

Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

A. Kadar

Peneliti di Lembaga Concern (*Consultancy and Research*)
e-mail: abdul kadar282@gmail.com

Abstrak

Tulisan ini memberikan critical issue terhadap visi Indonesia menuju poros maritim dunia. Dalam pandangan penulis, Indonesia menuju poros maritim dunia sejalan dengan jati diri Indonesia atau identitas nasional sebagai sebuah negara kepulauan. Namun demikian, pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai jalan menuju poros maritim cenderung memicu tumpang tindih dengan tugas pokok dan fungsi yang dimiliki TNI AL, Polair maupun Bakamla. Oleh karena itu, perlu dilakukan kajian ulang terhadap posisi Bakamla dalam pengelolaan keamanan laut di Indonesia.

Kata Kunci: Maritim, Bakamla, Kepulauan dan Indonesia

Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan dengan luas lautan melebihi daratan. Secara geografis, Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera, dan memiliki kekayaan sumberdaya alam yang besar. Sebagai negara kepulauan, harusnya Indonesia juga disebut sebagai negara maritim. Namun sayangnya, julukan Indonesia sebagai negara maritim dipandang belum tepat.¹ Alasan mendasar mengenai hal ini dikarenakan paradigma pembangunan di Indonesia selama beberapa dekade ini bias daratan. Akibatnya ketimpangan pembangunan antara daratan dan lautan begitu terlihat.

Negara maritim adalah negara yang memanfaatkan secara optimal wilayah lautnya dalam konteks pelayaran secara umum. Contoh negara-

¹ Ahli strategi maritime Alfred Thayer Mahan dan Geoffrey Till sebagaimana dikutip oleh Simela Victor Muhamad mengatakan bahwa hingga saat ini Indonesia belum menjadi negara maritim. Lebih dari itu, status Indonesia barulah sebatas negara kepulauan berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982 pada 16 November 1994. Lihat selanjutnya dalam, "Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia" Info Singkat Hubungan Internasional, Vol. VI, No. 21, (November 2014).

negara maritim diantaranya: Inggris, Amerika Serikat, Singapura, Cina, dan Panama. Negara-negara tersebut dikategorikan sebagai negara maritim, karena melakukan manajemen pembangunan wilayah perairan lautnya secara sungguh-sungguh, komprehensif, terencana dan berkesinambungan.

Berdasarkan latar belakang dan fakta sejarah, bangsa Indonesia pernah berjaya dalam kemaritiman. Tercatat beberapa kerajaan yang pernah ada di Indonesia dikenal sebagai penguasa maritim, seperti Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Demak, Bone dan lain-lain. Jejak fakta sejarahnya bahkan ditemui di Madagaskar.²

Kata maritim berasal dari bahasa Inggris yaitu *maritime*, yang berarti navigasi, *maritime* atau bahari. Dari kata ini kemudian lahir istilah *maritime power* yaitu negara maritim atau negara samudera. Maritim, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai berkenaan dengan laut berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Dalam bahasa Inggris, kata *maritime* untuk menunjukkan sifat atau kualitas yang menyatakan penguasaan terhadap laut.

Dilihat dari sisi tata bahasa, kelautan adalah kata benda, maritim adalah kata sifat. Dengan demikian, kalau ingin menyatakan bahwa Indonesia adalah negara yang memanfaatkan laut, rasanya kata maritim lebih tepat. Indonesia harus menjadi negara maritim, bukan hanya negara kelautan. Argumentasinya adalah, negara maritim adalah negara yang mempunyai sifat memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya, sedangkan negara kelautan lebih menunjukkan kondisi fisiknya, yaitu negara yang berhubungan, dekat dengan atau terdiri dari laut.

Dilihat dari arti kata secara luas, kata kelautan mungkin lebih cenderung mengartikan laut sebagai wadah, yaitu sebagai hamparan air asin yang sangat luas yang menutupi permukaan bumi, hanya melihat fisik laut dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Dengan demikian, istilah maritim sesungguhnya lebih komprehensif, yaitu tidak hanya melihat laut secara fisik, wadah dan isi, tetapi juga melihat laut dalam konteks geopolitik, terutama posisi Indonesia dalam persilangan antara dua benua dan dua samudera serta merupakan wilayah laut yang sangat penting bagi perdagangan dunia.

Pemahaman maritim merupakan segala aktivitas pelayaran dan perniagaan, perdagangan yang berhubungan dengan kelautan atau disebut pelayaran niaga, sehingga dapat disimpulkan bahwa maritim

² Letkol (Purn) TNI AL Djuanda Wijaya, "Membangun Kembali Kejayaan Negara Maritim Nusantara," *The Global Review* (12 Mei 2015) http://www.theglobal-review.com/content_detail.php?lang=id&id=17577&type=8. Diakses pada tanggal 25 September 2015.

adalah terminologi kelautan dan maritim berkenaan dengan laut, yang berhubungan dengan pelayaran, dan perdagangan di laut. Pengertian kemaritiman yang selama ini diketahui oleh masyarakat umum adalah menunjukkan kegiatan di laut yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan, sehingga kegiatan di laut yang menyangkut eksplorasi, eksploitasi seperti penangkapan ikan bukan merupakan kemaritiman.³

Dalam arti lain, kemaritiman berarti sempit ruang lingkungannya, karena berkenaan dengan pelayaran dan perdagangan laut. Pengertian lain dari kemaritiman yang berdasarkan pada terminologi adalah mencakup ruang dan wilayah permukaan laut, pelagik dan mesopelagik yang merupakan daerah subur di mana pada daerah ini terdapat berbagai kegiatan seperti pariwisata, lalu lintas, pelayaran dan jasa-jasa kelautan. Sedangkan menurut pendekatan konsep ini, Indonesia saat ini lebih tepat disebut sebagai negara kelautan, bukannya negara maritim, karena selama ini Indonesia belum mampu sepenuhnya memanfaatkan laut secara maksimal. Selain itu, arah pengembangan dan pembangunan yang dilakukan bukan cerminan sebagai negara yang mempunyai jiwa dan pemikiran yang pandai untuk memanfaatkan laut secara keseluruhan dan tidak hanya memanfaatkan fisiknya saja.⁴

Fakta paradigma pembangunan dengan adanya ketimpangan pembangunan di sektor laut dan daratan serta keterpurukan ekonomi, di era Presiden Joko Widodo, tercerahkan kembali untuk kembali menata laut demi kemakmuran bangsa. Presiden Joko Widodo mengusung tema kemaritiman dengan "Poros Maritim Dunia" dan "Tol Laut". Memang sudah seharusnya, bangsa Indonesia untuk menata dan membangun laut khususnya kemaritiman menjadi modal pembangunan menuju kemakmuran bangsa. Namun seperti halnya, jalan untuk mewujudkan hal tersebut masih akan menemui berbagai persoalan. Mulai dari persoalan ego sektoral dalam upaya penegakan hukum kemaritiman hingga persoalan sarana dan prasarana yang merupakan pemenuhan infrastruktur yang memadai di Indonesia

Sengkarut Penegakan Hukum Kemaritiman di Indonesia

Pemerintahan Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014, mendirikan Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang sebelumnya bernama Badan

³ Simela Victor Muhamad, Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia, " *Info Singkat Hubungan Internasional*, Vol. VI, No. 21, (November 2014).

⁴ Simela Victor Muhamad, *Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*,

Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla). Hal ini menarik untuk dibahas, karena selama ini di Indonesia menganut sistem multi-agen yang merupakan sistem kelembagaan dimana terdapat lebih dari 1(satu) institusi/lembaga yang berinteraksi secara bersama-sama untuk mencapai atau untuk menyelesaikan masalah yang sama.

Ferber dan Gutknecht berpendapat bahwa agen-agen penegakan hukum di laut tersebut merupakan suatu entitas otonom yang berperilaku individual. Sifat interaksi multi-agen tersebut timbul karena: *pertama*, sistem organisasi yang heterogen. Masing-masing institusi mempunyai struktur organisasi tersendiri. *Kedua*, perbedaan budaya dan sistem kerja antar organisasi. Meski berada dalam satu platform atau satu cakupan bidang, masing-masing organisasi dikembangkan dengan gaya yang berbeda sesuai dengan visi masing-masing organisasi.⁵

Ego dan kompetisi kepentingan sektoral juga nampak dalam koordinasi peningkatan kemampuan pengawasan keamanan di wilayah laut, terutama antara TNI dan Polri. Salah satu contoh adalah inistiaf TNI AL untuk meminjamkan sejumlah senjata dan amunisinya terhadap Kementerian Kelautan Dan Perikanan (KKP), petugas Bea Cukai dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai melalui Nota Kesepakatan antara KSAL TNI Laksamana TNI dengan ketiga perwakilan instansi tersebut. Padahal, izin penggunaan senjata dan bahan peledak oleh pihak sipil merupakan kewenangan Kepolisian RI seperti diatur dalam UU Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian RI dan Surat Keputusan Kapolri No. SKEP/82/II/2004 pada tanggal 16 Februari 2004. Persoalan koordinasi dan fungsi integratif semakin menajam dengan proses transisi sistem pengawasan maritim sejak berlakunya UU Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Secara teoritis, aktor utama yang memiliki kewenangan dalam kemaritiman untuk melakukan kontrol atas arus lintas maritim adalah Polisi Perairan (Polair), Petugas Imigrasi, dan Petugas Bea Cukai. Polair, tugas utamanya adalah pencegahan dan penindakan terhadap aktifitas arus lintas barang dan orang yang bersifat illegal, pendeteksian ancaman keamanan, serta pengontrolan terhadap orang dan barang di titik awal hingga tujuan, penyelidikan dan penyidikan tindak kejahatan atau pun peristiwa kecelakaan/insiden.

Petugas Imigrasi bertanggung jawab untuk melakukan kontrol persyaratan dan pelarangan masuk barang dan orang, menjamin legalitas

⁵ J. Ferber and O. Gutknecht, "A Meta-Model for The Analysis and Design of Organizations in Multi-Agent Systems," *In Proceedings of Third International Conference on Multi-Agent System (ICMA 98)*, IEEE Computer Society, 1998.

dari dokumen perjalanan, mengidentifikasi dan menginvestigasi tindak kejahatan, dan membantu orang-orang yang membutuhkan pertolongan. Petugas bea cukai pada dasarnya bertugas untuk mengatur arus barang dan jasa. Fungsinya adalah memfasilitasi perdagangan sesuai persyaratan yang ditentukan tentang keluar masuk barang, memastikan pelaksanaan bea dan pajak masuk, serta melindungi kesehatan arus lintas manusia, hewan dan binatang.

Namun, pada kenyataannya di Indonesia terdapat 12 (dua belas) instansi yang melakukan penegakan hukum dan peraturan tentang laut secara bersama-sama. Lembaga-lembaga tersebut mempunyai landasan hukum masing-masing yang isinya hampir bersinggungan. Meski bersinggungan, dalam menjalankan fungsinya sebagai penegak hukum di wilayah laut Indonesia, sehingga pengamanan dan penegakan hukum belum berjalan maksimal. Masing-masing instansi/kementerian terkait mempunyai kebijakan, sarana dan prasarana, serta sumber daya manusia yang berbeda-beda, berdasarkan tugas pokok dan fungsinya yang telah ditentukan.

Dalam pemerintahan Presiden Joko Widodo, mencoba merubah sistem kelembagaan *multi agent* menjadi *single agent* untuk penegakan hukum di laut Indonesia. Bakorkamla, yang awalnya hanya sebagai koordinator direvitalisasi pada tanggal 8 Desember 2014 menjadi Badan Keamanan Laut Indonesia (Bakamla) dengan wewenang yang lebih luas sampai dengan kewenangan untuk menindak segala bentuk kejahatan di laut. Hal ini menimbulkan pro dan kontra, karena persoalan utama yang terjadi adalah kurangnya koordinasi antar lembaga, bukan membuat lembaga baru. Lembaga yang sudah ada memang dijalankan sesuai tupoksi masing-masing dan ini mengindikasikan peran spesifik dari masing-masing lembaga (spesialisasi). Peran spesialisasi inilah yang harus diperkuat melalui fungsi koordinasi.

Misalnya Kementerian Perhubungan, khususnya Ditjen Perhubungan Laut (dulunya Jawatan Pelayaran). Tugasnya adalah memelihara keamanan, keselamatan navigasi dan menjaga *marine pollution*. Armada KPLP (Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut. Ada dasar hukumnya dan diakui oleh hukum internasional. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (P2) bertugas mengawasi lalu lintas barang masuk dan keluar NKRI umumnya, pelanggaran khususnya, lebih khusus lagi adalah tugas mendeteksi dan menangkap penyelundupan di wilayah perairan Indonesia.

Kementerian Perhubungan dibantu Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) bertugas meningkatkan efektivitas dan efisiensi perhubungan antar pulau, hubungan laut dan udara, terutama pengangkutan hasil laut ke pasar luar/antar pulau dengan landasan dan pesawat kecil. Kementerian bertugas membongkar berbagai hambatan "tol laut" dalam sebuah rangkaian dari pulau Sumatera sampai Papua. KKP bertugas mengamankan kekayaan laut dan perikanan melalui moratorium (larangan sementara, izin masuk zona tangkap bersyarat khusus) penangkapan ikan pada wilayah *over fishing*, seleksi ulang izin usaha, pengetatan persyaratan dan perizinan usaha penangkapan ikan, aturan bongkar muat di tengah laut, mengembangkan angkutan hasil laut lewat udara, sistem satelit penginderaan jauh VMS dan MCS, sosialisasi pertahanan sipil, pembinaan masyarakat nelayan, dan pemeriksaan kapal di pelabuhan sebelum dan setelah melaut.

Kementerian ESDM bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambangan di perairan Indonesia. Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata bertugas mengawasi dan melindungi cagar budaya, keselamatan wisatawan, kelestarian kualitas lingkungan di perairan Indonesia. Kementerian Hukum, HAM, dan Perundangan bertugas melakukan pengawasan, penyelenggaraan keimigrasian, dan penyidikan tindak pidana keimigrasian.

Kementerian Pertanian bertugas melakukan karantina hewan, ikan dan tumbuh-tumbuhan. Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup bertugas melakukan pengawasan terhadap *illegal logging*, abrasi daratan akibat penggundulan hutan, serta di bidang lingkungan hidup pada wilayah perairan Indonesia umumnya, kualitas air, hutan bakau, dan taman karang khususnya.

Kementerian Kesehatan bertugas melakukan pengawasan atau pemeriksaan kapal, awak kapal, penumpang, hewan, barang, dan jenis muatan kapal yang lain. Kementerian Dalam Negeri bertugas melaksanakan otonomi daerah bidang perairan tiap Pemda di Indonesia. Sedangkan Polair yang merupakan bagian dari Polri, jelas merupakan institusi berdasarkan undang-undang menjalankan fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana kejahatan dengan dukungan forensik, dan diakui oleh hukum internasional.

Fungsi kontrol dalam kemaritiman memang perlu dilaksanakan melalui pendekatan integratif antar aktor yang berwenang. Hal ini dengan mempertimbangkan bentang laut seharusnya terdapat mekanisme koordinatif pembagian kerja antara patroli laut, pengamanan keluar masuk arus manusia dan barang di sejumlah pelabuhan melalui

kontrol dokumen perjalanan dan kebijakan bea serta dukungan sistem pengawasan (*surveillance*). Namun, sentimen sektoral dan minimnya dukungan anggaran seringkali menjadi hambatan untuk pengembangan fungsi koordinatif seperti sudah disebutkan di atas. Sehingga aktor yang seharusnya bertanggung jawab melakukan fungsi kontrol melalui kerja koordinatif, akhirnya berjalan sendiri-sendiri dengan semangat ego sektoral.

Masing-masing lembaga memiliki spesialisasi tertentu dalam ranah tupoksinya. Pembentukan Bakamla jelas menjadikan kerancuan dalam upaya mewujudkan penegakan hukum di laut. Karena akan terlalu banyak aturan dan perundangan yang harus diubah dan akan memakan waktu serta biaya yang tidak sedikit. Tidak semudah memindahkan sarana dan prasarana kerja dengan hanya surat pemberitahuan. Karena ranah kerja institusi/lembaga hukum tersebut terikat dalam kaidah hukum internasional yang berlaku.

Mantan Kepala Staf Teritorial TNI Letnan Jenderal Purnawirawan Agus Widjojo dalam bukunya yang berjudul, *Transformasi TNI dari Pejuang Kemerdekaan menuju Tentara Profesional dalam Demokrasi: Pergulatan TNI Mengukuhkan Kepribadian dan Jati Diri*, mengatakan, Tentara Nasional Indonesia perlu memusatkan perhatian pada tugas pokoknya menjaga pertahanan nasional, sehingga sebagai implikasinya mesti melepaskan tanggung jawab di sektor keamanan dalam negeri.

Agus Widjojo menginventarisir tahap-tahap kemajuan reformasi TNI yang perlu diimplementasikan. Salah satu poin yang menjadi perhatiannya adalah penentuan batas antara urusan pertahanan dan keamanan. Masih ada salah pengertian bahwa keamanan laut dan keamanan maritim berada di tangan TNI Angkatan Laut. Perlu ditanamkan pengertian, fungsi keamanan maritim merupakan fungsi penegakan hukum di wilayah perairan nasional yang dilaksanakan oleh lembaga penegak hukum sipil.

Saat ini penegakan hukum dan keamanan di lautan Indonesia memang masih tumpang-tindih (*overlapping*). Hingga saat ini setidaknya ada 24 peraturan perundang-undangan yang memberikan kewenangan kepada berbagai instansi pemerintah untuk menegakkan hukum di laut. Beberapa contoh, diantaranya, UU Nomor 11 tahun 1967 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pertambangan memberikan kewenangan penegakan hukum di laut kepada Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral. Kewenangan penegakan hukum di laut diberikan lagi kepada lembaga ini oleh UU Nomor 22 tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi sehingga kewenangannya menjadi cukup luas.

Kemudian, contoh lain, UU Nomor 9 tahun 1992 Tentang Keimigrasian memberikan kewenangan kepada Kementerian Hukum dan HAM (dalam hal ini Ditjen Imigrasi) untuk juga menegakkan hukum di laut. Ada juga UU Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara RI yang memberikan kewenangan kepada Polri untuk menegakkan hukum di laut.

Dalam UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, Pasal 9 disebutkan Angkatan Laut bertugas:

- a. melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan;
- b. menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;
- c. melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah;
- d. melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut;
- e. melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

Dalam penjelasan atas UU Nomor 34 tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia, Pasal 9 Huruf a cukup jelas. Huruf b, yang dimaksud dengan menegakkan hukum dan menjaga keamanan adalah segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan penegakan hukum di laut sesuai dengan kewenangan TNI AL (*constabulary function*) yang berlaku secara universal dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku untuk mengatasi ancaman tindakan kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah laut yurisdiksi nasional. Menegakkan hukum yang dilaksanakan oleh TNI AL di laut, terbatas dalam lingkup pengejaran, penangkapan, penyelidikan, dan penyidikan perkara yang selanjutnya diserahkan kepada Kejaksaan, karena TNI AL tidak menyelenggarakan pengadilan.

Memang perlu ada kejelasan peraturan yang saling tumpang tindih, maklum, banyak undang-undang disusun secara cepat. Tapi yang pasti akibatnya, TNI AL punya wewenang penegakan hukum (*polisionil*) disamping sebagai alat pertahanan. Situasi tersebut telah menimbulkan kebingungan bagi obyek penegakan hukum di laut seperti kapal niaga, kapal penangkap ikan, nelayan, pelaut dan mereka yang karena sifat pekerjaannya harus bersinggungan dengan laut. Mereka mengungkapkan, instansi tertentu sering memberhentikan dan naik ke kapal di tengah lautan untuk memeriksa berbagai persyaratan yang harus ada di atas kapal atau dokumen/surat yang harus dimiliki oleh ABK, bagi aparat penegak hukum, ini sah-sah saja.

Di sisi lain, sesuai dengan Hukum Maritim Internasional yang sudah disepakati Indonesia sejak tahun 1974 (SOLAS 1974) yang tertuang dalam:

- a. Bab V Peraturan 15 Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS 1974) mengenai kewajiban negara penandatanganan untuk membentuk organisasi Pengawal Pantai (*Coast Guard*) atau Pengawal Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*).
- b. Ketentuan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Tahun 2002 atau *International Ships and Port Facilities Security Code 2002* (ISPS Code 2002) mengenai kewajiban negara peserta untuk menetapkan otoritas nasional dan otoritas lokal yang bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan maritim.
- c. Pasal 217, pasal 218 dan pasal 220 Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS III, 1982) mengenai penegakan hukum oleh Negara Bendera (*Flag State*), oleh Negara Pelabuhan (*Port State*), dan oleh Negara Pantai (*Coastal State*).

Berdasarkan aturan ini, organisasi militer dilarang untuk menegakan hukum maritim internasional di kapal-kapal berbendera asing kecuali jika negara tersebut dalam kondisi perang. Hanya organisasi sipil saja yang diperbolehkan memeriksa kapal-kapal lintas damai. Memang dalam hukum nasional, TNI AL berhak memeriksa kapal-kapal lintas damai di wilayah perairan Indonesia. Tetapi hal ini sangat bertentangan dengan hukum maritim internasional (UNCLOS, 1982) yang sudah disepakati oleh 168 negara termasuk Indonesia.

Hal ini pula yang menyebabkan setiap kapal-kapal asing yang mau masuk ke perairan Indonesia selalu dikenakan biaya asuransi yang lebih tinggi dibanding dengan masuk ke perairan negara lainnya, yang menyebabkan lalulintas ekspor dan impor menjadi sangat mahal (karena biaya asuransi) jika masuk perairan Indonesia. Yang menjadi persoalan, manakala instansi itu selesai menjalankan tugasnya dan kapal akan bergerak kembali, ada instansi lain lagi yang menghentikan dan naik ke kapal tak lama kemudian. Persoalan akan menjadi rumit, manakala kapal yang dihentikan dan diperiksa itu adalah kapal berbendera asing. Menurut praktek yang lazim di dunia pelayaran, kapal adalah *the mobile state* (negara yang berjalan) sehingga hanya tunduk kepada aturan hukum yang berlaku di negara berdasarkan benderanya. Jika ingin diproses dengan hukum negara lain, ada sejumlah aturan main yang juga berlaku internasional yang harus dipenuhi. Salah satunya melalui *admiralty court*/ pengadilan. Mungkin inilah salah satu sebab, mengapa *main line operator*/ MLO (pelayaran besar kelas dunia) enggan sandar di pelabuhan Indonesia.

Hukum maritim internasional berlaku di wilayah perairan ZEE maupun di wilayah perairan litoral bagi kapal-kapal lintas damai berbendera asing. Untuk kapal-kapal berbendera lokal tetap diserahkan kepada undang-undang yang sudah ada di negara setempat. Jika seorang pelaut tidak memenuhi persyaratan yang telah ditentukan jelas melanggar hukum maritim nasional maupun internasional. Dimana ketentuan-ketentuan KUHP juga berlaku bagi kapal dan awaknya.

Sebuah kapal berbendera Indonesia yang berada di perairan wilayah negara asing, apabila terjadi pelanggaran bea dan cukai serta peraturan kepelabuhan, dalam hal-hal dimana tersangkut orang-orang dalam pelayaran tersebut, juga berlaku ketentuan KUHP terhadapnya. Jelas dalam hal ini akan selalu menjurus pada lembaga penegak hukum seperti kepolisian, sebagai pelaksananya.

Menuju Poros Maritim Dunia

Secara geo-politik dan geo-strategis, Indonesia terletak di antara dua benua, Asia dan Australia dan dua samudera, Hindia dan Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam percaturan dunia baik secara ekonomi dan politik. Posisi strategis tersebut menempatkan Indonesia memiliki keunggulan sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan, dan sangat logis jika ekonomi kelautan (kemaritiman) dijadikan tumpuan bagi pembangunan ekonomi nasional.

Potensi perikanan laut Indonesia yang cukup besar perlu dimanfaatkan secara efisien untuk dapat meningkatkan devisa dari sektor kelautan. Akan tetapi dengan menurunnya jumlah populasi ikan di laut akibat terganggunya ekosistem laut seperti pencemaran, peningkatan keasaman air laut, dan eksploitasi berlebihan serta diikuti dengan meningkatnya harga bahan bakar minyak (BBM) menjadikan hasil tangkapan ikan dan pendapatan nelayan Indonesia menurun belakangan ini.

Selain kapal-kapal nelayan, perairan Indonesia juga ramai dengan kapal-kapal pengangkut hasil tambang. Kapal-kapal ini mengangkut hasil tambang dari pelabuhan lokasi penambangan menuju pelabuhan-pelabuhan lain di Indonesia bahkan ke luar negeri. Tidak sedikit upaya pengawasannya terhadap kapal-kapal pengangkut ini, meskipun hal ini telah diatur oleh Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral RI. Ditambah lagi dengan kapal-kapal pengangkut kontainer baik antar pulau maupun antar negara, serta kapal pelayaran domestik.

Pada tataran lain, pengakuan internasional terhadap keberadaan wilayah perairan Indonesia meliputi 4 hal yaitu perairan nusantara, laut teritorial, batas Landas Kontinen, dan batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dengan menyadari betapa luasnya wilayah laut yang dimiliki oleh Indonesia ditambah dengan posisi silangnya yang sangat strategis, hal ini seharusnya dapat memberikan dampak yang positif bagi Indonesia. Namun, dalam konteks ekonomi, Indonesia belum mampu memanfaatkan selat strategis seperti Selat Malaka dan 3 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagai sumber pendapatan negara, melalui pengembangan berbagai aktivitas ekonomi.

Dalam pengembangan negara maritim, Indonesia harus memiliki visi "*outward looking*" didasarkan pada peraturan internasional yang dimungkinkan untuk mendapatkan sumberdaya alam laut secara global maupun mengembangkan kekuatan armada laut nasional untuk dapat menguasai pelayaran internasional dengan menciptakan daya saing sehingga kapal-kapal berbendera Indonesia menguasai pelayaran internasional dan memiliki kekuatan laut (*sea power*) yang unggul.⁶

Pemerintah Indonesia belum mampu melakukan pengembangan pelabuhan-pelabuhan yang kompetitif, efisien dan maju di segenap wilayah Indonesia. Akibatnya, peningkatan perdagangan dunia melalui aktivitas ekonomi di seluruh kepulauan maupun jalur ALKI belum dapat dimanfaatkan secara optimal bagi pertumbuhan kemakmuran. Padahal wilayah laut Indonesia memiliki peranan penting dalam lalu lintas laut, selain memiliki sumber daya alam yang sangat melimpah.

Diantaranya dapat dimanfaatkan sebagai obyek pariwisata dengan potensi-potensi laut seperti ikan, terumbu karang, dan biota-biota laut lainnya, atau bahkan harta karun bekas kapal yang tengelam beratus tahun lalu. Namun, selama beberapa dekade, Indonesia belum dapat melihat kembali pentingnya potensi laut, seperti pada jaman kejayaan di masa lalu. Banyak potensi-potensi kelautan Indonesia yang belum termanfaatkan secara optimal, bahkan yang lebih tragis malah membiarkan bangsa asing untuk menguasai dan memanfaatkannya. Padahal di masa lalu, bangsa Indonesia pernah jaya dalam kemaritiman.

Indonesia adalah salah satu negara yang memiliki wilayah laut yang cukup luas, namun dalam hal penjagaannya cukup menyedihkan, ditambah dengan terlalu banyak instansi yang berwenang dan memiliki tugas yang

⁶ Geoffrey Till dalam bukunya yang berjudul *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, Third Edition, (Routledge: NY, 2013), mengatakan sea power bukan hanya diartikan sebagai pemaknaan kekuatan militer (Angkatan Laut), tetapi juga kekuatan lain seperti armada angkutan pelayaran sipil.

sama di wilayah perairan Indonesia. Salah satu bentuk keseriusan suatu negara untuk menjaga wilayah perairannya yaitu dengan menata rapi dan kokoh dalam menjaga perairannya. Hingga saat ini Indonesia memiliki 12 instansi (ditambah BAKAMLA menjadi 13), bertugas di wilayah perairan dengan tugas yang sama, serta berbagai macam aspek pendukung seperti kapal dan alat navigasinya yang tidak saling mendukung.

TNI AL, tugas utamanya adalah pertahanan, penegakan hukum di perairan pantai dan pelabuhan merupakan wewenang Polisi (Polair) dan Syahbandar sebagai otoritas tertinggi di pelabuhan. Berbagai instansi yang berkepentingan di bidang maritim antara lain, KPLP, Polisi Perairan, Quarantine, Custom, Imigrasi dan sebagainya. Akibatnya terjadi tumpang tindih penegakan hukum di bidang maritim. Di dalam undang-undang pelayaran Nomor 17 tahun 2009, tertera jelas bahwa otoritas tertinggi di pelabuhan adalah Syahbandar. TNI AL berhak melakukan penegakan hukum di daerah ZEE, sementara 12 mil dari garis pantai merupakan wewenang Polisi Perairan dan KPLP.

Pengaturan keselamatan dan keamanan transportasi di laut dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan melalui UU Nomor 17 Tahun 2009 tentang Pelayaran. Ini juga dilakukan sebagai implementasi amanat Konvensi Hukum Laut 1982 dan Konvensi Internasional di Bidang Maritim. Oleh sebab itu, kapal perikanan yang termasuk dalam kriteria kapal niaga harus tunduk kepada hukum yang mengatur tentang kapal niaga, termasuk pula yang menyangkut masalah keselamatan dan keamanan pelayaran yang pembinaannya merupakan tanggung jawab Kementerian Perhubungan.

Posisi Indonesia secara geo-politik dan geo-strategis harus didukung dengan kedaulatan penuh terhadap wilayah NKRI secara nyata, sehingga batas-batas wilayah dengan negara tetangga dapat secara nyata dikuasai oleh Indonesia melalui penguasaan yang efektif dan "*sea power*" yang unggul. Keadaan tersebut juga harus diperkuat kemampuan mempertahankan diri dari segenap ancaman baik dari dalam maupun dari luar melalui kemampuan *maritime security* yang disegani secara global.⁷

Geo-strategis Indonesia diperkuat dengan geo-politik, geo-fisik, geo-ekosistem, geo-ideologi, geo-ekonomi serta keunggulan kewilayahan yang dimiliki maupun wilayah laut lainnya yang dapat dikuasai sesuai hukum nasional maupun internasional yang berlaku, harus menjadi kekuatan

⁷ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century (Cass Series: Naval Policy and History)* Third Edition.

bangsa Indonesia menjamin tercapainya keberlangsungan kehidupan, kemajuan, kemandirian dan kemakmuran bangsa, dan negara Indonesia.⁸

Posisi strategis wilayah Indonesia seharusnya dapat memberikan keunggulan secara geo-ekonomi melalui kemampuan mengelola dan memanfaatkan secara berkelanjutan sehingga menghasilkan kesejahteraan bagi masyarakat. Hingga kini, penguasaan, pengelolaan dan pemanfaatan yang dilakukan tidak secara terpadu antara kawasan darat dan laut dalam wilayah NKRI serta kemampuan memanfaatkan aktivitas global yakni pelayaran dan perdagangan global ditambah dengan eksploitasi sumberdaya tidak dilakukan secara optimal.

Wilayah perairan Indonesia ramai dengan aktivitas pelayaran, baik domestik maupun internasional. Tercatat, jumlah kunjungan kapal di seluruh pelabuhan mengalami fluktuasi, meskipun secara umum mengalami trend positif. Dalam kurun waktu 20 tahun terakhir (1995-2015) di beberapa pelabuhan strategis telah mengalami peningkatan jumlah kunjungan kapal lebih dari 45 persen. Tidak hanya itu, penambahan jumlah *gross ton* kapal juga mengalami peningkatan lebih dari 50 persen. Hal ini menunjukkan bahwa ukuran kapal yang berlayar di perairan Indonesia semakin bertambah besar dan nilai perdagangan melalui jasa perhubungan laut semakin meningkat.⁹

Namun secara garis besar, prestasi ekonomi di sektor maritim Indonesia hanya mencapai tiga persen. Hal ini menandakan bahwa pembangunan sektor maritim di Indonesia masih sarat dengan "kelemahan". Misalnya persoalan infrastruktur yang berdampak pada kerugian di berbagai sisi sehingga menimbulkan *multiplier effect* yang besar. Kerugian yang langsung terlihat adalah besarnya biaya produksi yang berasal dari ongkos logistik. Padahal ongkos logistik memiliki kontribusi sekitar 20 hingga 30 persen dari total biaya produksi. Sebagai contoh, biaya pengangkutan kontainer barang impor dari Singapura, China, atau Hong Kong ke Indonesia masih lebih murah daripada biaya pengangkutan kontainer barang dari Jawa ke Sumatera, Kalimantan, atau Sulawesi. Selisihnya bisa mencapai US\$ 300 per kontainer.¹⁰ Ini yang

⁸ Prof. Dr. Ir. Tridoyo Kusumastanto, MS, "Arah Strategi Pembangunan Indonesia Sebagai Negara Maritim," www.researchgate.net/profile/Tridoyo_Kusumastanto/...Arah_Strategi_P. (diakses 14 Desember 2015).

⁹ Laporan Badan Pengkajian Dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri, Kementerian Perdagangan RI, Kajian Kebijakan Penentuan Pelabuhan Tertentu Sebagai Pintu Masuk Impor Produk Tertentu, Jakarta, 2012, <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2014/01/06/Full-Report-Kajian-Pelabuhan-Tertentu.pdf>

¹⁰ Laporan Badan Pengkajian Dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, Pusat

membuat banjirnya barang impor di Indonesia menjadi lebih murah ketimbang produk lokal.

Pemerintah Inonesia harus segera mengubah paradigma pembangunan, sebab ekonomi maritim menyimpan potensi besar dalam menggerakkan perekonomian nasional. Mulai dari sektor perikanan, pertambangan dan energi, pariwisata bahari, perhubungan laut, sumber daya pulau-pulau kecil, sumber daya non-konvensional, industri sampai dengan jasa maritim. Apalagi ke depan ekonomi maritim semakin strategis seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari bagian Atlantik ke Asia-Pasifik. Hal ini sudah terlihat, bahwa aktivitas 70 persen perdagangan dunia berlangsung di kawasan Asia-Pasifik. Secara detail 75 persen produk dan komoditas yang diperdagangkan dikirim melalui laut Indonesia dengan nilai sekitar 1.300 triliun dolar AS per tahun.¹¹

Perlahan namun tampak pasti, pada era pemerintahan Presiden Joko Widodo, mulai terbuka implementasi mengenai gagasan tol laut dan poros maritim. Dimana, tol laut dan poros maritim diwujudkan dengan menyiapkan infrastruktur pelabuhan dan penyeberangan. Karena dengan infrastruktur pelabuhan dan penyeberangan yang memadai dan terkelola dengan manajemen yang efisien, maka nantinya arus barang dan jasa serta orang akan lebih baik. Langkah-langkah yang akan ditempuh untuk mewujudkan gagasan tersebut mulai disampaikan dan publik mulai terbuka pemahamannya. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas telah mendesain konsep tol laut yang dicetuskan Presiden Joko Widodo, dengan 24 pelabuhan. Pelabuhan sebanyak itu terbagi atas pelabuhan yang menjadi hubungan internasional, pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.¹²

Dari 24 pelabuhan itu terbagi dua hubungan internasional, yaitu Kuala Tanjung dan Bitung yang akan menjadi ruang tamu bagi kapal-kapal asing dari berbagai negara. Selanjutnya pemerintah menyiapkan enam pelabuhan utama yang dapat dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000 hingga 10 ribu. Enam pelabuhan itu adalah Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar dan Sorong. Nantinya, pelabuhan

Kebijakan Perdagangan Luar Negeri, 2012.

¹¹ Sebagaimana dikutip dalam laman <http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8389/Geo-strategi.NKRI.di.Era.Ekonomi.Pasific>, (diakses pada 27 Oktober 2015).

¹² 24 pelabuhan itu, antara lain: Pelabuhan Banda Aceh, Belawan, Kuala Tanjung, Dumai, Batam, Padang, Pangkal Pinang, Pelabuhan Panjang. Selanjutnya, Pelabuhan Tanjung Priok, Cilacap, Tanjung Perak, Lombok, Kupang, Pontianak, Palangkaraya, Banjarmasin, Maloy, Makassar, Bitung, Halmahera, Ambon, Sorong, Merauke dan Jayapura. Tiga pelabuhan yaitu, Kuala Tanjung, Bitung dan Sorong yang akan dibangun baru, sedangkan sisanya hanya perluasan atau pengembangan.

utama akan menjadi jalur utama atau tol laut. Sedangkan 24 pelabuhan dari Belawan sampai Jayapura disebut pelabuhan pengumpul. Sebanyak 24 pelabuhan tersebut merupakan bagian dari 110 pelabuhan milik PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo).

Sementara total pelabuhan di Indonesia sekitar 1.230 pelabuhan, sebanyak 110 pelabuhan dikelola oleh Satuan Kerja Perhubungan, Provinsi dan lainnya. Untuk itu, Presiden Joko Widodo memproyeksikan dana sebesar Rp 700 triliun lebih, belum termasuk pengadaan kapal. Menurut kalkulasi Bappenas, pengadaan kapal untuk tol laut tersebut sekitar Rp100 sampai Rp150 triliun. Sedangkan biaya investasi untuk membangun pelabuhan terintegrasi lengkap dengan pembangkit listrik dan sebagainya sekitar Rp 70 triliun. Berbagai pembenahan dan pengembangan tersebut juga harus diikuti dengan pembangunan sarana prasarana keamanan di dalamnya.

Penutup

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, kondisi geografis yang strategis, kaya akan sumberdaya alam, namun semuanya masih belum dapat dimanfaatkan secara optimal demi kemakmuran bangsa. Banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut. Mulai dari kesalahan paradigma pembangunan hingga carut marutnya upaya penegakan hukum kemaritiman.

Secara garis besar, kendala pemenuhan infrastruktur yang memadai dalam kemaritiman merupakan kendala utama yang harus diselesaikan pemerintah. Karena keberadaan infrastruktur akan memungkinkan pelayanan yang lebih baik. Kemudian, persoalan pembenahan sistem penegakan hukum melalui penguatan dan koordinasi antar lembaga yang berwenang di laut. Hal ini akan sangat menunjang bagi terciptanya keselarasan penegakan hukum, dan sehingga para pelaku kemaritiman akan mendapatkan kepastian kepada siapa mereka harus menggantungkan harapannya bila mereka mendapatkan kesulitan di laut. Dengan kondisi infrastruktur yang memadai serta sistem penegakan hukum yang kuat, akan memungkinkan meningkatnya sektor kemaritiman Indonesia, yang secara otomatis cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia akan bisa tercapai.

Daftar Pustaka

- Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. Third Edition, Routledge: NY, 2013.
- J. Ferber and O. Gutknecht. "A Meta-Model for The Analysis and Design of Organizations in Multi-Agent Systems," *In Proceedings of Third International Conference on Multi-Agent System (ICMA 98)*, IEEE Computer Society, 1998.
- Letkol (Purn) TNI AL Djuanda Wijaya, "Membangun Kembali Kejayaan Negara Maritim Nusantara," *The Global Review*. 12 Mei 2015.
- Prof. Dr. Ir. Tridoyo Kusumastanto, MS, "Arah Strategi Pembangunan Indonesia Sebagai Negara Maritim."
- Simela Victor Muhamad, *Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*, "Info Singkat Hubungan Internasional", Vol. VI, No. 21, November 2014.