan dan pembajakan, serta terorisme maritim.²⁷ Perairan Asia Tenggara, khususnya Selat Malaka, merupakan jalur pelayaran yang cukup penting dan strategis yang menghubungkan wilayah Asia dengan Eropa dan Timur Tengah.

²⁶ Keterangan ini diperoleh melalui diskusi dengan Wilhelmus Wetan Songa, Dosen Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Nusa Cendana di Kupang, pada 26 April 2014.

²⁷ Dikemukakan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

Semakin banyaknya pelayaran internasional, terutama kapal-kapal dagang dan tanker minyak manca negara yang melintas di wilayah perairan Asia Tenggara, dapat mengundang perhatian kelompok-kelompok atau pihak-pihak tertentu yang berniat melakukan tindak kejahatan untuk melakukan perompakan atau pembajakan. Laporan *International Maritime Organization* (IMO) memang menyebutkan bahwa telah terjadi penurunan tindak kejahatan perompakan dan pembajakan di perairan Asia Tenggara dan sekitarnya, namun bukan berarti bahwa tindak kejahatan tersebut hilang sama sekali.²⁸

Pada 22 April 2014, misalnya, telah terjadi perompakan terhadap kapal tanker Singapura, Naniwa Maru 1, yang pada saat itu hendak menuju Myanmar, di perairan Selat Malaka, lepas pantai barat wilayah Malaysia.²⁹ Sementara pada 14 Juni 2014, kapal tanker Ai Maru, yang terdaftar di Honduras, juga telah dibajak di Laut China Selatan, sebelah timur Semenanjung Malaysia, saat tengah membawa muatan 1.520 ton *marine gas oil* (MGO) dari Singapura menuju Thailand. Saat itu para pembajak mengikat dan mengunci awak kapal dan selanjutnya memindahkan 620 ton MGO ke kapal yang tidak bisa diidentifikasi.³⁰ Kapal itu berhasil diselamatkan keesokan harinya oleh kapal perang Malaysia, Singapura dan Indonesia, serta *Coast Guard* Malaysia (*Malaysian Maritime Enforcement Agency/MMEA*). Ini menunjukkan bahwa perompakan dan pembajakan masih menjadi ancaman serius bagi keamanan maritim perairan kawasan, khususnya Selat Malaka yang dilalui oleh lebih dari 60 ribu kapal setiap tahunnya, termasuk kapal-kapal tanker pengangkut energi (minyak).³¹

Terjadinya perompakan dan pembajakan terhadap kapal-kapal tanker menunjukkan bahwa keamanan maritim juga harus

²⁸ Pembahasan mengenai perompakan dan pembajakan di perairan Asia Tenggara, lihat Miha Hribernik, "Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia", *Briefing Paper 2013/2*, European Institute for Asian Studies-EIAS, Maret 2013.

²⁹ "Kapal Tanker Singapura Dibajak di Selat Malaka", *Kontan.co.id*, 23 April 2014, <http://www.internasional.kontan.co.id/news/kapal-tanker-singapura-dibajak-di-selat-malaka>. Diakses 9 Juni 2014.

³⁰ "Kapal Tanker MT Ai Maru Dibajak di Wilayah Johor", *Sinar Harapan*, 16 Juni 2014.

³¹ "Sepertiga Perdagangan Dunia Melalui Selat Malaka", *Tribunnews.com*, 10 September 2014, <http://www.tribunnews.com/regional/2014/09/10/sepertiga-perdagangan-dunia-melalui-selat-malaka>. Diakses 12 September 2014.

memberi perhatian pada persoalan keamanan di wilayah perairan yang menjadi jalur perlintasan atau akses kapal-kapal pengangkut energi dari negara produsen ke negara konsumen. Negara-negara Asia Pasifik merupakan konsumen lapangan minyak yang berada di Asia Barat Daya/Timur Tengah. Oleh karena itu, keamanan energi menjadi salah satu agenda strategis bagi negara-negara seperti Jepang, Tiongkok dan Korea Selatan.³² Penyebaran kapal-kapal perang negara-negara itu ke kawasan Teluk Persia, Teluk Aden dan Samudera Hindia kiranya bisa dilihat sebagai bagian dari agenda mengamankan akses mereka terhadap energi.

Ini artinya, keamanan energi mempunyai keterkaitan erat dengan keamanan maritim. Perairan Laut China Selatan, termasuk Selat Malaka, dipandang oleh negara-negara pengimpor energi sebagai jalur rawan bagi terjadinya perompakan dan pembajakan terhadap kapal-kapal tanker mereka, dan oleh karena itu perlu menjadi perhatian dalam keamanan maritim.³³ Hal ini menunjukkan bahwa keamanan energi mempunyai benang merah dengan *sea power*, di mana Angkatan Laut dapat juga bertugas mengamankan jalur energi yang menjadi perlintasan kapal-kapal tanker pengangkut minyak dari negara produsen ke negara konsumen.³⁴ Singkatnya, keamanan maritim kawasan harus juga memperhatikan kondisi keamanan wilayah perairan yang menjadi jalur perlintasan kapal-kapal pengangkut energi, seperti perairan Laut China Selatan dan Selat Malaka. Keamanan maritim juga harus memperhatikan isu keamanan pangan, karena ekspor-impor pangan dunia dewasa ini sebagian dilakukan melalui transportasi laut. Yang harus

³² Dikemukakan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dan Alman Helvas Ali, *IHS Jane's Representative*, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

³³ "Singapore, Malaysian Navies Rescue Tanker From Pirates", *IHS Jane's Defence Weekly online*, 17 Juni 2014.

³⁴ Bahkan untuk negara maju seperti AS, peran Angkatan Laut sangat vital dalam mengamankan wilayah produsen energi seperti di Teluk Persia sebagaimana telah digariskan dalam *Carter Doctrin*. Sejak dicanangkannya doktrin ini di masa administrasi Presiden Jimmy Carter, Angkatan Laut AS telah hadir secara permanen di Teluk Persia guna mengamankan perairan itu dan wilayah Timur Tengah dari ancaman yang dapat mengganggu aliran energi dari kawasan Teluk Persia menuju AS. Lihat Marsetio, *Sea Power Indonesia*, Jakarta: Universitas Pertahanan, 2014: 80-81.

diperhatikan di sini adalah mengamankan jalur laut ekspor-impor tersebut, sebab apabila terjadi gangguan keamanan terhadap jalur laut itu, akan berimplikasi langsung terhadap fluktuasi harga pangan di negara konsumen, bahkan bisa berisiko terjadi krisis pangan.

Khusus terkait dengan keamanan energi, dalam dekade terakhir isu tersebut semakin mengemuka dan diperkirakan akan berdampak terhadap keamanan global dalam tahun-tahun yang akan datang. Kebutuhan masyarakat dunia akan energi migas yang terus meningkat, sementara ketersediannya semakin terbatas, berimplikasi secara politik, ekonomi dan keamanan. Kebangkitan ekonomi di negara-negara yang mempunyai pengaruh besar terhadap keamanan kawasan dan keamanan global ikut mendorong meningkatnya kebutuhan energi secara global. Sifat energi migas yang tidak dapat diperbarui, lambat laun akan semakin langka, tidak mencukupi kebutuhan dunia.³⁵ Kondisi seperti itu menyebabkan krisis energi di masa yang akan datang akan semakin serius dan dapat menjadi sumber konflik antarnegara. Meningkatnya ketergantungan energi dan terbatasnya sumber daya migas telah mengakibatkan kenaikan harga migas berada jauh di atas harga yang wajar. Harga minyak yang terus naik telah mengakibatkan kenaikan harga semua kebutuhan pokok manusia dan berdampak signifikan terhadap stabilitas perekonomian secara global.

Kemungkinan bagi terjadinya terorisme maritim juga perlu menjadi perhatian meskipun belum menjadi ancaman nyata saat ini. Namun, sulit disangkal bahwa perairan Asia Tenggara sangat rawan. Semakin banyaknya pelayaran kapal-kapal dagang di wilayah ini dapat mengundang organisasi teroris melakukan perompakan, baik untuk penggalangan dana maupun sekedar menebarkan iklim ketidakpastian. Meskipun kebanyakan perompakan dan pembajakan di perairan kawasan ini lebih berorientasi pada aspek ekonomi, namun bisa saja orientasi tersebut bergeser ke arah ideologi dan

³⁵ Data cadangan minyak beberapa negara menyebutkan, Venezuela (produksi minyak 2,73 juta barel per hari; cadangan 297,6 miliar barel; perkiraan habis 220 tahun), Arab Saudi (produksi minyak 11,53 juta barel per hari; cadangan 265,9 miliar barel; perkiraan habis 40 tahun), Indonesia (produksi minyak 830 ribu barel per hari; cadangan 3,7 miliar; perkiraan habis 11 tahun). Dikemukakan dalam paparan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

terorisme. Potensi bagi terjadinya terorisme cukup besar, mengingat di kawasan ini juga terdapat kelompok-kelompok militer yang suatu saat bisa saja menebar ancaman di lautan. Menurut akademisi dari *Singapore's International Center for Political Violence and Terrorism*, Rohan Gunaratna, ancaman terorisme di lautan cukup besar, salah satunya datang dari kelompok Abu Sayyaf (*The Abu Sayyaf Group*). Kelompok Macan Tamil yang mendirikan basis di Asia Tenggara, menurut Rohan Gunaratna, juga patut diwaspada mengingat kelompok militer yang sempat membajak kapal tanker itu kerap melancarkan serangan bunuh diri dan memiliki banyak ranjau laut.³⁶ Ini artinya, potensi bagi terjadinya terorisme maritim tetap ada dan perlu diwaspada oleh negara-negara di kawasan.

IV.3. Pencurian Ikan dan Penyelundupan

Perairan Asia Tenggara yang kaya akan sumber daya perikanan, terutama di perairan Indonesia juga menjadi daya tarik tersendiri bagi pihak-pihak tertentu, termasuk asing, untuk melakukan penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*). Perairan Indonesia yang rawan dari kegiatan *illegal fishing* tersebut menyebar mulai dari perairan utara Aceh, Laut Natuna, Laut Sulawesi, Samudera Indonesia bagian selatan, Laut Aru (Maluku), hingga Laut Arafura di sekitar Papua.³⁷ Berbagai cara ilegal dilakukan oleh nelayan lokal maupun asing untuk mengeksplorasi sumber daya perikanan Indonesia tersebut. Luasnya wilayah perairan Indonesia, seperti Arafura, dihadapkan dengan minimnya pengawasan dan pengamanan yang dilakukan

³⁶ Pernyataan Rohan Gunaratna tersebut lihat dalam "Terorisme Laut Bisa Jadi Ancaman Serius", *Okezone.com*, 22 Maret 2012, <http://international.okezone.com/read/2012/03/22/411/597950/teroris-me-laut-bisa-jadi-ancaman-serius>. Diakses 16 Juni 2012. Lihat juga, Rommel C. Banlaoi, "Maritime Terrorism in Southeast Asia: The Abu Sayyaf Threat", *Naval War College Review*, Vo. 58, No. 4, Autumn 2005: 63-80.

³⁷ "Illegal Fishing Masih Jadi Ancaman Terbesar Wilayah Laut Indonesia", *DetikNews*, 15 April 2014. <http://news.detik.com/surabaya/read/2014/04/15/150113/2555774/475/illegal-fishing-masih-jadi-ancaman-terbesar-wilayah-laut-indonesia?n992204fksberitadsfsf>. Diakses 16 Juni 2014. Juga berdasarkan hasil pertemuan dan wawancara dengan Aba Maulaka, Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi NTT, di Kupang, 22 April 2014; Laksma TNI Deddy Muhibah Pribadi, Danlantamal VII, di Kupang, 25 April 2014; dan dengan Kolonel Laut (P) Purwadi, Asisten Operasional Lantamal XI, di Merauke, 17 Mei 2014.

oleh unsur-unsur Patroli TNI AL, baik patroli laut maupun udara, menyebabkan leluasanya terjadinya pelanggaran-pelanggaran di perairan Arafura, khususnya *illegal fishing*. Kapal-kapal ikan asing yang diindikasikan masih melaksanakan penangkapan ikan di wilayah perairan Arafura adalah kapal-kapal ikan dari Thailand dan Tiongkok.³⁸

Kegiatan *illegal fishing* yang dilakukan oleh pihak asing di perairan Indonesia, sudah tentu juga terjadi di perairan Indonesia yang lain, seperti yang terjadi di perairan Anambas dan Natuna yang juga kaya akan sumber daya perikanan. Pencurian ikan oleh nelayan asing asal Thailand dan Vietnam kerap terjadi di perairan sekitar Anambas dan Natuna, dan hal tersebut sudah sangat meresahkan masyarakat, terlebih hal itu dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal yang relatif modern yang lebih mampu menangkap ikan di wilayah-wilayah perairan yang sulit dijangkau oleh nelayan-nelayan lokal.³⁹ Digunakannya kapal-kapal yang relatif modern dan memiliki kecepatan yang lebih tinggi oleh nelayan asing untuk mencuri ikan di perairan Indonesia, terutama di saat-saat musim ombak besar, telah cukup menyulitkan aparat untuk melakukan penangkapan terhadap para nelayan asing tersebut.⁴⁰ Kegiatan *illegal fishing* di perairan Indonesia yang menurut taksiran Kementerian Kelautan dan Perikanan telah merugikan negara lebih dari 100 triliun per tahun ini sudah tentu tidak bisa dibiarkan terus berlanjut,⁴¹ karena selain telah menjadi ancaman serius bagi keamanan maritim juga telah membawa kerugian besar bagi negara. Tidak tertutup kemungkinan bahwa pencurian ikan yang dilakukan oleh pihak asing di perairan

³⁸ Hasil pertemuan dan wawancara dengan Kolonel Laut (P) Purwadi, Asisten Operasional Lantamal XI, di Merauke, 17 Mei 2014.

³⁹ Hasil pengumpulan data tentang Keamanan Maritim dan wawancara dengan Akhir Zaman, Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Kepulauan Anambas, di Tarempa, Anambas, 22 November 2013.

⁴⁰ Hasil pengumpulan data tentang Keamanan Maritim dan wawancara dengan Letkol Laut (P) Agung Jaya Saktika, Danlanal Tarempa, Anambas, di Tarempa, 23 November 2013. Keterangan yang hampir sama juga dikemukakan dalam wawancara dengan Kolonel Laut (P) Purwadi, Asisten Operasional Lantamal XI, dan Herwin Salurante, Satker PSDKP Merauke, di Merauke, pada 17 Mei 2014.

⁴¹ "KKP: Negara Rugi Ratusan Triliun Akibat *Illegal Fishing*", *InfoPublik*, 19 April 2014, <http://infopublik.kominfo.go.id/read/75519/kkp-negara-rugi-ratusan-triliun-akibat-illegal-fishing.html>. Diakses 16 Juni 2014.

Indonesia merupakan bagian dari kejahatan transnasional yang memiliki keterkaitan erat (*closely linked*) dengan industri-industri perikanan di beberapa negara.

Aktivitas penyelundupan, baik barang maupun orang, yang dilakukan melalui jalur laut sudah tentu juga menjadi persoalan serius bagi keamanan maritim. Hal ini tidak mengherankan mengingat transportasi laut masih menjadi andalan utama dalam lalu-lintas perdagangan dunia, di mana sepertiganya melalui Selat Malaka yang juga menjadi bagian dari perairan Indonesia.⁴² Ini artinya, pada saat yang bersamaan aktivitas penyelundupan berpotensi untuk terjadi, termasuk di sini adalah senjata api ilegal, narkoba, bahan bakar minyak, hingga manusia. Penyelundupan senjata api ilegal (*arms smuggling*), misalnya, merupakan masalah serius tidak hanya di kalangan negara, tetapi juga berpengaruh kepada isu-isu regional bahkan internasional. Keberadaan senjata api ilegal dapat memberikan pengaruh terhadap peningkatan angka kejahatan dan situasi yang cenderung tidak stabil di wilayah negara maupun kawasan, termasuk dapat merusak pembangunan dan membahayakan keamanan umat manusia. Jalur perairan kawasan yang terbuka, seperti di sekitar Thailand, Filipina, Malaysia dan Indonesia dapat menjadi pilihan, bahkan pernah terjadi, bagi kegiatan ilegal tersebut.⁴³ Penyelundupan dan bisnis senjata api ilegal biasanya melibatkan individu, kelompok-kelompok subnasional dan aktor-aktor non-negara, yang berperan sebagai pengguna senjata api ilegal.

Perairan di bagian timur Indonesia yang berbatasan dengan negara tetangga, Papua Nugini (PNG) dan Timor Leste, juga perlu diwaspadai dan berpotensi digunakan sebagai jalur penyelundupan senjata api oleh pihak-pihak tertentu.⁴⁴ Untuk Papua, khususnya Merauke, para pelaku penyelundupan biasanya akan berusaha menghindari pemeriksaan dari petugas Posal Torasi/Pamtas RI-PNG, sehingga mereka lebih memilih

⁴² Dikemukakan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

⁴³ Anggi Setio Rachmanto, "Pola Penyelundupan dan Peredaran Senjata Api Ilegal di Indonesia", *Jurnal Kriminologi Indonesia Vol. V No. II*, Agustus 2009: 31-46.

⁴⁴ Hasil pertemuan dan wawancara dengan Laksma TNI Deddy Muhibah Pribadi, Danlantamal VII, di Kupang, 25 April 2014, dan dengan Kolonel Laut (P) Purwadi, Asisten Operasional Lantamal XI, di Merauke, 17 Mei 2014.

jalur laut dengan anggapan sulit dideteksi. Kasus penyelundupan lainnya yang sering terjadi di sekitar perairan Merauke adalah kasus penyelundupan Bahan Bakar Minyak (BBM). Pengiriman barang dan BBM ke pedalaman di wilayah Merauke dengan menggunakan kapal kargo tradisional biasanya disertai dengan barang-barang dan BBM ilegal dengan modus untuk kepentingan atau keperluan suatu instansi tertentu tanpa disertai dengan dokumen-dokumen yang lengkap dan akurat. Kasus-kasus penyelundupan lainnya juga sering terjadi di daerah Wanam, Kabupaten Merauke, dengan melibatkan kapal-kapal ikan asing; barang-barang yang diselundupkan sebagian besar adalah minuman keras. Penyelundupan barang-barang dan minuman keras dari Tiongkok tersebut dibawa oleh kapal-kapal Tramper dan penjaring dari Tiongkok di perairan Arafura, pelabuhan Wanam dan pelabuhan-pelabuhan lainnya di Merauke.⁴⁵ Kasus penyelundupan serupa (BBM dan minuman keras) juga dijumpai di jalur laut perbatasan Indonesia-Timor Leste.⁴⁶

Penyelundupan narkoba kini juga marak dilakukan melalui jalur laut. Badan Narkotika Nasional (BNN) mencatat 80 persen pengiriman narkoba sekarang dilakukan melalui jalur laut setelah pelabuhan udara (bandara) dianggap tidak aman lagi oleh para bandar dan kurir narkoba.⁴⁷ BNN sendiri mengakui, sebagaimana dikemukakan Deputi Pemberantasan Narkoba Dddy Fauzi Elhakim, bahwa jalur laut di perairan Indonesia sudah terbilang rawan sebagai lokasi penyelundupan narkoba. Ini terbukti dari hasil penangkapan dua tersangka Warga Negara Iran bernama Mostava Moradaviland (32 tahun) dan Seiyed Hasheim Mosavipour (35 tahun) yang ditangkap BNN di Cagar Alam, Desa Jayanti, Kecamatan Pelabuhan Ratu, Kabupaten Sukabumi, Jawa Barat, pada 26 Februari 2014, dengan barang bukti sabu seberat 60 kilogram.⁴⁸ Sebelumnya,

⁴⁵ Hasil pertemuan dan wawancara dengan Kolonel Laut (P) Purwadi, Asisten Operasional Lantamal XI, di Merauke, 17 Mei 2014.

⁴⁶ Hasil pertemuan dan wawancara dengan Panca Putera Jaya, Kepala Kantor KPPBC Tipe Madya Pabean C Kupang, di Kupang, 23 April 2014.

⁴⁷ "80 Persen Pengiriman Narkoba Lewat Laut", *Arsip Bakorkamla*, 5 Mei 2014, <http://www.bakorkamla.go.id/index.php/arsip/index-berita/sorotan-media/6269-80-persen-pengiriman-narkoba-lewat-laut>. Diakses 17 Juni 2014.

⁴⁸ "Warga Iran Ditangkap dengan 60 Kg Sabu", *Sinar Harapan.co*, 27 Februari 2014, <http://sinarharapan.co/news/read/33119/warga-iran-ditangkap-dengan-60-kg-sabu>. Diakses 17 Juni 2014.

pada Januari 2012 di perairan selatan Jawa Barat, di sekitar Kawasan Ujung Genteng, juga pernah terjadi penyelundupan narkoba di mana ketika itu Bareskrim Polri menyita puluhan kilogram narkoba dari tangan tersangka.⁴⁹ Sekjen Gerakan Nasional Anti Narkotika (Granat) Ashar Soerjobroto mengungkapkan bahwa luasnya wilayah pantai Indonesia dan kurang maksimalnya penjagaan laut membuat sindikat perdagangan narkoba internasional kerap memanfaatkan celah ini.⁵⁰

Perairan Indonesia yang luas dan terbuka juga telah dimanfaatkan oleh para sindikat sebagai jalur penyelundupan imigran gelap (*illegal immigrant*) asal Timur Tengah menuju Australia, terutama melalui wilayah perairan Indonesia yang berbatasan dengan perairan Australia.⁵¹ Wilayah perairan Nusa Tenggara Timur (NTT) merupakan jalur utama penyelundupan imigran gelap ke Australia. Meskipun sering mengalami kecelakaan karena beratnya medan perairan yang dilalui, namun hal tersebut tidak menyurutkan para imigran gelap untuk mencapai Australia. Diduga ada sindikat yang beroperasi di NTT dan sekitarnya untuk meloloskan imigran gelap ke Australia dan kegiatan tersebut dilakukan oleh sindikat yang profesional dan sulit untuk ditangkap.⁵² Penyelundupan imigran gelap ke Australia melalui perairan NTT umumnya dilakukan menggunakan perahu-perahu nelayan yang sebagian besar diantaranya tidak dilengkapi dengan alat pelacak. Banyak dari perahu para nelayan yang kemudian menjadi penyelundup imigran tersebut tidak terdaftar di nasional atau internasional sebagai kapal pencari ikan, karena masing-masing dari mereka masih bersifat tradisional dan lebih mengandalkan kemampuan dan keahlian

⁴⁹ "Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba", *Inilah.com*, 27 Februari 2014, <http://nasional.inilah.com/read/detail/2078255/perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba>. Diakses 17 Juni 2014.

⁵⁰ "BNN: Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba", *Voaindonesia.com*, 4 Maret 2014, <http://www.voaindonesia.com/content/bnn-perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba/1863557.html>. Diakses 17 Juni 2014.

⁵¹ Dikemukakan dalam paparan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

⁵² Hasil pertemuan dan wawancara dengan Kombes Pol. Purwoko Yudianto, Direktur Polair Polda NTT, di Kupang, 24 April 2014, dan Laksma TNI Deddy Muhibah Pribadi, Danlantamal VII, di Kupang, 25 April 2014.

alamiah dalam mengemudikan perahunya. Hal tersebut kemudian dimanfaatkan oleh para penyelundup (*smugglers*) untuk melakukan aktivitasnya, karena dengan begitu penyelundupan mereka jarang diketahui.⁵³ Potensi penyelundupan imigran juga ditemukan di perairan Merauke, Papua, setelah pihak aparat pada 18 Agustus 2013 menemukan dan mengamankan sembilan orang warga negara asing (1 orang warga Suriah dan 8 orang warga Sudan), pencari suaka politik ke Australia, yang gagal melakukan penyeberangan ke Pulau Boiga (Australia) setelah *speedboat* yang mereka tumpangi terbalik.⁵⁴

IV.4. Pencemaran Lingkungan

Aspek lingkungan juga telah menjadi isu penting dalam keamanan maritim yang juga menekankan pentingnya menjaga laut dari ancaman kerusakan lingkungan. Isu ini penting diangkat mengingat kondisi lingkungan hidup, termasuk di laut, dari hari ke hari semakin menunjukkan penurunan kualitas yang cukup signifikan.⁵⁵ Padahal di laut terdapat begitu banyak potensi sumber daya hayati yang juga sangat penting bagi kelangsungan hidup manusia. Pencemaran lingkungan laut merupakan masalah yang dihadapi oleh hampir semua bangsa di dunia. Pengaruhnya dapat menjangkau seluruh aktivitas manusia di laut, dan karena sifat laut berbeda dengan darat, maka masalah pencemaran laut dapat memengaruhi semua negara pantai baik negara sedang berkembang maupun negara maju. Sumber dari pencemaran laut ini antara lain

⁵³ Hasil pertemuan dan wawancara dengan Paul Manehat, Kepala Badan Pengelola Perbatasan Provinsi NTT, di Kupang, 23 April 2014, dan dengan Kombes Pol. Purwoko Yudianto, Direktur Polair Polda NTT, di Kupang, 24 April 2014.

⁵⁴ Sembilan orang warga negara asing yang diamankan tersebut merupakan bagian dari 23 orang pencari suaka politik yang hendak menyeberang ke Pulau Boiga (Australia) untuk selanjutnya ke Australia dengan menggunakan *speedboat*. Namun ditengah jalan upaya mereka gagal setelah *speedboat* yang mereka tumpangi, pada 14 Agustus 2013, terbalik; 14 orang pencari suaka belum diketahui kondisinya, sementara sembilan orang selamat dan ditampung di Posal Torasi. Hasil pertemuan dan wawancara dengan Kolonel Laut (P) Purwadi, Asisten Operasional Lantamal XI, di Merauke, 17 Mei 2014.

⁵⁵ Dikemukakan dalam paparan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

adalah tumpahan minyak, sisa damparan amunisi perang, buangan sampah dari transportasi darat melalui sungai, emisi transportasi laut dan buangan pestisida dari pertanian. Namun, sumber utama pencemaran lebih sering terjadi dari tumpahan minyak kapal-kapal tanker. Tumpahan minyak merupakan salah satu jenis pencemaran yang pengaruhnya cukup besar dalam waktu jangka panjang. Tumpahan minyak di laut sering menyebabkan pencemaran yang berujung pada kerusakan sumber daya hayati dan rusaknya ekosistem bawah laut, sehingga banyak nelayan atau masyarakat sekitar tidak bisa melaut untuk mencari ikan.

Fenomena ini juga terjadi di perairan Asia Tenggara yang menjadi jalur perlintasan kapal-kapal tanker dunia. Selat Malaka, misalnya, dilewati oleh 72 persen tanker yang melintas dari Samudera Hindia ke Samudera Pasifik. Selat Lombok dan Selat Makasar dilewati 28 persen pelintas. Ketentuan yang membatasi kedalaman dan lebar tertentu dari selat atau perairan untuk dapat dilalui kapal tanker akan menggeser “tingkat kesibukan” Selat Malaka ke perairan lain, misalnya Selat Lombok dan Selat Makasar serta Laut Sulawesi. Semakin padatnya pelayaran dengan sendirinya akan meningkatkan risiko terjadinya pencemaran lingkungan.⁵⁶ Terkait dengan persoalan pencemaran lingkungan di laut, Indonesia sebenarnya memiliki persoalan serius dengan kondisi perairan di Laut Timor, sebagai dampak dari meledaknya kilang minyak Montara lebih dari empat tahun lalu yang telah mencemari 75 persen wilayah perairan Laut Timor.⁵⁷ Pemerintah Indonesia sudah seharusnya melakukan upaya maksimal untuk menyelesaikan masalah pencemaran di Laut Timor ini sebagai bagian dari isu keamanan maritim yang harus direspon secara sungguh-sungguh.

⁵⁶ Dikemukakan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

⁵⁷ Yang lebih memprihatinkan, pemerintah Australia lewat *Australia Maritime Safety Authority* (AMSA) telah menyemprotkan bubuk kimia yang sangat beracun yaitu *Dispersant Corexit* 9500 dan 9572 di Laut Timor untuk menenggelamkan tumpahan minyak Montara ke dasar laut Timor. Hingga saat ini Indonesia tidak pernah melakukan upaya maksimal untuk menyelesaikan masalah pencemaran di Laut Timor ini. Apabila Indonesia bersikap seperti ini dalam menyiapkan masalah besar dalam bidang lingkungan hidup maka negara-negara yang berada di kawasan Asia Pasifik akan melihatnya sebagai sebuah kesalahan yang

Selain isu-isu keamanan maritim di atas, sudah tentu masih ada isu keamanan maritim lainnya yang juga perlu menjadi perhatian, yang muncul sebagai konsekuensi dari adanya kekhawatiran negara-negara luar kawasan atas stabilitas dan keamanan wilayah maritim Asia Tenggara. Kepentingan utama bagi negara-negara luar kawasan, terutama Tiongkok, Jepang dan AS, adalah kepastian akses dan/atau ketersediaan sumber daya. Bagi mereka, alur laut di perairan Asia Tenggara hampir tidak bisa digantikan. Perubahan rute ke Selat Lombok atau Selat Sunda saja, akan membawa beban finansial tambahan bagi mereka. Unilateralisme global AS juga telah memaksa kekuatan maritimnya untuk hadir di wilayah Asia Tenggara, termasuk menggunakan ALKI sebagai jalur perlintasan mereka. Gagasan tentang *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI) yang pernah dimunculkan oleh AS beberapa waktu lalu merupakan salah satu bentuk dari unilateralisme itu.⁵⁸

Bagaimana dan seberapa besar potensi ancaman itu menjadi titik kerawanan selalu menjadi perdebatan akademik. Potensi-potensi ancaman itu tidak ubahnya bara dalam sekam. Penyelesaian Sipadan-Ligitan bisa menimbulkan trauma tertentu bagi Indonesia terhadap Malaysia, sebagaimana penyelesaian Batu Puteh antara Malaysia dan Singapura. Krisis energi di negara-negara industri Asia Timur dapat mengawali asertivisme politik luar negeri, bersamaan dengan pertikaian di antara mereka sendiri, misalnya Jepang dengan Tiongkok atau Korea Selatan maupun Tiongkok dengan Taiwan atau negara-negara yang bersengketa dengannya di Laut China Selatan, dan hal ini bisa dipastikan meningkatkan sensitivitas negara-negara itu terhadap keamanan akses atas wilayah maritim Asia Tenggara. Hal ini menunjukkan bahwa peran domain maritim memang sangat vital bagi negara-negara di kawasan, dan juga banyak negara di dunia, yang menjadikan laut sebagai jalur utama

harus dipertanggungjawabkan. Hasil diskusi dengan Wilhelmus Wetan Songa, Dosen Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Nusa Cendana, di Kupang, pada 26 April 2014.

⁵⁸ RMSI adalah salah satu kebijakan *maritime security* AS. Kebijakan ini sejatinya merupakan bagian dari proses transformasi pertahanan AS dan strategi baru pangkalan Angkatan Laut AS. Kebijakan ini dijalankan dengan membangun kerja sama antara Angkatan Laut AS dengan mitra atau aliannya melalui pelatihan, penggunaan teknologi informasi dan tukar-menukar informasi (biasanya informasi intelijen).

perdagangan internasional mereka. Tidak berlebihan jika Sam J. Tangredi menyatakan bahwa globalisasi dimulai dari laut;⁵⁹ karena strategisnya laut, maka keamanan maritim kini menjadi salah satu isu keamanan secara global dan menjadi perhatian semua pihak yang berkepentingan, baik aktor negara maupun non-negara.

⁵⁹ Sam J. Tangredi, "Globalization and Sea Power: Overview and Context", dalam Sam J. Tangredi (ed.), *Globalization and Maritime Power*, Institute for National Strategic Studies, National Defense University Press, 2002: 1-23.

BAB V

INDONESIA DAN KEAMANAN MARITIM DI KAWASAN

Tidak dapat dipungkiri bahwa posisi geografis Indonesia memiliki keunggulan kompetitif dibandingkan dengan negara-negara lain baik dari segi geoekonomi, geopolitik maupun geostrategis. Hal ini, sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, tidak lepas dari posisi Indonesia sebagai negara terbesar di Asia Tenggara yang mempunyai empat *choke points*, dari sembilan *choke points* strategis di dunia, dan tiga ALKI yang menghubungkan kawasan Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik dan Asia Timur dengan Australia.⁶⁰ Meskipun Indonesia memperoleh keuntungan yang sangat potensial dari letak geografisnya tersebut, namun Indonesia juga dalam posisi yang rentan dari ancaman keamanan maritim. Hal itu disebabkan oleh meningkatnya jumlah arus pelayaran yang melintasi perairan Indonesia yang tentunya juga akan berdampak terhadap masalah lingkungan hidup, sumber daya alam dan ancaman keamanan maritim itu sendiri.

Ini artinya, Indonesia dengan posisi strategisnya tersebut tidak bisa mengabaikan berbagai persoalan keamanan maritim kawasan. Sebaliknya, Indonesia perlu merespons dan menyikapinya, terlebih pernah ada semacam kesangsian dari sebagian pengguna laut perairan kawasan bahwa Indonesia sebagai negara pantai dianggap belum mampu menjaga keamanan perairan yurisdiksinya yang juga digunakan sebagai jalur pelayaran internasional. Oleh karena itulah, negara pantai selalu menjadi tudingan sebagai pihak yang harus bertanggungjawab terhadap keamanan laut di wilayahnya, dan bila hal itu terabaikan akan menimbulkan tekanan dunia internasional untuk secara bersama-sama memaksa masuk ke wilayah yurisdiksi negara pantai guna mengamankan armada niaganya masing-masing.⁶¹

⁶⁰ Marsetio, *op.cit*: 55.

⁶¹ *Ibid.*, 56.

Sebagaimana diketahui bahwa di kawasan Asia Pasifik terdapat tiga negara Asia Timur yang sangat tergantung pada pasokan minyak dari Timur Tengah.⁶² Pasokan minyak dari Timur Tengah menuju Asia Timur hampir 100 persen menggunakan wahana transportasi laut dan sudah pasti melalui perairan yurisdiksi Indonesia. Jika diperhatikan selama ini, perairan yurisdiksi Indonesia, termasuk di sekitar Selat Malaka, relatif aman digunakan sebagai jalur kapal-kapal tanker menuju dan dari negara-negara Asia Timur, meskipun pernah terjadi beberapa kasus perompakan, seperti telah disinggung di atas, namun hal itu tidak terlalu signifikan dan mengancam stabilitas keamanan kawasan Asia Pasifik, setidaknya hingga saat ini.

Respons Indonesia dalam menyikapi persoalan keamanan maritim kawasan sesungguhnya sudah proporsional, karena dilandaskan pada ketentuan hukum internasional (UNCLOS 1982), dan juga tata pergaulan antarbangsa yang mengedepankan pentingnya menjaga dan memelihara stabilitas keamanan dan perdamaian internasional. Untuk stabilitas keamanan kawasan Asia Pasifik yang didominasi oleh domain maritim, hal tersebut sesungguhnya juga tidak lepas dari kontribusi Indonesia menjamin keamanan maritim di perairan yurisdiksinya, yang sudah menjadi kewajiban bagi setiap negara pantai sesuai ketentuan UNCLOS 1982. Tidak dipungkiri bahwa AS memberikan kontribusi terbesar bagi stabilitas keamanan kawasan melalui eksistensi *U.S. Pacific Command*. Tetapi, tidak berarti negara-negara lainnya di kawasan tidak berkontribusi sama sekali terhadap hal tersebut. Begitu pula dengan Indonesia, yang dengan segala keterbatasannya, masih mampu menjamin keamanan maritim di wilayahnya.⁶³

Ini berarti, pembangunan keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara yang digunakan sebagai jalur perdagangan dunia secara otomatis menjadi tanggungjawab bersama negara-negara yang berada di kawasan. Namun, negara pengguna laut juga harus ikut bertanggungjawab secara kooperatif dalam menjaga keamanan laut di lingkungan maritim kawasan ini. Karena, pihak pengguna laut

⁶² Tiga negara Asia Timur tersebut adalah Jepang, Tiongkok, dan Korea Selatan, yang dikenal juga sebagai negara-negara penggerak utama ekonomi kawasan.

⁶³ Dikemukakan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014. Lihat juga, Marsetio, *op.cit*: 56.

juga menikmati keuntungan dengan menggunakan jalur pelayaran ini sebagai akses perekonomiannya. Walaupun di lain pihak tidak ada mekanisme dalam hukum internasional yang mewajibkan kepada negara pengguna laut untuk ikut berkontribusi aktif dalam pembangunan keamanan maritim di wilayah yang mereka lalui, tezapi secara psikologis, apabila kepentingan jalur perekonomian mereka terganggu akan menghambat distribusi barang di negaranya.⁶⁴

Mengingat pentingnya domain maritim dari aspek politik, ekonomi dan keamanan, interdependensi keamanan maritim antarnegara di kawasan Asia Tenggara dan Asia Pasifik merupakan hal yang mutlak dan tidak terhindarkan. Interdependensi tersebut secara otomatis menempatkan Indonesia sebagai salah satu aktor penting dalam keamanan maritim kawasan. Terkait dengan hal tersebut, sudah sepantasnya bila Indonesia mengajak negara-negara lain yang berkepentingan untuk meningkatkan kerja sama di bidang keamanan maritim. Sebab, kemampuan Indonesia untuk menjamin stabilitas keamanan maritim di wilayahnya tidak saja akan memberikan kontribusi besar terhadap stabilitas keamanan kawasan Asia Tenggara dan Asia Pasifik tetapi juga bagi kemajuan ekonomi negara-negara di kawasan.

Untuk kepentingan stabilitas kawasan, posisi dan respons Indonesia adalah menjadikan ASEAN sebagai sentralitas kawasan, diantaranya melalui eksistensi *ASEAN Regional Forum* (ARF) dan pembentukan *ASEAN Community* yang salah satu elemennya adalah *ASEAN Political-Security Community* (APSC). Dalam APSC terdapat *ASEAN Maritime Forum* (AMF) yang diharapkan menjadi wadah bagi kerja sama maritim multilateral ASEAN, seperti terlihat pada pertemuan AMF 2012 yang telah menghadirkan dan melibatkan negara-negara non-ASEAN dalam wadah *Expanded AMF*. Sementara itu, dalam konteks keamanan maritim kawasan, Indonesia secara konsisten mendorong negara-negara di kawasan untuk menangani

⁶⁴ Untuk itu akan sangat baik jika ada suatu bentuk mekanisme baru yang menguntungkan berbagai pihak untuk meningkatkan keamanan maritim di suatu selat atau perairan yang digunakan untuk pelayaran internasional, khususnya terkait dengan perdagangan dunia agar diatur dalam ketetapan bersama di bawah payung badan internasional. Dengan demikian mekanisme baru itu akan mencakup aspek kesejahteraan (*prosperity*) dan aspek keamanan (*security*) bagi kepentingan dunia internasional. *Ibid.*

berbagai isu keamanan maritim, termasuk sengketa perbatasan, melalui pendekatan diplomatik dan kerja sama bilateral dan multilateral.⁶⁵ Hal tersebut berangkat dari keyakinan bahwa dalam era globalisasi saat ini, tidak ada negara yang dapat menyelesaikan masalah-masalah terkait dengan keamanan tanpa bekerja sama dengan negara-negara lain. Interdependensi antarnegara bukan saja menyangkut aspek ekonomi, namun juga telah menyentuh aspek politik dan keamanan. Oleh karena itu, forum diplomasi menjadi penting bagi Indonesia dalam merespons dan mengelola isu-isu keamanan maritim kawasan.⁶⁶

Sejauh ini upaya para diplomat Indonesia dalam merespons dan mengelola persoalan keamanan maritim kawasan patut dihargai. Namun, Indonesia masih dihadapkan pada sejumlah persoalan keamanan maritim yang tidak mudah dan masih harus diatasi, seperti kasus Ambalat dengan Malaysia, penyelundupan imigran ke Australia, hingga persoalan pencemaran lingkungan di Laut Timor. Potensi kejahatan lintas negara (*transborder crimes*) di perairan perbatasan Indonesia dengan negara tetangga juga masih tinggi, hal ini tidak terlepas dari masih minimnya pengawasan di laut dihadapkan dengan luasnya wilayah laut di Indonesia dan banyaknya

⁶⁵ Penanganan isu sengketa Laut China Selatan adalah salah satu contohnya di mana Indonesia, meskipun bukan bagian dari negara-negara yang bersengketa (*non-claimant states*), mendorong hal tersebut untuk dapat ditangani dengan cara-cara damai, antara lain dengan terlebih dahulu menyusun *Code of Conduct in the South China Sea* di antara negara-negara yang bersengketa dalam kerangka *confidence building measures* dan diplomasi preventif yang bertujuan untuk mencegah terjadinya konflik terbuka dan untuk menciptakan suasana kondusif, sehingga proses penyelesaian sengketa di antara mereka dapat dilakukan dengan cara-cara damai.

⁶⁶ Tidak dapat dipungkiri peran aktif Indonesia dalam forum diplomasi kawasan guna mengelola isu keamanan maritim yang berkembang. Indonesia secara pro-aktif berupaya mengelola isu-isu keamanan maritim kawasan dengan menempatkannya pada jalur diplomatik, baik bilateral maupun multilateral. Nyaris pada semua isu terkait dinamika keamanan maritim, Indonesia berupaya mengelolanya lewat forum ASEAN dan percabangannya (ARF, AMF, EAS). Kecuali untuk isu keamanan energi yang hingga kini belum memiliki wadah khusus di kawasan dan isu *illegal immigrant* yang diwadahi dalam *Bali Process*. Dikemukakan dalam paparan Alman Helvas Ali, *IHS Jane's Representative*, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

jalur serta pelabuhan-pelabuhan tikus yang dapat dimanfaatkan oleh pihak-pihak tertentu untuk melaksanakan kegiatan ilegalnya.⁶⁷ Oleh karena itu, pendekatan yang bersifat komprehensif perlu dilakukan dalam merespons dan mengelola berbagai persoalan keamanan maritim kawasan yang disesuaikan dengan kasusnya.

Dalam kasus penyelundupan manusia atau imigran gelap, dibutuhkan pendekatan yang bersifat komprehensif baik di tingkat nasional, regional maupun global. Karena, hal ini terkait dengan persoalan yang dihadapi oleh negara asal, negara transit dan negara tujuan dari imigran gelap tersebut. Selain itu, juga perlu melibatkan lembaga-lembaga kemanusiaan internasional dalam penanganannya seperti UNHCR (*United Nations High Commissioner for Refugees*) dan IOM (*International Organization for Migrations*), karena seringkali jatuhnya korban dari imigran gelap tersebut. Kebijakan Indonesia sendiri dalam merespons persoalan ini adalah menghalau perahu imigran gelap jika berada di luar wilayah teritorial Indonesia. Namun, jika sudah masuk wilayah teritorial Indonesia, maka hal tersebut harus diatasi sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, antara lain menangkap mereka yang melanggar aturan keimigrasian untuk kemudian diserahkan kepada instansi terkait guna diproses lebih lanjut.⁶⁸

Kerja sama antarnegara dalam merespons dan mengelola isu-isu keamanan maritim kawasan, sebagaimana dikemukakan di atas, memang penting untuk dilakukan. Namun, prinsip dasar dari kerja sama ini harus didasari rasa saling percaya dan menguntungkan. Kerja sama keamanan harus senantiasa mengacu pada kepentingan nasional seluruh negara dan diterapkan secara seimbang dan sebanding (*counter balancing interest*). Kerja sama harus mengedepankan aspek konstruktivitas, sekuritisasi, dan keamanan manusia. Dalam kaitan ini, Indonesia sebaiknya terus berinisiatif untuk segera mengisi kerja sama keamanan maritim dalam wadah APSC yang dikembangkan melalui AMF. Dalam tataran operasional, khususnya di lingkup TNI Angkatan Laut, hal tersebut telah diupayakan diantaranya melalui

⁶⁷ Hasil pertemuan dan wawancara dengan Laksma TNI Deddy Muhibah Prihati, Danlantamal VII, di Kupang, 25 April 2014, dan dengan Kolonel Laut (P) Purwadi, Asisten Operasional Lantamal XI, di Merauke, 17 Mei 2014

⁶⁸ Hasil pertemuan dan wawancara dengan Laksma TNI Deddy Muhibah Prihati, Danlantamal VII, di Kupang, 25 April 2014.

kegiatan Patroli Terkoordinasi (Patkor) dengan negara tetangga, pertukaran informasi dan *intelligent exchange* serta membangun sistem informasi terintegrasi antarnegara, termasuk kelengkapan *surveillance* dan *monitoring system*, selain melakukan latihan bersama, misalnya latihan anti perompakan dan anti pembajakan.⁶⁹ Latihan bersama juga telah diupayakan pada aspek *nonwarfighting*, khususnya untuk merespons isu keamanan manusia, seperti yang dilakukan melalui “*Multilateral Naval Exercise Komodo 2014*” yang melibatkan 18 negara (termasuk Indonesia) yang berlangsung di Batam, Anambas, dan Laut Natuna, Kepulauan Riau, pada bulan Maret-April 2014, sebagai tindak lanjut dari *ASEAN Agreement on Disaster Management and Emergency Response*, sesuai agenda *ASEAN Defence Minister’s Meeting* (ADMM-Plus).⁷⁰

Masih terkait dengan persoalan kerja sama antarnegara di kawasan, khususnya dalam kerangka ASEAN, Indonesia, sebagai salah satu pemangku kepentingan, perlu mendorong ASEAN merancang strategi untuk secara efektif dan kontinu mengatasi permasalahan ancaman terhadap keamanan laut. Mengingat ancaman terhadap zona maritim Asia Tenggara ini cukup tinggi, ASEAN dapat memulai dengan mengembangkan *ASEAN Maritime Security Blueprint*, untuk menetapkan kebijakan, prosedur dan langkah-langkah keamanan yang berfungsi untuk membentuk suatu kerangka kerja dan konsep strategi mitigasi. Mitigasi di sini dapat didefinisikan sebagai penghindaran atau resolusi yang menguntungkan terhadap ancaman atau insiden melalui salah satu dari tindakan-tindakan: pencegahan, penangkalan, penolakan, deteksi, penahanan, dan respons. APSC adalah entitas yang paling tepat untuk memajukan kerja sama keamanan maritim di kawasan, khususnya ASEAN.⁷¹

Selain pentingnya kerja sama antarnegara, pemberahan ke dalam juga perlu dilakukan oleh Indonesia untuk mendukung penanganan

⁶⁹ Hasil pertemuan dan wawancara dengan Laksma TNI Deddy Muhibah Pribadi, Danlantamal VII, di Kupang, 25 April 2014.

⁷⁰ “Menkopolhukam Buka Latihan Bersama 18 Negara di Batam”, *Tribunnews.com*, 29 Maret 2014, <http://www.tribunnews.com/nasional/2014/03/29/menkopolhukam-buka-latihan-bersama-18-negara-di-batam>. Diakses 8 April 2014.

⁷¹ Dikemukakan Eddy Mulya, Direktorat Polkam ASEAN Kemenlu RI, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 14 Mei 2014.

persoalan yang berkaitan dengan keamanan maritim. Terdapat dua isu penting di sini yang perlu mendapat perhatian, yaitu manajemen maritim nasional dan manajemen keamanan maritim nasional. Terkait dengan isu yang pertama, manajemen maritim nasional, dapat dikatakan bahwa sampai saat ini Indonesia tidak memiliki *Ocean Policy*, begitu juga dengan Strategi Maritim Nasional (*National Maritime Strategy*) dan Strategi Keamanan Maritim Nasional (*National Maritime Security Strategy*). Dari aspek legal, tidak jelas lembaga mana di Indonesia yang berwenang merumuskan ketiga dokumen vital tersebut. Untuk isu yang kedua, manajemen keamanan maritim nasional, Indonesia juga memiliki persoalan, meskipun saat ini Indonesia telah memiliki Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) berdasarkan Peraturan Presiden No. 81 Tahun 2005, akan tetapi dalam praktiknya penanganan masalah keamanan maritim masih tidak tertata dengan baik. Eksistensi Bakorkamla tidak dapat menerima pendeklasifikasi kewenangan yang dimiliki Kementerian/Lembaga lain yang juga mempunyai kewenangan di laut.⁷² Apalagi dari aspek hierarki perundang-undangan, Kementerian/Lembaga lain mendasarkan kewenangannya pada undang-undang sektoral, sedangkan eksistensi Bakorkamla hanya berbasiskan Peraturan Presiden.

Dahulu ada keinginan agar Indonesia mempunyai *Coast Guard* dengan kewenangan yang luas seperti AS dan Jepang. Namun keinginan tersebut sulit untuk terwujud selama masih terdapat resistensi dari Kementerian/Lembaga sektoral, karena tidak menginginkan kewenangan itu didelegasikan kepada *Coast Guard*. Terlebih lagi dalam konteks Indonesia, kewenangan nyaris sama dengan *revenue*, baik legal maupun ilegal. Padahal secara ideal, dalam manajemen keamanan maritim nasional seharusnya hanya terdapat dua aktor utama pada tataran operasional, yaitu TNI Angkatan Laut dan *Coast Guard* Indonesia.⁷³ Sebagai konsekuensi dari tidak adanya Strategi Keamanan Maritim Nasional, upaya merespons dinamika

⁷² Dikemukakan dalam paparan Alman Helvas Ali, *IHS Jane's Representative*, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

⁷³ Dikemukakan dalam paparan Alman Helvas Ali, *IHS Jane's Representative*, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

keamanan maritim kawasan pun menjadi tidak optimal. Ini artinya, TNI Angkatan Laut masih akan diandalkan sebagai kekuatan utama keamanan maritim nasional. Padahal kapasitas TNI Angkatan Laut terbatas untuk hal tersebut, karena di sisi lain TNI Angkatan Laut juga mengemban fungsi militer dan diplomasi, selain fungsi konstabulari yang selama ini banyak mengemuka.

Manajemen keamanan maritim di Indonesia yang masih belum ideal, yang berdampak pada tidak optimalnya Indonesia dalam merespons persoalan keamanan maritim kawasan, sudah tentu tidak bisa dibiarkan terus berlanjut. Oleh karena itu, pemikiran untuk membenahi manajemen keamanan maritim nasional perlu disambut positif dan didukung, termasuk pemikiran untuk menghadirkan *Sea and Coast Guard* Indonesia. Cikal-bakalnya sebetulnya sudah ada, yakni Bakorkamla, yang peran dan kewenangannya perlu direvitalisasi sehingga dapat melaksanakan peran *Coast Guard* yang sesungguhnya sebagaimana yang terdapat di negara-negara lain, termasuk di sejumlah negara ASEAN. Model *Coast Guard* yang terdapat di beberapa negara bisa diambil sebagai contoh atau disesuaikan dengan kebutuhan Indonesia,⁷⁴ atau Indonesia membentuk sendiri dengan merevitalisasi Bakorkamla menjadi Badan Keamanan Laut (Bakamla), misalnya, sebagai sebuah institusi sipil tunggal yang diberi kewenangan penuh untuk melaksanakan tugas pengamanan dan penegakan hukum di laut yurisdiksi nasional yang legalitas formalnya diakui oleh hukum nasional maupun internasional. Institusi sipil tunggal tersebut mengintegrasikan dan mewadahi seluruh atau sebagian fungsi, sarana dan prasarana, personil dan instansi yang terkait dalam pelaksanaan penegakan hukum, keamanan dan keselamatan di laut. Untuk menuju ke sana, aspek legalnya sudah tentu perlu diperkuat atau dibangun terlebih dahulu agar institusi yang diberi kewenangan penuh untuk melaksanakan tugas pengamanan dan penegakan hukum di laut yurisdiksi nasional tersebut dapat efektif dan efisien dalam melaksanakan tugas dan

⁷⁴ Pandangan ini dikemukakan antara lain oleh Kombes Pol. Purwoko Yudianto, Direktur Polair Polda NTT, yang pernah magang di *Coast Guard* Amerika, dalam wawancara di Kupang, 24 April 2014.

kewenangannya.⁷⁵ Sebagai negara pantai, pembentukan *Coast Guard* sudah sangat mendesak untuk direalisasikan di Indonesia.

Masih dalam kerangka pemberahan ke dalam, *Maritime Domain Awareness* (MDA) juga perlu dibangun di Indonesia, khususnya di antara para pemangku kepentingan maritim. Sebagai negara dengan perairan teritorial, zona tambahan dan ZEE yang sangat luas, merupakan suatu keharusan bagi Indonesia untuk membangun MDA.⁷⁶ Terlebih lagi sesuai dengan UNCLOS 1982, Indonesia harus menetapkan sejumlah wilayah perairannya sebagai alur lintas kepulauan, di mana saat ini terdapat tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) utara-selatan. Hingga saat ini beberapa kekuatan besar Asia Pasifik seperti Amerika Serikat dan Australia masih terus mendesak Indonesia untuk menetapkan ALKI timur-barat.⁷⁷ Sementara, Indonesia sendiri menilai bahwa ketiga ALKI yang sudah ada, ditambah hak lintas damai sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982 sudah mewadahi kepentingan pelayaran internasional. Lebih jauh, mengacu pada UNCLOS 1982, eksistensi alur laut kepulauan adalah untuk memfasilitasi jalur lalu lintas kapal perang dan bukan untuk kapal niaga. Fasilitas jalur lalu lintas kapal perang merupakan titik temu antara kepentingan negara-negara besar yang memiliki kepentingan memproyeksikan kekuatan Angkatan Lautnya ke

⁷⁵ Dikemukakan oleh Sukemi HM Yassin, Konsultan Bidang Hukum Bakorkamla RI, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 2 April 2014. Pembentukan *Coast Guard* di Indonesia memang membutuhkan pengaturan yang sangat matang, mengingat saat ini ada sekitar 13 instansi yang terlibat dalam sistem manajemen penegakan hukum, di antaranya TNI Angkatan Laut, Polisi Perairan, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai, Patroli Kementerian Kelautan dan Perikanan, Patroli Bea Cukai, Syahbandar, dan instansi lainnya. Artinya, selama ini pengelolaan keamanan di laut Indonesia diselenggarakan oleh 13 instansi pemerintah yang memiliki strategi dan kebijakan yang berbeda-beda, sehingga tidak terintegrasi dalam satu komando. Hal tersebut mengakibatkan ancaman keamanan dan pelanggaran hukum di laut terus meningkat, sehingga mengganggu keamanan perairan kawasan dan perbatasan antarnegara. Untuk itu perlu adanya perubahan konsep pengelolaan keamanan di laut dari *multi agency single task* menjadi *single agency multi task*.

⁷⁶ Dikemukakan dalam paparan Laksma TNI Amarulla Octavian, Kepala Staf Koarmabar TNI AL, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

⁷⁷ Marsetio, *op.cit*: 57.

wilayah yang jauh dari wilayah kedaulatannya dan kepentingan negara-negara kepulauan yang menekankan pada pengakuan terhadap konsep negara kepulauan dan sekaligus kepentingan keamanan.

Bagi Indonesia, eksistensi MDA sangat mendesak, agar Indonesia mampu mengawasi wilayah perairannya, termasuk ALKI, secara lebih efektif. Lewat MDA diharapkan semua kegiatan yang terjadi di perairan Indonesia dapat dipantau dan diketahui secara *real time*, sehingga aksi-aksi penindakan terhadap dugaan pelanggaran dapat dilaksanakan dengan cepat. Tentu bukan suatu hal yang wajar dan pantas, apabila pihak asing, seperti yang bernaung di bawah ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*), yang berbasis di Singapura, lebih mengetahui situasi keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia daripada aparat keamanan Indonesia sendiri. Indonesia sebenarnya telah memiliki infrastruktur awal MDA, namun infrastruktur itu belum dimanfaatkan untuk membentuk suatu MDA nasional, karena ego sektoral masing-masing pemangku kepentingan yang terkait dengan keamanan maritim masih sangat kuat. Sebagai contoh, terdapat *coastal surveillance radar* di Selat Malaka milik TNI Angkatan Laut dan *vessel traffic system* (VTS) milik Kementerian Perhubungan di perairan yang sama. Apabila kedua sistem itu dapat dikoneksikan, maka akan sangat membantu untuk menjaga keamanan maritim di salah satu selat terpadat di dunia tersebut.⁷⁸ Ini artinya, ego sektoral masih mewarnai kinerja para pemangku kepentingan maritim di tataran operasional yang seharusnya tidak terjadi jika MDA sudah terbangun.

Berdasarkan paparan di atas, maka pembangunan MDA, pembenahan manajemen maritim dan strategi keamanan maritim nasional, serta pengembangan pendekatan komprehensif dan kerja sama maritim antarnegara (diplomasi maritim) merupakan hal penting yang perlu dilakukan oleh Indonesia dalam kerangka merespons dan menyikapi isu-isu keamanan maritim kawasan. Selain tentunya pula TNI Angkatan Laut, yang juga telah banyak berkontribusi terhadap stabilitas kawasan walaupun dihadapkan pada sejumlah keterbatasan, perlu untuk ditingkatkan kapasitasnya

⁷⁸ *Ibid.*, 58.

melalui program *minimum essential force* (MEF). MEF dibagi dalam tiga Renstra, yaitu Renstra 2010-2014, 2015-2019 dan 2020-2024. Dalam kriteria MEF, pada 2024 TNI Angkatan Laut harus memiliki jumlah kekuatan antara lain berupa 157 KRI, 54 pesawat udara dan 333 Ranpur yang memiliki kondisi siap tempur dan teknologi terkini, dan disertai peningkatan kemampuan pangkalan. Pembangunan kekuatan yang mendekati ideal dapat dimulai pada 2025,⁷⁹ namun hal itu pun tergantung pada keputusan politik dari pemerintahan yang saat itu berkuasa. Kesemua upaya tersebut perlu didukung dan dikawal, terutama oleh parlemen (DPR RI), sebagai langkah konstruktif yang perlu diambil oleh pemerintah Indonesia dalam kerangka pengelolaan dan penanganan isu-isu keamanan maritim kawasan.

⁷⁹ Dikemukakan dalam paparan Alman Helvas Ali, *IHS Jane's Representative*, dalam FGD tentang Keamanan Maritim Kawasan di P3DI Setjen DPR RI, 3 Juli 2014.

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

VI.1. Kesimpulan

Mewujudkan kawasan Asia Tenggara yang stabil perlu terus diupayakan oleh negara-negara di kawasan, termasuk Indonesia, mengingat sejumlah isu terkait keamanan maritim kawasan belum sepenuhnya teratasi dan hal ini berpotensi mengancam stabilitas kawasan. Persoalan keamanan maritim tersebut begitu beragam, tidak hanya terkait dengan isu-isu keamanan non-tradisional (seperti perompakan, pembajakan, terorisme, pencurian ikan, penyelundupan, dan pencemaran lingkungan), tetapi juga yang bersifat tradisional, seperti isu sengketa perbatasan maritim antarnegara yang belum tuntas dan masalah kebebasan atau akses negara-negara dalam penggunaan laut. Ini artinya, Indonesia, yang secara geopolitik memiliki posisi strategis di kawasan, tidak bisa mengabaikan begitu saja berbagai persoalan keamanan maritim kawasan, tetapi sebaliknya sebagai negara pantai perlu merespons dan menyikapinya, terlebih hal tersebut terjadi di sekitar perairan yurisdiksi Indonesia yang juga digunakan sebagai jalur pelayaran internasional. Respons Indonesia dalam menyikapi persoalan keamanan maritim kawasan sesungguhnya sudah proporsional, karena dilandaskan pada ketentuan hukum internasional (UNCLOS 1982), dan juga tata pergaulan antarbangsa yang mengedepankan pentingnya menjaga dan memelihara stabilitas keamanan dan perdamaian internasional.

Dalam konteks kawasan, posisi dan respons Indonesia adalah menjadikan ASEAN sebagai sentralitas bagi pengembangan kerja sama antarnegara dalam merespons dan membahas isu-isu keamanan maritim kawasan secara multilateral, khususnya melalui *ASEAN Regional Forum*, *ASEAN Maritime Forum* dan wadah *ASEAN Political-Security Community*, terutama setelah *ASEAN Community* terbentuk dan berjalan. Kerja sama antarnegara (diplomasi) dalam

merespons dan mengelola isu-isu keamanan maritim kawasan tersebut harus didasari rasa saling percaya dan menguntungkan serta senantiasa mengacu pada kepentingan nasional dan regional. Mengingat ancaman terhadap keamanan maritim kawasan cukup tinggi, ASEAN dapat mengembangkan *ASEAN Maritime Security Blueprint* yang memuat kebijakan, prosedur dan langkah-langkah keamanan, termasuk strategi mitigasi, dalam kerangka untuk merespons dan mengelola isu-isu keamanan maritim kawasan.

Pembenahan ke dalam juga perlu dilakukan oleh Indonesia untuk mendukung penanganan persoalan yang berkaitan dengan keamanan maritim, di antaranya yang berkaitan dengan strategi keamanan maritim nasional yang hingga kini belum dimiliki oleh Indonesia, sehingga upaya merespons persoalan keamanan maritim kawasan pun menjadi tidak optimal. Oleh karena itu, pemikiran untuk membenahi strategi atau manajemen keamanan maritim nasional perlu didukung, termasuk pemikiran untuk menghadirkan *Sea and Coast Guard* Indonesia. Dalam kerangka pembenahan ke dalam, *Maritime Domain Awareness* juga perlu dibangun, terutama di antara para pemangku kepentingan maritim, agar berbagai kegiatan yang terjadi di perairan Indonesia dapat diketahui secara *real time* sehingga langkah penindakan terhadap dugaan pelanggaran dapat dilaksanakan dengan cepat. Selain itu TNI Angkatan Laut, yang juga telah banyak berkontribusi terhadap terwujudnya stabilitas kawasan, perlu untuk ditingkatkan kapasitasnya melalui program *minimum essential force* (MEF).

VI.2. Rekomendasi

Indonesia harus memiliki visi maritim yang kuat dan segera menyusun *ocean policy*, yang di dalamnya antara lain memuat strategi maritim nasional dan strategi keamanan maritim nasional. Karena Indonesia meskipun memiliki sejumlah prasyarat untuk menjadi kekuatan maritim, tetapi hingga saat ini Indonesia belum menjadi negara maritim. Status Indonesia barulah sebatas negara kepulauan pasca berlakunya UNCLOS 1982 pada 16 November 1994. Sementara itu, agar tugas pengamanan dan penegakan hukum di laut yurisdiksi nasional lebih efektif dan efisien. Karena, selama ini hal tersebut dilakukan oleh sejumlah instansi yang memiliki strategi dan kebijakan yang berbeda-beda, maka Indonesia perlu segera

membentuk sebuah institusi sipil tunggal, *Sea and Coast Guard* atau Badan Keamanan Laut Indonesia, yang diberi kewenangan penuh untuk melaksanakan tugas pengamanan dan penegakan hukum di laut yurisdiksi nasional yang legalitas formalnya diakui oleh hukum nasional maupun internasional. Untuk mendukung hal itu, *Maritime Domain Awareness* juga perlu dibangun, termasuk kapasitas TNI Angkatan Laut yang selama ini juga telah banyak berkontribusi terhadap terwujudnya stabilitas kawasan.

BIBLIOGRAFI

Buku/Jurnal

- Anthony, Mely Caballero, Ralf Emmers and Amitav Acharya (Editors), *Non-Traditional Security in Asia: Dilemmas in Securitization*, Ashgate Publishing Company, 2006.
- Banlaoi, Rommel C., "Maritime Terrorism in Southeast Asia: The Abu Sayyaf Threat", *Naval War College Review*, Vo. 58, No. 4, Autumn 2005, hal. 63-80.
- Buntoro, Kresno, *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala*, diterbitkan oleh SESKOAL, 2012.
- Buzan, Barry and Lene Hansen, *The Evolution of International Security Studies*, Cambridge University Press, 2009.
- Buzan, Barry, Ole Waever, Jaap de Wilde, *Security: A New Framework for Analysis*, Lynne Rienner Publisher, Colorado, 1998.
- Copeland, Dale C., "The constructivist challenge to structural realism: a review essay" dalam Stefano Guzzini and Anna Leander (Editors), *Constructivism and International Relations: Alexander Wendt and his critics*, New York: Routledge, 2006, hal. 1-20.
- Grove, Eric, *The Future of Sea Power*, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1990.
- Hribernik, Miha, "Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia", *Briefing Paper 2013/2*, European Institute for Asian Studies-EIAS, Maret 2013.
- Jackson, Richard, "Regime Security", dalam Alan Collins, *Contemporary Security Studies*, Oxford University Press, USA, 2010, hal. 161-175.
- Jackson, Robert and Georg Sorensen, *Introduction to International Relations: Theories and Approaches*, Oxford: Oxford University Press, 2013.

- Keliat, Makmur, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia", *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* Vol. 13, No. 1, Juli 2009, hal. 111-129.
- Kotani, Tetsuo, "Freedom of Navigation and the US-Japan Alliance: Addressing the Threat of Legal Warfare", *US-Japan Papers*, New York: Japan Center for International Exchange, Desember 2011.
- Mahan, Alfred Thayer, "The Influence of Sea Power Upon History", dalam John B. Hattendorf (ed), *Mahan on Naval Strategy*, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1991: 25-61.
- Marsetio, *Sea Power Indonesia*, Jakarta: Universitas Pertahanan, 2014.
- Rachmanto, Anggi Setio, "Pola Penyelundupan dan Peredaran Senjata Api Ilegal di Indonesia", *Jurnal Kriminologi Indonesia* Vol. V No. II, Agustus 2009, hal. 31-46.
- Schofield, Clive and Ian Storey, "Energy Security and Southeast Asia: The Impact on Maritime Boundary and Territorial Disputes", *Asia Quarterly*, Vol. IX, No. 4, Fall 2005.
- Tangredi, Sam J., "Globalization and Sea Power: Overview and Context", dalam Sam J. Tangredi (ed.), *Globalization and Maritime Power*, Institute for National Strategic Studies, National Defense University Press, 2002, hal. 1-23.
- Till, Geoffrey, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, London: Routledge, 2009.
- Zehfuss, Maja, *Constructivism in International Relations: The Politics of Reality*, Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

Dokumen/Surat Kabar/Media Online

- Arsana, I Made Andi, "Penyelesaian Sengketa Ambalat dengan Delimitasi Maritim: Kajian Geospasial dan Yuridis", http://www.academia.edu/332143/Penyelesaian_Sengketa_Ambalat_dengan_Delimitasi_Maritim_Kajian_Geospasial_dan_Yuridis, diakses 9 Juni 2014.

"Berebut Laut China Selatan, Kapal Tiongkok, Vietnam Saling Tabrak", *Liputan6.com*, 9 Juni 2014, <http://www.news.liputan6.com/read/2060434/berebut-laut-china-selatan-kapal-tiongkok-vietnam-saling-tabrak>, diakses 10 Juni 2014.

"BNN: Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba", *Voaindonesia.com*, 4 Maret 2014, <http://www.voaindonesia.com/content/bnn-perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba/1863557.html>, diakses 17 Juni 2014.

"Illegal Fishing Masih Jadi Ancaman Terbesar Wilayah Laut Indonesia", *DetikNews*, 15 April 2014. <http://news.detik.com/surabaya/read/2014/04/15/150113/2555774/475-il-legal-fishing-masih-jadi-ancaman-terbesar-wilayah-laut-indonesia?n992204fksberita-dsfdsf>, diakses 16 Juni 2014.

"Japan, Philippines Sign Strategic Partnership", *IHS Jane's Defence Weekly online*, 30 Juli 2013.

"Kapal Cina dan Filipina nyaris bentrok", *BBC Indonesia*, 31 Maret 2014, http://www.bbc.co.uk/indonesia/dunia/2014/03/140330_cina-filipina.shtml, diakses 9 Juni 2014.

"Kapal Tanker MT Ai Maru Dibajak di Wilayah Johor", *Sinar Harapan*, 16 Juni 2014.

"Kapal Tanker Singapura Dibajak di Selat Malaka", *Kontan.co.id*, 23 April 2014, <http://www.internasional.kontan.co.id/news/kapal-tanker-singapura-dibajak-di-selat-malaka>, diakses 9 Juni 2014.

"KKP: Negara Rugi Ratusan Triliun Akibat *Illegal Fishing*", *InfoPublik*, 19 April 2014, <http://infopublik.kominfo.go.id/read/75519/kkp-negara-rugi-ratusan-triliun-akibat-il-legal-fishing.html>, diakses 16 Juni 2014.

"Menkopolhukam Buka Latihan Bersama 18 Negara di Batam", *Tribunnews.com*, 29 Maret 2014, <http://www.tribunnews.com/nasional/2014/03/29/menkopolhukam-buka-latihan-bersama-18-negara-di-batam>, diakses 8 April 2014.

"Numerous border disputes remain unresolved", *The Jakarta Post*, 11 September 2011.

“Perairan Indonesia Rawan Penyelundupan Narkoba”, *Inilah.com*, 27 Februari 2014, <http://nasional.inilah.com/read/detail/2078255/perairan-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba>, diakses 17 Juni 2014.

“Sepertiga Perdagangan Dunia Melalui Selat Malaka”, *Tribunnews.com*, 10 September 2014, <http://www.tribunnews.com/regional/2014/09/10/sepertiga-perdagangan-dunia-melalui-selat-malaka>, diakses 12 September 2014.

“Shangri-La Dialogue: Vietnam Called for International Unity Against Chinese SCS Move, Expect Japanese Patrol Craft in 2015”, *IHS Jane's Defence Weekly online*, 2 Juni 2014.

“Singapore, Malaysian Navies Rescue Tanker From Pirates”, *IHS Jane's Defence Weekly online*, diakses 17 Juni 2014.

“South China Sea is a critical world trade route and a potential source of hydrocarbons”, *EIA Overview*, 7 Februari 2013, <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=sc>, diakses 2 Mei 2014.

“Strong Constitution: Japan Looks to Reset Its Policy on Self-Defence”, *IHS Jane's Intelligence Review online*, 15 Mei 2014.

“Terorisme Laut Bisa Jadi Ancaman Serius”, *Okezone.com*, 22 Maret 2012, <http://international.okezone.com/read/2012/03/22/411/597950/terorisme-laut-bisa-jadi-ancaman-serius>, diakses 16 Juni 2012.

UN General Assembly, *Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63/Add.1)*, New York, United Nations, 2008.

“Warga Iran Ditangkap dengan 60 Kg Sabu”, *Sinar Harapan.co*, 27 Februari 2014, <http://sinarharapan.co/news/read/33119/warga-iran-ditangkap-dengan-60-kg-sabu.>, diakses 17 Juni 2014.

“80 Persen Pengiriman Narkoba Lewat Laut”, *Arsip Bakorkamla*, 5 Mei 2014, <http://www.bakorkamla.go.id/index.php/arsip/index-berita/sorotan-media/6269-80-persen-pengiriman-narkoba-lewat-laut>, diakses 17 Juni 2014.

Narasumber FGD/Wawancara

Ganewati Wuryandari (Peneliti LIPI); Laksma TNI Amarulla Octavian (Kepala Staf Koarmabar TNI AL); Toto Permanto (Dirwilhan Ditjen Strahan Kemenhan RI); Eddy Mulya (Direktorat Polkam ASEAN Kemenlu RI); Sukemi HM Yassin (Konsultan Bidang Hukum Bakorkamla RI); Alman Helvas Ali (*IHS Jane's Representative*); Laksma TNI Deddy Muhibah Pribadi (Danlantamal VII Kupang); Aba Maulaka (Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi NTT); Paul Manehat (Kepala Badan Pengelola Perbatasan Provinsi NTT); Panca Putera Jaya (Kepala Kantor KPPBC Tipe Madya Pabean C Kupang); Kombes Pol. Purwoko Yudianto (Direktur Polair Polda NTT); Wilhelmus Wetan Songa (Dosen Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Nusa Cendana, Kupang); Kolonel Laut (P) Purwadi (Asisten Operasional Lantamal XI Merauke); Herwin Salurante (Satker PSDKP Merauke); Akhir Zaman (Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Kepulauan Anambas); Letkol Laut (P) Agung Jaya Saktika (Danlanal Tarempa, Anambas).

Bagian Ketiga

**KERJA SAMA KAWASAN DI BIDANG SAR MARITIM
DAN PENINGKATAN KAPASITAS BASARNAS**

oleh: Rizki Roza

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Persoalan keamanan dan keselamatan maritim akhir-akhir ini mendapat perhatian besar dari negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Melalui kerangka kerja sama ASEAN, negara-negara di kawasan mengembangkan sejumlah mekanisme untuk mengelola berbagai persoalan terkait maritim yang harus mereka hadapi bersama. Mekanisme itu tidak hanya terfokus pada sepuluh negara anggota ASEAN, tetapi juga tidak jarang melibatkan negara-negara mitra dialog dari luar kawasan yang memiliki kepentingan terhadap keamanan dan keselamatan maritim kawasan tersebut.¹ Berbagai isu dibahas melalui mekanisme-mekanisme itu, baik isu keamanan tradisional seperti sengketa tumpang tindih klaim di Laut China Selatan (LCS), maupun isu keamanan non-tradisional seperti kejahatan transnasional di laut, perlindungan lingkungan hidup di laut dan isu *search and rescue* (SAR) maritim.

Isu kerja sama SAR maritim tidak luput dari perhatian negara-negara di kawasan terutama setelah insiden hilangnya pesawat Malaysia Airlines MH370 beberapa waktu lalu. Kerja sama di bidang SAR maritim menjadi penting bagi negara-negara di kawasan mengingat begitu luas dan strategisnya perairan kawasan ini. Tidak hanya bagi negara-negara di sekitarnya, wilayah perairan kawasan Asia Tenggara memiliki peran penting bagi perdagangan internasional. Sebagian besar komoditas strategis dan kebutuhan energi dunia diangkut melalui laut. Sejumlah *choke points* dunia berada di kawasan ini. Lebih dari separuh pelayaran perdagangan dunia setiap tahunnya melalui kawasan ini, terutama perairan LCS.

¹ Lebih jauh mengenai kerja sama keamanan maritim ASEAN lihat Carlyle A. Thayer, "Beyond Territoriality: Managing the Maritime Commons in the South China Sea", http://www.isis.org.my/attachments/apr28/C_Thayer.pdf, diakses 1 Agustus 2014.

Perairan LCS merupakan salah satu jalur pelayaran internasional tersibuk di dunia, yang menghubungkan Samudera Hindia dengan Asia Timur. Bagi negara-negara Asia Timur, jalur pelayaran di LCS merupakan urat nadi transportasi impor energi dan komoditas mereka. Perdagangan lewat laut merupakan tulang punggung pertumbuhan ekonomi kawasan, sehingga jalur-jalur perhubungan laut merupakan bagian vital bagi negara-negara ini. Bagi Tiongkok misalnya, 90% perdagangan luar negerinya menggunakan jalur laut. Dengan kepadatan lalu lintas pelayaran seperti itu, maka ketersediaan layanan SAR maritim di wilayah ini menjadi sangat vital.²

Menyadari pentingnya ketersediaan pelayanan SAR maritim yang juga merupakan bentuk tanggung jawab internasional yang sudah diatur melalui beberapa konvensi terkait SAR, negara-negara di kawasan telah membangun sejumlah kerja sama, baik secara bilateral, regional, maupun multilateral dengan melibatkan negara-negara di luar kawasan. Upaya-upaya kerja sama dan koordinasi SAR maritim dibahas melalui berbagai forum kerja sama, seperti melalui *ASEAN Regional Forum (ARF)* dan *Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF)*. Bahkan, sejak tahun 2013, telah dibentuk *ASEAN Transport SAR Forum (ASF)* yang menjadi wadah organisasi SAR di kawasan untuk meningkatkan dan mempererat kerja sama bidang SAR di antara negara-negara anggota ASEAN.

Tuntutan tersedianya pelayanan SAR maritim tentunya juga melekat kepada Indonesia yang memiliki wilayah perairan yang sangat luas. Bagi masyarakat internasional, perairan Indonesia memiliki peran vital karena tiga jalur laut strategis di kawasan yang menghubungkan Asia Tenggara dengan kawasan lain di dunia merupakan bagian dari wilayah perairan Indonesia, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok. Sementara bagi Indonesia sendiri, laut memiliki arti penting, yaitu sebagai sarana pemersatu wilayah kepulauan Indonesia, sarana transportasi, kepentingan ekonomi, potensi sumber daya alam kelautan, dan kepentingan pertahanan.

² David Rosenberg, "Governing the South China Sea: From Freedom of the Seas to Ocean Enclosure Movements", http://www.southchinasea.org/files/2013/02/Governing_The_South_China_Sea.pdf, di-akses 7 Juni 2013.

I.2. Permasalahan

Berada di kawasan yang merupakan jalur pelayaran strategis dan tersibuk di dunia, mengharuskan Indonesia untuk memiliki organisasi SAR yang tangguh. Indonesia telah merintis pembentukan organisasi SAR sejak awal masa kemerdekaan, sehingga saat ini sudah memiliki Badan SAR Nasional (Basarnas) yang diserahkan tanggung jawab atas pembinaan SAR, pelaksanaan tindak awal operasi SAR dan penggerahan serta pengendalian potensi SAR dalam operasi SAR, pada setiap terjadinya musibah pelayaran dan/atau penerbangan, atau bencana dan musibah lainnya. Namun, seiring dengan semakin tingginya aktivitas pelayaran nasional maupun internasional yang melalui perairan Indonesia, potensi kecelakaan di laut yang harus direspon Basarnas pun terus meningkat. Pada ~~kecakapan yang semakin dasar dan desak, Basarnas~~ masih menghadapi berbagai kendala sehingga dapat dikatakan belum mencapai kondisi optimal untuk dapat melayani permintaan bantuan SAR maritim dengan efektif dan efisien.

Sementara tuntutan ketersediaan pelayanan SAR maritim terus meningkat, kerja sama kawasan di bidang SAR juga masih terus dikembangkan. Tulisan ini akan berusaha memperoleh gambaran mengenai: *bagaimana kerja sama di bidang SAR maritim yang dibangun negara-negara di kawasan, dan apa manfaatnya bagi organisasi SAR Indonesia? Apa yang perlu dilakukan Indonesia agar kerja sama di kawasan dapat membantu peningkatan kapasitas SAR maritim Indonesia?*

I.3. Kerangka Pemikiran

Setiap negara di dunia memiliki kepentingan nasionalnya masing-masing, di mana sebagian negara dapat melindungi atau mencapai tujuan-tujuan nasionalnya tanpa menimbulkan ancaman atau mengganggu kepentingan negara lainnya. Sebagian negara bahkan berpandangan bahwa akan lebih efisien untuk mencapai tujuan tertentu melalui kerja sama dengan negara lain, yaitu dengan mengkoordinasikan kebijakan, membangun sistem timbal-balik, dan dengan menyusun serangkaian aturan, norma, dan peraturan yang memungkinkan mereka menjalankan hubungan dengan lebih stabil dan terprediksi.

Kerja sama dapat dipahami sebagai *the commitment of resources, plans, and ideas toward some common purpose, according to agreed-upon rules and cost formulas*. Dalam melakukan kerja sama, negara melakukan kordinasi kebijakan dengan membentuk kebijakan domestik dan luar negeri yang menguntungkan kepentingan bersama, sehingga kebijakan-kebijakan tersebut tidak membebani atau merugikan negara lain. James Dougherty dan Robert Pfaltzgraff mendefinisikan kerja sama internasional sebagai *a set of relationships that are not based on coercion or compulsion and that are legitimized by the mutual consent of members, as in international organizations*.³ Dalam sistem internasional yang anarkis sekalipun kerja sama mungkin terjadi karena setiap negara mengakui bahwa kadangkala menjadi kontra-produktif ketika negara menolak untuk bekerja sama, dan bahwa melalui kerja sama kepentingan nasional dapat dikedepankan dan keuntungan bersama juga dapat diperoleh melalui kerja sama dengan negara lain.

Holsti mengidentifikasi empat tujuan yang mendorong negara untuk melakukan kerja sama internasional, yaitu: *states cooperate to reduce cost, to increase efficiency, to address common threats or problems, and to lower the adverse consequences their actions have on others*.⁴ Menggunakan definisi tersebut untuk memahami konsep kerja sama, tulisan ini akan menelusuri kerja sama negara-negara di kawasan yang terkait SAR maritim, agar dapat diketahui apa keuntungan yang diperoleh Indonesia dari kerja sama tersebut, dan apa yang harus dilakukan Indonesia agar kerja sama tersebut dapat bermanfaat bagi kepentingan nasional, terutama di bidang SAR maritim.

³ James E Dougherty and Robert L. Pfaltzgraff Jr., *Contending Theories of International Relations*, New York, Longman, 2001.

⁴ K. J. Holsti, *International Politics: A Framework for Analysis*, Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1995.

BAB II

BASARNAS DAN TANTANGAN SAR MARITIM DI KAWASAN

II.1. Kewajiban Internasional di Bidang SAR Maritim

SAR merupakan usaha dan kegiatan mencari, menolong dan menyelamatkan jiwa manusia yang hilang atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam musibah pelayaran dan/atau penerbangan, atau bencana atau musibah lainnya. Terdapat beberapa konvensi internasional yang pengaturannya terkait dengan aktivitas SAR. Konvensi-konvensi tersebut menetapkan sejumlah kewajiban kepada negara. Berkaitan dengan SAR maritim, rezim internasional yang mengaturnya adalah *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* dan *International Convention on Maritime Search and Rescue 1979*. Konvensi-konvensi ini secara garis besar memberikan kewajiban kepada negara untuk memberikan bantuan kepada orang-orang yang mengalami musibah dan membutuhkan bantuan di laut, dan melakukan kerja sama dan koordinasi antarnegara.

II.1.A. Konvensi SOLAS 1974

Terkait dengan SAR maritim, Konvensi *the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* merupakan salah satu landasan yang wajibkan setiap negara untuk memiliki kemampuan operasi SAR di laut. Secara umum SOLAS merupakan konvensi internasional mengenai keselamatan di laut dan menjadi rezim yang paling penting di *International Maritime Organization (IMO)* dalam hal pengaturan keselamatan kapal dagang. Konvensi ini pertama kali lahir pada tahun 1914 untuk merespons kecelakaan kapal *Titanic*. Mengalami beberapa kali perubahan pada tahun 1929, 1948, dan 1960, baru kemudian pada tahun 1974 konvensi ini memuat pengaturan mengenai pemberlakuan amandemen sehingga akhirnya konvensi

ini lebih dikenal sebagai SOLAS 1974.⁵ Diadopsi pada 1 November 1974 dan mulai berlaku 5 Mei 1980, konvensi ini secara terus menerus diperbarui melalui amandemen.⁶ Sampai dengan 31 Agustus 2014, sebanyak 162 negara pihak telah mengadopsi SOLAS, termasuk semua negara-negara anggota ASEAN, kecuali Laos.⁷

Tujuan utama konvensi ini adalah untuk menentukan standar minimum konstruksi, perlengkapan dan operasi kapal yang sesuai dengan keselamatan. Pelayanan SAR disebutkan pada Bab V konvensi yang mengatur berbagai hal mengenai pelayanan keselamatan navigasi yang harus disediakan oleh negara pihak. Pada Pasal 7 menyatakan penyerahan tanggung jawab tugas pencarian dan penyelamatan di laut kepada pemerintah. Pasal ini meminta pemerintah untuk menjamin ketersediaan pelayanan SAR untuk merespons permintaan pertolongan di laut sekitar negaranya. Pemerintah diminta untuk membentuk, melaksanakan dan memelihara suatu fasilitas SAR yang memadai sesuai dengan kepadatan lalu lintas laut di sekitar dan juga mempertimbangkan bahaya-bahaya navigasi yang ada.⁸

II.1.B. Konvensi SAR Maritim 1979

Secara lebih spesifik pengaturan mengenai SAR maritim terdapat dalam *International Convention on Maritime Search and Rescue* yang diadopsi pada 27 April 1979 dan mulai berlaku 22 Juni 1985. Konvensi SAR Maritim diadopsi dalam sebuah konferensi di Hamburg, dengan tujuan untuk membangun suatu perencanaan SAR internasional agar setiap kecelakaan yang terjadi di mana pun di laut, pertolongan terhadap

⁵ "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974", <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx>, diakses 10 Juni 2014.

⁶ Lebih jauh mengenai amandemen yang telah dilakukan, lihat "Status of Multilateral Conventions and Instrument in Respect of which the International Maritime Organization or Its Secretary-General performs depositary or other Functions", <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>, diakses 5 Agustus 2014.

⁷ Lihat "Summary of Status of Convention", <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>, diakses 5 Agustus 2014.

⁸ "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974", <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx>, *loc.cit*, diakses 10 Juni 2014.

orang yang dalam bahaya di laut akan dikoordinasikan oleh organisasi SAR, dan jika diperlukan melalui kerja sama dengan organisasi SAR antarnegara. Meskipun SOLAS sudah menetapkan kewajiban untuk menolong kapal yang dalam bahaya di laut, tetapi belum ada sistem internasional yang mengatur mengenai operasi SAR.⁹

Konvensi ini meminta para negara pihak untuk mengupayakan tersedianya pelayanan SAR yang memadai di wilayah perairan mereka. Negara pihak juga didorong untuk membangun perjanjian kerja sama dengan negara tetangga serta membentuk wilayah SAR, menyusun prosedur bersama, pelatihan dan kunjungan antarpersonel SAR. Negara pihak juga diminta untuk memberikan kemudahan bagi unit SAR negara lain yang harus masuk wilayahnya untuk melakukan operasi SAR. Konvensi ini juga mengatur langkah-langkah persiapan yang harus dilakukan, termasuk pembentukan *Rescue Coordination Centres (RCC)* dan *subcentres*. Prosedur operasi yang harus dijalankan ketika menghadapi kondisi siaga, darurat atau dalam operasi SAR pun diatur di dalam konvensi ini.¹⁰

Sejak konvensi ini diadopsi, *Maritime Safety Committee IMO* membagi perairan dunia menjadi 13 wilayah SAR, sehingga masing-masing negara yang berada dalam wilayah itu memiliki batas wilayah SAR yang harus menjadi tanggung jawabnya. Sejumlah kewajiban yang dilekatkan Konvensi ini terhadap negara dianggap terlalu membebani sehingga banyak negara yang menolak untuk meratifikasi. Merespons hal itu, dilakukan revisi terhadap konvensi pada Mei 1998 dan mulai berlaku Januari 2000. Melalui amandemen tersebut, tanggung jawab yang sebelumnya dilekatkan kepada pemerintah diklarifikasi, dan kemudian lebih menekankan pendekatan regional dan koordinasi antara operasi SAR maritim dan aeronautika. Setelah amandemen, Konvensi SAR Maritim mewajibkan negara pihak, baik secara individu ataupun melalui kerja sama dengan negara lain, untuk membangun elemen-elemen dasar pelayanan SAR yang terdiri dari: *legal framework, assignment of a responsible authority, organization of available resources*,

⁹ "International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)", <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-%28SAR%29.aspx>, diakses 10 Juni 2014.

¹⁰ *Ibid.*

communication facilities, co-ordination and operational functions, dan processes to improve the service including planning, domestic and international co-operative relationships and training. Setelah perubahan yang dilakukan IMO pada 1998, perubahan kembali dilakukan pada tahun 2004, dan mulai berlaku 1 Juli 2006.¹¹

Hingga 30 Juni 2010, sudah 95 negara yang menjadi partisipan konvensi ini, termasuk Singapura dan Vietnam. Sebagian besar negara-negara ASEAN telah menetapkan SAR Region (SRR) mereka, namun beberapa SRR yang ada tersebut ternyata tumpang tindih. Sekalipun tumpang tindih, SRR tersebut dinyatakan tanpa mengurangi sengketa maritim dan klaim batas maritim, dan bila tidak ada perjanjian mengenai SRR ini maka negara-negara yang bertetangga didorong untuk membuat perjanjian kerja sama.¹²

Secara umum kedua rezim di atas menyatakan bahwa setiap negara pantai harus mengupayakan terwujudnya pemeliharaan operasi pencarian yang efektif dan layanan penyelamatan yang memadai dalam hal keselamatan di laut melalui pengaturan kerja sama dengan negara-negara tetangganya.

II.2. Perairan Kawasan dan Tantangan SAR Maritim

Mengetahui bahwa terdapat tanggung jawab negara-negara di kawasan untuk menyiapkan pelayanan SAR maritim yang memadai, maka perlu pula diperoleh gambaran mengenai tantangan yang harus dihadapi organisasi SAR negara-negara di kawasan, termasuk Indonesia.

II.2.A. Tantangan SAR Maritim di Kawasan

Insiden hilangnya pesawat Malaysia Airlines MH370 merupakan contoh nyata tantangan harus dihadapi oleh badan-badan yang bertanggung jawab di bidang SAR di negara-negara Asia Tenggara. Pesawat penerbangan sipil MH370, Boeing 777-200ER dengan 239 penumpang, menghilang setelah lepas landas dari Kuala Lumpur pada tanggal 8 Maret dengan tujuan Beijing. Operasi pencarian terhadap MH370 menunjukkan pentingnya kerja sama internasional dalam aktivitas

¹¹ *Ibid.*

¹² "Konvensi Internasional mengenai Keselamatan di Laut", <http://www.tabloiddiplomasi.org/pre-vious-isuue/105-september-2010/933-konvensi-international-mengenai-keselamatan-di-laut.html>, diakses 15 Mei 2014.

SAR. Dalam operasi pencarian tersebut, berbagai negara turut serta mengirimkan bantuan kekuatan SAR, termasuk Indonesia. Kecelakaan lain yang menunjukkan perlunya kerja sama dan koordinasi di bidang SAR maritim antarnegara yang bertetangga misalnya kecelakaan perahu yang terbalik di perairan lepas pantai Sepang, Selangor pada Juni 2014 lalu. Dari total 27 penumpang, berhasil diselamatkan 20 orang WNI di mana 17 di antaranya diselamatkan oleh tiga kapal dagang, sedangkan 3 lainnya diselamatkan oleh operasi SAR yang tengah mencari korban kecelakaan kapal lain yang terjadi sehari sebelumnya.¹³

Wilayah perairan Asia Tenggara yang sebagian besar merupakan wilayah LCS mendatangkan konsekuensi tersendiri bagi kawasan ini. Dengan 90% perimeternya terdiri dari daratan, baik dalam bentuk daratan luas (*landmass*) ataupun kepulauan (*islands*), maka perairan ini menurut UNCLOS dikategorikan sebagai kawasan laut semi-tertutup (*semi-enclosed sea*). Kondisi tersebut menuntut negara-negara di kawasan untuk melakukan kerja sama maritim.¹⁴ Tantangan lainnya yang harus dihadapi negara-negara di kawasan adalah bahwa perairan kawasan memiliki nilai strategis bagi perdagangan dunia. Membentang dari Singapura dan Selat Malaka di barat daya sampai ke Selat Taiwan di timur laut, merupakan jalur pelayaran internasional tersibuk di dunia. Perairan ini merupakan jalur yang menghubungkan Samudera Hindia dengan Asia Timur.

Dilewati lebih dari separuh pelayaran perdagangan dunia setiap tahunnya yaitu melalui Selat Malaka, Sunda, dan Lombok, yang kemudian sebagian besar melanjutkan ke LCS, menuju Tiongkok, Jepang, Taiwan, dan Korea Selatan menempatkan LCS sebagai jalur perdagangan terpenting dan tersibuk di dunia. Sebagian besar pelabuhan peti kemas terbesar di dunia juga berada di sekitar LCS. Bagi negara-negara Asia Timur, LCS merupakan urat nadi transportasi impor energi dan ekspor komoditas mereka. 90% perdagangan luar negeri Cina menggunakan jalur laut.¹⁵ Jumlah lalu lintas kapal tanker yang melalui Selat Malaka

¹³ "Lagi, Kapal yang Membawa WNI Tenggelam", <http://www.kemlu.gc.id/singapore/Pages/News.aspx?IDP=6965&l=id>, diakses 1 Agustus 2014.

¹⁴ Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, Juli 2009: 121-122.

¹⁵ David Rosenberg, "Governing the South China Sea: From Freedom of the Seas to Ocean Enclosure Movements", http://www.southchinasea.org/files/2013/02/Governing_The_South_China_Sea.pdf, diakses 7 Juni 2013.

dan kemudian ke LCS mencapai tiga kali lebih besar dari lalu lintas Terusan Suez, dan lebih dari lima kali Terusan Panama. Hampir seluruh pelayaran yang melewati Selat Malaka dan Selat Sunda juga akan melewati LCS.¹⁶ Sekitar sepertiga perdagangan minyak mentah dunia dan lebih dari separuh LNG dunia—yang sebagian besar berasal dari Teluk Persia—melewati LCS, menjadikan perairan ini sebagai jalur perdagangan minyak terpenting di dunia, dan akan semakin penting seiring dengan meningkatnya konsumsi energi dunia. Sekitar 70% kebutuhan energi Jepang dari Timur Tengah dan 65% kebutuhan energi China, melewati perairan ini.

Nilai strategis perairan kawasan ini bagi dunia juga melekat pada Indonesia. Secara geografis wilayah Indonesia berada pada posisi yang amat strategis karena terletak di antara dua benua, yaitu benua Asia dan Australia, dan di antara dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Dengan posisi tersebut, sejak dahulu kala Indonesia telah dijadikan jalur perlintasan transportasi dunia. Berbagai moda transportasi melewati wilayah Indonesia untuk mencapai pulau, negara atau bahkan benua lain.

Lahirnya Konvensi ke-3 Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai hukum laut (*United Nation Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*), 10 Desember 1982, menjadi awal lahirnya hukum laut yang mengakui adanya konsep Negara Kepulauan. Pemerintah Republik Indonesia (RI) kemudian meratifikasi konvensi tersebut dengan Undang-Undang (UU) No. 17 Tahun 1985. Sejak tahun 1994, Hukum Laut Internasional resmi berlaku dan mulai saat itu pula bangsa Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam, termasuk yang ada di dasar laut dan di bawahnya.¹⁷ Namun perlu menjadi catatan bahwa UNCLOS juga mengharuskan Indonesia untuk menyediakan suatu alur laut untuk dapat digunakan oleh pelayaran internasional.

Tahun 1996, Pemerintah Indonesia mengusulkan kepada *International Maritime Organization* (IMO) tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di

¹⁶ "South China Sea Oil Shipping Lanes", <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly-ship.htm>, diakses 4 April 2013.

¹⁷ "Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia II", <http://www.politik.lipi.go.id/index.php/in/kolom/politik-internasional/413-menilik-alur-laut-kepulauan-indonesia-ii>, diakses 15 Mei 2014.

perairan Indonesia. Sesuai dengan Pasal 1 ayat 8 UU No. 6/ 1996 tentang Perairan Indonesia, Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan di bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002, tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia, terdapat 3 (tiga) ALKI beserta cabang-cabangnya. Pertama, jalur pada ALKI I yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudera Hindia, dan sebaliknya; dan untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya (Alur Laut Cabang I A). Kedua, jalur pada ALKI II yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok ke Samudera Hindia, dan sebaliknya. Ketiga, jalur pada ALKI-III-A yang difungsikan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu. ALKI III-A sendiri mempunyai 4 cabang, yaitu ALKI Cabang III B: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Selat Leti ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III C: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda ke Laut Arafura dan sebaliknya; ALKI Cabang III D: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III E: untuk pelayaran dari Samudera Hindia melintasi Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku.

Pada dasarnya, negara-negara di dunia sebagai pengguna jalur pelayaran dapat memilih jalur yang paling aman dan ekonomis dengan mematuhi ketentuan dalam UNCLOS 1982. Sebaliknya, negara yang dilalui seperti Indonesia, harus menjamin keamanan dan keselamatan alur laut tersebut di samping memanfaatkan peluang ekonomi dan meminimalkan kendala dari pilihan jalur

tersebut.¹⁸ Dengan posisi geografis Indonesia dan keberadaan 3 ALKI ini maka perairan Indonesia merupakan salah satu jalur pelayaran perdagangan internasional yang cukup padat dengan potensi kecelakaan di laut yang tidak rendah pula.

II.2.B. Kecelakaan Pelayaran Nasional

Tidak hanya dilalui oleh kapal-kapal asing, perairan Indonesia tentunya juga dipadati oleh aktivitas pelayaran nasional. Penyediaan pelayaran sebagai salah satu sarana pengangkutan menjadi tuntutan terhadap pemerintah dengan kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Pelayaran tidak hanya menjadi andalan dalam menggerakkan perekonomian nasional, tetapi juga memiliki peran penting dalam menjaga kesatuan dan persatuan bangsa. Dalam perkembangannya, frekuensi pelayaran nasional terus meningkat, namun diikuti pula dengan peningkatan angka kecelakaan dan insiden kapal di perairan Indonesia. Cuaca buruk, lalu lintas penyeberangan yang begitu padat, visibilitas yang rendah di malam hari, serta umur kapal yang sangat tua seringkali berkontribusi pada kecelakaan kapal.

Terlepas dari beragamnya faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan di laut, dan upaya pemerintah yang dinilai lamban untuk membenahi pelayaran, keselamatan dan keamanan transportasi nasional, kondisi yang harus dihadapi adalah hingga saat ini tingkat kecelakaan di laut Indonesia masih cenderung tinggi. Selama tahun 2009, tercatat sedikitnya 313 orang hilang dalam musibah tenggelamnya KM Teratai Prima di perairan Mejene, Sulawesi Barat

pada 10 Januari 2009. Pada akhir

Sepanjang tahun 2010 tercatat 41 kapal tenggelam, 15 kapal terbakar, 21 kapal tabrakan, 48 kecelakaan di antaranya terjadi di Laut Jawa, Selat Malaka 18 kecelakaan, Selat Makassar 13 kecelakaan, dan Laut Banda 9 Kecelakaan.²⁰ *Media release* KNKT 2012 menunjukkan bahwa dalam rentang waktu 2007 hingga 2012 kecelakaan transportasi laut masih cenderung tinggi dan menimbulkan korban jiwa yang tidak sedikit.²¹ Bahkan, pada tahun 2013, Direktur Operasional dan Latihan Basarnas, Brigjen TNI Tatang Zaenudin menyatakan bahwa dalam tahun 2013 musibah di Indonesia banyak didominasi kecelakaan kapal di laut. Kapal nelayan yang terbalik, kapal terbakar, dan kapal tenggelam yang terjadi di tahun 2013 menelan tidak sedikit korban.²²

Salah satu kecelakaan di laut yang baru saja terjadi adalah karamnya sebuah kapal wisata yang mengangkut turis asal Eropa di perairan Gunung Sangeang Api, Kecamatan Wera, Kabupaten Bima, Nusa Tenggara Barat, pada 16 Agustus 2014. Dalam kecelakaan tersebut, kapal KLM Versace Amara mengangkut 25 penumpang yang terdiri dari 20 turis dan 5 awak kapal.²³ Tim SAR gabungan dari Basarnas, Kantor SAR Mataram, Pos SAR Bima, BPBD Kabupaten Bima, TNI, Polri, BPBD NTB, relawan dan nelayan melakukan upaya pencarian korban kecelakaan. Pihak SAR Mataram menggerakkan kapal RB 220 bersama 25 personel untuk melakukan pencarian, sementara *Sea Rider* juga dikerahkan dari Pos SAR Bima. Untuk memperkuat pencarian kemudian dikerahkan pula 2 unit hely Dauphin 365 N3 milik Basarnas dan 1 unit pesawat CN295 milik TNI AU yang didatangkan langsung dari Bandara Halim Jakarta.²⁴

Tidak hanya harus menghadapi potensi kecelakaan pelayaran domestik yang semakin padat, Basarnas juga harus segera

²⁰ *Ibid.*

²¹ "Media Release Akhir Tahun 2012 Komite Nasional Keselamatan Transportasi", http://www.dep-hub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media_Release_KNKT_2012.pdf, diakses 10 Juni 2014.

²² "Basarnas: Tahun ini Kecelakaan di Laut Mendominasi", <http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/13/08/29/ms9yvc-basarnas-tahun-ini-kecelakaan-di-laut-mendominasi>, diakses 15 Mei 2014.

²³ "Tim SAR Temukan 13 Korban Kapal Turis Tenggelam", <http://www.tempo.co/read/news/2014/08/18/058600377/Tim-SAR-Temukan-13-Korban-Kapal-Turis-Tenggelam>, diakses 27 Agustus 2014.

²⁴ "Kapal Tenggelam Versace Amara", <http://www.mediacenter.or.id/reports/view/782#.VC-JWV1f4IX4>, diakses 3 September 2014.

menghadapi, peningkatan arus pelayaran di kawasan sebagai konsekuensi diwujudkannya Komunitas ASEAN 2015.

II.2.C. Konektivitas ASEAN

Para pemimpin negara-negara anggota ASEAN telah sepakat untuk mengupayakan terwujudnya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) sebagai salah satu pilar Komunitas ASEAN, dan melakukan transformasi ASEAN menjadi sebuah kawasan dengan kebebasan perpindahan barang, jasa, investasi, tenaga kerja, dan arus modal. Sebagaimana dinyatakan dalam Cetak Biru MEA, ASEAN akan memiliki karakteristik utama berikut, yaitu: *a single market and production base, a highly competitive economic region, a region of equitable economic development, and a region fully integrated into the global economy.*²⁵ Karakteristik ini saling berkaitan dan saling memperkuat. Masing-masing karakteristik tersebut membutuhkan elemen-elemen yang juga harus konsisten dan koheren agar dapat diimplementasikan dan dikordinasikan dengan baik di antara berbagai pemangku kepentingan.

Untuk mewujudkan *a highly competitive economic region*, cetak biru MEA menetapkan salah satu elemen yang dibutuhkan adalah melalui pembangunan infrastruktur (*infrastructure development*). Sebuah jaringan transportasi yang terintegrasi, aman dan efisien merupakan salah satu bagian vital untuk mewujudkan kawasan yang kompetitif. Menjadi kepentingan bersama negara-negara anggota ASEAN untuk memperkuat kerja sama di berbagai bidang, termasuk membangun konektivitas laut. Laut dan perairan semestinya tidak menjadi pemisah di antara negara-negara anggota ASEAN, melainkan sebagai penghubung.

Menuju Komunitas ASEAN 2015, ASEAN telah menyusun *The Master Plan for ASEAN Connectivity* (MPAC) sebagai pedoman. Konektivitas ASEAN mencakup tiga unsur yaitu *physical connectivity, institutional connectivity, and people to people connectivity*. Di dalam *physical connectivity* terdapat langkah untuk membangun jaringan jasa perkapalan yang efektif dan efisien. ASEAN juga mengupayakan agar jaringan ini terkoneksi dengan sistem perkapalan global

²⁵ ASEAN, "ASEAN Economic Community Blue Print", <http://www.asean.org/archive/5187-10.pdf>, diakses 15 Mei 2014.

sehingga ASEAN dapat memperoleh keuntungan lebih besar.²⁶ Untuk itu, studi yang dilakukan ASEAN menunjukkan bahwa kawasan membutuhkan jaringan perkapalan *Roll-on/Roll-off* (RoRo) untuk melengkapi jaringan jalan darat ASEAN. Salah satu konsekuensi dari pengembangan jaringan kapal ini adalah meningkatnya potensi kecelakaan di laut seiring meningkatnya lalu lintas kapal di perairan kawasan.

II.3. Organisasi SAR Indonesia

Sebagaimana diuraikan di atas, Konvensi SOLAS 1974 dan Konvensi SAR Maritim 1979 mewajibkan setiap negara untuk memastikan tersedianya pelayanan SAR di wilayah teritori mereka. Konvensi-konvensi tersebut juga menyebutkan pentingnya kerja sama antar-negara di bidang SAR. Menyadari pentingnya isu keselamatan dan keamanan transportasi, Indonesia melibatkan diri dalam keanggotaan IMO dan ICAO, serta meratifikasi konvensi-konvensi internasional yang terkait dengan SAR. Menjadi anggota ICAO sejak tahun 1950 dan menjadi anggota IMO pada 1959, berarti bahwa sejak saat itu Indonesia harus mengupayakan kemampuan menangani musibah penerbangan dan pelayaran yang terjadi di Indonesia.²⁷

Dengan menjadi anggota ICAO dan IMO Indonesia terhindar dari kategori *black area*, yaitu yang dianggap tidak memperhatikan kaidah-kaidah keselamatan transportasi internasional, atau dianggap sebagai negara yang tidak mempunyai sebuah badan yang siap tanggap ketika terjadi kecelakaan laut maupun udara. Dengan kategori *black area* tentunya akan menyebabkan kawasan negara terkait dihindari untuk dilalui oleh negara-negara asing dan pada akhirnya dapat juga menyebabkan negara tersebut terpinggirkan dari percaturan wilayah transportasi internasional, sehingga juga akan memberikan dampak pada pertumbuhan perekonomian negara dan kesejahteraan rakyatnya.

Insiden hilangnya pesawat MH370 dapat menjadi pelajaran bagi Indonesia. Insiden tersebut menempatkan Malaysia sebagai negara

²⁶ "Master Plan on ASEAN Connectivity", <http://www.asean.org/resources/publications/asean-publications/item/master-plan-on-asean-connectivity-2>, diakses 15 Mei 2014.

²⁷ Sejarah SAR Nasional, <http://www.basarnas.go.id/index.php/halaman/32/sejarah>, diakses 10 Juni 2014.

yang gagal mengelola operasi SAR yang melibatkan 14 negara, 43 kapal, dan 58 pesawat udara. Malaysia dianggap telah gagal mengumpulkan informasi yang menyeluruh dan akurat mengenai area yang perlu dilakukan operasi pencarian. Malaysia bahkan dinilai kurang transparan dan lamban dalam menyampaikan informasi yang dibutuhkan untuk melaksanakan operasi pencarian terhadap MH370. Akibatnya, sebagian besar operasi SAR yang dijalankan menjadi tidak efektif dan hanya membuang waktu dan sumber daya. Tidak hanya menunjukkan kegagalan Malaysia mengelola operasi SAR, insiden tersebut juga mencerminkan lemahnya manajemen SAR regional. Di tengah upaya peningkatan kerja sama SAR kawasan, insiden tersebut menuntut suatu perencanaan pengelolaan SAR regional yang efektif.²⁸

Terbentuknya organisasi SAR Indonesia diawali setelah Indonesia masuk menjadi anggota ICAO pada 1950. Pemerintah Indonesia menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 1955 tentang Penetapan Dewan Penerbangan untuk membentuk panitia SAR. Panitia ini mempunyai tugas pokok untuk membentuk Badan Gabungan SAR, menentukan pusat-pusat regional, serta anggaran pembiayaan dan materiil. Kemudian pada tahun 1959 Indonesia menjadi anggota *International Maritime Organization* (IMO). Dalam perkembangannya, timbul pemikiran untuk dibentuknya suatu organisasi SAR nasional yang mengkoordinir segala kegiatan-kegiatan SAR di bawah satu komando. Pembentukan Tim SAR Lokal Jakarta pada tahun 1968 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor T.20/I/2-4 selanjutnya menjadi embrio dari organisasi SAR nasional Indonesia yang ada saat ini.²⁹

Peningkatan kebutuhan pelayanan SAR mendorong organisasi SAR Indonesia untuk terus mengalami penyesuaian diri. Guna terus meningkatkan pelayanan SAR, Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2006 tentang Pencarian dan Pertolongan menyerahkan tanggung jawab di bidang Pencarian dan Pertolongan kepada Badan SAR

²⁸ Carl Thayer, "Flight MH370 Shows Limits of ASEAN's Maritime Cooperation", <http://thediplo-mat.com/2014/03/flight-mh370-shows-limits-of-aseans-maritime-cooperation/>, diakses 10 Juni 2014.

²⁹ Sejarah SAR Nasional, <http://www.basarnas.go.id/index.php/halaman/32/sejarah> diakses 10 Juni 2014.

Nasional (Basarnas). Basarnas bertanggungjawab atas pembinaan SAR, pelaksanaan tindak awal operasi SAR dan penggerahan serta pengendalian potensi SAR dalam operasi SAR, pada setiap terjadinya musibah pelayaran dan/atau penerbangan, atau bencana dan musibah lainnya. Basarnas merupakan *leading sector* yang segera bergerak melakukan operasi SAR guna melakukan pencarian, pertolongan dan penyelamatan pada setiap terjadinya musibah pelayaran dan/atau penerbangan, atau bencana dan musibah lainnya.

Merespons tugas dan tanggung jawab Basarnas yang semakin luas, pemerintah melalui Peraturan Presiden Nomor 99 Tahun 2007 telah meningkatkan status kelembagaan Badan SAR Nasional menjadi Lembaga Pemerintah Non Kementerian/LPNK yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Perubahan tersebut dimaksudkan pula untuk lebih mengoptimalkan fungsi dan peranan Basarnas dalam melaksanakan operasi SAR secara cepat, tepat, akurat, selamat dan handal pada setiap terjadinya musibah pelayaran dan/atau penerbangan ataupun bencana dan musibah lainnya.³⁰

Terkait dengan SAR maritim disinggung dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 258 ayat (1) UU Pelayaran menyebutkan bahwa pemerintah bertanggung jawab melaksanakan pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan dan/atau orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia. Kemudian, pada Pasal 259 disebutkan bahwa tanggung jawab pelaksanaan pencarian dan pertolongan oleh pemerintah itu dikoordinasikan dan dilakukan oleh institusi yang bertanggung jawab di bidang pencarian dan pertolongan. Dengan demikian, kedua pasal itu mempertegas bahwa Basarnas memegang tanggung jawab melaksanakan SAR maritim. Ketentuan-ketentuan di atas dipertegas dalam Peraturan Kepala Basarnas Nomor 1 Tahun 2008 yang menyatakan bahwa Basarnas adalah unsur pelaksana pemerintah di bidang pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dipimpin oleh Kepala Basarnas yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Posisi Basarnas diperkuat setelah RUU Pencarian dan Pertolongan disetujui Paripurna DPRRI pada 16

³⁰ *Ibid.*

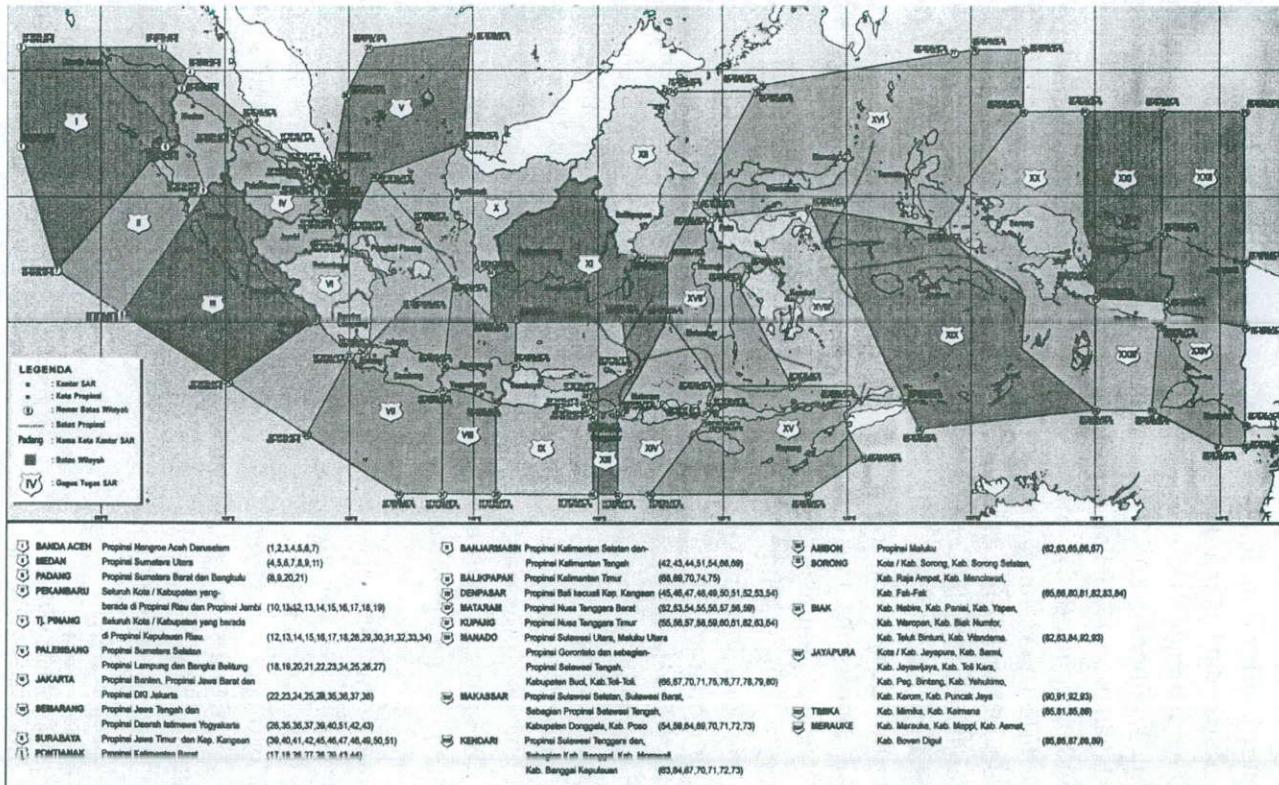
September 2014 lalu.³¹ Dapat dikatakan Indonesia telah memenuhi tuntutan internasional agar memiliki organisasi SAR yang terintegrasi.

Dengan tanggung jawab untuk melaksanakan fungsi pencarian dan pertolongan, Basarnas harus bekerja di wilayah Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki 13.466 pulau dengan total luas wilayah daratan kurang lebih 1.922.570 km² dan luas perairan 3.257.483 km².³² Wilayah SAR Indonesia meliputi seluruh wilayah teritorial Indonesia ditambah dengan wilayah *Flight Information Region* (FIR)—yang merupakan suatu ruang udara berdaulat dan ditetapkan dimensinya dengan *flight information alerting service* yang menjadi tanggung jawab Indonesia sesuai dengan kentuan ICAO. Wilayah tanggung jawab SAR Indonesia kemudian dibagi-bagi lagi untuk kepentingan efisiensi pelaksanaan pembinaan potensi SAR dan pelaksanaan operasi SAR di wilayah teritori RI dan FIR yang menjadi tanggung jawab Basarnas.

³¹ "RUU Pencarian dan Pertolongan Disetujui Paripurna DPR", <http://dpr.go.id/id/berita/paripur-na/2014/sep/17/8731/ruu-pencarian-dan-pertolongan-disetujui-paripurna-dpr>, diakses 18 September 2014.

³² "BIG Serahkan Peta NKRI kepada Kemenkokesra", <http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/big-serahkan-peta-nkri-kepada-kemenkokesra>, diakses 18 September 2014.

Peta Pembagian Wilayah SAR Indonesia



Sumber: Basarnas (www.basarnas.go.id)

Untuk melayani wilayah kerja yang begitu luas, Basarnas membentuk 24 Kantor SAR dan 48 Pos SAR yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Basarnas membangun sistem SAR yang diadopsi dari ketentuan yang berlaku bagi seluruh negara yang menjadi anggota IMO dan ICAO. Di dalam sistem tersebut, terdapat lima komponen SAR yang harus dibangun kemampuannya agar pelayanan jasa SAR dapat dilakukan dengan efektif, yaitu: organisasi (*SAR Organization*), komunikasi (*communication*), fasilitas (*SAR Facilities*), pertolongan darurat (*emergency cares*), dan dokumentasi (*documentation*).³³ Kelemahan di salah satu unsur ini dapat menghambat terlaksananya operasi SAR yang efektif.

Dengan peralatan dan SDM SAR yang dimiliki saat ini, Basarnas masih belum mampu memenuhi jika harus melaksanakan operasi SAR merespons musibah dan bencana yang terjadi dalam skala terbesar. Sejumlah Kantor SAR masih menghadapi kendala kekurangan fasilitas dan personel SAR yang memadai untuk merespons permintaan operasi SAR di wilayah kerjanya. Di wilayah Kalimantan misalnya, dalam sebuah kesempatan, Kepala Kantor SAR Kaltara menyatakan bahwa mereka secara umum belum dimungkinkan untuk dapat bekerja maksimal dengan tantangan kondisi geografis Kalimantan Utara dan Nunukan yang sangat ekstrim dan sulit dijangkau, terlebih dengan kekurangan fasilitas sarana dan prasarana pendukung yang sangat dibutuhkan dalam tugas penyelamatan maupun evakuasi korban kecelakaan, baik di darat, maupun perairan. Letak Nunukan yang berada di antara dua selat, yaitu Selat Makasar dan perairan Malaysia, merupakan daerah yang rawan terjadi kecelakaan di laut. Data Basarnas 2012-2013 menunjukkan bahwa kasus terbanyak terjadi di perairan Makasar. Dengan wilayah kerja demikian, Kantor SAR Kaltara masih belum didukung personel, helikopter, dan kapal yang memadai.³⁴

Kendala serupa juga dihadapi Pos SAR Karimun, di Kabupaten Tanjungbalai Karimun, Kepulauan Riau. Untuk melayani wilayah kabupaten Karimun saja mereka masih belum memiliki personel

³³ Lebih rinci mengenai sistem SAR Indonesia lihat "Sistem SAR", <http://www.basarnas.go.id/in-dex.php/halaman/45/sistem-sar>, diakses 15 Mei 2014.

³⁴ "Basarnas Akui Kekurangan Sarana dan Prasarana", <http://www.korankaltim.com/basarnas-akui-kekurangan-sarana-dan-prasana>, diakses 15 Mei 2014.

yang cukup dan fasilitas yang memadai untuk operasi di laut.³⁵ Dengan fasilitas yang sangat minim untuk menjalankan tugasnya, Basarnas harus menggunakan alat-alat pinjaman agar operasi dapat tetap terlaksana. Basarnas membutuhkan penambahan anggaran untuk menutupi kekurangan peralatan tersebut.³⁶ Sementara masih harus menghadapi berbagai kendala kekurangan fasilitas, 1 unit kapal Basarnas juga pernah terbakar pada tahun 2012. Kapal Basarnas RB 2100 milik Kantor SAR Kupang, Provinsi Nusa Tenggara Timur terbakar habis dan akhirnya tenggelam di Pelabuhan Tenau, Kupang. Kapal sepanjang 35 meter dan lebar tujuh meter dengan gross tonase 90 tersebut habis terbakar tanpa pertolongan karena ketiadaan sarana dan prasana pemadam kebakaran.³⁷

³⁵ "Basarnas Karimun Minim Anggota dan Fasilitas Pendukung", <http://www.kepri.info/basarnas-karimun-minim-anggota-dan-fasilitas-pendukung>, diakses 15 Mei 2014.

³⁶ "DPR akan Tambah Anggaran Basarnas", <http://news.liputan6.com/read/400478/dpr-akan-tambah-anggaran-basarnas>, diakses 15 Mei 2014.

³⁷ "Kapal Basarnas Terbakar dan Tenggelam di Tenau Kupang", <http://www.suarapembaruan.com/home/kapal-basarnas-terbakar-dan-tenggelam-di-tenau-kupang/23665>, diakses 15 Mei 2014,

BAB III

KERJA SAMA ASEAN DI BIDANG SAR DAN PERANNYA DALAM PENINGKATAN KAPASITAS BASARNAS

Meskipun terdapat pandangan bahwa rezim keamanan maritim (*maritime security*) harus dipisahkan dari rezim keselamatan maritim (*maritime safety*) karena konsep keselamatan maritim lebih memuat kepentingan organisasi pelayaran kapal seperti IMO, pada praktiknya isu-isu keselamatan maritim sulit dipisahkan dari mekanisme yang dikembangkan ASEAN dalam mengelola persoalan keamanan maritim. Isu-isu non-keamanan seperti *search and rescue* atau pun penanggulangan bencana seringkali memainkan peranan penting dalam kerja sama keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara.³⁸

Bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara, keberadaan kerja sama SAR regional sangat vital mengingat posisi geografis mereka yang berada di kawasan strategis dengan arus lalu lintas pelayaran yang sangat sibuk dan risiko terjadinya kecelakaan transportasi laut yang cukup tinggi. Negara-negara Asia Tenggara pertama kali menyatakan komitmennya untuk bekerjasama dalam melaksanakan operasi SAR maritim adalah melalui *the Agreement for the Facilitation of Search Ship in Distress and Rescue of Survivors of Ship Accidents* yang ditandatangani di Kuala Lumpur pada 15 Mei 1975. Perjanjian ini memfasilitasi operasi pencarian kapal yang mengalami musibah dan penyelamatan para korban kecelakaan kapal. Kesepakatan ini diratifikasi oleh Brunei Darussalam, Kamboja, Indonesia, Myanmar, Thailand, dan Vietnam.

Kesepakatan itu disusun untuk kepentingan para pihak dalam melakukan langkah-langkah pemberian bantuan kepada kapal yang mengalami musibah di wilayah mereka, dan juga tindakan yang tepat dan memungkinkan untuk dapat dilakukan oleh para pemilik

³⁸ Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, Juli 2009: 118.

kapal atau pihak berwenang di mana kapal tersebut terdaftar untuk mempersiapkan langkah-langkah bantuan yang harus dilakukan dalam keadaan seperti itu. Para pihak diwajibkan untuk membuat perjanjian untuk memastikan mereka dapat masuk ke suatu wilayah tanpa penundaan, sementara teknisi ahli yang diperlukan untuk pencarian dan penyelamatan melakukan koneksi dengan kapal yang mengalami musibah. Jadi kesepakatan ini lebih menekankan pada pengaturan operasi SAR lintas batas di antara negara-negara anggota ASEAN.³⁹

Selanjutnya, mempertegas komitmen untuk mewujudkan Komunitas ASEAN 2015, dan merujuk pada Cetak Biru Komunitas Politik dan Keamanan ASEAN yang mendorong peningkatan kerja sama SAR di laut, para Menlu ASEAN pada ASEAN Summit ke 17 di Hanoi, Vietnam, pada tahun 2010, menyepakati *ASEAN Declaration on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea*. Beberapa hal yang disepakati dalam deklarasi itu antara lain:

perlengkapan yang memadai. Berikut akan ditelusuri beberapa forum kerja sama ASEAN yang memberikan perhatian pada isu-isu terkait SAR, khususnya terkait kerja sama untuk meningkatkan kapasitas organisasi SAR negara-negara anggota ASEAN.

III.1. Isu SAR dalam Kerja Sama Maritim ASEAN

Negara-negara anggota ASEAN menyadari akan pentingnya perdamaian dan stabilitas kawasan demi berlangsungnya pembangunan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi kawasan. Kerja sama ASEAN berkembang tidak hanya di bidang ekonomi, akan tetapi semakin luas termasuk kerja sama di berbagai sektor yang terkait maritim. Setiap kerja sama yang dikembangkan ASEAN, termasuk kerja sama di bidang SAR maritim, dewasa ini diarahkan untuk dapat berkontribusi bagi pembangunan tiga pilar Komunitas ASEAN 2015. Kerja sama ASEAN di bidang maritim merupakan salah satu elemen penting dalam *the ASEAN Political, Security, Bio, Print*, yang ditandatangani oleh para kepala pemerintahan ASEAN pada

menjadi tanggung jawab mereka. AMF diarahkan untuk mengelola isu-isu maritim yang dapat bermanfaat bagi ketiga pilar Komunitas ASEAN.⁴²

AMF dibentuk pada tahun 2010 untuk membicarakan persoalan keamanan maritim di kawasan. Langkah-langkah untuk merespons ancaman keamanan maritim seperti perompak dan bajak laut, lingkungan hidup di laut, pencurian ikan, dan penyelundupan barang, manusia, senjata maupun narkotika dibicarakan di dalam forum ini. AMF merupakan kerja sama maritim melalui dialog dan konsultasi konstruktif mengenai isu-isu maritim yang menjadi kepentingan dan perhatian bersama, sejalan dengan Konvensi PBB tahun 1982 tentang Hukum Laut (UNCLOS) dan perjanjian serta konvensi internasional lainnya yang relevan. AMF berupaya berkontribusi pada upaya-upaya *confidence building measure* (CBM) dan *preventive diplomacy* di kawasan, serta mengelola masalah maritim melalui konsultasi tanpa mengganggu hak-hak, kedaulatan, dan integritas teritorial.

Pertemuan AMF pertama yang dilaksanakan di Indonesia pada Juli 2010 hanya dihadiri oleh para pejabat Kementerian Luar Negeri. Pertemuan itu menyepakati pelaksanaan pertemuan-pertemuan lanjutan secara bergilir. Kemudian dalam Pertemuan AMF ke-2 pada Agustus 2011 disadari bahwa diperlukan penguatan AMF dan perlu dimanfaatkan untuk mengidentifikasi kerja sama maritim dan membicarakan berbagai cara untuk menghadapi kejahatan transnasional dan mengajukan solusi. Pertemuan ini memunculkan isu SAR sebagai salah satu isu yang dianggap penting bagi kepentingan bersama dan realistik untuk segera diimplementasikan kerjasamanya.

Berusaha melangkah lebih jauh, pertemuan tersebut juga menghasilkan proposal untuk mengadakan pertemuan AMF yang lebih luas, mencakup seluruh kawasan Asia Timur dengan tetap menjaga sentralitas ASEAN. Sentralitas ASEAN tetap dijaga karena forum ini pada prinsipnya diarahkan untuk menguntungkan kawasan ASEAN dan pembentukan Komunitas ASEAN.

⁴² "First ASEAN Maritime Forum Held in Surabaya", <http://www.antaranews.com/en/news/128058-4402/first-asean-maritime-forum-held-in-surabaya>, diakses 10 Juni 2014.

Pada kesempatan pertemuan AMF ke tiga di Filipina, 2012, delegasi tuan rumah menyampaikan pentingnya bagi ASEAN untuk mempererat kerja sama di berbagai bidang, termasuk kerja sama keamanan maritim, serta konektivitas maritim dan perlindungan lingkungan hidup laut. Pertemuan ini membahas berbagai isu maritim di ASEAN, termasuk bagaimana untuk meningkatkan kerja sama maritim lintas sektoral, sesuai dengan aktivitas yang telah disusun dalam Cetak Biru Komunitas Politik-Keamanan ASEAN. Dari berbagai topik yang dibahas dalam pertemuan ini, antara lain: keamanan dan kerja sama maritim di ASEAN, memelihara kebebasan dan keselamatan navigasi dan menghadapi bajak laut, perlindungan lingkungan hidup laut dan memajukan *eco-tourism* dan rezim *fishery* di kawasan, serta rencana kerja AMF di masa depan, isu terkait SAR maritim tampaknya tidak mendapat perhatian khusus pada kesempatan itu.

Guna memperluas kerja sama, dan juga sebagai respons atas pernyataan para pemimpin ASEAN dan EAS (*East Asia Summit*) pada November 2011 yang ingin mendorong keterlibatan negara-negara EAS untuk memanfaatkan kesempatan dan menghadapi berbagai tantangan bersama terkait isu maritim melalui kerangka AMF, maka pada tahun 2012 diadakan untuk pertama kalinya pertemuan *Expanded ASEAN Maritime Forum* (EAMF). Sebagaimana AMF, EAMF juga diarahkan untuk berkontribusi bagi pembangunan Komunitas ASEAN dengan mengupayakan ASEAN yang damai, lebih terintegrasi dan makmur dalam kawasan Asia Timur yang stabil dan dinamis. Meskipun berbagai isu terkait maritim dibahas dalam pertemuan tersebut, termasuk mengenai peningkatan konektivitas maritim melalui upaya pembangunan kapasitas, termasuk infrastruktur dan perlengkapan, tetapi pertemuan ini tidak memberikan perhatian khusus pada persoalan SAR.⁴³ Bahkan hingga pertemuan AMF ke-5 di Vietnam pada Agustus 2014 lalu, persoalan terkait SAR juga tidak mendapat perhatian besar.

Forum yang baru saja terbentuk ini masih pada tahap pembicaraan mengenai situasi dan kerja sama maritim di kawasan yang sudah ada, dan mencoba melakukan kaji ulang terhadap

⁴³ "Chairman's Statement, 1st Expanded ASEAN Maritime Forum Manila", http://www.asean.org/news/asean-statement-communiques/item/1st-expanded-asean-maritime-forum-manila?category_id=26, diakses 15 Mei 2014.

berbagai inisiatif yang sudah ada, guna menyusun arah AMF dan EAMF di masa yang akan datang.⁴⁴ Jadi sejauh ini AMF ataupun EAMF akan belum banyak melakukan kerja sama-kerja sama praktikal seperti kerja sama peningkatan kapasitas SAR negara-negara di kawasan, sekalipun isu SAR tidak dapat dipisahkan dari upaya peningkatan konektivitas maritim ASEAN.

III.1.B. ASEAN Regional Forum

Jauh sebelum AMF terbentuk, isu SAR sudah pernah menjadi perhatian negara-negara di kawasan melalui kerangka kerja sama *ASEAN Regional Forum* (ARF). Dibentuk pada 25 Juli 1994, ARF merupakan suatu forum konsultatif Asia-Pasifik untuk mengedepankan dialog mengenai kerja sama politik dan keamanan kawasan. Beranggotakan 10 negara anggota ASEAN, serta beberapa negara Asia Pasifik, yaitu Australia, Bangladesh, Kanada, Tiongkok, Uni Eropa, India, Jepang, Korea Selatan, Korea Utara, Mongolia, Selandia Baru, Pakistan, Papua Nugini, Rusia, Timor Leste, dan Amerika Serikat, ARF mewakili 80% GDP dan perdagangan dunia, dan hampir 90% pengapalan atau perdagangan via maritim.

Dalam ARF, lingkungan dan ancaman keamanan maritim bersifat transnasional dan mengabaikan batas-batas politik. Persoalan keamanan maritim telah bergeser dari persoalan tradisional menjadi persoalan non-tradisional. Dalam ARF *Inter-Sessional Meeting on Maritime Security* yang dilangsungkan di Bali pada Mei 2014 misalnya, disinggung bahwa tantangan dan ancaman terhadap keamanan maritim yang harus dihadapi kawasan antara lain: keselamatan maritim, SAR maritim, dan *IUU Fishing*.⁴⁵

Sejak awal dibentuk, kerja sama multilateral di bidang SAR sudah menjadi perhatian ARF. Pada tahun 1996, ARF mengadakan *ARF Inter-Sessional Meeting on Search and Rescue Coordination Cooperation in Asia Pacific Region* (ISM on SAR) di Honolulu, Hawaii. Pertemuan itu dilakukan untuk mendorong universalitas, meningkatkan kerja sama dan koordinasi SAR Asia Pasifik, membangun sikap saling percaya, mendorong transparansi di antara badan sipil dan militer negara-

⁴⁴ "Vietnam Hosts ASEAN Maritime Forums", http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2014-08/26/content_33342075.htm, diakses 2 September 2014.

⁴⁵ Co-Chairs' Summary Report - The Sixth ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security", <http://aseanregionalforum.asean.org/> diakses 10 Juni 2014.

negara ARF yang terlibat dalam SAR, dan meningkatkan koordinasi dan kerja sama di Asia Pasifik di bawah prosedur-prosedur yang sudah ada. Pertemuan itu mencatat mengenai pentingnya pelatihan bagi personel yang terlibat dalam operasi SAR, agar mereka mampu merespons tuntutan operasi SAR yang terus meningkat, seiring dengan meningkatnya lalu lintas udara dan laut di kawasan Asia Pasifik. Disepakati pula bahwa kerja sama antarinstansi pelatihan SAR dan kelancaran arus informasi sangat diperlukan. ISM on SAR mencatat bahwa berbagai kerja sama pelatihan bilateral dan multilateral telah banyak dilakukan oleh negara di kawasan, dan diharapkan dapat diperluas dengan melibatkan ahli lain dari negara-negara anggota ARF. Forum ini memandang perlu diadakan pelatihan untuk beragam level personel SAR.⁴⁶

Menyadari pentingnya peningkatan kemampuan SAR kawasan, pertemuan tersebut sepakat untuk mendorong negara-negara anggotanya untuk melakukan pertemuan antara para pejabat dan pakar terkait SAR untuk lebih jauh membicarakan mengenai kerja sama berikut: meningkatkan *sharing* fasilitas pelatihan dan keahlian di kawasan demi meningkatkan kapabilitas personel SAR; meningkatkan kerja sama antarinstansi pelatihan dan fasilitas SAR demi kelancaran arus informasi; mengupayakan standardisasi manual, pelatihan, dan prosedur SAR; dan meningkatkan latihan dan pelatihan di lapangan, misalnya melalui penempatan personel SAR di organisasi SAR negara lain (magang), dan sebagainya.

Pada tahun 1997, ARF kembali mengadakan ISM on SAR ke 2 di Singapura atas rekomendasi ISM on SAR ke 1 dan telah disetujui oleh para menteri ARF pada ARF Ministerial Meeting di Jakarta, Juli 1996. Pertemuan ini dilakukan untuk mengeksplorasi kemungkinan-kemungkinan untuk dilakukannya peningkatan kerja sama dan koordinasi SAR antara negara-negara Asia Pasifik; untuk bekerjasama dengan berbasis regional demi meningkatkan keahlian SAR negara-negara Asia Pasifik; turut membangun sikap saling percaya; dan mendorong kerja sama dan koordinasi yang lebih baik antara badan-badan SAR sipil dan militer dari masing-masing

⁴⁶ "Summary Report of the ARF Inter-Sessional Meeting on Search and Rescue Coordination Cooperations in Asia Pacific Region", http://aseanregionalforum.asean.org/library/index.php?op=option=com_content&view=article&id=135, diakses 10 Juni 2014.

negara partisipan ARF. Beberapa hal terkait peningkatan kerja sama dan koordinasi SAR di antara partisipan ARF dibahas dan kemudian disepakati beberapa tindakan yang perlu dilakukan, salah satunya adalah peningkatan kerja sama pelatihan SAR guna meningkatkan keahlian SAR di kawasan. Pelatihan dapat dilakukan secara bilateral maupun trilateral, dengan mempertimbangkan konteks, kebutuhan, dan tingkat keahlian negara partisipan. Bahkan, pada pertemuan ini muncul proposal untuk pembentukan *ARF SAR Training Centres* (ARF SARTCs).⁷⁵

Sekalipun SAR sudah menjadi perhatian ARF sejak awal berdiri, isu ini hanya menjadi bagian dari sasaran utama ARF yaitu untuk membangun kerja sama kawasan dan membangun sikap saling percaya (*confidence building*). Sehingga kemudian, pada pertemuan-pertemuan ARF berikutnya tidak lagi dilakukan pembahasan secara khusus terkait dengan SAR. Sejak pertemuan ARF ke 5 di Filipina pada Juli 1993, hingga pertemuan ARF ke 20 di Brunei Darussalam pada Juli 2013, ARF tidak mengadakan ISM on SAR. Pada beberapa kesempatan isu SAR disinggung dalam konteks peran SAR dalam membantu operasi penanggulangan bencana, atau sebaliknya, peran institusi lain seperti *infiltr* dan *coast guard* dalam membantu pelaksanaan operasi SAR.

Perhatian ARF di bidang SAR kembali meningkat setelah hilangnya pesawat Malaysia MH370 pada bulan Maret dan kecelakaan kapal ferry Sewol di Korea Selatan pada bulan April 2014 lalu. Insiden ini dan operasi SAR yang dilakukan untuk meresponsnya menjadi tantangan bagi ARF mengenai pentingnya kerja sama internasional di bidang SAR.⁷⁶ Dalam ARF ISM on MS ke 6 di Bali pada Mei 2014 lalu, delegasi Korea menyatakan bahwa di antara berbagai isu yang harus dihadapi kawasan, ia menggarisbawahi bahwa isu SAR sangat relevan untuk dibicarakan. Pertemuan itu menyarankan agar *Work Plan ARF* yang sedang dikaji ulang juga memasukkan isu SAR sebagai salah satu prioritas baru. Isu SAR kembali menjadi perhatian tidak

⁷⁵ "Summary Report of the ARF Inter-Sessional Meeting on Search and Rescue Coordination Cooperations in Asia Pacific Region", http://aseanregionalforum.asean.org/library/index.php?option=com_content&view=article&id=135, diakses 10 Juni 2014.

⁷⁶ "Chairman's Statement of the 21st ASEAN Regional Forum", <http://aseanregionalforum.asean.org/> diakses 2 September 2014.

hanya terkait insiden-insiden di laut yang baru saja terjadi, tetapi juga karena mempertimbangkan kerja sama SAR yang sebelumnya pernah dikembangkan ARF dan perhatian mengenai pentingnya kerja sama saling berbagi tanggung jawab untuk merespon permintaan SAR dalam konteks persoalan *irregular movement of people at sea*.⁴⁹

Pada pertemuan ARF di Nay Pyi Taw, Agustus 2014, ARF menunjukkan perhatiannya pada persoalan SAR dengan mengeluarkan pernyataan yang mengimbau negara-negara di kawasan untuk memperkuat koordinasi dan kerja sama SAR maritim dan aeronautikal pada semua level termasuk melalui dialog dan kerja sama ARF. ARF mempertegas pentingnya kerja sama dan koordinasi kawasan dalam operasi SAR, dan ARF dengan berlandaskan pada Konvensi SAR Maritim dan Konvensi ICAO akan mendorong kerja sama SAR demi meningkatkan dan mendukung kapasitas negara-negara di kawasan, mendorong tumbuhnya sikap saling percaya, dan memperkuat kerja sama penanggulangan bencana. Negara-negara ARF didorong untuk menjalankan langkah-langkah yang telah disusun untuk memperkuat kerja sama di bidang SAR, yang salah satunya adalah *work together in establishing an enhanced SAR capability among participants, through information sharing, exchange of best practices and capacity building, including exchange of professional and advanced technologies and equipment*.⁵⁰

Sebagai bentuk awal meningkatnya perhatian ARF pada isu SAR, ARF Disaster Relief Exercise (ARDiReX) yang akan dilaksanakan di Malaysia pada 6-8 Februari 2015 selain akan dilakukan latihan dengan scenario insiden tumpahan minyak juga akan dilakukan latihan operasi SAR maritim.⁵¹

⁴⁹ "Co-Chairs' Summary Report - The Sixth ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security", <http://aseanregionalforum.asean.org/>, diakses 2 September 2014.

⁵⁰ "ARF Calls Further Strengthening Search and Rescue Coordination Cooperation", <http://www.tjcs.balhost.com/Dispatch/news/Xinhua-news-agency/140810/arfs-call-further-strengthening-search-and-rescue-coordination.html>, diakses 2 September 2014.

⁵¹ "Co-Chairs' Summary Report - The Sixth ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security", <http://aseanregionalforum.asean.org/>, diakses 2 September 2014.

III.1.C. ASEAN Transport SAR Forum

Selain melalui dua forum kerja sama di atas, forum *ASEAN Transport Ministers Meeting* juga memberikan perhatian terhadap isu SAR. Pada Pertemuan Kementerian Transportasi ASEAN ke 18 di Bali, 2012, para menteri sepakat untuk mengintensifkan kerja sama SAR pada level regional melalui pembentukan *ASEAN Transport SAR Forum* (ASF). Para Menteri Transportasi ASEAN sepakat bahwa keselamatan transportasi merupakan prioritas tertinggi dalam mengembangkan koneksi ASEAN. Pembentukan ASF merupakan tindak lanjut dari pertemuan *ASEAN SAR Expert Group Meeting* yang dilaksanakan di Yangon, Myanmar, 16-17 Oktober 2012 yang diprakarsai oleh BASARNAS. Hasil pertemuan *ASEAN SAR Expert Group Meeting* tersebut diperkuat hasil dari pertemuan *ASEAN Senior Transport Official Meeting* (STOM) ke 34 di Bali, 2012 dan *ASEAN Transport Ministers* (ATM) Meeting ke 18 di Bali, 2012.⁵²

Dibentuk di bawah kerja sama transportasi ASEAN, ASF merupakan implementasi kerja sama ASEAN yang berkaitan dengan SAR guna menindaklanjuti kerja sama yang telah ada sebelumnya, agar kebijakan ASEAN di bidang SAR dapat disesuaikan dengan kemajuan yang ada sekarang. Para Menteri Transportasi ASEAN berharap melalui forum SAR ASEAN dapat meningkatkan dan mempererat kerja sama SAR di antara negara ASEAN. Beranggotakan perwakilan resmi badan yang berwenang di bidang SAR maritim dan aviasi dari masing-masing negara anggota ASEAN, forum ini diharapkan dapat membangun sistem keselamatan dan keamanan transportasi khususnya dalam hal SAR pada level regional. Selama ini kerja sama yang sudah ada masih sebatas bilateral.⁵³

Di dalam forum ini, sebuah kelompok kerja akan melakukan kaji ulang terhadap perjanjian mengenai pencarian pesawat terbang dan penyelamatan korban kecelakaan pesawat yang disepakati pada tahun 1972, dan juga mengenai perjanjian terkait penyelamatan

⁵² "The 2nd ASEAN Transport SAR Forum akan segera digelar, BASARNAS mewakili Indonesia sebagai Tuan Rumah," <http://www.basarnas.go.id/index.php/baca/artikel/2646/the-2nd-asean-trans-port-sar-forum-akan-segera-diakses-10-Juni-2014>.

⁵³ "Menteri Transportasi ASEAN bentuk Forum SAR," <http://www.antaranews.com/berita/346196/menteri-transportasi-asean-bentuk-forum-sar>, diakses 10 Juni 2014.

korban kecelakaan kapal laut yang disepakati tahun 1975. Meningkatnya penggunaan teknologi informasi mengharuskan dilakukan penyesuaian pada perjanjian tersebut. Selain itu ASF juga akan menjadi forum untuk mendiskusikan dan menyepakati implementasi suatu kerja sama SAR regional yang konkret. Kerja sama konkret yang dimaksud seperti pendidikan dan pelatihan bagi seluruh personel SAR ASEAN, latihan bersama secara reguler berbasis simulasi insiden, atau melaksanakan *workshop* dan seminar berkaitan peningkatan kapasitas.

Baru melaksanakan pertemuan dua kali, yaitu pertemuan pertama di Bali pada 2013, dan pertemuan kedua di Yogyakarta pada 2014, forum ini tampaknya masih pada tahap pembicaraan dan penyusunan agenda kerja sama yang akan dijalankan bersama. Pada pertemuan pertama forum ini baru menyepakati kerangka acuan pembentukan *ASEAN Transport SAR Forum* dan melakukan pembahasan terhadap draft *ASEAN Multilateral Agreement on Aeronautical and Maritime on SAR* yang disusun Indonesia selaku tuan rumah.⁵⁴ Kemudian pada pertemuan kedua, forum ini masih membahas perjanjian kerja sama ASEAN di bidang SAR penerbangan dan maritim, skenario *Table Top Exercise (TTX)/Command Post Exercise (CPX)* dan penyusunan program kegiatan ASF.⁵⁵ Meskipun belum sampai pada pelaksanaan kerja sama konkret SAR regional, tampaknya ASF akan dapat memberikan kontribusi besar bagi peningkatan kapasitas personal SAR negara-negara anggota ASEAN.

Pertemuan para menteri pertahanan kawasan, baik *ASEAN Defence Minister's Meeting (ADMM)* maupun ADMM-Plus juga memberikan perhatian pada isu SAR, namun tidak pernah membahas bagaimana upaya untuk meningkatkan kemampuan SAR negara-negara di kawasan. Perhatian ADMM terhadap isu SAR hanya terbatas pada bagaimana militer dapat berperan dalam operasi SAR.

⁵⁴ The 2nd ASEAN Transport SAR Forum akan segera digelar BASARNAS mewakili Indonesia sebagai Tuan Rumah, <http://www.basarnas.go.id/index.php/baca/artikel/2646/the-2nd-asean-trans-port-sar-forum-akan-segera->, diakses 10 Juni 2014.

⁵⁵ "The 2nd ASEAN Transport SAR Forum akan segera digelar BASARNAS mewakili Indonesia sebagai Tuan Rumah", <http://www.basarnas.go.id/index.php/baca/artikel/2646/the-2nd-asean-trans-port-sar-forum-akan-segera->, diakses 2 September 2014.

III.2. Peran Kerja sama ASEAN bagi Peningkatan Kapasitas BASARNAS

Kerja sama di bidang SAR maritim antara negara-negara di kawasan menjadi penting mengingat begitu luasnya wilayah perairan kawasan, serta begitu strategis dan sibuknya lalu lintas pelayaran perdagangan internasional yang melalui kawasan ini. Operasi pencarian pesawat Malaysia Airlines MH370 yang berlangsung dalam waktu yang cukup panjang dan memperoleh bantuan sejumlah negara besar, melibatkan puluhan kapal dan pesawat udara, menunjukkan pada negara-negara di kawasan mengenai pentingnya memiliki kemampuan operasi SAR di laut, dan vitalnya kerja sama dan koordinasi organisasi SAR di kawasan.

Menyadari pentingnya ketersediaan pelayanan SAR maritim yang juga merupakan bentuk tanggung jawab internasional, negara-negara di kawasan telah berupaya membangun suatu pendekatan regional untuk merespons permintaan operasi SAR di laut. Bagi negara-negara anggota ASEAN, *The 2010 Declaration on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea* dan kesepakatan ASEAN lainnya yang relevan, telah menjadi landasan bagi mereka untuk menjalankan suatu operasi SAR bersama seperti dalam pencari MH370. Tetapi, dengan melihat pada operasi pencarian MH370, tampaknya ASEAN masih sangat lemah dalam kerja sama dan koordinasi operasi SAR maritim.

Negara-negara di kawasan juga sudah membuat sejumlah

semakin sibuk yang konsekuensinya akan diikuti dengan peningkatan potensi kecelakaan di laut. Dengan perhatian yang masih rendah terhadap isu SAR maritim seperti saat ini, negara-negara di kawasan tidak akan mampu menghadapi tantangan operasi SAR di laut yang terus meningkat di masa depan.

Tantangan yang sedang dihadapi oleh negara-negara di kawasan tentunya akan menjadi tantangan bagi Indonesia pula, terlebih dengan keberadaan tiga ALKI yang melalui wilayah perairan Indonesia. Menjadi anggota IMO sejak tahun 1959, Indonesia telah sejak lama merintis terwujudnya organisasi SAR yang sesuai dengan tuntutan Konvensi SOLAS 1974 dan Konvensi SAR Maritim 1979, sehingga kini memiliki Basarnas sebagai *leading sector* yang segera bergerak melakukan operasi SAR. Menjadi persoalan ketika diketahui bahwa Basarnas masih menghadapi berbagai persoalan mendasar, yaitu kekurangan fasilitas dan personel SAR yang memadai untuk merespons permintaan operasi SAR di wilayah kerjanya. Jika dengan tantangan yang ada saat ini saja, Basarnas belum mampu bekerja optimal, maka akan sangat sulit bagi Basarnas untuk menjawab tantangan operasi SAR maritim yang akan meningkat pesat dalam beberapa tahun mendatang.

Dengan segala keterbatasan yang dimiliki saat ini dan begitu besarnya tantangan yang akan dihadapi Basarnas di masa depan, kerja sama di bidang SAR maritim yang dibangun melalui berbagai forum, seperti *ASEAN Maritime Forum*, *Expanded-ASEAN Maritime Forum*, *ASEAN Regional Forum*, dan *ASEAN Transport SAR Forum* tampaknya hingga saat ini belum memberikan kontribusi langsung kepada Indonesia untuk menjawab persoalan-persoalan mendasar yang masih harus dihadapi Basarnas. Namun, kesepakatan-kesepakatan yang sudah pernah dicapai melalui forum-forum tersebut dapat menjadi pondasi bagi negara-negara di kawasan untuk melanjutkan kerja sama yang lebih baik. Rendahnya kesadaran negara-negara di kawasan mengenai pentingnya kerja sama di bidang SAR maritim menjadi salah satu penyebab mengapa forum-forum itu belum memberikan kontribusi besar bagi peningkatan kapasitas Basarnas.

BAB IV PENUTUP

Memiliki wilayah perairan yang bernilai strategis bagi pelayaran perdagangan internasional dengan lalu lintas pelayaran yang sangat sibuk, negara-negara di kawasan Asia Tenggara telah berupaya memenuhi tuntutan konvensi-konvensi internasional terkait pelayanan SAR maritim. Negara-negara di kawasan telah menyatakan komitmennya untuk bekerjasama dalam memberikan bantuan pencarian dan penyelamatan di laut, yaitu melalui *the Agreement for the Facilitation of Search Ship in Distress and Rescue of Survivors of Ship Accidents 1975* dan *ASEAN Declaration on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea*. Namun, operasi pencarian pesawat MH370 beberapa waktu lalu menunjukkan dengan jelas bahwa komitmen kerja sama yang dibangun masih belum memadai.

Negara-negara di kawasan juga sudah membangun sejumlah kerja sama yang tidak hanya terkait peningkatan kerja sama dan koordinasi pelaksanaan operasi SAR, tetapi juga mengenai peningkatan kapasitas SAR maritim negara-negara di kawasan, antara lain melalui *ASEAN Maritime Forum*, *Expanded-ASEAN Maritime Forum*, *ASEAN Regional Forum*, dan *ASEAN Transport SAR Forum*. Penelusuran terhadap hasil pertemuan forum-forum tersebut menunjukkan bahwa sesungguhnya negara-negara di kawasan masih belum memberikan perhatian yang cukup pada isu SAR maritim. Sehingga, bagi Indonesia forum-forum kerja sama ini belum memberikan kontribusi langsung terhadap Basarnas yang masih menghadapi berbagai persoalan mendasar terkait fasilitas dan SDM.

Dihadapkan pada tantangan operasi SAR maritim yang akan terus meningkat dalam beberapa tahun mendatang, sementara masih mengalami keterbatasan fasilitas dan sumber daya manusia, sangat mendesak bagi Indonesia untuk mengoptimalkan berbagai

forum kerja sama terkait maritim demi meningkatkan kemampuan Basarnas pada khususnya, dan kemampuan SAR maritim kawasan pada umumnya. Peran penting AMF bagi upaya pembangunan Komunitas ASEAN harus dapat dimanfaatkan. Indonesia harus mendorong negara-negara di kawasan untuk mulai memberikan perhatian lebih besar pada isu SAR maritim melalui forum ini, karena pelayanan SAR maritim merupakan bagian yang tak terpisahkan dari upaya peningkatan konektivitas maritim ASEAN. Berupaya mengelola isu-isu terkait maritim secara komprehensif, AMF berhasil menarik negara-negara EAS untuk turut terlibat. Dukungan negara-negara EAS di bidang SAR maritim melalui EAMF akan memberikan kontribusi yang sangat berarti bagi Basarnas dan organisasi SAR negara-negara kawasan lainnya. Selain itu, meningkatnya perhatian negara-negara yang tergabung dalam ARF terhadap isu SAR yang dipicu oleh insiden hilangnya MH370 dan kecelakan ferry Sewol harus dapat dimanfaatkan pula. Tidak hanya mendorong peningkatan kerja sama dan koordinasi dalam melaksanakan operasi SAR, ARF juga menekankan pentingnya upaya meningkatkan keahlian personel SAR melalui kerja sama pelatihan agar mereka mampu merespons tuntutan operasi SAR yang terus meningkat.

BIBLIOGRAFI

Buku

- Dougherty, James E and Robert L. Pfaltzgraff Jr., *Contending Theories of International Relations*, New York, Longman, 2001.
- Holsti, K. J. *International Politics: A Framework for Analysis*, Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1995.

Jurnal

- Keliat, Makmur, "Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, Juli 2009.

Media Online

- "ARF Calls Further Strengthening Search and Rescue Coordination Cooperation", <http://www.globalpost.com/dispatch/news/xinhua-news-agency/140810/arf-calls-further-strengthening-search-and-rescue-coordinati>, <http://au.china-embassy.org/eng/xw/t1181700.htm> diakses 2 September 2014.
- ASEAN, "ASEAN Economic Community Blue Print", <http://www.asean.org/archive/5187-10.pdf> diakses 15 Mei 2014.
- ASEAN, "ASEAN Political-Security Community Blueprint", <http://www.asean.org/archive/5187-18.pdf> diakses 15 Mei 2014.
- "ASEAN Declaration on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea", <http://www.asean.org/news/item/asean-declaration-on-cooperation-in-search-and-rescue-of-persons-and-vessels-in-distress-at-sea> diakses 10 Juni 2014.
- ASEAN, "Master Plan on ASEAN Connectivity", <http://www.asean.org/resources/publications/asean-publications/item/master-plan-on-asean-connectivity-2> diakses 15 Mei 2014.

- “Basarnas Akui Kekurangan Sarana dan Prasarana”, <http://www.korankaltim.com/basarnas-akui-kekurangan-sarana-dan-prasana> diakses 15 Mei 2014.
- “Basarnas Karimun Minim Anggota dan Fasilitas Pendukung”, <http://www.kepri.info/basarnas-karimun-minim-anggota-dan-fasilitas-pendukung> diakses 15 Mei 2014.
- “Basarnas: Tahun ini Kecelakaan di Laut Mendominasi”, <http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/13/08/29/ms9yvc-basarnas-tahun-ini-kecelakaan-di-laut-mendominasi> diakses 15 Mei 2014.
- “BIG Serahkan Peta NKRI kepada Kemenkokesra”, <http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/big-serahkan-peta-nkri-kepada-kemenkokesra> diakses 18 September 2014.
- Carl Thayer, “Flight MH370 Shows Limits of ASEAN’s Maritime Cooperation”, <http://thediplomat.com/2014/03/flight-mh370-shows-limits-of-aseans-maritime-cooperation/> diakses 10 Juni 2014.
- Carlyle A. Thayer, “Beyond Territoriality: Managing the Maritime Commons in the South China Sea”, <http://www.isis.org.my/attachments/apr28/C.Thayer.pdf> diakses 1 Agustus 2014.
- “Chairman’s Statement, 1st Expanded ASEAN Maritime Forum Manila”, http://www.asean.org/news/asean-statement-communiques/item/1st-expanded-asean-maritime-forum-manila?category_id=26 diakses 15 Mei 2014.
- “Chairman’s Statement of the 21st ASEAN Regional Forum”, <http://aseanregionalforum.asean.org/> diakses 2 September 2014.
- “Co-Chairs’ Summary Report - The Sixth ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security”, <http://aseanregionalforum.asean.org/> diakses 10 Juni 2014.
- “Co-Chairs’ Summary Report – The Sixth ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security”, <http://aseanregionalforum.asean.org/> diakses 2 September 2014.

David Rosenberg, "Governing the South China Sea: From Freedom of the Seas to Ocean Enclosure Movements", http://www.southchinasea.org/files/2013/02/Governing_The_South_China_Sea.pdf diakses 7 Juni 2013.

"DPR akan Tambah Anggaran Basarnas", <http://news.liputan6.com/read/400478/dpr-akan-tambah-anggaran-basarnas> diakses 15 Mei 2014.

"First ASEAN Maritime Forum Held in Surabaya", <http://www.antaranews.com/en/news/1280584402/first-asean-maritime-forum-held-in-surabaya> diakses 10 Juni 2014.

"International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974", <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx> diakses 10 Juni 2014.

"International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)", <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-%28SAR%29.aspx> diakses 10 Juni 2014.

"Kapal Basarnas Terbakar dan Tenggelam di Tenau Kupang", <http://www.suarapembaruan.com/home/kapal-basarnas-terbakar-dan-tenggelam-di-tenau-kupang/23665> diakses 15 Mei 2014.

"Kapal Tenggelam Versace Amara", <http://www.mediacenter.or.id/reports/view/782#.VCJWV1f4IX4> diakses 3 September 2014.

"Konvensi Internasional mengenai Keselamatan di Laut", <http://www.tabloiddiplomasi.org/previous-isuue/105-september-2010/933-konvensi-international-mengenai-keselamatan-di-laut.html> diakses 15 Mei 2014.

"Lagi, Kapal yang Membawa WNI Tenggelam", <http://www.kemlu.go.id/singapore/Pages/News.aspx?IDP=6965&l=id> diakses 1 Agustus 2014.

"Media Release Akhir Tahun 2012 Komite Nasional Keselamatan Transportasi", http://www.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media_Release_KNKT_2012.pdf diakses 10 Juni 2014.

- “Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia II”, <http://www.politik.lipig.go.id/index.php/in/kolom/politik-internasional/413-menilik-alur-laut-kepulauan-indonesia-ii> diakses 15 Mei 2014.
- “Menteri Transportasi ASEAN Bentuk Forum SAR”, <http://www.antaranews.com/berita/346196/menteri-transportasi-asean-bentuk-forum-sar> diakses 10 Juni 2014.
- “Pemerintah Abai, Kecelakaan di Laut Meningkat”, <http://news.okezone.com/read/2012/06/26/337/654287/pemerintah-abai-kecelakaan-di-laut-meningkat> diakses 15 Mei 2014.
- “RUU Pencarian dan Pertolongan Disetujui Paripurna DPR”, <http://dpr.go.id/id/berita/paripurna/2014/sep/17/8731/ruu-pencarian-dan-pertolongan-disetujui-paripurna-dpr> diakses 18 September 2014.
- “Sejarah SAR Nasional”, <http://www.basarnas.go.id/index.php/halaman/32/sejarah> diakses 10 Juni 2014.
- “Sistem SAR”, <http://www.basarnas.go.id/index.php/halaman/45/sistem-sar> diakses 15 Mei 2014.
- “South China Sea Oil Shipping Lanes”, <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly-ship.htm> diakses 4 April 2013
- “Status of Multilateral Conventions and Instrument in Respect of which the International Maritime Organization or Its Secretary-General performs depositary or other Functions”, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents>Status%20-%20202014.pdf> diakses 5 Agustus 2014.
- “Summary of Status of Convention”, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> diakses 5 Agustus 2014.
- “Summary Report of the ARF Inter-Sessional Meeting on Search and Rescue Coordination Cooperations in Asia Pacific Region”, <http://aseanregionalforum.asean.org/library/index.php?option=content&view=article&id=135> diakses 10 Juni 2014.
- “Tim SAR Temukan 13 Korban Kapal Turis Tenggelam”, <http://www.tempo.co/read/news/2014/08/18/058600377/Tim-SAR-Temukan-13-Korban-Kapal-Turis-Tenggelam> diakses 27 Agustus 2014.

"The 2nd ASEAN Transport SAR Forum akan segera digelar BASARNAS mewakili Indonesia sebagai Tuan Rumah," <http://www.basarnas.go.id/index.php/baca/artikel/2646/the-2nd-asean-transport-sar-forum-akan-segera-diakses> 10 Juni 2014.

"Vietnam Hosts ASEAN Maritime Forums," http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2014-08/26/content_33342075.htm diakses 2 September 2014.

EPILOG

Dari catatan atas apa yang telah terjadi dalam beberapa tahun belakangan di kawasan Asia Tenggara, keamanan maritim memperlihatkan beragam masalah, dengan kecenderungan yang terus meningkat. Perkembangan situasi dan kondisi ini memberi implikasi yang tidak kecil artinya dan juga kompleks sifatnya kepada negara-negara di kawasan, baik secara sendiri-sendiri maupun bersama. Karena itulah, dibutuhkan respons secara sepikah (unilateral) maupun bersama-sama (multilateral), yakni di tingkat ASEAN, agar keamanan kawasan dapat diciptakan dan terus dijaga.

Mewujudkan kawasan Asia Tenggara yang stabil perlu terus diupayakan oleh negara-negara di kawasan, termasuk Indonesia, mengingat sejumlah isu terkait keamanan maritim kawasan belum sepenuhnya teratasi. Tentu saja, dapat dikatakan hal ini berpotensi mengancam stabilitas kawasan. Respons Indonesia dalam menyikapi persoalan keamanan maritim kawasan sebaiknya dilakukan sesuai dengan kepentingan nasional, ketentuan hukum internasional (UNCLOS 1982), dan juga tata pergaulan antarbangsa yang mengedepankan pentingnya menjaga dan memelihara stabilitas keamanan dan perdamaian internasional. Dalam konteks kawasan, seyogyanya ASEAN tetap dijadikan sebagai sentralitas bagi pengembangan kerja sama antarnegara dalam merespons dan mengelola isu-isu keamanan maritim kawasan secara multilateral.

Dalam konteks nasional, dan dalam kerangka untuk mendukung kebijakan Indonesia terkait keamanan maritim, maka pemikiran untuk membenahi strategi atau manajemen keamanan maritim nasional perlu didukung, termasuk pemikiran untuk menghadirkan *Sea and Coast Guard* Indonesia yang memiliki kewenangan penuh untuk melaksanakan tugas pengamanan dan penegakan hukum di laut yurisdiksi nasional yang legalitas formalnya diakui oleh hukum nasional maupun internasional. *Maritime Domain Awareness* juga perlu dibangun, terutama di antara para pemangku kepentingan

maritim, agar berbagai kegiatan yang terjadi di perairan Indonesia dapat diketahui secara *real time* dan dapat direspon lebih cepat. Selain itu TNI Angkatan Laut, yang telah banyak berkontribusi terhadap terwujudnya stabilitas kawasan, juga perlu untuk ditingkatkan kapasitasnya, antara lain melalui program *minimum essential force* (MEF).

Secara realistik, negara-negara di kawasan telah berupaya membangun sejumlah kerja sama yang tidak hanya terkait peningkatan kerja sama dan koordinasi pelaksanaan operasi SAR maritim, tetapi juga mengenai peningkatan kapasitas SAR maritim negara-negara di kawasan, antara lain melalui *ASEAN Maritime Forum*, *Expanded-ASEAN Maritime Forum*, *ASEAN Regional Forum*, dan *ASEAN Transport SAR Forum*. Namun, operasi pencarian pesawat MH370 beberapa waktu lalu menunjukkan dengan jelas bahwa komitmen kerja sama yang dibangun masih belum memadai untuk menyediakan pelayanan SAR maritim yang efektif dan efisien. Negara-negara di kawasan belum memberikan perhatian yang cukup pada isu SAR maritim, sehingga bagi Indonesia forum-forum kerja sama ini belum memberikan kontribusi langsung terhadap Basarnas yang masih menghadapi berbagai persoalan mendasar terkait fasilitas dan SDM SAR.

Akhirnya, Indonesia harus berupaya mengoptimalkan berbagai forum kerja sama terkait maritim demi meningkatkan kemampuan Basarnas pada khususnya, dan kemampuan SAR maritim kawasan pada umumnya. Momentum meningkatnya perhatian negara-negara di kawasan terhadap isu SAR maritim setelah insiden MH370 harus dapat Indonesia manfaatkan dengan bijak demi terwujudnya organisasi SAR negara-negara di kawasan yang mampu merespons tantangan operasi SAR maritim yang terus meningkat. Di luar persoalan terkait SAR, patut diakui, masih banyak lagi masalah-masalah yang harus segera diperhatikan dan direspon secara lebih baik, sehingga situasi dan kondisi keamanan maritim yang stabil di kawasan dapat terus diciptakan dan dijaga.

Jakarta, September 2014
Penyunting,

INDEX

A

- Abu Sayyaf, 107
ADIZ, 3, 5, 24, 25, 61
ADMM-Plus, 122, 173
ALKI, 16, 49, 52, 86, 114, 117, 125, 126, 150, 151, 152, 175
Ambalat, 35, 35, 45, 48, 50, 54, 63, 100, 101, 103, 120
APSC, 119, 121, 122
ARF DiREx, 171
ARF SARTCs, 170
Armed robbery, 62, 91, 126
Arms race, 89
Arms smuggling, 109
ASF, 142, 172, 173
ASEAN Community, 119, 129
Ashmore, 43, 47, 52, 53, 65
Asia Pivot, 31, 32, 45
ATSB, 39

B

- B3, 62
Bakorkamla, 15, 51, 123, 124
Basarnas, 139, 143, 145, 153, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 172, 174, 175, 177, 178
BBM, 50, 54, 110
Beting Second Thomas, 29
Big power, 11
Black area, 155
BNN, 110
Border forces, 92

C

- Carrier*, 25
CBM, 166
CNOOC, 26
Coast Guard, 62, 63, 99, 104, 123, 124, 125, 130, 131, 170
Coastal states, 92
Code of Conduct, 6, 33, 38
COC, 33, 38, 55, 57, 58, 62
CPX, 173

D

- De-securitization*, 89
Diaoyu, 3, 24
Diplomasi maritim, 126

E

- EAMF, 142, 167, 168, 178
Early Warning System, 52
EAS, 167, 178
Emergency cares, 160
Expeditionary operations, 92

F

- First order*, 98

H

- Haisang Lianhe*, 24
Hasjim Djalal, 46
Human security, 90
Human trafficking, 10

I

- ICAO, 155, 156, 158, 160, 171

- ICP, 91, 92
- Illegal fishing*, 53, 54, 85, 107, 108
- Illegal migrants*, 10
- Interstate problem*, 90
- IMO, 104, 145, 147, 148, 150, 155, 156, 160, 163, 175
- Islands*, 149
- J**
- James Dougherty, 144
- James Shoal, 30, 39
- Joint naval exercises*, 47
- K**
- Komodo 2014, 48, 122
- Kowilgab, 54
- KTt ASEAN, 55, 163
- L**
- Landmass*, 149
- Lantamal, 50, 51, 52, 54, 63
- Liaoning, 25
- M**
- Malsindo, 58
- Maritime accidents*, 35
- Maritime code*, 33
- Maritime safety*, 147, 163
- Maritime security*, 33, 114, 122, 123, 130, 163, 168
- MDA, 125, 126
- MEF, 63, 127, 130
- MGO, 104
- MH370, 32, 35, 37, 38, 39, 49, 59, 60, 141, 148, 155, 156, 170, 174, 177, 178
- Middle power*, 11
- MMEA, 104
- Montara, 42, 50, 65, 113
- MPAC, 154
- MS Sewol, 40
- N**
- National Guards*, 11
- Natuna, 26, 35, 46, 47, 48, 54, 64, 107, 108, 122, 151
- Navy, 63
- New Security Pact*, 31
- Nine-dashes line*, 6
- NKRI, 52, 53
- O**
- Ocean policy*, 123, 130
- Operasi Gabungan Maritim, 24
- Operasi Garda Wibawa, 35
- Operasi Wibawa, 48
- Outward looking*, 12
- P**
- Pasmar, 54
- Patkor, 122
- Peacekeeping operation*, 48
- Piracy*, 62, 91, 126
- Polisi laut, 25
- Pulau Pasir, 43, 47, 52, 53, 65
- R**
- RCC, 147, 164
- Rebalancing*, 32, 45
- ReCAAP, 126
- Regional security*, 12
- Retreat*, 55
- RMSI, 114
- Robert Pfaltzgraff, 144
- RoRo, 155
- S**
- SAR, 36, 37, 58, 59, 63, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 178

- SAR facilities*, 160
Sail Komodo, 64
SDA, 13, 16, 25, 26, 28, 33, 42, 45, 53, 62
Sea control, 92
Sea power, 105
Security landscape, 89
Security problems, 89
Second order, 98
Second Thomas Shoal, 28, 29
Semi-enclosed sea, 149
Senkaku, 3, 19, 21, 23, 24, 98, 99
Show of force, 13, 21, 50
SOLAS, 145, 146, 147, 155, 175
SOP, 38
Spill over, 45
Southeast Asia Sea, 47
- T**
Transnational organized crimes, 48
TTX, 173
- U**
UNCLOS, 52, 63, 87, 91, 101, 118, 125, 129, 130, 149, 150, 151, 166
USGS, 26
- V**
VTS, 126
- W**
World Coral Triangle, 33
WWF, 33
- Y**
Yasukuni, 5, 22, 23
- Z**
ZEE, 31, 35, 46, 49, 63, 103, 125
Zero sum game, 57

TENTANG PENULIS

Poltak Partogi Nainggolan, MA, Dr.phil., Prof. adalah Peneliti Utama/IV/e dan Profesor Riset bidang Masalah-Masalah Hubungan Internasional di Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPRRI. Pada tahun 1986 menyelesaikan studi S-1 di Universitas Indonesia, Fakultas Ilmu Sosial (FIS), Jurusan Hubungan Internasional, Program Studi Perbandingan Politik. Pada tahun 1999 menyelesaikan studi pasca-sarjana (S-2) di Graduate School of Political Science and International Relations di the University of Birmingham, Inggris bidang Security Studies. Pada Februari tahun 2011 menuntaskan program doktoral ilmu politik Albert-Ludwigs-Universitaet Freiburg, Jerman dengan tesis *The Indonesian Military Response to Reform during Democratic Transition: A Comparative Analysis of Three Civilian Regimes 1998-2004*. Menulis buku antara lain *Reformasi Struktur Ekonomi RRC Era Deng Xiao-ping*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 1995; Co-penulis dan editor buku *Panduan Parlemen Indonesia*, Jakarta, Yayasan API, 2001; dan *Batas Wilayah dan Situasi Perbatasan Indonesia: Ancaman terhadap Integritas Teritorial*, Jakarta: Tiga Putra Utama, 2004. Dapat dihubungi di pptogin@yahoo.com.

Rizki Roza, S.IP, M.Si adalah Peneliti Muda bidang Masalah-masalah Hubungan Internasional pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI). Bekerja di Bidang Pengkajian sejak tanggal 8 Februari 2010. Pendidikan S1 Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, lulus tahun 2003. Kemudian melanjutkan pendidikan Magister pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional (Kajian Strategi dan Keamanan), Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Indonesia, Jakarta, lulus tahun 2007.

Simela Victor Muhamad, Drs, M.Si adalah Peneliti Madya bidang Masalah-masalah Hubungan Internasional pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI). Menyelesaikan pendidikan Sarjana (S1) di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Jurusan Hubungan Internasional, Universitas Katolik Parahyangan, Bandung, pada 1986. Menyelesaikan pendidikan Pasca Sarjana (S2) Program Studi Kajian Wilayah Amerika, Universitas Indonesia, pada 1999. Aktif sebagai peneliti bidang Hubungan Internasional pada P3DI Sekretariat Jenderal DPR RI dan bertugas memberikan dukungan substansi yang terkait dengan masalah-masalah hubungan internasional kepada Anggota DPR RI baik untuk keperluan rapat-rapat kerja dengan Pemerintah maupun untuk sidang-sidang keparlemenan internasional.