

OPTIMASI PENGAMANAN TRANSPORTASI KOMODITAS STRATEGIS DALAM Mendukung KEAMANAN MARITIM DI SELAT MALAKA DAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA I

SECURITY OPTIMIZATION OF STRATEGIC COMMODITIES TRANSPORTATION IN SUPPORTING MARITIME SECURITY IN MALACCA STRAIT AND INDONESIA ARCHIPELAGIC SEA LANES I

Sovian Aritonang, Rudy Laksmono, Budi Hardiyatno

Universitas Pertahanan
(sovian.aritonang@idu.ac.id)

Abstrak - Selat Malaka dan ALKI 1 merupakan jalur transportasi komoditas strategis yang padat dan perairannya masih tergolong rawan gangguan keamanan bagi kapal-kapal yang melintas, untuk itu diperlukan pengamanan diperairan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif, banyak instansi berkepentingan pada pengamanan di laut tetapi hanya 5 instansi yang mempunyai satuan tugas pengamanan. Dalam pelaksanaan operasi pengamanannya berjalan sendiri-sendiri sehingga hasilnya kurang efektif. Sesuai teori manajemen dan teori komunikasi untuk mencapai keberhasilan tujuan organisasi diperlukan badan khusus yang membidangi pengamanan di laut, dengan pola operasinya dibawah satu komando pengendali sehingga pelaksanaan operasinya tidak tumpang tindih dan efektif serta dibuat peraturan yang jelas.

Kata kunci: Optimasi pengamanan, transportasi komoditas strategis dan keamanan maritim.

Abstract - Strait of Malacca and ALKI 1 is a strategic commodity transport lines are crowded and the waters are still relatively vulnerable to security problems for vessels passing, it is necessary for the security of the waters. This research uses descriptive qualitative method, many agencies interested in securing the sea but only 5 agencies that have security task force. In the implementation of its security operations run independently so that the result is less effective. Corresponding management theory and the theory of communication to achieve successful organizational objectives required a special agency in charge of safety at sea, with a pattern of operation under the command of the controller so that the implementation of the operations do not overlap and effective and made of clear rules.

Keywords: Optimization security, strategic commodity transportation and maritime security.

Pendahuluan

Dalam mendukung keamanan maritim agar pengamanan transportasi komoditas strategis optimal maka pemerintah perlu menambah sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam pelaksanaan

pengamanan termasuk menambah jumlah ideal kapal-kapal patroli guna menjaga yuridiksi nasional di laut dan pelaksanaan pengawasan dilaksanakan secara terus menerus terhadap semua transportasi energi khususnya BBM dan Gas yang menggunakan jasa transportasi laut maka

dengan kondisi demikian perlu dibentuk satuan Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea And Coast Guard*) atau Badan khusus yang membidangi keamanan di laut.

Untuk melaksanakan pengamanan laut di wilayah Selat Malaka dan Alur Laut Kepulauan Indonesia 1 (ALKI 1) dengan unsur-unsur patroli yang terdiri dari berbagai satuan mulai KPLP unsur dari Kementerian Perhubungan Laut, Polair dari unsur Polisi, Bea & Cukai, Bakorkamla dan TNI - AL selalu terjadi tumpang tindih dalam pelaksanaan operasi pengamanan di laut, hal ini disebabkan dalam pembuatan rencana operasi pengamanan belum terkoordinir dan terpadu dengan baik. Untuk pengamanan wilayah laut harus selalu berpedoman pada aturan IMO (*International Maritime Organization*) dan UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi oleh negara Indonesia sebagai negara kepulauan. Oleh karena itu dalam pengawasan transportasi komoditas strategis (BBM) lewat laut perlu mendapat perhatian yang serius karena dengan terganggunya pasokan akan energi dengan bahan dari komoditas strategis (BBM) maka sangat berpengaruh terhadap kondisi ekonomi dan sosial masyarakat dan untuk itu sangatlah perlu dijaga pengamanannya sehingga dalam mengambil keputusan tentang strategi

optimalisasi pengamanan laut untuk transportasi komoditas strategis yang akan diterapkan di Selat Malaka dan ALKI 1 nantinya tidak salah dalam pengambilan keputusan dan tanpa dipengaruhi oleh kepentingan pribadi ataupun golongan. Pada umumnya permasalahan gangguan transportasi laut terletak pada ketidakseimbangan antara kebutuhan sarana, prasarana dan fasilitas transportasi serta pertumbuhan penduduk dan juga perkembangan ekonomi suatu daerah atau wilayah.

Pelanggaran yang dilakukan dalam dunia maritim harus ditindak dengan tegas sesuai ketentuan yang berlaku dimana saat ini banyak ketentuan yang belum dilaksanakan sehingga pelanggaran terhadap ketentuan masih banyak terjadi, terutama pada transportasi komoditas strategis. Di wilayah Selat Malaka dan ALKI 1 banyak gangguan keamanan yang terjadi seperti pembajakan maupun perompakan terhadap kapal-kapal yang mengangkut komoditas strategis yang melintas di wilayah itu.

Selat Malaka dan ALKI 1 merupakan jalur pelayaran internasional untuk perdagangan dunia dan beberapa negara menggunakan selat ini sebagai jalur perlintasan kapal pengangkut bahan bakar dan bahan industri berbagai negara,

sehingga menyebabkan beberapa negara sangat bergantung pada kondisi keamanan serta keselamatan di Selat Malaka maupun ALKI 1. Selat Malaka setiap tahunnya dilintasi ± 60.000 kapal dengan berbagai tipe¹ dengan perbandingan sebesar 28% merupakan kapal niaga yang mengangkut barang-barang perdagangan dunia dan 72% kapal tanker yang membawa pasokan energi dunia melintasi jalur ini, sehingga jalur pelayaran ini sangat penting dan diperlukan pengamanan yang optimal.

Dunia pelayaran telah mengategorikan perairan internasional Indonesia termasuk wilayah berbahaya bagi pelayaran kapal-kapal asing. Menurut data *International Maritim Bureau* (IMB), selama semester I tahun 2012 terjadi 177 gangguan keamanan, 32 di antaranya adalah perompakan, di perairan Indonesia oleh karena itu perlu menata kembali rencana operasi yang akan diterapkan dan strategi pengamanan dilaut khususnya Selat Malaka dan ALKI 1 yang dikategorikan rawan terhadap kejahatan/gangguan. Hal ini disebabkan oleh lemahnya penegakan hukum laut di Indonesia terhadap kapal yang bermuatan

legal maupun illegal melintasi perairan Indonesia dengan longgarnya pemeriksaan terhadap kapal-kapal yang melintas serta kurangnya sarana pendukung untuk melaksanakan pengamanan di laut dan menyebabkan adanya penyalahgunaan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggungjawab memanfaatkan kelemahan tersebut.

Oleh karena itu, pemerintah Indonesia untuk memberikan jaminan pengamanan pada transportasi komoditas strategis (BBM) demi kepentingan tersebut harus terus meningkatkan perhatiannya terhadap segi-segi politik hukum, pertahanan dan keamanan di Selat Malaka dan ALKI 1 serta mengaktifkan pengamanan bersama terutama Selat Malaka. Sebagai tanggapan dari aksi pembajakan, perompakan di perairan Selat Malaka yang kian marak, maka diharapkan Bakorkamla beserta unsur satgas nya untuk lebih meningkatkan frekuensi patroli di kawasan tersebut.

Pemerintah Indonesia perlu meningkatkan kemampuan keamanan di laut termasuk melengkapi sarana prasarana pendukungnya guna memberikan rasa aman yang diperlukan oleh

¹ www.rimanews.com Selat Malaka dalam Momentum 2014/Koran Online Indonesia Sun, 24/11/2013 - 18:57 WIB.

semua kapal-kapal tanker yang melintasi jalur pelayaran di Selat Malaka dan ALKI 1 karena jalur ini merupakan alur pelayaran terpadat di dunia.

Tinjauan Teoritis

Menurut A.T. Mahan setidaknya terdapat 6 (enam) unsur yang dapat menentukan perkembangan suatu negara, yaitu:

1. kondisi geografi,
2. bentuk tanah dan pantainya,
3. luas wilayah,
4. jumlah penduduk,
5. karakter penduduk
6. sifat pemerintahannya.

A.T. Mahan juga berpendapat luasnya wilayah akan mempengaruhi pembangunan kekuatan maritim, jika suatu negara memiliki jangkauan wilayah yang luas atau garis pantai yang panjang, sebagian besar sumber daya utama seperti populasi, bahan baku dan kemajuan teknologi akan ditujukan untuk melindungi wilayah itu.

Berdasarkan hal tersebut muncul konsep wawasan bahari atau konsep kekuatan di laut yaitu: Barang siapa menguasai lautan akan menguasai kekayaan dunia. Dengan teori A.T. Mahan maka sudah seharusnya Indonesia sebagai

negara kepulauan harus mendayagunakan potensi laut dan menciptakan kekuatan baru untuk mengamankan laut yang ada.

Teori Sir Walter Raleigh (1554-1618) mengembangkan Teori Kekuatan Maritim. Teori ini menyebutkan bahwa siapa yang menguasai laut akan menguasai perdagangan/ kekayaan dunia dan akhirnya akan menguasai dunia.

Manajemen² adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber daya lainnya secara efektif untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Untuk mencapai tujuan organisasi sesuai dengan misi dan visi yang dibuat, sangat diperlukan suatu manajemen yang baik. Disamping manajemen itu sendiri juga diperlukan strategi untuk meningkatkan kinerja organisasi dengan meningkatkan peran Komunikasi Organisasi, sedangkan komunikasi merupakan saluran untuk melakukan dan menerima pengaruh mekanisme perubahan, alat untuk mendorong mempertinggi motivasi dan juga perantara serta sarana dimana kemungkinan suatu organisasi mencapai tujuannya³.

² Malayu S.P. Hasibuan, Manajemen, 2001.

³ http://www.rastika.com/2013/04/penger_tian_komunikasi-menurut-para-ahli.

Teori model peniti penyambung⁴, yang dimaksud dengan teori ini adalah teori yang berkaitan dengan kelompok-kelompok yang tumpang tindih dalam melaksanakan kegiatannya, maka setiap penyelia merupakan anggota dari dua kelompok serta sebagai pemimpin unit yang lebih rendah dan anggota unit yang lebih tinggi.

Optimasi⁵ merupakan pendekatan normatif dengan mengidentifikasi penyelesaian terbaik dari suatu permasalahan yang diarahkan pada titik maksimum atau minimum suatu fungsi tujuan. Menurut Hamdy A. Thaha (1996) bahwa riset operasi adalah suatu usaha untuk menetapkan arah tindakan terbaik (**optimum**) dari sebuah masalah keputusan dibawah sumber daya yang terbatas, karena factor kehadiran unsur manusia selalu hadir pada setiap lingkungan keputusan. Sehingga perilaku manusia sangat mempengaruhi masalah dalam pengambilan keputusan dan pemecahan masalah dapat diperoleh, hasil yang didapat adalah analisa pemecahan masalah yang ada optimum. Sedangkan untuk pencapaian tujuan organisasi yang diinginkan maka

diperlukan suatu tujuan-tujuan yang harus dicapai menurut ketentuan undang-undang negara, oleh karena itu maka bila tuntutan itu dapat terpenuhi maka efektifitas dan efisiensi pengamanan transportasi komoditas strategis dapat tercapai dan hasilnya dapat lebih optimal.

Metode Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan cara observasi, sedangkan untuk pengumpulan datanya dengan melalui wawancara dan recording tentang gangguan keamanan terhadap kapal tanker pengangkut BBM, dari hasil wawancara yang didapat akan dijadikan sebagai bahan analisa dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi. Agar dapat membuat kesimpulan yang diharapkan sesuai dengan teori dan penelitian sebelumnya, serta dapat mengungkap semua penyebab kelemahan-kelemahannya dalam pengamanan maritim maupun untuk memperbaiki kelemahan-kelemahan yang ada termasuk dalam meningkatkan pengamanan dan keselamatan transportasi komoditas

⁴ Pace R. Wayne, Don F. Faulos, Komunikasi Organisasi: Strategi Meningkatkan Kinerja Perusahaan (editor Deddy Mulyana, MA, Ph.D.), PT Remaja Rosdakarya, Bandung 2010

⁵ www.duniaoptimasi.blogspot.com/.../pengertian-dasar-tenta... Mar 6, 2011 -Diunduh 20 - 02 - 2014 jam 11.45

strategis (BBM) di perairan Selat Malaka dan ALKI 1.

Pembahasan

Sebagai negara yang telah meratifikasi UNCLOS 1982 maka Indonesia perlu meningkatkan dalam pengamanan dan keselamatan jalur pelayaran di Selat Malaka dan ALKI 1 dengan mengambil konsep dari Singla (2011) dimana terdapat beberapa tolok ukur yang perlu dijadikan pedoman dalam upaya penegakan hukum demi mencegah kejahatan maritim yaitu :

(1). Peningkatan pengawasan laut

Untuk meningkatkan pengawasan terhadap keamanan dilaut perlu diwujudkan dengan meningkatkan intensitas patroli di laut. Pengawasan mulai dari pelabuhan sampai dengan perbatasan negara dengan melibatkan beberapa instansi yaitu imigrasi, bea cukai, KPLP, TNI AL maupun Polisi Air dimana kegiatannya harus dibawah koordinasi Bakorkamla sehingga kegiatan yang dilaksanakan terpadu.

(2). Menggunakan satelit pengawas

Dengan perkembangan teknologi komunikasi saat ini, Indonesia dalam melaksanakan pengawasan jalur pelayaran yang rawan terhadap gangguan diperlukan satelit yang terhubung kesemua instansi yang

berwenang dalam pengamanan laut. Radar untuk pengamanan jalur pelayaran perlu lebih di efektifkan agar bila terjadi gangguan keamanan di laut dapat segera ditanggulangi terutama di wilayah yuridiksi negara Indonesia sehingga tidak tergantung dengan negara lain.

(3). Memperketat regulasi dan penegakan hukum

Dalam pelaksanaan pengetatan terhadap regulasi perlu kiranya memperhatikan personel yang profesional dalam memberikan implementasi regulasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Untuk mengantisipasi hal tersebut pemerintah dalam menerapkan hukum harus dilaksanakan oleh badan/instansi yang independen sehingga legislasi hukum yang diterapkan sesuai dengan aturan yang berlaku di Indonesia maupun internasional.

(4). Pengawasan kapal dan pelabuhan diperketat

Pengawasan terhadap keluar masuk kapal di pelabuhan diperketat dengan melakukan patroli dan dilaksanakan razia atau operasi pada kurun waktu tertentu (pendadakan). Kegiatan ini biasanya dilaksanakan secara terpadu

antara petugas dari bea cukai, KPLP dan Polisi Air.

(5). Pelayanan dan penjaminan yang lebih baik

Pelayanan dan penjaminan terhadap keselamatan dan keamanan kapal yang melintas selama pelayaran di perairan Indonesia yang lebih baik merupakan sebuah wujud tanggung jawab nyata dari pembangunan yang dihasilkan dari komitmen pemerintah dalam melaksanakan kegiatan tersebut. Bila pelayanan dan penjaminan tidak dijaga dengan baik maka hal-hal yang menyimpang dari aturan yang berlaku sering terjadi, termasuk pelayanan yang ada di lingkungan pelabuhan yang saat ini terlahir birokrasi sehingga jalur pelayanannya memakan waktu dan biaya yang lebih sebagaimana mestinya.

1. Pengamanan di Selat Malaka dan ALKI 1

Selat Malaka secara geopolitik sangat vital sebagai jalur perdagangan laut terpendek di antara Samudera India dan Laut China Selatan atau Samudera Pasifik, selat ini memiliki nilai yang sangat strategis tidak hanya bagi negara pantai (*littoral states*) tetapi juga bagi negara pengguna (*user states*) alur pelayaran ini. Setidaknya terdapat 3 (tiga) faktor yang menjadi

kepentingan banyak negara di perairan Selat Malaka yaitu:

- (1) Peperangan dan proyeksi kekuatan militer melintasi dunia,
- (2) Kepentingan komersial dan perdagangan maritim,
- (3) Eksploitasi ekonomi sumber daya laut.

Negara-negara besar yang menjadi pengguna selat memiliki kepentingan besar pada dua faktor pertama. Sedangkan bagi negara-negara pantai Selat Malaka yaitu Malaysia, Singapore dan Indonesia lebih punya kepentingan pada faktor yang ketiga itu. Oleh karena itu, sangat logis jika eksistensi Selat Malaka turut menjadi faktor pertimbangan dalam geo-strategi, geopolitik maupun geo-ekonomi bagi kepentingan seluruh negara di dunia.

Dalam mengoptimalkan pengamanan di Selat Malaka perlu dilakukan kerjasama oleh negara pantai sedangkan untuk ALKI 1 yang digunakan sebagai jalur alternatif bila Selat Malaka terdapat gangguan ke-amanan maka diperlukan badan khusus yang membidangi pengamanan di laut dalam mengupayakan menanggulangi perspektif segala bentuk ancaman yang berkembang dewasa ini.

Pembajakan (*piracy*), perompakan bersenjata di laut (*armed robbery against*

ships) dan kemungkinan serangan teroris pada jalur pelayaran telah menjadi isu ancaman keamanan yang cukup serius di perairan Selat Malaka. Untuk itu dibutuhkan upaya kerjasama regional secara menyeluruh untuk memerangi pembajakan dan perompakan dan *transnational organised crime* (TOC) yaitu kejahatan lintas negara terorganisasi yang saat ini menjadi ancaman keamanan bagi setiap negara.⁶

Guna meningkatkan kepercayaan dunia tentang pengamanan jalur transportasi perdagangan di Selat Malaka dan ALKI 1 maka pemerintah Indonesia dituntut segera membuat suatu badan keamanan laut yang independen atau meningkatkan peran Bakorkamla dalam menjalankan fungsinya.

2. Upaya Pengamanan Yang Dilakukan

Upaya strategis yang bisa dilakukan Indonesia dalam mengelola aspek geostrategis Selat Malaka dan ALKI 1 dalam rangka meningkatkan bangunan kapasitas idealnya, yaitu :

a. Meningkatkan Koordinasi Dan Kerjasama Antar Instansi

Pengelolaan aspek geostrategis di Selat Malaka adalah masalah yang tidak bisa

dilakukan secara sektoral oleh satu institusi saja, untuk itu sangat diperlukan keterlibatan secara terpadu seluruh instansi operasional di laut seperti TNI AL, Polair, Departemen Luar Negeri, Bakorkamla, Pemerintah Daerah, Ditjen Perhubungan Laut/ KPLP, Departemen Perindustrian dan Perdagangan, PT Pelindo, Ditjen Imigrasi, Ditjen Bea dan Cukai dan lain-lain.

Koordinasi untuk pelaksanaan kegiatan operasi diperlukan sampai pada tingkat seluruh masalah bisa diatasi secara komprehensif tidak parsial dari mulai aspek keamanan, keselamatan pelayaran, hingga logistik perdagangan. Upaya pertama dalam mengoptimalkan pengamanan dan keselamatan di laut dilakukan dengan meningkatkan peran Bakorkamla atau membentuk suatu Badan Keamanan Laut yang independen di tingkat nasional yang beranggotakan seluruh instansi terkait agar wewenang dan bertanggung jawab atas keamanan transportasi komoditas strategis untuk seluruh aspek geostrategis di Selat Malaka dan ALKI menjadi lebih jelas.

⁶ Agoes Etty R, "Pengelolaan Keamanan di Selat Malaka Secara Terpadu", Medan, 2005.

b. Selat Sunda (ALKI - 1) sebagai jalur alternatif.

Dengan situasi perkembangan global saat ini jalur perdagangan dunia yang melalui Selat Malaka sangat padat dan sewaktu-waktu dapat ditutup karena volume kapal yang melintas padat atau apabila terjadi suatu tabrakan kapal (tanker raksasa) atau kemungkinan pada jalur pelayaran itu diblokade oleh kelompok teroris dengan menenggelamkan sebuah supertanker di rute pelayaran yang sempit. Dengan keadaan semacam itu maka pemerintah Indonesia perlu mengantisipasi dengan menyiapkan Selat Sunda (ALKI 1) sebagai rute alternatif terdekat, meski hal ini akan mengakibatkan keterlambatan serta menambah pembengkakan biaya angkutan bagi banyak negara yang mempunyai kepentingan terhadap jalur pelayaran di Selat Malaka oleh karena itu jalur pelayaran itu sangat diperlukan pengamanan yang lebih termasuk ALKI 1 sebagai jalur alternatif bila kondisi pelayaran di selat Malaka mengalami kepadatan.

Sebagian besar kapal – kapal tanker punya kepentingan terhadap jalur pelayaran di Selat Malaka maupun ALKI 1 dimana keamanan dan

keselamatan pelayaran menjadi faktor yang sangat penting dalam memanfaatkan alur-alur tersebut sebagai jalur pelayarannya.

3. Kapasitas Menjaga Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan

Dengan kondisi geografis Indonesia yang berada pada posisi silang dunia memerlukan perhatian khusus untuk menunjang kegiatan pelayaran Internasional dan Nasional.

Dengan perkembangan era globalisasi semakin menuntut kewajiban untuk melaksanakan keamanan dan keselamatan pelayaran secara optimal sesuai dengan KM.No.60 tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Untuk menjamin keselamatan dalam pelayaran diperlukan sarana bantu navigasi dimana sarana tersebut penting untuk menjaga keselamatan berlayar bagi kapal-kapal yang melintas dan sudah diatur dalam ketentuan internasional tentang persyaratan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), termasuk pula yang berkaitan dengan karakteristik irama suaranya, selain itu ada Naval VTS (*Vessel Traffic Service*) yang berfungsi membantu memberikan informasi dan pesan untuk kapal-kapal, seperti posisi kapal-kapal lain

yang melewati alur pelayaran di daerah itu atau memberi pesan peringatan mengenai bahaya navigasi dan meteorologi, serta untuk mengatur lalu lintas kapal dalam suatu pelabuhan atau perairan tertentu. Naval VTS (*Vessel Traffic Service*) juga dapat membantu dalam pencegahan polusi dan koordinasi dalam penanggulangan keadaan darurat bila terjadi tumpahan minyak di laut atau area pelabuhan.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar, idealnya Sarana Bantu Navigasi terpasang di seluruh wilayah strategis, dari wilayah Barat sampai ke wilayah Timur, termasuk pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia.

Jalur Selat Malaka dan ALKI keberadaannya dilindungi oleh *United Nation Convention of the Law On the Sea* (UNCLOS). Bila terjadi pencemaran akibat dari kecerobohan kapal – kapal tanker maupun kapal niaga lainnya harus berpedoman pada aturan UNCLOS 82 pada pasal 235 yaitu Konvensi menegaskan bahwa setiap Negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, sehingga semua Negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai

dengan hukum internasional bila melanggar aturan itu.

Sedangkan untuk sarana dan prasarana seperti peralatan navigasi diperlukan untuk mengawasi semua kegiatan kapal – kapal yang melintas dimana aset negara, itu juga melaksanakan pengecekan maupun penjagaan dialur pelayaran yang rawan terhadap gangguan untuk itu perlu didukung armada patroli yang handal serta SDM yang memadai dan berkualitas.

4. Pemodelan pengamanan Selat Malaka dan ALKI 1

Dalam perkembangan situasi keamanan yang tidak stabil di Selat Malaka dan ALKI 1 diperlukan suatu pemodelan operasi dalam pengamanan dan keselamatan pelayaran untuk transportasi komoditas strategis agar kebutuhan akan energi tetap terjamin untuk itu diperlukan pola operasi guna kepentingan tersebut.

Pada daerah yang dianggap rawan ditempatkan pos-pos pengamat secara terpilih dengan melaksanakan pengamatan dan pelaporan kondisi sekitarnya secara terus menerus dengan dilengkapi saran prasarana yang memadai.

Model Pengamanan 1

Model yang dilaksanakan oleh kapal itu sendiri atau bersama-sama atau dengan

kapal lain saat melewati daerah rawan gangguan.

Antisipasi bila kapal melintasi daerah rawan gangguan segera membuat laporan Ke IMB atau Bakorkamla agar kapal yang melintas dapat dimonitor mulai masuk daerah rawan sampai melintas di daerah yang aman gangguan.

Rute

Pada daerah yang rawan gangguan keamanan di Selat Malaka dan ALKI 1 di plotting dengan baik sehingga daerah itu secara dini dapat dimonitor.

Bila terjadi gangguan keamanan terhadap kapal-kapal yang melintas diperaian tersebut maka pos komando yang telah ditempatkan di daerah itu segera memberikan informasi ke IMB dan Bakorkamla agar semua kapal yang melintas mengerti ada gangguan keamanan pada alur pelayaran yang telah diberitakan serta menambah kewaspadaan atau menghindari dari jalur tersebut.

Urutan dukungan dalam mengatasi gangguan di Selat Malaka adalah: Negara pantai, TNI AL atau angkatan laut asing yang melintas pada daerah tersebut.

Model pengamanan II

- Pengamanan dilaksanakan oleh instansi sipil saja.

- Pengamanan dilaksanakan gabungan antar instansi sipil dan militer.
- Pengamanan dilaksanakan oleh militer saja.

Dalam pengamanan transportasi laut biasanya hanya dilaksanakan oleh instansi sipil saja, sedangkan operasi pengamanan gabungan instansi sipil dan militer jarang dilaksanakan. Sedangkan untuk pengamanan yang dilaksanakan oleh instansi militer tidak dilaksanakan sebab pelaksanaan operasi pengamanan dengan menggerakkan perlengkapan militer memerlukan biaya yang sangat tinggi.

Model pengamanan III

Modifikasi dari model I dan II dengan dilengkapi data-data intelejen serta didukung perlengkapan yang memadai termasuk sarana prasarannya.

Antisipasi pengamanan: Aparat intelejen disebar pada daerah yang diduga tempat perompak serta pengamanan dimulai dari kapal memuat komoditas strategis sampai pelabuhan bongkar muatan.

Pengamanan secara umum:

- 1). Hindari daerah rawan gangguan pada malam hari bila perlu lego jangkar di daerah yang aman sesuai yang telah ditetapkan lewat BPI (Berita Pelaut Indonesia) dan telah diinformasikan ke

IMO untuk disebar keseluruh dunia. Bila melewati daerah rawan. diusahakan pada siang hari sebab mudah menghindar bila ada gangguan dan mudah minta bantuan jika mengalami gangguan dalam pelayaran. Di Selat Malaka dan ALKI 1 perlu disediakan daerah lego jangkar yang aman untuk kapal-kapal yang memerlukan atau kapal yang melintas di daerah itu minta pengawalan dari kapal patroli. Bila terpaksa melewati malam hari lewatnya bersama-sama dengan kapal lain agar bila terjadi gangguan biasa saling membantu dan pengamanan daerah itu diperketat pada jam-jam rawan gangguan.

- 2). Kapal yang melewati daerah rawan gangguan harus memberitahukan ke IMB atau Bakorkamla khususnya kapal yang membawa komoditas strategis, karena muatan ini sangat mempengaruhi kondisi ekonomi apabila ada gangguan keamanan dan bila kapal telah melewati daerah itu segera melaporkan kembali situasi selama melewati daerah rawan itu.

Pelaksanaan Operasi bila dibawah satu badan keamanan komando pengendali maka hasil yang didapat efektif yaitu:

1. Terdapat satu komando yang mengendalikan kegiatan pada daerah yang telah ditentukan.
2. Elemen terkait dalam kegiatan operasi selalu memberikan laporan secara terperinci setiap kegiatan yang dilaksanakan.
3. Komando atas dapat memerintahkan kapal-kapal yang patroli dibawah kendalinya untuk memberikan bantuan pengamanan terhadap kapal yang membutuhkan bantuan.



Gambar 2. Pemodelan Operasi di Alur
 Sumber: Pemodelan Penulis

4. Operasi yang di laksanakan pada daerah rawan yang telah ditentukan, pola operasinya secara acak.

Dari pemodelan pengamanan yang paling tepat untuk diterapkan di Selat Malaka dan ALKI 1 adalah pemodelan 3 yang dilaksanakan oleh Bakorkamla atau Badan yang khusus membidangi pengamanan di laut sehingga pelaksanaan operasi pengamanan di daerah rawan gangguan lebih efektif dan memberi rasa aman bagi kapal-kapal yang melintas.

4.5 Optimalisasikan peran Bakorkamla

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tanggal 29 Desember 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA), terlihat jelas bahwa tugas dan fungsi Bakorkamla pada pasal 3 dan pasal 4 pada peraturan ini yaitu :

Pasal 3

BAKORKAMLA mempunyai tugas mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu.

Pasal 4

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, BAKORKAMLA menyelenggarakan fungsi:

- a. perumusan dan penetapan kebijakan umum di bidang keamanan laut;
- b. koordinasi kegiatan dalam pelaksanaan tugas di bidang keamanan laut yang meliputi kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan

dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan pemerintah di wilayah perairan Indonesia;

- c. pemberian dukungan teknis dan administrasi di bidang keamanan laut secara terpadu.

Sesuai dengan tugas dan fungsi dari Bakorkamla seharusnya dalam mendukung pengamanan di laut sudah jelas, tetapi karena Bakorkamla belum independen hanya sebatas badan yang melaksanakan koordinasi maka perannya dalam melaksanakan pengamanan dan keselamatan belum optimal dan untuk mendukung pengamanan di laut peran Bakorkamla perlu ditingkatkan fungsinya sebagai badan yang independen dalam melaksanakan pengamanan dilaut dengan didukung sarana prasarana yang memadai sehingga tanggungjawabnya dalam pengamanan di laut lebih jelas. Sumber daya manusia (SDM) yang melaksanakan pengamanan di Selat Malaka dan ALKI 1 harus professional karena daerah ini sangat beragam gangguan yang timbul sehingga kesiapan seseorang dalam menghadapi gangguan setiap saat harus dapat bergerak dengan cepat dan tepat. Penempatan pos-pos pengawas jalur

pelayaran pada daerah rawan gangguan keamanan perlu segera dibangun.

Untuk mendukung kepentingan nasional dalam menjaga keamanan maritim diperlukan kebijakan dan kepastian hukum yang mengatur sistim pengamanan maritim sehingga tidak menimbulkan keragu – ragan dalam bertindak dan tidak saling curiga bagi yang melaksanakan kegiatan operasi. Untuk mencapai hasil pengamanan dan keselamatan yang efektif diperlukan tatanan manajemen yang terpadu dan terkoordinasi dengan baik maka hasil pelaksanaan operasi pengamanan mencapai hasil yang maksimal.

Kesimpulan

1. Dalam pembuatan rencana operasi belum dibuat secara terpadu termasuk rencana kegiatan intelejen nya sehingga dalam pelaksanaan operasinya jelas termasuk tanggung jawab yang diberikan selama kegiatan berlangsung.
2. Dalam pembuatan pelaporan dari hasil pelaksanaan operasi masih belum ada keseragaman.
3. Dengan masih maraknya perompakan dan penyelundupan di laut perlu personil intelijen dalam melaksanakan kegiatannya disebar terhadap daerah -

daerah yang dicurigai sehingga tindak kejahatan dapat dikurangi secara dini.

4. Fungsi dan tugas Bakorkamla belum optimal karena Bakorkamla hanya sebagai badan koordinasi untuk pengamanan dan keselamatan transportasi di laut serta belum independen kedudukannya.

Untuk optimasi pengamanan transportasi komoditas strategis faktor kebijakan manajemen komunikasi harus dijalankan dengan komitmen yang tinggi tanpa membawa kepentingan sektor masing-masing karena dengan berjalannya manajemen organisasi maka tingkat keamanan maritim dalam mendukung ketahanan energi dapat tercapai. Untuk itu masih diperlukan suatu payung hukum yang jelas untuk melindungi kegiatan operasi pengamanan agar keselamatan dan keamanan jalur pelayaran di Selat Malaka dan ALKI 1 terjamin untuk kapal-kapal yang melintas dialur tersebut. Bila keamanan maritim tidak terjamin maka akan berdampak pada ketahanan energi sehingga pentingnya pengamanan transportasi komoditas startegis (BBM) untuk kepentingan ketahanan Negara.

Saran

1. Agar peran Bakorkamla lebih ditingkatkan atau diubah sebagai

- badan yang independen dalam menangani keamanan di laut sehingga pelaksanaan operasi pengamanan dan keselamatan di laut lebih optimal.
2. Dalam penyusunan rencana operasi dilaksanakan secara gabungan dan pola operasi dibuat berubah-ubah disesuaikan dengan situasi, agar keberhasilan pelaksanaan rencana operasi yang digunakan oleh instansi pelaksana pengamanan di laut sesuai dengan yang diharapkan.
 3. Dalam pembuatan laporan hasil operasi dibuat dengan format yang sama sehingga untuk pelaksanaan evaluasi kegiatan dapat tergambar dengan mudah dan jelas.
 4. Saran dan prasarana terutama sistem navigasi terpadu untuk mendukung pengamanan alur pelayaran di Selat Malaka maupun ALKI perlu mendapat perhatian agar dunia internasional berpendapat alur pelayaran ini aman untuk dilewati. Sedangkan untuk Sumber daya manusia (SDM) diperlukan suatu pelatihan yang dilaksanakan secara berkala dan berlanjut agar profesionalismenya dapat ditingkatkan dan dipertahankan pada setiap pelaksanaan operasi pengamanan.

Daftar Pustaka

- Undang-Undang Dasar 1945*, Jakarta: Sekretaris Negara Republik Indonesia, 1945.
- UNCLOS 1982, *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*, Jamaica, 10 Desember 1982.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara*, Jakarta, Sekretaris Negara Republik Indonesia: 2002.
- Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI*, Jakarta, Sekretaris Negara Republik Indonesia: 2004.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Jakarta, Sekretaris Negara Republik Indonesia: 2008.
- Peraturan Presiden nomor : 81 Tahun 2005* tanggal 29 Desember 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA)
- Undang-Undang RI nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan*, Jakarta, Sekretaris Negara Republik Indonesia: 2010.
- Peraturan Presiden nomor 5 tahun 2010 tentang RPJMN 2010-2014*, Jakarta, Sekretaris Negara Republik Indonesia: 2010.
- Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral nomor 16 tahun 2011 tentang Kegiatan Penyaluran Bahan Bakar Minyak*, Jakarta, Meteri Hukum dan HAM, 2011.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2010 tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan*, Jakarta.
- Taha Hamdy A., *Riset Operasi, Suatu Pengantar* , Edisi Kelima, 1996, Jilid 1 Alih bahasa Drs. Daniel Wirajaya, Jakarta: Binarupa Aksara.

- Sunardi R.M, *Pembinaan Ketahanan Bangsa Dalam Rangka Memperkokoh Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia*, Jakarta, PT Kuarternita Adidarma, 2004.
- Timotius D. Harsono, *Peran Energy Security Dalam Meperkokoh Ketahanan Nasional*, Lemhanas, Jakarta, 2008
- Nikson S. Willem, *Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan Di Laut Dalam Penegakan Hukum, Keselamatan Dan Keamanan Serta Perlindungan Laut/Maritim*, Jakarta, Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla): 2009.
- Bingley Barret, *Security Interest of the Influencing States : The Complexity of Malacca Straits*, The Indonesian Quarterly Vol.32 no.4. halaman 354-359
- Ruchyat Deni Dj, *Bahari Nusantara Untuk Kesejahteraan Masyarakat Dan Ketahanan Nasional*, Jakarta, MSCC: 2009.
- Luft Gal and Anne Korin, Editors, *Energy Security Challenges for the 21st Century: A Reference Handbook*, Santa Barbara, California, ABC-CLIO, LLC: 2009.
- Dail Umamil A Dail, *Profil Transportasi Laut*, Subdit Transportasi Laut, Jakarta, 2011
- Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, Bandung, Alfabeta: 2011.
- Buntoro Kresno, *Alur Laut Kepulauan Indonesia (AKLI) Prospek dan Kendala*, Jakarta, SESKOAL: 2012.
- Rusdi Siswanto dan Alban Sciascia, *Keamanan Maritim dan Ancamannya*, Jakarta, Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla): 2012.
- Paongan Dkk, *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*, Jakarta, Yayasan Institut Maritim Indonesia: 2012.
- Feldt Lutz dkk, I SPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach, Issue No. 222 April 2013. Berlin Germany Website: <http://www.ispsw.de>
- Soepandji Budi Susilo, *Pengaruh Keamanan Regional Bagi Keamanan Nasional Indonesia (Kasus Sengketa Laut Cina Selatan)*, Jakarta, <http://budisusilosoepondji.wordpress.com/2012/05/23>.
- [http://m. Voaindonesia.com/](http://m.voaindonesia.com/) 2013, Tingkat Pembajakan Laut Di Dunia Turun 35 %, 15.04.2013 diunduh tanggal 29 – 11 - 2013 jam 11.54 PM.
- www.defence.gov.au/.../publicnsgeddes2005_310310_piracymaritime.pdf
- section examines the interests of the various coastal states and regional powers, as well as ... (Barrett Bingley, 'Security Interests of the Influencing States: The Complexity of Malacca Straits', The Indonesian Quarterly, Vol. 32, No. 4, 2004
- www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/20293005-T%2029681...full%20text. Spectator Jaorangang 179 Nummer 1-2010, (Diterjemahkan oleh Purbo S. Suwondo, Dosen KSKN S2. UI). 210 LTZ. Dr. Ir. F.J Sluiman dan KLTZ. P.H de Koning diunduh 20-12- 2013 jam 14.53
- www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/118818.i su Joint and Combine Exercise adalah latihan bersama yang melibatkan ... Dr. ETTY R. Agoes, SH,LLM, “Pengelolaan Keamanan di Selat Malaka Secara

Terpadu”, Medan, 2005. diunduh 1-12-2013 jam 00.45.