

# Visi Kemaritiman Melalui Pembentukan Sistem Keamanan Maritim

Abdul Hamid M

## Abstrak

*Kedaulatan, kemandirian dan kemakmuran maritim menjadi inti dalam visi kemaritiman yang dicanangkan oleh Pemerintah RI yang kemudian telah dipertegas dalam RPJMN 2015-2019. Sekalipun sejarah menggambarkan kejayaan maritim di masa lalu, namun dalam beberapa dekade pemerintahan sebelumnya telah meletakkan pembangunan sangat berorientasi kedaratan (Land based development strategy) daripada orientasi pembangunan berbasis kelautan (Ocean based development). Akibatnya berbagai potensi sumberdaya kelautan dan keamanannya terbengkalai. Dalam mengawali keberhasilan pembangunan kemaritiman, maka pembangunan kemaritiman haruslah bebas dari berbagai aktivitas ilegal dan gangguan keamanan yang mewarnai perairan laut Indonesia. Hal tersebut berarti tidak bisa dilepaskan dari pembentukan sistem keamanan maritim. Pilihan sistem keamanan maritim tetap menyimpan sisi kelebihan dan kekurangan. Namun implementasi yang sungguh-sungguh diharapkan menjadi solusi dalam berbagai permasalahan keamanan di perairan Indonesia.*

**Kata kunci:** Maritim, keamanan dan kedaulatan

## Pendahuluan

*Adapun yang membesarkan negeri karena adanya laut tempat beraktivitas kehidupan (Kajao Laliddong, Abad 16).<sup>1</sup>*

Salah satu prasyarat yang dikemukakan oleh Kajao Laliddong dalam membangun negeri, tidaklah berlebihan dalam memandang sejarah kejayaan bangsa-bangsa, yang rela mengarungi lautan hingga ke berbagai belahan dunia. Bahkan kejayaan sejarah bangsa Indonesia pun tidak lepas dari tingginya aktivitas di laut, baik oleh dari barat dan timur, maupun antar pulau-pulau yang mendiami nusantara. Kerajaan Mataram dan Sriwijaya serta kerajaan lainnya di nusantara mendapatkan

---

<sup>1</sup> Disadur dari buku Mattulada, *Satu Lukisan Analitis Terhadap Antropologi Politik Orang Bugis*, (Yogyakarta : Gadjah Mada University Press University Press, 1985).

kemakmuran bagi rakyatnya dari aktivitas ekonomi dan perdagangan dengan memanfaatkan laut.

*“Our geopolitical destiny is maritime,”* ungkapan Presiden Sukarno dalam suatu pertemuan pada 13 Desember tahun 1957. Pada pertemuan tersebut, pemerintah Indonesia mendeklarasikan Negara Kepulauan yang berciri nusantara melalui Deklarasi Juanda. Intinya, Indonesia sebagai negara Kepulauan (*archipelagic state*) yang mempunyai corak tersendiri, merupakan satu kesatuan wilayah dan hukum, dengan tetap menjamin lalu lintas damai pelayaran Internasional (*peaceful passage*).

Walaupun telah diundangkan dalam UU No. 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia dan pada tahun 1961 bergabung dalam International Maritime Organization (IMO), namun Konsepsi sebagai Negara Kepulauan baru mendapatkan pengakuan dari masyarakat internasional secara keseluruhan sebagai rezim hukum baru setelah penandatanganan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) pada 1982. Pemerintah Indonesia kemudian menetapkan batas ZEE Indonesia sepanjang 200 mil, diukur dari garis pangkal wilayah laut Indonesia.

Tidaklah tanpa dasar bila Indonesia memproklamirkan diri sebagai negara kepulauan berbasis maritim. Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia, terdiri dari sekitar 13.667 pulau, panjang garis pantainya mencapai 81.497 km<sup>2</sup>; merupakan garis pantai terpanjang di dunia. Luas daratan 1.922.570 km<sup>2</sup> dan luas perairan lautnya mencapai 3.257.483 km<sup>2</sup> (belum termasuk perairan ZEE). Jika ditambah dengan ZEE, maka luas perairan Indonesia sekitar 7,9 juta km<sup>2</sup> atau 81% dari luas keseluruhan.

## Posisi Strategis yang Tidak Terkelola Baik

Lalu lintas laut Indonesia sangat ramai. Berdasarkan data yang pernah dipaparkan oleh Prof. Dr. Bambang Wibawarta, setidaknya dalam satu tahun ada 63.000 kapal dengan muatan kapal 525 juta ton dengan nilai 890 miliar dollar Amerika, melalui alur Selat Malaka. Dan ada 3500 kapal dengan nilai muatan 5 miliar dollar Amerika melewati Selat Sunda dan 3.100 kapal melalui selat Lombok dengan nilai muatan 40 miliar dollar Amerika.

Hal ini tidak lepas dari posisi geografis strategis perairan laut Indonesia, yang merupakan lintasan jalur pelayaran penghubung Samudra Pasifik dengan Samudra Hindia dan Benua Asia dengan Benua Australia untuk kepentingan perdagangan maritim internasional maupun militer global.

Namun demikian, Orientasi pembangunan Indonesia dimasa lalu telah meletakkan pembangunan sangat berorientasi kedaratan (*Land based development strategy*) daripada orientasi pembangunan berbasis kelautan (*Ocean based development*). Akibatnya berbagai potensi sumberdaya kelautan dan keamanannya terbengkalai.

Hal ini dapat dilihat dari berbagai “kegiatan-kegiatan ilegal” di laut seperti maraknya *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan asing dan kapal asing di wilayah Indonesia. Begitupula, *illicit traffic* dalam obat-obatan narkotik dan zat-zat psikotropik, perdagangan manusia, pemindahan para migran ilegal dan kejahatan terorganisir, mewarnai lalu laut Indonesia.

Berbagai kegiatan ilegal tersebut merupakan gambaran kegelisahan bersama di tengah ‘*prestise*’ bahwa negara Indonesia dianggap sebagai negara maritim. Impor ikan misalnya, menjadi ironi bagi negeri yang dua pertiga wilayahnya adalah perairan.

## Visi Kemaritiman

Tahun 2014, menjadi tonggak sejarah baru Indonesia dalam membangun kembali visi kemaritiman. Hal ini dilandaskan pada visi Presiden RI Joko Widodo dalam pidato pelantikannya adalah menjadikan Indonesia berjaya di sektor kelautan dan maritim. Bahkan dalam Konferensi Tingkat Tinggi Negara-negara Asia Timur (KTT EAS) di Myanmar pada tanggal 13 November 2014, Presiden RI Joko Widodo mengungkapkan bahwa Indonesia akan menjadi poros maritim dunia yang memiliki peran besar dalam berbagai bidang. Presiden RI Joko Widodo menuturkan ada lima pilar utama yang diagendakan mewujudkan visi sebagai poros maritim dunia, yaitu:<sup>2</sup>

*Pertama*, membangun kembali budaya maritim Indonesia. “Sebagai negara yang terdiri atas 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari bahwa identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh pengelolaan samudra.

*Kedua*, Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan industri perikanan. Visi ini diwujudkan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.

---

<sup>2</sup> Dimuat dalam <http://tempo.co>. “Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim,” 13 November 2014.

*Ketiga*, memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun jalan tol laut, pelabuhan laut dalam (deep seaport), logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

*Keempat*, melaksanakan diplomasi maritim, dengan mengajak semua negara untuk menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.

*Kelima*, membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan sebagai upaya menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, serta menjadi bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

## Pendekatan Sistem Keamanan Maritim

Menurut Geoffrey Till (2004), istilah keamanan maritim adalah suatu frasa baru. Istilah itu menjadi sesuatu yang *fashionable* akhir-akhir ini karena adanya pandangan bahwa aspirasi terhadap maritim kini tidak hanya yang bersifat tradisional seperti keinginan untuk melakukan pengendalian (*sea control*) dan pengiriman ekspedisi operasi militer jangka pendek (*expeditionary operations*). Terdapat juga keinginan untuk mewujudkan apa yang disebutnya sebagai pemeliharaan tatanan di perairan laut (*maintaining good order at sea*) karena laut kini tidak hanya sebagai wilayah untuk mengamankan wilayah daratan tetapi juga sebagai sumberdaya alam, medium transportasi dan sebagai suatu aspek yang penting dari lingkungan hidup.<sup>3</sup>

Namun demikian, kepentingan maritim menurut K.R. Singh (1990) dalam masa damai maupun perang mengharuskan adanya konsep kebijakan keamanan maritim yang terpadu (*integrated maritime security policy*). Dalam operasionalisasinya, kebijakan semacam itu mengharuskan adanya dua hal: *Pertama*, kebijakan itu mengharuskan adanya perbedaan antara dua zona yaitu antara yang nasional (*national maritime zone*) dengan yang transnasional (*transnational maritime zone*).<sup>4</sup>

*Kedua*, kebijakan keamanan maritim mengharuskan adanya pelibatan banyak aktor dalam pembuatan keputusan. Klasifikasi aktor ini dapat dibedakan atas dua kategori besar yaitu yang berasal dari sektor

---

<sup>3</sup> Lihat Makmur Keliat. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia." JSP, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Vol. 13, No. 1, Juli 2009.

<sup>4</sup> Dimuat dalam tulisan Makmur Keliat. *Ibid.*

negara dan yang berasal dari sektor sipil (*civilian sector*). Yang berasal dari sektor negara dapat pula dibedakan atas tiga sub-kategori yaitu (1) yang berbasis hukum-diplomatik, (2) yang berbasis penggunaan kekuatan militer seperti tentara untuk masa perang (3) yang berbasis penegakan hukum (misalnya *coastguard*, polisi dan kepabeanan) untuk masa damai (4) yang berbasis fungsional dan sumber daya seperti instansi pemerintah yang menangani perhubungan laut dan perikanan. Pembagian wewenang di antara berbagai sub-sektor negara ini, maupun penciptaan mekanisme pertukaran informasi menjadi sangat krusial untuk menciptakan kebijakan keamanan maritim yang komprehensif. Sementara yang berasal dari sektor sipil dapat pula dibedakan atas dua sub-kategori yaitu yang (1) berbasis profit seperti perusahaan swasta yang terkait dengan kegiatan shipping, perikanan, dan pertambangan laut dan (2) yang berbasis non-profit seperti organisasi-organisasi yang memiliki kepedulian terhadap pelestarian lingkungan laut.<sup>5</sup>

Dengan demikian, perkembangan lingkungan strategis dengan berbagai metamorfosis ancaman keamanan terutama melalui perairan Indonesia, maka visi pembangunan kemaritiman Indonesia tidak berada dalam kehampaan, melainkan diletakkan pada kondisi saat ini yang dihadapi. Pembangunan kemaritiman haruslah bebas dari berbagai aktivitas ilegal dan gangguan keamanan, yang tidak saja mengancam keamanan laut tetapi telah merugikan negara dan memiskinkan rakyatnya.

Dalam dimensi keamanan maritim, perairan laut Indonesia belum mampu dijaga secara maksimal. Sementara aktivitas pemanfaatan wilayah laut Indonesia semakin meningkat, sehingga potensi terjadinya pelanggaran dan kegiatan ilegal semakin besar. Seakan berbagai aktivitas ilegal tersebut terkesan pembiaran. Padahal, terdapat beberapa lembaga yang berwenang di wilayah laut Indonesia. Sedikitnya terdapat 13 instansi yang berkaitan dengan kewenangan di laut, antara lain:

- 1) TNI Angkatan Laut, yang bertugas menjaga keamanan teritorial, kedaulatan wilayah NKRI di laut dari ancaman negara asing;
- 2) Polisi Perairan (Polair), yang melakukan penyidikan terhadap kejahatan di wilayah perairan Hukum Indonesia;
- 3) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (P2), yang bertugas mengawasi pelanggaran lalu lintas barang impor/ekspor (penyelundupan);
- 4) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Armada PLP/KPLP) bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut;
- 5) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), bertugas sebagai penyidikan kekayaan laut dan perikanan;
- 6) Kementerian ESDM, bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan

<sup>5</sup> Makmur Keliat, *Ibid.*

hasil pertambangan; 7) Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, bertugas mengawasi benda cagar budaya serta pengamanan terhadap keselamatan wisatawan, kelestarian, dan mutu lingkungan; 8) Kementerian Hukum dan HAM, bertugas sebagai pengawas, penyelenggara keimigrasian dan penyidikan tindak pidana keimigrasian; 9) Kejaksaan Agung RI bertugas untuk penuntutan mengenai tindak pidana yang terjadi di wilayah seluruh Indonesia; 10) Kementerian Pertanian, bertugas untuk pengamanan karantina hewan, ikan, dan tumbuhan; 11) Kementerian Negara Lingkungan hidup bertugas di bidang lingkungan hidup; 12) Kementerian Kehutanan, bertugas melakukan penegakan hukum di bidang kehutanan meliputi penyelundupan satwa dan illegal logging; dan 13) Kementerian Kesehatan, bertugas melakukan pengawasan/ pemeriksaan kesehatan di kapal meliputi awak kapal, penumpang, barang, dan muatan.<sup>6</sup>

Pengawasan berbagai instansi ini dikoordinasikan pula oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla). Namun demikian, konflik kewenangan tetap saja terjadi. Penegakan hukum di laut selama ini dianggap belum efektif, sulit berkoordinasi serta membuka peluang terjadinya korupsi.

Pada tanggal 15 Desember 2014, bertepatan dengan peringatan Hari Nusantara, Presiden Joko Widodo secara resmi mengumumkan pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Bakamla dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Bakamla. Tugas pokok Bakamla adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Pembentukan Bakamla ini mengganti Bakorkamla, dan diharapkan menandakan era baru sinergitas operasi keamanan laut yang didukung dengan sistem peringatan dini dan unit penindakan hukum yang terpadu.

Bakamla menjadi satu-satunya penegak hukum di laut. Hal ini bahwa sistem *single agency multi task* menjadi pilihan daripada *multi agency multi task* dalam pengamanan wilayah laut Indonesia. Perlu dicermati bahwa kedua sistem tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan. Dapat dilihat pada negara-negara di dunia yang mempraktekkan 2 sistem ini.

*Single Agency Multi Task*, dengan tugas dan kewenangan penegakan hukum sampai ke fungsi *search and rescue* dan pertahanan dan keamanan terbatas di laut berada pada satu institusi saja. Contoh : Malaysia (APMM), Swedia, Vietnam, Srilanka, Amerika Serikat (Penguatan Fungsi Customs menjadi bagian dari Departemen of Homeland Security), dll. Kelebihan sistem ini adalah : Sederhana, Sistem Komando yang tegas dan

<sup>6</sup> Bambang Usadi. "Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan," 8 September 2014. Jurnal Maritim (jurnalmaritim.com).

jelas. Sedangkan kekurangannya : adanya *dispute* pertanggungjawaban Administrasi, Manajemen dan Yuridis dan tidak terjamin akan terbebas dari praktik Korupsi.<sup>7</sup>

*Multi Agency Multi Task*, dengan tugas dan kewenangan penegakan hukum di laut berada di masing-masing instansi sesuai dasar hukumnya. Contoh : Argentina, Korea Selatan, Perancis, Australia, Indonesia (sebelum dibentuk Bakamla), dll. Kelebihan sistem ini adalah : Pertanggungjawaban Administrasi, Manajemen dan Yuridis jelas (oleh masing-masing instansi). Sedangkan kekurangannya : Pelaksanaannya oleh lebih dari satu instansi sesuai dasar hukumnya masing-masing.<sup>8</sup>

Dengan demikian, sekalipun pilihan dengan sistem *single agency multi task*, hendaknya berbagai kelemahan dan praktek pengamanan di laut yang selama ini terjadi dapat segera diatasi. Hadirnya Bakamla sebagai penyederhanaan tata kelola pemerintahan memberikan angin segar dalam mempercepat terwujudnya konsep poros maritim. Bakamla diharapkan mempermudah jaringan birokrasi dan koordinasi para penyelenggara penegakan hukum di laut.

Bakamla bak sebuah resep obat dari diagnosis penyakit dalam sistem keamanan maritim yang berjalan tidak efektif selama ini. Oleh karena itu, pelibatan berbagai aktor dalam Bakamla lebih koordinatif dan efektif dalam menjaga keamanan maritim Indonesia. Bila tidak, maka sama saja memberikan "obat sakit kepala padahal sakitnya di jantung." Pembentukan Bakamla hanya akan menjadi "predator" baru yang bukan saja tidak mampu mengatasi berbagai praktek ilegal di laut tetapi akan memakan anggaran negara yang tidak sedikit dalam institusi ini.

## Penutup

Pembentukan sistem keamanan maritim dengan pembentukan Bakamla (Badan Keamanan Laut) harus didukung oleh regulasi yang komprehensif, khususnya terkait sistem penegakan hukum (CJS). Perihal yang menjadi persoalan lebih lanjut adalah karena Bakamla sangat didominasi oleh Unsur TNI (AL), sehingga menjadi lemah dalam penegakan hukum yang merupakan domain sistem penegak hukum (CJS). Isu ini dapat dikaitkan dengan adanya keinginan dari TNI AL

---

<sup>7</sup> Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, BKF. "Kajian Pengawasan Lalu Lintas Laut Di Indonesia," Jurnal. Penerbit PKPN, Badan Kebijakan Fiskal. 08 Juli 2014.

<sup>8</sup> Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, BKF. *Ibid.*

agar anggotanya dapat melakukan upaya penyidikan dimana hal ini merupakan ranah dari Polri.

### Daftar Rujukan

- Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, BKF. "Kajian Pengawasan Lalu Lintas Laut Di Indonesia," *Jurnal Penerbit PKPN*, Badan Kebijakan Fiskal, (08 Juli 2014).
- Bambang Usadi. "Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan," *Jurnal Maritim* (jurnalmaritim.com), (8 September 2014).
- Makmur Keliat. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia." *JSP, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, (Juli 2009).
- <http://tempo.co>. "Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim," (13 November 2014).
- Mattulada, *LATO A : Satu Lukisan Analitis Terhadap Antropologi Politik Orang Bugis* (Yogyakarta: Gajahmada University Press, 1985).