

Gema dari Batam: Menata Keamanan Maritim NKRI.¹

Robert Mangindaan

Sepintas lalu, judul makalah ini mengundang dua pertanyaan, yang pertama apakah NKRI sudah menjadi negara maritim? Pertanyaan tersebut memang sangat mengusik oleh karena banyak pihak berpendapat, bahwa Indonesia adalah negara maritim. Memang seharusnya demikian—apabila di tinjau dari 'habitat'nya—akan tetapi realitanya, Indonesia di usianya yang ke 63 tahun nyatanya belum menjadi negara maritim. Indikator yang paling jelas

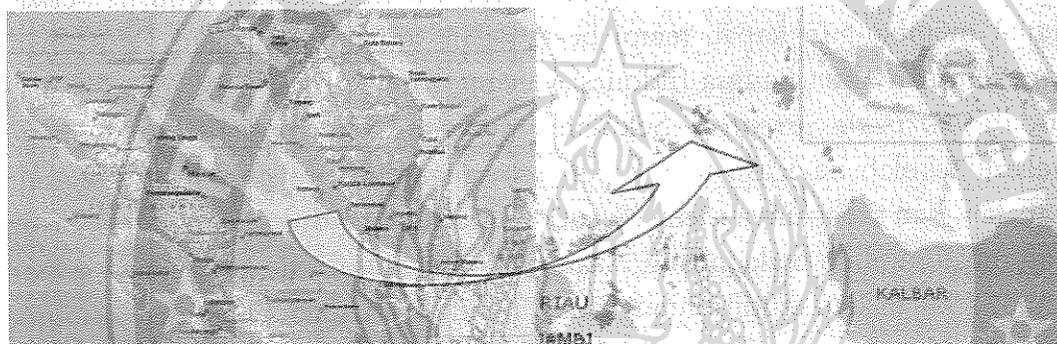
adalah kepentingan nasional di laut belum terpetakan secara konkrit. Bahasa di kalangan akar rumput—mau di apakan laut Nusantara ini.

Pertanyaan yang *kedua*, mengapa dari Batam? Jawabannya sederhana, yaitu Batam memiliki tiga hal, yaitu (i) posisi geografik mempunyai keunikan tersendiri, (ii) potensi (bisnis) maritim sangat besar, dan (iii) ada berbagai masalah krusial di bidang keamanan maritim.

1. Pandangan pribadi yang di sampaikan pada Seminar di Batam tanggal .. Jan. 2008

Posisi geografik. Letaknya di titik strategik pada *choke point* yang tersibuk di dunia, berhadapan langsung dengan Singapore dan Malaysia, dan sekaligus dapat 'mengawasi' akses keluar masuk Laut China Selatan. Secara teknis, Batam dapat di jadikan sebagai *focal point* bagi kepentingan lalu lintas internasional. (lihat dua peta di bawah ini).

piracy, armed robbery, dan ancaman terorist yang (konon kabarnya) mengincar *center of economic gravity*. Pada tulisan ini, merupakan suatu inisiatif untuk mengembangkan cakrawala berpikir dalam rangka tiga hal, yaitu (i) meningkatkan *maritime awareness*, (ii) mencari format manajemen keamanan maritim, dan (iii) upaya yang dapat di kembangkan.



Sumber: google.co.id

Potensi maritim. Letaknya sebagai *focal point* sudah menjelaskan potensinya yang sangat strategik, yang di dukung pula oleh potensi *hinterland* yang sangat panjang, mulai dari Rempang, Galang, Karimun, Sumatera, Jawa, dan seterusnya sampai ke wilayah timur.

2. Membangun NKRI sebagai negara maritim.

Indonesia dengan 17.508 pulau yang dikelilingi luas perairan sebesar 5 juta km² (laut Teritorial dan ZEE), dan UNCLOS 1982 mengakui sebagai *archipelagic state*, tetapi tidak secara otomatis dan mudah untuk mengatakan pihaknya sebagai negara maritim. Mengapa demikian? Pilar utama yang menjadi fondasi negara maritim adalah kesadaran maritim (*maritime awareness*), yang melekat

Masalah maritim. Demikian strategiknya posisi Batam di dalam mata rantai lalu lintas laut (lewat Selat Malaka), sehingga secara langsung mengandung kerawanan yang sangat tinggi, terutama dalam masalah *sea*

kuat pada budaya bangsa dan mempengaruhi sistem politik, sistem perekonomian, sampai pada sistem keamanannya.

Para navalism mengenal ungkapan yang mengatakan...? membangun satu kapal dapat di laksanakan dalam tiga tahun, tetapi membangun budaya maritim membutuhkan tiga abad..?. Benar bahwa, Indonesia sekarang ini dapat membangun kapal, tetapi belum tentu karakter bangsa Indonesia sudah *maritime oriented*. Sekolah pelaut, sekolah navigasi, teknik perkapalan, dan sebagainya memang sudah mulai tumbuh berkembang. Akan tetapi sekolah dan studi tentang dunia maritim, masih sangat terbatas (malahan ada yang tutup) oleh karena kurang peminat. Yang cukup memperhatikan ialah jumlah pakar hukum laut internasional nyatanya masih sangat terbatas, dan contoh lainnya ialah keberadaan Mahkamah Pelayaran tidak banyak di ketahui oleh masyarakat luas, malahan ada pihak yang ingin 'menggembosi'.

Situasinya akan berbeda apabila *maritime awareness* sudah melekat kuat di dalam budaya bangsa. Hal ' ini akan terrefleksi di dalam manajemen nasional, mulai dari tahap perencanaan

sampai pada pengawasan, dan tentu akan terungkap besaran angka seberapa jauh Indonesia mendapatkan berkah dari laut. Angan-angan ke sana sudah ada, misalnya dengan di keluarkan INPRES no 5/2005 (azas cabotage) akan tetapi gebrakan tersebut, sepertinya kurang gencar disosialisasikan dan diberdayakan seoptimal mungkin. Kepentingan untuk segera menggalakkan industri perkapalan sudah merupakan kebutuhan yang sangat mendesak, dan logikanya—segera di mulai dengan memberikan atensi yang proporsional. Begitu pula dukungan dari sektor lainnya misalnya perbankan, sektor pendidikan, dan perangkat hukum, dan seterusnya, perlu memberikan dukungan seiring dengan perkembangan kebutuhan industri perkapalan, dan industri maritim pada umumnya. Seandainya saja industri perkapalan bangkit dan menyerap sepuluh persen dari jumlah penduduk Indonesia, maka tidak pelak lagi industri perkapalan Indonesia adalah yang terbesar di dunia.

Apabila *Maritime awareness* berkembang subur pada segenap lapisan masyarakat, tentunya akan melahirkan *common understanding* mengenai arti laut bagi bangsa. Pemahaman

tersebut, sangat di perlukan untuk merancang peta kepentingan nasional (di laut). Benar, bahwa ada banyak pandangan mengenai arti laut bagi kepentingan nasional, tetapi intinya akan berkisar pada tiga spektrum besar.

Yang *pertama*, laut sebagai sumber nafkah bagi bangsa Indonesia, ada kekayaan fauna flora pada kubangan pertemuan dua samudra, kekayaan berbagai mineral strategik, arti pentingnya lokasi strategik (dari politik, perekonomian dan militer), dan seterusnya sampai pada industri pariwisata.

Yang *kedua*, sebagai *life line* nasional, yang menghubungkan 17.508 pulau. Tidak bisa dihindari suatu kenyataan bahwa Indonesia memiliki *life line* yang terpanjang di dunia, sehingga kebutuhan armada samudra, armada nusantara, dan armada 'semur' merupakan kepentingan nasional yang berkategori vital. Prinsip *cabotage* tidak dapat dipatahkan oleh prinsip ekonomi (yang menganggap berbenturan dengan WTO), oleh karena menyangkut tegaknya kedaulatan NKRI sebagai negara kepulauan.

Yang *ketiga*, sebagai medium perta-

hanan. Situasi geografik memperlihatkan bahwa, hanya tiga perbatasan di darat, yaitu di Papua, Timor Leste dan Kalimantan. Selebihnya—tepatnya ada sepuluh perbatasan laut—Artinya—untuk mencapai daratan Indonesia, hampir pasti (70%) akan dilakukan melalui laut, yang aksesnya terbuka lebar 360 derajat.

Dari *mapping* tersebut, secara langsung menyadarkan semua pihak bahwa ada dua kegiatan yang bersinergi, perlu di kembangkan yaitu eksploitasi dan upaya pengamanannya.

Dalam rangka operasionalisasi kedua kegiatan tersebut (eksploitasi dan pengamanannya), perlu dituangkan dalam strategi nasional, dengan konstruksi manajemen yang jelas, dan ada dasar hukumnya yang kuat².

Secara konkrit, Indonesia membutuhkan empat hal di dalam membangun

2 Peraturan dan perundang-undangan nasional, dan berbagai konvensi internasional yang terkait dengan domain maritim, antara lain; UNCLOS-1982, SOLAS, SUA, SUA-PROT, SAR, MARPOL., dan yang paling gencar adalah ISPS-Code. Di samping itu, perlu memperhatikan keterikatan pada resolusi DK-PBB, seperti UNSC no 1373, 1540, dst.

negara maritim yang kuat, yaitu (i) formula *ocean policy* yang jelas dan di pahami oleh semua pihak, dan menjadi pegangan di dalam merancang peta kepentingan nasional (di laut), (ii) strategi keamanan maritim, yang pada prinsipnya mencakup tiga hal yang mendasar yaitu *ends, means, ways*, (iii) konstruksi manajemen keamanan maritim yang menjelaskan siapa berbuat apa dalam kapasitas apa di dalam 'bingkai' strategi keamanan maritim, dan (iv) landasan hukum, yang menjadi dasar operasionalisasi kegiatan eksploitasi dan pengamanan potensi maritim.

3. Langkah Ke depan.

Posisi pada awal tahun 2008 memperlihatkan, pemahaman masyarakat Indonesia mengenai dunia maritim, tidaklah terlalu suram kelam. Sudah ada pihak-pihak yang sangat paham, dan tidak duduk diam berpangku tangan. Akan tetapi jumlah mereka masih sangat kecil dan belum merata di dibandingkan dengan jumlah penduduk Indonesia. Pengertian merata yang di maksud adalah berada di kalangan perencana dan birokrasi. Indikatornya akan terlihat di dalam rencana pembangunan nasional, yang

sangat kental bernuansa *land-base oriented*. Ada wacana yang cenderung memprioritaskan mencetak sawah jutaan hektar daripada 'mencicil' pembangunan infrastruktur transportasi laut. Padahal, kenyataan di lapangan memperlihatkan bahwa Indonesia dengan ribuan pulau dan luas perairan yang mencapai jutaan km persegi, tetapi tidak punya *hub-port* dan masih akan sangat tergantung kepada Singapura³.

Ilustrasi sekilas tersebut, ingin mengatakan bahwa *maritime awareness* perlu di kembangkan dan menjadi bagian dari *mindset* para perencana pembangunan nasional di bidang maritim. Semua pihak sudah pasti sangat menyadari bahwa, *maritime awareness* tidak turun gratis dari langit, tetapi harus ada upaya yang intensif, terprogram (ada sasaran yang jelas-terukur), dan konsisten.

Globalisasi yang bertujuan percepatan liberalisasi perdagangan (Doro-

3. Ada wacana pada *Infrastructure Summit*—2005 untuk membangun 4 *hub-port*, dua berada di wilayah barat dan dua berada di timur, tetapi dana belum tersedia, padahal pada sisi lainnya, ada pihak di luar yang tidak menginginkan Indonesia memiliki *hub-port*.

djatun Koentjorojakti-2007)⁴, nyatanya masih akan bersandar pada transportasi lewat laut. Nah, justru di sanalah memendam sejumlah masalah, yang dapat dipetakan dalam tiga lingkup besar, yaitu masalah keamanan (*maritime security*), masalah keselamatan navigasi (*navigational safety*), dan masalah lingkungan (*marine environment protection*). Apabila tata masalah tersebut dipetakan dalam bentuk matriks, maka gambarannya adalah sebagai berikut;

	<i>Policy</i>	perangkat operasional	landasan hukum
Keamanan maritim			
Keselamatan navigasi			
Melindungi lingkungan			

Matriks tersebut, menggambarkan ada sembilan masalah pada tiap kotak, yang (mau atau tidak) harus di tangani, dan tentunya dengan pemikiran harus berdimensi *inward looking* dan *outward looking*. Mengapa harus demikian? jawabannya sederhana, yaitu sebagai implikasi Indo-

nesia berada pada posisi silang dunia, yang pada kenyataannya wajib mengakomodasi kepentingan internasional. Bila demikian halnya; maka ada sembilan blok pekerjaan rumah yang perlu dituntaskan, dan segera.

Pada berbagai seminar tentang keamanan maritim, khususnya yang di laksanakan oleh *Council for Security Cooperation in Asia Pacific (CSCAP)*⁵, ada beberapa pihak yang mempertanyakan arsitektur manajemen keamanan maritim Indonesia. Untuk menjawab pertanyaan tersebut, tentunya perlu meninjau kondisi faktual di lapangan, dan ketemu faktanya adalah sepuluh departemen/instansi di berikan wewenang beroperasi di laut. Ada pihak yang mempunyai asset operasional dan ada yang tanpa asset, ada pula yang memiliki divisi intelijen dan ada pula yang seadanya. Namun satu hal yang prinsipil perlu di sadari ialah, kesepuluh instansi tersebut bekerja dengan strategi masing-masing.

Dengan demikian ada sepuluh strategi (*ends—menas—ways*) bekerja di

4. Ceramah Prof DR Dorodjatun Koentjorojakti pada Konsolidasi tenaga pengajar Lemhannas RI tahun 2007

5. Penulis hadir dan duduk sebagai *Co-Chairman* pada Pokja bidang keamanan maritim. CSCAP adalah *second track*.

area operasi yang sama. Apabila situasi tersebut di tinjau dari kaca mata manajemen, maka dapat di simpulkan bahwa Indonesia menganut konsep *multi-agency, single task*. Tidak mengherankan apabila satu kapal yang melayari trayek yang rutin, dapat di tahan (dan di periksa) berulang kali oleh instansi yang berbeda-beda. Dan sedihnya, tidak ada pihak yang mau menghitung berapa besar cost yang hilang akibat rangkaian pemeriksaan tersebut.

Dari sudut pandang manajemen, mudah untuk mengatakan bahwa pengelolaan kepentingan nasional di laut, pada kenyataannya Indonesia menerapkan konsep manajemen yang tidak efisien. Seharusnya, bagi Indonesia yang kekuatan ekonominya masih lemah (dan sakit?), berpegang pada prinsip efisien dan seefektif mungkin. Bagaimana wujudnya? Terapkan konsepsi *single agency-multi task*.

Melalui Peraturan Presiden (Perpres) No 81 tahun 2005 pemerintah membentuk Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang beranggotakan berbagai instansi pengamanan laut. Dasar hukum pelaksanaan pembentukan kelembagaan Bakorkamla

adalah Pasal 23 ayat (3) dan ketentuan Pasal 24 ayat (3) Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Nasional (LN RI Tahun 1996 No. 73, TLN RI No. 3647). Pasal 23 ayat (3) UU No. 6 Tahun 1996 yang menggariskan: "*Apabila diperlukan, untuk meningkatkan pemanfaatan, pengelolaan, perlindungan, dan pelestarian lingkungan Perairan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dibentuk suatu badan koordinasi yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden*". Jelas sekali antara 'amanah' landasan hukum dan ruang gerak operasional yang dikembangkan Bakorkamla, nampaknya ada diskrepansi yang sangat lebar. Bertolak dari tinjauan tersebut, makalah ini ingin mengatakan bahwa pembentukan Bakorkamla, sepertinya belum menjawab persoalan manajemen keamanan maritim.

Sementara itu, Indonesia memiliki Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) yang dalam bahasa asingnya—*coast guard*, berada di Departemen Transportasi. Benar bahwa fungsi KPLP saat ini tidak sama dengan Coast Guard akan tetapi *core business-nya* adalah keamanan maritim, keselamatan navigasi, dan pengamanan lingkungan (*marine environ-*

ment protection). Mengembangkan kesatuan tersebut untuk menjelma menjadi single agency-multi task, bukan pekerjaan yang sulit malahan sudah mewarisi perangkat hukum yang kuat dan masih berlaku pula. Pihak TNI-AL sangat mendukung pembentukan atau perwujudan *Indonesian Coast Guard*, bahkan lebih jauh dari itu—bersedia melepaskan sebagian assetnya untuk kepentingan tersebut. Hambatannya memang ada, yaitu egosektoral dari beberapa pihak dan ada dukungan politis pula.

Kata orang—banyak jalan ke Roma, tetapi penataan manajemen keamanan maritim Indonesia, memerlukan langkah nyata dan dalam waktu yang singkat. Sepertinya, kesabaran pihak di luar sana sudah semakin menipis, yang terlihat tekanan secara politis yang semakin keras. Benar bahwa, banyak pihak bersedia membantu⁶, tetapi di harapkan mereka tidak mencampuri urusan dalam negeri. Bahasa teknisnya—*lending hand but not step in*.

4. Penutup.

Membangun *maritime awareness* merupakan pekerjaan rumah nasional yang perlu di kerjakan secara nasional pula, artinya ada kontribusi nyata dari semua pihak, mulai dari akar rumput, sampai pada kalangan elite politik, ekonomi, dan pakar hukum. Harapannya- Indonesia dapat segera memiliki *ocean policy* yang dapat di jadikan kiblat bagi pembangunan NKRI sebagai negara maritim, termasuk aspek keamanan.

Masalah keamanan seperti ancaman *sea piracy, armed robbery*, dan teroris di Selat Malaka sudah semakin merisaukan berbagai pihak, dan Indonesia tentunya tidak bisa berpangku tangan. Masyarakat internasional sedang menunggu apa langkah konkrit (*immediate action*) Indonesia untuk meniadakan ancaman tersebut. Perlu di pahami bahwa Indonesia masih memiliki tiga *choke point* lainnya⁷ dan ALKI/SLOC yang lain, artinya konsep yang di kembangkan di Selat Malaka, berpotensi ditularkan ke lokasi lainnya di wilayah Nusantara ini.

6. Pada umumnya bantuan yang akan di berikan berkaitan dengan *capacity building, intelligence sharing*, dan *logistic support*, akan tetapi sudah pasti ada 'udang di balik batu'.

7. Tiga *choke point* lainnya adalah Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Ombai.

Namun, langkah strategik yang perlu segera di kembangkan adalah merumuskan strategi keamanan maritim Indonesia (*Indonesian Maritime Security Strategy*). Rumusan tersebut akan menjelaskan apa obyektif (*ends*) yang ingin di capai, apa sarana (*means*) yang akan dikerahkan, dan bagaimana caranya (*ways*). Indonesia membutuhkan *grand strategy* untuk eksploitasi dan pengamanan kepentingan nasional di laut, yang di ha-

rapkan dapat di mengerti oleh semua pihak termasuk yang di luaran sana; sehingga mereka tidak seenaknya menyodorkan *carrot and sticks* pada Indonesia.

Tulisan ini, mempunyai tujuan yang sangat penting yaitu menggagas konsep strategik, dan paling tidak-ada masukan untuk mendukung *immediate action* bagi bangsa yang kita cintai ini. Selamat berkarya. □

