

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN VESSEL TRAFFIC SERVICES DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DI SELAT SUNDA DALAM KESELAMATAN PELAYARAN TERHADAP STRATEGI PERTAHANAN LAUT

IMPLEMENTATION OF VESSEL TRAFFIC SERVICES DIRECTORATE GENERAL OF MARINE TRANSPORTATION IN SUNDA STRAITS IN THE SAFETY OF SHIPMENT ON SEA DEFENSE STRATEGY

Wayan Redita¹, Lukman Yudho Prakoso², Hipdizah³

Strategi Pertahanan Laut Universitas Pertahanan
(datapers39@gmail.com; lukman.prakoso@idu.ac.id ; hipdizah86@gmail.com)

Abstrak - Negara Indonesia sebagai negara kepulauan dan juga letak geografi sangat strategis dimana posisinya yang merupakan persilangan dua samudera dan dua benua, sehingga mempunyai potensi ancaman tinggi terutama dari laut. Konsekuensinya dibutuhkannya kekuatan pertahanan laut yang mengamankan wilayah / *chocke point* yang menjadi jalur pelayaran kapal-kapal asing. Di wilayah laut yang sangat luas dibutuhkan pengawasan dan *survilance* terhadap setiap kapal-kapal yang melintas di perairan Indonesia secara *realtime*. Dinas Perhubungan Laut Distrik Navigasi Merak melalui pusat pemantauan pelayaran kapal-kapal yang melintas perairan Selat Sunda melalui *Vessel Traffic Services* dalam memberikan Instruksi kepada para nahkoda kapal terhadap jalur jalur pelayaran yang aman untuk dilalui sehingga kecelakaan akan bertubrukan kapal di tengah laut dapat diminimalisir dalam meningkatkan keselamatan pelayaran. Tujuan dari penelitian ini untuk menganalisis implementasi kebijakan VTS Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam pengawasan pelayaran dan merumuskan strategi VTS dalam pengawasan dan pengendalian alur pelayaran dalam mendukung pertahanan laut. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif Kualitatif studi kasus dengan menggunakan teori implementasi kebijakan George Edward III. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa Implementasi Kebijakan VTS sudah berjalan namun belum optimal dikarenakan komunikasi antara entitas yang terkait menunjukkan masih perlu dioptimalkan dalam pengawasan dan pengendalian di selat sunda, sumber daya yang ada masih perlu ditambah dan ditingkatkan terutama sumber daya manusia (operator menara pantau) untuk sertifikasi standar Internasional. Kesimpulan penelitian bahwa Implementasi VTS tepat dilaksanakan guna mendukung pertahanan laut dalam mendeteksi terhadap ancaman yang datang dari laut secara dini melalui kerjasama dengan melaksanakan sinkronisasi dari kebijakan dari masing-masing entitas dilaut.

Kata Kunci: implementasi kebijakan, vessel traffic services, pengawasan alur pelayaran, keselamatan Pelayaran, strategi pertahanan laut.

Abstract - The state of Indonesia as an archipelagic country and also the geographical location is very strategic where its position is a crossing of two oceans and two continents, so it has a high potential threat especially from the sea. The consequence is the need for a sea defense force that secures the area / *chocke point* which is a shipping lane for foreign ships. In a very wide sea area,

¹ Program Studi Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

² Program Studi Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

³ Program Studi Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

surveillance and surveillance of every ship that passes in Indonesian waters is needed in real time. The Sea Transportation Department of the Merak Navigation District through the monitoring center of shipping vessels crossing the Sunda Strait waters through Vessel Traffic Services in providing instructions to the ship's masters on safe shipping lanes to pass so that accidents will collide with ships in the middle of the sea can be minimized in improving safety cruise. The purpose of this study is to analyze the implementation of the VTS policy of the Directorate General of marine Transportation in shipping supervision and formulate a VTS strategy in the supervision and control of shipping lines in support of sea defense. This research uses a descriptive qualitative case study method using George Edward III's policy implementation theory. The results showed that the implementation of the VTS policy was running but not yet optimal because communication between related entities showed that it still needed to be optimized in the supervision and control of the Sunda Strait, the existing resources still needed to be increased and improved especially human resources (tower watch operators) for certification International standard. Research conclusions that the implementation of VTS is appropriate to support sea defense in detecting against threats that come from the sea early through cooperation by carrying out synchronization of the policies of each entity at sea.

Keywords: *policy implementation, vessel traffic services, supervision of shipping lines, shipping safety, sea defense strategies.*

Pendahuluan

Indonesia sebagai negara berdaulat, dengan lokasi geografis strategis yang merupakan persilangan antara dua samudera dan dua benua yaitu Samudera Hindia dan Samudra Pasifik dengan benua Australia dan Asia.

Geografis Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan, dengan garis pantai terpanjang nomor 2 (dua) di dunia mencapai 99.093 kilometer (Auliani, 2013).⁴ Hal ini menjadi Kekuatan dan sekaligus kelemahan yang merupakan potensi besar untuk menjadi tantangan, hambatan, serta gangguan

dalam penegakkan kedaulatan, dan keutuhan wilayah negara Indonesia.

Wilayah laut Indonesia tidak hanya memiliki arti penting bagi Indonesia itu sendiri tetapi juga memiliki arti yang sangat penting bagi dunia internasional dalam hal pengiriman dengan tidak mengganggu kepentingan negara-negara lain di dunia sebagai konsekuensi dari negara kepulauan. Indonesia harus menyediakan jalur pelayaran internasional khusus melalui perairan Indonesia dan menjamin keamanan wilayah maritim, terutama sebagai Sea Lines of Communication (SLOC).

⁴ Palupi Annisa Auliani. "Panjang Garis Pantai Indonesia Capai 99.000 Kilometer". Dalam <https://nationalgeographic.grid.id/read/13285616/terbaru-panjang-garis-pantai-indonesia-capai-99000-kilometer?page=all> diakses tanggal 03 April 2019

Indonesia telah meratifikasi perjanjian yang artinya sangat penting bagi bangsa dan negara Indonesia karena prinsip-prinsip nusantara yang diperjuangkan oleh Indonesia selama 25 tahun terus menerus dan berhasil mendapatkan pengakuan resmi dari masyarakat internasional, ini sangat penting agar untuk mewujudkan unit teritorial, kesatuan politik, ekonomi, sosial-budaya dan pertahanan dan keamanan.⁵

Dalam konvensi tersebut, Indonesia membentuk 3 (tiga) jalur laut kepulauan Indonesia (ALKI) yaitu ALKI I yang meliputi Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan, ALKI II meliputi Selat Lombok, Selat Makassar dan Laut Sulawesi serta ALKI III melalui jalur tersebut. Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda, laut seram, laut maluku, samudra pasifik.

Penggunaan alur laut kepulauan dalam alur laut khusus adalah penerapan hak pengapalan dan penerbangan sesuai dengan ketentuan konvensi dengan cara biasa hanya untuk transit yang berkelanjutan, langsung, dan secepat dan tidak terhalang,⁶ dengan ketentuan jalur khusus untuk pelayaran internasional

sebagai konsekuensi dari negara kepulauan, tentu saja negara Indonesia harus dapat menjamin keselamatan dan keamanan dalam pengiriman dari bahaya navigasi dengan alat bantu navigasi yang memadai untuk mendukung transportasi di perairan dan perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia.⁷ Seiring dengan perkembangan lingkungan strategis regional di Asia Tenggara dengan meningkatnya persaingan perdagangan antara Amerika Serikat dan Cina, yang akan berdampak pada pertahanan dan kedaulatan nasional. Dimana pengiriman melalui Selat Malaka secara alami akan mengalami hambatan karena kepadatan lalu lintas pengiriman, karena itu tidak memerlukan kemungkinan kapal berlayar melalui perairan Indonesia untuk memilih jalur alternatif untuk merampingkan biaya dan waktu perjalanan.

Selat Sunda adalah rute alternatif singkat dalam transportasi distribusi minyak dan gas untuk kebutuhan energi di Asia Timur. Ketika hambatan pengiriman terjadi di Selat Malaka, rute ini digunakan sebagai rute alternatif terdekat, jalur ini adalah selat / objek vital yang dapat menyebabkan berbagai

⁵ Undang Undang No. 17 tahun 1985

⁶ Undang Undang No.6 tahun 1996.

⁷ Undang Undang No.17 tahun 2008

bentuk ancaman yang terjadi di laut.⁸ seperti yang dikatakan oleh TNI Marshal Hadi Tjahyanto ketika melakukan uji kelayakan sebagai Panglima TNI " Kerawanan di laut sebagai negara kepulauan Indonesia bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan di wilayah laut yang menjadi yurisdiksinya termasuk pada laut-laut bebas yang berbatasan langsung dengan wilayah tersebut ".⁹

Selat Sunda sangat dikenal sebagai jalur pelayaran yang aman sehingga digunakan untuk kepentingan jalur pelayaran internasional, terutama kapal asing dengan berat lebih dari 5.000 GT (*Gross Tonnage*) dan jalur pelayaran nasional dalam bentuk penyeberangan feri dari Jawa ke Sumatra dan sebaliknya. Penyeberangan Pelabuhan Merak Banten dan Pelabuhan Bakahuni Lampung dilakukan oleh PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) dalam situasi armada kapal yang sibuk beroperasi dapat mencapai 33 kapal

roro.¹⁰ dan Selat Sunda membuat selat air yang merupakan persilangan pengiriman antara pelayaran internasional dan pelayaran nasional.

Pengiriman atau transportasi laut adalah bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan alat transportasi lain dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan di masa depan, yang memiliki karakteristik transportasi massal. Dan dapat menghubungkan dan menjangkau satu area dengan area lainnya melalui perairan. sehingga memiliki potensi yang kuat untuk dikembangkan dan perannya baik secara nasional maupun internasional sehingga dapat mendorong dan mendukung pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Menurut catatan pengiriman dari Kementerian Perhubungan, lalu lintas lalu lintas telah mencapai 53.068 pergerakan per tahun.¹¹

Dinas Perhubungan Laut Direktorat Navigasi yang merupakan salah satu

⁸ Dyan Primana Sobaruddin. "Model Traffic Separation Scheme (TSS) Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (AIKI) I Di Selat Sunda Dalam Mewujudkan Ketahanan Wilayah". *Jurnal Ketahanan Nasional*, vol.23. No.1., April 2017.

⁹ Hadi Tjahyanto." Ini 5 Potensi Ancaman Bagi Indonesia Menurut Marsekal Hadi". Dalam <http://library.matanauniversity.ac.id/ojs/index.php/lki2019/article/view/14/17> diakses tanggal 6 April 2019.

¹⁰ Tri Yulianto. "selat sunda aman untuk Pelayaran". dalam <https://www.tribunnews.com/ramadan/2010/09/08/selat-sunda-aman-untuk-pelayaran> diakses tanggal 8 April 2019

¹¹ M. Iqbal. "53 Ribu Kapal Lintasi Selat Sunda, Kemenhub Ajukan Alur Laut Baru". Dalam <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4390704/53-ribu-kapal-lintasi-selat-sunda-kemenhub-ajukan-alur-laut-baru> diakses tanggal 8 April 2019

pemangku kepentingan maritim dalam melakukan pengawasan jalur pelayaran di perairan Selat Sunda melakukan layanan lalu lintas kapal di daerah-daerah yang ditunjuk yang saling terintegrasi dan dilaksanakan oleh otoritas terkait (Menteri Perhubungan) dan dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal, efisiensi navigasi dan melindungi lingkungan, yang memiliki kemampuan untuk berinteraksi dan menanggapi situasi perkembangan lalu lintas kapal di wilayah VTS dengan menggunakan peralatan radio dan pengiriman barang elektronik.¹² Dan telah menetapkan dan menegakkan prosedur operasional untuk prosedur Layanan Lalu Lintas Kapal (VTS) melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor NV.101 / 1/8 / DJPL.15 tahun 2015. Tentang penegakan standar operasional untuk Layanan Lalu Lintas Kapal Merak. (VTS) prosedur. VTS adalah sistem untuk memonitor lalu lintas pengiriman yang diterapkan oleh pelabuhan atau manajemen armada pengiriman sehingga pengiriman terdiri dari transportasi air, pelabuhan, keselamatan dan keamanan pengiriman serta perlindungan lingkungan maritim

yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang potensi dan perannya harus dikembangkan untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, dan membantu menciptakan pola distribusi nasional yang stabil dan dinamis.¹³

Layanan lalu lintas kapal terutama meliputi perangkat untuk mengumpulkan dan mengirim informasi maritim yang mencakup visualisasi lalu lintas di atas air, informasi ini kemudian ditransmisikan ke berbagai kapal di zona cakupan VTS, sehingga kapten / kapten kapal yang sedang melakukan pelayaran dapat membuat lebih banyak keputusan navigasi baik pada rute pelayaran. Untuk mendapatkan dan mengirim informasi ini tergantung pada jenis media yang digunakan, VTS dapat diklasifikasikan sebagai (1) Disurvei untuk mendapatkan informasi kelautan yang penting, terdiri dari sensor yang didasarkan pada tanah seperti radar pantai, AIS (Automatic Identification System) adalah sistem Pelacakan otomatis melalui sinyal dari sensor yang dikirim atau dipancarkan oleh lokasi pusat pemrosesan data untuk menganalisis informasi dan memandu lalu

¹² Permenhub No. 26 tahun 2011 tentang telekomunikasi pelayaran.

¹³ Supit Hengky. Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, (Jakarta: Badan Koordinasi Keamanan Laut,2009).

lintas kapal dengan layanan lalu lintas kapal. (2) Non Surveilled melaporkan dari kapal dengan memberitahukan identitas, jalur, kecepatan dan data lainnya sehingga posisi dan arah kapal yang sedang berlayar dapat dipetakan.

Peningkatan dan kemacetan jalur pelayaran menggunakan selat Sunda akan menyebabkan potensi ancaman, kecelakaan tabrakan antar kapal yang melintasi selat yang berpotensi menjadi ancaman non-tradisional seperti peristiwa 26 September 2012 pukul 04.48 WIB lalu salah satu kapal feri jaya jaya (BJ) berlayar dari pelabuhan merak ke pelabuhan Lampung bakehuni bertabrakan dengan kapal tanker gas canthika nort (NG) dengan bendera Singapura yang sedang melakukan penyeberangan ALKI dari selatan ke utara perairan Jawa hanya dalam beberapa menit BJ Feri tenggelam, dalam beberapa menit kejadian itu tercatat di manifes KM KM Bahuga Jaya ada 12 penumpang dan 78 kendaraan baik kendaraan roda dua maupun roda empat.¹⁴ Pada bulan April 2019 pukul 16.32 waktu Indonesia Barat,

ada tabrakan dua kapal penumpang di Selat Sunda, yang antara Dwitya Windu Quartz (WKD) dan kapal motor Virgo 18 di sekitar air jembatan di Pelabuhan Peacock di mana selama insiden KMP Windu akan keluar dari port dan menabrak KMP Virgo18 yang akan memasuki saluran port. Sebagai akibat dari insiden ini, diketahui bahwa salah satu anggota kru yang kehilangan nyawa mereka dilemparkan ke laut selama tabrakan.¹⁵

Perairan Selat Sunda sebagai jalur pelayaran internasional dan nasional dianggap sangat penting dan menjadi objek vital dan masih sangat rentan terhadap keamanan pelayaran dan potensi ancaman non-tradisional oleh pelaku non-negara dalam bentuk tindakan ilegal di laut termasuk pembajakan, pembajakan, penyelundupan imigran, penangkapan ikan ilegal, penangkapan ikan ilegal, dan pencurian harta karun dan penyelundupan narkoba dan obat-obatan terlarang, yang dapat mengganggu dan membahayakan

¹⁴ Bagus Santosa. "Ini Kronologis Tenggelamnya Kapal Ferry di Selat Sunda". dalam <https://news.okezone.com/read/2012/09/26/340/695122/ini-kronologis-tenggelamnya-kapal-ferry-di-selat-sunda> diakses tanggal 29 Juli 2019

¹⁵ Yandhi Deslatama. "2 Kapal Penyeberangan Tabrakan di Pelabuhan Merak, 1 ABK Terjatuh". dalam <https://www.liputan6.com/news/read/3947743/2-kapal-penyeberangan-tabrakan-di-pelabuhan-merak-1-abk-terjatuh> diakses tanggal 29 Juli 2019

pengiriman dan juga berpotensi membahayakan kedaulatan dan pertahanan negara, terutama dari laut. Jika kewajiban keamanan jalur pelayaran diabaikan, artinya kapal komersial negara lain sebagai pengguna merasa tidak aman saat melintasi perairan ini, maka itu membuat alasan bagi mereka untuk menghadirkan kekuatan angkatan laut negara tersebut.¹⁶ Dengan hadirnya VTS ini sesuai dengan apa yang diamanatkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 tahun 2011 dalam pasal 5 huruf e yang menyatakan bahwa fungsi layanan lalu lintas kapal untuk pengamatan, deteksi dan penelusuran kapal di wilayah cakupan VTS, maka Kementerian Perhubungan dalam hal ini dirak Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merak dapat bekerja secara sinergis dengan pangkalan TNI AL Banten guna mewujudkan keamanan jalur pelayaran dan menghindari keterlibatan negara asing dalam partisipasi keamanan di Selat Sunda. Sesuai dengan tugas utama Tentara Nasional Indonesia (TNI) selain operasi militer untuk perang juga melakukan operasi militer selain perang salah satunya adalah membantu

pemerintah dalam mengamankan pengiriman dan penerbangan terhadap pembajakan, pembajakan, dan penyelundupan.¹⁷

Dari uraian di atas telah dijelaskan bahwa jalur pelayaran Selat Sunda masih sangat rentan, dan membutuhkan pengawasan dari pihak penegak hukum di laut, terutama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang memiliki nilai dalam menerapkan strategi pertahanan laut sebagai elemen utama dari kementerian dan lembaga dalam menangani ancaman non-militer. Hal ini menarik bagi para peneliti untuk melakukan penelitian dengan judul "Implementasi *Traffic Vessel Services* (VTS) dari Direktorat Transportasi Laut dalam Keselamatan Pelayaran terhadap Strategi Pertahanan Laut". Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam penggunaan Jalur Laut Kepulauan Indonesia untuk kepentingan negara atau aktor non-negara yang berpotensi menimbulkan berbagai bentuk ancaman, terutama ancaman keamanan dan keselamatan di Selat Sunda yang dapat mempengaruhi stabilitas keamanan dan pertahanan di wilayah perairan ini.

¹⁶ Agus Setiadji. "Kekuatan Pertahanan Indonesia dalam Bingkai Negara Maritim". dalam <http://maritimnews.com/2017/05/kekuatan->

pertahanan-indonesia-dalam-bingkai-negara-maritim/ diakses tanggal 29 Juli 2019
¹⁷ Undang Undang No.34 tahun 2004 tentang TNI

Refleksi tentang adanya kebijakan tentang peraturan pengiriman melalui Vessel Traffic Services (VTS) yang dikeluarkan oleh Direktorat Transportasi Laut akan berdampak pada penyalarsan kapal pengiriman yang melakukan pengiriman dari perairan Cina selatan ke Samudera Hindia dan sebaliknya. Berdasarkan pertimbangan hal-hal tersebut Bagaimana penerapan kebijakan layanan lalu lintas kapal (VTS), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut navigasi dalam pengawasan navigasi kapal terhadap strategi pertahanan laut?, dan bagaimana Strategi terbaik dalam pengawasan dan pengendalian alur pelayaran kapal dalam mendukung pertahanan laut?

Metode Penelitian

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan informasi dengan tujuan dan kegunaan tertentu, pada Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan studi kasus.

Tempat, Subjek, dan Objek Penelitian.

penelitian dilaksanakan di Kabupaten Banten tepatnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Navigasi Merak. Dengan Subjek Penelitian adalah

orang-orang / pejabat yang berkecimpung langsung sesuai dengan tugas dan tanggungjawabnya serta objek penelitian adalah pokok persoalan yang hendak diteliti untuk mendapatkan data secara lebih terarah meliputi : 1. Komunikasi Ditjen Hubla Direktorat Navigasi Merak dalam Implementasi dari Kebijakan Vessel Traffic Services dalam pengawasan alur pelayaran, 2. Strategi Ditjen Hubla Direktorat Navigasi dalam mengidentifikasi terhadap kemungkinan adanya ancaman-ancaman non tradisional dalam implementasi kebijakan Vessel Traffic Services terhadap pertahanan laut. Penulisan menekankan pada masalah polemik dalam pengawasan dan pengendalian jalur pelayaran di Selat Sunda yang berdampak pada ancaman non-tradisional. Sedangkan teknik pengumpulan dan analisis data menggunakan studi literatur, wawancara secara mendalam.

Hasil dan Pembahasan

Dinamika pengembangan lingkungan strategis global dan regional yang berdampak pada pengembangan kebijakan pertahanan dan keamanan nasional harus mampu menyesuaikan diri dengan dinamika perkembangan lingkungan strategis. Sehingga ketika

situasi dalam keadaan damai perlu untuk mempelajari tentang bagaimana melakukan manajemen atau menumbuhkan potensi sumber daya nasional sebagai kekuatan nasional.

Dalam memajukan ekonomi untuk kepentingan masing-masing negara di dunia salah satunya adalah melalui perdagangan dengan negara-negara lain di dunia, untuk dapat mendistribusikan barang-barang olahannya sehingga mereka tiba di tujuan. Sebagian besar distribusi melalui laut ini karena 2/3 dari wilayah bumi adalah lautan. Demikian juga posisi Indonesia sebagai negara kepulauan, tempat 2 (dua) dari 9 (sembilan) *chokepoint* di dunia sebagai rute perdagangan berada di negara Indonesia. Alur komunikasi laut yang secara politis dan ekonomis sangat strategis karena menyangkut kelangsungan hidup sejumlah negara di mana perairan ini berada dalam kedaulatan Negara Indonesia. *Chockepoint* adalah lokasi yang membatasi kapasitas sirkulasi dan tidak dapat dilewati dengan mudah, karena sangat mudah diblokir, artinya setiap alternatif menuju chokepoint, melibatkan

rute memutar atau penggunaan alternatif yang memiliki implikasi signifikan terhadap biaya dan penundaan waktu.¹⁸

Empat selat yang memiliki nilai strategis, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar.

Selat Sunda adalah salah satu jalur laut kepulauan Indonesia (ALKI1) yang telah disiapkan oleh Indonesia melalui Konvensi Hukum Laut Internasional UNCLOS pada tahun 1982 dengan meratifikasi undang-undang tersebut melalui undang-undang RI nomor 17 tahun 1985, untuk mengakomodasi kepentingan negara-negara dunia dalam pengiriman Internasional. Sebagai bentuk negara pulau berdaulat melalui jalur khusus untuk kapal-kapal asing dalam pelayaran dari laut bebas (ZEE) ke laut bebas lain yang meliputi saluran udara di atas,¹⁹ Selat Sunda terletak antara Jawa dan Sumatra, tepatnya berbatasan dengan Provinsi Banten dan provinsi Lampung. Ciri-ciri Selat Sunda sendiri adalah lokasi yang paling khas yang merupakan penghubung antara perairan yang lebih luas, yaitu perairan Laut Cina Selatan, Perairan Natuna dan juga Samudera Hindia serta memiliki titik

¹⁸ Ella Syafputri. "Empat selat strategis dunia ada di Indonesia". dalam <https://www.antaraneews.com/berita/398259/>

empat-selat-strategis-dunia-ada-di-indonesia diakses tanggal 30 Juli 2019

¹⁹ Kresno Buntoro. Alur Laut Kepulauan Indonesia. (Jakarta: SESKOAL,2012). Hlm.95.

terdekat sejauh 30 (tiga puluh) kilometer dengan banyak pulau-pulau di sekitarnya, dan ada pulau-pulau dengan gunung berapi yang masih aktif, salah satunya adalah pulau anak-anak Krakatau.²⁰ Selat Sunda selain sebagai jalur penyeberangan internasional juga terdapat jalur pelayaran dari kapal domestik yang merupakan persilangan antara pulau Jawa dan Sumatera yang dioperasikan oleh Sungai Danau dan Transportasi Lintas (ASDP) yang dilindungi oleh Kementerian Perhubungan. pengiriman melalui Selat Sunda dengan kapal-kapal yang sangat berat setiap tahunnya dengan karakteristik Selat Sunda itu sendiri.

Berdasarkan data angka kecelakaan kapal dilaut dari kemenhubla dalam kurun waktu 6 (enam) tahun telah terjadi kecelakaan sebanyak 759 kasus, dari prosentase kecelakaan kapal rata-rata telah mengalami penurunan sebesar 6,95% pertahun, akan tetapi untuk jumlah korban jiwa yang meninggal masih tinggi sebanyak 1.180 jiwa. Angka tersebut yakni pada tahun 2011 meningkat sebanyak 343

jiwa, dan mengalami penurunan pada tahun 2012 dan tahun 2013 masing-masing sejumlah 150 jiwa.²¹

Wilayah perairan Indonesia yang luas membutuhkan pengawasan dalam mengamankan jalur pelayaran yang sudah ada, khususnya Selat Sunda. Untuk menjaga kedaulatan negara yang besar dan berdaulat, mengikuti jalur pelayaran dan dermaga di sekitar Selat Sunda.

Pertahanan bukan hanya perang yang dilakukan oleh militer saja, tetapi juga oleh non-militer dan bahkan oleh lingkungan secara keseluruhan, sehingga dalam konteks pertahanan Indonesia mengadopsi sistem pertahanan universal (Sishanta) yang dalam implementasinya disebut perang rakyat semesta, artinya perang yang melibatkan semua orang (demografi) dan kondisi geografis dan sosial dengan segala sumberdaya nasional yang dimiliki. Tentu saja, dengan undang-undang dan peraturan yang ada.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 5 tahun 2010 yang disebutkan dalam Pasal 19, disebutkan bahwa di jalur pelayaran di laut, alat bantu

²⁰ Dessy Fatma. "Selat Sunda: Karakteristik, Letak dan Pulau di Sekitarnya". dalam <https://ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/selat-sunda> diakses tanggal 31 Juli 2019

²¹ Biro Komunikasi dan Informasi Publik. "Kinerja keselamatan pelayaran cermin peningkatan

pelayaran". dalam <http://dephub.go.id/post/read/kinerja-keselamatan-pelayaran-cermin-peningkatan-pelayaran-60470?language=id> diakses tanggal 23 Desember 2019,

navigasi navigasi harus ditempatkan. Jenis fasilitas navigasi dan navigasi untuk meningkatkan keselamatan pengiriman meliputi: visual, elektronik, dan suara²². Alat bantu navigasi berfungsi sebagai panduan untuk navigasi, rambu-rambu dan peringatan lalu lintas di jalur pelayaran laut untuk dapat memastikan kenyamanan, keamanan dan efisiensi kapal-kapal pelayaran di jalur tersebut. Dalam memberikan panduan kepada kapal yang melintasi stasiun Selat Sunda, layanan lalu lintas menggunakan saluran 20 untuk komunikasi dengan kapal yang berkomunikasi secara khusus dengan stasiun VTS, sementara dalam kondisi siaga dan darurat menggunakan Saluran 16 untuk semua kapal yang melintasi Selat Sunda.

VTS memiliki peran dalam memberikan informasi sejelas mungkin kepada mereka yang membutuhkannya, terutama dalam kaitannya dengan keselamatan pengiriman berdasarkan sumber yang diperoleh melalui agen terkait (bmkg, scouting, dll.) Idealnya, antara VTS dan agen terkait memiliki saluran komunikasi terpisah yang siap, terutama untuk aksi langsung di lapangan terkait dengan pengawasan pelayaran

kapal. Dalam melakukan pengawasan dan kontrol, operator VTS harus dibekali dengan pengetahuan dan pemahaman bahari tentang aturan yang berlaku baik dalam hal keselamatan pengiriman dan pembatasan hak lintas batas kapal asing. Wewenang VTS hingga saat ini hanya penyediaan informasi dan instruksi untuk pengawasan dan pengaturan alur pelayaran kapal. Secara umum implementasi dari vessel traffic services dalam pengawasan terhadap kapal dalam keselamatan pelayaran sudah berjalan baik, Terkait dengan pelanggaran yang terjadi adalah kewenangan penegakan hukum di daerah tersebut. Dalam mengawasi jalur pelayaran yang melintasi Selat Sunda sampai sekarang stasiun VTS masih tergantung pada informasi yang terkandung dan ditransmisikan oleh AIS (*Automatic Identification System*) kapal dalam membedakan jenis kapal yang berlayar, tetapi masih ada kelemahan di input data yang dimasukkan dalam sistem AIS itu sendiri. Karena jenis kapal dan berat kapal yang diinput oleh masing-masing awak Navigasi awak kapal kemungkinan besar akan disalahgunakan, misalnya dengan mengubah jenis dan

²² Peraturan Pemerintah RI No.5 Tahun 2010. Tentang Kenavigasian.

berat kapal yang tidak sesuai dengan data aktual.

Dalam melakukan pengawasan dan pengendalian yang optimal terhadap Selat Sunda di butuhkan sebuah strategi dimana dalam teori strategi juga sering melupakan tentang perubahan yaitu perubahan tidak hanya terjadi tiap hari, tetapi setiap waktu dan itu terus berkembang mempengaruhinya.²³

Untuk itu Semua instansi/entitas terkait harus dapat bersinergi satu sama lain tanpa membawa ego sektoral dari masing-masing lembaga dan perlunya penyelarasan dari setiap prosedur standar operasional masing-masing lembaga di Selat Sunda sehingga pencapaian sinergi pengawasan dan kontrol Selat Sunda dalam menciptakan keselamatan dan keamanan pengiriman dan meminimalkan ancaman ancaman non-tradisional dengan menghadirkan pasukan patroli bersama di bawah komando bersama.

Kesimpulan dan Rekomendasi.

Implementasi VTS Dalam pengawasan jalur pelayaran dalam keselamatan Pelayaran di Selat Sunda terhadap

strategi pertahanan laut masih belum optimal, yang disebabkan adanya komunikasi yang baik antara entitas terkait menunjukkan bahwa masih perlu dioptimalkan, sumber daya yang ada masih perlu dioptimalkan, terutama sumber daya manusia (pemantauan menara operator) dalam pengawasan jalur pelayaran. Jadi dalam kesimpulan penelitian ditemukan bahwa pendidikan dan pelatihan masih perlu ditingkatkan pada pengoperasian peralatan pemantauan, jumlah personel perlu ditingkatkan sehingga jam pengawasan dapat dilakukan secara optimal. Perlu adanya Sosialisasi terhadap semua pengguna jasa pelayaran yang ada di wilayah cakupan VTS Merak dalam melaksanakan Implementasi dari Kebijakan VTS dalam peningkatan keselamatan pelayaran perlu di laksanakan kembali, dan pengembangan pendidikan khususnya petugas operator VTS yang harus dimiliki sesuai dengan standar internasional guna meningkatkan profesionalitas dalam melaksanakan tugas, sesuai dengan visi dari distrik navigasi “Dengan Kebersamaan Kita Wujudkan Keselamatan Pelayaran”.

²³ Makmur Supriyatno.”Ilmu Pertahanan. In Tentang Ilmu Pertahanan ”. (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2014). Hlm.245

Bentuk keputusan kebijakan mengenai pengawasan jalur pelayaran di Selat Sunda harus dibuat dalam satu satuan komando gabungan (*crisis center*) yang terintegrasi dengan stakeholder kemaritiman dengan penyesuaian SOP di masing-masing entitas maritim, sehingga terwujudnya sinergi dalam pengawasan bersama guna mewujudkan strategi pertahanan laut yang andal dalam pendeteksian ancaman dimana pertahanan bukan hanya tugas militer saja akan tetapi seluruh lapisan masyarakat karena menganut sistem pertahanan semesta dengan melibatkan semua sumberdaya nasional yang dimiliki.

Daftar Pustaka

Jurnal

Sobaruddin, D. P. "Model Traffic Separation Scheme (TSS) Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I Di Selat Sunda Dalam Mewujudkan Ketahanan Wilayah". *Jurnal Ketahanan Nasional*, vol.23. No.1., April 2017.

Buku

Buntoro, k. 2012. *Alur Laut Kepulauan Indonesia*". Jakarta: SESKOAL.

Supriyatno, M. 2014. *Ilmu Pertahanan. In Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Hengky, S. 2009. *Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran*. Jakarta: Badan Koordinasi Keamanan Laut.

Perundang-undangan

Undang Undang No.17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS'82.

Undang Undang No.6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia.

Undang Undang No.34 Tahun 2004 tentang TNI.

Undang Undang No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

Peraturan Pemerintah RI No.5 Tahun 2010. tentang Kenavigasian.

Permenhub No 26 tahun 2011 tentang telekomunikasi pelayaran.

Internet

Agus Setiadji, S. "Kekuatan Pertahanan Indonesia dalam Bingkai Negara Maritim". Diakses dari <http://maritimnews.com/2017/05/kekuatan-pertahanan-indonesia-dalam-bingkai-negara-maritim/>

Auliani, P. A. "Panjang Garis Pantai Indonesia Capai 99.000 Kilometer". Diakses dari <https://nationalgeographic.grid.id/read/13285616/terbaru-panjang-garis-pantai-indonesia-capai-99000-kilometer?page=all>

Biro Komunikasi dan Informasi Publik. "Kinerja keselamatan pelayaran, cermin peningkatan pelayanan". Diakses dari <http://dephub.go.id: http://dephub.go.id/post/read/kinerja-keselamatan-pelayaran-cermin-peningkatan-pelayanan-60470?language=id>

Deslatama, Y. "2 Kapal Penyeberangan Tabrakan di Pelabuhan Merak, 1 ABK Terjatuh". Diakses dari <https://www.liputan6.com/news/read/3947743/2-kapal-penyeberangan-tabrakan-di-pelabuhan-merak-1-abk-terjatuh>

Fatma, D. "Selat Sunda: Karakteristik, Letak dan Pulau di Sekitarnya". Diakses dari <https://ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/selat-sunda>

Iqbal, M. (2019, Jan 18). "53 Ribu Kapal Lintasi Selat Sunda, Kemenhub Ajukan Alur Laut Baru". Diakses dari <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4390704/53-ribu-kapal-lintasi-selat-sunda-kemenhub-ajukan-alur-laut-baru>

Santosa, B. (2012, September 26). "Ini Kronologis Tenggelamnya Kapal Ferry di Selat Sunda". Diakses dari <https://news.okezone.com/read/2012/09/26/340/695122/ini-kronologis-tenggelamnya-kapal-ferry-di-selat-sunda>

Syafputri, E. (2013, Oktober 01). "Empat selat strategis dunia ada di Indonesia". Diakses dari <https://www.antaranews.com/berita/398259/empat-selat-strategis-dunia-ada-di-indonesia>

Tjahyanto H. "Ini 5 Potensi Ancaman Bagi Indonesia Menurut Marsekal Hadi". Diakses dari <https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/politik/17/12/06/poj2kq409-ini-5-potensi-ancaman-bagi-indonesia-menurut-marsekal-hadi>

Yulianto, T. "Selat Sunda Aman untuk Pelayaran". Diakses dari <https://www.tribunnews.com/ramadan/2010/09/08/selat-sunda-aman-untuk-pelayaran>