

Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional di Asia Tenggara

ANAK AGUNG BANYU PERWITA

Abstract

This article discusses the significance of Malacca Straits as one of the pivotal sea lines in the world. It argues that the security of Malacca Strait involves the nexus of external and internal maritime security and therefore it should be assessed by dual approach. This article emphasize the maritime security problems in the Malacca Straits and concludes by advocating a more comprehensive maritime security framework—particularly to Indonesia, ASEAN and other non-regional actors—in order to bring new approaches to the maritime security problems in the Malacca Straits.

“The control of the seas, and especially of strategically important waterways was crucial to great power status”¹

(Alfred Thayer Mahan)

PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan (*archipelagic country*) yang terletak di antara dua samudera besar, Hindia dan Pasifik, Indonesia memiliki posisi geostragis yang sangat penting, baik dari sisi keamanan-pertahanan nasional, regional dan bahkan global.² Dalam konteks ini, aspek kelautan nasional memiliki konsekuensi bagi signifikansi pengembangan pertahanan keamanan maritim laut melalui dua pendekatan (*dual approach*) yakni, secara eksternal melalui peningkatan kerja sama angkatan laut, baik bilateral maupun regional; dan secara internal dengan melakukan pembangunan kekuatan armada TNI Angkatan Laut (AL). Meminjam kerangka analisis keamanan yang diberikan Barry Buzan, tulisan ini menyoro-

roti arti penting kerja sama regional maritim dan beberapa aspek terkait dengan pertahanan maritim nasional. Selain itu, tulisan ini juga membahas “*nexus external-internal maritime security*”³ (keterkaitan keamanan maritim internal dan eksternal) yang dihadapi Indonesia.⁴

Tulisan ini dibagi menjadi beberapa bagian. Identifikasi persoalan gangguan keamanan maritim nasional dan regional yang melibatkan aktor negara dan terutama aktor nonnegara merupakan bagian pertama. Bagian kedua membahas kerja sama maritim regional sebagai suatu upaya bersama mengamankan perairan laut nasional dan regional. Bagian terakhir tulisan ini membahas kebutuhan terhadap pengembangan kekuatan TNI AL dan koordinasi antar-

lembaga di Indonesia dalam melindungi segala potensi kemaritiman yang dimiliki Indonesia.

Dari berbagai literatur mengenai kemaritiman dunia,⁵ perairan (laut) nusantara (*archipelagic waters*) merupakan salah satu primadona di muka bumi. Dengan garis pantai sepanjang 81000 km dan landas kontinen yang terbentang begitu luas, perairan Indonesia mempunyai potensi sumber daya laut hayati dan nonhayati yang sangat besar. Dipandang dari segi estetika, perairan Indonesia memiliki nilai yang sangat tinggi bagi pariwisata bahari. Dari sisi ekonomi dan industri, perairan Indonesia sangat menguntungkan bagi alur transportasi laut dan daerah, penangkapan ikan, serta sumber daya laut lainnya yang sangat menjanjikan. Sementara, dari segi geografis, perairan Indonesia terletak pada posisi silang, lautan Pasifik dan Samudera Hindia. Konsekuensi logis dari sisi geografis ini, perairan Indonesia memiliki nilai politik dan strategi keamanan yang begitu penting, bukan saja bagi Indonesia melainkan juga bagi negara-negara lainnya, terutama negara-negara di kawasan Asia Pasifik.

GANGGUAN DAN TANTANGAN KEAMANAN MARITIM NASIONAL DAN REGIONAL

Tantangan keamanan maritim yang mengemuka dari kemungkinan konflik antar-negara (*inter-state conflict*) merupakan sebuah isu yang patut diperhatikan. *Inter-state conflict* ini merujuk pada tingkat kompetisi antarnegara untuk memperoleh sumber daya alam dan klaim terhadap batas-batas nasional dan teritorial.⁶ Secara lebih spesifik,

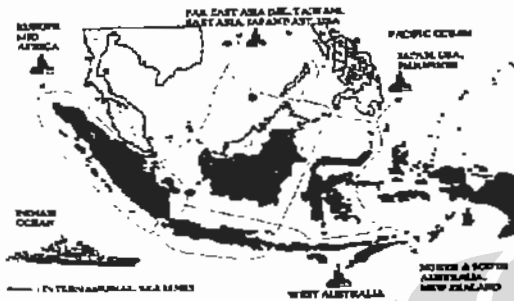
ada beberapa hal penting yang perlu segera dilakukan banyak negara di kawasan Indonesia misalnya, perlu segera meneliti dan menyesuaikan kembali garis-garis (pangkal) pantai (*internal waters*) dan alur laut nusantara (*archipelagic seelanes*). Hal ini perlu dilakukan dengan segera guna mencegah klaim-klaim dari negara lain.⁷ Pada saat ini, Indonesia masih memiliki beberapa *sea dispute border* dengan Singapura (Selat Philips), Vietnam (wilayah utara Kepulauan Natuna), dan masalah pengaturan kembali perairan Indonesia di sekitar kepulauan Timor setelah Timor Timur berpisah dari Indonesia.

Indonesia juga perlu dengan segera mengatur Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan beberapa negara tetangga. Klaim tumpang tindih terhadap ZEE tentunya dapat mengakibatkan terjadinya friksi-friksi dan sengketa internasional yang dapat mengarah pada konflik internasional. Lebih jauh, posisi strategis wilayah perairan Indonesia bukan saja menjadi isu strategis nasional, namun melibatkan pula kepentingan-kepentingan strategis (militer dan ekonomi) dari berbagai negara di kawasan Asia Pasifik dan dunia internasional lainnya.

Hal ini dikarenakan wilayah perairan Indonesia dan sekitarnya mengandung kekayaan laut yang begitu besar termasuk minyak bumi dan gas alam. Di sekitar laut Cina Selatan (Natuna, kepulauan Paracel dan Spratley), misalnya, kandungan gas alam mencapai hampir 18 triliun ton atau terbesar di dunia setelah kandungan gas alam di Kuwait. Sementara itu, wilayah ini masih menjadi wilayah laut klaim tumpang tindih antara RRC, Taiwan, Filipina, Vietnam, Malaysia dan Brunie Darusalam. Sehingga tidaklah mengherankan wilayah laut ini

menjadi salah satu wilayah potensi konflik regional di Asia Pasifik⁹.

Arti penting wilayah perairan Indonesia dan sekitarnya dapat digambarkan sebagai berikut:



Sumber: http://www.indonesia-house.org/dbindhouse/bm/lcw_bis-mil, diakses 9 Oktober 2004.

Sasaran berikutnya yang tidak kalah penting adalah pengelolaan lingkungan (keamanan) laut, terutama di perairan laut sempit namun memiliki tingkat lalu lintas laut yang ramai seperti Selat Malaka. Alur laut yang membentang sepanjang 800 km ini dilayari rata-rata 200 kapal dari berbagai tipe per harinya.⁹ Selain itu, 72 persen tanker minyak juga melewati Selat ini dalam pelayarannya dari Samudera Hindia ke Samudera Pasifik. Dalam hal ini, pengelolaan lingkungan laut bukan saja berarti melindungi perairan dari pencemaran laut, seperti tumpahan minyak, namun juga meliputi koordinasi dengan pihak militer

(TNI AL) agar perairan ini aman dari kemungkinan gangguan keamanan (perompakan laut, penyelundupan, dan pencurian ikan) yang sangat merugikan perekonomian dan pertahanan laut nasional.¹⁰

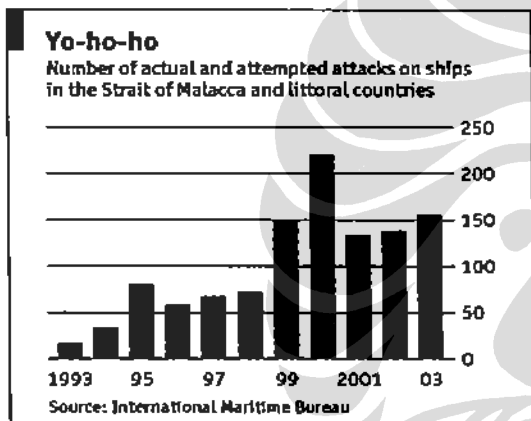
Dari aspek gangguan keamanan laut ini, Indonesia mengalami kerugian keuangan yang sangat besar. Data yang dikeluarkan Departemen Pertahanan misalnya, menunjukkan kerugian sebesar USD 2 milyar per tahunnya dari pencurian ikan, USD 1 miliar dari penyelundupan melalui alur laut nasional, Rp 2 triliun dari eksploitasi dan penggalian pasir gelap, dan Rp 30 triliun dari penjarahan hutan (*illegal logging*).¹¹

Dari catatan yang dikeluarkan International Maritime Bureau (IMB), perompakan kapal di kawasan Selat Malaka misalnya, cenderung mengalami peningkatan yang sangat drastis sejak tahun 1999. Pada tahun 1999 saja, jumlah perompakan yang terjadi di Selat Malaka dalam wilayah laut Indonesia adalah 113 dari 285 kasus atau 39,6% dari jumlah total kasus yang dilaporkan. Sementara pada tahun 2000 terjadi peningkatan kasus perompakan menjadi 119 kasus. Risiko ini tentunya mengancam sekitar 90 % perdagangan laut di dunia, sehingga dapat dikatakan bahwa perompakan laut merupakan ancaman terhadap perdagangan global.¹²

IMB juga melaporkan adanya tingkat kekerasan yang semakin meningkat seiring dengan jumlah kasus perompakan laut. Pada paruh pertama tahun 2003 telah terjadi 64 dari 234 kasus kriminalitas laut (perompakan, pembajakan dan penyerangan) dengan 16 korban tewas, 20 orang dilaporkan hilang dan 52 lainnya luka-luka. Jumlah korban ini meningkat 37% bila dibandingkan kasus yang sama pada tahun 2002. Hal ini telah menempatkan Indonesia pada peringkat pertama dari semua kasus kriminalitas laut di seluruh dunia. Secara lebih spesifik, data mengenai tindakan kejahatan dan percobaan serangan terhadap kapal-kapal niaga di perairan Selat Malaka, dapat dilihat pada tabel berikut:



Sumber: The Economist, 28 Juni 2004.



Sumber: The Economist, 28 Juni 2004.

Gambar di bawah ini menunjukkan pula lokasi berbagai tindakan kejahatan maritim di sekitar perairan Selat Malaka.

Selain itu, IMB juga memperkuat data di atas dengan mengumumkan 'daerah hitam' di perairan Indonesia seperti Padang Bai, Balikpapan, Dumai, Pulau Laut dan wilayah sekitar perairan Bintan, serta memberi catatan khusus tentang kenaikan drastis jumlah kasus kekerasan di laut yang bersifat serius dan brutal.

Gangguan keamanan laut akan semakin tinggi tatkala isu terorisme maritim diperhitungkan pula sebagai salah satu ancaman keamanan maritim nasional dan internasional. IMO misalnya, merekomendasikan¹³ bahwa masyarakat internasional patut pula mengklasifikasikan perompakan dan pembajakan laut sebagai bagian dari terorisme maritim dan oleh karenanya upaya pemberantasan perompakan laut merupakan 'the point of entry' untuk memerangi terorisme maritim. Kendati pun hingga saat ini –sebagaimana diungkapkan Admiral Thomas Fargo,¹⁴ Komandan Satuan Gugus Tugas Pasifik AS--belum ditemukan data atau bukti keterkaitan antara pembajakan kapal di Selat Malaka dengan jaringan terorisme

di Asia Tenggara, kewaspadaan terhadap kemungkinan kelompok teroris menggunakan alur laut sebagai target operasi terorisme patut dikedepankan.

KERJA SAMA MARITIM REGIONAL: WAHANA BAGI "CROSS-SECTORAL SECURITY CONNECTIONS" DI ASIA TENGGARA

Melihat berbagai kasus gangguan keamanan maritim di atas, Indonesia menghadapi beberapa ancaman maritim yang beragam.¹⁵ Ancaman pertama berupa ancaman pertahanan dari kemungkinan agresi negara lain. Kedua, ancaman navigasi dikarenakan beberapa alur laut Indonesia menjadi titik penting perdagangan dunia. Ancaman berikutnya berupa ancaman lingkungan laut dari pencemaran dan kelangsungan sumber daya laut. Ancaman terhadap pelanggaran hukum merupakan ancaman berikutnya yang berasal dari tindakan pencurian ikan di wilayah laut Indonesia dan penyelundupan dari dan ke Indonesia.

Dengan kata lain, sektor keamanan maritim Indonesia melibatkan berbagai macam dimensi¹⁶ dan aktor (negara dan nonnegara) yang saling terkait satu sama lain. Selain sumber ancaman (*sources of threat*) yang begitu beragam, derajat ancaman (*degree of threats*) di Selat Malaka ini juga sangat *critical*. Meminjam ungkapan Buzan, berbagai persoalan maritim baik yang terjadi di perairan domestik Indonesia (*internal waters*) dan atau di wilayah Asia Tenggara menunjukkan adanya "*cross-sectoral security connections*"¹⁷ atau keterhubungan antarsektor keamanan (ekonomi, sosial, politik, lingkungan dan militer) yang memiliki bobot sekuritisasi yang sangat tinggi.¹⁸

Dalam konteks isu keamanan maritim di atas, sebagaimana yang diajukan Barry Buzan, pembahasan mengenai teori kompleks keamanan (maritim) sudah dan akan terus bergerak dari hal-hal klasik (militer) menuju suatu pembahasan yang lebih "baru" (nonmiliter).¹⁹ Sementara itu, dari sisi perdebatan teoretis, kendati pun Neorealisme dan Neoliberal Institusionalisme memiliki beberapa asumsi yang berbeda tentang anarki, *power*, serta aspek keamanan dan ekonomi, kedua pendekatan ini juga memiliki kesamaan pandangan mengenai rezim sebagai instrumen dari aktor negara dalam melakukan kerja sama bilateral, regional dan multilateral. Konsep rezim ini secara khusus juga dapat digunakan dalam mencari upaya pengaturan bersama keamanan maritim di Selat Malaka.

Namun demikian, efektivitas suatu *regime* juga amat ditentukan oleh derajat kepatuhan terhadap aturan-aturan yang telah ditetapkan sebelumnya oleh para aktor negara. Lebih jauh, kedua pendekatan juga menyatakan bahwa *regime* untuk mengatur kerja sama dalam suatu bidang tidak selalu bermuara pada pembentukan institusi internasional yang bersifat ketat.

Bagi ASEAN sendiri misalnya, pembentukan suatu kawasan Asia Tenggara yang damai, bebas, dan netral (*Zone of Peace, Freedom and Neutrality*) telah membawa konsekuensi bagi terciptanya keamanan nasional dan regional. Arena utama dari pembentukan kawasan yang damai, bebas dan netral adalah Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Dalam konteks ini, Indonesia bersama anggota ASEAN lainnya patut pula mengembangkan kerangka kerja sama maritim sebagai sebuah rezim sebagaimana tertuang dalam usulan Indonesia berupa

ASEAN Maritime Forum²⁰ dan kerangka kerja sama keamanan maritim (*cooperative maritime security frameworks*) di Selat Malaka.²¹

Sebagaimana dilaporkan oleh berbagai media, baik nasional maupun internasional beberapa waktu lalu, Amerika Serikat (AS) telah mengeluarkan *Regional Maritime Security Initiatives* (RMSI) di kawasan Asia Tenggara. Melalui inisiatif ini, sebagaimana diungkapkan Admiral Thomas Fargo, AS akan melibatkan kapal perangnya untuk melindungi perairan Selat Malaka dari kemungkinan serangan terorisme.²²

Gagasan ini bukan saja telah mengejutkan negara-negara di kawasan tetapi juga telah mengundang berbagai protes dari Malaysia dan Indonesia. Lebih jauh, tindakan unilateral AS ini dipandang sebagai campur tangan AS terhadap kedaulatan teritorial negara-negara pantai di Selat Malaka. Sebenarnya, inisiatif AS ini hanya akan memfokuskan pada pertukaran informasi dan aktivitas penegakan hukum antara negara-negara yang berpartisipasi. Lebih jauh, Admiral Walter F. Doran, Komandan Armada Pasifik AS, mengungkapkan bahwa tujuan inisiatif ini *"would be to institutionalize contacts among the region's navies to better understand the nature of the traffic through sensitive waterways and mount a response to threats"*.²³ Namun, tampaknya terdapat kesalahpahaman dalam menuangkan gagasan ini ke dalam bentuk kerja sama keamanan maritim di Selat Malaka. Lebih lanjut, keinginan AS untuk menempatkan pasukannya di Selat Malaka dalam kerangka kerja sama keamanan bilateral dengan Singapura dan tekanan unilateral di Selat Malaka hanya akan mengancam kerja sama regional keamanan sebagaimana

na yang telah dirancang dan direncanakan ASEAN.²⁴

Sementara itu, Singapura dan AS baru-baru ini merencanakan kerja sama keamanan dalam bentuk pakta pertahanan. Salah satu tujuan utama pakta pertahanan ini adalah pengamanan Selat Malaka dari berbagai kemungkinan ancaman militer.²⁵ Paling tidak rencana pembentukan keamanan ini memiliki beberapa konsekuensi penting terhadap kerja sama keamanan di Asia Tenggara. *Pertama*, rencana pembentukan pakta pertahanan antara Singapura dan AS masih menunjukkan tingginya *"Cold War mentality"* dari kedua negara. Padahal, ancaman-ancaman yang kini dihadapi berbagai negara di kawasan dan bahkan dunia tidak sepenuhnya dapat diatasi dengan mengadopsi mekanisme penyelesaian *a la* Perang Dingin yang menyandarkan pada pembentukan pakta pertahanan. *Kedua*, berbagai ancaman keamanan maritim pada era pasca-Perang Dingin ini juga tidak selalu dapat diatasi dengan membentuk model pakta pertahanan yang masih sangat mengacu pada semangat *"security against"*. Sebaliknya, untuk dapat mengatasi berbagai kemungkinan ancaman tersebut, kita perlu mengedepankan model *"security with"* yang melibatkan berbagai aktor negara lainnya secara bersama-sama. *Ketiga*, rencana pembentukan pakta pertahanan ini juga dapat mempengaruhi nasib perjalanan ASEAN Regional Forum (ARF) dan bahkan ASEAN Security Community di mana ASEAN secara organisasional merupakan aktor penggerak utama semua bentuk kerja sama keamanan di kawasan.

Dengan kata lain, isu keamanan maritim di Selat Malaka tidak akan dapat diatasi secara bilateral atau bahkan unilateral.²⁶ Se-

baliknya, kebutuhan untuk memperkuat kerja sama (keamanan) maritim yang bersifat multilateral antaraktor negara (kekuatan angkatan laut regional, kepolisian, dan institusi intelijen antara negara-negara ASEAN) dan nonnegara dalam lingkup ASEAN dan non-ASEAN merupakan sebuah keharusan. Dalam pandangan Indonesia—sebagaimana diutarakan juru bicara Departemen Luar Negeri, Marty Natalegawa—kerja sama keamanan maritim ini dapat bersifat *coordinated patrols* dan di masa mendatang kerja sama ini juga dapat mengarah pada tingkat yang lebih tinggi seperti *coordinated joint patrols* antarnegara di kawasan.²⁷

Kerja sama (keamanan) maritim regional ini meliputi upaya-upaya untuk menciptakan keselamatan laut (*safety at sea*) dan penegakan hukum serta ketertiban di laut (*law and order at sea*) baik pada *Sea Lanes of Communication* (SLOC) dan *Sea Lanes of Transportation* (SLOT). Kerja sama ini secara eksplisit tertuang dalam Butir A.5 Bali Concord II, sebagai berikut:

*"Maritime issues and concerns are transboundary in nature, and therefore shall be addressed regionally in holistic, integrated and comprehensive manner. Maritime cooperation between and among ASEAN member countries shall contribute to evolution of the ASEAN Security Community."*²⁸

Dalam konteks ekstraregional, beberapa rekomendasi yang telah dihasilkan dari *ARF Meeting of Specialist Officials on Maritime Issues* (MSOM) yang diselenggarakan di Honolulu 1998 lalu, seperti pertukaran informasi mengenai armada laut, kemaritiman, ratifikasi konvensi kelautan, dan pene-

gakan hukum laut internasional, perlu mendapat perhatian lebih serius dari berbagai negara-negara di kawasan Asia Pasifik. Dalam pertemuan *Intersessional Support Group (ISG) on CBMs* di Bangkok tahun 1999 lalu, kerja sama keamanan maritim regional juga menjadi salah satu fokus utama sebagai upaya untuk meningkatkan *multilateral naval CBMs*.²⁹

Sementara itu, beberapa upaya 'second track' sebagaimana yang dilakukan oleh CSCAP (*Council for Security Cooperation in the Asia Pacific*) juga memiliki makna penting bagi kerja sama keamanan maritim regional. CSCAP, misalnya, telah membentuk sebuah kelompok kerja yang bertugas untuk meningkatkan kerja sama keamanan maritim regional. Salah satu kontribusi penting CSCAP *Maritime Cooperation Working Group* adalah "*Guidelines for Regional Maritime Cooperation*"³⁰ yang terdiri dari beberapa prinsip mendasar yang bersifat tidak mengikat untuk pemahaman bersama dan mengarahkan kerja sama keamanan maritim regional. Selain itu, *guidelines* ini juga memfokuskan beberapa kerja sama teknis dalam bidang keselamatan laut, *Search And Rescue*, sumber daya kelautan, penelitian kemaritiman, serta pendidikan dan pelatihan dalam bidang kelautan.

Kendati demikian, kerja sama regional di atas bukanlah tanpa kendala. Beberapa kendala utama yang dihadapi untuk meningkatkan kerja sama keamanan maritim regional adalah: (1) masih sangat terbatasnya dana operasional kemaritiman dari beberapa negara kawasan, khususnya Indonesia; (2) terbatasnya kesamaan doktrin kelautan dan peralatan kemaritiman yang memadai; (3) masih tingginya kesenjangan teknologi kemaritiman yang dimiliki nega-

ra-negara kawasan; (4) tingkat kecurigaan yang masih cukup tinggi di antara negara-negara kawasan; dan (5) wilayah cakupan geografi yang begitu luas.

Guna mengatasi beberapa persoalan penting di atas, CSCAP *Maritime Cooperation Working Group* dalam pertemuannya yang ke-13 di Manila, tanggal 6-7 September 2003 lalu telah mengeluarkan pernyataan bersama untuk meningkatkan *capacity building*, baik secara nasional maupun regional, bagi terciptanya *maritime security regime* di kawasan Asia Pasifik. Hal ini menjadi sangat krusial di tengah perubahan sifat ancaman keamanan regional yang semakin rumit. Oleh karenanya, peningkatan kerja sama keamanan maritim regional akan melibatkan pengaturan kerja sama yang bersifat multilevel (*multi level cooperative arrangements*).³¹

PENGEMBANGAN KEKUATAN PERTAHANAN TNI AL DAN KOORDINASI NASIONAL KEAMANAN MARITIM NASIONAL

Selain mendorong kerja sama pertahanan maritim di kawasan sebagaimana telah disinggung di atas, Indonesia juga memerlukan suatu armada pertahanan laut yang efektif, besar, dan canggih, dan oleh karenanya menuntut pula penyediaan fasilitas pertahanan laut yang memadai. Sebagaimana diungkapkan KSAL Laksamana Bernard K. Sondakh, eksistensi Indonesia sebagai negara maritim hanya bisa ditunjukkan bila Indonesia memiliki armada angkatan laut yang besar dan kuat untuk menguasai dan mengamankan wilayah lautnya.³²

Sebagaimana tertuang dalam doktrin TNI AL "Eka Sasana Jaya", kebesaran suatu bangsa atau negara maritim sangat ditentukan oleh kekuatan lautnya, baik berupa kekuatan armada niaga maupun kekuatan armada bersenjata yaitu Angkatan Laut.³³ Dengan demikian, kehadiran angkatan laut untuk memberikan jaminan keamanan di laut, sudah merupakan suatu *conditio sine qua non*.³⁴ Dengan kata lain, tulang punggung pertahanan nasional tidak lagi tertuju pada kekuatan angkatan darat (*continental oriented*), namun lebih difokuskan pada kekuatan angkatan laut (*maritime oriented*) dan udara. Oleh karena itu, orientasi utama pertahanan nasional harus diberikan kepada matra laut dan udara.

Sebagai perbandingan, tabel di bawah menggambarkan kekuatan armada pertahanan laut Indonesia dan beberapa negara lain di kawasan Asia Pasifik.

Tabel
Kekuatan Angkatan Laut Negara-Negara di Asia Pasifik

	Personil	Kapal selam	Armada laut utama	Pengawas pantai
India	53.000	16	26	40
Jepang	43.800	16	55	3
Korea Selatan	60.000	19	39	84
Filipina	20.500	-	1	67
RRC	230.000	71	53	676
Thailand	73.000	-	15	88
AS (Pasifik)	132.300	38	58	-

Sumber: diolah dari *The Military Balance 2003-2004*. London: Oxford University Press.

Dari tabel di atas, dapat ditarik pemahaman bahwa kekuatan armada laut Indonesia tidaklah begitu besar bila dibandingkan, misalnya dengan Thailand, sementara wilayah laut yang harus dijaga jauh lebih besar dibandingkan dengan Thailand. Bila dikomparasikan dengan Korea Utara, Korea Selatan, dan Taiwan, kekuatan armada laut Indonesia sangat jauh tertinggal. Wilayah laut Indonesia adalah yang terbesar di kawasan Asia Pasifik, sementara itu kekuatan armada laut utama di kawasan ini sangat didominasi oleh AS dan Republik Rakyat Cina. Kedua negara inilah yang kini menentukan pola interaksi regional.

Sementara dilihat dari sisi kecanggihan armada laut, seluruh armada laut RI telah berusia tua dengan rata-rata tahun pembuatan akhir 1960-an dan tahun rekondisi 1980-an. Sehingga dapat dikatakan bahwa sebagian besar alutsista (alat utama sistem persenjataan) laut Indonesia merupakan 'besi tua mengambang' dan tidak mampu melakukan tugas pengamanan dan pertahanan laut secara menyeluruh. Secara keseluruhan, TNI AL memiliki 113 kapal yang terdiri dari berbagai tipe³⁵ dengan rentang waktu pembuatan tahun 1967 dan 1990. Armada kapal buatan tahun 1967 direkonstruksi kembali pada tahun 1986 hingga 1990-an. Guna melindungi keamanan laut nasional idealnya Indonesia membutuhkan 380 kapal perang.³⁶ Sementara itu, untuk mengawasi perairan Selat Malaka, TNI AL membutuhkan setidaknya 38 kapal patroli agar bisa melindungi keamanan selat sepanjang 613 mil.³⁷ Dari armada yang dimiliki TNI AL di atas, 39 kapal telah berusia lebih dari 30 tahun, 42 kapal berusia 21-30 tahun, 24 kapal berusia 11-20 tahun, dan hanya 8 kapal yang berusia kurang dari 10 tahun.³⁸

Oleh karena itu, pengembangan dan pembangunan kekuatan pertahanan TNI AL, termasuk di dalam peningkatan operasional alutsista dan pengembangan doktrin TNI AL, pada dasarnya, dapat dikategorikan sebagai "minimum defence requirement"³⁹ yang harus dilakukan TNI AL dalam upayanya melindungi keamanan dan menjamin pertahanan laut Indonesia.

Kekuatan dan kondisi armada TNI Angkatan Laut RI (*navy ships*) dapat digambarkan dalam tabel berikut ini:

No	Tipe	Kelas	Keterangan
1	Kapal Selam (2 unit)	U-209 (buatan Jerman, 1981)	Kondisi nilai 70 % dan belum pernah dilakukan <i>overhaul</i> sejak 20 tahun terakhir
2	Fregat (6 unit)	Van Speijk (buatan Belanda)	Kondisi kurang bagus, kecepatan hanya 16 knot, boros bensin, persenjataan misil harpoon (6 unit, 2 unit telah kadaluwarsa, 4 unit kadaluwarsa th 2002)
3	Korvet (4 unit)	Buatan Belanda dan Yugoslavia, 1980	Armada paling modern yang dimiliki AL, memiliki 26 misil Exocet MM-38 tapi semua telah kadaluwarsa.
4	Kapal perahu (16 unit)	Buatan Jerman Timur, 1980-an	Sistem propeler tidak dapat bekerja di wilayah tropis, suku cadang tidak dapat dipenuhi karena pabriknya di Rostock telah ditutup
5	Boat berrisil dan berkecepatan tinggi (4 unit)	Buatan Korea, 1979	Memiliki senjata utama misil Exocet MM-38 (semuanya telah kadaluwarsa), 1 unit dalam keadaan buruk, 3 unit dalam perawatan
6	Boat berkecepatan	Buatan PT PAL	Dalam kondisi baik dan siap operasi

tinggi dengan lorpedo (2 unit)		
--------------------------------	--	--

Sumber: Pidato KSAL RI di depan Komisi I DPR RI, 2002.

Tabel di atas sekaligus juga menunjukkan implikasi eksternal dari prioritas internal bagi pengembangan potensi pertahanan laut nusantara. Seperti diketahui, di dunia internasional sedang terjadi pula perubahan-perubahan yang sangat besar, baik dalam bidang politik, ekonomi, dan pertahanan. Dalam bidang politik-keamanan misalnya, dinamika yang terjadi di kawasan Asia Pasifik telah memunculkan beberapa mekanisme pengaturan keamanan internasional yang akan memberikan pengaruh penting terhadap sosok politik luar negeri dan kebijakan pertahanan Indonesia.

Mengingat berbagai perkembangan positif dalam kerangka kerja sama kemaritiman regional di atas, terdapat beberapa kebijakan nasional yang perlu dipertimbangkan Indonesia. *Pertama*, perlu lebih memprioritaskan pembentukan pertahanan laut yang *credible* guna mengawasi dan menciptakan keamanan laut yang kondusif bagi semua negara yang berkepentingan terhadap kawasan.

Pengembangan kekuatan matra laut Indonesia yang tangguh juga diperlukan untuk mengantisipasi berbagai kemungkinan ancaman militer dan nonmiliter di perairan nusantara seperti pencurian ikan yang begitu merajalela di wilayah laut nasional, praktik-praktik penyelundupan, baik barang maupun manusia, serta berbagai kemungkinan gangguan militer dari beberapa *hot spot* di Laut Cina Selatan. Dengan kata lain, pengembangan kekuatan TNI AL lebih ditujukan untuk sarana pertahanan ke-

amanan (*defense and security*) wilayah perairan nasional ketimbang sebagai kekuatan penyerang (*aggressive*).

Peningkatan kekuatan armada laut Indonesia secara signifikan tentu saja akan mengubah posisi strategis Indonesia di kawasan dan dengan demikian Indonesia akan turut menentukan pola hubungan antarnegara di Samudera Hindia dan khususnya di Samudera Pasifik.

Kedua, persoalan koordinasi antarinstansi (pemerintah) nasional yang berkaitan dengan persoalan kemaritiman perlu pula mendapat perhatian yang lebih serius. Selama ini, terdapat kesan bahwa koordinasi antara TNI AL, TNI AU, Kepolisian dan departemen terkait (Departemen Kelautan, Departemen Luar Negeri (Deplu)), serta pengadilan dalam melindungi laut teritorial beserta segala isinya masih bersifat tumpang tindih dan *incomprehensive*.

Untuk itu, berbagai instansi di atas perlu secara reguler dan koordinatif menyelesaikan berbagai persoalan yang ada di antara mereka. Persoalan koordinasi ini menjadi semakin rumit tatkala beberapa provinsi seperti Papua, Riau dan Bangka Belitung, dengan semangat otonomi daerah, merencanakan pembelian kapal patroli guna mengamankan perairan laut mereka dari pencurian ikan. Isu pembelian kapal patroli ini menjadi kontroversi berkepanjangan antara berbagai instansi dalam negeri seperti pemerintah provinsi, Departemen Dalam Negeri, Departemen Pertahanan (Dephan) dan TNI AL. Hal ini terjadi akibat perbedaan penafsiran UU No. 3/2002 tentang Pertahanan Negara dan UU No. 22/1999 tentang Pemerintahan Daerah.⁴⁰

Koordinasi dan harmonisasi yang semakin baik antara berbagai institusi nasional (Deplu, Dephan, Markas Besar TNI dan beberapa institusi pemerintah lainnya) tentunya akan mengarah pada semakin tingginya kemampuan pengawasan kita terhadap keamanan alur laut nasional dan regional. Hal ini pada akhirnya akan menjadikan Indonesia sebagai negara besar di kawasan sebagaimana dinyatakan Alfred Thayer Mahan pada kutipan di awal tulisan ini. Namun tampaknya, selain membutuhkan alokasi dana yang cukup besar dan koordinasi kebijakan antarinstansi yang cukup tinggi, upaya Indonesia untuk menjadi 'tuan' bagi keamanan maritim nasional akan memakan waktu yang cukup panjang.

PENUTUP

Dari uraian di atas, dapat ditarik sebuah pemahaman bahwasanya persoalan kemaritiman yang sedang dihadapi Indonesia bersifat multidimensional. Selain itu, sumber-sumber ancaman (*source of threats*) maritim yang dihadapi Indonesia juga beragam, baik dari dimensi militer maupun nonmiliter serta berasal dari lingkungan internal dan eksternal. Selain itu, derajat ancaman (*degree of threats*) keamanan maritim yang dihadapi Indonesia juga sangat tinggi. Sementara itu, kemampuan untuk melindungi keamanan maritim masih relatif sangat terbatas. Dengan kata lain, Indonesia memiliki *security deficit*⁴¹ dalam melindungi keamanan maritimnya.

Oleh karenanya, Indonesia tidak dapat hanya menyandarkan keamanan maritimnya dari aspek pengembangan pertahanan laut semata. Indonesia juga membutuhkan suatu kerangka kerja sama yang lebih kompre-

hensif dengan berbagai negara di sekitarnya. Dengan kata lain, Indonesia membutuhkan kerja sama dan koordinasi lintas sektoral, baik secara nasional maupun regional.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmad, Hamzah, Akira Ogawa, eds.. *Combating Piracy*. Tokyo: The Okazaki Institute.

Buzan, Barry, Ole Waever, Jaap de Wilde. 1998. *Security: A New Framework for Analysis*. London: Lynne Rienner.

Gompert, David C, Olikier, Olga, Timilsina, Anga. 2004. *Clean, Lean, and Able: A Strategy for Defence Development*. Santo Monica: RAND Corporation.

Kivimaki, Timo. 2002. *War or Peace in South China Sea*. Copenhagen: NIAS Press.

Ong, Graham Gerard. 2002. *Pre-Empting Maritime Terrorism in Southeast Asia*. Viewpoints 29 November, Singapore: ISEAS.

Till, Geoffrey. 1984. *Maritime Strategy and the Nuclear Age*. London: MacMillan Academic.

Valencia, Mark J. 2003. *The US Position On Cooperative Maritime Security Frameworks*. Honolulu: East-West Center.

2001 Annual Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships of the International Maritime Bureau.

Indonesia's Defence White Paper 2003. Jakarta: Department of Defence.

Kompas, 23 Juni 2004.

_____, 24 Juni 2004.

_____, 27 Juni 2004.

New York Times, 4 Juni 2004

Sinar Harapan, 15 April 2004.

The Jakarta Post, June 9, 2004.

The Strait Times, Singapore, June 7, 2004.

Tempo, 28 Juni-4 Juli 2004

http://coombs.anu.edu.au/Depts/AU.S.CSC/AP/guideline_mcw.html.

www.tnial.mil.id/doktrin.php.

<http://www.hazegray.org>.

CATATAN BELAKANG

¹ Lihat Geoffrey Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, (London: MacMillan Academic, 1984), hlm.1.

² Mengenai hal ini, lihat misalnya Indonesia's Defence White Paper 2003. Jakarta: Department of Defence, hlm. 35.

³ Barry Buzan, Ole Waever, Jaap de Wilde, *Security: A New Framework for Analysis*, (London: Lynne Rienner, 1998).

⁴ Lihat Geoffrey Till, *Op. Cit.*, Bab I.

⁵ *Ibid.*

⁶ Lihat misalnya, Joshua Hi, *The Shifting of Maritime Power and the Implications for Maritime Security in East Asia. Working Papers No. 68*, (Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, 2004).

⁷ Lihat misalnya "Selat Malaka dan Tanggung Jawab Pengamanannya", Tajuk Rencana KOMPAS, 24 Juni 2004.

⁸ Lihat misalnya, Timo Kivimaki, *War or Peace in South China Sea*, (Copenhagen: NIAS Press, 2002), hlm. 54-60.

⁹ Tajuk Rencana Kompas, 24 Juni 2004.

¹⁰ Konsep ini didefinisikan sebagai "any act of boarding or attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use of force in furtherance of the act." Lihat 2001 Annual Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships of the International Maritime Bureau.

¹¹ Data diambil dari Indonesia's Defence White Paper: Defending the Country Entering the 21st Century. Jakarta: Department of Defence, hlm. 30.

¹² Lihat Jayant Abhyankar, "Shipping Robbery: A Crowing Menage", dalam Ahmad Hamzah, Ogawa Akira (eds.), *Combating Piracy*, (Tokyo: The Okazaki Institute, 2001), hlm. 23-24.

¹³ Graham Gerard Ong, *Pre-Empting Maritime Terrorism in Southeast Asia. Viewpoints 29 November*, (Singapore: ISEAS, 2002).

¹⁴ "Pembajakan di Selat Malaka Tak Terkait Jaringan Teror Asteng, KOMPAS, 24 Juni 2004.

¹⁵ Lihat misalnya wawancara KOMPAS dengan KSAL Laksamana Bernard K. Sondakh, KOMPAS 27 Juni 2004.

¹⁶ Secara komprehensif, dimensi keamanan meliputi : militer, politik, ekonomi, sosial dan lingkungan. Lihat Buzan, Barry, Waever, Ole, de Wilde, Jaap (1998).

¹⁷ *Ibid.* hlm. 167.

¹⁸ *Ibid.* hlm. 165.

¹⁹ *Ibid.* hlm. 15.

²⁰ Usulan ASEAN Maritime Forum ini merupakan hasil perumusan dari Forum Dialog 11 "Kerja sama Regional Maritim ASEAN, yang diselenggarakan Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan (BPPK) Deplu RI, di Hotel Grand Hyatt, Surabaya, 21-22 April 2004 di mana penulis juga menjadi salah seorang tim perumus forum dialog ini.

²¹ Forum ini merupakan forum konsultasi antaraktor negara maupun non-negara yang membahas secara komprehensif berbagai isu maritim yang mungkin membawa dampak bagi kohesivitas kawasan.

²² Sinar Harapan, 15 April 2004.

²³ Lihat "US Tries to Soothe Southeast Asia on Security Initiative", New York Times, 4 Juni 2004.

²⁴ Mohd. Roslan Saludin, "US Moves threatens ASEAN," dalam *The Jakarta Post*, June 9, 2004.

²⁵ Berbagai media cetak nasional seperti KOMPAS, The Jakarta Post, Sinar Harapan melansir berita ini pada 18 Agustus 2004.

²⁶ Lihat misalnya, "Security Issues in Straits of Malacca" sebagaimana diulas *The Strait Times*, Singapore, June 7, 2004.

²⁷ *Kompas*, 23 Juni 2004.

²⁸ Lihat Bali Concord II sebagaimana yang dihasilkan dari KTT ASEAN, 9 Oktober 2003 di Bali.

²⁹ Lihat Mark J Valencia, *The US Position On Cooperative Maritime Security Frameworks*, (Honolulu: East-West Center, 2003).

³⁰ Secara lebih detail, *guidelines* ini dapat dilihat dalam <http://coombs.anu.edu.au/Depts/AU.S.CSCAP/guideline.mcw.html>.

³¹ Lihat *Joint Statement of The Maritime Cooperation Working Group of the Council For Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP) and participants from the PACIFIC Economic Cooperation Council (PECC)*, Makati City, Philippines, 6-7 September 2003.

³² Wawancara *Kompas* dengan KSAL Laksamana Bernard K. Sondakh, KOMPAS, 27 Juni 2004.

³³ Lihat www.tnial.mil.id/doktrin.php, diakses 25 Juni 2004.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Tipe kapal yang dimiliki TNI AL adalah kapal selam (2), Fregat (6), Fregat patroli (6), fregat latihan (1), fregat ringan (3), korvet patroli (16), Kapal misil (4), penyapu ranjau (9), kapal patroli (19), kapal patroli ASW (4), kapal pendarat (22), penyapu ranjau pantai (2), kapal komando (1), kapal minyak (2), kapal tarik (2), kapal survey

(2), kapal riset (6), kapal transpor pantai (3), kapal tanker (2). Sumber: Toppan, Andrew, *World Navies Today: Indonesia*, <http://www.hazegray.org>, diakses 14 April 2004.

³⁶ Wawancara *Kompas* dengan KSAL Laksamana Bernard K. Sondakh, KOMPAS, 27 Juni 2004.

³⁷ Sebagaimana diungkapkan Panglima Armada Kawasan Barat TNI AL, Laksamana Muda Y. Didik Heru Purnomo dalam wawancaranya dengan *Tempo*, Edisi 28 Juni-4 Juli 2004.

³⁸ Jawaban tertulis KASAL terhadap pertanyaan anggota Komisi I DPR RI, 2002.

³⁹ Dalam kajian strategis, konsep ini mengacu pada dua peran utama, yaitu: *defence planning* dan *defence management*. Lihat misalnya, David C Gompert, Olga Olikier, Anga Timilsina, *Clean, Lean, and Able: A Strategy for Defence Development*, (Santo Monica: RAND Corporation, 2004), hlm. 5.

⁴⁰ "Kontroversi Pembelian kapal Patroli oleh Pemda: Saat Otonomi Menyentuh Keamanan Laut", *Kompas*, 24 Juni 2004.

⁴¹ Konsep ini merujuk pada sebuah kondisi di mana ancaman jauh lebih besar dan beragam dibandingkan dengan kemampuan untuk mengatasi ancaman tersebut.