

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar dan juga negara maritim yang mana dapat didefinisikan sebagai negara yang sekitarnya dikelilingi oleh wilayah maritim dengan memberikan kesan yang luas dalam dimensi geografi, ekonomi, dan strategik (Menhinick, 2003). Indonesia secara geografis terletak pada persilangan dua benua, benua Asia dan benua Australia, serta dua samudera, yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Luasnya wilayah perairan Indonesia serta faktor geografis menyebabkan banyaknya pelayaran kapal asing yang melintas. Merujuk pada *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) Indonesia memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia atau ALKI I, II, dan III. Alur Laut Kepulauan merupakan alur baik di laut maupun di atas alur laut yang digunakan oleh kapal atau pesawat udara asing untuk melintas, berlayar atau melakukan penerbangan dengan cara normal untuk transit yang dilakukan terus menerus, langsung, dan secepat mungkin di atas perairan kepulauan dan laut territorial yang juga berdampingan dengan *Exclusive Economic Zone* (ZEE) (UU Nomor 6 Tahun 1996). Adapun pembagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia, sebagai berikut (Peraturan Pemerintah RI No. 37, 2002):

- a. ALKI I, alur laut kepulauan ini merupakan alur pelayaran dari Laut Cina Selatan menuju Samudera Hindia dan juga sebaliknya, yang melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, serta Selat Sunda.
- b. ALKI II, alur ini digunakan untuk melakukan pelayaran dari Laut Sulawesi menuju Samudera Hindia dan sebaliknya yang akan melintas melalui Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok.
- c. ALKI III, alur laut kepulauan ini dipergunakan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik menuju Samudera Hindia atau sebaliknya yang mana melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sewu.

Selain memiliki Alur Laut Kepulauan yang aktif digunakan oleh pelayaran internasional, Indonesia juga memiliki lima *choke points* atau selat sempit penting yang menjadi jalur perdagangan internasional yakni Selat Malaka, Selat Sunda,

Selat Lombok, Selat Wetar, serta Selat Ombai (Menon, 1998). Selat sempit tersebut juga menjadi jalur bagi transportasi minyak dan gas untuk memenuhi kebutuhan energi di Asia Timur yang melintasi Selat Sunda, Selat Malaka, dan Selat Lombok, maka ketiga selat tersebut dikatakan sebagai selat vital bagi negara-negara yang ada di Asia Timur (Sobaruddin et al., 2017). Namun, terjadi ketidakstabilan pada alur perdagangan yang menuju Australia, terutama yang melintas pada Selat Lombok, Selat Sunda, dan juga Selat Malaka. Pada Selat Lombok terdapat 933 kapal yang melintas masuk melalui selat tersebut, namun jumlah kapal yang menuju Australia hanya 904, selanjutnya pada Selat Malaka jumlah kapal yang masuk yaitu 236 dan yang keluar adalah 175; dan pada Selat Sunda terdapat 814 buah kapal yang memasuki selat tersebut dan hanya 764 buah kapal yang keluar (Suseto et al., 2021). Merujuk kepada data yang disampaikan oleh pusat komando pengendalian pangkalan angkatan laut (Puskodal) Banten jumlah kapal yang melintasi Selat Sunda tahun 2007-2015 dapat di lihat pada Tabel 1.1.

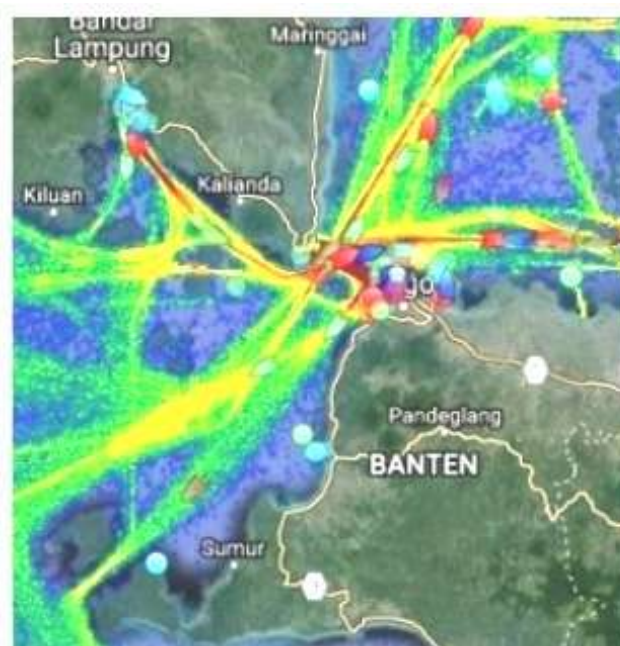
Tabel 1.1 Jumlah Kapal yang melintasi Selat Sunda tahun 2007-2015

NO	JENIS KAPAL	TAHUN									JUMLAH
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1	KRI (Kapal Perang RI)	48	19	38	16	30	16	38	42	168	415
2	KAL (Kapal Angkatan Laut)			2		5				0	7
3	Kapal Perang Asing	2	4	3	9	6	7	1	3	6	41
4	Kapal Kargo	962	741	744	689	668	3957	3803	2663	2339	16566
5	Kapal Tanker	505	442	618	509	403	2550	2873	1780	1465	11145
6	Kapal Kontainer	128	99	118	64	62				65	536
7	Kapal Pesiar			7	4	5	3			0	19
8	Kapal Feri	4	2	3	35	30	85	57	32	25	273
9	Kapal Tunda (<i>TugBoat</i>)	27	53	53	1	1				0	135
10	Kapal Tongkang		1		15	14				0	30
11	Kapal Survei			8	8	19				0	35
12	Kapal Ikan Indonesia	6	12	19	8	10		3	1	0	59
13	LCT			33	1		3	2		0	39
14	KPLP			3	1			1		0	5
15	Tak Teridentifikasi Jenisnya	4	1	3	2			16	20	37	46
Jumlah		1686	1374	1652	1362	1253	6621	6794	4541	4105	29351

Sumber: Puskodal Lanal Banten dalam (Sobaruddin et al., 2017)

Dari Tabel 1.1 di atas dapat dilihat bahwa Selat Sunda menjadi selat yang aktif digunakan oleh kapal dalam berbagai jenis untuk melintas. Selat Sunda dikenal sebagai rute alternatif tersingkat dan memiliki potensi yang menguntungkan karena

posisinya, serta membuktikan bahwa Selat Sunda diperlukan karena banyak negara yang bergantung pada alur perdagangan ini (Pranoto, 2012). Secara geografis Selat Sunda masuk ke dalam bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I yang mana menghubungkan perairan Samudera Hindia dengan melewati Selat Karimata lalu menuju Laut Natuna Utara (Sobaruddin, et al., 2017). Kepadatan yang terjadi pada Selat Sunda juga disebabkan karena adanya pelayaran yang berasal dari Pelabuhan Merak menuju Pelabuhan Bakauheni serta sebaliknya, kepadatan alur pelayaran atau *traffic density* tersebut terpantau melalui *Automatic Identification System* (AIS) seperti pada Gambar 1.1.



Gambar 1.1 Traffic Density di Selat Sunda
Sumber: (Dirjen Perhubungan Laut, 2020)

Kepadatan yang terjadi juga disebabkan faktor geografis selat yang berada di sebelah utara dengan dibatasi oleh garis yang menghubungkan dari barat ke timur yakni dari Tanjung Sumur Batu dengan titik koordinat $5^{\circ}50'$ LS dan $105^{\circ}47'$ BT, di pantai bagian selatan Pulau Sumatera hingga Tanjung Pujut pada posisi koordinat $5^{\circ}53'$ LS - $105^{\circ}02'$ BT di pantai sebelah barat laut Pulau Jawa. Selanjutnya, pada sebelah selatan dibatasi oleh garis yang menghubungkan dari barat hingga ke timur yakni Tanjung Guha Kolak dengan koordinat $6^{\circ}50'$ LS dan $105^{\circ}15'$ BT di pantai barat daya Pulau Jawa ke Tanjung Cuku Balimbing pada koordinat $5^{\circ}56'$ LS dan $105^{\circ}33'$ BT di pantai sebelah selatan Pulau Sumatera (IHO, 2002).

Dengan adanya fakta bahwa Selat Sunda merupakan salah satu jalur yang aktif digunakan dalam pelayaran internasional, sudah sewajarnya bahwa Selat Sunda dilewati dan dipadati oleh kapal kargo, kapal tanker, kapal tunda, kapal ikan, dan juga kapal-kapal militer yang melintas dari Samudera Hindia menuju Laut Jawa ataupun sebaliknya. Oleh karena situasi lalu lintas yang ramai pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia melalui pilar-pilar yang ada di dalamnya, salah satunya mengenai Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan juga Keselamatan di Laut (Peraturan Presiden RI No. 16, 2017). Kondisi Selat Sunda yang digunakan untuk lalu lintas internasional dan dapat juga dikatakan bersifat 'terbuka', maka tidak dapat dipungkiri akan adanya ancaman-ancaman yang datang dan mengganggu kedaulatan negara.

Berdasarkan kepada Undang-Undang No. 23 Tahun 2019 Pasal 4 Ayat (2) tentang Pengelolaan Sumber Daya Nasional untuk Pertahanan Negara, ancaman terbagi menjadi tiga kategori, yaitu ancaman militer, ancaman non militer, dan/atau ancaman hibrida. Ancaman militer dapat diartikan sebagai ancaman yang dilakukan oleh militer dari sebuah negara kepada negara lain. Sedangkan ancaman non militer adalah ancaman yang menggunakan faktor-faktor non militer namun dinilai mampu membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara, dan juga keselamatan segenap bangsa. Ancaman non militer terbagi menjadi beberapa golongan antara lain ancaman berdimensi ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, informasi dan teknologi, dan juga keselamatan umum. Bentuk dari ancaman non militer juga dapat dibedakan menjadi dua (Abidin, et al., 2014), yakni:

- a. Bentuk dari ancaman non militer yang pertama adalah ancaman yang berkaitan langsung dengan pertahanan negara.
- b. Bentuk yang kedua adalah ancaman non militer yang tidak berkaitan secara langsung dengan pertahanan negara.

Jenis-jenis ancaman yang terjadi di wilayah perairan Indonesia sangatlah beragam, hal tersebut tersaji dalam Tabel 1.2. Terdapat 50 jenis ancaman yang terjadi di wilayah perairan Indonesia, dan jika dilihat pada tabel, ancaman tersebut dikategorikan lagi menjadi 11 jenis ancaman.

Dalam kategori pertama yaitu ancaman non tradisional atau ancaman non militer, dari 50 jenis ancaman yang ada dalam daftar 35 di antaranya termasuk dalam kategori pertama. Pada kategori ancaman militer, dari 50 ancaman yang

terdaftar tidak ada yang termasuk ke dalamnya. Begitu pula dengan sifat ancaman yang belum nyata, tidak ada ancaman yang termasuk ke dalam kategori ini. Namun, 20 ancaman dari keseluruhan termasuk ke dalam ancaman yang bersifat nyata. Ancaman-ancaman yang ada dalam daftar tersebut sudah sangat jelas mempengaruhi keamanan maritim, hal tersebut dibuktikan dengan adanya 42 ancaman yang termasuk ke dalam kategori keamanan maritim. Ancaman yang masuk saat ini merupakan ancaman yang ada pada tingkatan global dengan sifatnya yang *hybrid*, dari 50 ancaman 28 di antaranya merupakan ancaman global dan 21 di antaranya merupakan ancaman yang bersifat *hybrid*. Jika berbicara tentang ancaman maritim, tidak bisa dipungkiri bahwa penyelundupan lintas negara menjadi salah satu ancaman yang marak terjadi, seperti adanya penyelundupan obat-obatan terlarang atau narkotika yang seringkali memanfaatkan jalur laut.

Tabel 1.2 Jenis Ancaman

No.	Jenis Ancaman	Non tradisional/Non Militer	Tradisional/Militer	Nyata	Belum Nyata	Maritim menurut UN	Keamanan Maritim	Kedamaian Maritim	Global	Hybrid	Penyelundupan Lintas Negara	Manajemen Maritim
1	Ancaman pelayaran	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
2	Pencari suaka	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0
3	Perbatasan laut	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
4	Perubahan iklim, bencana alam	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0
5	Kejahatan <i>cyber</i>	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0
6	Gangguan pipa dan kabel dasar laut	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
7	Eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0
8	Teknologi pertahanan terbaru rudal	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
9	Penebangan hutan	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0
10	<i>Illegal fishing</i>	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0
11	Kapal selam nuklir	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
12	Alat keselamatan pada kapal kurang memadai	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
13	Pelaksanaan sistem pengadilan yang tidak kompeten	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14	Rendahnya kesadaran dalam	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

	menjaga lingkungan dan sumber daya alam											
15	Kurangnya koordinasi dan komunikasi antar lembaga dalam melaksanakan undang-undang	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
16	Terbatasnya jumlah dana, personil, dan fasilitas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
17	Kelemahan dan kekurangan integrasi dalam undang-undang dan peraturan untuk manajemen sumber pantai dan laut	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
18	Lingkungan laut	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0
19	Pemalsuan dokumen	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0
20	<i>Illegalmining</i>	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0
21	Pencucian uang	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0
22	Pencurian Barang Muatan Kapal Tenggelam	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0
23	Pencurian Kargo	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0
24	Pencurian diatas kapal, penganiayaan, dan pembunuhan	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0
25	Penggunaan bahan peledak	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0
26	Peningkatan anggaran pertahanan nasional	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0

27	peningkatan ketidakpastian politik	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0
28	Penyelundupan barang, minyak, senjata, obat-obatan	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0
29	Perbudakan di laut	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0
30	Perdagangan bebas	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0
31	Perdagangan gelap artefak budaya	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0
32	Perdagangan gelap organ tubuh	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0
33	Perdagangan hewan liar	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0
34	Perusakan sumber daya laut	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0
35	Peta laut, bawah laut	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
36	Pembajakan di laut	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0
37	Pencemaran, sampah	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0
38	Kompetisi angkatan laut regional	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0
39	Meningkatnya ketegangan pada tingkat regional dan global	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0
40	Wilayah laut yang tidak ada penjagaan	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
41	Peningkatan permukaan laut	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0

42	Gerakan separatisme dan pemberontakan bersenjata	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	9
43	Penyelundupan barang	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	
44	Kekerasan	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	
45	Peranan dan status senjata nuklir	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	
46	Penyebaran penyakit menular	1	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	
47	Wilayah geografis yang luas membutuhkan pengawasan dan penegakan	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	
48	<i>Human trafficking</i>	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	
49	Penyelundupan lintas negara	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	
50	Air balast dari kapal	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	
	Jumlah	35	0	20	0	18	42	7	13	28	21	7	

Sumber: (Suseto et al., 2021)

Tabel 1.3 Ringkasan dari Jenis-jenis Ancaman

No	Jenis Ancaman	Jumlah	Kekuatan	Rencana Pembangunan Kekuatan
1	Konvensional, Tradisional, Militer	0	Tentara Nasional Indonesia, TNI AD, TNI AL, TNI AU	Perlaksanaan mengikuti 3 tahap yang sesuai dengan: MEF 1 (2010-2014) MEF 2 (2015-2019) MEF 3 (2020-2024)
2	Non Tradisional, Non Negara, Non Militer	35	Kementerian Maritim, KKP, Kemhut, Kementerian Tenaga, Kemedikbud, Kemhub, Kemlu, Kemhan, TNI AL, AU, Polair, BAKAMLA, Imigrasi, Bea Cukai	
3	Nyata	20		
4	Belum Nyata	-		
5	Maritim Menurut UN	18		
6	Keamanan Maritim	42		
7	Kedamaian Maritim	7		
8	Global	13		
9	Hybrid	28		
10	Penyelundupan Lintas Negara	21		
11	Manajemen Maritim	7		
	Jumlah	191		

Sumber: (Suseto et al., 2021)

Setelah melihat kedua tabel yang berada di atas, dapat dipahami bahwa jenis ancaman non tradisional/non negara/non militer memiliki frekuensi yang tinggi dibandingkan dengan jenis ancaman lainnya. Pendekatan yang digunakan dalam menghadapi ancaman non militer yakni dengan menggunakan pendekatan non militer juga, maka dari itu dalam menghadapinya lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan ditempatkan sebagai unsur utama yang tetap disesuaikan dengan bentuk dan sifat ancaman yang dihadapi dan juga didukung dengan unsur-unsur lain dari kekuatan bangsa, sedangkan TNI sebagai pendukung (UU RI No. 3 tahun 2002).



Gambar 1.2 Jenis Ancaman yang ada di Indonesia

Sumber: (Bakamla, 2022)

Dalam sebuah paparan, BAKAMLA RI juga menyampaikan data yang berkaitan dengan ancaman non militer yang ada di perairan Indonesia. *Illegal fishing* merupakan ancaman yang hingga saat ini masih sering terjadi dan mengganggu kedaulatan Indonesia. Selanjutnya terdapat *trans-crime* yang pada paparan tersebut dikatakan sebagai ancaman yang paling berbahaya. Kemudian di bawahnya terdapat ancaman terkait dengan *border disputes* atau sengketa perbatasan yang terjadi dengan negara-negara tetangga. Lalu terdapat ancaman-ancaman lainnya seperti *arm robbery/piracy*, kecelakaan kapal di laut, pencemaran di laut, serangan siber, terorisme di laut, dan yang terakhir dan paling sedikit muncul adalah invasi. Tidak menutup kemungkinan bahwa ancaman-ancaman tersebut juga dapat terjadi di wilayah Selat Sunda. Hingga saat ini sudah terbukti adanya ancaman non militer di Selat Sunda, antara lain:

Tabel 1.4 Ancaman Non Militer yang Terjadi di Selat Sunda

Ancaman non militer di Selat Sunda
a. Tenggelamnya kapal feri KMP Bahuga Jaya yang disebabkan karena bertabrakan dengan kapal tanker MT Norgas Cathinka di Selat Sunda, pada September 2012.
b. Penyelundupan narkoba jenis sabu-sabu sebesar 54 kg dan 40.894 butir ektasi yang berhasil di gagalkan di Pelabuhan Merak pada tahun 2016.
c. Penangkapan Kapal Wanderlust pada Juli 2017 yang menyelundupkan sabu-sabu seberat 1 ton yang diselundupkan oleh WN Taiwan di Pantai Anyer di perairan Selat Sunda Serang, Banten.
d. Tsunami yang disebabkan oleh meletusnya Gunung Anak Krakatau yang berada di Selat Sunda pada Desember 2018.
e. Kecelakaan kapal Nelayan KM Puspita Jaya pada Juni 2020.
f. Penemuan 21 paket narkoba jenis sabu-sabu dengan berat 436,30 kg pada salah satu pulau di Kepulauan Seribu, pada tahun 2021.
g. Pelanggaran kapal Xiang Yang Hong 03 milik China di perlintasan Perairan Selat Sunda yang terdeteksi melalui sistem identifikasi otomatis atau AIS pada Januari 2021
h. Penyelundupan 179 kg kokain yang berada di Selat Sunda sekitar Pelabuhan Merak, Banten, pada Mei 2022.
i. Pengedaran uang palsu di KM Royce I yang sedang berlayar di perairan Selat Sunda sebesar Rp. 66 Juta, pada Januari 2023

Sumber: (Amelia, 2017; Bakamla, 2021; Dishub Provinsi Banten, 2020; Hadi, 2023; Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2012; Mangkuto, 2018; Mansyur, 2017; Maulana, 2022; Satryo, 2021)

Merujuk pada Tabel 1.4 di atas, ancaman non militer yang menjadi *concern* pada wilayah Selat Sunda adalah adanya penyelundupan narkoba dan obat-obatan

terlarang. Sebenarnya masing-masing ALKI memiliki potensi ancaman yang beragam dan berbeda-beda. Ancaman yang ada pada ALKI I berkaitan dengan imbas dari konflik klaim wilayah atas kepulauan Spratly dan Paracel yang ada di Laut Natuna Utara. Ancaman yang datang dapat berupa militer maupun non militer, salah satunya adanya aktivitas yang dilakukan oleh perompak pada saat menghindari kejaran dari aparat, penyelundupan, *human trafficking*, serta adanya potensi ancaman bencana alam. Baru-baru ini juga terjadi sebuah kasus yang berhasil digagalkan oleh Lanal Banten yakni adanya penyelundupan uang palsu dengan pecahan Rp. 10.000 dengan total jumlah 6600 lembar (Hadi, 2023). Adapun kegiatan tersebut berhasil digagalkan saat ada transaksi pada KM Royce 1 yang berlayar dari Pelabuhan Merak menuju Pelabuhan Bakauheni. Seperti yang tertulis dalam tabel 1.4 terdapat ancaman berupa bencana alam yang disebabkan adanya gunung vulkanik Anak Krakatau yang hingga saat ini berstatus aktif.

Adapun beberapa kasus yang telah terjadi di Selat Sunda, kuantitas barang terlarang yang berhasil memasuki wilayah perairan dan tertangkap sangatlah besar. Kondisi geografis Indonesia yang mayoritas adalah wilayah perairan atau laut dimanfaatkan oleh sindikat internasional sebagai jalur penyeludupan narkoba dan obat-obatan terlarang. Hal tersebut didukung oleh Kepala Badan Narkotika Nasional pada acara yang diselenggarakan di Lemhanas RI dengan judul "*Bersinergi Menyelamatkan Generasi dan Menjaga Negeri dari Ancaman Kejahatan Narkoba*" yang menyatakan bahwa penyelundupan narkoba ke Indonesia 80% melalui jalur laut (Winarko, 2019). Selat Sunda dapat dikatakan sebagai wilayah perairan yang strategis untuk dijadikan sebagai jalur penyeludupan narkoba karena selat tersebut berhadapan langsung dengan pesisir Pantai Banten yang minim pengamanan dan penjagaan (Munandar, 2017). Kasus-kasus penyelundupan yang tersusun pada tabel 1.4 menunjukkan bahwa Selat Sunda memerlukan pengamanan dan penjagaan yang lebih ketat untuk dapat menekan tingkat penyelundupan narkoba dan obat-obatan terlarang.

Pada rapat Koordinasi Pengamanan Maritim Indonesia yang digelar oleh Bakamla secara daring yang juga diikuti oleh Panglima Komando Armada I (Pangkoarmada I) di Mako Koarmada I, dipaparkan kondisi terkini memerlukan adanya penanganan cepat dan tepat, terlebih dalam pelaksanaan tersebut membutuhkan sinergi dari *stakeholder* kemaritiman. Kondisi terkini yang dijelaskan dalam rapat koordinasi tersebut seperti maraknya aksi penyelundupan narkoba, *IUU*

fishing, kecelakaan laut yang masih tinggi serta adanya pelanggaran HAM (Koarmada I, 2020). Tujuan dari rapat koordinasi tersebut adalah untuk menyatukan pola pikir, pola sikap, serta pola tindak dari kementerian/lembaga di laut guna mengamankan perairan Indonesia. Adapun bentuk dari sinergi yang diharapkan yakni dengan melakukan kerja sama berupa gelar operasi dan latihan bersama, selain itu juga dengan pertukaran informasi dan saling membangun kapasitas untuk bersinergi dalam menyempurnakan konsep pengamanan untuk menjaga wilayah perairan Indonesia.

Seperti yang telah disebutkan di atas, adanya sinergi diharapkan dapat memperkecil angka potensi ancaman, hal ini juga didasari oleh PP Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Yurisdiksi Indonesia. Dalam PP Nomor 13 Tahun 2022 tersebut dijelaskan bahwa patroli bersama diselenggarakan oleh Badan dengan melibatkan Instansi Terkait dan Instansi Teknis secara bersama-sama, terpadu dan juga terintegrasi.



Gambar 1.3 Scope Wilayah dari Kementerian/Lembaga yang terkait

Sumber: (Bakamla, 2022)

Bentuk nyata dari PP Nomor 13 Tahun 2022 tersebut dengan tergelarnya patroli bersama yang dilakukan oleh aset patroli antara lain TNI AL, Polair, Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC), dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Republik Indonesia (KPLP), serta Bakamla RI (Bakamla RI, 2022). Tujuan dari dilaksanakannya Patroli Bersama ini yakni untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia serta wilayah yurisdiksi Indonesia. Selain itu Kepala Bakamla RI Laksdya TNI Dr. Aan Kurnia menambahkan bahwa Patroli Bersama diselenggarakan

sebagai upaya untuk mewujudkan sinergi agar patroli terlaksana secara efektif dan efisien dalam penggunaan sumber daya dengan tetap mengedepankan aspek keamanan nasional.

Penyelenggaraan Patroli Bersama yang diresmikan oleh Bakamla RI pada 2022 kemarin juga sebagai bukti bahwa tanpa adanya kerjasama yang optimal antar penegak hukum di laut maka keamanan dan keselamatan laut tidak dapat terwujud (Bakamla RI, 2022). Selain bentuk perwujudan dari PP Nomor 13 Tahun 2022, Patroli Bersama juga menjadi perwujudan dari Keputusan Menko Polhukam Nomor 74 Tahun 2022 tentang rencana patroli dengan skala nasional. Sinergi, koordinasi atau kerja sama juga tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2021 tentang Kebijakan Umum Pertahanan Negara Tahun 2020-2024. Pada Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2021 tersebut dijabarkan bahwa kerja sama antara kementerian, lembaga, dan pemerintah daerah diarahkan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi mekanisme serta proses kerja agar terselenggara lebih cepat serta tepat dengan melalui koordinasi, kolaborasi, integrasi, dan sinkronisasi antara unsur utama dan unsur lain kekuatan bangsa dalam menghadapi ancaman non militer sesuai dengan tugas dan fungsinya (Kemhan RI, 2021). Adapun kewenangan dan mekanisme dari penyelenggaraan pertahanan nirmiliter meliputi, antara lain:

1. Kementerian/Lembaga sebagai unsur utama melakukan:
 - a. Penyusunan dan/atau penyelarasan kebijakan dan strategi untuk menangkal dan menanggulangi ancaman sesuai dimensi dan jenis ancaman.
 - b. Penyusunan dan/atau penyelarasan rencana program penangkalan dan penanggulangan ancaman sesuai dimensi dan jenis ancaman.
 - c. Pencegahan dan penanggulangan ancaman bersama kementerian/lembaga dan pemerintah daerah sebagai pendukung sesuai dimensi dan jenis ancaman.
 - d. Intervenisasi dan pengkajian isu strategis yang berpotensi menjadi ancaman sesuai dimensi dan jenis ancaman.

2. Kementerian/Lembaga dan pemerintah daerah sebagai pendukung melakukan:
 - a. Koordinasi dengan memberikan masukan kepada unsur utama dalam menyusun dan/atau menyelaraskan kebijakan dan strategi untuk menangkal dan menanggulangi ancaman sesuai tugas dan fungsinya.
 - b. Koordinasi dengan unsur utama dalam rangka menyelaraskan penyusunan rencana program penangkalan dan penanggulangan penanganan ancaman sesuai tugas dan fungsinya.
 - c. Pemberian dukungan kepada unsur utama dalam pencegahan dan penanggulangan ancaman sesuai tugas dan fungsinya.
 - d. Pemberian dukungan data dan informasi kepada unsur utama dalam inventarisasi dan pengkajian isu strategis yang berpotensi menjadi ancaman sesuai tugas dan fungsinya.
 - e. Pengkajian isu strategis yang berpotensi menjadi ancaman sesuai tugas dan fungsinya.

Dari penjelasan tersebut, maka dapat dipahami bahwa terdapat ancaman nonmiliter yang terjadi di wilayah Selat Sunda yang mampu mempengaruhi keamanan wilayah serta keselamatan bangsa. Selain itu adanya peraturan yang telah tertulis di atas, mendukung adanya sebuah strategi sinergi antar Kementerian/Lembaga yang memiliki wewenang di wilayah Selat Sunda guna menghadapi ancaman di perairan tersebut. Maka dari itu tesis ini mengangkat judul “Sinergi antar Kementerian/Lembaga dalam Menghadapi Ancaman Non Militer di Selat Sunda”.

1.2 Fokus dan Subfokus

1.2.1 Fokus

Dalam penelitian ini, yang menjadi fokus penelitian yakni tentang sinergi antar Kementerian/Lembaga maritim untuk menghadapi ancaman non militer yang ada di perairan Selat Sunda.

1.2.2 Subfokus

Berdasarkan dari fokus penelitian di atas, adapun subfokus dari penelitian ini adalah:

- a. Implementasi sinergi antar Kementerian/Lembaga dalam menekan ancaman non militer di Selat Sunda

- b. Optimalisasi sinergi antar Kementerian/Lembaga maritim dalam menekan ancaman non militer yang ada di Selat Sunda

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan kepada penjelasan di atas, maka rumusan masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah Bagaimana strategi pertahanan laut dalam mensinergikan Kementerian/Lembaga untuk menghadapi ancaman non militer yang terjadi di Selat Sunda?. Adapun pertanyaan penelitian yang dibuat berdasarkan rumusan masalah yakni sebagai berikut:

- a. Bagaimana implementasi strategi persamaan pada entitas Kementerian/Lembaga untuk meningkatkan sinergi guna menekan tingkat ancaman non militer di Selat Sunda?
- b. Bagaimana optimalisasi dari koordinasi antar Kementerian/Lembaga dalam menekan tingkat ancaman non militer di Selat Sunda?

1.4 Tujuan Penelitian

Dengan demikian tujuan penelitian yang hendak dicapai oleh peneliti dalam penelitian ini adalah:

- a. Menganalisis implementasi strategi persamaan pada entitas Kementerian/Lembaga untuk meningkatkan sinergi guna menekan tingkat ancaman non militer di Selat Sunda
- b. Menganalisis optimalisasi dari koordinasi antar Kementerian/Lembaga dalam menekan ancaman non militer di Selat Sunda

1.5 Manfaat Penelitian

- a. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan wawasan serta dapat menjadi referensi bagi keperluan studi lebih lanjut.
- b. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menambah pemahaman dan diterapkan dalam praktik-praktik yang berkaitan dengan topik pada penelitian ini serta pada lembaga-lembaga yang terkait antara lain TNI AL, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Polairud, Bakamla, Bea Cukai, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, dan Kementerian Pertahanan RI.