



Melindungi Nadi Bangsa: Upaya Indonesia dalam Mencapai Keamanan Maritim dan Keberlanjutan pada Tataran Global

Raihan Alfi

Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Indonesia; email: raihan19017@mail.unpad.ac.id

Abel Josafat Manullang

Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Indonesia; email: abel20001@mail.unpad.ac.id

| Submit: 29-08-2023

| Accept: 15-01-2024

| Publish: 13-08-2024

Keywords

Indonesia, maritime outlook, maritime security

ABSTRACT

As an archipelagic country, the sea plays an important role in Indonesia's national interests. The dynamic and increasingly global international system encourages Indonesia to consider various issues surrounding its seas. This research uses primary and secondary data through qualitative research methods. This article discusses three topics of discussion. First, the position of the maritime domain in Indonesia's national interests. In this case, Indonesia places great importance on this because the sea is an important part of the country and provides many strategic opportunities for Indonesia. Given the importance of the maritime domain, an identification of threats to Indonesia's maritime security is also presented. In the globalizing international system, threats come not only from traditional sources but also non-traditional sources that are increasingly prominent, such as the threat of transnational crime and concerns about sustainable use of the sea. Finally, Indonesia has made various domestic and multilateral efforts to address emerging threats. Starting from developing its view of the sea, joining multilateral frameworks on the international stage to complying with relevant international regimes such as the Sustainable Development Goals (especially SDG 14).

Kata Kunci

Indonesia, maritime outlook, keamanan maritim

ABSTRAK

Sebagai negara kepulauan, laut mempunyai peranan penting dalam kepentingan nasional Indonesia. Sistem internasional yang dinamis dan terus mengglobal mendorong Indonesia untuk mempertimbangkan berbagai persoalan seputar kelautannya. Dengan menggunakan data primer dan sekunder melalui metode penelitian kualitatif, artikel ini membahas tiga topik pembahasan. Pertama, posisi domain maritim dalam kepentingan nasional Indonesia. Dalam hal ini, Indonesia sangat mementingkan hal tersebut karena laut tidak hanya bagian penting dari negara, namun juga memberikan banyak peluang strategis bagi Indonesia. Mengingat pentingnya domain maritim, disajikan juga identifikasi ancaman terhadap keamanan maritim Indonesia. Dalam sistem internasional yang sedang mengglobal, ancaman tidak hanya datang dari sumber-sumber tradisional, namun sumber-sumber non-tradisional yang semakin menonjol seperti ancaman kejahatan transnasional serta kekhawatiran terhadap pemanfaatan laut yang berkelanjutan. Terakhir, dalam mengatasi ancaman yang muncul, Indonesia melakukan berbagai upaya domestik dan multilateral. Mulai dari mengembangkan pandangan sendiri terhadap kelautan, bergabung dengan kerangka multilateral di panggung internasional hingga mematuhi rezim internasional yang relevan seperti Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (khususnya SDG 14).

PENDAHULUAN

Melalui Deklarasi Djuanda, 13 Desember 1957, Indonesia menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia (laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia) menjadi satu kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelago state*), telah diakui dunia internasional melalui konvensi hukum laut PBB ke tiga, United Nation Convention on the Law of the Sea 1982 (dikenal dengan istilah UNCLOS 1982), kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985. Berdasarkan UNCLOS 1982, total luas wilayah laut Indonesia menjadi 5,9 juta km², terdiri atas 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Luas perairan yang disebutkan tersebut, belum termasuk landas kontinen (*continental shelf*). Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia (Sunaryo, 2019).

Terkait dengan pendefinisian negara kepulauan, dikutip dari (Triatmodjo et al., 2022) pengertian mengenai pulau dapat merujuk pada Pasal 121(1) UNCLOS 1982 yang mendefinisikan pulau sebagai daratan (*an area of land*) yang terbentuk secara alamiah (*naturally formed*), dikelilingi oleh perairan (*surrounded by water*), dan berada di permukaan air (*which is above water*) pada saat air pasang (*at high tide*). Hal yang perlu diperhatikan ialah terdapat penitikberatan terhadap komponen "keadaan alamiah" yang berarti tidak ada campur tangan manusia terhadap fitur maritim terkait. Apabila demikian adanya, maka suatu pulau akan masuk pada kategori pulau buatan. Hal tersebut penting karena komponen "naturally formed" pada istilah pulau yang dimaksud dalam Pasal 121(1) UNCLOS 1982 akan membedakan fitur maritim tersebut dengan istilah *artificial island* atau "pulau buatan" dalam Pasal 11, 60, 80, dan 147(2) UNCLOS 1982. Oleh karena itu, "*naturally formed area of land*" pada umumnya merujuk pada pulau yang terbentuk secara alamiah sebelum ada intervensi manusia sehingga apabila terdapat perbuatan-perbuatan seperti pengerukan atau pengendapan maka akan dikategorikan sebagai "pulau buatan". Lebih lanjut, Pasal 121(1) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa suatu fitur maritim akan dapat dikategorikan sebagai pulau apabila fitur tersebut masih muncul dan terlihat di permukaan pada saat air pasang atau elevasi pasang (*high tide elevation*). Sehingga, negara kepulauan, sebagaimana yang dimaksud pada Indonesia, adalah negara yang wilayahnya terdiri dari pulau-pulau. Adapun pengertian pulau sebagaimana yang sudah disebutkan sebelumnya.

Sebagai negara yang memiliki wilayah laut dua pertiga dari luas wilayah total, perairan tentu menjadi kunci penting dalam pemanfaatan kekayaan sumber daya yang dimiliki oleh Indonesia. Pada bagian potensi wilayah, Indonesia memiliki posisi yang strategis sebagai pusat perdagangan dunia. Hal ini dikarenakan posisi geografis Indonesia yang terletak di antara dua benua dan dua samudra memungkinkan menjadi persimpangan lalu lintas dunia, baik lalu lintas udara maupun laut. Selain itu, Indonesia juga dianggap berada pada titik persilangan kegiatan perekonomian dunia, antara perdagangan negara-negara industri dan negara-negara yang sedang berkembang. Misalnya antara Jepang, Korea, dan RRC dengan negara-negara di Asia, Afrika, dan Eropa (KBRI Kazakhstan, n.d.). Pada bagian potensi sumber daya hayati, Indonesia memiliki 2000 jenis ikan. Terkait dengan potensi sumber daya hayati yang dimiliki Indonesia, potensi kelautan dan perikanan diperkirakan mempunyai nilai potensi ekonomi masing-masing: perikanan tangkap US\$ 15,1 miliar per tahun; budidaya laut US\$ 46,7 miliar per tahun; budidaya tambak US\$ 10 miliar per tahun dan bioteknologi kelautan sebesar US\$ 4 miliar per tahun (Lasabuda, 2013).

Selain potensi-potensi yang dimiliki wilayah laut bagi Indonesia, fungsi laut memegang peranan vital di dalam pelaksanaan Indonesia sebagai sebuah negara. Fungsi-fungsi vital laut bagi Indonesia antara lain: (i) untuk menjamin integritas teritorial; (ii) sebagai sarana penghubung; dan (iii) kepentingan pertahanan dan keamanan dalam arti *military security* (Sunaryo, 2019). Jika wilayah laut mengalami gangguan dari pihak eksternal ataupun internal, Indonesia memiliki potensi yang cukup besar untuk tidak dapat menjalankan fungsi laut sebagaimana disebutkan sebelumnya.

Di sisi lain, adanya wilayah laut yang luas membuat Indonesia juga berada pada posisi terancam. Ketika Indonesia memiliki wilayah laut sebagai wilayah kedaulatan, tentu hal tersebut diikuti dengan tanggung jawab untuk memastikan wilayah laut tetap aman. Dikutip dari (Anwar, 2018) terdapat tujuh ancaman spesifik di bidang keamanan maritim: (i) pembajakan dan perompakan bersenjata terhadap kapal; (ii) aksi teroris terhadap pelayaran, instalasi di laut, dan kepentingan-kepentingan maritim lainnya; (iii) penyelundupan senjata dan senjata pemusnah massal; (iv) penyelundupan narkotika dan bahan-bahan psicotropika; (v) penyelundupan manusia lewat laut; (vi) penangkapan ikan secara ilegal; dan (vii) pencemaran lingkungan laut. Lebih lanjut, (Laksmana, Gindarsah & Mantong, 2018; Umar, 2020) menyatakan bahwa ancaman terhadap keamanan wilayah laut Indonesia memiliki kaitan yang erat dengan permasalahan klaim kedaulatan wilayah, pencurian ikan atau Illegal Unreported and Unregulated (IUU) fishing, perompakan, kekerasan dan tindak kejahatan di laut (Muhammad Ridha Iswardhana, Adi Wibawa, 2020). Adapun beberapa kasus klaim kedaulatan wilayah yang pernah dihadapi oleh Indonesia adalah kasus Sipadan dan Ligitan, Celah Timor, Laut Ambalat, Laut China Selatan (LCS). Jika tidak ditangani dengan baik, permasalahan-permasalahan tersebut dapat memacu dan meningkatkan ketegangan (*disputes*) maupun konflik (*conflicts*) antara Indonesia dengan negara-negara tetangga (Ali et al., 2021).

Selain ancaman yang berasal dari luar negeri, keamanan laut Indonesia juga mendapat ancaman dari dalam negeri. Ancaman dari dalam negeri berkaitan erat dengan perompakan. Kasus pertama adalah perampokan terhadap kapal tanker dengan menggunakan senjata tajam yang terjadi di Perairan Sulawesi Tenggara (Darmawan, 2022). Kasus kedua adalah perampokan yang terjadi di wilayah perairan Jakarta. Adapun pada kasus ini, pelaku perampokan mengambil hasil tangkapan para nelayan (CNN Indonesia, 2020). Tindakan ini sudah dilakukan selama dua tahun tanpa tindak lanjut dari pihak berwenang.

Berdasarkan uraian yang sudah disampaikan sebelumnya, riset ini akan berusaha untuk mengetahui sentralitas laut Indonesia dan kebijakannya, mengidentifikasi ancaman terhadap keamanan maritim Indonesia, mengidentifikasi ancaman terhadap dimensi keberlanjutan (*sustainability*) laut Indonesia, serta mengidentifikasi langkah-langkah yang diambil pemerintah Indonesia untuk menjaga keamanan kelautan Indonesia. Riset ini akan menggunakan teori Keamanan Maritim sebagai pisau analisis. Data yang akan dikumpulkan oleh penulis terdiri dari data primer yang diambil dari dokumen-dokumen oleh instansi terkait serta data sekunder yang diperoleh menggunakan studi kepustakaan melalui media internet.

Terdapat beberapa riset terdahulu yang penulis jadikan sebagai acuan di dalam penulisan riset ini. Riset pertama adalah tulisan Sugianto (2021) yang berjudul “Penanganan Keamanan Maritim Perbatasan Wilayah Laut dan Dampaknya pada Aspek Pertahanan Keamanan (Studi di Wilayah Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau)” Riset ini membahas rincian kejadian ketika negara-negara di sekitar Indonesia melakukan penangkapan ikan di laut Indonesia. Rincian yang dimaksud terdiri dari jumlah kapal dan asal negara kapal yang melakukan penangkapan ikan ilegal di wilayah laut Kabupaten Natuna. Selain itu, riset ini juga membahas mengenai problematika yang dihadapi Indonesia dalam melakukan penjagaan perbatasan di wilayah laut. Salah satunya adalah tumpang tindih undang-undang yang mengatur keamanan maritim.

Riset kedua dari Masdiana (2017) berjudul “Penguatan Keamanan Maritim Indonesia: Memahami Ancaman Keamanan Maritim dan Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia menuju Poros Maritim Dunia.” Di dalam riset ini, pembahasan difokuskan pada ancaman keamanan maritim berupa perompakan bersenjata. Selain itu, rekonstruksi yang dimaksud di dalam riset mewakili pembuatan ulang mengenai perencanaan, pengelolaan, serta pengamanan domain maritim di Indonesia.

Dari dua riset yang disebut sebelumnya, masih belum terdapat pembahasan mengenai ancaman keamanan maritim secara tradisional, non-tradisional, keterkaitan dua unsur tersebut dengan aspek

sustainability, dan upaya-upaya Indonesia dalam menjamin keamanan maritim secara keseluruhan. Pembahasan mengenai tiga unsur tersebut akan menjadi kebaruan di dalam riset ini.

KERANGKA KONSEPTUAL

Keamanan Maritim

Tidak terdapat definisi yang universal mengenai apa yang dimaksud dengan keamanan maritim (Wibawa et al., 2020, p. 165). Hal ini memiliki kaitan dengan definisi keamanan maritim dapat memiliki arti yang berbeda bagi seorang individu dan organisasi yang berbeda, bergantung pada kepentingan organisasi mereka, bias politik atau ideologi yang mereka miliki (Rahman, 2009, p. 29). Selain alasan-alasan tersebut, tidak adanya definisi universal dari keamanan maritim disebabkan oleh topik perbincangan di dalam keamanan maritim yang terlalu luas dan mencakup banyak sektor kebijakan (Feldt et al., 2013, p. 2). Sependapat dengan hal tersebut, Booth (2014, pp. 12–14) menyatakan bahwa perlu adanya keseimbangan antara penggunaan kekuasaan di laut (yang bertujuan untuk menjaga keamanan maritim) dengan menjaga hubungan perdagangan (*trade*) antar satu negara dengan negara lain. Melakukan pengawasan terhadap keamanan maritim menjadi sebuah hal yang penting, mengingat keamanan maritim memegang peranan yang krusial bagi keamanan nasional (Liss, 2022, p. 16). Sebuah negara sebaiknya tidak memperhatikan salah satu bagian saja. Jika sebuah negara memutuskan untuk memperhatikan kekuasaan di laut dalam rangka menjaga keamanan maritim dengan tidak memperhatikan aspek perdagangan, akan terjadi penurunan pada aspek perekonomian dan ketegangan dengan negara sekitar. Begitu juga sebaliknya. Jika sebuah negara memutuskan untuk memperhatikan hubungan perdagangan dengan negara lain tanpa memperhatikan keamanan maritim yang dimiliki oleh negara tersebut, kedaulatan yang dimiliki oleh negara tersebut akan terancam. Dilema tersebut yang kemudian membuat perbincangan mengenai definisi dari keamanan maritim sulit untuk disetujui secara universal.

Meskipun definisi universal mengenai keamanan maritim masih belum tersedia, perlu adanya pembeda antara keamanan maritim (*maritime security*) dengan keselamatan maritim (*maritime safety*), yaitu keamanan maritim cenderung merujuk pada tindakan yang bersifat preventif dan responsif untuk melindungi wilayah maritim suatu negara dari ancaman terhadap keamanan maupun tindak pelanggaran hukum lainnya, sedangkan keselamatan maritim menekankan pada mencegah atau mengurangi dampak dari kecelakaan atau bencana alam (Feldt et al., 2013, p. 2).

Dalam perkembangan konsep dan teori keamanan maritim, Mahan Alfred Thayer dan Geoffrey Till adalah dua akademisi dengan sumbangan ide yang prominen pada bidang keamanan maritim (Leorocho et al., 2023, p. 457). Terkait dengan definisi keamanan maritim, Till memperluas teori pertahanan maritim yang menyoroti pentingnya kerja sama antara kekuatan laut (*sea power*) dan elemen keamanan lainnya dalam menghadapi tantangan keamanan maritim (Chan, 2021). Menurutnya, keamanan maritim harus mencakup unsur keamanan lain seperti kepolisian, penegak hukum, dan lembaga pengawas angkatan laut. Perlu diadakan koordinasi seluruh elemen keamanan dalam menghadapi ancaman keamanan maritim yang semakin kompleks. Kerja sama regional dan internasional dianggap sebagai satu hal yang penting di dalam meningkatkan kapasitas negara dalam menangani keamanan maritim melalui kerangka konsep keamanan maritim yang komprehensif. Kolaborasi antar negara di sekitar wilayah maritim diperlukan, dalam hal ini untuk mengatasi tantangan keamanan maritim yang melintasi batas negara. Till juga menyatakan bahwa sektor swasta memiliki peran yang penting di dalam melakukan manajemen keamanan maritim (Łukaszuk, 2018). Hal ini muncul karena peran besar sektor swasta dalam pergerakan ekonomi maritim termasuk perdagangan internasional, perikanan, dan pariwisata.

Di sisi lain, Thayer cenderung menitikberatkan pada pembahasan mengenai kekuatan laut yang menekankan kekuatan angkatan laut sebagai komponen penting di dalam strategi pertahanan maritim (Grove, 2021). Thayer percaya bahwa kekuatan laut sangat penting untuk memperoleh jalur

perdagangan laut dan kepentingan nasional. Kekuatan laut seharusnya adalah sebuah unsur yang integral, bukan unsur yang tersusun oleh tentara saja. Dikutip dari Iskandar, R (2020) dalam Leorocho et al. (2023, p. 457) terdapat tiga hal yang menyusun kekuatan laut berdasarkan pemikiran Thayer: kekuatan geografis, kekuatan material, dan kekuatan moral. Unsur-unsur tersebut yang harus dipenuhi di dalam perbincangan mengenai keamanan maritim versi Thayer.

Selain dua tokoh tersebut, Klein (2011, p. 11) menyatakan bahwa keamanan maritim adalah perlindungan yang dilakukan terhadap daratan, wilayah maritim, infrastruktur, ekonomi, lingkungan, dan sosial pada suatu negara dari tindakan ancaman tertentu yang terjadi di laut. Secara lebih spesifik, Hawkes (1989) menyatakan bahwa keamanan maritim adalah langkah-langkah yang diambil oleh pemilik, operator, administrator kapal, fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, serta organisasi kelautan untuk melindungi wilayah laut dari pembajakan, sabotase, penyitaan, pencurian, dan gangguan lainnya. Disebutkan juga bahwa keamanan maritim juga mencakup isu-isu terkait penyelundupan dan penumpang gelap (McNicholas, 2008).

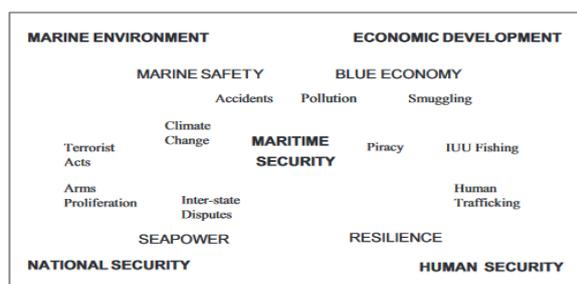
Jika Klein (2011), Hawkes (1989), dan McNicholas (2008) yang memberikan detail mengenai apa saja yang dikategorikan ke dalam perbincangan keamanan maritim, Bateman (2011, p. 3) menyadari mengenai perbedaan definisi antara satu aktor terkait keamanan maritim dan memilih untuk tidak memaksakan satu definisi yang universal. Bateman melihat komponen irisan dari pembahasan mengenai keamanan maritim dari berbagai macam aktor dan kepentingan selalu berkuat pada pembahasan mengenai keamanan dan keselamatan pelayaran, serta perdagangan lintas laut. Hal ini kemudian meluas ke arah kepentingan bersama dalam melawan pembajakan dan ancaman teroris maritim, serta perhatian yang lebih besar terhadap Search And Rescue (SAR) dan layanan keselamatan laut lainnya, khususnya pada wilayah *chokepoint* regional seperti Selat Malaka dan Singapura.

Mendukung pernyataan Bateman (2011) untuk tidak memaksakan definisi universal dari keamanan maritim karena nantinya akan menghalangi para akademisi untuk bisa lebih produktif pada aspek lain, Bueger (2015, p. 160) menawarkan metode alternatif untuk memahami keamanan maritim tidak dengan membuat sebuah definisi universal, namun dengan membuat tiga kerangka kerja yang dapat digunakan untuk melakukan eksplorasi lebih lanjut terhadap konsep keamanan maritim. Tiga kerangka kerja tersebut yaitu: *semiotics*, *securitization*, dan *security practice*.

Semiotics

Dalam kerangka kerja *semiotics*, tujuan utama yang ingin dicapai adalah melakukan *mapping* terhadap definisi-definisi yang berbeda untuk dapat melakukan eksplorasi pemaknaan antara konsep keamanan maritim dan konsep lainnya. Cara kerja *semiotics* adalah dengan mencari pemaknaan melalui pola hubungan (*relationally*) melalui kemiripan dan perbedaan yang dimunculkan dari satu kata terhadap kata lain. Dalam kasus keamanan maritim, kerangka kerja *semiotics* akan berusaha untuk membandingkan antara konsep keamanan maritim dengan konsep lain seperti *seapower*, *marine safety*, *blue economy*, serta *human resilience*.

Gambar 1. Matriks Keamanan Maritim



Sumber: Bueger, 2015: 161

Operasionalisasi dari kerangka kerja *semiotics* dapat dilihat pada matriks yang ada pada Gambar 1. Dari matriks terkait, *maritime security* memiliki konsep-konsep lain yang saling terkait. Dengan dibuatnya matriks seperti Gambar 1, kerangka kerja *semiotics* membuat diferensiasi agar masing-masing konsep dapat lebih mudah dimengerti karena adanya batasan ruang lingkup pembahasan. Empat konsep lain, *marine safety*, *blue economy*, *national security*, dan *resilience* dipilih karena memiliki pembahasan yang identik dengan pendekatan yang ditawarkan oleh keamanan maritim. Keamanan maritim diletakkan di tengah karena dirasa memiliki ranah pembahasan yang saling beririsan antara *marine environment*, *economic development*, *national security*, dan *human security* yang diturunkan melalui *marine safety*, *blue economy*, *sea power*, dan *resilience*. Adapun kemiripan dalam pembahasan antara keamanan maritim dengan empat konsep tersebut adalah perbincangan mengenai wilayah perairan sebagai objek utama pembahasan konsep mereka masing-masing.

Securitization

Kerangka kerja kedua adalah *securitization* atau yang juga dikenal dengan istilah sekuritisasi. Jika ditarik mundur, kerangka kerja sekuritisasi ini memiliki hubungan dengan studi *constructivist security* yang percaya bahwa permasalahan keamanan dan isu pertahanan apa yang perlu dijadikan prioritas dapat ditentukan dengan cara melakukan analisis terhadap proses politik di belakang agenda keamanan terkait. Kesimpulan tersebut didapatkan setelah terjadi perdebatan politik pasca terjadi Perang Dunia (PD) II. Dari perdebatan yang terjadi, muncul salah satu kerangka kerja sekuritisasi. Dikutip dari (Buzan et al., 1998) kerangka kerja sekuritisasi percaya bahwa terdapat metode (yang disebut sebagai *genuine logic*) dalam membangun persepsi ancaman (*threat construction*). Kerangka kerja sekuritisasi menunjukkan bahwa ancaman dibangun oleh serangkaian klaim yang didasarkan oleh pemilihan kata (*grammar*) tertentu. Buzan dan rekan-rekannya mengambil kata *piracy* sebagai contoh. Kata *piracy* digunakan untuk menggambarkan sebuah ancaman eksistensial yang menyerang sebuah objek secara spesifik. Dalam konteks *piracy*, objek yang dikenai ancaman adalah negara bangsa atau perdagangan internasional. Ancaman tersebut baru akan berhasil ketika ancaman yang diberikan dilakukan oleh aktor yang memiliki wewenang untuk berbicara mengenai isu keamanan (dalam konteks ini keamanan maritim) dan target audiens menerima ancaman yang diberikan sebagai sebuah ancaman. Biasanya, ciri khas dari sekuritisasi adalah dihasilkannya langkah-langkah terukur dalam rangka melindungi objek yang dijadikan sasaran untuk ancaman. Dalam konteks keamanan maritim, sasaran ancaman yang dimaksud adalah wilayah laut.

Pada konteks keamanan maritim, penggunaan konsep sekuritisasi dapat mengarah pada dua pembahasan. Pembahasan pertama dapat berbicara mengenai bagaimana sebuah pembahasan mengenai keamanan maritim dapat berubah dari waktu ke waktu. Pembicaraan kedua lebih menitikberatkan pada pembahasan mengenai hal-hal berbeda apa saja yang sudah dibahas untuk dapat membentuk agenda keamanan maritim. Pembicaraan kedua ini juga dikenal dengan istilah *fine-grained analysis*.

Security Practice

Kerangka kerja ketiga adalah *security practice* atau praktik keamanan. Kerangka kerja ini berbicara mengenai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh aktor. Tindakan-tindakan seperti apa yang dilakukan ketika sebuah aktor berbicara mengenai keamanan maritim. Dikutip dari (Pouliot, 2010) pada (Bueger, 2015) menyatakan bahwa kerangka kerja praktik keamanan sebenarnya adalah rangkaian implementasi dari langkah-langkah terukur (*measured indicator*) yang sebelumnya dibuat pada kerangka kerja sekuritisasi. Praktik keamanan akan mencoba bagaimana indikator-indikator yang sudah dibuat dapat dipraktikkan secara nyata di lapangan.

Selain praktik-praktik yang dilaksanakan berdasarkan indikator yang dibuat pada kerangka kerja sekuritisasi, kerangka kerja praktik keamanan juga melaksanakan tindakan-tindakan lain yang dikategorikan ke dalam Maritime Domain Awareness (MDA). Tindakan-tindakan tersebut terdiri dari: pengawasan wilayah laut dengan menggunakan radar, pengecekan data, patroli laut, inspeksi dan pencarian objek di laut, koordinasi dengan pemegang kewenangan di tingkat yang berbeda, pengadaan pertemuan dan konferensi dalam bidang hukum, *naval diplomacy*, *capacity building*, dan *naval warfare*.

Pembicaraan mengenai kerangka kerja praktik keamanan dapat dibagi ke dalam dua perspektif berbeda. Pertama, *studies of routine practices*. Perspektif ini membicarakan mengenai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh aktor setiap harinya. Perspektif ini percaya bahwa apa yang dimaksud dengan keamanan maritim bersifat institusional dan diwakili dengan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh seorang aktor. Adapun beberapa tindakan yang dimaksud sudah disinggung pada paragraf sebelumnya. Bueger tidak memberi nama tertentu pada perspektif kedua. Untuk memudahkan pembahasan, penulis mengajukan nama *studies of investigation*. Pada perspektif ini, tindakan-tindakan yang dilakukan biasanya dititikberatkan untuk meninjau kembali dan melakukan investigasi terhadap rangkaian aktivitas yang sudah dilakukan oleh seorang aktor di bawah payung keamanan maritim. Investigasi yang sudah dilakukan ini nantinya akan berusaha untuk memberikan batasan yang jelas pada apa-apa saja yang sebaiknya dimasukkan ke dalam area pembahasan dari keamanan maritim.

Berdasarkan tiga kerangka kerja mengenai keamanan maritim yang ditawarkan oleh Bueger, penulis memutuskan untuk menggunakan kerangka kerja ketiga yaitu kerangka kerja *security practice*. Penulis memutuskan menggunakan kerangka kerja ketiga karena riset ini akan berfokus pada pembahasan mengenai: (i) pentingnya perairan dan daerah laut bagi Indonesia; (ii) ancaman-ancaman yang dihadapi oleh Indonesia pada dimensi keamanan secara tradisional ataupun non-tradisional, (iii) ancaman-ancaman terhadap *sustainability* dari laut Indonesia, serta (iv) upaya-upaya yang dilakukan oleh Indonesia terkait implikasi dari SDG ke 14. Adapun, riset ini tidak akan membicarakan mengenai *mapping* dari keamanan maritim. Lebih lanjut, riset ini akan membicarakan bagaimana pemerintah Indonesia membuat indikator ataupun langkah terukur dalam mengatasi ancaman keamanan maritim. Kemudian, penulis juga akan membahas bagaimana Indonesia akan mengimplementasikan langkah-langkah terukur yang sudah dibuat dan mengidentifikasi tindakan-tindakan lain yang dapat dikategorikan ke dalam *security practice*.

Selain kerangka kerja yang akan digunakan sebagai alat analisis, penulis juga akan menggunakan skema kecenderungan masyarakat untuk membicarakan mengenai beberapa hal ketika menyinggung konsep keamanan maritim yang dikutip dari Bueger (2015, p. 159) antara lain:

- perselisihan wilayah yang dilakukan antar negara (*maritime inter-state disputes*),
- tindak terorisme yang terjadi di wilayah perairan (*maritime terrorism*),
- perompakan kapal (*piracy*),
- perdagangan narkoba, manusia, dan barang-barang tiruan (*trafficking of narcotics, people, and illicit goods*),
- penjualan senjata api (*arms proliferation*),
- penangkapan ikan secara ilegal yang dilakukan oleh nelayan dari negara lain (*illegal fishing*),
- tindakan yang mengancam alam (*environmental crimes*), serta kecelakaan dan atau bencana yang terjadi di wilayah perairan (*maritime accidents and disasters*).

Skema ini digunakan oleh penulis dalam membatasi apa-apa saja yang secara umum dikategorikan ke dalam perbincangan mengenai keamanan maritim agar pembahasan yang dilakukan tidak keluar dari batasan yang dirasa relevan.

METODE RISET

Artikel ini memanfaatkan metode riset kualitatif deskriptif dalam menyajikan analisis yang dibawakannya. Dalam membangun analisisnya, artikel ini memanfaatkan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui publikasi atau dokumen resmi instansi bersangkutan, sedangkan data sekunder diperoleh dari studi-studi terdahulu hingga liputan media atas isu yang relevan. Berbagai data dan informasi yang telah dikumpulkan tersebut kemudian dianalisis secara mendalam guna memperoleh kesimpulan atas masalah yang diteliti (Sugiyono, 2014). Level analisis yang diambil dalam artikel ini memiliki fokus pada level nasional yang diletakkan pada berbagai inisiatif Indonesia dalam mencapai kepentingannya di bidang keamanan laut. Akan tetapi, level internasional juga turut memperoleh sorotan lantaran sifat berbagai inisiatif tersebut yang tidak berada dalam vakum mengingat adanya keterlibatan negara-negara lain. Berangkat dari aspek metodologis tersebut, artikel ini kemudian akan meletakkan fokus pada sentralitas laut bagi Indonesia, identifikasi berbagai ancaman terhadap keamanan laut Indonesia, ancaman terhadap dimensi lingkungan atau sustainability dari laut Indonesia, serta berbagai inisiatif yang telah Indonesia ikuti dan susun untuk mengupayakan keamanan dan pembangunan laut yang berkelanjutan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Wilayah Laut: Bagian Krusial untuk Indonesia

Sebelum abad ke-lima belas sampai enam belas, pengelolaan serta penguasaan wilayah laut tidak diatur secara jelas dalam hukum internasional. Oleh karena itu, pelayaran di laut bebas serta penangkapan terhadap ikan atau Sumber Daya Alam (SDA) yang terdapat di laut bebas untuk dilakukan oleh siapapun (Darusman, 2018). Ketika memasuki abad ke-lima belas dan enam belas, barulah inisiasi untuk adanya aturan yang mengatur mengenai wilayah laut hadir. Beberapa negara yang menginisiasi aturan tersebut adalah Portugal, Inggris Raya, dan Spanyol. Tiga negara ini dianggap sebagai negara dengan kekuatan maritim terkuat pada masa itu. Hugo Grotius, salah satu ahli di bidang hukum alam adalah salah satu tokoh yang menyatakan keberatan atas inisiasi aturan mengenai wilayah laut tersebut. Terdapat dua alasan yang melatarbelakangi ketidaksetujuannya terhadap aturan mengenai wilayah laut. Pertama, tidak ada lautan yang dapat menjadi milik suatu bangsa/negara karena tidak mungkin bagi suatu negara untuk secara efektif mengambilnya sebagai hak milik dengan cara okupasi. Kedua, alam tidak memberikan hak kepada siapapun untuk memiliki sarana yang dapat dimanfaatkan oleh setiap orang serta yang sifatnya tidak dapat habis (*exhaustable*) – dengan perkataan lain, laut terbuka atau lepas adalah hak semua bangsa (*res gentium*) atau barang non-komersial (*res extra commercium*).

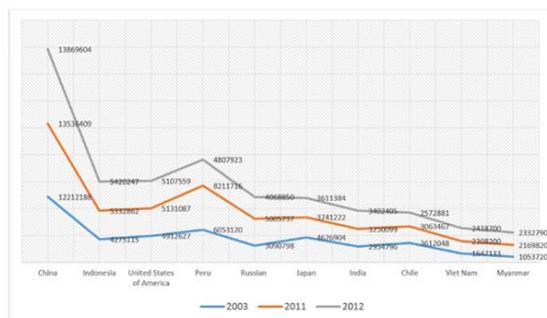
Dengan jarak waktu yang cukup lama, di tahun 1957 lahir sebuah resolusi Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) No. 1105 (XI). Di dalam resolusi tersebut, terdapat pernyataan yang memutuskan bahwa perlu adanya sebuah konferensi internasional yang diadakan untuk membicarakan mengenai hukum laut. Adapun yang menjadi topik pembicaraan tidak hanya mengenai hukum laut saja, namun juga meliputi perbincangan dari sisi teknologi, biologi, ekonomi, aspek-aspek politik, serta aspek-aspek lain yang dinilai masih bersesuaian dengan wilayah laut (Darusman, 2018). Masih di dalam tulisan dari (Darusman, 2018) pada akhirnya Konvensi Jenewa di tahun 1958 lahir untuk membicarakan mengenai aturan-aturan wilayah laut. Konvensi tersebut menghasilkan beberapa keputusan penting yang dituangkan ke dalam bagian-bagian yang berbeda. Bagian pertama adalah “The Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone” yang membicarakan mengenai jalur teritorial serta jalur tambahan. Bagian kedua adalah “The Geneva Convention on the High Seas” yang membicarakan mengenai laut bebas. Bagian ketiga adalah “The Geneva Convention on the High Seas” yang membicarakan mengenai perikanan serta konservasi sumber daya hayati di laut. Dan bagian terakhir adalah “The Geneva Convention on the Continental Shelf” yang membicarakan mengenai landas kontinen. Namun, empat hasil konvensi dari Konvensi Jenewa di tahun 1958 tidak menghasilkan

kesepakatan yang menguntungkan untuk Indonesia. Karena dirasa tidak memihak Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang terdiri atas wilayah-wilayah laut yang memisahkan antar pulau dan tidak hanya terletak di luar negara, perundingan lanjutan akhirnya dilakukan.

Konvensi Hukum Laut Internasional pada tahun 1982 yang terletak di Jamaika atau juga disebut sebagai UNCLOS menjadi perundingan lanjutan yang memaktubkan pelbagai hal yang dirasa tidak tepat di dalam Konvensi Jenewa tahun 1958. Pada UNCLOS, terdapat beberapa keputusan penting yang dibuat, terutama untuk Indonesia selaku negara kepulauan dan wilayah negaranya yang 3/4 daerahnya terdiri dari perairan. Keputusan-keputusan tersebut antara lain: luas wilayah laut (*territorial sea*) sebesar 12 mil laut, zona tambahan (*contiguous zone*) sebesar 24 mil laut, dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) serta landas kontinen (*continent shelf*) sebesar 200 mil laut. Di antara negara-negara di dunia, hanya terdapat 15 negara yang dianggap memiliki ZEE yang luas. 15 negara tersebut yaitu: Amerika Serikat (AS), Australia, Indonesia, Selandia Baru, Kanada, Uni Soviet, Jepang, Brazil, Mexico, Chili, Norwegia, India, Filipina, Portugal, dan Republik Malagasi (Tsauro, 2017).

Keputusan-keputusan yang dibuat di dalam UNCLOS menguntungkan bagi Indonesia karena, artinya Indonesia dapat memiliki peluang untuk mengelola SDA yang ada di atas laut maupun di dasar laut semaksimal mungkin untuk kesejahteraan masyarakat Indonesia. Dikutip dari (Rochwulaningsih et al., 2019) perairan Indonesia memegang peranan penting di dalam memperkuat perekonomian Indonesia. Salah satu unsur penting yang mendukung perekonomian Indonesia adalah perikanan. Penelitian yang dilakukan sejak 1951 sampai 2019 memperlihatkan bahwa terdapat perubahan yang signifikan pada bidang produksi dan konsumsi ikan per kapita di Indonesia. Sejak tahun 1951 sampai penelitian yang ditulis oleh Rochwulaningsih dkk, penangkapan ikan meningkat yang pada awalnya hanya sejumlah 324.000 ton per kubik menjadi 1.000.000 ton per kubik. Peningkatan produksi perikanan di Indonesia bahkan dinobatkan sebagai yang terbesar kedua di dunia setelah Tiongkok dan yang terbesar di antara negara-negara anggota ASEAN. Data tersebut dapat dilihat pada Gambar 2.

Gambar 2. Perbandingan Peningkatan Ikan per tahun Antar Negara-Negara di Dunia



Sumber: Rochwulaningsih et al., 2019: 5

Peningkatan penangkapan ikan per tahun tersebut juga diikuti oleh faktor lain yang memiliki pengaruh di dalam peningkatan perekonomian Indonesia. Faktor lain yang dimaksud adalah peningkatan pada produksi hasil olahan ikan selama periode 2009-2019. Pada tahun 2014, produksi hasil olahan ikan meningkat sebanyak 1.28% atau sebanyak 5.78 miliar ton. Produksi hasil olahan ikan di tahun 2014 tersebut adalah hasil dari peningkatan produk olahan ikan sebesar 14.98% di antara tahun 2010-2014. Dengan perolehan sebesar ini, Indonesia dapat memberikan kontribusi Pendapatan Domestik Bruto (PDB) nasional sebesar 7%. Perolehan ini bahkan lebih besar 3% dibandingkan dengan perolehan yang dapat diberikan dari sektor agraria ((Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2014) dalam (Rochwulaningsih et al., 2019)).

Pernyataan lain dari Presiden Indonesian Maritime Pilots Association (INAMPA), Pasoroan Herman Harianja juga ikut mendukung mengenai seberapa penting wilayah laut bagi perekonomian Indonesia.

Potensi ekonomi maritim Indonesia yang berasal dari 11 sektor memiliki potensi ekonomi sebesar Rp 18.000 Triliun per tahun. Potensi ekonomi tersebut juga diikuti dengan besaran biaya logistik untuk menjalan bisnis pemerintah yang berkisar pada angka Rp 2.500 Triliun per tahun. Untuk mencapai potensi ekonomi sebesar itu, Indonesia masih perlu memperkuat infrastruktur, superstruktur, sistem, dan teknologi yang memadai di bidang kelautan. Selain itu, efektivitas dan efisiensi di bidang perekonomian maritim juga perlu ditingkatkan agar Indonesia dapat melakukan persaingan di tingkat global (Kurniawan, 2023).

Dengan berbagai keuntungan yang dimiliki sebagai bangsa maritim, sudah sepatutnya Indonesia untuk menjadikan wilayah maritim sebagai salah satu agenda di dalam kepentingan nasional yang dimiliki. Dalam mewujudkan kepentingan nasional Indonesia tersebut, salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan menunjukkan pada dunia bahwa Indonesia adalah poros maritim baik secara regional dan internasional. Hal tersebut salah satunya disampaikan melalui the East Asia Summit yang dihadiri oleh Presiden AS, Barack Obama dan PM Jepang, Shinzo Abe (Witular, 2014). Pada forum tersebut, Presiden Joko Widodo memperkenalkan sebuah konsep yang disebut dengan Global Maritime Fulcrum (GMF). Dikutip dari (BRIN, 2020) GMF dapat menjadi alat yang tepat untuk mengangkat citra Indonesia sebagai kekuatan utama di bidang maritim secara internasional. Secara substantif, konsep GMF ini dapat dilihat sebagai sebuah Kebijakan Luar Negeri (KLN) pemerintah Jokowi. Adapun lima pilar yang dijadikan sebagai konsep GMF sebagaimana dikutip dalam (Aufiya, 2017) yaitu:

1. *Rebuilding Indonesia's maritime culture. Indonesia, as biggest archipelagic country with 18,000 islands, should realize that the oceans as part of national identity and prosperity which means by good ocean management therefore determines Indonesia's future.*
2. *Maintaining and managing marine resources, by the development of a sustainable fishing industry by sovereignty of the marine food sector.*
3. *Prioritizing maritime connectivity and infrastructure development. The program including developing logistical networks and deep seaports, establishing maritime tourism industry, constructing sea highways along the coast of Java and shipping industry.*
4. *Intensifying maritime diplomacy. This by inviting partner countries to work together on maritime and marine issues in order to reduce and mediate disputes as well as conflicts factors such as territorial disputes, illegal fishing, smuggling, piracy, violations of sovereignty and marine pollution.*
5. *Strengthening Indonesia's maritime defense capability. The aim is not merely to maintain Indonesia maritime sovereignty and its natural resources, but also ensuring the safety and peace of the region's maritime security.*

Melalui GMF, dapat dilihat bahwa Indonesia memiliki keseriusan yang cukup besar di dalam menjadi poros maritim dunia. Tentu, dengan lahirnya konsep baru *ala* Indonesia ini, dapat menjadi nilai jual Indonesia di mata dunia sebagai negara pertama yang memperkenalkan konsep serupa. Dapat dilihat pada poin kedua yang membicarakan mengenai *sustainability* serta poin kelima yang membicarakan mengenai keamanan maritim. Dua poin ini menjadi bahasan krusial di dalam membuat Indonesia sebagai poros maritim dunia. Pembahasan mengenai dua poin ini menjadi penting mengingat, dua poin tersebut juga ikut dimaktubkan di dalam konsep GMF.

Ancaman Non-Negara

Adanya ancaman di dalam sebuah kawasan yang awalnya hanya menjadi permasalahan suatu negara, pada akhirnya dapat menjadi masalah bagi negara yang lain di dalam kawasan tersebut. Hal ini terlihat dari banyaknya kejahatan transnasional yang terjadi di perairan Indonesia meskipun penyebab awal atau sebagian besar berbasis di luar negeri. Ancaman yang baru lahir ini sebagian dapat dikaitkan dengan globalisasi yang menjadikan perbatasan tradisional semakin tidak relevan. Ketidakrelevanan

seperti itu, sekali lagi, dapat ditunjukkan pada bagaimana kejahatan-kejahatan itu terjadi pada awalnya dan bagaimana kejahatan itu kini dapat dilakukan dengan cara-cara yang hadir sebagai akibat globalisasi, dari bidang informasi hingga komunikasi.

Kembali kepada kasus kejahatan transnasional di daerah laut Indonesia, terdapat beberapa kasus yang menjadi highlight, seperti terorisme, perdagangan manusia, dan IUU fishing. Meskipun jika ditinjau lebih jauh terdapat perbedaan kepentingan ketika melakukan operasi masing-masing, tiga kasus tersebut adalah ancaman non-negara yang muncul dari aktor non-negara (kelompok teroris, kelompok kejahatan terorganisir (*organized crime groups*), dan bahkan perusahaan perikanan). Mengesampingkan identitasnya sebagai ancaman non-negara, sangat penting untuk tidak meremehkan tingkat keparahan dari kerusakan yang disebabkan oleh kelompok-kelompok tersebut, terutama terhadap laut yang memiliki nilai penting bagi Indonesia.

Terorisme merupakan salah satu isu yang hadir di Asia Tenggara yang juga menjadi perhatian Indonesia. Ancaman yang dihasilkan dari kemunculan terorisme juga dapat dirasakan pada area laut, khususnya keamanan maritim Indonesia. Terkait hal ini, kelompok teroris memanfaatkan laut sebagai salah satu wilayah operasi teror. Salah satu contoh adalah kelompok Abu Sayyaf yang berbasis di Filipina (Kibitiah & Yustikaningrum, 2018). Meski bermarkas di negara lain, kelompok tersebut telah memanfaatkan wilayah Sulu dan Laut Sulawesi yang sebagian berada di bawah yurisdiksi Indonesia. Dengan kapasitasnya sendiri, kelompok ini telah melakukan berbagai aksi teror mulai dari perompakan, penculikan (yang sering memakan korban nelayan lokal dan pelaut lainnya) dan juga rangkaian kejahatan transnasional lainnya di perairan Indonesia. Dengan adanya ancaman seperti itu, akan mengancam stabilitas maritim yang akan mempertaruhkan keamanan berbagai kegiatan maritim, terutama yang terlibat dalam *blue economy* Indonesia yang luas.

Selanjutnya, ancaman dari IUU Fishing juga penting untuk digarisbawahi. IUU Fishing mencakup berbagai kegiatan, mulai dari tindakan illegal fishing (ketiadaan izin atau melakukan penangkapan ikan di wilayah negara lain), apa yang ditangkap oleh kapal (spesies langka dan overfishing (penangkapan ikan secara berlebihan)) hingga cara penangkapan ikan dilakukan (mengggunakan cara-cara ilegal seperti racun dan bahan peledak). Meskipun benar bahwa tindakan IUU Fishing sebagian dilakukan oleh nelayan dalam negeri (penggunaan pukat dasar dan bahan peledak serta overfishing), kita tidak dapat menutup mata terhadap aktor asing (Puryono, 2016). Tindakan yang dilakukan oleh aktor asing ini tidak hanya melanggar keutuhan wilayah Indonesia, tetapi juga turut mengancam keamanan maritim Indonesia, khususnya dimensi lingkungan. Dimensi tersebut akan dibahas pada bagian berikut, namun singkatnya, IUU Fishing juga berkontribusi terhadap overfishing dan degradasi lingkungan laut di Indonesia.

Permasalahan lain yang mengintai laut Indonesia, terlepas dari ancaman terorisme, adalah pemanfaatan laut untuk melaksanakan kejahatan transnasionalisme yang lain. Contoh yang patut disorot adalah kasus perdagangan manusia. Indonesia telah menyaksikan berbagai jenis perdagangan yang memanfaatkan lautnya, mulai dari perdagangan orang (TIP) hingga perdagangan narkoba dan satwa langka. Perdagangan narkoba, salah satu masalah perdagangan umum di Indonesia, tercatat telah memanfaatkan laut sebagai mediana. Hal ini juga didukung oleh data yang dihimpun oleh Badan Narkotika Nasional (BNN) bahwa 90% peredaran narkoba di Indonesia dilakukan melalui jalur laut (Siregar, 2021). Di sisi lain, perdagangan manusia adalah kejahatan transnasional lain yang sedang berusaha diatasi oleh Indonesia. Pada tahun 2021, Indonesia mencatat peningkatan kasus perdagangan manusia dibandingkan tahun sebelumnya (2020) dari 213 menjadi 256 kasus (Renaldi, 2021). Mirip dengan jenis perdagangan lainnya, laut merupakan jalur penting bagi keberhasilan para pelakunya. Dalam kasus perdagangan manusia, penting untuk melihat tidak hanya sebagai ancaman lain di ranah maritim, tetapi sebagai variabel penting dalam rangkaian masalah lain di Indonesia, terutama mengenai

keamanan manusia Indonesia (berapa banyak orang yang bisa menjadi korban) serta kaitannya dengan masalah sosial lainnya (penggunaan narkoba secara ilegal).

Tindakan-tindakan kriminal tersebut pada akhirnya akan mempersulit upaya Indonesia mencapai keamanan maritim yang diperlukan untuk memberikan stabilitas. Dengan tidak adanya stabilitas pada sektor maritim, akan ada banyak aktivitas yang terjadi di dalam dan sekitar lautan rentan terhadap ancaman yang disebutkan di atas. Lebih dari itu, kegagalan menjaga keamanan maritim dapat membawa dampak negatif bagi Indonesia dan Asia Tenggara secara keseluruhan. Kejahatan transnasional dapat mengganggu aktivitas yang terjadi di laut yang dapat menyebabkan meningkatnya ketidakstabilan dan ketidakamanan di laut. Kondisi seperti itu tidak hanya akan memengaruhi aktor-aktor domestik di laut tetapi juga internasional terutama karena interaksi internasional semakin kuat seperti yang terlihat dalam perdagangan internasional melalui laut. Sebagai contoh adalah Selat Malaka yang dulu dianggap sebagai hotspot baru pembajakan di kawasan (Winn, 2014). Pada tahun 2004, 60 insiden dilaporkan terjadi di Selat Malaka yang menjadikannya salah satu perairan paling berbahaya di dunia. Kondisi seperti itu akan menarik perhatian masyarakat internasional seperti yang terjadi di perairan Somalia (Octavian, 2019). Kekhawatiran yang diberikan oleh komunitas internasional, terutama mengingat taruhan yang tinggi di jalur air (seperti terlihat pada arus barang), akan menuntut negara-negara di kawasan untuk meningkatkan langkah-langkah mereka untuk melindungi wilayah maritim. Jika tindakan untuk merespons dengan tepat tidak diambil, itu akan memaksa banyak negara untuk mengambil tindakan mereka sendiri untuk melindungi kapal mereka, menjadikannya isyarat ketidakpercayaan mereka terhadap negara-negara di kawasan tersebut.

Ancaman terhadap Dimensi Keberlanjutan dan Lingkungan dalam Keamanan Laut Indonesia

Selain ancaman terhadap keamanan nasional, baik dimensi manusia maupun maritim, dimensi lingkungan juga penting untuk diperhatikan. Laut merupakan sumber penghidupan bagi banyak orang di Indonesia. Baik dalam industri perikanan maupun industri lain yang memanfaatkan laut dengan cara lain, stabilitas dan kondisi laut memiliki peranan yang penting bagi kegiatan mereka (IISD, 2021). Ini semua lebih relevan terhadap kondisi terdahulu karena jika laut tidak mampu menyediakan sumber daya laut, mereka semua akan terancam. Oleh karena itu, dimensi lingkungan dari keamanan maritim juga penting untuk digarisbawahi, terutama karena menjadi dasar bagi aspek-aspek lain dari keamanan maritim yang relevan.

Dikelilingi oleh laut yang luas dan terbuka, tidak mengherankan jika Indonesia mengeksploitasi sumber daya maritim yang jumlahnya tidak terhitung di dalamnya. Sayangnya, eksploitasi tersebut dilakukan dengan cara yang tidak hanya berkelanjutan dalam jangka panjang, tetapi juga berkontribusi terhadap degradasi lingkungan (Khairunnisa, 2022). Dengan latar belakang itu, penting bagi Indonesia untuk mengatasi masalah ini meskipun hal itu juga akan mengubah cara memanfaatkan lautnya.

Overfishing merupakan salah satu masalah yang melekat pada kegiatan perikanan Indonesia. Terlepas dari bagaimana industri perikanan bertanggung jawab atas keamanan pangan negara, hal itu dilakukan dengan cara yang tidak berkelanjutan seperti yang terlihat dalam kasus *overfishing*. Jika *overfishing* tetap terjadi, hal itu dapat menimbulkan ancaman dalam hal keberlanjutan prakteknya karena akan membahayakan akses generasi mendatang ke sumber daya maritim. Mengingat, melalui tindakan *overfishing*, sedikit atau bahkan nyaris tidak terdapat pertimbangan terkait stok ikan yang cukup atau tidak untuk di masa depan.

Dampak terhadap populasi ikan secara keseluruhan bukanlah satu-satunya hal yang perlu dikhawatirkan. Dampak lain dari *overfishing* juga hadir dalam kerusakan atau degradasi yang ditimbulkannya terhadap laut (Aqil, 2022). Hal ini dapat disebabkan oleh alat yang digunakan nelayan atau kapal untuk menangkap ikannya. Contoh tepat untuk menggambarkan kondisi tersebut adalah penggunaan kapal pukat laut yang memiliki kapasitas untuk mendapatkan tangkapan besar dengan

biaya menghancurkan kehidupan di dasar laut (Suuronen et al., 2020). Belum lagi bagaimana penggunaan jaring ikan tertentu bisa menjerat ikan-ikan kecil yang seharusnya dibiarkan tumbuh.

Mengesampingkan implikasi terhadap lingkungan, dampak serupa juga hadir untuk masyarakat pesisir. Berbeda dengan kapal penangkap ikan swasta berukuran besar, mereka terdiri dari nelayan skala kecil dan kelompok lain yang sangat bergantung pada laut, khususnya yang berada di dekat mereka. Mengingat perbedaan kapasitas dalam menangkap ikan, tidak mengherankan bahwa mereka akan mendapatkan kerugian paling besar dari implikasi negatif yang terjadi terhadap laut dan sumber dayanya (Mordhorst, 2021). Kapal penangkap ikan besar dapat dengan mudah mengalihkan wilayah operasinya jika tidak memperoleh keuntungan yang diinginkan dan meninggalkan sisa-sisa kegiatannya. Sementara itu, masyarakat pesisir tersebut akan ditinggalkan dengan lautan yang sudah rusak dan sumber dayanya yang terkuras.

Perbedaan yang mencolok dapat dilihat pada bagaimana kasus overfishing terjadi di laut bagian Barat dan Tengah Indonesia, sedangkan penangkapan ikan kurang terjadi di laut bagian Timur. Mengingat perbedaan tersebut, cara penangkapan ikan yang tidak berkelanjutan juga dapat menyebabkan degradasi lingkungan maritim secara holistik. Jika masalah ini dibiarkan begitu saja, hanya masalah waktu sebelum orang mengalihkan perhatian mereka ke laut bagian Timur setelah laut bagian Barat dan Tengah tidak memiliki sumber daya.

Terlepas dari tindakan-tindakan yang dilakukan oleh aktor dalam negeri, kejahatan transnasional seperti IUU Fishing juga memiliki andil dalam permasalahan tersebut. Kehadiran mereka menambah bobot lautan karena itu berarti semakin banyak aktor yang mengeksploitasi lautan, apalagi dilakukan dengan cara yang tidak berkelanjutan. Indonesia telah menghadapi banyak kasus *illegal fishing* yang dilakukan dengan instrumen ilegal seperti bom dan racun (Aminah, 2013). Pada tahun 2021 saja, Indonesia telah mengalami lebih dari 150 kasus *illegal fishing* di lautannya. Dari jumlah tersebut, lebih dari 50 kasus merupakan tindakan penangkapan ikan yang merusak dengan menggunakan alat-alat ilegal (bom dan racun) (Susanto, 2021). Tidak hanya berdampak negatif terhadap lautan, tindakan tersebut juga memperburuk ekosistem laut secara langsung karena tidak jarang mereka, terutama spesies yang terancam punah, menjadi sasaran khusus. Oleh karena itu, kegiatan tersebut tidak hanya ilegal, tetapi juga memperburuk masalah keberlanjutan yang sudah ada di industri perikanan Indonesia.

Ancaman terhadap dimensi lingkungan juga terdapat pada pencemaran laut yang dapat disebabkan oleh kesengajaan atau kecelakaan. Yang pertama dapat dilihat pada banyaknya sampah laut, terutama sampah plastik, yang mencemari lautan. Meski tidak menimbulkan kerusakan spontan, puing-puing laut atau polusi seperti itu tetap menurunkan kualitas laut. Pencemaran tersebut dapat dikaitkan dengan produksi sampah plastik Indonesia yang sangat besar yang pada tahun 2021 sekitar 7,8 ton setiap tahun (The World Bank, 2021b). Sampah plastik mengancam ekosistem laut karena bahaya yang ditimbulkannya. Banyak dari bagian ekosistem laut (flora, fauna, dan lain-lain) yang keliru mengonsumsi plastik sehingga menyebabkan kematian mereka. Hal yang sama juga berlaku untuk bagaimana polusi menghalangi kemampuan lingkungan untuk menjadi tempat bagi ikan untuk hidup dan berkembang biak (Aini, 2021). Kondisi seperti itu akan sangat memengaruhi industri perikanan secara keseluruhan.

Yang terakhir dapat ditinjau pada kasus tumpahan minyak (*oil spills*) yang diakibatkan oleh kecelakaan di laut, khususnya yang melibatkan kapal tanker minyak. Sebagai ancaman di ranah maritim, kecelakaan serupa tidak asing lagi terjadi di Indonesia mengingat letaknya yang strategis untuk perdagangan internasional sehingga menjadi jalur padat kapal laut. Pada tahun 2019 saja, terdapat sekitar 32.587 kapal yang melintasi perairan Indonesia, dua kali lipat dari jumlah di tahun 2015 yang hanya sekitar 16.142 kapal (Pebrianto, 2020). Mengingat dampak destruktif yang dihasilkan, kasus tersebut juga mengancam *blue economy* Indonesia. *Blue economy* Indonesia bertumpu pada sumber daya maritim yang sangat besar di lautan seperti terlihat pada kegiatan perikanan dan non-perikanan

yang berkontribusi terhadap perekonomian nasional. Oleh karena itu tidak mengherankan jika kejadiannya bisa menjadi bencana besar di luar lingkup lingkungan. Salah satu kasus *oil spills* adalah kecelakaan tumpahan minyak di Balikpapan pada tahun 2018 di mana tumpahan minyak tidak hanya mencemari lautan, membunuh ikan yang tak terhitung jumlahnya di sepanjang jalan, tetapi juga menyebabkan kecelakaan laut lainnya (Laut Sehat, 2021). Dalam jangka panjang, respon yang tidak memadai perihal pencegahan dan mengatasi polusi maritim tidak hanya akan menurunkan kualitas laut, tetapi juga berpotensi untuk membuat semua unsur yang ada di dalamnya menjadi rusak dan habis (Wright, 2017).

Langkah-Langkah yang Telah Ditempuh dalam Mencapai Kepentingan Indonesia di Laut

Indonesia telah memperhatikan pentingnya SDGs untuk kepentingan dan keamanan nasionalnya, terutama yang menyangkut domain maritimnya. SDG 14, kehidupan di bawah air (life below water) adalah salah satu hal yang dikejar Indonesia terkait dengan kelestarian dan keamanan lautnya. Dalam mengembangkan pendekatan berkelanjutan, Indonesia tidak hanya memperhitungkan laut saja, tetapi juga mempertimbangkan dimensi manusia. Yang dimaksud dengan itu adalah bagaimana upaya-upaya untuk meningkatkan penghidupan masyarakat pesisir hadir. Sejak tahun 2020, Indonesia telah berupaya untuk meningkatkan jumlah kawasan lindung laut dan mengembangkan cara penangkapan ikan yang berkelanjutan (Ahmad, 2020). Secara keseluruhan, Indonesia berfokus pada tiga dimensi dalam rangka mengejar pemanfaatan laut secara berkelanjutan, seperti lautan yang sehat, ekosistem maritim yang produktif, dan peningkatan mata pencaharian. Dimensi tersebut juga terdiri dari berbagai tujuan yang menangani berbagai masalah seputar penggunaan sumber daya maritim Indonesia.

Tabel 1. Tiga dimensi SDG-14 Indonesia

Healthy Oceans	Productive Maritime Ecosystem	Improved Livelihood
Reducing Marine Pollution	Sustainable Harvesting	Inclusive Ocean Economy
Ecosystem Conservation	Maritime Conservation Areas Management	Knowledge Based Policy and Management
Mitigating Ocean Acidification	Managing Subsidies	Managing Small Scale Fisheries Strengthening International Diplomacy

Sumber: Mubariq Ahmad/Conservation Strategic Fund, 2020: 8

SDGs bukan satu-satunya sumber panduan untuk peralihan Indonesia menuju pemanfaatan laut yang berkelanjutan. Kearifan lokal dan kebudayaan yang sejalan dengan upaya menuju laut yang berkelanjutan juga diperhitungkan. Dengan demikian, pemerintah dapat mempertimbangkan keragaman bentang alam yang dimiliki mengingat banyaknya lautan di Indonesia. Dengan menyadari dan memperhatikan kearifan lokal yang dimiliki, pemerintah Indonesia dapat mengintegrasikan unsur-unsur terkait ke dalam gagasan yang lebih besar tentang kelestarian dan keamanan maritim. Kearifan lokal yang relevan di sekitar laut dapat dilihat di Aceh (Panglima Laut), Maluku (Sasi), Bali (Awig-Awig) dan daerah lainnya (Fajar, 2021). Keterlibatan hal-hal tersebut merupakan ciri penting dalam upaya Indonesia mendorong keberlanjutan karena secara aktif melibatkan masyarakat untuk menjadi aktor aktif dalam skema besar tersebut. Hal itu karena mereka tidak semata-mata bertindak sepenuhnya mengikuti perintah pemerintah secara mutlak, mereka justru akan melakukannya dengan cara mereka sendiri yang sesuai dengan kearifan lokal masing-masing. Dengan melakukan hal-hal yang sudah disebutkan sebelumnya, diharapkan dapat memunculkan lebih banyak keterlibatan masyarakat dan dukungan lokal dalam mencapai tujuan yang pemerintah miliki (The World Bank, 2021a).

Dalam menghadapi ancaman seputar laut, Indonesia telah mengambil beberapa langkah untuk mencapai keamanan maritimnya. Salah satu caranya adalah dengan membentuk lembaga atau aparatur negara yang relevan untuk menegakkan keamanan maritim. Meskipun bersifat multi-lembaga dengan satu tujuan, masih terdapat kemungkinan bagi lembaga-lembaga terkait untuk saling bekerja sama dalam menanggulangi kejahatan transnasional di laut lepas. Saat ini Indonesia memiliki banyak instansi yang bergerak di bidang keamanan dan keselamatan maritim, seperti Bakamla RI, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, KPLP (Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai), Polair, dll. Dalam upaya menjaga keamanan maritim di Indonesia, masing-masing memiliki bagian bidang khusus yang harus dicakup (dari Kementerian Perikanan yang menangani hal-hal yang berkaitan dengan industri perikanan hingga Bakamla dan Angkatan Laut yang berpatroli di laut). Ada banyak operasi bersama antara badan-badan tersebut di atas, yang terkadang juga melibatkan mitra dari negara tetangga, yang telah menemui keberhasilan di lapangan (VIVA, 2022).

Lembaga-lembaga tersebut juga telah melakukan berbagai upaya diplomasi maritim. Salah satunya yang terbaru melibatkan unsur coast guard di bawah bendera ASEAN Coast Guard Forum (ACF) yang dipelopori Bakamla RI di ASEAN (Maharani, 2021). Seperti namanya, ACF mengizinkan negara-negara anggota, yang diwakili oleh *coast guard* masing-masing negara, untuk membahas masalah keamanan dan keselamatan maritim yang dihadapi. Dalam forum tersebut, Indonesia dan negara anggota ASEAN lainnya dapat menyoroiti setiap masalah maritim, terutama kejahatan lintas negara yang memerlukan pendekatan bersama dalam penanganannya. Inisiatif untuk memimpin dan membentuk forum tersebut adalah sebuah hal yang rasional, mengingat keterkaitan antara negara-negara anggota ASEAN yang dapat dilihat dari letak geografisnya, yang akan membuat setiap ancaman, termasuk yang dihadirkan oleh kejahatan transnasional di laut, sesuatu yang dapat memengaruhi negara-negara lain di kawasan tersebut. Terkait hal tersebut, tindakan penyelesaian masalah di laut adalah kepentingan nasional yang dimiliki masing-masing negara. Terlebih, saat ini sudah terdapat forum yang tepat untuk membicarakan mengenai permasalahan yang dialami masing-masing negara.

Sebagai salah satu cara untuk meningkatkan upaya menjaga keamanan lautnya, Indonesia juga menyusun Indeks Keamanan Laut. Sebelumnya, Indonesia mengandalkan data atau hasil indeks keamanan lautnya dari lembaga non-pemerintah (NGO) seperti Stable Seas. Akan tetapi, tidak bijak tentunya bagi Indonesia untuk hanya mengandalkan data index dari pihak ketiga mengingat penghitungan yang dilakukan belum tentu mempertimbangkan faktor-faktor khusus yang terdapat di perairan Indonesia. Pertimbangan akan faktor yang bersifat khusus di perairan Indonesia juga didukung oleh fakta bahwa parameter yang dimanfaatkan Stable Seas sama atau tidak dibedakan pada tiap negara. Oleh karena itu, Indeks Keamanan Laut pun akhirnya disusun di bawah naungan Bakamla RI untuk menyediakan kajian atau penilaian akan keamanan laut Indonesia yang lebih terlokalisasi.

Kini, data yang dimanfaatkan dalam index tersebut berasal dari berbagai lembaga pemerintah yang bergerak di bidang keamanan maritim. Seperti yang terdapat pada Indeks Keamanan Laut Indonesia tahun 2022, Indonesia mendapatkan skor sebesar 53 yang berarti Indonesia telah mencapai keamanan maritim yang cukup baik di tahun itu (Puspen TNI, 2022). Dalam mengkaji kualitas keamanan laut Indonesia, indeks tersebut mempertimbangkan berbagai aspek atau dimensi, mulai dari kapasitas patroli dan pemantauan laut hingga bagaimana berbagai ancaman serta insiden di laut ditangani. Pembuatan instrumen seperti itu juga turut mendukung kesadaran sektor maritim atau maritime domain awareness Indonesia yang turut meningkatkan kapasitas Indonesia untuk menjadi lebih awas terhadap apa saja yang tengah terjadi di perairannya. Oleh karena itu, Indeks Keamanan Laut juga menjawab salah satu masalah yang dihadapi Indonesia sebelumnya, yakni kesulitan untuk memperoleh kesadaran yang komprehensif terkait apa saja yang terjadi di lautnya (Masita, 2019).

Tabel 2. Indikator Indeks Keamanan Laut Indonesia

Indonesia's Maritime Security Index (IKL) Indicators
Patrol Capacity Dimension
Surveillance Capacity Dimension
Handling of Crimes on the Sea Dimension
Handling of Violations on the Sea Dimension
Handling of Maritime Pollution Dimension
Handling of Maritime Accidents Dimension

Sumber: Olahan Penulis

Selain upaya untuk mengukur keamanan laut Indonesia, upaya untuk merespons ancaman di laut secara langsung juga turut diupayakan. Terkait isu penangkapan ikan secara ilegal, Indonesia telah mengambil langkah-langkah untuk menghadapinya. Salah satu kebijakan yang disusun Indonesia melibatkan kegiatan menenggelamkan kapal yang tertangkap melakukan penangkapan ikan secara ilegal. Namun, Indonesia tidak hanya berfokus semata pada kebijakan tersebut. Indonesia turut fokus untuk melaksanakan diplomasi maritim, baik secara bilateral maupun multilateral, untuk mencapai kepentingannya di bidang keamanan laut.

Inisiatif seperti itu dapat dipahami sebagai pemahaman Indonesia bahwa aksi retaliatif semata juga bisa bersifat kontraproduktif mengingat respons dari negara lain. Untuk mencapai kepentingannya, terutama dalam sistem internasional yang memiliki keterhubungan yang kuat, Indonesia juga bergabung dan terlibat aktif dalam berbagai organisasi atau forum yang turut membahas isu-isu maritim. Melalui keterlibatan seperti itu, Indonesia memperoleh kesempatan untuk terlibat aktif dalam kegiatan agenda-setting di kawasan terkait isu-isu maritim serta memberikan sorotan terhadap ancaman di sektor tersebut, mulai dari penangkapan ikan secara ilegal hingga kejahatan transnasional lainnya di laut, yang harus dihadapi guna mencapai keamanan maritim.

Untuk itu, inisiatif dan keterlibatan Indonesia terkait keamanan laut di ASEAN perlu dijelajahi, terutama dalam menghadapi ancaman kejahatan transnasional. Kejahatan transnasional merupakan salah satu ancaman yang telah mendapat sorotan pembahasan ASEAN terutama mengingat dampaknya terhadap keamanan dan stabilitas kawasan Asia Tenggara. Ancaman tersebut juga telah memberikan dampak terhadap keamanan dan keselamatan maritim negara-negara anggota ASEAN. Sebagai respons terhadap keadaan tersebut, berbagai inisiatif telah dibuat untuk menghadapi dan menyusun kerangka kerja untuk menangani isu yang dihadapi.

Negara-negara anggota ASEAN, termasuk Indonesia, telah menyadari keberadaan dan dampak dari berbagai ancaman yang dibawa oleh kejahatan transnasional di kawasan. Kesamaan pandangan dan kesadaran tersebut memberikan kesempatan untuk menyelaraskan kepentingan yang ada guna mendukung upaya kerjasama dan dialog untuk mengatasi ancaman tersebut. Berbagai kesepakatan yang telah disepakati dan dibuat oleh negara-negara anggota ASEAN adalah bukti dari kesamaan pandangan dan keinginan untuk mengatasi ancaman di kawasan. Salah satu contohnya adalah ASEAN Convention Against Trafficking in Persons, Especially Women and Children yang disusun sebagai respons terhadap isu penyelundupan dan perdagangan manusia pada tahun 2015 (ASEAN Secretariat, 2015). Untuk masalah lain seperti penangkapan ikan yang ilegal, Kerangka kerjasama seperti Cooperation Framework on ASEAN Network for Combating Illegal, Unreported, Unregulated (IUU) Fishing yang dibentuk pada tahun 2020 dapat dijadikan contohnya (Malik, 2022).

Peran aktif Indonesia dalam formulasi berbagai inisiatif ASEAN dapat diatribusikan pada sentralitasnya dalam ASEAN. Pada tahun 2023, Indonesia telah mendorong dibahasnya berbagai inisiatif yang relevan dalam menangani isu perdagangan dan penyelundupan manusia mengingat perannya sebagai ketua ASEAN tahun ini. Dalam salah satu KTT yang telah diadakan, negara-negara

anggota ASEAN telah membahas dan menyepakati dokumen untuk menangani masalah tersebut yang bernama Declaration on Combating Trafficking in Persons Caused by the Abuse of Technology (Chauhan, 2023). Tercapainya kesepakatan tersebut dapat menjadi bukti dari kapasitas Indonesia sebagai pemimpin ASEAN dalam menyelaraskan kepentingan-kepentingan negara anggota ASEAN guna mencapai konsensus. Oleh karena kapasitas tersebut, Indonesia mampu dan telah mendorong rekan-rekannya di ASEAN untuk turut mengupayakan keamanan dan pengelolaan laut yang berkelanjutan di wilayah mereka (Wicaksono, 2017).

Keterlibatan Indonesia di ASEAN juga memperbolehkannya untuk menjembatani mitra regional lainnya untuk bekerja sama di bidang keamanan maritim baik secara bilateral maupun trilateral. Terorisme dan pembajakan di laut adalah dua ancaman yang marak membayangi perairan kawasan, termasuk perairan Indonesia. Selat Malaka di Indonesia dulunya juga kerap dibayangi kasus pembajakan. Untuk menanganinya, Indonesia bekerja sama dengan negara-negara tetangganya dengan membentuk Malacca Strait Patrol (MSP). MSP terdiri atas Indonesia, Malaysia, Singapore, dan Thailand (MINDEF Singapore, 2015). Dalam mewujudkan keamanan maritim melalui penanganan ancaman pembajakan, MSP mengadakan patroli air dan udara yang melibatkan angkatan laut dari masing-masing negara anggotanya. Hal serupa juga dilakukan Indonesia dalam menghadapi ancaman terorisme di laut dimana Indonesia terlibat dalam Indomalphi bersama dengan Malaysia dan Filipina. Seperti MSP, Indomalphi bertujuan untuk menjaga keamanan maritim dengan perbedaan pada fokusnya terhadap ancaman terorisme di Laut Sulu dan Laut Sulawesi. Dalam inisiatif tersebut, terdapat kesamaan pandangan terhadap ancaman yang memotivasi ketiga negara tersebut untuk memperkuat kerjasama dan komitmen walaupun tidak ada hukuman terhadap aksi sebaliknya dalam kerangka Indomalphi (Rustam et al., 2022). Selain menjadi salah satu jawaban dalam mengatasi ancaman transnasional di laut, inisiatif tersebut juga turut mendukung stabilitas kawasan sebagai hasil dari penguatan hubungan dari kerjasama yang dilaksanakan. Akan tetapi, berbagai inisiatif serta keterlibatan aktif Indonesia di Asia Tenggara belum cukup untuk menjawab ancaman non-negara di laut.

Seperti sebelumnya disebutkan, keterhubungan antar negara juga terdapat pada sektor laut dimana berbagai negara memiliki batas teritorialnya. Terdapat banyak negara yang patut diperhitungkan kala membahas pentingnya sektor maritim. *at the sea as many states share borders or claims there*. Oleh karena itu, Indonesia tidak bisa membatasi partisipasinya di forum seperti ASEAN ketika ia ingin memberikan fokus pada keamanan maritimnya sendiri atau kawasan secara keseluruhan. Inisiatif Indonesia turut mempertimbangkan faktor-faktor di luar Asia Tenggara dengan memperhitungkan aksi atau keterlibatan negara lain di luar kawasan. Kesadaran akan perlunya melibatkan aktor yang banyak tersebut sudah disadari oleh Indonesia seperti yang terlihat pada keterlibatannya di forum terkait isu sektor maritim.

Keterlibatan aktif Indonesia dalam IORA (Indian Ocean Rim Association) dapat dijadikan sebagai contoh. IORA adalah organisasi antar pemerintah yang memiliki fokus pada kerjasama maritim di bidang keamanan, keselamatan, dan keberlanjutan sektor maritim. IORA memiliki 23 negara anggota yang berasal dari kawasan Asia Tenggara hingga Eropa Barat (IORA, 2017). Keberagaman basis regional negara-negara anggota tersebut menunjukkan bagaimana Samudera Hindia saja sudah menjadi fokus dari kepentingan berbagai negara. Sejak awal bergabung pada 1997, Indonesia telah terlibat aktif dalam berbagai inisiatif di bidang pembangunan laut yang berkelanjutan. Kala masa kepemimpinannya pada periode 2015-2017, Indonesia memainkan peran penting dalam memimpin IORA untuk menyusun Jakarta Concord dalam konferensi tingkat tingginya. Selain dukungan serta respons positif yang diperoleh dari menteri-menteri di IORA, Jakarta Concord juga turut memberikan basis bagi upaya untuk memperkuat keamanan maritim serta mendukung pembangunan laut dan industri perikanan yang berkelanjutan (DFAT Australia, 2017). Dengan diratifikasinya Jakarta Concord pasca penyusunannya, hasil tersebut tentu sejalan dengan kepentingan Indonesia untuk menjaga keamanan maritim.

Selain Jakarta Concord, Indonesia juga terlibat dalam perumusan Rencana Aksi periode 2017-2021. Rencana aksi itu tidak hanya akan mendukung implementasi dari Jakarta Concord, tetapi juga turut mengantisipasi penyusunan Rencana Aksi periode 2022-2027 mendatang. Secara keseluruhan, Keterlibatan Indonesia dapat dianggap sebagai upayanya untuk terlibat aktif dalam pembentukan rezim dan norma di kawasan. Mengingat pembentukan persetujuan dan rencana tersebut terjadi di dalam IORA, kesepakatan atau dukungan dari negara anggota IORA dapat diperoleh dengan cukup mudah mengingat kesamaan kepentingan mereka dalam berbagai perkara maritim yang menuntun mereka untuk bergabung ke IORA sedari awal. Hal ini turut mendukung stabilitas kawasan mengingat didukungnya pula rasa saling pengertian akan masalah yang dihadapi, yakni isu keamanan dan stabilitas maritim antar negara. Hal tersebut pula yang akan mendukung pencapaian target bersama lainnya terkait keamanan dan keberlanjutan sektor maritim negara-negara bersangkutan (Setiyanto, 2017).

Keterlibatan aktif Indonesia di IORA juga memberikannya kesempatan untuk menggarisbawahi ancaman dari kejahatan transnasional di sektor laut. Pada tahun 2023, Indonesia telah menjadikan kerjasama dengan rekan-rekan IORA-nya sebagai salah satu inisiatif untuk menghadapi ancaman IUU fishing. Salah satu cara yang ditempuh Indonesia adalah melalui kegiatan koordinasi dan melobi mitra kerjanya, seperti yang dilakukan Indonesia kepada Perancis untuk mendorong pengembangan kerangka kerja untuk melawan IUU fishing (Kemlu RI, 2023). Hal serupa juga dapat dilaksanakan Indonesia untuk menghadapi ancaman lain di laut seperti pembajakan, penyelundupan dan perdagangan manusia, serta terorisme.

KESIMPULAN

Sebagai negara kepulauan yang juga termasuk kekuatan regional di kawasan, laut serta keamanannya memainkan peran penting dalam perkembangan Indonesia. Sebagaimana sebelumnya disebutkan, keamanan laut Indonesia merupakan isu sentral bagi Indonesia mengingat peran laut sebagai peti harta sumber daya laut hayati dan non-hayati serta nadi yang menghubungkan pulau-pulau di Indonesia. Sentralitas keamanan laut itulah yang kemudian menjadi fokus dari artikel ini untuk mengetahui upaya Indonesia dalam menghadapi berbagai ancaman terhadap keamanan lautnya. Di tengah sistem internasional yang telah dilanda globalisasi, keamanan laut Indonesia menjadi medan aksi bagi berbagai ancaman keamanan non-tradisional. Berbagai ancaman tersebut dapat berupa kejahatan transnasional yang kerap terjadi di laut Indonesia seperti IUU fishing, penyelundupan manusia, hingga terorisme. Tidak hanya itu, ancaman serupa juga muncul di dimensi lingkungan laut itu sendiri yang berkaitan erat dengan bagaimana Indonesia menjaga keberlanjutan dalam pengelolaan sumber daya lautnya. Berbagai dampak serta implikasi yang bisa dibawakan berbagai ancaman itu, baik dalam jangka panjang maupun pendek, mendorong Indonesia untuk mengambil langkah untuk mengatasinya. Terkait langkah-langkah tersebut, Indonesia giat mengupayakan penanganannya baik di ranah domestik dan internasional. Di ranah domestik, Indonesia telah membentuk berbagai instansi keamanan laut, seperti Bakamla RI dan TNI AL, serta membentuk instrumen evaluasi keamanan laut berupa indeks keamanan laut. Di sisi lain, gema serupa juga ada di ranah internasional dimana Indonesia aktif berpartisipasi dalam berbagai forum dan inisiatif internasional di bidang keamanan laut seperti IORA dan ASEAN. Melalui partisipasi tersebut, Indonesia dapat menyuarakan isu-isu keamanan laut serta memperoleh kesempatan untuk bekerja sama dengan negara lain dengan kepentingan serupa. Untuk riset-riset mendatang terkait topik keamanan laut Indonesia, beberapa area seperti implikasi spillover dari gejolak geopolitik Asia Tenggara hingga bagaimana Indonesia bisa bergerak menuju instansi keamanan maritim yang single agency dan single purpose bisa dilaksanakan. Rekomendasi kedua topik tersebut diberikan lantaran sifatnya yang masih berlangsung di kawasan serta bagaimana perubahan yang dibawakan mampu mengubah lanskap keamanan maritim Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, M. (2020). *Highlights From Indonesia's SDG-14 Roadmap*. https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/DitJaskel/publikasi-materi-2/CSEAS/Mubariq_Ahmad_Conservation Strategy Fund Indonesia.pdf
- Aini, N. N. (2021). *Dampak Sampah Plastik Terhadap Ekosistem Laut : Manusia Jangan Rusak Kami*. TKN PSL. <https://sampahlaut.id/2021/08/02/dampak-sampah-plastik-terhadap-ekosistem-laut-manusia-jangan-rusak-kami/>
- Ali, I. M., Yudo, L., & Sianturi, D. (2021). Sea Defense Strategy in Facing Maritime Security Threat in Indonesia's Sea. *Jurnal Prodi Strategi Pertahanan Laut*, 6(2), 169–188. <https://doi.org/https://doi.org/10.33172/spl.v6i2.636>
- Aminah, A. N. (2013). *Kapal Vietnam Tertangkap Bawa Bahan Peledak di Raja Ampat*. <https://news.republika.co.id/berita/modvpn/kapal-vietnam-tertangkap-bawa-bahan-peledak-di-raja-ampat>
- Anwar, S. (2018). Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, Dan Kekuatan Laut. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 6(3), 69–90. <https://doi.org/10.33172/jpbh.v6i3.315>
- Aqil, I. (2022). *Overfishing looms as Indonesia struggles to meet fisheries target: Study*. The Jakarta Post. <https://www.thejakartapost.com/indonesia/2022/12/23/overfishing-looms-as-indonesia-struggles-to-meet-fisheries-target-study.html>
- ASEAN Secretariat. (2015). *ASEAN Convention Against Trafficking in Persons, Especially Women and Children*. <https://asean.org/asean-convention-against-trafficking-in-persons-especially-women-and-children/>
- Aufiya, M. A. (2017). Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Contribution in the Indo-Pacific Region. *Andalas Journal of International Studies*, 6(2), 143–159. <https://doi.org/https://doi.org/10.25077/ajis.6.2.143-158.2017>
- Bateman, S. (2011). Solving the “Wicked Problems” of Maritime Security: Are Regional Forums up to the Task? *Contemporary Southeast Asia*, 33(1), 1–28. <http://www.jstor.org/stable/41288813>
- Booth, K. (2014). *Law, Force and Diplomacy at Sea (Routledge Revivals) (Reprint)*. Routledge.
- BRIN. (2020). *LIPI, Global Maritime Fulcrum dalam Konteks Indonesia Sebagai Negara Maritim*. <https://ipsh.brin.go.id/2020/03/16/lipi-global-maritime-fulcrum-dalam-konteks-indonesia-sebagai-negara-maritim/>
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53(February), 159–164. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>
- Buzan, B., Waever, O., & Wilde, J. de. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. Lynne Rienner Publishers. https://books.google.co.id/books?id=j4BGr-Elsp8C&pg=PP7&hl=id&source=gbs_selected_pages&cad=3#v=onepage&q&f=false
- Chan, E. S. Y. (2021). *China's Maritime Security Strategy*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003158523>
- Chauhan, K. S. (2023). *ASEAN Leaders Tackle Human Trafficking at Latest Summit*. <https://thediplomat.com/2023/05/asean-leaders-tackle-human-trafficking-at-latest-summit/>
- CNN Indonesia. (2020). *Polisi Tangkap 4 Perompak di Laut Jakarta*. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20200720191402-12-526845/polisi-tangkap-4-perompak-di-laut-jakarta>
- Darmawan, R. K. (2022). *Perompak Bersenjata Tajam Bajak Kapal Tanker di Perairan Sultra, Ancam Nakhoda dan Ikat ABK*. <https://regional.kompas.com/read/2022/01/10/140440578/perompak-bersenjata-tajam-bajak-kapal-tanker-di-perairan-sultra-ancam?page=all>
- Darusman, Y. M. (2018). Pengaruh Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 Terhadap Wilayah Laut Indonesia. *Jurnal Cita Hukum*, 6(2), 343–360. <https://doi.org/10.15408/jch.v6i2.8687>
- DFAT Australia. (2017). *Promoting regional cooperation for a peaceful, stable and prosperous Indian Ocean*. <https://www.dfat.gov.au/about-us/publications/Pages/iora-jakarta-concord>
- Fajar, J. (2021). *Merawat Wilayah Laut Nusantara dengan Sains dan Kearifan Lokal*. <https://www.mongabay.co.id/2021/01/21/merawat-wilayah-laut-nusantara-dengan-sains-dan-kearifan-lokal/>

- Feldt, L., Roell, P., & Thiele, R. D. (2013). Maritime Security-Perspectives for a Comprehensive Approach Maritime Security-Perspectives for a Comprehensive Approach. ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, 2(74), 51–68. <http://www.ispsw.de>
- Grove, E. (2021). The Future of Sea Power. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003149385>
- Hawkes, K. G. (1989). Maritime Security: Vol. 1 Ed. Cornell Maritime Press. https://books.google.co.id/books?id=pW8TAAAAYAAJ&source=gbs_book_other_versions
- IISD. (2021). Government Support for Marine Fisheries in Indonesia Should Be Assessed to Minimize the Risk of Overcapacity and Overfishing—New Report. <https://www.iisd.org/gsi/news-events/government-support-marine-fisheries-indonesia-should-be-assessed-minimize-risk>
- IORA. (2017). About IORA. <https://www.iora.int/en/about/about-iora>
- KBRI Kazakhstan. (n.d.). Geografi. Retrieved June 19, 2023, from <https://kemlu.go.id/nur-sultan/id/pages/geografi/41/etc-menu>
- Kemlu RI. (2023). Indian Ocean Rim Association (IORA). Kerja Sama Regional. https://kemlu.go.id/portal/id/read/167/halaman_list_lainnya/indian-ocean-rim-association#
- Khairunnisa, F. (2022). Blue Economic Concept on Protecting Marine Ecosystem in Indonesia and China. The Lawpreneurship Journal, 2(1), 43–60. <https://doi.org/10.21632/tlj.2.1.43-60>
- Kibtiah, T. M., & Yustikaningrum, R. V. (2018). ISIS Defeat In The Middle East: It's Impact On The Increase Of ISIS Power In The Southeast Asia (Case Study: The Increasing Number Of ISIS Member In Indonesia). Journal of Strategic and Global Studies, 1(2). <https://doi.org/10.7454/jsgs.v1i2.1009>
- Klein, N. (2011). Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199566532.001.0001>
- Kurniawan, D. (2023). Indonesian Maritime Economy Reaches IDR 18,000 Trillion Per Year. VOI. <https://voi.id/en/economy/259128>
- Lasabuda, R. (2013). Pembangunan Wilayah Pesisir Dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia. Jurnal Ilmiah Platax, 1(2), 92. <https://doi.org/10.35800/jip.1.2.2013.1251>
- Laut Sehat. (2021). 4 Kasus Tumpahan Minyak di Perairan Indonesia. <https://lautsehat.id/peristiwa/lautsehat/4-kasus-tumpahan-minyak-di-perairan-indonesia>
- Leorocho, F., Widodo, P., Sukendro, A., Saragih, H. J. R., & Suwarno, P. (2023). Comparative Study on Maritime Security Theory of Mahan Alfred Thayer and Geoffrey Till on the Strategic and Practical Implications of Constructing a Sea Defense. International Journal of Progressive Sciences and Technologies, 38(1), 456–464. <https://doi.org/10.52155/ijpsat.v38.1.5249>
- Liss, C. (2022). Maritime Security: Problems and Prospects for National Security Policymakers. In A. and S. M. and L. T. Clarke Michael and Henschke (Ed.), The Palgrave Handbook of National Security (pp. 329–349). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-53494-3_14
- Łukaszuk, T. (2018). The Concept of Maritime Governance in International Relations. Stosunki Międzynarodowe – International Relations, 54(4), 123–144. <https://doi.org/10.7366/020909614201807>
- Maharani, T. (2021). Bakamla Inisiasi ASEAN Cost Guard Forum, Gelar Pertemuan Perdana Februari 2022. <https://nasional.kompas.com/read/2021/12/22/18413941/bakamla-inisiasi-asean-cost-guard-forum-gelar-pertemuan-perdana-februari>
- Malik, A. (2022). IUU Fishing as an Evolving Threat to Southeast Asia's Maritime Security. Evolving Threats to Southeast Asia's Maritime Security. <https://amti.csis.org/iuu-fishing-as-an-evolving-threat-to-southeast-asias-maritime-security/>
- Masita, S. (2019). Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Penangkapan Ikan secara Illegal (Illegal Fishing) di Perairan Arafuru. Pascaunhas.Ac.Id, 13, 1–15. <http://pasca.unhas.ac.id/jurnal/files/3d820644ecf4698c467865141a42bcde.pdf>
- McNicholas, M. (2008). Maritime Security: An Introduction (Elsevier, Ed.). Butterworth-Heinemann. <https://books.google.co.id/books?id=4ZIzff8gzi8C&printsec=copyright#v=onepage&q&f=false>
- MINDEF Singapore. (2015). Fact Sheet: The Malacca Straits Patrol. <https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2016/april/2016apr21-news-releases-00134/>
- Mordhorst, K. (2021). In Indonesia, Illegal Fishing Hurts More Than Just Fish. <https://www.usglc.org/blog/in-indonesia-illegal-fishing-hurts-more-than-just-fish/>

- Muhammad Ridha Iswardhana, Adi Wibawa, H. C. C. (2020). Strategi Keamanan Laut Pemerintah Indonesia untuk Menjaga Keamanan Maritim. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 7(2), 408–420. <https://doi.org/10.31604/jips.v8i5.2021.1406-1428>
- Octavian, A. (2019). *Indonesian Navy, Global Maritime Fulcrum and ASEAN*. Seskoal Press.
- Pebrianto, F. (2020). INSA: Jumlah Kapal di Indonesia Naik Dua Kali Lipat dalam 5 Tahun. <https://bisnis.tempo.co/read/1378900/insa-jumlah-kapal-di-indonesia-naik-dua-kali-lipat-dalam-5-tahun#>
- Puryono, S. (2016). *Mengelola Laut untuk Kesejahteraan Rakyat*. PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Puspen TNI. (2022). Bakamla RI Launching Indeks Keamanan Laut Indonesia. <https://tni.mil.id/view-223827-bakamla-ri-launching-indeks-keamanan-laut-indonesia.html>
- Rahman, C. (2009). Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand. <https://ro.uow.edu.au/lawpapers/85/>
- Renaldi, A. (2021). Human Trafficking Still a Problem and Indonesia Made Little Progress. <https://pulitzercenter.org/stories/human-trafficking-still-problem-and-indonesia-made-little-progress>
- Rochwulaningsih, Y., Sulistiyono, S. T., Masruroh, N. N., & Maulany, N. N. (2019). Marine policy basis of Indonesia as a maritime state: The importance of integrated economy. *Marine Policy*, 108(June), 103602. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103602>
- Rustam, I., Bustami, S. Y., & Sabilla, K. R. (2022). The Effectiveness of Indomalphi Trilateral Cooperation in Reducing Maritime Piracy by Abu Sayyaf Group in the Sulu-Sulawesi Sea. *Papua Journal of Diplomacy and International Relations*, 2(2), 163–183. <https://doi.org/10.31957/pjdir.v2i2.2247>
- Setiyanto, A. (2017). Strengthening Indonesia's Role In Indian Ocean Through IORA. *Jurnal Pertahanan Media Informasi Ttg Kajian & Strategi Pertahanan Yang Mengedepankan Identity Nasionalism & Integrity*, 3(1), 15–32. <https://doi.org/10.33172/jp.v3i1.156>
- Siregar, W. A. (2021). BNN: 90 Persen Penyelundupan Narkoba Lewat Jalur Laut. <https://news.okezone.com/read/2021/09/26/608/2476872/bnn-90-persen-penyelundupan-narkoba-lewat-jalur-laut>
- Sugiyono. 2013., *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta, CV. Bandung
- Sunaryo, T. (2019). Indonesia Sebagai Negara Kepulauan. *Jurnal Kajian Strategik Ketahanan Nasional*, 2(2), 97–105. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/platax/article/view/1251>
- Susanto, V. Y. (2021). KKP Tangkap 167 Kapal Pelaku Illegal Fishing Selama 2021. <https://money.kompas.com/read/2021/12/13/173905726/kkp-tangkap-167-kapal-pelaku-illegal-fishing-selama-2021?page=2>
- Suuronen, P., Pitcher, C. R., McConnaughey, R. A., Kaiser, M. J., Hiddink, J. G., & Hilborn, R. (2020). A Path to a Sustainable Trawl Fishery in Southeast Asia. *Reviews in Fisheries Science & Aquaculture*, 28(4), 499–517. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/23308249.2020.1767036>
- The World Bank. (2021a). Melestarikan Laut di Timur Kepulauan Indonesia. <https://www.worldbank.org/in/news/feature/2021/06/07/conserving-oceans-in-the-eastern-seas-of-an-indonesian-archipelago>
- The World Bank. (2021b). Plastic Waste Discharge in Indonesia. *Marine Plastics Series, East Asia and Pacific Region*. <https://www.worldbank.org/in/country/indonesia/publication/plastic-waste-discharges-from-rivers-and-coastlines-in-indonesia#>
- Triatmodjo, M., Merdekawati, A., Pratama, N. A., Rahma, N. A., Agung, I. G. P., & Arsyah, A. M. (2022). *Pulau, Kepulauan, dan Negara Kepulauan* (H. Pras (ed.)). Gadjah Mada University Press. https://books.google.co.id/books?hl=en&lr=&id=HXd8EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP2&dq=pengertian+negara+kepulauan&ots=HGUCsPrEzk&sig=II-U9CVxtTCE5RpprYVWfTzUtbw&redir_esc=y#v=onepage&q=pengertian-kepulauan&f=false
- Tsauro, M. A. (2017). Arti Deklarasi Djuanda dan Konferensi Hukum Laut PBB bagi Indonesia. *Gema Keadilan*, 4(October), 180–190. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/gk.2017.3780>

- VIVA. (2022). Operasi Gabungan Bea Cukai dan Polri, Gagal Penyelundupan Sabu. <https://www.viva.co.id/siaran-pers/1516133-operasi-gabungan-bea-cukai-dan-polri-gagal-penyelundupan-sabu>
- Wibawa, A. C., Supriyono, B., Muluk, M. K., & Rohmah, S. (2020). Policy Evaluation on Maritime Security Issues in Indonesia. *Wacana Journal of Social and Humanity Studies*, 23(3), 165–172. <https://wacana.ub.ac.id/index.php/wacana/article/view/834/500>
- Wicaksono, A. E. S. (2017). Indonesia urges ASEAN countries to improve maritime security. <https://en.antaranews.com/news/109572/indonesia-urges-asean-countries-to-improve-maritime-security#>
- Winn, P. (2014). Strait of Malacca Is World's New Piracy Hotspot. <https://www.nbcnews.com/news/world/strait-malacca-worlds-new-piracy-hotspot-n63576>
- Witular, R. A. (2014). *Jokowi launches maritime doctrine to the world*. The Jakarta Post. <https://www.thejakartapost.com/news/2014/11/13/jokowi-launches-maritime-doctrine-world.html>
- Wright, T. (2017). Indonesia vows to tackle marine pollution. *The Conversation*. <https://theconversation.com/indonesia-vows-to-tackle-marine-pollution-74038>

BIOGRAFI

Raihan Alfi adalah mahasiswa tingkat akhir yang sedang menempuh pendidikan sarjana (S1) pada Program Studi Hubungan Internasional di Universitas Padjadjaran. Raihan memiliki ketertarikan menulis di bidang terorisme dan kontra-terorisme, Kebijakan Luar Negeri (KLN), dan isu-isu demokrasi.

Abel Josafat Manullang adalah mahasiswa Program Studi Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran angkatan 2020 dengan minat pada ranah studi keamanan serta dinamika Asia Tenggara.