

**PERTAHANAN DAN KEAMANAN DI SELAT SINGAPURA TERHADAP  
PENINGKATAN PEMBAJAKAN, KONSISTENSI KEBIJAKAN PUBLIK,  
DAN KONSESI WILAYAH NEGARA LITORAL**

**DEFENSE AND SECURITY IN SINGAPORE'S STRAIN TOWARDS IMPROVEMENT  
OF PUBLIC POLICY, CONSISTENCY OF PUBLIC POLICIES,  
AND CONCESSION OF LITORAL STATE AREAS**

Agus Damar Jaya, Lukman Yudho Prakoso, Suhirwan

PROGRAM STUDI STRATEGI PERTAHANAN LAUT, FAKULTAS STRATEGI PERTAHANAN,  
UNIVERSITAS PERTAHANAN  
(agus.damar26@gmail.com)

**Abstrak** – Kehadiran pembajakan di Selat Singapura bukanlah hal baru. Orang-orang laut adalah sekelompok perompak yang tunduk pada nama negara sebagai prajurit selama Kerajaan Melayu. Kehadiran resmi dan distribusi 'pajak' melalui kapal komersial untuk dibagikan dengan negara sebagai otoritas tertinggi. Saat ini, keberadaan pembajakan di Selat Singapura dipandang sebagai sesuatu yang negatif, hal ini mengingat Selat Singapura adalah jalur komunikasi laut yang paling penting di dunia yang menghubungkan pengiriman dari Samudera Hindia, Selat Malaka ke Samudera Pasifik, Laut Cina Selatan dan sebaliknya. Indonesia sebagai salah satu negara yang bertanggung jawab untuk itu masih menemukan formulasi yang tepat tentang bagaimana mengatasi masalah ini. Mulai dari pembentukan instrumen hukum domestik, implementasi hukum, hingga kerangka kerja sama dengan negara tetangga. Tiga elemen penting ini kemudian menghadapi hambatan dan tantangan dari masalah domestik seperti kurangnya efek vitalitas karena banyak pemangku kepentingan yang memiliki kepentingan dalam kebijakan penegakan hukum di laut terhadap para pembajak. Kehadiran Bakamla bersama dengan TNI Angkatan Laut dan Polair dapat menjadi contoh, bagaimana pemerintah masih belum mampu membagi tugas penegakan hukum di perairan, patroli rumah, dan fungsi TNI Angkatan Laut sebagai angkatan laut air biru. Untuk alasan ini, dimasukkannya Indonesia dalam ReCAAP dan Kerjasama Patroli Forum Maritim ASEAN adalah dua dari beberapa opsi yang dapat diambil Indonesia untuk menegakkan kedaulatan atas perairan dan membimbing Indonesia untuk mencapai visi kesejahteraan di bawah Presiden Joko Widodo, Poros Maritim Dunia.

**Kata Kunci:** Forum Maritim ASEAN, Pembajakan, Pertahanan dan Keamanan, Poros Maritim Dunia, ReCAAP

**Abstract** – The presence of piracy in the Singapore Strait is not new. The sea people are a group of pirates who submit to the name of the country as warriors during the Malay Kingdom. Official presence and distribution of 'tax' through commercial vessels to be shared with the state as the highest authority. Currently, the existence of piracy in the Singapore Strait is seen as something negative, this is considering the Singapore Strait is the most important sea communication channel in the world that connects shipments from the Indian Ocean, Malacca Strait to the Pacific Ocean, South China Sea and vice versa. Indonesia as one of the countries responsible for that still finds the right formulation on how to overcome this problem. Starting from the formation of domestic legal instruments, the implementation of law, to the framework of cooperation with neighboring countries. These three important elements then face obstacles and challenges from domestic problems such as lack of vitality effects because many stakeholders have an interest in law enforcement policies at sea

*against the hijackers. The presence of Bakamla together with the Indonesian Navy and Polair can be an example, how the government still has not been able to divide the tasks of law enforcement in waters, house patrols, and the functions of the Navy as blue water navy. For this reason, the inclusion of Indonesia in the ReCAAP and the ASEAN Maritime Forum Patrol Cooperation are two of the options Indonesia can take to uphold sovereignty over waters and guide Indonesia to achieve a welfare vision under President Joko Widodo, World Maritime Axis.*

**Keywords:** ASEAN Maritime Forum, Defense and Security, Piracy, ReCAAP, World Maritime Axis

## **Pendahuluan**

Dalam pesta demokrasi 2014, yaitu Pemilihan Presiden, Joko Widodo sebagai salah satu kandidat presiden tidak membawa gagasan populis dalam kampanyenya. Proyek besar yang diluncurkan adalah Indonesia sebagai "Poros Maritim Dunia". Tentunya hari ini tidak lepas dari faktor sejarah kejayaan Nusantara di masa lalu. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar dengan konsep wawasan kepulauan dan konsepsi ini terkait erat dengan strategi perilaku Indonesia di sini. Sebagai pilar penting yang merupakan dasar bagi strategi ganja Indonesia, seperti halnya Deklarasi Juanda hanya mengandalkan serangkaian ide, bukan pada tingkat implementasi. Di sisi lain, konsep Poros Maritim yang diungkapkan oleh Presiden Joko Widodo yang diselenggarakan pada 20 Oktober 2014 dikonfirmasi dalam pidatonya di KTT Asia Timur 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar di sela-sela KTT ASEAN di tempat yang sama. Konsep-konsep yang, menurut pendapat kami, adalah

konsep yang dapat diterapkan terdiri dari 5 pilar, yaitu: (1) Pembangunan kembali budaya Indonesia; (2) Komitmen untuk memelihara dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan makanan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan; (3) Komitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas sosial dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, pelabuhan logis, dan industri pelayaran, dan pariwisata bahari; (4) Diplomasi maritim yang mengundang semua mitra Indonesia untuk bekerja bersama di sektor maritim; dan (5) (Indonesia) sebagai negara yang menjadi fondasi dua samudera, wajib membangun kekuatan pertahanan maritim (Aryani, 2014).

Isi Deklarasi Juanda, yang ditulis pada 13 Desember 1957, menyatakan bahwa Indonesia mendeklarasikan negara kepulauan yang memiliki gayanya sendiri. Bahwa sejak dahulu kala

kepulauan ini adalah satu kesatuan. Meskipun jauh sebelum Deklarasi Juanda pada tahun 1957, Ordonansi tahun 1939 tentang Ordonansi yang dibuat oleh Hindia Belanda dapat memecah belah integritas wilayah Indonesia. Ini karena deklarasi berisi tujuan, yaitu mewujudkan bentuk wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang utuh dan bulat. Untuk menentukan batas wilayah Republik Indonesia, sesuai dengan prinsip-prinsip Kepulauan. Meskipun demikian, Indonesia berhasil menunjukkan posisi tawar-menawarnya di dunia dengan cara menekankan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan yang bersatu melalui kemeriahannya dalam sesi-sesi UNCLOS sampai akhirnya UNCLOS dipalsukan pada tahun 1982 sebagai rezim pengatur kegiatan transportasi global (Susanto, 2015; hal 7) Untuk mengatur lalu lintas pengiriman perdamaian yang akan lebih menjamin keamanan dan keselamatan Republik Indonesia.

Gagasan non-populis yang dipromosikan selama kampanye pemilu menjadi tantangan serius untuk mewujudkannya ketika Presiden Jokowi secara resmi terpilih dan bertindak pada 20 Oktober 2014 di Majelis Permusyawaratan Rakyat. Dan seperti

yang disebutkan oleh penulis sebelumnya, Presiden Jokowi kemudian membangun dan meningkatkan kemampuan beberapa pos penting seperti yang ada di Kementerian Tenaga Kerja dan Sumber Daya, dan mengangkat Susi Pudjiastuti sebagai Menteri Kelautan dan Perikanan. Beberapa kebijakan juga menjadi penghubung utama dalam mengimplementasikan semuanya. Susi diangkat sebagai Komandan Pemberantasan Penangkapan Ikan Ilegal (Saragih, 2015), dan sampai saat ini banyak kapal penangkap ikan telah tenggelam di perairan Indonesia karena mereka telah melanggar hukum wilayah perairan Indonesia dan menangkap ikan secara ilegal.

### **Metode penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan pilihan rasional. Carlsnaes menjelaskan bahwa pilihan rasional adalah hasil individu (dalam penelitian ini adalah Indonesia) dan kolektif (negara pesisir Selat Singapura) dari pengejaran tujuan individu di bawah kendala. Lebih lanjut dijelaskan bahwa Negara sebagai aktor internasional mengejar kekuasaan atau kekayaan semacam itu, dan bahwa mereka cukup efektif dalam mengejar kepentingan mereka. Di Patroli Bersama

Selat Singapura, Indonesia sebagai negara pesisir Selat Singapura tidak diragukan memiliki kepentingan sehingga Selat Singapura sebagai jalur strategis pelayaran dunia menjadi aman dari pembajakan kapal. Mengenai definisi pentingnya Negara untuk hubungan internasional "tradisional", kepentingan dianggap eksogen, kepentingan menjadi dasar bagi tindakan Negara.

### **Hasil dan Pembahasan**

Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) saat ini adalah 5,8 juta km<sup>2</sup> dengan komposisi wilayah laut 70 persen. Begitu pula dengan garis pantai terpanjang nomor dua di dunia. Melihat ini, akan sangat kontradiktif jika pembangunan nasional lebih fokus pada wilayah daratan. Padahal nilai posisi perang negara Indonesia adalah antara dua benua, yaitu Asia-Australia dan dua samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudra Pasifik yang secara langsung memiliki potensi besar dalam memperoleh kerja sama maritim dengan negara-negara lain di kawasan dan global wilayah.

Indonesia sebagai negara kepulauan, dalam praktiknya kegiatan pelayaran disahkan oleh 4 choke point dunia dan 3 Jalur Laut Kepulauan

Indonesia (ALKI), serta Sea Lines of Communication (SLOC), dan Sea Lines of Trade (SLOT). Ini tentu sangat berpengaruh pada jalur pelayaran dunia. Dalam menjalankan perannya, Bakamla RI/IDNCG melakukan kontrol atas choke point di perairan Indonesia, dan juga menjamin keamanan di ALKI Pathway. Menjaga Kedaulatan Republik Indonesia juga tidak disadari oleh Bakamla RI / IDNCG dengan melakukan: melindungi perairan dan yurisdiksi wilayah Indonesia, menerapkan Penegakan Hukum di perairan Indonesia dan wilayah hukum Indonesia, dan memastikan keamanan operasi bisnis di perairan Indonesia. Secara singkat juga disajikan data tentang insiden / insiden di Selat Malaka, dan Selat Singapura 2019. Data tentang insiden di perairan Indonesia yang dikumpulkan oleh Direktorat Data dan Informasi Bakamla Indonesia, juga diserahkan.

Kondisi Indonesia, manajemen internal tidak bisa disamakan dengan Malaysia dan Singapura. Indonesia mengadakan kerja sama keamanan atau Patroli Gabungan di Selat Singapura untuk mengatasi korupsi unsur-unsur yang menyalahgunakan wewenang mereka di Selat Singapura. Apalagi, jika Selat Singapura dijamin tindakan korupsi di masa depan akan mendorong

terciptanya Tata Pemerintahan yang Baik, maka pemerintah Indonesia juga akan menunjukkan kepada dunia internasional bahwa Indonesia adalah Negara Bagian di Selat Singapura mampu bertanggung jawab atas terciptanya keamanan. dan konduktivitas di Selat Singapura. Indonesia juga mempunyai Badan Keamanan Laut (BAKAMLA RI), yaitu Badan yang bertugas melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia. BAKAMLA RI bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan. BAKAMLA RI diatur dalam undang-undang. Nomor 32 tahun 2014 tentang Urusan Maritim dan Peraturan Presiden nomor 178 tahun 2014 tentang Badan Keamanan Maritim. Pembajakan Laut dan aksi teror di titik dangkal Selat Singapura, kapal yang tidak bisa melaju kencang, kapal hanya melaju dengan kecepatan 5 knot. Terutama karena kapal tanker penuh memiliki batas dek rendah di permukaan laut, sehingga memudahkan para perompak untuk mendekati kapal dengan ukuran kecil.

Lihatlah apa yang terjadi di Indonesia, terutama pada tahun 2019 yang telah secara signifikan

meningkatkan pembajakan kapal di Selat Singapura penerapan pendekatan pilihan rasional adalah karena Indonesia adalah aktor (negara litoral) tidak benar-benar mampu mewujudkan "kepentingan" yang mengarah pada keamanan Singapura Selat terutama di wilayah Indonesia sendiri. Oleh karena itu, kerja sama Singapura Patroli Laut Selat harus dipertahankan, sehingga setidaknya kepentingan politik Indonesia untuk mempertahankan Selat Singapura sebagai laut teritorial (bukan laut internasional) dapat selalu terwujud. Selat Singapura sangat memengaruhi keamanan wilayah Indonesia lainnya. Ini karena Selat Singapura adalah salah satu perbatasan terluar Indonesia yang berbatasan langsung dengan Singapura dan tidak berbatasan langsung dengan pengguna garis Selat Malaka seperti Cina, Jepang, India, Amerika Serikat, dan negara-negara Timur Tengah. Selat Singapura yang ramai yang menghubungkan berbagai negara (baik langsung maupun tidak langsung) tidak dapat dipisahkan dari nilai-nilai strategis yang dimiliki Selat Singapura, yaitu Selat Singapura menyediakan jalur pelayaran lintas yang pendek dari wilayah Asia Barat ke wilayah Asia Timur. Lintasan ini berdampak pada biaya transportasi yang

lebih rendah dan waktu yang dibutuhkan. Ini tidak selalu membawa manfaat bagi Indonesia, tetapi juga membawa ancaman keamanan. Banyak negara menggunakan layanan Selat Singapura yang menambah tingkat pembajakan dan kejahatan, bahkan Selat Singapura bisa menjadi layanan paling berbahaya di dunia. Ancaman juga datang dari aksi terorisme. Ancaman ini berasal dari ketakutan Amerika Serikat akan serangan teroris yang ditujukan pada jalur ekonomi.

Aktivitas Patroli Gabungan Selat Singapura di bawah pengawasan Selat Singapura adalah operasi angkatan laut yang terkoordinasi antara negara-negara pesisir Selat Singapura, pemantauan udara oleh angkatan udara, dan data pertukaran intelijen untuk mendukung kerja sama gabungan antara Selat Singapura Indonesia dan Patroli Bersama Singapura yang dengan keberadaan Patroli Gabungan Selat Singapura, sebuah negara pesisir yang mampu melakukan keamanan di Selat Singapura tanpa ada militer asing yang beroperasi di Selat Singapura. Di bawah UNCLOS (Hukum Laut Internasional) pada tahun 1982, Singapore Strait Transit Line Passage, yang merupakan Selat yang menghubungkan atau memotong ZEE

antara Negara Littoral, serta hubungan laut internasional sehingga tidak ada negara yang memiliki hak untuk mengklaim atau memilikinya. Oleh karena itu Negara Littoral di Selat Singapura, yaitu Indonesia, Singapura mengadakan kolaborasi. Melalui pemantauan udara atau Pesawat Patroli Maritim, pesawat Indonesia yang dioperasikan untuk patroli hanya dapat mendeteksi, belum dalam kemampuan untuk mengidentifikasi (objek difoto dan tidak dapat diidentifikasi secara lebih rinci). Pangkalan terkait militer Indonesia yang bertugas di sekitar kawasan Selat Singapura masih belum banyak. Contohnya hanya di Batam, Tanjung Pinang, Tanjung Balai. Untuk mendeteksi radar di pangkalan militer yang memiliki jangkauan terbatas, radar yang mendeteksi ada aktivitas atau ancaman pembajakan agar efektif, harus ada komunikasi pesawat terbang intensif dan kapal patroli.

Jika Indonesia memiliki Coast Guard, itu tidak akan membingungkan negara-negara lain untuk melakukan kerja sama patroli keamanan di Selat Singapura. Misalnya, Jepang telah gagal memberikan bantuan dalam dukungan patroli di Indonesia melalui Badan Operasi Operasional Jepang karena konstitusi

Jepang, jika pemerintah Jepang ingin memberikan bantuan, harus ada agen di negara yang akan menerima bantuan tersebut, untuk contoh dalam hal ini Penjaga Pantai Jepang juga harus membantu Penjaga Pantai Indonesia. Singapura mendapat banyak manfaat dari kapal yang melintasi Selat Singapura karena selain memiliki fasilitas dan infrastruktur yang memadai untuk kapal transit, di Singapura ada juga perusahaan swasta atau Keamanan Pribadi. Perusahaan mengawal kapal yang lewat menggunakan kapal dan juga dilengkapi dengan senjata. Intinya, Indonesia harus terlebih dahulu melihat dan meningkatkan internalnya dalam upaya untuk bekerja sama untuk mengamankan Selat Singapura dari ancaman keamanan. Dan dalam kerja sama Singapore Strait Joint Patrol ini, tolok ukur atau nilai obyektivitas dari kesuksesan kolaborasi harus lebih ditekankan, sehingga tidak hanya mengedepankan citra yang baik karena kerja sama keamanan. Telah terjadi peningkatan insiden pembajakan kapal Selat Singapura pada tahun 2019 adalah hasil negatif karena kurangnya obyektivitas dalam keberhasilan kerja sama Patroli Bersama Selat Singapura. Ini berhasil karena pihak asing "menghargai dan memberi kepercayaan" kepada

negara pesisir untuk melakukan pengamanan di Selat Singapura.

Bantuan mereka adalah bantuan dalam bentuk pengadaan peralatan pengamatan dan bantuan teknis dan bukan bantuan dalam operasi militer di Selat Singapura. Dengan begitu banyak kasus kejahatan terhadap kapal yang menyeberangi Selat Singapura, juga mungkin timbul tuntutan hukum atau tekanan di pantai, termasuk Indonesia, untuk bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pengiriman di Selat Singapura. Artinya, jika negara pesisir di Selat Singapura lalai atau gagal melaksanakan tanggung jawabnya untuk menjaga keamanan, ada kemungkinan intervensi dari negara-negara lain yang berkepentingan (intervensi internasional). Parameter keberhasilan patroli keamanan di Laut ada 4 poin, termasuk: (a) Mampu "mendeteksi" ancaman atau tindakan potensial yang mengancam keamanan, (b) Selanjutnya, dapat "diidentifikasi" dalam bentuk apakah ancaman itu terjadi, sedangkan sisanya dapat "dilokalkan" apakah intensitas ancaman keamanan seperti Pembajakan Laut sering terjadi di lokasi tertentu. Jadi, patroli bisa lebih fokus pada lokasi yang rawan kejahatan. (C) Kemudian "Rahasia" untuk mengambil

tindakan yang tepat sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku (Penegakan hukum). (D) Ada pelaporan yang jelas tentang hasil Patroli Bersama Selat Singapura sehingga dapat digunakan sebagai bahan evaluasi.

Publik tidak jelas tahu laporan dari Patroli Bersama. Dalam pelaksanaan operasi maritim masih sangat jauh dari harapan atau dikatakan berhasil karena jika dilihat dari rentang waktu 2019 dimana setiap wilayah negara teritorial litoral selat Singapura terus terjadi Pembajakan Laut terutama Indonesia mengalami peningkatan pembajakan yang signifikan dari tahun sebelumnya. Jadi, pada tahun-tahun berikutnya tidak ada parameter yang jelas untuk mengatakan bahwa Patroli Gabungan Selat Singapura berhasil. Maritim dalam hal ini tidak diartikan secara sempit yang hanya merupakan wilayah lautan atau perairan, tetapi yang dimaksud adalah domain maritim. Domain Maritim adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan otoritas maritim. Patroli Kolaborasi Bersama di Selat Singapura belum jelas. Hambatan yang paling terlihat dalam kelanjutan pengawasan wilayah laut Selat Singapura dalam perspektif Indonesia pada Patroli Bersama Selat Singapura 2019 adalah kesenjangan pendapatan

atau manfaat yang diperoleh oleh setiap negara pesisir Selat Singapura. Khusus untuk Indonesia yang memang dalam kenyataannya selama tiga tahun terakhir mengalami peningkatan pembajakan kapal. Hambatan lain yang terlihat adalah diplomasi atau interaksi yang dilakukan negara litoral militer atau laut masih belum dapat dimaksimalkan. Kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa ada perubahan dalam hubungan internasional, terlepas dari perubahan atmosfer dari perdamaian absolut menjadi krisis atau konflik atau sebaliknya, mampu mengubah peran dan elemen angkatan laut berdasarkan keputusan politik dikte. Gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia menjadi tujuan besar bagi masa depan bangsa, terutama dalam pembangunan dan kesetaraan ekonomi di seluruh wilayah Indonesia, mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan yang strategis di kawasan ini dan memiliki sumber daya alam laut yang besar. Terkait dengan gagasan besar tentang Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Indonesia harus menyadari dan memobilisasi semua potensi bahari yang ada. Adapun unsur-unsur kekuatan maritim yaitu: Armada Militer, Armada Komersial, Armada Perikanan, Armada Survei, Industri

Layanan Maritim (Injasmar), seperti kapal galangan kapal, pelabuhan sibuk, dll.

Pada kesempatan ini, juga dijelaskan upaya Bakamla RI / IDNCG dalam menekan jumlah insiden dan kejahatan di Selat Singapura. Upaya-upaya ini dilakukan melalui kerja sama antara mitra maritim nasional dan internasional di bidang pertukaran informasi, patroli terkoordinasi bersama, dan latihan bersama. Upaya lain seperti meningkatkan patroli di wilayah perbatasan dan menerapkan patroli terkoordinasi dengan negara tetangga yang berbatasan dengan Indonesia. Selain itu, upaya ini juga dilakukan untuk mencegah penjahat melakukan tindakan mereka di laut. Tidak dapat dipungkiri, dalam menghadapi tantangan untuk melakukan patroli yang efektif dan efisien, masalah ini tidak terlepas dari keterbatasan aset dan sumber daya yang ada, jika dibandingkan dengan area yang harus dipantau. Oleh karena itu, peningkatan di bidang Sistem Pengawasan Terpadu sangat dibutuhkan dan menjadi fokus Bakamla RI/IDNCG dan mitra maritim.

Di masa depan, Bakamla RI/IDNCG akan mengintegrasikan semua sistem informasi yang dimiliki oleh mitra maritim sesuai dengan kewenangan yang dimiliki

oleh Bakamla RI/IDNCG. Selain itu, Bakamla RI/IDNCG akan bertindak sebagai Pemasok Data Utama / Pemasok Data Utama yang akan menyebarkan informasi sesuai dengan kebutuhan mitra maritim. Selain itu, rencana untuk membangun Sistem Pengawasan Pesisir Tanpa Awak di titik tersedak dan Pusat Komando Sub di Selat Singapura juga dibahas. Ini adalah upaya Bakamla RI/IDNCG dalam meningkatkan keamanan di Selat Singapura. ReCAAP ISC sebagai tuan rumah dari kegiatan ini, didukung oleh ReCAAP Focal Points, Otoritas Maritim dan Pelabuhan (MPA), dan Singapore Shipping Association (SSA). Acara ini adalah pertemuan tahunan yang mengundang beberapa lembaga terkait keamanan laut dari luar negeri. Negara yang diundang meliputi: Indonesia, Singapura, Malaysia, dan Filipina. Kegiatan ini juga dihadiri oleh pengguna jasa kelautan seperti perusahaan pelayaran dari luar negeri.

Tujuan dari acara ini adalah untuk merilis Laporan Tahunan The ReCAAP ISC tentang Insiden Pembajakan dan Bersenjata melawan Kapal di Asia untuk 2019. Tidak hanya itu, tempat untuk berbagi pandangan, mengumpulkan tanggapan, dan merumuskan rekomendasi bersama untuk memerangi

Pembajakan dan Perampokan Bersenjata Melawan Kapal di Asia. pada tahun 2020, kegiatan ini juga dilakukan. Turut hadir sebagai presenter lain adalah perwakilan dari ReCAAP, Penjaga Pantai Filipina, Penjaga Pantai Kepolisian Singapura, dan Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura. Sejauh ini, upaya pemerintah untuk mendapatkan undang-undang hanya didasarkan pada pembentukan yurisdiksi perairan internasional dan diplomasi negara. Manajemen administrasi dalam mengelola aset kekayaan masih lemah, sehingga beberapa masalah lokal pertama dalam bentuk mafia. Namun, masalah vokal di sini lebih tentang upaya pembajakan di perairan populer dengan nama pembajakan laut. Ada banyak konsolidasi pemerintah dalam mengelola perairan yang membuat status teritorial Indonesia yang luas mengancam pertahanan dan keamanan. Fokus studi makalah ini lebih pada pertahanan dan keamanan di Selat Singapura. Indonesia adalah salah satu negara bagian litoral yang memiliki otoritas untuk melindungi selat. Mengacu pada pidato Presiden Republik Indonesia Joko Widodo yang disebutkan sebelumnya dibacakan di KTT Asia Timur 2014 di Myanmar. Salah satu dari lima poin

rencana pembangunan Indonesia sebagai poros membiarkan dunia membaca:

*“sebagai negara yang menjadi titik tumpu dari dua samudera, Indonesia mempunyai kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini dibutuhkan bukan saja sekedar untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim kami, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim”.* (Presiden Joko Widodo pada KTT Asia Timur 2014 Myanmar).

Poin ini dikemukakan oleh Presiden Joko Widodo kemudian menjadi referensi penting dalam Rencana Strategis 2015-2019 Kementerian Luar Negeri yang didasarkan pada penguatan diplomasi Indonesia. Memperkuat kepemimpinan dan peran Indonesia sebagai negara dalam kerja sama internasional untuk memajukan kepentingan nasional (Kemenlu, 2015). Begitu juga dengan penulis yang akan menggunakan salah satu pilar ini untuk menunjukkan pencapaian yang akan ditargetkan pada 5

tahun pemerintahan serta kenyataan yang ada.

Oleh karena itu, konsekuensi dari penerapan fokus pemerintah Indonesia pada kebijakan, jangan sampai kita harus melihat masalah keamanan laut yang masih perlu ditemukan lemah untuk diperbaiki. Tentu saja, tanpa melepaskan lahan sebagai sumber daya strategis yang dapat dimanfaatkan dan menjadi satu kesatuan antara tanah dan air. Kasus pembajakan dan perampokan bersenjata menjadi jamak terjadi di sekitar Selat Malaka yang merupakan salah satu selat tersibuk di dunia saat ini. Dalam hal ini, respons pemerintah terhadap ancaman keamanan laut Indonesia diperlukan dalam bentuk strategi keamanan nasional. Menurut Budiman Djoko Said dalam buku *Kemari man Indonesia*, strategi keamanan nasional itu sendiri dapat dilihat sebagai tampilan, arahan umum yang mengacu pada penggunaan semua instrumen kekuatan nasional untuk mempromosikan, mendorong, memelihara, serta menjaga dan mengamankan nasional objek-objek menarik dicapai ke dunia luar (Susilo,2015).

Indonesia sebagai negara memiliki dua strategi utama dalam mewujudkan visinya sebagai Poros Maritim Dunia.

Perwujudan strategi ganja Indonesia dapat dibagi menjadi dua, pertama strategi ke dalam dan strategi keluar kedua. Realisasi strategi ke dalam dapat dilihat dari kebijakan yang telah dilakukan oleh pemerintah berupa pemberantasan illegal fishing yang marak. Dalam menerapkan strategi dalam menindak penangkapan ikan ilegal, Indonesia berdasarkan Pasal 69 ayat (4) UU Perikanan telah melakukan penangkapan terhadap 108 kapal penangkap ikan pada periode Oktober 2014 hingga Oktober 2015 (hakim, 2019). Kapal-kapal ini umumnya dari Thailand, Vietnam dan Cina. Namun, strategi keluar dalam bentuk pemberantasan ancaman pembajakan belum sepenuhnya terwujud. Kurangnya inisiatif Indonesia dalam menegaskan kepentingan nasionalnya dalam menangani masalah pembajakan telah mengakibatkan kurangnya perhatian dalam menangani masalah ini.

Salah satu masalah yang belum terpecahkan hingga saat ini adalah pembajakan. Pembajakan secara definisi dapat dibagi menjadi dua, yaitu pembajakan dan perampokan. Pembajakan menurut definisi terjadi di laut lepas, yaitu lautan yang tidak termasuk dalam ZEE negara itu (Zona

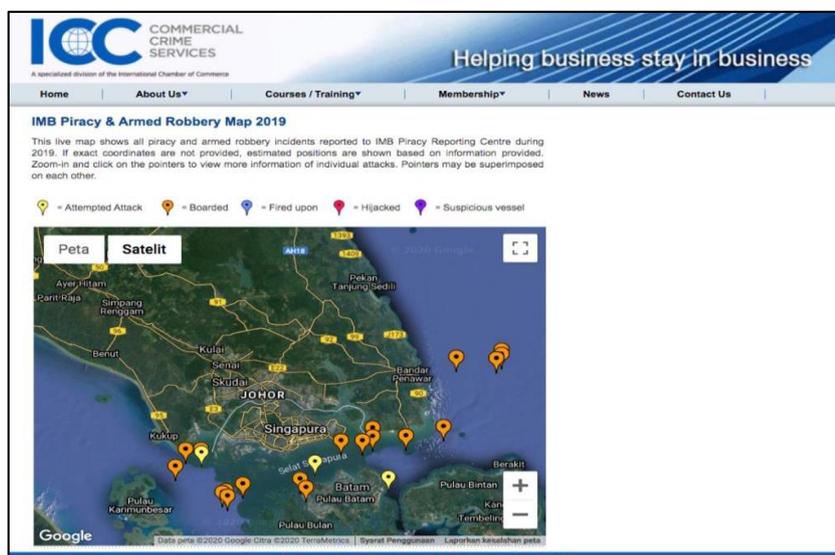
Ekonomi Eksklusif) menurut hukum internasional. Sementara perampokan bersenjata terjadi di daerah yang termasuk dalam perairan pedalaman, perairan teritorial dan laut teritorial. Menurut perjanjian Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNCLOS) 1982, Pasal 101:

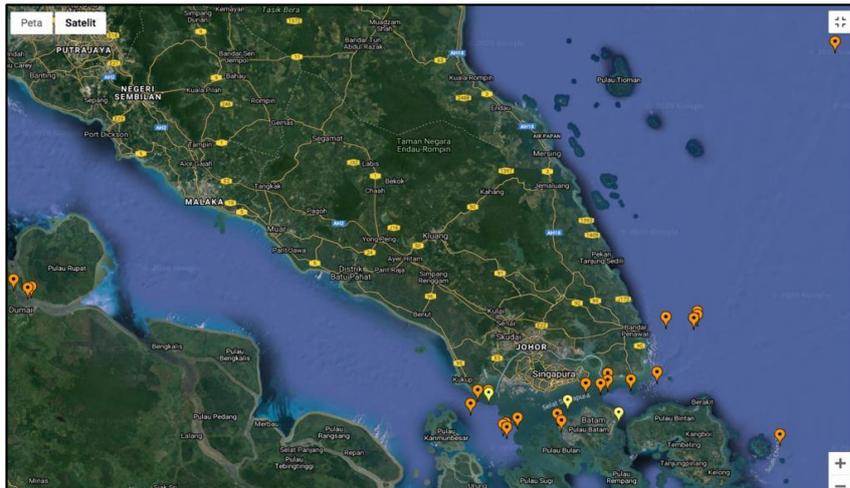
*“Perompakan dan perampokan bersenjata termasuk pada setiap tindakan ilegal kekerasan atau penahanan, atau tindakan penyusutan, bertujuan untuk kepentingan pribadi [...] terhadap kapal lain [...], atau terhadap orang atau hak milik seperti kapal. Motivasi pelaku perampokan serta perompakan yang beragam*

*mulai dari ekonomi sampai budaya menjadikan kasus ini terus membesar.”*

(UNCLOS 1982 pasal 101).

Asia Tenggara menjadi daerah perampokan dan pembajakan baru setelah masalah di Somalia memudar. Tren perampokan bersenjata yang terjadi di wilayah Indonesia meningkat dari tahun ke tahun (lihat gambar 1.1). Berdasarkan data dari Biro Maritim Internasional (IMB), Indonesia memiliki grafik yang meningkat dari 2010 yang berjumlah 40 meningkat menjadi 106 pada 2013 lalu menurun 6 kasus menjadi 100 pada 2014. Sementara hingga September 2015, telah terjadi 124 kasus perampokan bersenjata, pembajakan, dan berbagai jenis serangan terhadap kapal yang melintasi wilayah Asia Tenggara.





**Gambar 1.** Peta Penyebaran Pembajakan Kapal 2019  
 Sumber: <https://www.icc-ccs.org/icc/imb>, 2020

Maraknya perampokan yang terjadi dan pembajakan yang menghambat distribusi barang tentu akan mengakibatkan pengeluaran biaya tambahan untuk importir dan exportir. Perhitungan kerugian yang diderita baik oleh negara maupun swasta tentu akan sulit dihitung. Berdasarkan data dari UNCTAD (Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Perdagangan dan Pembangunan), biaya yang dikeluarkan untuk menebus kapal dan awak pada tahun 2012 berkisar antara 1 hingga 16 miliar dolar AS per tahun dan diperkirakan akan terus meningkat setiap tahun. Pembajakan juga mempengaruhi nilai asuransi kargo kapal dengan menambahkan insentif f \$ 25 hingga \$ 100 per kontainer. Industri pelayaran membayar sekitar 2,3 hingga 3 miliar dolar

setahun untuk mengubah rute kapal untuk menghindari area pembajakan. Sementara itu, biaya untuk peralatan pertahanan mencapai 1,65 hingga 2 miliar dolar (Nations, 2012).

Perintah yang tidak jelas menyebabkan peran yang tumpang tindih. Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan, ada tiga pihak yang bisa menenggelamkan kapal pelaku penangkapan ikan ilegal, yaitu Kementerian Kelautan dan Perikanan, TNI AL dan Polisi. Belum lagi ada lembaga lain seperti Bakamla yang juga merasa bahwa mereka memiliki hak untuk menjadi pertahanan pesisir dan ada badan lain Kerja sama regional dalam memerangi perampokan dan pembajakan juga harus dilakukan. Selain pembentukan ReCAAP (Perjanjian Kerjasama Regional tentang

Pembajakan dan Perampokan Bersenjata melawan Kapal di Asia) pada tahun 2003 sebagai pusat informasi untuk melaporkan perampokan bersenjata dan pembajakan di laut. Berbagai PMSC (Perusahaan Keamanan Maritim Pribadi) seperti Gray Page, Pilgrim Elite, Gleen Defense Marine Asia, SEALS, dan Trident Group berdiri sebagai bentuk respons dari sektor swasta dalam memberantas pembajakan yang merugikan berbagai perdagangan yang terjadi. Meskipun Indonesia masih menentang campur tangan PMSC dalam mengamankan Selat Singapura. Agenda ASEAN dalam menanggapi masalah pembajakan di kawasan Asia Tenggara beragam seperti pembentukan Forum Maritim ASEAN (AMF). Lalu ada kerja sama trilateral antara Indonesia, Singapura dan Malaysia dengan pembentukan Singapore Strait Joint Patrol.

Pemerintah Indonesia harus dapat bergerak ke strategi tingkat selanjutnya yaitu strategi keluar untuk mengatasi masalah pembajakan yang terjadi. Indonesia yang tidak berpartisipasi dalam kerja sama multilateral ReCAAP setidaknya dapat memainkan peran aktif dalam kegiatan pelaporan serta patroli independen yang dilakukan untuk mempercepat aliran informasi yang

dibutuhkan oleh ReCAAP. Peningkatan peralatan pertahanan yang pernah dilakukan oleh Indonesia pada tahun 1996 perlu diluncurkan kembali (List, 2007). TNI Angkatan Laut yang bertanggung jawab atas kedaulatan wilayah Indonesia juga dapat memainkan peran aktif dalam menekan pembajakan. Selain itu, gagasan tentang akar kemunculan perompak juga dibutuhkan oleh pihak-pihak yang bisa mengatasi masalah ini.

Upaya diplomatik juga diperlukan untuk mengangkat masalah pembajakan sebagai prioritas di forum internasional. Mengangkat masalah pembajakan di Selat Singapura dalam agenda ASEAN dan internasional lainnya seperti Forum Regional ASEAN (ARF). Pertemuan antar keamanan atau pertemuan Menteri Pertahanan ASEAN. Langkah selanjutnya adalah memperluas jaringan Counter-Pembajakan. ReCAAP tidak berfungsi secara efektif karena berfungsi sebagai pusat informasi daripada Pusat Pelaporan Langsung yang dapat langsung menangani pembajakan. Dalam hal ini, fungsi ReCAAP harus didukung oleh fungsi negara melalui angkatan lautnya. Kelemahan terakhir dalam menangani perompak di Selat Singapura adalah bahwa tidak ada negara ASEAN yang memiliki inisiatif untuk menjadi pemimpin

dalam menangani perompakan. Di sini, Indonesia di bawah pemerintahan Joko Widodo, yang meluncurkan Poros Maritim Dunia., Harus mengambil peran utama dalam memimpin perang melawan pembajakan. Inisiatif ini akan meningkatkan posisi tawar Indonesia di forum-forum ASEAN yang akan diadakan.

### **Kesimpulan Rekomendasi dan Pembatasan**

Penulis menyimpulkan bahwa strategi manuver yang diluncurkan oleh pemerintah Indonesia sejauh ini tidak dapat dikatakan cukup untuk mewujudkan visinya menjadi Global Poros Maritim Dunia. Kontras ini terlihat ketika mengamati dinamika di laut, terutama yang terjadi di Selat Singapura. Pihak berwenang dalam menegakkan supremasi Indonesia, Angkatan Laut Indonesia dalam hal sumber daya manusia dan faktor pendukung belum memiliki warisan. Tentu saja ini juga membutuhkan perhatian lebih dari Pemerintah Republik Indonesia untuk terus mengoptimalkan anggaran pertahanan, terutama di laut.

Dan perlu ditekankan lagi bahwa kasus perompakan bersenjata dan perampokan di wilayah Selat Singapura menunjukkan bahwa konsentrasi salah

satu jalur volume perdagangan yang paling padat tidak didukung oleh infrastruktur militer dan dukungan militer yang memadai. Maka diperlukan perbaikan mendasar untuk mengimplementasikan strategi pria Indonesia di sini secara khusus. Kemudian, meninjau kondisi Indonesia yang berada di posisi silang dan menjadi kekuatan yang harus diperhitungkan di ASEAN, ada kebutuhan bagi Indonesia untuk memperkuat peran ReCAAP. Meskipun Indonesia bukan salah satu negara yang 'menyetujui' ReCAAP, berdasarkan pengembangan kekuatan nasional Indonesia di tingkat regional, Indonesia harus memainkan peran untuk melakukan pencarian langsung dari 20 negara anggota ReCAAP ini sehingga laporan terkait untuk pembajakan dan perampokan tidak hanya berhenti di tingkat forum komunikasi. Tetapi ini juga menjadi lembaga pengawas yang dapat memiliki kemampuan untuk melakukan hal itu sehingga sinkronisasi kebijakan untuk operasi dapat dilakukan dengan 20 negara anggota ReCAAP, juga dalam hal ini Indonesia untuk melakukan pengawasan penuh perampokan dan pembajakan laut.

## Daftar Pustaka

### Buku

Susilo, Ignasius Basis (ed.), 2015. *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Kemari man Indonesia*. Surabaya: CSGS.

### Website

Aryani, G. (2014, 11 3). Berita. Retrieved from AntaraNews: <https://www.antaranews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia> (Diakses pada 28 April 2020).

Hakim, I. (2019, 10 9). Berita. Retrieved from STASIUN PSDKP PONTIANAK: <https://kkp.go.id/djpsdkp/stasiunpontianak/artikel/14342-21-kapal-ikan-illegal-dimusnahkan-di-kalbar>(Diakses pada tanggal 13 Desember 2019)

Kemenlu, K. (2015, April 6). *Rencana Strategis Kemlu 2015-2019*. Rencana Strategis Kemlu 2015-2019. Jakarta, Jakarta, Indonesia: Kementerian Luar Negeri. (Diakses pada tanggal 12 Desember 2019).

List, C. (2007). *The Privatisation of Maritime Security - Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?* Asia Research Centre, 141. (Diakses pada Tanggal 12 December 2019).

Saragih, S. (2015, 10 15). Agribisnis. Retrieved from Ekonomi.Bisnis: <https://ekonomi.bisnis.com/read/2015021/99/484578/jokowi-tunjuk-susi-sebagai-komandan-pemberantasan-illegal-fishin>