



CIDE
Engage, Innovate, Collaborate

Policy Review Series

No 01/2020

**Analisis Ancaman Keamanan dan Keselamatan
Pelayaran terhadap Pembangunan Konektivitas
Maritim Indonesia (2014 – 2020)**

Sebuah Temuan Awal

**Anton Aliabbas
Shiskha Prabawaningtyas
Ismaya Trisnasetia**

**Analisis Ancaman Keamanan dan Keselamatan
Pelayaran terhadap Pembangunan Konektivitas
Maritim Indonesia (2014 – 2020)**
Sebuah Temuan Awal

Sanksi pelanggaran Pasal 113
Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta

- 1 Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah)
- 2 Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/ atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)
- 3 Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/ atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- 4 Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

**Analisis Ancaman Keamanan dan Keselamatan
Pelayaran terhadap Pembangunan Konektivitas
Maritim Indonesia (2014 – 2020)**
Sebuah Temuan Awal

Penulis:

Anton Aliabbas

Shiskha Prabawaningtyas

Ismaya Trisnasetia



Center for Intermestic and Diplomatic Engagement
Jakarta

Analisis Ancaman Keamanan dan Keselamatan Pelayaran terhadap Pembangunan Konektivitas Maritim Indonesia (2014 – 2020): Sebuah Temuan Awal

Penulis: Anton Aliabbas, Shiskha Prabawaningtyas, Ismaya Trisnasetia

Desain dan ilustrasi sampul: Ariya Sudrajat

Tata Letak Isi: Ariya Sudrajat

Cetakan Pertama, November 2020

Copyright ©CIDE; 2020

x + 21 (31 hlm.); 14x20cm

ISBN

PENERBIT

PT Asira Yumna Serasi

Jalan Tanah Abang I Nomor 11 F

Kelurahan Petojo Selatan, Kecamatan Gambir

DKI Jakarta

DAFTAR ISI

| | |
|--|-----|
| DAFTAR ISI | v |
| DAFTAR GAMBAR DAN TABEL | vi |
| KATA PENGANTAR | vii |
| RINGKASAN | ix |
| 1 PENDAHULUAN | 1 |
| 2 ANCAMAN KEAMANAN MARITIM | 3 |
| 3 ANCAMAN KESELAMATAN PELAYARAN | 9 |
| 4 PENUTUP | 13 |
| DAFTAR PUSTAKA | 17 |
| PENULIS | 19 |

DAFTAR GAMBAR DAN TABEL

Gambar

| | |
|---|----|
| Gambar 1 Insiden Perompakan dan Perampokan Bersenjata di Tengah Laut di Indonesia (Januari 2014 - September 2020) | 4 |
| Gambar 2 Tren Perompakan dan Perampokan Bersenjata di Kawasan Asia Tenggara (Januari 2014 - September 2020) | 5 |
| Gambar 3 Jenis Kapal Sasaran Perompakan dan Perampokan Bersenjata di Indonesia (Januari 2014 – September 2020) | 6 |
| Gambar 4 Lokasi Perompakan dan Perampokan Bersenjata terhadap Kapal yang Bersandar di Indonesia (Januari 2014 – September 2020) | 7 |
| Gambar 5 Insiden Kecelakaan Pelayaran di Indonesia (2014 – 2019) | 10 |
| Gambar 6 Jenis Kapal yang Mengalami Kecelakaan Pelayaran di Indonesia (2014 – 2019) | 11 |
| Gambar 7 Jenis Kecelakaan Pelayaran di Indonesia (2014 – 2019) | 12 |
| Gambar 8 Penyebab Kecelakaan Pelayaran di Indonesia (2014 - 2019) | 13 |

Tabel

| | |
|--|---|
| Tabel 1 Kawasan Rawan Perompakan dan Perampokan Bersenjata Terhadap Kapal yang Sedang Berlayar di Perairan Indonesia (Januari 2014 – September 2020) | 8 |
|--|---|

KATA PENGANTAR

Buku ini merupakan terbitan perdana dari rencana penerbitan berkala Policy Review Series yang merupakan salah satu agenda program produksi pengetahuan Center for Intermestic and Diplomatic Engagement (CIDE). Ide dan konsep berkembang dari 4 (empat) seri Webinar “Forum Dialog Diplomasi Maritim dan Perikanan” yang diselenggarakan sejak Agustus – Oktober 2020.

Buku ini secara khusus memotret dan melacak data empirik terkait permasalahan keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia sejak Pemerintahan di bawah Presiden Joko Widodo mengusung visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sebagai agenda penting kampanye pemilihan presiden. Sejak Deklarasi Djuanda tahun 1957 dan pengakuan internasional atas konsepsi negara dan laut kepulauan dalam United Nations Convention on the Law of the Sea tahun 1982, visi pembangunan Indonesia sebagai maritim diletakan sebagai prioritas kebijakan politik pemerintahan setelah melalui diskusi publik yang intens dan skala nasional semasa kampanye pemilihan presiden tahun 2014. Terpilihnya kembali Presiden Joko Widodo dalam pemilihan presiden tahun 2019, menjadikan visi Poros Maritim Dunia semakin relevan, strategis, dan vital untuk secara berkelanjutan dikawal dalam proses pengimplementasiannya.

Teritori Indonesia yang berbatasan laut dengan 11 (sebelas) negara tetangga, yaitu Australia, India, Malaysia, Palau, Papua Nugini, Filipina, Singapura, Thailand, Timor Leste, dan Vietnam serta berbatasan darat dengan Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste memiliki bentang luas darat dan laut sekitar 8,3 juta km². Dengan jumlah pulau sekitar 17.504, total bentang luas perairan Indonesia sekitar 6,4 juta km² termasuk zona ekonomi eksklusif dan panjang garis pantai sekitar 108.000 km. Luasnya ruang maritim menjadikan isu keamanan dan keselamatan pelayaran sebagai komponen strategis dalam konstruksi keamanan nasional.

Isu keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan aspek vital dan strategis dalam upaya pembangunan konektivitas maritim yang merupakan salah satu prioritas kebijakan visi Poros Maritim Dunia. Kapasitas dan kemampuan Indonesia dalam menjamin kepastian

keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan kunci dalam menjaga posisi tawar Indonesia dalam dinamika interaksi Hubungan Internasional selain aspek kepentingan sumber potensi ekonomi termasuk transportasi maritim dan laut.

Secara khusus, buku ini memetakan sumber dan bentuk ancaman terhadap keamanan dan keselamatan pelayaran pada periode 2014-2020 berdasarkan data yang bersifat terbuka untuk publik. Berdasarkan pemetaan awal, buku ini menemukan kebutuhan atas pembangunan pengawasan maritim terintegrasi.

CIDE berharap buku ini dapat berkontribusi dalam upaya penguatan pembangunan Poros Maritim Dunia khususnya jaminan atas keamanan dan keselamatan pelayaran dalam wilayah Negara Maritim Indonesia.

Jakarta, November 2020

Anton Aliabbas
Kepala

RINGKASAN

Temuan: Sejak Oktober 2014, Pemerintahan Joko Widodo mendorong implementasi visi Poros Maritim Dunia dengan program pembangunan konektivitas maritim, yang salah satunya adalah program Tol Laut. Namun, problem keamanan dan keselamatan pelayaran mengancam efektivitas program tersebut. Sepanjang 2014-2020, kapal pengangkut logistik yang sedang bersandar atau melepas jangkar menjadi sasaran utama dari kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata di laut. Sementara kecelakaan pelayaran maritim umumnya terjadi saat kapal sedang dalam perjalanan, dengan mayoritas adalah kapal penumpang.

Implikasi Kebijakan: Sekalipun angka kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata di laut menurun, kondisi ini tetap menunjukkan ketidakamanan jalur pelayaran Indonesia. Pembinaan yang dilakukan pemerintah tidak cukup kuat dalam menekan angka kejahatan maritim. Isu tata kelola keselamatan maritim menjadi kunci dalam upaya perbaikan keselamatan pelayaran Indonesia yang masih tersendat.

Rekomendasi: Pemerintah perlu meningkatkan sistem pengawasan maritim terintegrasi yang mengadopsi kemajuan teknologi, baik secara kualitas dan kuantitas. Perbaikan sinergi kebijakan nasional dan lokal yang menekankan pada penguatan kapasitas institusi dan manajemen informasi melalui pengembangan kapabilitas aparat dan dukungan infrastruktur menjadi sebuah pilihan mendesak.

1 PENDAHULUAN

“Kita telah lama memunggungi samudra, laut, selat, dan teluk. Maka, mulai hari ini, kita kembalikan kejayaan nenek moyang sebagai pelaut pemberani. Menghadapi badai dan gelombang di atas kapal bernama Republik Indonesia”

Presiden Joko Widodo dalam pidato kenegaraan 20 Oktober 2014

Bagi upaya pembangunan menuju negara maritim Indonesia, keamanan maritim merupakan komponen strategis dalam keamanan nasional. Ruang maritim memegang peran penting dalam membangun posisi tawar negara dalam konstelasi geopolitik global dan regional termasuk sektor ekonomi yang bergantung dari beragam sumber daya yang ada termasuk transportasi maritim dan laut. Oleh karena itu, garis pantai, perairan teritorial dan perbatasan maritim menjadi penting untuk dilindungi dan dikelola secara baik (Liss 2013). Beberapa persoalan keamanan maritim yang menjadi perhatian antara lain sengketa batas, terorisme, perompakan, penangkapan ikan ilegal, penyelundupan hingga bencana (Bueger 2015).

Tulisan ini bertujuan memberikan analisis awal terkait keamanan dan keselamatan pelayaran terhadap pembangunan konektivitas maritim Indonesia, 2014-2020. Saat terpilih sebagai presiden dalam Pemilihan Presiden 2014, Joko ‘Jokowi’ Widodo mencanangkan visi Poros Maritim Dunia (PMD) sebagai fokus pemerintah selama lima tahun. Visi ini kemudian diturunkan dalam bentuk agenda prioritas dan program aksi yang mengedepankan identitas Indonesia sebagai negara kepulauan. Salah satu dari lima pilar utama dalam mewujudkan visi tersebut adalah berkomitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.

Pengelolaan keamanan dan keselamatan ruang maritim memegang peranan penting dalam implementasi visi PMD. Dengan kata lain,

ketidakamanan di laut serta maraknya insiden kecelakaan maritim akan mengganggu target pemerintah dalam mendorong konektivitas maritim. Apalagi, sejumlah jalur pelayaran strategis dunia berada di wilayah laut Indonesia seperti Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makassar yang juga kaya akan sumber daya maritimnya.

Tidak ada definisi tunggal yang menjelaskan tentang keamanan maritim. Para ahli belum mempunyai konsensus terkait pengertian keamanan maritim (Klein 2011). Hal ini dikarenakan beragamnya dimensi analisis keamanan maritim. Mereka adalah kekuatan maritim (*seapower*), keselamatan maritim termasuk keselamatan pelayaran dan instalasinya, pembangunan ekonomi terutama *blue economy* dan *blue growth*, serta keamanan manusia (Bueger 2015). Implikasinya, keterkaitan tersebut berpengaruh pada pemahaman dan cara pandang aktor mengenai keamanan maritim. Oleh karena itu, tulisan ini hanya mendiskusikan keamanan dan keselamatan pelayaran yang spesifik mengancam kelangsungan program pemerintah dalam melakukan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim. Karena itu, tulisan ini akan lebih banyak menganalisis kejahatan perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal (*piracy and armed robbery against ships*) serta keselamatan pelayaran maritim.

Lebih dari tiga dekade, perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal menjadi salah satu ancaman keamanan maritim di Kawasan Asia Tenggara (Mo 2002). Liss (2013) mencatat, sejak akhir 1980an, kawasan Asia Tenggara telah menjadi salah satu 'hot spot' global terkait kriminalitas maritim ini. Karakteristik pelakunya pun digambarkan seperti 'perampok laut biasa' (*common sea-robbers*). Karakter perompakan yang terjadi di Asia Tenggara berbeda dengan yang terjadi di kawasan lain seperti Teluk Aden, Somalia. Sekalipun melakukan penyanderaan, aksi perompakan tidak ditujukan untuk melukai awak kapal dengan kekerasan. Walaupun demikian, aksi kriminal ini tetap memiliki dampak terhadap perairan dan pelabuhan di kawasan, termasuk Indonesia.

Sebagai penelitian pendahuluan, tulisan ini hanya menggunakan dan mengolah yang berasal dari informasi terbuka (*open source information*). Dalam hal ini, laporan periodik yang dikeluarkan Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in

Asia (ReCAAP) dan laporan hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi akan menjadi sumber utama dalam penyajian data insiden ancaman keamanan dan kecelakaan maritim. Selain itu, data sekunder lain seperti laporan United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), buku, artikel jurnal, serta pemberitaan media massa yang relevan juga digunakan untuk memperkaya analisis dalam tulisan ini.

Uraian tulisan ini terbagi dalam empat segmen. Bagian pendahuluan menjadi pembuka tulisan ini, yang bertujuan untuk memberi ilustrasi terkait penelitian pendahuluan. Bagian kedua mengelaborasi ancaman keamanan maritim yang secara signifikan membahayakan implementasi program pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim Indonesia. Secara khusus, bagian kedua memotret lebih dalam tren perompakan dan perampokan bersenjata di laut yang terjadi di Indonesia. Bagian ketiga mengulas kondisi keselamatan pelayaran Indonesia dengan menitikberatkan pada analisis laporan investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sepanjang periode 2014-2019. Bagian keempat akan menutup tulisan dengan kesimpulan berupa temuan dan rekomendasi awal terkait problem keamanan dan keselamatan pelayaran Indonesia.

2 ANCAMAN KEAMANAN MARITIM

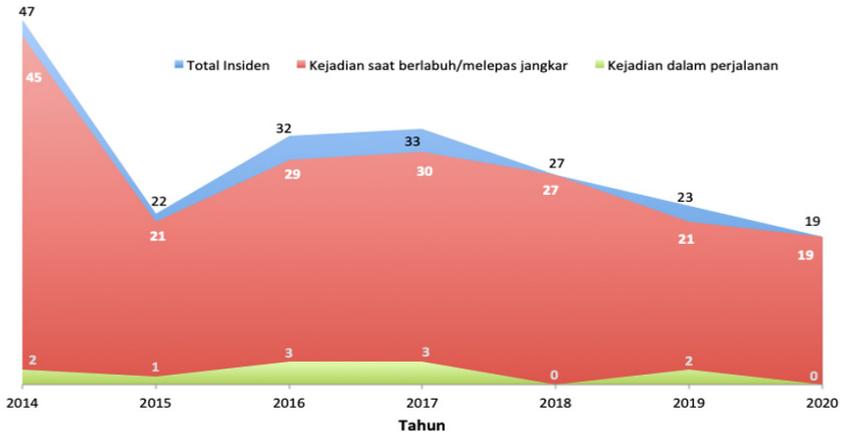
Dalam aspek sosio-ekonomi, Asia Tenggara tidak hanya sekadar kawasan maritim penting dalam jalur pelayaran. Selain menguasai sepertiga jalur perdagangan dunia, Asia Tenggara juga memainkan peranan penting dalam lalu lintas ekspor-impor energi (Graham 2015). Dengan demikian, tidak mengherankan apabila kawasan ini memiliki ancaman keamanan maritim yang tinggi. Bagian ini akan menjelaskan secara spesifik tentang pola ancaman keamanan yang berdampak signifikan terhadap kelangsungan program Tol Laut, yakni perompakan dan perampokan di laut.

Reyskens menjelaskan maraknya kejahatan perompakan memiliki kaitan erat dengan kondisi sosio-ekonomi kawasan Asia Tenggara. Gejala ekonomi dan perubahan sosial yang cepat serta adanya instabilitas keamanan di sejumlah negara di kawasan berkontribusi dalam peningkatan

angka perompakan (Reyskens 2012). Sejumlah konflik internal bersenjata seperti di Mindanao diiringi tekanan faktor ekonomi telah mengubah pola perompakan, yang pada awalnya hanyalah kriminal biasa menjadi kejahatan terorganisir. Elleman et al (2010) mencatat, perompakan di kawasan Asia Tenggara pada awalnya hanyalah aksi kriminal yang dilakukan individu nelayan yang umumnya hidup dalam kemiskinan. Akan tetapi, dengan makin besarnya tekanan ekonomi, telah memaksa para nelayan ini kemudian bergabung dalam organisasi perompak.

Perompakan dan perampokan bersenjata di laut Indonesia masih menjadi ancaman nyata. Dari data yang dilansir ReCAAP, setidaknya tercatat 203 insiden yang dilaporkan terjadi di perairan Indonesia selama periode Januari 2014 –September 2020 (Gambar 1). Mayoritas dari aksi kriminal tersebut terjadi saat kapal sedang berlabuh atau melepas jangkar (95 persen). Sementara hanya 11 insiden (5 persen) terjadi saat kapal sedang berlayar.

Gambar 1 Insiden Perompakan dan Perampokan Bersenjata di Tengah Laut di Indonesia (Januari 2014 - September 2020)

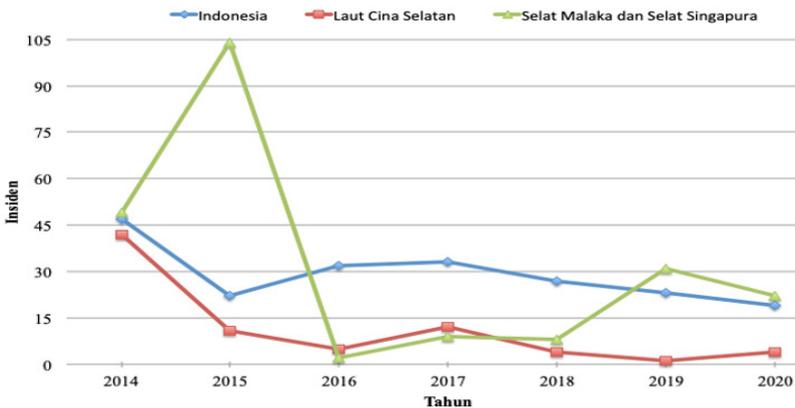


Sumber: Diolah dari Laporan Periodik ReCAAP, Januari 2014 – September 2020

Harus diakui, terjadi penurunan perompakan dan perampokan bersenjata di laut yang signifikan. Seperti diilustrasikan pada Gambar 1, aksi kriminal ini terlihat memiliki tren penurunan yang cukup signifikan. Tercatat, pada tahun 2015, angka kejahatan ini turun sebanyak 53 persen, jika dibandingkan dengan tahun 2014. Bahkan, angka ini merupakan yang terendah sejak 2011. Meskipun sebenarnya, tren kejahatan maritim di Asia pada tahun 2015 tetap mengalami peningkatan sebesar 7 persen. Turunnya angka kriminalitas di laut Indonesia ini disebutkan karena adanya peningkatan pengawasan dan patroli laut yang dilakukan aparat keamanan. Di sisi lain, insiden kejahatan maritim paling banyak terjadi pada malam hari (74 persen), disusul pagi hari (22 persen) dan siang hari (4 persen).

Secara umum, tren kejahatan maritim di Indonesia ini memiliki kemiripan tren di kawasan Asia Tenggara (Gambar 2). Baik di Laut Cina Selatan maupun Selat Malaka dan Selat Singapura, juga memiliki kesamaan tren. Namun, khusus untuk tahun 2015, angka perompakan di perairan Selat Malaka dan Selat Singapura memiliki kenaikan signifikan (104 kasus), dibandingkan dengan tahun 2014 (49 insiden).

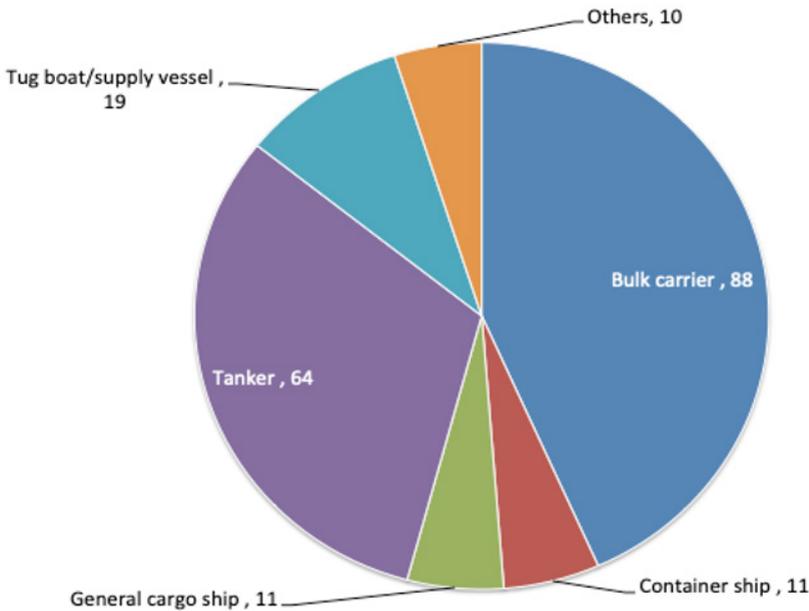
Gambar 2 Tren Perompakan dan Perampokan Bersenjata di Kawasan Asia Tenggara (Januari 2014 - September 2020)



Sumber: Diolah dari Laporan Periodik ReCAAP, Januari 2014 - September 2020

Kapal kargo curah (*bulk carrier*) dan tanker adalah yang paling banyak menjadi sasaran dari kejahatan ini (Gambar 3). Insiden yang menimpa kapal kargo curah dan tanker berturut-turut mencapai 88 kasus (43 persen) dan 64 kasus (32 persen). Graham (2015) menjelaskan beberapa faktor yang mempengaruhi kapal komersil menjadi target kejahatan maritim antara lain umur kapal, ketinggian kapal, pelabuhan serta frekuensi menurunkan jangkar. Baik kapal kargo curah maupun tanker menjadi sasaran terbesar dari aksi kriminal ini dikarenakan kecepatan berlayar rendah ataupun sedang berhenti (Bateman, Raymond and Ho 2006).

Gambar 3 Jenis Kapal Sasaran Perompakan dan Perampokan Bersenjata di Indonesia (Januari 2014 - September 2020)

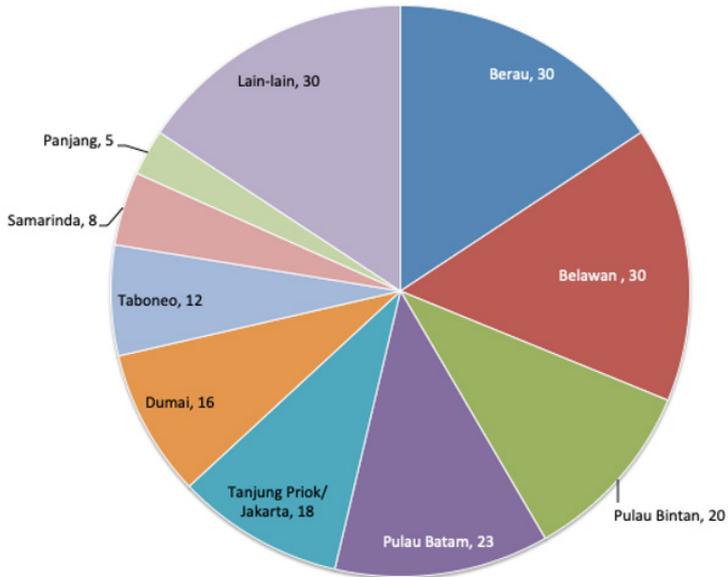


Sumber: Diolah dari Laporan Periodik ReCAAP, Januari 2014 – September 2020

Secara spesifik, kawasan perairan Selat Malaka sangat rawan dengan perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal, baik yang sedang berlabuh maupun sedang berlayar. Data ReCAAP menunjukkan angka kejahatan terhadap kapal yang sedang bersandar ataupun berlabuh

di sekitar perairan ini pada periode 2014-2020 mencapai 89 insiden (46 persen). Selain itu, perairan Berau yang berada di dekat Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II juga terpantau memiliki tingkat kejahatan yang cukup tinggi (16 persen). Detil lokasi perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal yang sedang bersandar di perairan Indonesia diilustrasikan pada Gambar 4.

Gambar 4 Lokasi Perompakan dan Perampokan Bersenjata terhadap Kapal yang Bersandar di Indonesia



Sumber: Diolah dari Laporan Periodik ReCAAP, (Januari 2014 – September 2020)

Perairan di sekitar Selat Malaka juga merupakan rawan kejahatan maritim terhadap kapal komersial yang sedang berlayar di kawasan tersebut. Laporan ReCAPP mencatat beberapa wilayah perairan di Kepulauan Riau merupakan kawasan yang rawan perampokan bersenjata terhadap kapal. Tidak hanya itu, perairan yang tidak jauh dengan jalur pelayaran internasional yang ramai, seperti Laut Cina Selatan ataupun ALKI II juga memiliki kerawanan serupa. Detil kawasan rawan perompakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal yang sedang berlayar di perairan Indonesia dirangkum dan disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1 Lokasi Perompakan dan Perompakan Bersenjata Terhadap Kapal yang Sedang Berlayar di Perairan Indonesia (Januari 2014 – September 2020)

| Provinsi | Kawasan Perairan* |
|-------------------|-------------------|
| Kalimantan Barat | Singkawang |
| Kalimantan Tengah | Sampit |
| Kalimantan Timur | Balikpapan |
| Bangka Belitung | Belitung |
| Kepulauan Riau | Pulau Batam |
| | Pulau Bintan |
| | Pulau Singkep |
| | Pulau Mapur |
| | Pulau Sambu |

Sumber: Diolah dari Laporan Periodik ReCAAP, Januari 2014 – September 2020

**Catatan: Jalur ini belum termasuk kawasan perairan Laut Cina Selatan, serta Selat Malaka dan Selat Singapura. Laporan ReCAAP membuat klaster sendiri terkait perairan tiga perairan ini dan tidak menyatukannya dengan perairan Indonesia*

Jika ditelaah lebih lanjut, kawasan perairan Selat Malaka juga memiliki persoalan keamanan maritim lainnya. Penyelundupan narkoba di perairan ini juga marak terjadi. Laporan riset United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) pada Mei 2020 menunjukkan adanya penurunan produksi dan konsumsi narkoba akibat pandemi Covid-19. Khusus untuk kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara, pasar narkoba tetap mengalami perkembangan dan peningkatan produksi. Selain itu, penyelundupan narkoba melalui jalur laut semakin meningkat seiring dengan ditutupnya jalur penerbangan internasional.

UNODC mencatat setidaknya ada tiga rute penyelundupan ilegal narkoba ke Indonesia yang digunakan organisasi transnasional Malaysia, yakni Selat Malaka, Tawau dan Kalimantan (UNODC 2019). Modus operasinya

adalah dengan menggunakan kapal nelayan (DPR 2018). Selain itu, narkotika juga dikirimkan ke Sumatera menyebrangi Selat Malaka melalui menggunakan kapal penyelundupan manusia. Mengingat banyaknya pintu masuk pelabuhan yang tidak terjaga serta ramainya jalur pelayaran membuat aparat keamanan sulit untuk mencegah masuknya narkotika ke Indonesia (Salleh 2020).

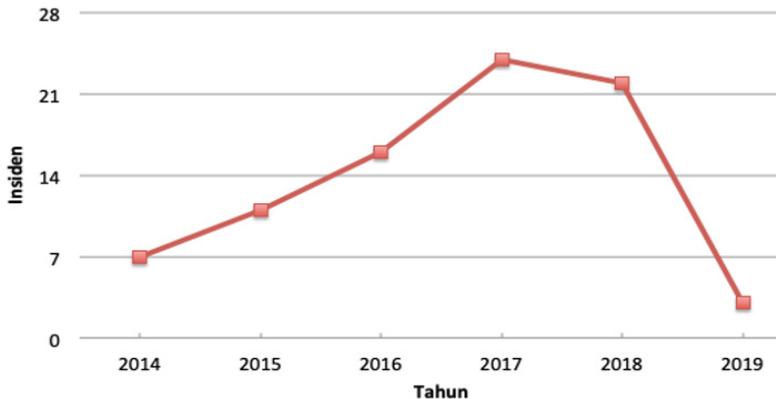
Choir (2019) menguraikan garis perbatasan Indonesia-Malaysia yang cukup panjang, terbuka dan ramai, baik darat dan laut, telah membuka potensi penyelundupan narkoba. Secara khusus, Provinsi Kepulauan Riau secara geografis memiliki letak strategis karena berada di tengah Pulau Sumatera, berbatasan langsung dengan Malaysia, Singapura dan Thailand serta berada di kawasan Selat Malaka. Sebagai salah satu pintu masuk perdagangan internasional, posisi strategis Kepulauan Riau rentan dengan ancaman keamanan maritim (Prayuda, Warsito and Surwandono 2019). Dengan memanfaatkan jalur tidak resmi transportasi laut, penyelundup narkotika dapat menggunakan kapal feri Pelabuhan laut Malaysia (Malaka) dengan menggunakan kapal fery menuju Indonesia seperti Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, Batam, Tanjung Balai, Belawan, Pontianak, Pemangkat/Sintete Sambas, Ketapang (Choir 2019).

3 Ancaman Keselamatan Pelayaran

Uraian tentang keselamatan pelayaran pada segmen ini diolah berdasarkan data dari Laporan investigasi KNKT. Data ini berpotensi bias dan tidak lengkap. Bahkan data statistik pada laman resmi KNKT Kementerian Perhubungan (http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime.htm) telah lama tidak diperbaharui. Hingga awal November 2020, data statistik kecelakaan maritim yang tersedia hanya tahun 2007-2009 saja. Oleh karena itu, angka insiden kecelakaan maritim yang disajikan dalam tulisan ini berpotensi lebih rendah dari data riilnya.

Pada periode 2014-2019, jumlah kecelakaan pelayaran maritim yang terjadi di perairan Indonesia, baik danau, sungai maupun laut mencapai 83 kasus. Umumnya insiden terjadi pada waktu malam hari (35 kasus atau 42 persen), disusul siang hari (28 kasus atau 34 persen) dan pagi hari (20 kasus atau 24 persen). Rekapitulasi insiden kecelakaan pelayaran Indonesia disajikan pada Gambar 5.

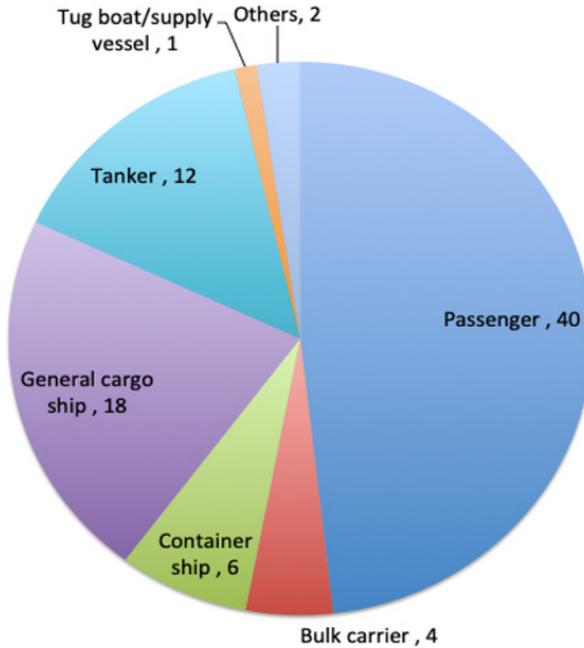
Gambar 5 Insiden Kecelakaan Pelayaran di Indonesia (2014 – 2019)



Sumber: Diolah dari laporan investigasi KNKT

Jenis kapal yang mendominasi insiden kecelakaan pelayaran adalah kapal angkut penumpang yang mencapai 40 kasus (48 persen). Disusul jenis kapal kargo umum 18 insiden (22 persen), tanker 12 insiden (15 persen), kapal kontainer 6 insiden (7 persen), kapal kargo curah 4 insiden (5 persen), tug boat sebanyak 1 insiden (1 persen) dan kapal lainnya 2 insiden (2 persen). Jenis kapal yang terlibat dalam insiden kecelakaan pelayaran maritim diilustrasikan pada Gambar 6

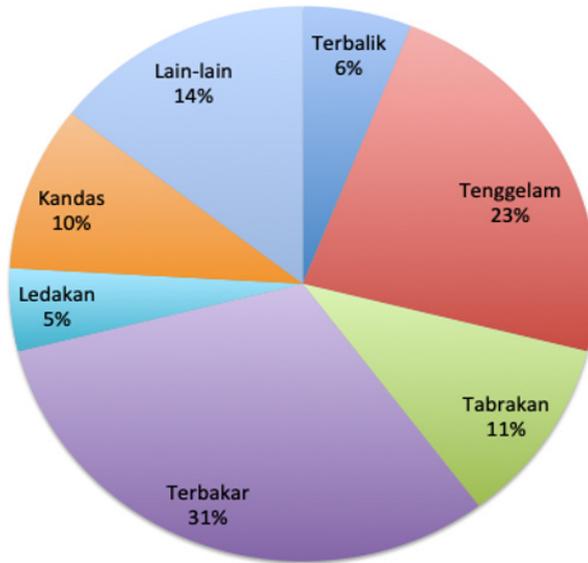
Gambar 6 Jenis Kapal yang Mengalami Kecelakaan Pelayaran di Indonesia (2014 – 2019)



Sumber: Diolah dari laporan investigasi KNKT

Kapal yang mengalami kecelakaan mayoritas terjadi saat sedang berlayar yaitu sebanyak 58 insiden (70 persen). Sedangkan, tercatat 25 insiden kecelakaan terjadi saat kapal sedang berlabuh atau melepas jangkar (30 persen). Jika melihat pada lokasi kejadian, 75 insiden tidak terjadi pada tiga ALKI yang dimiliki Indonesia (90 persen). Pada ALKI I dan II masing-masing terjadi empat insiden kecelakaan. Sementara itu, dua jenis kecelakaan yang cukup mendominasi selama lima tahun terakhir adalah terbakar (26 insiden) dan tenggelam (19 insiden). Detil jenis kecelakaan pelayaran disajikan pada Gambar 7.

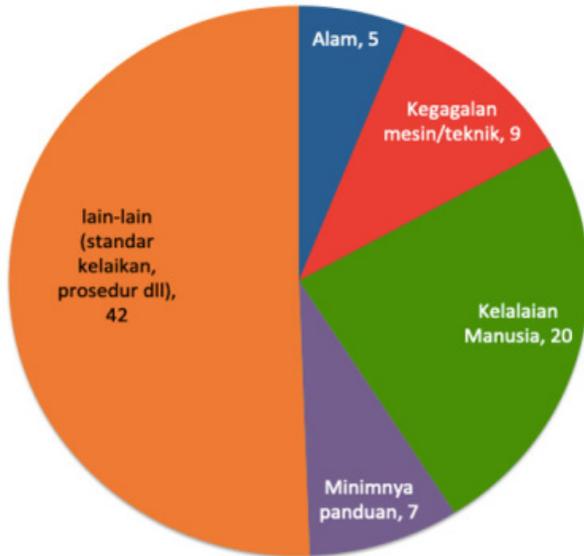
Gambar 7 Jenis Kecelakaan Pelayaran di Indonesia (2014 – 2019)



Sumber: Diolah dari laporan investigasi KNKT

Lebih jauh, penyebab kecelakaan yang mendominasi adalah faktor kurang dipenuhinya standar kelaikan armada serta prosedur yang tidak dipatuhi, yang tertuang dalam kategori lain-lain. Jumlah insiden yang disebabkan kategori ini mencapai 42 kasus (51 persen). Sementara faktor kelalaian manusia dan kegagalan mesin/teknik berturut turut sebanyak 20 kasus (24 persen) dan 9 kasus (11 persen). Minimnya panduan pelayaran berkontribusi menjadi penyebab 7 insiden (8 persen) dan cuaca buruk sebanyak 5 insiden (6 persen). Gambar 8 mengilustrasikan secara rinci penyebab terjadinya kecelakaan pelayaran maritim di Indonesia.

Gambar 8 Penyebab Kecelakaan Pelayaran di Indonesia (2014 – 2019)



Sumber: Diolah dari laporan investigasi KNKT

4 Penutup

Ancaman keamanan dan keselamatan pelayaran terhadap program pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim yang dijalankan pemerintah dalam lima tahun terakhir masih menjadi ancaman nyata. Sajian data di atas mengafirmasi penelitian yang dilakukan RAND Corporation (2018), lembaga think tank Amerika Serikat, bahwa salah satu tantangan utama dari keamanan maritim adalah perompakan dan perampokan bersenjata. Peningkatan kehadiran aparat keamanan di laut dinilai belum optimal karena kejahatan maritim di wilayah perairan Indonesia masih relatif tertinggi di kawasan.

Harus diakui, posisi geografis Indonesia yang dilintasi jalur kunci perdagangan internasional seperti Selat Malaka dan ALKI berperan seperti dua mata pisau. Di satu sisi, posisi tersebut menaikkan bobot strategis dan geopolitik negara. Sementara di sisi lain, ancaman keamanan maritim tidak bisa dihindari. Palmer (2014) berargumen salah satu penyebab dari

meningkatnya perompakan adalah teritori yang memiliki akses terhadap laut dan jalur pelayaran utama. Seperti kita tahu, Selat Malaka misalnya tercatat sebagai jalur pelayaran yang dilintasi sepertiga perdagangan dunia dan jalur suplai minyak dunia (Graham 2015).

Tingginya angka kapal pengangkut logistik yang menjadi sasaran perompakan dan perampokan bersenjata tetap harus diwaspadai, sekalipun tren insiden kejahatan maritim menurun. RAND (2018) mencatat, kurangnya sumber daya aparat keamanan untuk melakukan patroli 24 jam di seluruh kawasan perairan nusantara berkontribusi terhadap dinamika ancaman keamanan maritim. Apalagi, merujuk pada waktu kejadian, malam hari adalah waktu yang paling banyak terjadinya insiden kejahatan (74 persen).

Lebih tingginya pola operandi sasaran perompakan dan perompakan bersenjata di malam hari pada saat kapal berlabuh atau lepas jangkar (95 persen) pada aspek keamanan maritim, di satu sisi, dan pola frekuensi kecelakaan maritim yang cukup tersebar berdasarkan waktu yaitu malam, siang, dan pagi, di sisi lain tentu menjadi temuan dasar awal yang penting dalam mengembangkan kebijakan strategis dalam pencegahan, penindakan, dan penyelesaian terkait dengan tata kelola nasional dalam keamanan dan keselamatan maritim. Pola lokasi sasaran perompakan dan perompakan bersenjata yang terkonsentrasi di sekitar perairan Kalimantan, Pulau Bangka dan Belitung, serta Kepulauan Riau pun mengindikasikan keterkaitan kuat kondisi sosial ekonomi dan budaya terhadap praktik ini. Merujuk pada kondisi ini, harmoni dan sinergi kebijakan nasional dan lokal menjadi semakin vital dan darurat untuk segera dilakukan dengan kunci pada penguatan kapasitas institusi dan manajemen informasi melalui pengembangan kapabilitas aparat dan dukungan infrastruktur.

Peningkatan, baik kualitas dan kuantitas, sistem pengawasan maritim terintegrasi (*integrated maritime surveillance system*) patut menjadi perhatian pemerintah di masa mendatang. Salah satu upaya dalam rangka menutupi kekurangan sumberdaya aparat keamanan yang mampu hadir selama 24 jam adalah dengan penguatan kemampuan pengawasan dengan mengadopsi perkembangan teknologi maritim terkini. Dalam hal ini, perlu dipertimbangkan untuk dilakukan peningkatan jumlah

radar pengawas, baik yang berada di pantai maupun di laut lepas, yang terintegrasi dengan satelit. Selain itu, perbaikan sistem pengawasan maritim terintegrasi diprediksi dapat berkontribusi untuk memajukan keamanan maritim Indonesia. Perbaikan pengawasan maritim terintegrasi dapat berperan untuk menutupi kekurangan panduan pelayaran maritim.

Dengan kata lain, pembaruan sistem pengawasan maritim terintegrasi ini dapat semakin mengoptimalkan implementasi fungsi deteksi dini terhadap ancaman keamanan dan keselamatan pelayaran. Dengan begitu, respon maupun aksi yang dilakukan aparat terkait dapat diberikan lebih cepat, akurat dan terukur. Penelitian lanjutan yang menggunakan basis data yang lebih luas dibutuhkan guna menghitung dan mensimulasikan rencana peningkatan pembangunan sistem pengawasan maritim terintegrasi yang dikaitkan dengan tren ancaman keamanan maritim dan keselamatan pelayaran. Hasil yang diharapkan adalah adanya skenario membangun sistem pengawasan maritim terintegrasi yang berbasis pada evaluasi kondisi ancaman dan keselamatan pelayaran beserta sejumlah faktor terkait.

Dihapuskannya Indonesia dari daftar hitam negara yang kapalnya gagal melewati inspeksi pelabuhan luar negeri adalah sebuah kemajuan. Meski demikian, perbaikan tata kelola keselamatan maritim termasuk integrasi data, seperti yang diuraikan laporan CSIS (2020), tetap menjadi sebuah kebutuhan mendesak.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Primer:

Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran KNKT 2014 – 2019

ReCAAP ISC Annual Reports 2014 – 2019

ReCAAP ISC Half Yearly Report January – June 2020

ReCAAP ISC The Third Quarter Report January – September 2020

Sumber Sekunder:

Bateman, Sam , Catherine Zara Raymond, and Joshua Ho. *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action*. Policy Paper, Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, 2006.

Bueger, Christian. "What is maritime security?." *Marine Policy* 53 (2015):159-164.

Choir, Achmad Fajrul. *Efektivitas Kerjasama antara Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) Dengan Polis Diraja Malaysia (PDRM) Dalam Kerangka MoU on Combating Illicit Trafficking in Narcotic Drugs, Psychotropic Substances, Precursors, Hazardous Materials and Enhancement of Police Cooperation (2005 – 2010)*. Tesis, Depok: Universitas Indonesia, 2019.

DPR . *Laporan Delegasi Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia ke The 1st Meeting of the ASEAN Inter-Parliamentary Assembly Advisory Council on Dangerous Drugs (AIPACODD) 18 - 21 Juni 2018*, Singapura. Jakarta: DPR, 2018.

Elleman, Bruce A, Andrew Forbes, and David Rosenber. *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*. Newport RI: Naval War College, 2010.

Graham, Euan. "Maritime Security and Threats to Energy Transport ation in Southeast Asia ." *The RUSI Journal* 160, no. 2 (2015): 20-31.

- Klein, Natalie. *Maritime Security and The Law of the Sea*. New York: Oxford University Press Inc. 2011
- Liss, Carolin. "New Actors and the State: Addressing Maritime Security Threats in Southeast Asia ." *Contemporary Southeast Asia* 35, no. 2 (2013): 141-62.
- Mo, John. "Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia." *Ocean Development & International Law* 33, no. 3-4 (2002): 343-358.
- Morris, Lyle J, and Giacomo Persi Paoli . *A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities*. Santa Monica: RAND Corporation, 2018.
- Muhibat , SF, Andrew Mantong, and Gilang Kembara. *Maritime Safety in Indonesia: Mapping the Challenges and Opportunities*. Report, Jakarta: CSIS, 2020.
- Palmer, Andrew. *The new pirates: modern global piracy from Somalia to the South China Sea*. London and New York: IB Tauris, 2014.
- Prayuda, Rendi , Tulus Warsito, and Surwandono. "Narcotics smuggling routes in the Southeast Asia region (case study in the Riau province, Indonesia)." *Security Dimensions* 30 (2019): 116–133.
- Reyskens, Marina Elise Simone. *Criminal Tides: A Comparative Study of Contemporary Piracy in Somalia and Southeast Asia*. MA Dissertation, Stellenbosch: University of Stellenbosch, 2012.
- Salleh, Asyura. *kontinentalist*. September 30, 2020. <https://kontinentalist.com/stories/meth-yaba-syabu-drug-trafficking-in-asia-golden-triangle> (accessed November 5, 2020).
- UNODC. *Transnational Organized Crime in Southeast Asia: Evolution, Growth and Impact*. Report, UNODC Southeast Asia and the Pacific, 2019.

PENULIS

Anton Aliabbas, S.Pi, M.Si, M.T, PhD adalah Kepala Center for Intermestic and Diplomatic Engagement (CIDE). Anton merupakan *Lead Expert* untuk bidang diplomasi perikanan, keamanan, pertahanan dan perilaku politik dalam organisasi. Dia juga tercatat sebagai staf pengajar Paramadina Graduate School of Diplomacy (PGSD), Universitas Paramadina, dan pengajar tamu untuk program magister kontraterorisme, Cranfield University, Inggris. Aktif menulis opini di media massa serta mempresentasikan paper akademik di sejumlah konferensi internasional terkait isu pertahanan dan keamanan. Tulisannya "Joint Warfighting: Lessons Learned from the Dwikora Operation Experience during the Konfrontasi, 1963-67," terbit di Jurnal Indonesian Quarterly, Vol 46 No 4, (2018). Anton mendapatkan gelar Doktor bidang pertahanan dan keamanan dari Cranfield University, Inggris. Disertasinya menganalisis dampak perilaku politik dalam organisasi militer terhadap kegagalan operasi militer. Sebelumnya, Anton menyelesaikan pendidikan sarjana perikanan (S.Pi) dari Insitut Pertanian Bogor. Kemudian, dia meraih dua gelar Magister (M.Si) bidang Hubungan Internasional dari Universitas Indonesia dan Magister Teknik (M.T) bidang Studi Pembangunan kekhususan Manajemen Pertahanan dari Institut Teknologi Bandung – Cranfield University.

Dr. phil. Shiskha Prabawaningtyas, S.IP, MA adalah *Lead Expert* CIDE pada bidang maritim, diplomasi, kebijakan luar negeri dan resolusi konflik. Sejak 2016, Shiskha menjabat posisi Direktur Paramadina Graduate School of Diplomacy (PGSD), Universitas Paramadina. Dia menyelesaikan studi S1 bidang Hubungan Internasional (S.IP) dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Katolik Parahyangan pada tahun 2000. Dia bekerja sebagai Koordinator Program untuk mengembangkan dan mengimplementasikan beberapa program hubungan sipil-militer dan manajemen konflik pada Lembaga Studi Pertahanan dan Studi Strategis Indonesia (LESPERSSI) pada 2001-2005. Di tahun 2006, dia bekerja magang di Cordaid, Den Haag, Belanda untuk melakukan assemen proyek dari pada Departemen Perdamaian dan Konflik untuk Desk Asia.

Dia menyelesaikan studi S2 dengan gelas Master of Arts (MA) bidang Hubungan Internasional dan Diplomasi dari Universitas Leiden yang bekerjasama dengan The Netherlands Institute for International Studies, The Clingendael, Belanda pada tahun 2007 setelah menulis tesis tentang "Peace Building in Mindanao: Spoiler Problem and Inter Communal Conflict". Pada Februari 2008, dia bergabung sebagai Dosen pada Departemen Hubungan Internasional, Universitas Paramadina. Selanjutnya dia menyelesaikan studi S3 dengan gelas Doctor of Philosophy (Dr.phil.) di tahun 2015 dari the Institute for Asia and Africa Studies at Humboldt University in Berlin, Germany. Risetnya fokus pada masalah perbatasan maritim dan penangkapan ikan lintas batas di Zona Maritim Arafura dan Timor.

Laksamana Pertama TNI (purn) Ismaya Trisnasetia, SE, MM adalah *Senior Associate* CIDE bidang keamanan dan keselamatan maritim. Ismaya merupakan lulusan Akademi Angkatan Laut tahun 1983 (angkatan ke-28). Dia memiliki pengalaman teknis di bidang mesin perkapalan, konstruksi dan kelaikan bangunan. Selama berdinast di TNI Angkatan Laut, Ismaya pernah menjabat sejumlah posisi strategis seperti Asisten Logistik Gugs Tempur, Kepala Dinas Fasilitas dan Konstruksi serta Kepala Satuan Kelaikan Armada Barat. Sebelum pensiun, Ismaya menjabat sebagai Staf Ahli Kepala Staf Angkatan Laut bidang Ekonomi dan Manajemen.



Center for Intermestic and Diplomatic Engagement (CIDE) adalah sebuah konsultan berbasis riset yang berada di bawah naungan PT Asira Yumna Serasi.

CIDE didukung para ahli dan profesional yang berpengalaman, berdedikasi dan memiliki rekam jejak pendidikan berkualitas. Mereka memiliki pengetahuan, keilmuan dan pengalaman pada isu diplomasi dan kebijakan luar negeri, maritim, keamanan, perikanan, teknologi, manajemen organisasi, perbatasan, manajemen dan resolusi konflik, dan kebencanaan.

Fokus kerja CIDE adalah menyediakan jasa konsultasi yang didasarkan pada kebutuhan dan tujuan yang diharapkan klien. Dan pendekatan yang digunakan berbasis inovasi, pemikiran analitik (*analytical thinking*), kreativitas, fleksibilitas dan pemecahan masalah (*problem solving*).

Visi Perusahaan

Menyediakan konsultan jasa berbasis riset keilmuan empiris yang berlandaskan prinsip pelibatan, inovasi, dan kolaborasi bagi peradaban yang berkeadilan sosial dan kesejahteraan bersama

Nilai Perusahaan

Engage: Kami melayani klien dengan penuh dedikasi

Innovate: Jasa yang kami sediakan merupakan hasil dari pendalaman dan telaah yang berbasis riset empiris yang inovatif dan orisinal

Collaborate: Hasil dan kepuasan maksimal akan dapat diwujudkan dari kolaborasi yang baik antara klien dan kami

