

**DIPLOMASI MARITIM INDONESIA DALAM MENANGANI PRAKTIK
ILLEGAL FISHING DI SELAT MALAKA TAHUN 2014**

*(Indonesia's Maritime Diplomacy in Combating Illegal Fishing Practices in
Malacca Street 2014)*

Disusun Oleh :

RIJAL ALAM MUHAMMADI

20100510041

Menyetujui,

Pembimbing :



Ali Muhammad, S.IP., Ph. D

Program Studi Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial Politik

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Jl. Lingkar Selatan, Tamantirto, Kasihan, Bantul Yogyakarta, 55183

rijalalam91@gmail.com

Abstract

This research aims to find out about Indonesian state institutions that play a role and authorized when conducting maritime diplomacy in combating illegal fishing practices in the Malacca Strait in 2014. To show the public that the success of a diplomacy conducted by the state lies in the legal authority and in the infrastructure owned by the institution. This research is

a qualitative research that explains why maritime diplomacy conducted by Indonesia in handling illegal fishing practice is not effective. The method of this research is library research that to collected the data from libraries, books, journals, articles, print media, electronic media and websites.

The results of this study indicate that the regulatory synergies of Indonesian institutions have authority in securing the security in the Malacca Strait still overlapping the law policy in 2014 especially to combat the practice of illegal fishing. This has an impact on the strategy that has been set up as steps for the interests of strait security as a form of Indonesian maritime diplomacy in Malsindo Coordinated Patrol not run effectively.

Keywords : Maritime Diplomacy, Illegal Fishing, Malsindo Coordinated Patrol

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang lembaga-lembaga negara Indonesia yang berperan dan berwenang saat melakukan diplomasi maritim dalam menangani praktik *illegal fishing* di Selat Malaka tahun 2014. Untuk menunjukkan kepada publik bahwa keberhasilan suatu diplomasi yang dilakukan oleh negara adalah terletak pada kewenangan hukum dan infrastruktur yang dimiliki oleh lembaga tersebut. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang menjelaskan mengapa diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia dalam menangani praktik *illegal fishing* tidak efektif. Metode yang digunakan pada penelitian ini juga dengan *library research* dengan memanfaatkan data-data sekunder yang dikumpulkan datanya dari perpustakaan, buku, jurnal, artikel, media cetak, media elektronik dan website.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa sinergitas regulasi yang dimiliki lembaga-lembaga Indonesia berwenang dalam mengamankan keamanan di Selat Malaka masih terjadi *overlapping* kebijakan hukum di tahun 2014 terutama untuk menangani prakti *illegal fishing*. Hal ini berpengaruh terhadap strategi yang telah di susun sebagai langkah-langkah untuk kepentingan pengamanan selat sebagai wujud diplomasi maritim Indonesia dalam *Malsindo Coordinated Patrol* tidak berjalan dengan efektif.

Kata Kunci : Diplomasi Maritim, Illegal Fishing, Malsindo Coordinated Patrol

A. Pendahuluan

Praktik *illegal fishing* merupakan salah satu isu utama yang mendapatkan perhatian penting dalam pemerintah Indonesia saat ini. Implementasi doktrin maritim mensyaratkan adanya penguatan pada sektor kelautan dan perikanan khususnya menghilangkan atau mengurangi aktifitas terlarang di bidang perikanan yang menyebabkan negara mengalami kerugian besar. Kegiatan *Illegal fishing* yang dilakukan oleh Kapal Perikanan Asing (KIA) dan Kapal Perikanan Indonesia (KII) di Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia (WPP-NRI) merupakan pelanggaran hukum¹.

Illegal fishing merupakan kasus pelanggaran hukum yang marak terjadi di kawasan regional ASEAN dan memberikan dampak negatif pada aspek politik, ekonomi, keamanan, dan ekologi terhadap negara-negara yang secara geografis terletak di dalamnya. Melihat dari aspek politik, *illegal fishing* dapat memicu ketegangan hubungan diplomatik antar negara-negara di kawasan. Sebagai contoh, pada tahun 2015 Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia (KKP) menenggelamkan 35 unit kapal

nelayan asal Vietnam yang terbukti menangkap ikan di dalam teritori perairan Indonesia². Dampak penindakan hukum yang dilakukan Indonesia sempat membuat pemerintah Vietnam mengambil langkah-langkah politik, namun di sisi lain Indonesia tetap yakin bahwasannya penegakkan hukum yang dilakukan sudah dipayungi hukum.

Dalam aspek ekonomi, setiap tahun diperkirakan Indonesia mengalami kerugian akibat *Illegal Fishing* sebesar Rp. 101.040 triliun/tahun dan berdampak pada kuantitas hasil tangkap nelayan lokal serta secara bersamaan juga berdampak pada pungutan hasil perikanan (PHP) nelayan³. Kemudian kerugian ekonomi dalam negeri ini seperti yang dijelaskan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan (KKP), bahwa kerugian yang berdampak pada barang atau spesies selundupan akan dijual dengan harga murah, sehingga memungkinkan terjadinya kompetisi

¹ Bappenas, "Konsep "Mainstreaming Ocean Policy" kedalam Rencana Pembangunan Nasional", Jakarta: 2014, hal. 130

² [www.news.detik.com memalui https://news.detik.com/berita/d-3047822/kementerian-kp-103-kapal-illegal-fishing-dimusnahkan-terbanyak-vietnam-diakses tanggal 25 Oktober 2017](https://www.news.detik.com/memalui/https://news.detik.com/berita/d-3047822/kementerian-kp-103-kapal-illegal-fishing-dimusnahkan-terbanyak-vietnam-diakses-tanggal-25-oktober-2017)

³ Yayan Hikmayani et al., "Efektivitas Keberlakuan Kebijakan Moratorium Kapal Eks Asing dan Transshipment Terhadap Kinerja Usaha Penangkapan Ikan", Jakarta: Balai Besar Penelitian Ekonomi Kelautan dan Perikanan, 2015, Vol. 5 No. 2, hal. 102

yang tidak sehat⁴. Di tengah komitmen pemerintah Indonesia yang menekankan pada pengelolaan potensi laut sebagai sumber pendapatan negara, hal ini tentu menjadi tantangan tersendiri.

Ditinjau dari aspek keamanan, pada dasarnya *illegal fishing* masuk dalam kategori *transnational organized crime* karena dilakukan kebanyakan oleh nelayan asing secara sistematis dan terorganisir di kawasan. Hal tersebut disampaikan melalui *The Annual European Union Organized Crime Situation Report* bahwa, para pelaku praktik *illegal fishing* menggunakan struktur organisasi atau bisnis. Operasi penangkapannya sering mengadopsi struktur organisasi atau bisnis usaha lokal untuk menutupi operasi mereka⁵. Selain itu, pelanggaran hukum yang dilakukan oleh beberapa kapal nelayan asing termasuk dalam pelanggaran perbatasan batas yurisdiksi negara-negara di kawasan. Seperti yang disampaikan oleh Menteri Kelautan

dan Perikanan dalam Konferensi Kelautan PBB: *Transnational Organized Crime in Fisheries Industry* bersama Norwegia, *The International Police Organization (Interpol)*, dan *United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)* di New York tentang *illegal fishing* merupakan kejahatan transnasional yang terorganisir⁶.

Dampak pada aspek ekologis atau lingkungan dari kejahatan *illegal fishing* berakibat pada rusaknya sumber daya kelautan dan perikanan⁷. Alat yang digunakan seperti bahan beracun yang akan merusak terumbu karang (alat tangkap ikan yang tak ramah lingkungan), berakibat semakin sedikitnya populasi ikan pada perairan tertentu. Penangkapan dengan alat penangkap ikan besar (seperti *trawl* dan pukat harimau), yang tidak sesuai dengan ketentuan keadaan laut Indonesia, secara semena-mena dan eksploitatif sehingga menipisnya sumber daya ikan⁸.

⁴ www.news.kkp.go.id melalui <http://news.kkp.go.id/index.php/menteri-susi-ingin-pbb-segera-tetapkan-iuu-fishing-sebagai-kejahatan-transnasional-terorganisir/> diakses pada tanggal 26 Oktober 2017

⁵ Teale N. Phelps Bondaroff, *The Illegal Fishing and Organized Crime Nexus : Illegal Fishing As Transnational Organized Crime*, Switzerland : Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2015, hal. 41 - 43

⁶ www.news.kkp.go.id melalui <http://news.kkp.go.id/index.php/menteri-susi-ingin-pbb-segera-tetapkan-iuu-fishing-sebagai-kejahatan-transnasional-terorganisir/> diakses pada tanggal 26 Oktober 2017

⁷ Arif Satria, "Politik Kelautan dan Perikanan", Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2015, hal. 163

⁸ Efektivitas Keberlakuan Kebijakan Moratorium Kapal Eks Asing dan Transshipment Terhadap Kinerja Usaha Penangkapan Ikan, Op. Cit., hal. 102

Melihat Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia perlu mencari terobosan dalam penanganan praktik *illegal Fishing* yang kerap terjadi di perairan Indonesia. Karena hasil dari pengelolaan perikanan kelautan Indonesia berpotensi terhadap kemakmuran bangsa dari generasi ke generasi. Penanggulangan yang dilakukan oleh Indonesia terhadap praktik *illegal fishing* di WPP-NRI menerapkan pendekatan *hard structure* dan *soft structure*⁹. Pendekatan tersebut dilakukan dengan memeriksa dokumen perizinan, melakukan pemantauan posisi dan pergerakan kapal perikanan menggunakan sarana *vessel monitoring system (VMS)*, melakukan operasi pengawasan di laut baik secara mandiri (lembaga penegak hukum) maupun bekerjasama dengan negara di kawasan regional, seperti Malaysia dan Singapura.

Selat Malaka merupakan salah satu jalur SLOCs (*Sea Line of Communications*) dan SLOCs (*Sea Line of Trades*) sekaligus *chokepoint* armada angkatan laut dalam *forward presence* ke seluruh penjuru dunia. Selat Malaka secara geografis membentang sepanjang 500 mil laut berada di antara sepanjang Malaya dan

pulau Sumatra. Lebar alur masuk di sebelah utara adalah sekitar 220 mil laut dan berakhir pada ujung sebelah selatan yang merupakan wilayah tersempit yaitu sekitar 8 mil laut. Selat Malaka juga tersambung dengan selat Singapura yang mempunyai panjang selat 60 mil¹⁰. Nilai letak strategis Selat Malaka tidak hanya sebagai jalur utama bagi lalu lintas kargo dan manusia antar wilayah Indonesia-Eropa dan wilayah lainnya di Asia saja, akan tetapi menjadi sumber daya ikan palagis ikan, yaitu jenis ikan oceanik seperti tuna, cakalang, tengiri dan lain sebagainya¹¹. Letak Selat Malaka yang strategis ini digunakan oleh seluruh pelaku *transnasional organized crime*, termasuk di dalamnya *illegal fishing*, untuk melakukan aksinya.

Masih tingginya praktik *illegal fishing* dibagian barat Indonesia (Selat Malaka) pada tahun 2014 merupakan Wilayah Pengelolah Perikanan (WPP) 571¹². Zona WPP 571 ini bukan hanya Indonesia yang mempunyai kewajiban untuk melakukan patroli pengamanan laut, melainkan ada Malaysia dan

⁹ "Mainstreaming Ocean Policy" kedalam Rencana Pembangunan Nasional, Op. Cit., hal. 240

¹⁰ [www.repository.uinjkt.ac.id melalui http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/24131/1/INSAN.pdf](http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/24131/1/INSAN.pdf) diakses pada 26 Oktober 2017

¹¹ Bernhard Limbong, "Poros Maritim", Jakarta: PT Dharma Karsa Utama, 2014, hal. 113

¹² "Mainstreaming Ocean Policy" kedalam Rencana Pembangunan Nasional, Op. Cit., hal. 233

Singapura. Hal tersebut telah berlangsung setelah disepakati bersama dalam agenda pengamanan Selat Malaka *Malsindo Trilateral Coordinated Patrol* atau lebih dikenal dengan *Malaca Strait Sea Patrol* pada 20 Juli tahun 2004¹³.

Malsindo Trilateral Coordinated Patrol dilakukan sebagai bentuk rasa kepedulian negara litoral terhadap keamanan dan keselamatan laut di Selat Malaka. Negara-negara tersebut yang menerima langsung dampak negatif dari praktik *illegal fishing*. Penanganan terhadap pelanggaran hukum, khususnya praktik *illegal fishing* yang dilakukan 3 (tiga) negara di Selat Malaka sejak 2004 sampai 2014 seharusnya dapat meminimalisir angka pelanggaran hukum. Hal tersebut berbanding terbalik dengan kenyataan di lapangan, dengan masih tingginya *illegal fishing* yang terjadi hingga tahun 2014, menunjukkan penanganan praktik *illegal fishing* belum terbukti efektif.

Sementara itu, melihat kemampuan Indonesia dalam patroli lepas pantai di Selat Malaka pada akhir

tahun 2014 yang dilakukan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan selanjutnya disingkat KKP dan Badan Keamanan Laut selanjutnya disingkat Bakamla kurang efektif. Hal tersebut disebabkan oleh kendala teknis, seperti fasilitas penunjang patroli dan kekurangan petugas¹⁴. Dampaknya dengan masih tingginya praktik *illegal fishing* pada tahun 2014. Lalu, mengapa diplomasi maritim Indonesia dalam menangani praktik *illegal fishing* di Selat Malaka tahun 2014 belum efektif? Tujuannya adalah untuk mengetahui apa penyebab ketidakefektifan diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia.

B. Landasan Teoritik

1. Konsep Diplomasi Maritim

Bagi negara mana pun, tujuan utama diplomasinya adalah pengamanan kebebasan politik dan integritas teritorialnya. Ini bisa dicapai dengan memperkuat hubungan dengan negara sahabat, memelihara hubungan erat dengan negara-negara yang sehaluan dan menetralsir negara yang memusuhi. Penulis menggunakan konsep diplomasi yang secara umum disampaikan oleh S.L. Roy

¹³ Iffah Permata Sari, "Dinamika Kerjasama Littoral States dan User States dalam Penanganan Kasus Perompakan Kapal: Studi Kasus Selat Malaka dan Selat Singapura (2010-2014)", *Journal of International Relations*: Vol. 3 No. 1, 2017, hal. 153

¹⁴ "Mainstreaming Ocean Policy" kedalam Rencana Pembangunan Nasional, Op. Cit., hal. 241

bahwa, *diplomasi yang erat dihubungkan dengan hubungan antar negara, adalah seni mengedepankan kepentingan suatu negara melalui negosiasi dengan cara-cara damai dalam berhubungan dengan negara lain. Apabila cara-cara damai gagal untuk memperoleh tujuan yang diinginkan, diplomasi mengizinkan menggunakan ancaman atau kekuatan nyata sebagai cara untuk mencapai tujuan.*¹⁵

Kemudian bersinggungan dengan itu, Christian Le Mière menjelaskan bahwa *kelola Hubungan Internasional dengan menggunakan aset maritim negara yang terdiri dari tiga kategori: kerjasama diplomasi maritim, persuasif dan koersif*¹⁶. Aset maritim negara yang dimaksud adalah titik perairan strategis yang memberikan potensi kepada negara sekitarnya. Jika potensi tersebut tidak dimanfaatkan secara maksimal, maka negara sekitarnya mengalami kerugian dari potensi aset maritim tersebut. Penulis dalam penelitian ini menempatkan

Selat Malaka sebagai aset maritim negara, yang memiliki potensi besar bagi negara sekitarnya yakni, Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Pengelolaan aset maritim negara dilakukan dengan cara kerjasama dalam aspek diplomasi bidang kemaritiman, yang bersifat ajakan dan paksaan kepada negara disekitarnya, sebagai konsekuensi logis negara dalam melakukan diplomasi kerjasama maritim. Christian Le Mière juga meneruskan terkait diplomasi kerjasama maritim yakni *upaya negara untuk mendukung soft power dengan hard power asset. Adapun tujuannya adalah membangun koalisi dukungan melalui penguatan kelembagaan (capacity building), pelatihan bersama, penyesuaian teknologi serta membangun kepercayaan (confidence building)*¹⁷.

Kemudian penulis dalam hal ini meletakkan *Malaca Strait Sea Patrol* sebagai bentuk *soft power*. Karena penulis melihat *Malaca Strait Sea Patrol* sebagai lembaga yang mempunyai tujuan bersama dalam memanfaatkan aset maritim negara. Kemudian yang dimaksud

¹⁵ S.L. Roy, "Diplomasi", Yogyakarta: Rajawali Press, 1995, hal. 5

¹⁶ Christian Le Mière, "Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges", United Kingdom: Routledge, 2014, hal. 85

¹⁷ Ibid.

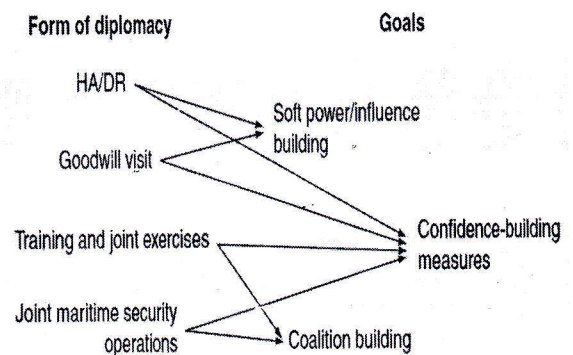
hard power asset dalam penelitian ini adalah fasilitas penunjang saat bertugas seperti kapal, penggunaan teknologi, dan sumber daya manusia yang ahli. Sehingga untuk penguatan *Malaca Strait Sea Patrol* sebagai lembaga kerjasama negara litoral dapat dilakukan dengan latihan bersama antar anggota, agar nantinya negara anggota dari lembaga kerjasama tersebut lebih percaya diri untuk melindungi aset maritim negara.

Selanjutnya, Le Miere juga mengidentifikasi beberapa karakteristik dasar kerjasama diplomasi maritim, yaitu: (1). *Keterlibatan semua pihak bersifat sukarela*, (2). *Penggunaan peralatan yang dapat melakukan tindakan pemaksaan*, (3). *Pertukaran personil atau petugas secara berkelanjutan*, dan (4). *Adanya kesamaan tujuan politik yang ingin dicapai*¹⁸.

Agar terciptanya kerjasama, diplomasi maritim yang efektif, dalam pengamanan Selat Malaka, sebagai aset maritim negara Indonesia, Malaysia dan Singapura dari praktik *illegal fishing* diharuskan adanya keikhlasan,

ketulusan, dan totalitas (*goodwill*) agar kepercayaan tersebut tumbuh dari negara anggota ke negara anggota lainnya. Sehingga totalitas dapat ditunjukkan dengan keikutsertaan petugas dari setiap negara dengan adanya patroli bersama dan pertukaran petugas saat patroli berlangsung. Semua itu didasari oleh tujuan politik yang sama, yakni melindungi aset maritime negara dari praktik *illegal fishing*.

Gambar 1.1 Tahapan Diplomasi Maritim



Sumber : *Diplomacy Maritime Cooperative and objective* (Source: Le Mière, 2014).

Pada gambar diatas, terdiri menjadi 2 bagian. Bagian pertama adalah *form of diplomacy* (HA (*Hard Aset*), *Goodwill visit*, *training and joint exercises*, dan *joint maritime security operations*) dan bagian kedua adalah *goals* (*Soft power/influence building*,

¹⁸ Ibid., 75

confidence-building measure, dan *coalition building*). *Form of diplomacy* merupakan tahapan diplomasi yang digunakan oleh setiap negara untuk mencapai tujuan bersama. Kemudian saat setiap tahapan itu dilakukan, maka setiap *goals* akan terwujud.

Langkah pertama, agar kerjasama diplomasi maritim dapat terwujud dengan efektif, maka diperlukanlah HA dan *Goodwill* dari masing-masing negara. HA atau *Hard Aset* merupakan infrastruktur/kapal penunjang patroli, teknologi serta sumber daya manusia ahli yang dimiliki oleh setiap negara (Indonesia, Malaysia dan Singapura) yang memenuhi standar operasional. Sedangkan *Goodwill* atau niat baik seperti yang telah penulis jelaskan pada paragraf di atas bahwa kesadaran akan kepedulian yang dimiliki dari setiap negara untuk bekerjasama dalam menangani kasus tertentu (*illegal fishing*). Jika HA dan *Goodwill* ini telah terpenuhi, maka *soft power*/kerjasama (MALSINDO) akan solid atau kuat, karena dari masing-masing negara sadar akan tujuan bersama itu. Disamping itu juga, negara-negara yang

tergabung akan dapat mengukur kemampuan mereka (*confidence-building measure*) sementara.

Langkah kedua, pengukuran kemampuan (*confidence-building measure*) yang dilakukan di langkah pertama hanya bersifat sementara. Hal tersebut dikarenakan setiap negara belum mengetahui kemampuan negara lainnya secara langsung. Dengan diadakannya latihan bersama (*training & joint exercises*), maka negara-negara tersebut dapat dengan mudah mengukur kekuatan yang mereka miliki untuk menangani *illegal fishing* (*confidence-building measure*).

Langkah ketiga, saat negara-negara tersebut telah mampu mengukur kemampuan/kekuatan mereka dengan *training & joint exercises*. Maka negara-negara tersebut perlu mengadakan operasi bersama dalam keamanan maritim (*joint maritime security operations*). Dengan melakukan *joint maritime security operations*, maka tujuan untuk menangani praktik *illegal fishing* dapat terwujud secara efektif (*coalition building*).

Lembaga yang tergabung ke dalam kerjasama MALSINDO

harus mempunyai dasar hukum yang jelas. Sehingga hal apapun yang dikerjakan oleh lembaga tersebut merupakan representasi dari negara keterwakilannya. Adapun lembaga yang terlibat dari tiap negara untuk kerjasama MALSINDO yaitu *coast guard*, seperti Badan Koordinasi Keamanan Laut dari Indonesia, *Malaysian Maritime Enforcement Agency* (MMEA) dari Malaysia, *the Police Coast Guard of Singapore* dari Singapura, dan *the Royal Thai Navy* dari Thailand. Maka dari itu, penulis meletakkan lembaga Bakorkamla berperan sebagai *coast guard* Indonesia. Tidak hanya Bakorkamla, keikutsertaan Kementerian Kelautan dan Perikanan merupakan institusi/lembaga negara yang bertanggungjawab dalam pengamanan dan pengawasan kelautan dan perikanan di wilayah kemaritiman Indonesia, khususnya di Selat Malaka.

2. Konsep Kepentingan kelembagaan

Untuk meneruskan penjelasan pada paragraf di atas, institusi/lembaga negara memiliki peran penting dalam melakukan

proses diplomasi. Maka dari itu, Hans Kelsen menjelaskan definisi dari lembaga atau organ adalah *siapapun yang memenuhi fungsi yang ditentukan oleh perintah hukum adalah organ*¹⁹. Perintah hukum merupakan dasar hukum yang dimiliki oleh lembaga yang berwenang dalam menangani praktik *illegal fishing* di Selat Malaka. Lembaga-lembaga negara menggunakan dasar hukum ini untuk bertindak dalam menangani praktik *illegal fishing*. Seperti yang dijelaskan pada paragraf sebelumnya bahwa penulis meletakkan Bakorkamla dan KKP sebagai lembaga yang berperan dalam penanganan praktik *illegal fishing* di Selat Malaka.

Lalu Peter Gourevitch mengatakan terkait konsep kepentingan kelembagaan yang bahwa, *kepentingan mendorong preferitif, yang pada gilirannya mendorong penciptaan lembaga: karena semua orang memahami bahwa pengaturan kelembagaan mempengaruhi hasil, setiap orang akan bekerja untuk mendapatkan pola kelembagaan yang*

¹⁹ Jimly Asshiddiqie, "Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi", Jakarta: Sekretaris Jenderal dan Kapaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, 2006, hal. 35

*meningkatkan peluang mereka untuk menang.*²⁰ Pengaturan kelembagaan yang dilakukan oleh lembaga negara terkait akan mempengaruhi hasil dari kinerja yang dilakukan oleh lembaga tersebut. Maka dari itu, lembaga-lembaga negara yang berperan dalam penanganan praktik *illegal fishing* seperti Bakorkamla dan KKP, melalui dasar hukum yang dimiliki keduanya harus menghasilkan kinerja yang efektif.

C. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menyertai instrument data sekunder, yang bertujuan menjelaskan efektifitas diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia dalam menangani praktik *illegal fishing* di Selat Malaka tahun 2014. Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini adalah library research dengan memanfaatkan data-data sekunder yang dikumpulkan datanya dari perpustakaan, buku, jurnal, artikel, media cetak, media elektronik dan website.

D. Hasil Penelitian

Kerjasama yang dilakukan oleh beberapa Negara di dunia Hubungan Internasional, dalam rangka untuk mengamankan suatu kawasan (aset maritim) yang dianggap memberikan keuntungan bagi Negara di sekitarnya dari ancaman kejahatan. Hadirnya ‘kerjasama diplomasi maritim’ mengharuskan Angkatan Laut, *coast guard*, dan semua kekuatan laut yang dimiliki oleh Negara digunakan untuk kepentingan operasi maritim dan diplomasi maritim.²¹

Dalam hal ini, *Malacca strait patrol* (MALSINDO) merupakan bentuk kerjasama diplomasi maritim negara litoral di kawasan Selat Malaka. Berdirinya MALSINDO adalah upaya memenuhi tanggungjawab Negara litoral untuk mengamankan selat.²² Walaupun Negara penggagas berdirinya MALSINDO hanya melibatkan 3 (tiga) Negara yakni Malaysia, Singapura dan Indonesia. Namun pada 18 September 2008 Thailand bergabung ke dalam *Malacca Strait Patrol*.²³

²¹ Muhammad Harry Riana Nugraha, “Diplomacy Maritime as a Strategy Developing Maritime Security in Indonesia”, Jurnal Wacana Politica: Vol. 1 No. 2, 2014, hal. 177

²² Alfred Daniel Matthews, “Indonesia Maritime Security Cooperation in the Malacca Strait”, California: Naval Postgraduate School Prestantia Per Scientiam, 2015, hal. 57

²³ www.mindef.gov.sg di akses melalui https://www.mindef.gov.sg/imindex/press_room/of

²⁰ Walter Carlsnaes, et.al., “Handbook Hubungan Internasional”, Bandung: Nusa Media, 2013, hal. 645

Kemudian, yang di maksud dengan istilah aset maritim adalah titik perairan strategis yang memberikan potensi bagi Negara kawasan di sekitarnya. Penulis dalam hal ini menempatkan Selat Malaka sebagai aset maritim bagi Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand. Karena tingginya nilai strategis yang dimiliki Selat Malaka dapat memberi potensi besar bagi Negara sekitarnya. Namun, potensi besar tersebut masih di manfaatkan oleh beberapa pelaku kejahatan, terutama pelaku praktik *illegal fishing*.

Keikutsertaan Negara litoral Selat Malaka ke dalam kerjasama diplomasi maritim merupakan bentuk kesadaran (*goodwill*) Negara litoral untuk mengamankan selat dari segala bentuk ancaman kejahatan. Dapat dikatakan bahwa kerjasama diplomasi maritim dalam konteks ini masuk ke dalam kategori *soft power*. Akan tetapi, untuk mendukung efektifitas kerja *soft power* sebagai bentuk kerjasama keamanan di bidang kemaritiman, harus di dukung dengan fasilitas - infrastruktur (*hard aset*) dari masing-masing Negara anggota. Infrastruktur tersebut meliputi kapal penunjuang patroli, penggunaan

teknologi, dan sumber daya manusia yang ahli.

Melihat konteks Indonesia, terkait tentang infrastruktur yang di miliki oleh Indonesia. Pada tahun 2014, *coast guard* Indonesia hanya memiliki 3 kapal berukuran 40 meter, 3 kapal berukuran 80 meter dan 3 kapal tidak di ketahui ukurannya.²⁴ Dengan mengandalkan sistem '*Multy Agency Single task*' yang dimiliki *coast guard* Indonesia, pengadaan infrastruktur kapalnya masih menggunakan ± 50 kapal milik TNI AL.²⁵ Kemudian, untuk penggunaan teknologi dan sumber daya manusia ahli, *coast guard* Indonesia masih mengandalkan sistem '*Multy Agency Single task*' pula, sehingga sejauh ini di bantu oleh PSDKP Kementerian Kelautan dan Perikanan. Karena secara kelembagaan, *coast guard* Indonesia masih belum di perkuat dengan infrastruktur penunjang. Hal tersebut dipengaruhi oleh tumpang tindihnya dasar hukum yang dimiliki beberapa instritusi yang terlibat dalam pengamanan laut. Sehingga regulasi yang dikeluarkan pun terasa tumpang tindih pula.

²⁴ www.antarajatim.com di akses melalui <http://www.antarajatim.com/lihat/berita/130951/bakorkamla-tambah-enam-armada-kapal-patroli> pada 09 Desember 2017

²⁵ www.ajsularso.com di akses melalui <http://ajsularso.com/sulitnya-menjaga-laut/> pada 15 Desember 2017

Kembali ke pembahasan *Malacca Strait Patrol* (MALSINDO), untuk memperkuat MALSINDO (*capacity building*) sebagai wadah kerjasama diplomasi maritim di Selat Malaka, maka di butuhkan latihan bersama (*joint training*) antar negara anggota. Pengadaan latihan bersama ini akan dapat mengukur kemampuan dan membangun kepercayaan (*confidence building*) Negara anggota MALSINDO pada saat melakukan patroli keamanan di Selat Malaka. Namun, sampai tahun 2014 pelatihan bersama hanya melibatkan 2 (dua) Negara anggota MALSINDO saja. Seperti latihan bersama yang dilakukan oleh Angkatan Tentara Malaysia (ATM) bersama dengan Tentara Nasional Indonesia (TNI) pada 6 Desember 2013 di Lapangan Banteng, Medan.²⁶

Implementasi Tahapan Diplomasi Maritim di Selat Malaka



Bagian I : Penanganan *Illegal fishing* dengan Kerjasama Diplomasi Maritim (*Maritime Diplomacy Cooperation: C. Le Miere*).

Pada gambar di atas menjelaskan bahwa penggunaan *Hard Aset* (Infrastruktur (kapal), penggunaan teknologi dan sumber daya manusia ahli) yang di miliki oleh negara litoral dan di ikuti dengan kesadaran atau niat baik (*Goodwill*) dari negara litoral akan membangun kerjasama (MALSINDO) dengan tujuan pula. Kemudian, saat kerjasama negara litoral telah terjalin dengan baik, maka diperlukan latihan bersama (*Training & Joint Exercises*) antar negara litoral untuk mengukur kemampuan dan kekuatan mereka miliki. Sehingga, hasil pengukuran kemampuan dan kekuatan tersebut, negara litoral akan lebih percaya diri untuk melakukan operasi pengamanan maritim bersama/*Join Maritime*

²⁶ www.tribunnews.com di akses melalui <http://www.tribunnews.com/nasional/2013/06/12/panglima-tni-panglima-atm-bertemu-di-lapangan-benteng-medan> pada 15 Desember 2017

Security Operations (Malacca Strait Ses Patrols, Eyes in the Sky dan Intelligence Exchange Group). Agar tujuan bersama (*Coalition building*) yang menjadi hasil akhir untuk menangani praktik *illegal fishing* dapat teratasi.

Keberhasilan strategi yang di rancang oleh suatu lembaga dalam melakukan kerjasama di bidang tertentu, dipengaruhi oleh dasar hukum lembaga tersebut. Agar nantinya saat memutuskan suatu keputusan dalam proses kerjasama, lembaga tersebut mempunyai dasar hukum yang jelas. Demikian juga, saat kita melihat konteks kerjasama diplomasi maritim di Selat Malaka atau MALSINDO, lembaga yang berperan di dalamnya dapat mempengaruhi efektifitas kerja MALSINDO.

Keterlibatan Negara-negara litoral ke dalam *Malacca Strait Patrol* untuk mengamankan Selat Malaka dari ancaman kejahatan dengan mengikutsertakan *coast guard* dari masing-masing negara litoral selat tersebut. Dengan demikian, negara Malaysia di wakili oleh *Malaysian Maritime Enforcement Agency* (MMEA), negara Indonesia di wakili oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), negara Singapura di wakili oleh *the Police Coast guard of*

Singapore dan negara Thailand di wakili oleh *the Royal Thai Navy*.

Lembaga Negara Indonesia yang berperan dalam kerjasama diplomasi maritim untuk menangani praktik *illegal fishing* di Selat Malaka adalah *coast guard* Indonesia. Seperti yang telah penulis jelaskan bahwa melalui melalui Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 Pasal 2²⁷ tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut dan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 276²⁸ tentang Pelayaran, mengisyaratkan Bakorkamla berperan sebagai *coast guard* Indonesia.

Namun, pada UU No. 17 tahun 2008 tidak ada satu pasal pun yang memberikan penjelasan tentang Bakorkamla sebagai *coast guard* Indonesia. Hanya saja penjelasan mengenai *coast guard* hanya berupa lembaga non struktural yang kedudukannya di bawah tanggungjawab Presiden dan teknis operasionalnya dilakukan oleh para Menteri. Tetapi perihal tugas Bakorkamla sampai tahun 2014 hanya

²⁷ Lembaga non structural yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Presiden.

²⁸ (1). Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai. (2). Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai. (3). Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

didasari pada Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut.

Walaupun demikian, keberadaan Peraturan Presiden yang mengatur tentang Bakorkamla itu banyak yang mengatakan bahwa kurang kuatnya dasar hukum yang di gunakan oleh Bakorkamla dalam melaksanakan tugasnya sebagai *coast guard* Indonesia di forum kerjasama *Malacca Strait Patrol*. Karena Bakorkamla hanya berperan untuk memadukan kegiatan dan operasi keamanan laut yang dilakukan oleh instansi-instansi pemerintah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi serta Kewenangan masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.²⁹ Dengan kata lain, Bakorkamla hanya memiliki tugas pokok mengkoordinir seluruh kegiatan operasional keamanan laut yang dilakukan oleh *stakeholder* atau Kementerian terkait. Melihat dari itu semua, berdampak pada fasilitas infrastruktur yang di miliki Bakorkamla seperti masih kurangnya sumber daya manusia ahli dan tidak didukung oleh teknologi penunjang, serta pada bulan April 2014 saja, Bakorkamla hanya memiliki 3 kapal

berukuran 40 meter, 3 kapal berukuran 80 meter, dan 3 kapal tidak diketahui ukurannya.

Sistem yang digunakan oleh Bakorkamla dalam melaksanakan tugasnya dengan '*Multy Agency Singel Task*', dengan kata lain sistem tersebut memberikan kewenangan terhadap kementerian/lembaga untuk mempunyai satuan-satuan patroli laut. Satuan patroli laut tersebut sebagai tugas pelaksanaannya mempunyai menegakkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan sektor masing-masing. Sampai tahun 2012 saja, masih terdapat 17 peraturan keamanan laut yang saling tumpang tindih.³⁰

Melihat penjelasan di atas, tentang sinergisitas lembaga Indonesia yang berwenang dalam mengamankan keamanan di Selat Malaka masih terjadinya *overlapping* kebijakan hukum. Hal tersebut dikarenakan dasar hukum yang ada sampai tahun 2014 tidak mengatur bahwa Bakorkamla sebagai aktor tunggal yang berperan sebagai penegak hukum untuk berbagai pelanggaran non-tradisional di perairan Indonesia, khususnya di Selat Malaka. Maka berpengaruh terhadap strategi yang di susun sebagai langkah-langkah

²⁹ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2005 Tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut, Pasal 1 ayat 2.

³⁰ Jurnal Kajian LemHanNas RI Edisi 14 Desember 2014, hal. 81

untuk kepentingan pengamanan di Selat Malaka tidak berjalan dengan efektif dan pengaruhnya terhadap pengadaan teknologi serta sumber daya manusia ahli yang dapat digunakan saat patroli bersama antar negara litoral.

E. Kesimpulan

Dewasa ini, diplomasi maritim yang coba di bangun Indonesia melalui beberapa lembaga pemerintahan yang baru terbentuk, atau pembentukannya tidak didorong dengan dasar hukum dan fasilitas infrastruktur yang jelas. Dengan demikian hal tersebut dapat melekuidasi peran TNI Angkatan Laut yang selama ini berposisi sebagai aktor pengamanan di perairan Indonesia. Sehingga nantinya dengan ketidakjelasan regulasi dan dasar hukum tersebut dapat mengakibatkan tumpang-tindih antar lembaga pemerintahan dan memunculkan ego sektoral di setiap lembaga yang berperan dalam keamanan dan keselamatan laut Indonesia.

Sebagai perwujudan eksistensi diplomasi maritim Indonesia dalam melaksanakan kerjasama negara litoral selat untuk menangani praktik *illegal fishing*, harus ada penyelarasan teknologi penunjang, fasilitas infrastruktur yang memadai (kapal), dan tenaga ahli yang bertugas saat

berpatroli. Penyelarasan tiga aspek tersebut berpengaruh kepada sinergisitas lembaga saat berlangsungnya penegakan hukum.

Untuk melangsungkan tujuan diplomasi maritimnya, dalam menangani berbagai praktik *Transnational Organized Crime* termasuk *illegal fishing* di titik perairan Indonesia. Indonesia menjalin kerjasama dengan beberapa negara tetangga dan ikut meratifikasi beberapa perjanjian negara kawasan seperti, *Malacca Strait Patrol (MSP)*, *Indian Ocean Tuna Commission (IOTC)*, *Asia Pacific Fisheries Commission (APFIC)*, *Southeast Asian Fisheries Development Center (SEAFDEC)*, dan lain sebagainya.

Dalam meraih efektifitas diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia dengan berbagai bentuk kerjasama. Maka lembaga yang berperan harus benar-benar di perkuat dengan beberapa aspek yang telah di jelaskan pada paragraf di atas. Karena kinerja lembaga yang efektif akan dapat memanfaatkan *bargaining position* yang di miliki Indonesia sebagai negara kepulauan, baik secara ekonomi, keamanan, maupun sosial politiknya.

Daftas Pustaka

- Asshiddiqie, J. (2006). *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi*. Jakarta: Sekretaris Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI.
- Bappenas. (2014). *Konsep Mainstreaming Ocean Policy" kedalam Rencana Pembangunan Nasional*. Jakarta: Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Carlsnaen, W., Risse, T., & Simmons, B. A. (2013). *Handbook Hubungan Internasional*. Bandung: Nusa Media.
- Le Miere, C. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*. London: Routledge.
- Limbong, B. (2014). *Poros Maritim*. Jakarta: PT Dharma Karsa Utama.
- Matthews, Alfred Daniel. (2015). *Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits*. California: Naval Postgraduate School Praestantia Per Scientiam.
- Nazir, M. (2014). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Pedrason, Rodon; Kurniawan, Yandry; Purwasandi. (2016). Handling of Illegal, Unreported, and Unregulation (IUU) Fishing. *Jurnal Pertahanan : Media Informasi tentang Kajian dan Strategi Pertahanan yang Mengedepankan Identity. Nasionalism & Integrity*, 2 (1).
- Phelps Bondaroff, T. N. (2015). *The Illegal Fishing and Organized Crime Nexus: Illegal Fishing As Transnational Organized Crime*. Switzerland: The Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
- Riana, Muhammad Harry. (2016). Maritime Diplomacy as a Strategi Developing Maritime Security in Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 1(2).
- Roy, S. (1995). *Diplomasi*. Yogyakarta: Rajawali Press.
- Sari, Iffah Permata. (2017). Dinamika Kerjasama Littoral States dan User States dalam Penanganan Kasus Perompakan Kapal: Studi Kasus Selat Malaka dan Selat Singapura (2010-2014). *Journal of International Relations*, 3(1).
- www.ajisularso.com . (2017, Desember 15). Retrieved from Fisheries & Cruising Consultant: <http://ajisularso.com/sulitnya-menjaga-laut/>
- www.antarajatim.com. (2017, Desember 9). Retrieved from ANTARAJATIM: <http://www.antarajatim.com/lihat/berita/130951/bakorkamla-tambah-enam-armada-kapal-patrol>
- www.kkp.go.id. (2017, Desember 8). Retrieved from KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN: <http://kkp.go.id/sejarah/>
- www.mindef.gov.sg. (2017, Desember 14). Retrieved from MINDEF SINGAPORE: https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2008/sep/18sep08_nr.html
- [www.news.detik.com](https://news.detik.com). (2017, Oktober 25). Retrieved from detikCom: <https://news.detik.com/berita/d-3047822/kementerian-kp-103-kapal-illegal-fishing-dimusnahkan-terbanyak-vietnam>

www.news.detik.com. (2017, Desember 5).

Retrieved from detikCom:

<https://news.detik.com/kolom/1615124/insiden-selat-malaka>

www.news.kkp.go.id. (2017, Oktober 26).

Retrieved from Biro Kerja Sama dan Humas:

<http://news.kkp.go.id/index.php/menteri-susi-ingin-pbb-segera-tetapkan-iuu-fishing-sebagai-kejahatan-transnasional-terorganisir/>

www.repository.uinjkt.ac.id. (2017, Oktober 26). Retrieved from

<http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/24131/1/INSAN.pdf>

www.tribunnews.com. (2017, Desember 15).

Retrieved from TribunNews:

<http://www.tribunnews.com/nasional/2013/06/12/panglima-tni-panglima-atm-bertemu-di-lapangan-benteng-medan>