

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia dan memiliki posisi geografis yang sangat strategis di mata dunia. Menurut catatan, Indonesia memiliki jumlah pulau mencapai 17.504 (UU No. 6 tahun 1996) yang resmi dan juga telah ditentukan dalam forum *United Nations Conferences on the Standardization of Geographical Names* (UNCSGN) dan I (UNGEGN) pada 7-18 Agustus 2017 di New York, Amerika Serikat.

Disisi lain, Indonesia juga dikenal sebagai negara yang memiliki garis terpanjang, yakni tercatat sepanjang 108.000 km dan luas perairan Indonesia 6,4 juta km², luas NKRI sendiri tercatat (darat + Perairan) seluas 8,3 juta km², di mana sekitar 3 juta km² di antaranya termasuk dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (pushidrosal, 2019). Hal ini menunjukkan bahwa wilayah Indonesia sangat didominasi oleh lautan, sekitar dua per tiga luas wilayah Indonesia berupa perairan.

Seperti yang di ketahui, Indonesia merupakan negara kepulauan, telah diakui dunia internasional melalui konvensi hukum laut PBB ke tiga, *United Nation Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982) Maka seluruh kebijakan yang mengatur kedaulatan laut Indonesia harus mengikuti aturan UNCLOS sebagai *A constitution of the ocean*. Di dalam UNCLOS pada Bab 2 Seksi 3 dijelaskan bahwa setiap negara manapun memiliki hak menikmati lintas damai atau *innocent passage* dilaut teritorial suatu negara tanpa harus minta izin terlebih dahulu dan tidak perlu memberikan kompensasi apapun. Ketentuan ini ada pada UNCLOS pasal 58 yang mengatakan bahwa negara asing itu berhak melintas dengan kapal atau *freedom of navigation* di atas ZEE. Bahkan dalam pasal 26 dan 44 diterangkan bahwa negara tepi yang dilalui oleh kapal negara asing harus menjamin perjalanan

kapal yang melintas aman, nyaman, dan tidak ada bahaya yang mengancam. Pemerintah ikut meratifikasi melalui Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). ALKI adalah jalur yang ditetapkan untuk dapat dilalui oleh pelayaran dan penerbangan asing dari satu bagian laut bebas atau ZEE ke bagian lain laut bebas, melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia yang secara umum dibagi menjadi tiga alur, yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III (Buntoro, 2014).

Wilayah Indonesia yang didominasi oleh perairan, maka Indonesia memiliki potensi maritim yang sangat besar. Hal ini ditambah dengan letak Indonesia yang sangat strategis, di mana Indonesia terletak di antara dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Selain itu Indonesia juga diapit oleh dua benua yaitu Asia dan Australia, kondisi tersebut menjadi sangat menguntungkan bagi Indonesia. Walaupun memiliki keuntungan secara geografis, di sisi lain ada pula ancaman ataupun gangguan, khususnya di wilayah laut yang dapat mempengaruhi keamanan dan kedaulatan negara.

Dengan memiliki posisi strategis Indonesia dapat meningkatkan potensi Indonesia di bidang kemaritiman. Namun potensi besar tersebut tentu mengundang ancaman terhadap negara. Potensi ancaman terhadap suatu negara saat ini sudah tidak lagi berbentuk invasi militer negara lain ataupun perang konvensional, namun ancaman saat ini telah berevolusi dengan melibatkan aktor non negara atau *non state actor* (Krahmann, 2005). Ancaman tersebut berupa masuknya kelompok radikal ke Indonesia, masuknya peredaran narkoba dari luar negeri ke wilayah Indonesia, pencurian ikan oleh kapal ikan asing, hingga perdagangan manusia (Aan Kurnia, 2020).

Potensi ancaman dan kejahatan laut pun akan cenderung meningkat seiring dengan banyaknya pelayaran di ALKI tersebut. Indonesia juga dikenal dengan negara yang memiliki sumber daya alam yang sangat melimpah, hal tersebut tentu akan mengundang oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab untuk mengambil dan memanfaatkannya dengan cara illegal (Edhy, 2010).

Hal tersebut tentu dapat menjadi potensi ancaman dan juga mengganggu stabilitas keamanan laut, dan juga dapat memancing konflik dengan negara-negara asing. Dengan besarnya potensi ancaman di ALKI Indonesia maka pengendalian laut menjadi satu isu yang penting yang perlu diangkat dalam rangka mengatasi dan menangkal ancaman baik potensial maupun faktual. Ancaman-ancaman yang kerap terjadi di laut yang meliputi tindak pelanggaran dan tindak pidana seperti pembajakan, perompakan, penyelundupan senjata, BBM dan obat-obatan terlarang, pencurian kekayaan alam seperti *illegal fishing, logging, mining*, pencemaran lingkungan laut, pembuangan limbah berbahaya dan beracun, sabotase obyek vital di laut, serta kecelakaan atau musibah di laut yang disebabkan oleh faktor alam maupun manusia menurut catatan dari *Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC, 2010).

Salah satu pintu gerbang alur pelayaran yang sangat sering dilewati adalah Selat Sunda yang merupakan salah satu pintu gerbang lalu lintas pelayaran Nasional dan Internasional. Perairan Selat Sunda merupakan salah satu daerah perlintasan pelayaran yang sangat strategis di Indonesia yang dikenal dengan istilah alur laut kepulauan Indonesia satu (ALKI 1) (Forward, 2009), sehingga Selat Sunda merupakan bagian dari jalur utama perdagangan antara benua Asia dan Australia. Berdasarkan catatan dari *Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea* Selat Sunda merupakan salah satu jalur lalu lintas laut yang strategis karena dapat dilalui kapal besar (UN DOALOS, 2003) yang menghubungkan Australia dan Selandia Baru dengan kawasan Asia Tenggara misalnya Thailand, Malaysia, dan Singapura

(Noegroho, 2003). Strategisnya posisi Selat Sunda didukung oleh beberapa pulau kecil yang berada di Selat Sunda, pulau-pulau kecil tersebut merupakan salah satu dari dua jalur utama yang mengarah dari ke Laut China Selatan menuju ke Samudera Hindia. Maka dari itu Selat Sunda sangat penting posisinya dalam lajur pelayaran (Larson, 1987).

Selat Sunda sendiri merupakan alur yang menghubungkan pulau Jawa dan Sumatra, Selat Sunda juga menghubungkan Laut Jawa dengan Samudera Hindia. Titik tersempit Selat Sunda mempunyai lebar 30 KM. Terdapat beberapa pulau kecil terletak di selat ini, di antaranya pulau vulkanik Krakatau (Wikipedia, 2021). Berikut adalah peta Selat Sunda.



Gambar 1.1 Peta Selat Sunda

(sumber: lipi.go.id)

Pada pembagian Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), ALKI I mencakup dari kawasan Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda. Sebagai salah satu selat yang dilalui ALKI I, Selat Sunda mempunyai alur pelayaran yang paling lebar di sebelah selatan dengan jarak 52 mil laut, sementara itu jalur pelayaran paling sempit di Selat Sunda terletak di bagian utara dengan jarak 2,2 mil laut. Sempitnya alur pelayaran ini disebabkan oleh terdapatnya beberapa bahaya

navigasi seperti karang, kedangkalan dan kerangka kapal, padahal Selat Sunda merupakan daerah yang padat akan lalu lintas laut karena merupakan bagian dari ALKI I (Pranoto, 2012), banyak-banyak kapal yang melewati Selat Sunda seperti kapal kargo, kapal tanker, kapal tunda, kapal ikan dan kapal militer. Kapal-kapal tersebut umumnya melintasi Selat Sunda untuk melintas dari Samudera Hindia ke Laut Jawa atau melanjutkan ke Samudera Pasifik atau sebaliknya. Selain itu, di sebelah barat Selat Sunda, di daratan Pulau Sumatera, terdapat pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Sumatera yaitu di pelabuhan Bakauheni dan Pulau Jawa yaitu di pelabuhan Merak, jarak antara keduanya \pm 30 km dengan waktu tempuh kapal penyeberangan sekitar 1,5 jam. Menurut data dari Puskodal Lanal Banten, jumlah kapal-kapal yang berlayar melintasi Selat Sunda meningkat dari waktu ke waktu. Jumlah kapal yang melintas dari tahun 2007 hingga tahun 2015 adalah 29.351 kapal, yang terdiri dari berbagai jenis kapal dan ukuran, di antaranya adalah kapal kargo, kapal kontainer, kapal tanker, kapal perang, kapal pesiar, kapal ikan dan lain sebagainya. Menurut Agus H. Purnomo, Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, pada tahun 2019, sebanyak 53.068 unit kapal yang melintasi Selat Sunda (Ekonomi bisnis.com).

Dengan padatnya lalu lintas laut di Selat Sunda, pelanggaran pun banyak terjadi disana, seperti yang terjadi pada 13 Desember 2016 tenggelamnya kapal tanker MT. Aisyah 08. Kapal Asing tersebut membawa muatan asam nitrat dan tenggalam di perairan Selat Sunda, sehingga menyebabkan pencemaran laut yang luar biasa (KNKT, 2016). Kemudian pada Juli 2017, WN Taiwan mencoba menyelundupan sabu-sabu 1 (satu) ton dengan kapal Wanderlust melalui Selat Sunda, Serang Banten (Amelia, 2017). Kemudian, pada 2021 Badan Kemanan Laut (Bakamla) menemukan fakta bahwa sejak tanggal 10 Januari kapal China melakukan pergerakan di Selat Sunda. Hal ini ditemukan Bakamla dengan menggunakan sistem identifikasi otomatis (*Automatic Identification System/AIS*).

Kapal China masuk ke Selat Sunda, dengan mematikan AIS sehingga beberapa kali terlihat hilang-muncul di Radar AIS. Selain itu, beberapa kecelakaan lalu lintas laut di Selat Sunda juga sering terjadi, seperti yang terjadi pada 22 April 2019, kecelakaan Kapal Motor Penumpang (KMP) Windu Karsa Dwitya dengan KMP Virgo di alur penyeberangan perlintasan Merak-Bakauheni sekitar 1,5 mil laut dari pelabuhan Merak. Berikut data pelanggaran yang terjadi di selat sunda dalam bentuk tabel :

Tabel 1.1 data singkat pelanggaran di Selat Sunda 2016-2021

No	Data Pelanggaran	Tahun	Ket
1	Tenggelam Kapal Tanker MT Aisyah yang membawa muatan Nitrat	2016	
2	Penyelundupan 1 ton sabu	2017	
3	Kecelakaan lalu lintas laut KMP windu-KMP Virgo	2019	
4	Masuknya kapan China dengan mematikan sistem AIS	2021	

Sumber : di olah oleh peneliti

Beberapa fakta di atas menunjukkan bahwa wilayah Selat Sunda memiliki nilai yang sangat strategis bagi negara-negara baik di dalam maupun di luar kawasan. Beberapa pelanggaran yang terjadi menunjukkan bahwa potensi ancaman di Selat Sunda masih sangat tinggi. Untuk itu kemudian menjadi motivasi dan bahan pertimbangan bagi peneliti untuk melakukan penelitian tentang usaha melakukan pengendalian laut di wilayah Selat Sunda tersebut.

1.2 Fokus dan Subfokus

Dalam penelitian ini, peneliti akan membatasi lingkup penelitian dan memperjelas fokus sesuai dengan tujuan yang telah diinginkan. Penentuan fokus

penelitian bertujuan untuk membatasi penelitian kualitatif yang sekaligus membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan mana data yang tidak relevan (Perektor Unhan RI, 2021). Dalam penelitian ini, fokusnya adalah Strategi Pertahanan di Wilayah Pertahanan Selat Sunda. Adapun subfokus dari penelitian ini adalah pengendalian laut di Selat Sunda.

1.3 Rumusan Masalah

Masih tingginya potensi ancaman di Selat Sunda dan juga dengan kehadiran kekuatan kapal-kapal asing serta masih terjadinya tindak kejahatan laut, seperti perompakan dan pembajakan merupakan salah satu indikasi bahwa penguasaan laut di Selat Sunda masih perlu ditingkatkan. Pada proses untuk mencapai pengendalian laut yang efektif, terdapat permasalahan yang merupakan kendala yaitu tentang kemampuan deteksi dan peringatan dini, efektifitas pengendalian pertahanan laut serta kemampuan penguasaan laut. Sesuai dengan hal tersebut maka permasalahan penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

- a. Bagaimana konsep pengendalian laut di selat sunda?
- b. Bagaimana strategi pertahanan laut di wilayah Selat Sunda dalam menangkal ancaman?

1.4 Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah di atas, maka penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut:

- a. Menganalisis pengendalian laut di selat sunda.
- b. Menganalisis strategi pertahanan laut di wilayah Selat Sunda dalam menangkal ancaman.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat secara teoritis maupun secara praktis:

a. Manfaat Teoritis.

Mendapatkan paradigma baru tentang konsep pengendalian laut yang didasari oleh kebutuhan pertahanan dan keamanan di laut Indonesia. Penelitian ini bermanfaat dalam mengembangkan kerangka teoritik dan konseptual mengenai pentingnya pengendalian laut di perairan Indonesia sehingga pertahanan laut tetap terjaga. Secara umum, penelitian ini menjaditambahan literatur yang penting mengenai pengendalian laut. Secara khusus penelitian ini akan mencoba memberikan perpektif baru dalam mengkaji pengendalian laut oleh Angkatan Laut sebagai Intitusi militer yang di amanatkan oleh Undang-Undang untuk menjaga pertahanan laut. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi sumbangan dan berkontribusi terhadap perkembangan ilmu pertahanan serta sebagai referensi bagi penelitian selanjutnya.

b. Manfaat Praktis.

Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi para pemegang kepentingan, yaitu:

- 1) Bagi Pemerintah dan Intansi terkait, sebagai bahan masukan dalam mengambil kebijakan sehubungan dengan strategi pertahanan laut di Selat Sunda.
- 2) Bagi TNI AL, untuk mengevaluasi kinerja unsur-unsur pertahanan laut dalam mendukung pengendalian laut di Selat Sunda.
- 3) Bagi personel yang terlibat dalam pertahanan laut di Selat Sunda, sebagai bahan masukan untuk kegiatan di tingkat operasional bagi personel pengawak unsur-unsur pertahanan laut.