

IMPRESI DAN OTORITAS PEMERINTAH DALAM MENGAMANKAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI)

IMPRESSION AND THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT IN SECURING INDONESIAN ARCHIPELAGIC SEA LINES (ALKI)

Sartono¹, Lukman Y. Prakoso²

STRATEGI PERTAHANAN LAUT, FAKULTAS STRATEGI PERTAHANAN,
UNIVERSITAS PERTAHANAN
(p.sartono@gmail.com)

Abstrak – Sebagai suatu negara kepulauan besar di dunia, Indonesia dapat menjadi poros maritim bagi dunia. Potensi besar ini sangat dimungkinkan, mengingat posisi Indonesia berada di daerah persilangan strategis pelayaran dunia di kawasan Asia Pasifik. Konsep negara kepulauan semakin kokoh dan mendapatkan legalitas internasional, namun legalitas itu harus diimbangi pula oleh pemerintah dengan menetapkan 3 rute Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) bagi kepentingan besar pelayaran internasional. Konsekuensi ini menjadi tanggung jawab besar pemerintah Indonesia untuk dapat mengamankan semua ancaman maritim yang muncul. Kajian ini untuk mengetahui impresi dan upaya pemerintah dalam mengamankan ALKI sebagai bagian dari tugas keamanan nasional (*national security*). Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan desain studi kepustakaan. Studi ini menemukan adanya impresi negatif dan positif atas penetapan ALKI, pembentukan lembaga baru yang menjadi *leading sector* dalam upaya pengamanan wilayah perairan Indonesia. Sinergitas dan interoperabilitas seluruh Badan/Lembaga penegak hukum dan penegak kedaulatan sangat dibutuhkan dalam menjaga stabilitas keamanan perairan Indonesia dari ancaman tradisional dan ancaman non tradisional.

Kata Kunci: ALKI, Interoperabilitas, Keamanan Maritim, Keamanan Nasional, dan Kedaulatan

Abstract – As a large archipelagic country in the world, Indonesia can become a maritime axis for the world. This great potential is very possible, given Indonesia's position in a strategic crossroads for world shipping in the Asia Pacific region. The concept of an archipelagic state is getting stronger and obtaining international legality, but that legality must also be balanced by the government by establishing 3 Indonesian Archipelago Sea Route (ASLs) routes for the major interests of international shipping. This consequence is the big responsibility of the Indonesian government to be able to secure all maritime threats that arise. This study is to determine the impressions and efforts of the government in securing ALKI as part of the national security task. This research uses qualitative methods, and with a literature study design. This study finds that there are negative and positive impressions on the establishment of ASLs, the formation of new institutions that become the leading sector in efforts to safeguard Indonesia's territorial waters. Synergy and interoperability of all law enforcement and sovereignty agencies are needed in maintaining the stability of the security of Indonesian waters from traditional and non-traditional threats.

Keywords: ASLs, Interoperability, Maritime Security, National Security, and Sovereignty

¹ Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

² Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

Pendahuluan

Sebagai sebuah negara kepulauan besar, tentu saja Indonesia memiliki potensi untuk menjadi poros maritim bagi dunia. Poros maritim yang digagas oleh Presiden RI Joko Widodo pada periode pertama pemerintahannya, adalah jalan strategis guna menjamin konektivitas perhubungan antar pulau dan kepulauan, pengembangan industri maritim di bidang perkapalan dan perikanan, perbaikan layanan dan sarana prasarana transportasi laut, serta menjaga stabilitas keamanan maritim. Dalam hal ini, Pemerintah Indonesia menekankan pentingnya pembangunan pada sektor maritim untuk perekonomian berkelanjutan dan pertahanan negara Indonesia.

Menjadi poros maritim bagi dunia, akan dapat membangkitkan semangat kebaharian dan memperkuat jati diri Indonesia sebagai negara maritim, dan memberikan peluang positif dalam meningkatkan perekonomian nasional berkelanjutan dan pertahanan negara.³ Potensi untuk menjadi poros maritim

dunia sangat memungkinkan, mengingat posisi strategis Indonesia, berada di daerah persilangan dua benua, Asia dan Australia, dua samudera Pasifik dan Hindia, serta dikelilingi negara-negara regional Asia Tenggara yang sedang tumbuh dan berkembang per-ekonomiannya.

Konsep keberadaan Negara Kepulauan semakin kokoh dengan adanya pengakuan internasional melalui Konvensi ke-3 Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut atau *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS III) pada tanggal 10 Desember 1982 yang berlangsung di London, Inggris. Konvensi ini disebut sebagai *the Law of the Sea Convention* atau *the Law of the Sea treaty*, sebagai perjanjian internasional yang menggantikan perjanjian internasional *Quad-Treaty 1958 Convention on the High Seas*. Atas persetujuan internasional sebagai negara kepulauan, maka Indonesia memiliki kewajiban untuk menyediakan beberapa jalur navigasi atau pelayaran internasional yang melintasi laut teritorial Indonesia.⁴

³Cecilia Agatha, "Indonesia, Negara Maritim Dengan Segala Permasalahannya", dalam <https://student-activity.binus.ac.id/himslaw/2018/03/indonesia-negara-maritim-dengan-segala->

permasalahannya, 3 Maret 2018, diakses tanggal 21 November 2020.

⁴Muhammad Ali Haroen, "Alur Laut Kepulauan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", dalam <https://indonews.id/artikel/311469/Alur->

Kemudian pada tahun 1996, Pemerintah Indonesia mengajukan proposal tentang usulan penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) di wilayah perairan Indonesia kepada Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization/IMO*). Usulan tersebut disetujui oleh IMO, dan selanjutnya ada 3 (tiga) ALKI yang diatur dalam Undang Undang Nomor 6 tentang Perairan Indonesia. Secara umum, ALKI dapat diterjemahkan sebagai alur laut yang dapat dilintasi oleh kapal laut dan kapal terbang internasional dengan kaidah-kaidah normal, untuk sekedar transit yang sifatnya langsung, secepat mungkin dan terus menerus, serta tidak terhalang melalui atau atas laut teritorial dan perairan kepulauan yang berhampiran, antara Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) atau satu bagian laut lepas, dan ZEEI lainnya atau dibagian laut lepas.

Faedah yang diperoleh Indonesia dari penetapan dan pengaturan ALKI adalah: (i) menjadi bagian tidak terpisahkan dari peradaban maritim dunia dalam rangka membangun ekonomi kelautan yang berkelanjutan dan lestari;

(ii) Indonesia menjadi bagian penting perhubungan dari kegiatan perdagangan dunia; (iii) Indonesia dapat mengambil peran lebih besar dalam kegiatan Sistem Pendukung Logistik Global, khususnya yang berkaitan dengan *Sea Lanes Of Communication (SLOC)* dan *Consolidated Ocean Web Of Communication (COWOC)*; (iv) wilayah perairan Indonesia berikut ALKI didalamnya sebagai jembatan esensial dalam *Highly Accesed Sea Areas (HASA)*, dimana samudera Hindia dan samudera Pasifik bertemu di perairan Indonesia; dan (v) tempat persinggahan bagi pelayaran dunia yang melintasi ALKI dengan berbagai muatan, baik curah kering maupun curah cair.

Selain memberikan manfaat bagi kepentingan ekonomi Indonesia, pembukaan jalur ALKI juga dapat merugikan pertahanan dan keamanan, karena mengandung berbagai ancaman dan tantangan yang harus dihadapi. Ancaman yang terangkum di dalamnya mencakup: (i) kegiatan pencurian ikan secara ilegal (*IUU Fishing*); (ii) perdagangan gelap narkotika dan obat-obatan terlarang, *human and guns trafficking*; (iii) terorisme; (iv)

Laut-Kepulauan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia, 20 juli 2020, diakses tanggal 21 November 2020.

pembajakan dan atau perompakan di laut; (v) pemanasan global dan perubahan iklim yang ekstrim; (vi) imigrasi ilegal; (vii) rantai pasok keamanan energi; (viii) keamanan pangan dan air bersih; dan (ix) bahaya utama dari keberadaan Perusahaan Militer Swasta (*Private Military Companies* atau PMCs) di perairan Indonesia untuk melindungi kepentingan negara penyewanya dan kepentingan komersial lainnya. Perusahaan militer swasta ini adalah perusahaan yang menyediakan jasa dan keahlian yang ada kaitannya dengan bidang militer atau bidang sejenisnya, biasanya disewa oleh negara-negara tertentu untuk melindungi kepentingan-kepentingan ekonomi dan politik negaranya.

Penetapan tiga ALKI sebagai hak lintas damai bagi kapal laut dan kapal udara asing, yang akan melintas di perairan kepulauan Indonesia, merupakan bentuk penyederhanaan dari luas dan banyaknya akses masuk dan keluar wilayah Indonesia.⁵ Dengan demikian, maka perairan dan ruang udara di atasnya, harus terjamin keamanannya dari segala bentuk gangguan dan

ancaman yang dapat saja timbul sewaktu-waktu. Setiap kapal yang melintas di jalur ALKI harus dapat dipastikan keamanannya saat dalam pelayaran, dan keamanan ini menjadi kewajiban mutlak pemerintah Indonesia sebagai penyedia jalur pelayaran lintas damai.

Ketiga ALKI yang telah diatur dan ditetapkan tersebut adalah dari arah utara menuju ke selatan, adalah ALKI-I, ALKI-II dan ALKI-III (pada ujung selatan menjadi tiga: ALKI-III A, ALKI-III B dan ALKI-III C. (1) Lintas ALKI-I adalah rute pelayaran dari Laut Jawa - Selat Sunda - Selat Karimata - Laut Natuna, dan mengarah ke Laut China Selatan, menautkan rute pelayaran antarbangsa dari Australia bagian barat dan Afrika menuju ke Laut China Selatan atau Jepang dan kebalikannya. (2) ALKI-II menautkan rute pelayaran dari Laut Sulawesi - Selat Makassar - Selat Lombok - Laut Flores, yang menautkan rute pelayaran antarbangsa dari Afrika menuju ke Asia Tenggara, Taiwan, China dan Jepang, serta dari Australia ke Singapura, China, dan Jepang, atau kebalikannya.⁶

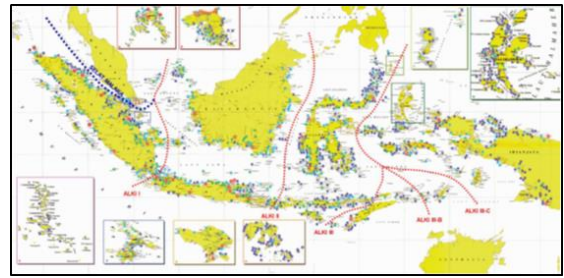
⁵Abdiyan Syaiful Hidayat, Asep Iwa Soemantri, & Hariyo Poernomo, "Implementasi Strategi Pengendalian Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Dalam Mendukung Ketahanan

Nasional", *Jurnal Ketahanan Nasional*, hlm. Vol. 25, No. 3, 2019, hlm. 313-30.

⁶Poltak Partogi Nainggolan, "Indonesia Dan Ancaman Keamanan Di Alur Laut Kepulauan

Sedangkan, (3) ALKI-III A adalah tautan rute pelayaran dari Samudera Pasifik - Laut Maluku - Laut Seram (bagian timur Pulau Mongole) - Laut Banda (bagian barat Pulau Buru) - Selat Ombai - Laut Sawu, jalur ini menautkan rute pelayaran dari Australia bagian barat menuju ke Filipina dan Jepang, ataupun kebalikannya. Kemudian, ALKI-III B adalah rute pelayaran yang menautkan pelayaran dari Samudera Pasifik melintas ke Laut Maluku - Laut Seram - Laut Banda - Selat Leti - Samudera Hindia ataupun kebalikannya. Selanjutnya adalah ALKI-III C, yang menautkan rute pelayaran antarabangsa dari Samudera Pasifik - Laut Maluku - Laut Seram- Laut Banda - Laut Arafura, menuju ke Australia bagian timur dan Selandia Baru, dan sebaliknya.

Jalur ALKI - III secara umum menautkan rute pelayaran lintas antarabangsa di dua laut bebas, yaitu Samudera Hindia di belahan selatan, dan Samudera Pasifik di belahan utara.⁷ Rute lalu lintas pelayaran internasional yang melewati ALKI dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Rute Pelayaran ALKI

Sumber: Ditjen Hubla Kemenhub RI

Dari uraian diatas, terlihat betapa penting dan kesibukan lalu lintas laut pada jalur ALKI bagi kepentingan perdagangan dan perhubungan dunia, maka tidak salah apabila Negara Kepulauan Republik Indonesia ini disebut juga sebagai Poros Maritim Dunia. Dapat dibayangkan kepadatan lalu lintas jalur laut di nusantara ini, sebagai gambaran, kepadatan lalu lintas laut di Selat Sunda saja, dalam kurun waktu satu tahun tidak kurang dari 53 ribu kapal dari berbagai jenis yang melintas.⁸ Penetapan jalur ALKI untuk pelayaran internasional ini tentu saja ada konsekuensi yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Republik Indonesia, yaitu menjamin keamanan pelayaran dan penerbangan di kawasan ALKI yang telah ditetapkan tersebut.

Pengamanan rute pelayaran internasional yang melalui perairan Indonesia dan ketiga ALKI merupakan

Indonesia (ALKI)", Pusat Kajian P3DI Setjen DPR RI, Vol. 20, No. 3, 2015, hlm. 183-200.

⁷Levina Yustitianiingtyas, "Pengamanan Dan Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia Sebagai Konsekuensi Penetapan Alur Laut

Kepulauan Indonesia (ALKI)", *Pandecta: Research Law Journal*, Vol. 10, No. 2, 2015, hlm. 143-52.

⁸ Ibid. 4

tanggung jawab mutlak Pemerintah Indonesia. Kelalaian dan kelemahan dalam pengamanan wilayah perairan Indonesia dan ketiga rute pelayaran di ALKI tersebut dapat berdampak pada masuknya militer asing untuk campur tangan dalam mengamankan wilayah perairan, seperti yang tertuang dalam Resolusi Dewan Keamanan (DK) PBB Nomor 1816 tanggal 2 Juni 2008, sebagaimana yang telah ditetapkan di perairan Somalia.⁹

Dengan kondisi keamanan laut yang masih cukup memprihatinkan di beberapa wilayah perairan ini, tentunya menuntut upaya yang sistematis untuk menjaga kondusivitas perairan Indonesia dari segala gangguan keamanan, kejahatan lintas negara, hukum dan kedaulatan. Karena, faktanya Indonesia sampai saat ini masih memiliki perbatasan darat dan laut dengan 10 negara tetangga yang sampai dengan saat ini masih memiliki beberapa permasalahan perbatasan negara, terutama terkait dengan garis batas negara di laut, yang belum tuntas. Sehingga hal ini dapat menjadi potensi terhadap menurunnya stabilitas

keamanan maritim akibat terjadinya kejahatan transnasional dan kejahatan lainnya, yang dapat berupa ancaman tradisional dan nontradisional.

Berdasarkan latar belakang pada permasalahan seperti yang telah diuraikan diatas, maka dalam penelitian ini akan dijelaskan hal-hal yang terkait dengan impresi dan upaya Pemerintah Indonesia dalam mengamankan ALKI dan perairan disekitarnya sebagai konsekuensi Indonesia menetapkan hak lintas damai ALKI.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan disini adalah metode penelitian kualitatif, dengan desain studi kepustakaan (literatur). Sugiyono mengatakan bahwa metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang menggunakan landasan filsafat *postpositivisme*.¹⁰ Metode ini adalah untuk meneliti kondisi obyek alamiah, dan peneliti itu sendiri adalah instrumen kunci dalam penelitian itu sendiri, sedangkan analisis data bersifat induktif kualitatif, dan hasil penelitian lebih menekankan makna dari

⁹ Iman Prihandono, "Masalah Implementasi Resolusi DK PBB No. 1851", dalam <https://www.hukumonline.com/berita/baca/h020825/masalah-implementasi-resolusi-dk->

pbb-no-1851, 1 Januari 2019, diakses tanggal 22 November 2020.

¹⁰Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R & D*, (Cet. Ke-19), (Bandung: Penerbit Alfabeta, 2013).

pada generalisasi terhadap suatu hal yang diteliti.

Desain studi kepustakaan, dalam hal pendalaman data-data menggunakan dasar kajian teoritis dan referensi lainnya yang terkait nilai, budaya, dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang sedang diteliti. Penelitian kualitatif, menekankan kenyataan berdimensi jamak, interaktif dan suatu pertukaran pengalaman sosial yang diinterpretasikan oleh individu-individu.¹¹ Tujuannya adalah untuk memahami fenomena-fenomena sosial dari sudut atau perspektif partisipan atau obyek yang diteliti. Metode penelitian kualitatif dipilih karena lebih menekankan kepada fenomena-fenomena sosial yang terjadi.

Hasil dan Pembahasan

ALKI dalam Pertahanan Negara

Makmur Supriyatno, dalam bukunya, menyatakan bahwa ilmu pertahanan merupakan ilmu yang mempelajari cara-cara suatu negara dalam tatak kelola sumber daya dan kekuatan nasionalnya pada masa damai, perang dan sesudah perang, guna menghadapi semua

ancaman militer dan non militer yang mengancam keutuhan wilayah, kedaulatan negara, dan keselamatan segenap bangsa dalam rangka mewujudkan keamanan nasionalnya.¹² Sedangkan Syarifudin Tippe, menyatakan bahwa ilmu pertahanan merupakan obyek dari ilmu pertahanan itu sendiri, yang merepresentasikan tindak tanduk suatu negara dalam melindungi dan menjaga keberlangsungan dan keutuhan negaranya.¹³ Ilmu pertahanan juga dapat dikatakan sebagai ilmu yang mempelajari semua aspek terkait keamanan dan keselamatan dalam spektrum nasional (keamanan nasional), yang terintegrasi dalam tujuan pengelolaan pertahanan negara.

Marsetio dalam *critical review* buku “Lintas Navigasi di Nusantara Indonesia”, karya Kresno Buntoro, tahun 2014, menjelaskan bahwa keamanan maritim adalah bagian dari keamanan nasional suatu negara, sedangkan keamanan nasional dalam salah satu aspeknya adalah pertahanan negara.¹⁴ Landasan dalam penyelenggaraan pertahanan

¹¹Sandu Siyoto and M. Ali Sodik, *Dasar Metodologi Penelitian*, (ed. by Ayup, Cet. 1), (Yogyakarta: Literasi Media Publishing, 2015).

¹²Makmur Supriyatno, *Tentang Ilmu Pertahanan*, (Ed. 1). (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2014).

¹³Syarifudin Tippe, *Ilmu Pertahanan Sejarah, Konsep, Teori, Dan Implementasi*, (Ed. 1), (Jakarta: Salemba Humanika, 2015).

¹⁴Kresno Buntoro, *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia*, (ed. by Bambang Nurokhim, Ed. 1), (Jakarta: Rajawali Pers, 2014).

negara adalah kesadaran akan hak dan kewajiban seluruh warga negara, serta keyakinan pada kekuatan sendiri dalam usahanya untuk mempertahankan keberlangsungan hidup bangsa dan negara. Dengan kondisi keamanan maritim yang stabil, maka dibutuhkan keterlibatan seluruh komponen masyarakat, khususnya yang berkegiatan dalam bidang maritim, melalui kerja sama, interoperabilitas dan sinergitas seluruh pihak baik pemerintah, swasta dan militer.

Sehingga pengamanan perairan Indonesia dan ketiga ALKI sebagai salah satu hal utama dalam kepentingan nasional di dan atau lewat laut akan tergantung dengan kebijakan pemerintah yang terstruktur, sistemik, konsisten dan serius dalam arsitektur strategi nasionalnya. Pengamanan perairan dan tiga ALKI menjadi hal yang penting dan vital, mengingat impresi yang ditimbulkan apabila Indonesia tidak mampu mengamankannya, yaitu timbulnya pelanggaran kedaulatan negara karena masuknya kekuatan militer asing yang turut campur dalam pengamanan perairan Indonesia.

Legal Status Perairan Indonesia

Pasal 2 dan 49 UNCLOS 1982 menerangkan bahwa negara kepulauan atau negara pantai, diberi kewenangan memiliki kedaulatan di perairan kepulauan dan laut teritorialnya. Dalam konsep ini, pandangan Indonesia adalah menggabungkan zona-zona laut secara bersamaan kedalam satu istilah, yaitu Perairan Indonesia. Sesuai yang termaktub dalam UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, dijelaskan bahwa Indonesia memiliki hak kedaulatan (*sovereignty*) di wilayah Perairan Indonesia, yang terdiri atas laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.¹⁵

Meskipun UNCLOS 1982 memberikan formulasi secara berbeda pada laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman, termasuk hak yang dimiliki oleh negara-negara lain di masing-masing perairannya. Namun Indonesia tetap memformulasikan ketiga jenis perairan tersebut, dalam satu istilah “Perairan Indonesia”. Dalam pendekatan ini, apabila dilihat dari sifat kedaulatan pada tiga jenis perairan tersebut, pada dasarnya memiliki perbedaan. Perbedaan terhadap tingkat kedaulatan ini antara

¹⁵Ibid. 14 hlm. 18-19.

lain pada perairan kepulauan dan laut teritorial, Indonesia sedikit “melepaskan” hak kedaulatannya dengan memberikan akomodasi berupa rute lalu lintas untuk kepentingan negara lain dalam bentuk pelayaran dan penerbangan di perairan/laut serta penggunaan perairan/laut ini. Sedangkan pada perairan pedalaman Indonesia, merupakan wilayah perairan yang tertutup bagi negara lain, atau tidak mengenal adanya hak negara lain di wilayah itu.

Perbedaan tingkat kedaulatan ini, dapat dipahami dari mana ketiga jenis perairan tersebut berada atau dilihat dari awal pembentukannya. Jika dilihat dari tempat dimana ketiga jenis perairan/laut itu berada, maka perairan pedalaman memiliki tingkat kedaulatan lebih tinggi dan kuat dari laut teritorial, sebab perairan pedalaman merupakan perairan daratan atau paling dekat dengan daratan. Jika dilihat dari aspek pembentukannya, perairan pedalaman merupakan perairan paling lama dibentuk sejak abad pertengahan, dengan mendasarkan pada konsep perairan daratan. Sehingga perairan pedalaman sangat wajar mendapat level tertinggi

dari kedaulatan dan tidak ada satupun negara lain memiliki hak akses. Dalam penentuan hak kedaulatan atas perairan suatu negara, hal terpenting adalah mengetahui sampai sejauh mana hak dan kewajiban yang dimiliki oleh negara tersebut, serta mekanisme apa saja yang akan diambil, yang kemudian dapat diterapkan untuk penegakan hukum (*law enforcement*) dan menjaga stabilitas keamanan maritim.

Tantangan di Lintas Damai ALKI

Sejauh ini, Perairan Indonesia merupakan salah satu rute pelayaran teramai di dunia. Dalam sebuah laporan yang dikeluarkan oleh *The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, yang berjudul “*Review of Maritime Transport 2008*”,¹⁶ menyebutkan bahwa perdagangan dunia melalui jalur laut, akan meningkat sebesar 44 (empat puluh empat) persen pada tahun 2020, dan pada tahun 2031 diperkirakan mencapai dua kali lipatnya (analisis dilakukan sebelum terjadinya Pandemi Covid-19). Penetapan ALKI menjadi jalan untuk memudahkan negara pengguna laut (*user state*) dalam

¹⁶Ismah Rustam, “*Tantangan ALKI Dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia Sebagai Poros*

Maritim Dunia”, Indonesian Perspective, Vol. 1, No. 1, 2016, hlm. 1–21.

memanfaatkan hak lintas damai di perairan Indonesia bagi kepentingannya.

Sebagai negara yang memiliki hak kedaulatan teritorial, dengan adanya kebijakan ini tentunya lebih mempermudah upaya Indonesia dalam pengawasan dan pengamanan sektor maritim. Oleh karena itu, dari banyaknya celah pintu masuk dan keluar yang ada di perairan Indonesia, hanya tiga jalur saja yang secara resmi dibuka, dan hal ini tentunya menjadi prioritas utama untuk dapat dilaksanakan. Sedangkan bagi negara pengguna, yang kapalnya akan melintasi rute pelayaran tersebut, tentu saja harus mengikuti semua prosedur dan aturan yang berlaku.

Meningkatnya intensitas pelayaran, akan mendorong pula peningkatan berbagai macam masalah yang terjadi di laut. Sampai dengan saat ini, permasalahan dalam keamanan maritim masih belum menemukan solusi yang tepat. Bahkan di berbagai forum diskusi yang berkaitan dengan masalah maritim, selalu menjadi topik bahasan penting, dalam rangka menemukan solusi dalam menanggulangi permasalahan ini. Ancaman keamanan maritim pada dasarnya dapat dibedakan dalam dua model, yaitu isu keamanan tradisional dan isu keamanan non tradisional. Ancaman

keamanan tradisional biasanya melibatkan aktor negara, sedangkan isu keamanan non tradisional biasanya melibatkan aktor non negara, dan ancaman non tradisional inilah yang saat ini makin marak terjadi. Namun demikian, isu keamanan tradisional tidak berarti lenyap begitu saja, malah Indonesia harus makin waspada pada ancaman tradisional ini, karena dapat mengemuka sewaktu-waktu. Mengingat Indonesia masih memiliki banyak pekerjaan rumah yang terkait dengan batas laut maupun batas landas kontinen dengan negara-negara tetangga yang perlu segera diselesaikan secara bilateral.

Ancaman keamanan yang bersifat non tradisional, sering disebutkan sebagai isu kejahatan transnasional (*transnational crime*). Aktor kejahatan transnasional ini pada umumnya adalah kelompok-kelompok yang diorganisir secara profesional, baik dalam jumlah besar maupun kecil, ataupun saling terkait satu sama lain, yang memiliki tujuan utamanya mendapatkan uang baik secara legal maupun ilegal, dengan menjual komoditas dagangan ekspor impor apapun yang dapat memberikan keuntungan besar dengan resiko terkecil. Dapat dilihat, bahwa perairan Indonesia, memiliki berbagai macam isu ancaman

yang masih sering bermunculan antara lain: isu-isu tentang terorisme maritim, perdagangan gelap narkoba dan obat-obatan terlarang lintas negara, perompakan dan pembajakan menggunakan senjata api /tajam di laut, penyelundupan bahan peledak dan senjata ringan, imigran ilegal, perdagangan manusia, *illegal unregulated and unreported fishing (IUU Fishing)* yang dilakukan oleh kapal-kapal ikan asing dan lokal. Khusus dalam masalah terakhir ini, CEO *Indonesian Justice Initiative (IOJI)*, Mas Achmad Santosa, mencatat bahwa Indonesia setidaknya mengalami kerugian yang dapat mencapai USD 4 miliar per tahun atau setara Rp 56,13 triliun.¹⁷

Penetapan jalur lintas damai atau ALKI ini telah memberikan makna bahwa Indonesia menjadi negara yang ‘terbuka’ terhadap semua akses pelayaran dan penerbangan internasional. Posisi geografis terbuka pada akses/gerbang masuk dan keluar yang menyebar di berbagai wilayah perairan Indonesia, memberikan kemudahan bagi para

pelaku kejahatan di perairan Indonesia melarikan diri menuju ke perairan bebas. Status sebagai sebuah negara kepulauan dan memiliki sejumlah alur laut kepulauan didalamnya, berimplikasi Indonesia harus siap memikul tanggung jawab besar dalam memberikan jaminan keamanan pada rung laut dan udara, dari segala bentuk gangguan dan ancaman. Kedaulatan dalam sebuah negara kepulauan, bukan hanya mencakup daratan dan perairan/laut saja, namun juga ruang udara di teritorialnya. UNCLOS 1982 telah mengatur bahwa ruang udara adalah milik negara yang berada di bawahnya serta dapat diusahakan dan dimanfaatkan bagi keuntungan negara tersebut.¹⁸

Lintas damai ALKI menjadikan posisi Indonesia sebagai sarana penghubung antara dunia di bagian utara dengan selatan, dan dua samudera besar, karena kedudukannya yang membelah kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia kedalam 3 (tiga) bagian, yaitu bagian barat, tengah dan timur Indonesia. Ini membuktikan bahwa ALKI sangat

¹⁷Resya Firmansyah & Muhammad Darisman. "Kerugian Indonesia Karena Illegal Fishing Capai Rp 56 Triliun per Tahun", dalam <https://kumparan.com/kumparanbisnis/kerugian-indonesia-karena-illegal-fishing-capai-rp-56-triliun-per-tahun-1tZTgeOigZw>, 8 Juni 2020, diakses tanggal 22 November 2020.

¹⁸Ari Soedewo, "*Pemberlakuan Ketentuan Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia Dan United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982*", 2017.

berharga dan bermanfaat bagi negara-negara yang memiliki kepentingan di bidang maritim, dimana bagi mereka kepentingan utama adalah adanya kepastian tentang akses untuk melintas dan kesiapan sumber daya yang melengkapinya. Jalur ALKI selayaknya laut bebas yang dapat digunakan oleh semua negara, kapal-kapal asing termasuk didalamnya kapal perang (kapal permukaan dan kapal selam), dapat melintasi alur pelayaran tersebut dengan bebas tanpa harus mendapat persetujuan dari pemerintah Indonesia. Bahkan, kapal selam negara asing (*submarine*) pun juga dapat melintas jalur ini tanpa harus timbul ke permukaan laut. Begitu pula dengan kapal udara yang dapat terbang bebas melintasi ruang udara di atasnya.

Setelah ALKI secara resmi ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan, selanjutnya dalam perkembangannya dapat diketahui bahwa aktivitas laut semakin meningkat cukup signifikan. Banyak negara maupun aktor non negara, setiap hari menggunakan rute pelayaran lintas ALKI dan perairan disekitarnya yang diizinkan untuk berbagai kepentingannya masing-masing. Peningkatan aktivitas tersebut selain mendorong meningkatnya pendapatan negara dari aktivitas

ekonomi kelautan, juga meningkatkan potensi ancaman keamanan maritim yang bersifat konvensional maupun non tradisional. Maka, kepentingan negara-negara termasuk non negara di luar kawasan di wilayah perairan Asia Tenggara yang mengancam pada stabilitas keamanan maritim, juga perlu menjadi perhatian bersama bagi seluruh negara kawasan.

Dalam interaksi global, terdapat beberapa negara, yang menggantungkan aktivitasnya pada perairan Indonesia, antara lain adalah Amerika Serikat (AS), yang perdagangan luar negerinya mencapai 95 persen melalui jasa sektor maritim. Bagi AS, Perairan Indonesia merupakan sebuah jembatan penting yang mempertautkan kepentingan AS dengan negara lainnya di belahan timur. Melihat adanya berbagai potensi yang memberikan keuntungan di Asia Pasifik, AS terus berupaya untuk menunjukkan perannya di kawasan ini, dengan menggabungkan diri dalam aliansi *Quadrilateral Security Partnership* (QSP). QSP adalah persekutuan antara AS, Australia, India, dan Jepang dalam bidang keamanan maritim, dengan tujuan utamanya untuk membentuk aliansi kekuatan guna membendung pengaruh China dan Rusia di Asia Pasifik. Aliansi ini

jelas menguntungkan bagi kepentingan AS dalam mengendalikan dan mengontrol *Sea Lines of Code* (SLOC), yang membentang dari Samudra Hindia, Selat Malaka, Laut China Selatan hingga ke Laut Jepang dan Samudera Pasifik, termasuk beberapa *choke point* penting di dunia yang ada di perairan Indonesia. Untuk memperkuat pengaruhnya di kawasan ini, AS juga diketahui telah mengalihkan pangkalan pertahanan dari Okinawa menuju ke Guam.

Ada alasan klasik yang selalu digunakan oleh AS, untuk menangkis kritikan dari beberapa negara besar lainnya Alasan itu adalah untuk mewujudkan kebebasan navigasi dan kecepatan bertindak bagi pasukan AS, peningkatan kemampuan pencegahan, perang global melawan terorisme, fleksibilitas strategi, dan gelar penindakan dalam masa damai, maupun untuk menghadapi kemungkinan konflik terbuka atau perang, serta sebagai respons cepat dalam mengatasi berbagai krisis yang terjadi di kawasan atau global. Penempatan kekuatan militer AS di Guam yang terdiri dari kekuatan Angkatan Udara, Angkatan Laut dan Korps Marinir ini, akan terus ditingkatkan sampai dengan 40.000 personel, penambahan ini bersumber dari pengurangan jumlah

personel AB AS yang ditempatkan di kawasan Eropa.

Dari perspektif keamanan, adanya perubahan strategi AS di kawasan Asia Pasifik, tentu dapat menjadi suatu ancaman yang cukup serius bagi keamanan maritim dan kedaulatan Indonesia, karena kekuatan negara Adidaya, sudah berdiri tepat di depan pintu masuk dan keluar *choke point* ALKI II. Disini kepentingan AS sangat terlihat jelas, sehingga ALKI menjadi perhatian yang khusus, bahkan hingga saat ini, AS masih terus berupaya mendesak Indonesia, agar mau membuka jalur ALKI baru dari arah timur menuju ke barat atau sebaliknya.

Negara selanjutnya adalah China, yang telah mengklaim sebagian besar wilayah LCS sampai dengan perairan Natuna Utara (*nine dash line*). China dengan kemajuan teknologi, dan didukung oleh strategi globalnya, telah berhasil mengembangkan kekuatan Angkatan Lautnya menjadi *Blue Water Navy*, yang memiliki kemampuan proyeksi sampai ke selatan hingga wilayah Samudera Hindia. Pengembangan kemampuan angkatan laut China adalah untuk mengamankan rute pelayaran bagi perdagangan dan pasokan sumber daya energinya. China diketahui telah

berbelanja beberapa kapal yang bertonase besar, yaitu berupa kapal tanker dan kapal peti kemas raksasa. Sebagai konsekuensi atas operasional kapal-kapal raksasa tersebut, maka China membutuhkan rute pelayaran pada perairan laut dalam, yaitu perairan di sepanjang rute ALKI-II dan ALKI-III. Memang China sangat membutuhkan alur pelayaran ALKI, terutama rute ALKI-II (Selat Makasar) yang menjadi lalu lintas pelayaran utamanya dalam menjalankan roda perniagaan dengan Australia.¹⁹ Bagi China, selain dimanfaatkan untuk perdagangan berbagai macam komoditas, jalur ALKI-II dan ALKI-III adalah jalan termudah untuk mengawasi pergerakan Angkatan Laut Australia menuju ke kawasan Laut China Selatan.

Berikutnya adalah Australia, sekutu dekat AS di bagian selatan. Sudah bukan rahasia jika Australia memiliki berbagai kepentingan di wilayah perairan Indonesia. Keinginan terbesar Australia yang selalu akan diwujudkannya adalah menjadi pemimpin negara-negara kawasan, sekaligus penata keamanan kawasan di Asia Pasifik. Oleh karena itu, untuk mewujudkan semua itu, Australia

berusaha membangun kekuatan lautnya, yaitu dengan memiliki 12 kapal selam yang dilengkapi dengan rudal permukaan untuk menggantikan kapal selam konvensional kelas Collins, delapan kapal fregat anti kapal selam dengan dimensi yang lebih besar untuk menggantikan kapal fregat kelas Anzac dan 24 heli anti kapal selam, rencana penambahan kekuatan ini disebutkan hingga tahun 2030. Seperti halnya negara adidaya AS, Australia adalah salah satu negara yang berusaha mendesak Indonesia agar membuka alur ALKI baru dari timur ke barat. Keinginan pembukaan alur ALKI baru yang belum terpenuhi ini, memicu Australia beberapa kali melakukan pelanggaran wilayah laut maupun ruang udara Indonesia. Seperti pelanggaran kedaulatan Indonesia oleh kapal perang Australia pada 6 Januari 2014 silam, dimana kapal perang Australia tersebut memasuki wilayah perairan Indonesia hingga 7 mil mendekati pesisir Pulau Rote, Nusa Tenggara Timur, saat mereka berusaha menghalau imigran gelap yang akan masuk perairan Australia.²⁰ Selain beberapa negara modern diatas, negara-negara yang ada di kawasan Asia

¹⁹Ibid, 16.

²⁰Sandro Gatra, "Halau Pencari Suaka, Pemerintah Indonesia Diminta Protes Australia", dalam <https://nasional.kompas.com/read/2014/01/07/>

1542451/Halau.Pencari.Suaka.Pemerintah.Indonesia.Diminta.Protes.Australia, 7 Januari 2014, diakses tanggal 6 December 2020.

Tenggara, juga memiliki kepentingan yang sama di perairan Indonesia.

Masalah penentuan batas secara demarkasi dan delimitasi, baik di darat maupun di laut, masih menjadi pekerjaan panjang bagi Indonesia untuk dirembug dengan sejumlah negara sahabat. Selain itu dalam kepentingan pengendalian pelayaran niaga di kawasan Asia Tenggara, hingga kini Singapura tetap menolak keras atas usulan Indonesia untuk mengalihkan sebagian rute pelayaran kapal-kapal niaga berdimensi besar, dari alur Selat Malaka ke rute ALKI-II (Selat Lombok dan Selat Makasar). Terkait hal ini, sangat jelas Singapura sangat tidak setuju, karena hal ini akan sangat merugikan pendapatan negaranya dari aktivitas laut yang dikelolanya. Indonesia menilai bahwa rute pelayaran yang melintasi Selat Malaka, tidak hanya digunakan oleh armada kapal niaga, tetapi juga armada kapal perang semua negara. Kepentingan Indonesia disini adalah melihat bahwa kemungkinan akan terjadi gangguan, apabila ada kapal-kapal perang dari dua negara yang tengah berselisih melintas dan berpapasan di perairan Selat Malaka, tentu mereka akan menunjukkan kedigdayaannya dan keunggulan teknologi masing-masing.

ALKI-I merupakan wilayah perairan Indonesia dengan pelayaran kapal-kapal yang mengangkut sekitar 45 persen logistik dan perdagangan dunia. Berdasarkan penelitian Poltak Partogi Nainggolan tahun 2015, menyatakan bahwa perairan ALKI-I dewasa ini rawan dari implikasi konflik di kawasan serta berbagai bentuk kejahatan transnasional seperti terorisme, intervensi asing, pencurian dan pembajakan kapal, illegal fishing dan lainnya, yang sangat merugikan negara. Implikasi konflik di kawasan terhadap ALKI muncul dari (perkembangan) konflik Laut China Selatan (LCS) yang belum teratasi, dan bahkan mengalami eskalasi ketegangan. Akibatnya, muncul kekhawatiran kapal-kapal asal negara pengguna jalur transportasi logistik terhadap kemungkinan implikasi dan prospek konflik LCS atas kawasan perairan di sekitarnya.

Kekhawatiran impresi terjadinya eskalasi ketegangan di LCS (*state actor*) muncul terhadap penggunaan lintas damai ALKI-I yang melewati rute Selat Malaka, perairan Natuna dan ZEE Indonesia di bagian utara Kabupaten Kepulauan Natuna. Sedangkan berbagai bentuk kejahatan transnasional seperti ancaman serangan terorisme, pencurian

dan perompakan/pembajakan kapal, *illegal fishing*, merupakan ancaman keamanan yang datang dari para aktor non-negara, yang semakin meningkatkan perannya belakangan ini. Karena situasi LCS dapat berdampak lebih luas ke masa depan kawasan dan ALKI, dia harus diletakkan sebagai bentuk ancaman keamanan serius dan berbahaya, yang harus diperhatikan. Namun demikian, beberapa bentuk kejahatan transnasional yang datang dari terorisme, pencurian dan pembajakan kapal, serta *illegal fishing*, bersama-sama dengan ancaman keamanan yang datang dari intervensi asing juga harus tetap diperhatikan.

Peningkatan eskalasi ketegangan di LCS terhadap ALKI-I, sebagai kawasan perairan internasional terdekat dengan LCS, yang sangat sibuk dengan aktifitas pelayaran logistik, akan terkena impresi baik secara langsung maupun tidak langsung. Ini berarti bahwa pemangku kepentingan keamanan perairan Indonesia, serta pengguna dan pemegang kedaulatan atas pengawasannya harus mengantisipasi kemungkinan skenario terburuk, apabila konflik terbuka pecah di LCS. Sebab, pendapatan negara dari jasa pangkalan, perbaikan kapal, bahan bakar, dan logistik sehari-hari dapat berkurang secara

signifikan. Sedangkan *spill over* konflik dapat berdampak pada instabilitas keamanan di pulau-pulau terdepan Indonesia di dekatnya, dan di kawasan lebih luas.

Perkembangan eskalasi ketegangan yang terus meningkat, membawa konsekuensi perlunya Indonesia menyiapkan berbagai langkah skenario terburuk untuk mampu menyiapkan respons yang tepat. Sikap China yang semakin agresif dengan manuver militer dan upayanya terus membangun pulau-pulau dan kawasan perairan yang diklaimnya, tanpa menghiraukan keberatan negara klaimer lainnya, begitu pula rival lamanya di kawasan, yakni AS, menjadikan LCS sebagai titik api sumber konflik. Laporan pengintaian AS yang mengungkapkan pembangunan bandara militer dan penempatan senjata artileri China di kawasan reklamasinya, di Spratly, yang diperebutkannya dengan negara anggota ASEAN, menyebabkan LCS semakin rawan konflik militer terbuka. Seiring dengan kemenangan Joe Biden atas Donald Trump dalam *US Presidential Election* tanggal 2 November 2020 lalu, ini akan memberikan harapan bagi penyelesaian konflik LCS semakin kondusif, jika China mengurangi

agresivitas dan tunduk pada peraturan internasional.

Konflik militer di LCS dapat berimplikasi langsung pada keamanan maritim di ALKI, terutama ALKI-I dan ALKI II. Peningkatan ketegangan selama ini telah membuat banyak kekhawatiran para pengguna ALKI, terutama negara-negara besar dengan kapal-kapal logistik, seperti tanker pengangkut minyak dan gas, serta kapal-kapal dagang mereka, khususnya yang melalui Selat Malaka. Sementara itu, klaim teritorial China atas LCS yang meliputi pula ZEE Indonesia di Laut Natuna dapat berimplikasi buruk terhadap ALKI, yang belum tentu dapat dipertahankan penetapannya secara sepihak oleh Indonesia. Karena itu, Indonesia perlu berupaya mewaspadaikan meluasnya klaim teritorial China di LCS, karena secara langsung dapat berdampak keamanan maritim di perairan Indonesia. Dengan argumen inilah, sebagai penangkal atas agresivitas dan manuver-manuver militer China tersebut, Indonesia perlu melakukan perluasan kerjasama militer, yang bersifat bilateral dan multilateral dengan negara-negara di kawasan.

Pengamanan, Penegakan Hukum dan Kedaulatan di Perairan Indonesia

Seorang Pengamat kebijakan maritim dari Institut Keamanan dan Keselamatan Maritim Indonesia (IK2MI), Sukemi, menyebutkan bahwa pengamanan rute pelayaran internasional, yang melalui tiga ALKI, termasuk didalamnya Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makasar dan Selat Lombok, menjadi tanggung jawab penuh pemerintah Indonesia. Kelalaian pemerintah dalam mengamankan jalur pelayaran lintas damai dan perairan disekitarnya, dapat memancing intervensi pengamanan oleh pihak asing dengan mengerahkan militernya.²¹ Konsekuensi atas intervensi militer asing ini sudah diatur dalam suatu Resolusi DK PBB No. 1816, tanggal 2 Juni 2008. Oleh karena itu, pemerintah dalam hal ini perlu menerapkan upaya yang sistematis dan kongkret dari seluruh *stakeholder* keamanan maritim untuk menjaga stabilitas keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia.

Pada akhir tahun 2008 silam, DK PBB mengesahkan satu Resolusi No. 1851 terkait pembajakan di perairan Somalia,

²¹Fefy Dwi Haryanto, "Pengendali Keamanan Maritim Mendesak Dibutuhkan", dalam <https://nasional.sindonews.com/berita/758363>

/14/pengendali-keamanan-maritim-mendesak-dibutuhkan, 7 Juli 2013, diakses tanggal 22 November 2020.

bahwa resolusi ini memberikan kewenangan penuh pada semua negara di dunia, untuk mengambil peran serta dalam usaha penumpasan kejahatan perompakan di wilayah laut Somalia. Karena salah satu diktumnya memberikan kekuasaan yang berlebih kepada negara-negara berkepentingan untuk memburu dan memberantas para perompak, tidak hanya di lepas pantai namun hingga memasuki wilayah daratan Somalia, resolusi ini mengundang perhatian banyak ahli hukum internasional. Kewenangan ini, sebenarnya cukup dapat diterima, meskipun agak tidak lazim, karena ada beberapa alasan yang berkaitan dengan keamanan wilayah di negara gagal Somalia. Terlepas dari sifatnya yang mendesak, resolusi ini tentunya akan meninggalkan suatu masalah dimasa mendatang. Resolusi ini digagas oleh Amerika Serikat, dan mendapatkan dukungan penuh dari Perancis, Yunani, Belgia, Korea Selatan dan Liberia ini, pada awalnya banyak menerima sanggahan dari anggota DK PBB itu sendiri, termasuk Indonesia.

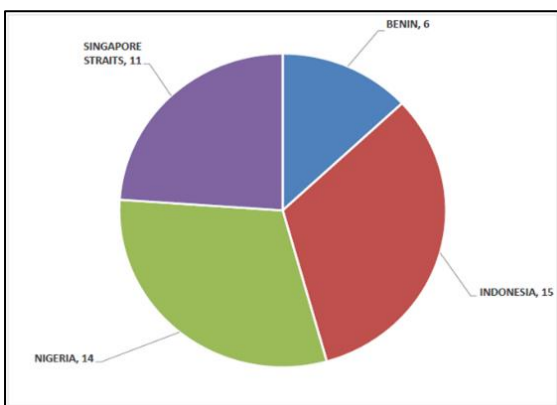
Indonesia, sebagai negara yang juga memiliki masalah tinggi dalam tindak kejahatan perompakan di perairan Selat Malaka, sebelumnya keberatan atas beberapa diktum ketentuan dalam usulan

resolusi tersebut. Antara lain, tentang klausul yang memberikan keleluasaan penggunaan ruang udara dalam pengudakan para pelaku perompakan. Jelaslah bahwa Indonesia dalam hal tidak menghendaki resolusi ini menjadi preseden jelek dimasa mendatang bagi kepentingan masuknya kekuatan militer asing ke dalam ruang darat, laut dan udara Indonesia, sebagai upaya mengatasi perompakan. Namun pada akhirnya, Resolusi DK PBB No. 1851 ini dinyatakan tidak dapat ditafsirkan sebagai suatu hukum kelaziman antarbangsa, sehingga implementasinya di masa mendatang tidak dapat dipersamakan kepada semua negara.

Isu keamanan maritim, sampai saat ini masih menjadi tema aktual yang perlu mendapatkan perhatian yang serius. Isu-isu tersebut antara lain meliputi: (i) ancaman tindak kekerasan di laut (perompakan, pembajakan, sabotase dan teror obyek vital); (ii) ancaman bahaya navigasi pelayaran (akibat kekurangan dan pencurian/perusakan sarana bantu navigasi); (iii) ancaman terhadap sumber daya laut (perusakan dan pencemaran lingkungan laut); dan (iv) ancaman kedaulatan dan hukum (imigran gelap, penangkapan ikan secara ilegal, perdagangan gelap narkotika dan obat-

obatan terlarang, eksplorasi dan eksploitasi kekayaan sumber daya maritim).

Berdasarkan data dari *International Maritime Bureau (IMB)*, pada semester satu tahun 2020 sedikitnya telah terjadi 15 (lima belas) kali serangan yang dilakukan oleh bajak laut/perompak/pencuri di wilayah perairan Indonesia, kejadian ini merupakan yang tertinggi di dunia pada pertengahan tahun 2020.²²



Gambar 2. The following four locations contributed of incidents reported in the period January – June 2020
Sumber: ICC IMB, 2020

Berkaca pada dinamika tantangan global di jalur ALKI dan perairan sekitarnya, pemerintah Indonesia perlu melakukan upaya peningkatan kualitas keamanan wilayah laut sebagai prioritas utama pembangunan ekonomi maritim

seiring dengan peningkatan sarana prasarana maritim lainnya. Termasuk pada beberapa selat yang digunakan sebagai rute pelayaran antarbangsa, seperti Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar.²³ Jika tidak mampu hadir secara maksimal di perairan ALKI dalam rangka melindungi dan mengamankan jalur laut, dapat dipastikan Indonesia berpotensi mengalami kerugian besar. Perlu diperhatikan, bahwa yang menjadi aspek utama dalam usaha pengamanan dan pengawasan perairan adalah melihat kemungkinan adanya kegiatan infiltrasi dan subversi, termasuk didalamnya jaminan terhadap keamanan dalam tata kelola sumber daya maritim di sepanjang rute pelayaran ALKI dan di perairan sekitar. Konsepsi tentang ketahanan nasional yang diimplementasikan disini, perlu memperhitungkan dengan baik dalam hal membangun kondisi dinamis, terutama kesiapasiagaan dalam menghadapi kontijensi terhadap semua bentuk gangguan dan ancaman yang

²²ICC IMB, *ICC International Maritime Bureau: Piracy and Armed Robbery Against Ships Report For The Period 1 January - 30 June 2020* (London, 2020).

²³Wayan Redita, Lukman Yudho Prakoso, & Hipdizah, "Implementasi Kebijakan Vessel

Traffic Services Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Di Selat Sunda Dalam Keselamatan Pelayaran Terhadap Strategi Pertahanan Laut", *Jurnal Prodi SPL Universitas Pertahanan Indonesia* Universitas Pertahanan Indonesia, Vol. 6, 2020, hlm. 31–44.

terjadi di seluruh wilayah perairan Indonesia.

ALKI secara geopolitik dan geoekonomi sangat vital sebagai jalur perdagangan laut untuk memperpendek jarak tempuh dari Samudera Hindia menuju ke Laut China Selatan hingga Samudera Pasifik.²⁴ Secara umum dapat dikatakan bahwa ALKI memiliki nilai sangat strategis tidak hanya bagi Indonesia, namun juga bagi negara-negara pengguna rute pelayaran ini. Setidaknya ada 3 (tiga) faktor yang menjadi kepentingan banyak pihak di jalur ALKI, yaitu (i) untuk konfrontasi dan proyeksi kekuatan angkatan bersenjata ke berbagai belahan dunia; (ii) kepentingan komersial dalam perniagaan maritim; dan (iii) pendayagunaan sumber daya kelautan. Bagi negara-negara adidaya pengguna alur ALKI, biasanya memiliki kepentingan yang besar pada faktor pertama dan kedua, sedangkan bagi Indonesia dan negara berkembang lainnya, lebih dominan pada faktor kedua dan ketiga dalam pelaksanaannya. Oleh karena itu, menjadi hal yang sangat logis

jika eksistensi ALKI menjadi faktor pertimbangan geostrategi, geopolitik maupun geoekonomi bagi seluruh negara di dunia.

Dalam mengoptimalkan pengamanan di jalur ALKI, perlu diupayakan kerja sama dan sinergitas dari berbagai sumber yang terkait dengan *stakeholder* keamanan maritim di Indonesia. Seperti yang diungkapkan dalam penelitian Lukman Yudho Prakoso dan Suhirwan, tahun 2020, yang berjudul “*Sea Defense Strategy and Urgency Of Forming Maritime Command Center*”,²⁵ mensyaratkan bahwa keberhasilan pengamanan perairan Indonesia dan ALKI adalah melalui adanya komunikasi yang baik, sinergitas dan satu komando dalam pergerakan bagi seluruh *stakeholder* keamanan maritim.

Meskipun terjadi banyak tumpang tindih regulasi di bidang keamanan maritim, seharusnya tidak ada suatu alasan sebagai hambatan terkait sinergitas dalam upaya pengamanan maritim untuk mencapai tujuan nasional Bangsa Indonesia. Mengingat penegakan

²⁴Sovian Aritonang, Rudy Laksmono, & Budi Hardiyatno, "Optimasi Pengamanan Transportasi Komoditas Strategis Dalam Mendukung Keamanan Maritim Di Selat Malaka Dan Alur Laut Kepulauan Indonesia I", Jurnal

Prodi Ketahanan Energi, Vol. 3, No.1, 2015, hlm. 1–17.

²⁵Lukman Yudho Prakoso, Suhirwan, and Kasih Prihantoro, "Sea Defense Strategy And Urgency Of Forming Maritime Command Centre", Jurnal Pertahanan, Vol. 6, No. 2, 2018, hlm. 200–211.

hukum, keselamatan pelayaran, pertahanan dan keamanan negara di laut menjadi salah satu fondasi dari kebijakan pemerintah Indonesia di bidang maritim. Maka dalam memenuhi kebutuhan aparat keamanan dalam bidang maritim dan aparat penegak kedaulatan di seluruh wilayah perairan yurisdiksi nasional, dapat ditangani oleh dua institusi dan dua direktorat yaitu: (i) TNI Angkatan Laut (TNI AL); (ii) Badan Keamanan Laut (Bakamla) Republik Indonesia; (iii) Direktorat Polisi Perairan Badan Pemelihara Keamanan (Baharkam) Polri; dan (iv) Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) Kementerian Perhubungan RI.

Bakamla dibentuk dan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada 15 Desember 2014. Dasar pembentukannya adalah Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014, diharapkan kedepan Bakamla menjadi *leading sector* dalam pengelolaan keamanan maritim. Dalam pelaksanaan tugas tersebut, Bakamla melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah

yurisdiksi Indonesia, mensinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait, dan memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.²⁶

Direktorat Polisi Air Badan Pemeliharaan Keamanan (Baharkam) Polri bertugas menyelenggarakan fungsi yang mencakup patroli, penanganan pertama terhadap tindak pidana dan pencarian serta penyelamatan kecelakaan di wilayah perairan, dan pembinaan masyarakat pantai/perairan. Awalnya Ditpolair dibentuk berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri RI No. 4 / 2 / 3 / Um, tanggal 14 Maret 1951 tentang Penetapan Polisi Perairan sebagai Bagian dari Djawatan Kepolisian Negara terhitung sejak tanggal 1 Desember 1950, dan sampai dengan saat ini telah mengalami berbagai perubahan. Dengan pertimbangan perkembangan situasi dan adanya validasi organisasi Polri, maka berdasarkan Peraturan Kapolri Nomor 6 tahun 2017 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi Pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, Ditpolair berubah

²⁶Tiara Mawahdah Juliawati, "Upaya Indonesia Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo", EJournal

Ilmu Hubungan Internasional, Vol. 6, No. 3, 2018, hlm. 1389–1404.

menjadi Korps Kepolisian Perairan dan Udara (Korpolairud) Baharkam Polri.²⁷

Sedangkan keberadaan Direktorat KPLP Ditjen Hubla sudah ada sejak era penjajahan Hindia Belanda di Indonesia dengan nama lain. Kemudian dalam perjalanannya, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.14 /U/Phb-1973 Tanggal 30 Januari 1974, nama organisasi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai ditetapkan setingkat Direktorat (Eselon 2). KPLP sendiri sesuai dengan UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran memiliki fungsi penyidikan dan penegakan hukum di laut. KPLP dalam bertindak juga mendasarkan pada aturan-aturan internasional dan nasional yang berlaku.²⁸

Banyaknya regulasi yang mengatur keamanan bidang maritim, seharusnya menjadi semangat untuk sinergitas dan interoperabilitas antar aparat penegak hukum dan penegak kedaulatan di laut. Sumber regulasi yang berbeda-beda tersebut seharusnya dapat disatukan dengan adanya Bakamla sebagai *leading sector* pengamanan bidang maritim.

Seperti halnya Badan Narkotika Nasional yang bersinergi dengan Polri dalam memberantas peredaran narkotika dan obat-obatan terlarang. Maksud dari pengamanan ALKI adalah untuk mencegah semua kejahatan dan pelanggaran kedaulatan dengan tujuan agar tidak terjadi persoalan seperti di Somalia, yang menyebabkan Dewan Keamanan PBB turun tangan mengeluarkan resolusi terkait upaya pasukan multinasional dalam mengatasi perompakan sampai di daratan Somalia. Mencegah pasukan multinasional (militer asing) campur tangan dalam penanganan keamanan laut Indonesia.

Munculnya potensi ancaman di wilayah perairan Indonesia yang terjadi setiap tahun, terutama di perairan ALKI dan sekitarnya, patut menjadi risalah penting dan wajib dievaluasi untuk kepentingan optimalisasi pengamanan dan pengawasan. Sehingga dalam perpesktif keamanan melalui kebijakan postur pertahanan negara, pemerintah dapat merencanakan alokasi yang setakar dengan kondisi dan kebutuhan dalam

²⁷38Setia.com, "67 Tahun Polairud Polri: Sekilas Sejarah Korps Kepolisian Perairan Dan Udara Di Indonesia", dalam <http://www.38setia.com/2017/12/hut-57-tahun-polairud-polri-sekilas.html>, 1 Desember 2017, diakses tanggal 6 December 2020.

²⁸Oceanweek.co.id, "HUT KPLP, Tanggung Jawabnya Makin Besar, Kenapa?", dalam <https://oceanweek.co.id/hut-kplp-tanggung-jawabnya-makin-besar-kenapa>, 26 Februari 2020, diakses tanggal 6 December 2020.

usaha melindungi wilayah perairan Indonesia. Kualitas dan kapabilitas kekuatan pertahanan harus didukung dengan armada kapal perang dan kapal pemerintah yang modern dan canggih. Paling tidak, Indonesia harus memiliki kekuatan armada yang dapat memberikan efek *deterrent* bagi para pelaku kejahatan untuk mengurungkan niatnya melakukan dan kejahatan di wilayah perairan Indonesia. Dengan memiliki postur pertahanan yang kokoh, dapat meminimalisir niat negara lain untuk mengganggu wilayah kedaulatan Indonesia. Indonesia, sebagai negara kepulauan besar, wajib menunjukkan harkat martabat dan sikap tegas dengan menjadi kontestan kunci di kawasan demi terciptanya stabilitas keamanan kawasan. Dengan begitu, Indonesia akan mampu menjamin stabilitas keamanan maritim dengan baik di perairan yurisdiksinya.

Kesimpulan Rekomendasi dan Pembatasan

Keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan telah diakui secara resmi di dunia internasional berdasarkan UNCLOS 1982, sebagai konsekuensinya harus menyediakan hak akses bagi kapal-kapal asing melalui penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang telah

disetujui oleh *International Maritime Organization* (IMO).

Alur Laut Kepulauan Indonesia merupakan jalur strategis bagi industri pelayaran dan perdagangan dunia yang memanfaatkan laut sebagai sarana perhubungan. Wilayah perairan yang strategis ini menuju ke Laut China Selatan dan Laut China Timur, serta Samudera Pasifik. Lajur laut penting yang berada di wilayah kedaulatan Indonesia meliputi Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar. Selat Malaka menjadi rute pelayaran yang populer pada masa perdagangan Trans-Pasifik saat ini. Selat ini memiliki peranan penting karena dinilai sebagai jalur laut tercepat dan tersingkat yang menautkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

Untuk dapat mengamankan perairan ALKI yang luas dan memiliki permasalahan kompleks, diperlukan sinergitas dan interoperabilitas antar lembaga penegak hukum dan penegak kedaulatan di laut. Sinergitas dan interoperabilitas sangat dibutuhkan untuk menjaga martabat dan kewibawaan Indonesia di mata dunia sebagai negara kepulauan besar yang mampu dan optimal dalam mengamankan wilayah maritimnya dengan segala keterbatasannya. Selain

itu, pemerintah perlu menimbang pengintegrasian aparat penegak hukum sipil yang ada di Kementerian Perhubungan dengan Badan Keamanan Laut semata-mata untuk kepentingan efektifitas dan efisiensi penggunaan kekuatan keamanan maritim.

Konsekuensi dari penetapan ALKI selain memiliki banyak manfaat yang mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan nasional, ALKI juga memberikan segudang masalah yang harus selalu siap diantisipasi oleh Indonesia agar kelak tidak terganggu kedaulatannya akibat intervensi militer asing di wilayah perairan ini. Pemerintah harus terus mendorong para *stakeholder* keamanan maritim untuk bersinergi dan menghilangkan ego sektoral demi menuju Indonesia yang maju dan berdaulat, mandiri, dan berkepribadian.

Daftar Pustaka

Jurnal

- Aritonang, S., Laksmono, R., & Hardiyatno, B. Sovian Aritonang, Rudy Laksmono, Budi Hardiyatno. "Optimasi Pengamanan Transportasi Komoditas Strategis Dalam Mendukung Keamanan Maritim Di Selat Malaka Dan Alur Laut Kepulauan Indonesia I", *Jurnal Prodi Ketahanan Energi*, Vol. 3, No. 1, 2015, hlm. 1–17.
- Hidayat, A. S., Soemantri, A. I., & Poernomo, H. "Implementasi Strategi Pengendalian Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Dalam Mendukung Ketahanan Nasional", *Jurnal Ketahanan Nasional*, Vol. 25 No. 3, 2019, hlm. 313–330.
- ICC IMB. (2020). *ICC International Maritime Bureau: Piracy and Armed Robbery Against Ships Report For The Period 1 January - 30 June 2020*.
- Juliawati, T. M. "Upaya Indonesia Dalam Mewujudkan Keamanan Maritim Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo", *EJournal Ilmu Hubungan Internasional*, Vol. 6, No. 3, 2018, hlm. 1389–1404.
- Nainggolan, P. P. "Indonesia Dan Ancaman Keamanan Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)", *Pusat Kajian P3DI Setjen DPR RI*, Vol. 20, No. 3, 2015, hlm. 183–200.
- Prakoso, L. Y., Suhirwan, & Prihantoro, K. (2018). *Sea Defense Strategy And Urgency Of Forming Maritime Command Centre*. *Jurnal Pertahanan*, Vol. 6, No. 2, pp. 200–211.
- Redita, W., Prakoso, L. Y., & Hipdizah. "Implementasi Kebijakan Vessel Traffic Services Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Di Selat Sunda Dalam Keselamatan Pelayaran Terhadap Strategi Pertahanan Laut", *Jurnal Prodi SPL Universitas Pertahanan IndonesiaL Universitas Pertahanan Indonesia*, Vol. 6, 2020, hlm. 31–44.
- Rustam, I. "Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia", *Indonesian Perspective*, Vol. 1, No. 1, 2020, hlm. 1–21.
- Soedewo, A. "Pemberlakuan Ketentuan

Bagi Kapal Berbendera Asing Untuk Melintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Ditinjau Dari Perspektif Hukum Negara Indonesia dan United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982”, 2017.

Yustitiantingtyas, L. “Pengamanan dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia sebagai Konsekuensi Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)”, *Pandecta: Research Law Journal*, Vol. 10, No. 2, 2015, hlm. 143–152.

Buku

Buntoro, K. *Lintas Navigasi di Nusantara Indonesia* (B. Nurokhim (ed.); Ed. 1), (Jakarta: Rajawali Pers, 2014).

Siyoto, S., & Sodik, M. A. *Dasar Metodologi Penelitian* (Ayup (ed.); Cet. 1), (Yogyakarta: Literasi Media Publishing, 2015).

Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D* (Cet. Ke-19). (Bandung: Penerbit Alfabeta, 2013).

Supriyatno, M. *Tentang Ilmu Pertahanan* (Ed. 1). (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2014).

Tippe, S. *Ilmu Pertahanan Sejarah, Konsep, Teori, dan Implementasi* (Ed. 1). (Jakarta: Salemba Humanika, 2015).

Website

38Setia.com. "67 Tahun Polairud Polri: Sekilas Sejarah Korps Kepolisian Perairan dan Udara di Indonesia", dalam <http://www.38setia.com/2017/12/hut-57-tahun-polairud-polri-sekilas.html>, 1 Desember 2017, diakses tanggal 6 Desember 2020.

Agatha, C. "Indonesia, Negara Maritim dengan Segala Permasalahannya",

dalam <https://student-activity.binus.ac.id/himslaw/2018/03/indonesia-negara-maritim-dengan-segala-permasalahannya>, 3 Maret 2018, diakses tanggal 21 November 2020.

Firmansyah, R., & Darisman, M. "Kerugian Indonesia karena Illegal Fishing Capai Rp 56 Triliun per Tahun.", dalam <https://kumparan.com/kumparanbisnis/kerugian-indonesia-karena-illegal-fishing-capai-rp-56-triliun-per-tahun-1tZTgeOigZw>, 8 Juni 2020, diakses tanggal 22 November 2020.

Gatra, S. "Halau Pencari Suaka, Pemerintah Indonesia Diminta Protes Australia", dalam <https://nasional.kompas.com/read/2014/01/07/1542451/Halau.Pencari.Suaka.Pemerintah.Indonesia.Diminta.Protes.Australia>, 7 Januari 2014, diakses tanggal 6 Desember 2020.

Haroen, M. A. "Alur Laut Kepulauan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.", dalam <https://indonews.id/artikel/311469/Alur-Laut-Kepulauan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia>, 20 juli 2020, diakses tanggal 21 November 2020.

Haryanto, Fefy Dwi. "Pengendali keamanan maritim mendesak dibutuhkan.", dalam <https://nasional.sindonews.com/berita/758363/14/pengendali-keamanan-maritim-mendesak-dibutuhkan>, 7 Juli 2013, diakses tanggal 2 November 2020.

Oceanweek.co.id. "HUT KPLP, Tanggung Jawabnya Makin Besar, Kenapa?", dalam <https://oceanweek.co.id/hut-kplp-tanggung-jawabnya-makin-besar-kenapa>, 26 Februari 2020,

diakses tanggal 6 December 2020.

Prihandono, I. "Masalah Implementasi Resolusi DK PBB No. 1851.". dalam <https://www.hukumonline.com/berita/baca/hol20825/masalah-implementasi-resolusi-dk-pbb-no-1851>. 1 Januari 2019, diakses tanggal 22 November 2020.