

BAB IV

KERJASAMA MARITIM INDONESIA DAN AMERIKA SERIKAT

Dengan adanya kebijakan poros maritim dunia yang dikeluarkan Presiden Joko Widodo, perubahan-perubahan serta konsentrasi pembangunan diranah maritim akan diterapkan dengan berkelanjutan. Dengan melihat masih banyaknya permasalahan-permasalahan umum disektor maritim, untuk itu, pemerintah membutuhkan kerjasama maritim yang dapat membangun serta mengurangi berbagai macam permasalahan yang belum dapat diselesaikan dengan tuntas. Kerjasama maritim Indonesia-Amerika Serikat dinilai rasional oleh Presiden Joko Widodo, hal ini dikarenakan adanya kebutuhan-kebutuhan mendasar pemerintah untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

A. Kepentingan Indonesia Menjalin Kerjasama Maritim Dengan Amerika Serikat Pada Era Presiden Joko Widodo

Indonesia dan Amerika Serikat pada dasarnya telah memiliki hubungan diplomatik dalam rentang waktu yang cukup lama. Kedua negara juga terlibat dalam berbagai kerjasama multilateral, baik di dalam forum regional maupun internasional, seperti ARF, PBB, APEC, dan sebagainya. Sedangkan secara bilateral, kerjasama komprehensif antara kedua negara sangat erat pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, tahun 2010 meliputi ranah politik dan keamanan, ekonomi, sosial, pendidikan, ilmu pengetahuan dan teknologi (Brown, 2013). Meskipun begitu, dapat dilihat bahwa kerjasama komprehensif ini belum menyentuh ranah maritim secara khusus.

Kerjasama maritim antara Indonesia dan Amerika Serikat merupakan satu hal yang baru, mengingat Indonesia sendiri di bawah Presiden Jokowi baru saja mulai fokus memperhatikan dan menggarap kawasan laut, untuk dijadikan poros maritim dunia. Kunjungan Presiden Joko Widodo ke

Washington pada 24 Oktober 2015, berhasil membawa hubungan bilateral antara Indonesia dengan Amerika Serikat ke level yang lebih tinggi dari sebelumnya, menghasilkan sebuah kerjasama strategis komprehensif, khususnya dalam bidang maritim (Quirk, 2015).

Pada 24 Oktober 2015, panandatanganan Nota Kesepahaman di bidang maritim, menandai dibukanya kerjasama dalam ranah ini secara resmi antar kedua negara. Kerjasama ini diharapkan akan dapat mendukung kepentingan kedua negara, melindungi laut, serta mempromosikan pembangunan berkelanjutan di sektor kelautan (Embassy, 2015). Berikut adalah bidang-bidang kerjasama sektor maritim antara Indonesia dengan Amerika Serikat:

1. Keamanan Maritim

Dalam hal keamanan, kedua negara tidak hanya berfokus pada keamanan laut, yang merupakan prioritas dari kerjasama strategis ini, tetapi juga memperhatikan keamanan pelabuhan. Kedua negara menginginkan keamanan pelabuhan yang sesuai dengan standar internasional sehingga memudahkan untuk mendeteksi dan menghalangi ancaman keamanan maritim. Terutama dalam hal transportasi untuk pengiriman barang antar kedua negara (Staff, 2015).

Keamanan maritim menjadi salah satu faktor penting mengingat semakin meningkatnya aktivitas pelayaran dan perdagangan internasional. Negara yang kurang memperhatikan keamanan maritim dapat memberikan ancaman yang cukup serius dan dapat merugikan kedaulatan sebuah negara. Ancaman tersebut bisa berupa penyeludupan manusia, penangkapan ikan secara illegal, narkoba, terorisme dan sebagainya. Yang menjadi fokus utama dari bidang kerjasama keamanan maritim antara Indonesia dan Amerika adalah mengenai keamanan pelabuhan dan transportasi laut. Keamanan pelabuhan dan transportasi laut dapat ditelusuri melalui aturan-aturan seperti *Safety of Life at Sea* (SOLAS) dan *International Ship and Port Facility Security* (ISPS Code), aturan-aturan tersebut berlaku untuk setiap negara anggota International Maritime Organization (IMO). Mengutip

(Jurnalmaritim, 2017) terdapat 6 hal penting dalam menjalankan aturan ISPS Code, yakni :

- a) ***Ship Security Plan*** (Rencana Keamanan Kapal), yaitu suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil di atas kapal, dirancang sedemikian rupa untuk melindungi orang di atas kapal, muatan, peralatan angkutan muatan, gudang penyimpanan/ perbekalan dsb terhadap risiko insiden keamanan.
- b) ***Port facility Security Plan*** (Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan), yaitu suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil untuk melindungi segala macam fasilitas pelabuhan dan kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, tempat-tempat penyimpanan barang dalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko insiden keamanan.
- c) ***Ship Security Officer*** (Perwira Keamanan kapal), adalah orang yang berada di atas kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda kapal, ditunjuk oleh Perusahaan Perkapalan, yang bertanggung jawab atas keamanan kapal termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal, dan sekaligus bertindak sebagai penghubung antara Perwira Keamanan Perusahaan dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
- d) ***Company Security Officer*** (Perwira Keamanan Perusahaan), adalah orang yang ditunjuk oleh Perusahaan yang bertugas menjamin penilaian keamanan (*assessment*) kapal dilaksanakan, dan bahwa rencana keamanan kapal dikembangkan, diserahkan kepada pejabat untuk mendapatkan persetujuan, dan sesudahnya diimplementasikan dan dipelihara, serta menjadi penghubung antara Perwira keamanan Pelabuhan dan Perwira keamanan Kapal.
- e) ***Port Facility Security Officer*** (Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan), adalah orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab atas pengembangan, pelaksanaan,

perubahan dan pemeliharaan dari Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan juga menjadi penghubung (*liaison officer*) antara perwira keamanan kapal dan perwira keamanan perusahaan.

- f) **Security level** (Tingkat Keamanan), adalah klasifikasi dari keamanan Kapal dan Pelabuhan, menurut intensitas atau kecenderungan yang dapat terjadi setelah melalui proses pengamatan dan pengumpulan data. *Security level* dibagi dalam 3 tingkatan, dengan level 3 yang tertinggi.

Indonesia telah meratifikasi ISPS Code dalam amandemen SOLAS 1974, ISPS Code wajib di taati bagi setiap negara anggota IMO sebagai aturan mengenai standar keamanan pelabuhan, kapal dan transportasi laut. ISPS Code adalah regulasi IMO yang secara khusus mengatur tentang kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman Terorisme di laut (Jurnalmaritim, 2017). Meskipun Indonesia telah menerapkan aturan-aturan dari ISPS Code, namun masih banyak permasalahan yang terdapat disektor pelabuhan, kapal, serta transportasi laut di Indonesia.

Tabel 4.1 – Data Investigasi Kecelakaan Pelayaran Menurut KNKT (2016)

NO	JENIS KECELAKAAN	TAHUN					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
A	KEJADIAN						
1	TENGGELAM	1	1	0	2	2	3
2	TERBAKAR	1	3	2	2	3	4
3	TUBRUKAN	3	2	2	2	2	3
4	KANDAS	0	0	0	0	0	1
5	LAIN-LAIN	0	0	0	0	0	0
	JUMLAH	5	6	4	6	7	11
B	KORBAN JIWA						
1	MENIGGAL/HILANG	15	86	13	65	22	85
2	LUKA-LUKA	85	346	10	9	4	2
	JUMLAH	103	432	23	74	26	87

Berdasarkan data yang dirilis Komite Nasional Keselamatan Transportasi (Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran, 2016), permasalahan pada sektor transportasi laut dan kapal yang ada di Indonesia mengalami peningkatan mulai dari tahun 2010-2016. Peningkatan terjadi pada sektor kapal yang mengalami kecelakaan, mulai dari tenggelam, terbakar, tubrukan, kandas, dan lain lain.

Dengan meningkatnya kecelakaan pada sektor transportasi serta kapal yang ada di Indonesia, hal ini ditandai dengan belum maksimalnya penerapan ISPS Code di Indonesia. Untuk itu, pemerintah Indonesia menjalin kerjasama untuk meningkatkan keamanan laut, termasuk keamanan pelabuhan, transportasi, dan pelayaran. Sesuai dengan rencana Presiden Joko Widodo untuk membangun tol laut, sangat penting untuk Indonesia meningkatkan kualitas keamanan pelabuhan dan transportasi laut. Tol laut adalah sebuah program yang nantinya akan menghubungkan seluruh pelabuhan yang ada di Indonesia dan memudahkan sistem transaksi, sehingga tidak ada lagi kelangkaan-kelangkaan barang atau jasa di Indonesia.

Amerika Serikat sebagai rekan kerjasama maritim Indonesia, memberikan rekomendasi untuk mengurangi permasalahan-permasalahan yang belum dapat pemerintah Indonesia selesaikan dengan baik dalam hal keamanan laut. Program-program yang ditawarkan pemerintah Amerika Serikat dalam hal keamanan maritim adalah Export Control and Related Border Security Program (EXBS - Pengawasan Ekspor dan Keamanan Perbatasan) dan *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* mendeteksi dan mencegah ancaman keamanan di sektor transportasi maritim. Beberapa kali Amerika Serikat melakukan kunjungan untuk memantau kondisi pelabuhan di Indonesia dan melakukan latihan kemiliteran bersama.

**Tabel 4.2 – Data Kunjungan Amerika Serikat ke Indonesia
terkait Keamanan Maritim**

No.	Tanggal	Tempat	Kegiatan
1.	7 Maret 2015	Bea dan Cukai Batam	Penyelenggaraan <i>Technical Review Strategic Trade Control (STC) System</i> di Indonesia oleh EXBS Amerika Serikat (Bcbatams, 2015)
2.	6-9 September 2017	Pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi	Kunjungan kapal USNS <i>Millinocket</i> dan USNS <i>Fall River</i> terkait latihan kemiliteran antara Indonesia dan Amerika (CARAT-17) (Pelindo, 2017)
3	3 Agustus 2015	Situbondo, Jawa Timr	Latihan kemiliteran antara Amerika dan Indonesia (CARAT-15) (Jakartagreater, 2015)
4	3-8 Agustus 2016	Situbondo, Jawa Timur	Latihan kemiliteran antara Amerika dan Indonesia (CARAT-16) (Tempo.co, 2016)
5.	Juli 2017	Surabaya	Pemeriksaan dan memantau kelengkapan fasilitas-fasilitas pelabuhan/ISPS Code di Indonesia oleh Amerika Serikat (Ziyadi, 2017)

Tepat pada tanggal 7 Maret 2015 pukul 09.00 WIB, Bea dan Cukai Tipe B Batam menerima kunjungan dari *Export*

Control and Related Border Security (EXBS). Kunjungan tersebut membahas terkait penyelenggaraan *Technical Review Strategic Trade Control (STC) System* di Indonesia. Kedatangan EXBS bertujuan untuk memberikan rekomendasi payung hukum dalam hal perijinan maupun penindakan terhadap penyalahgunaan barang-barang dwifungsi yang berpotensi untuk dijadikan senjata pemusnah massal. EXBS memberikan bantuan dana sebesar 1 juta Dollar Amerika Serikat, dana tersebut digunakan untuk penyediaan peralatan dan perlengkapan, pelatihan identifikasi untuk barang yang berpotensi untuk disalahgunakan serta pelatihan keamanan di pelabuhan dan bandara. Selanjutnya, EXBS akan melaksanakan kunjungan ke kantor Bea dan Cukai Entikong, Ngurah Rai, Tanjung Perak, Bitung dan Ambon (Bcbatams, 2015).

Selain itu, Amerika melakukan kunjungan di pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi. Kunjungan tersebut sesuai dengan rencana kerjasama maritim antara Amerika dan Indonesia dalam penerapan ISPS Code yang ada di Indonesia. Pada tanggal 9 September 2017 kapal perang USNS *Fall River* milik Amerika tiba di Pelabuhan Tanjung Wangi. Kedatangan kapal perang Amerika tersebut adalah sebagian bentuk hubungan diplomatik antara Indonesia dan Amerika melalui latihan kemiliteran, selain itu, tujuan dari kedatangan kapal perang Amerika tersebut adalah untuk memantau atau memeriksa kelengkapan fasilitas-fasilitas dari ISPS Code yang ada di Pelabuhan Tanjung Wangi Banyuwangi. Pada bulan Juli 2017 delegasi dari Kantor Kedubes Amerika telah datang ke Tanjung Wangi untuk melakukan survei lokasi, delegasi tersebut memeriksa seluruh kelengkapan fasilitas yang disediakan oleh Pelindo III Tanjung Wangi (Hartawan, 2017).

Secara khusus, kerjasama keamanan maritim antara Indonesia dan Amerika adalah untuk kegiatan perdagangan dari masing-masing negara. Amerika menginginkan sistem pelabuhan dan transportasi laut yang efisien dari Indonesia, sehingga barang-barang yang dikirim dari Indonesia ke Amerika terhindar dari segala bentuk ancaman yang dapat merugikan kedua negara.

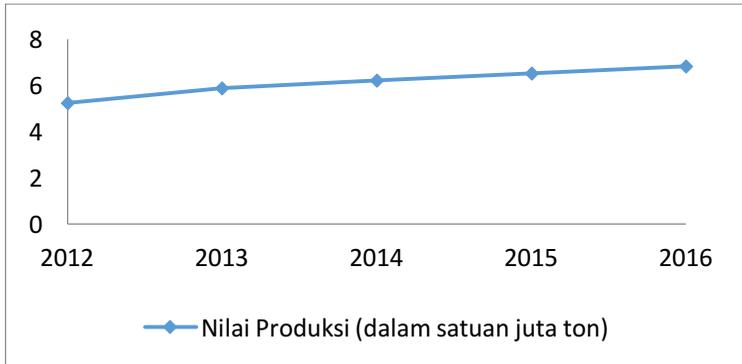
2. Ekonomi Maritim

Bidang ini bertujuan untuk mempromosikan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan ramah lingkungan. Upaya yang dilakukan untuk merealisasikan hal ini adalah dengan mengadakan pertemuan delegasi bisnis, mengadakan pameran dagang, dan mendukung kegiatan perdagangan dan investasi antara Indonesia dengan Amerika Serikat. Kedua negara juga mendukung baik dari pihak pemerintah sendiri maupun swasta untuk menggunakan metode penangkapan yang ramah lingkungan (Embassy, 2015).

Sesuai dengan rencana aksi kebijakan kelautan Indonesia 2016-2019, strategi pemerintah dalam memajukan ekonomi maritim adalah dengan meningkatkan kerjasama dengan negara mitra, membuka peluang investasi, pemasaran produk perikanan dengan mutu yang baik dan menerapkan prinsip-prinsip ekonomi biru di wilayah-wilayah terpencil.

Terdapat 2 aspek penting yang harus diperhatikan untuk mewujudkan poros maritim dunia (Ayuni, 2016). Pertama, aspek ekonomi kelautan dan kemaritiman menjadi sebuah aset andalan dalam pembangunan poros maritim dunia. Kedua, tata kelola yang baik dan fokus pembangunan ekonomi maritim yang berkelanjutan. Dengan beragamnya potensi sumber daya alam laut yang ada di Indonesia, melalui kepemimpinan Presiden Joko Widodo, pemerintah Indonesia serius menghadapi *illegal fishing* yang berdampak pada kerusakan ekosistem laut Indonesia dan kerugian ekonomi pada sektor sumber daya alam laut.

Grafik 4.1 – Total Nilai Produksi Perikanan Indonesia 2012-2016



Nilai potensi kelautan yang ada di Indonesia di perkirakan mencapai Rp 12.000 triliun per tahun. Produksi perikanan Indonesia cukup mengalami peningkatan dari 5 tahun terakhir. Pada tahun 2012 total nilai produksi perikanan Indonesia 5,24 juta ton dengan nilai Rp 79,3 triliun, tahun 2013 5,86 juta ton dengan nilai Rp 85,1 triliun, tahun 2014 6,21 juta ton dengan nilai Rp 108,5 triliun, tahun 2015 6,52 juta ton dengan nilai Rp 116,3 triliun dan tahun 2016 sebesar 6,83 juta ton dengan nilai Rp 125,3 triliun (Sukmana, 2017).

Sebagai negara dengan tujuan ekspor perikanan terbesar setelah Jepang, Eropa, dan negara-negara ASEAN, Amerika menyumbang 41% pasar ekspor perikanan Indonesia tahun 2014. Dalam hal ini, Amerika memberikan pengaruh besar untuk Indonesia meningkatkan perekonomian dalam negeri melalui bidang ekonomi maritim. Terlebih lagi, Amerika membebaskan tarif bea masuk perikanan Indonesia dibawah *Generalized System of Preference* (GSP) (Darmawan, 2015). Pada tahun 2013 peraturan mengenai GSP sempat terhenti, hal tersebut tidak mendapat izin dari senat AS, kemudian GSP mulai berlaku lagi sejak 29 Juli 2015 hingga 31 Desember 2017 (Suryowati, 2015). Indonesia telah lama menjadi pengeksport

produk perikanan di Amerika, hal ini yang menjadi pertimbangan pemerintah Amerika memberikan pengurangan tarif bea masuk. Selain itu, 90% produk perikanan Amerika berupa impor (Jannah, 2015). GSP merupakan skema khusus dari negara-negara maju yang menawarkan perlakuan istimewa nontimbal balik, seperti tarif rendah atau nol pada impor produk yang berasal dari negara-negara berkembang (Maritimeneews, 2015).

Selain GSP, Indonesia juga berpartisipasi dalam ajang *Seafood Expo North America* (SENA). SENA adalah acara pameran seafood tahunan terbesar yang diselenggarakan di Boston, Amerika. Dengan adanya SENA, Indonesia dapat meningkatkan ekspor produk perikananannya, khususnya di Amerika Serikat yang merupakan salah satu konsumen terbesar produk perikanan Indonesia. Menurut (Kemendag, 2017) Dalam ajang SENA 2017 yang digelar di Boston, Amerika pada tanggal 19-21 Maret 2017, Indonesia berhasil mendapatkan keuntungan sebesar USD 58 juta dengan udang, tuna, kepiting/rajungan sebagai produk andalan. Dengan adanya kerjasama terkait ekonomi maritim antara Indonesia dan Amerika, Indonesia diupayakan mampu meningkatkan perekonomian didalam negeri lewat sumber daya kelautan.

3. Sumber Daya Kelautan, Konservasi, dan Pengelolaan Perikanan

Dalam bidang ini, kedua negara berusaha menjaga kelestarian keanekaragaman hayati laut, mengelola perikanan, dan meningkatkan tata kelola sumber daya kelautan dari tingkat kabupaten/kota hingga ke tingkat nasional (Embassy, 2015).

Indonesia dikenal sebagai salah satu negara yang memiliki berbagai macam spesies laut. Mulai dari terumbu karang, rumput laut, bakau, perikanan, dan lain sebagainya. Keinginan pemerintah Indonesia untuk meningkatkan sumber daya kelautan dan konservasi sesuai dengan rencana aksi kebijakan poros maritim dunia yang dikeluarkan Presiden Jokowi. Sumber daya kelautan dinilai penting karena menyimpan banyak biota laut yang harus dilestarikan.

Dalam halnya pelestarian sumber daya alam laut di Indonesia, masih banyak terdapat masalah-masalah yang belum dapat diselesaikan pemerintah Indonesia. Salah satunya terkait terumbu karang yang terancam punah akibat dari metode penangkapan dengan menggunakan bahan peledak (Redaksi, 2017). Dampak dari metode penangkapan ikan menggunakan bahan peledak dapat merusak terumbu karang dan dapat mengurangi populasi ikan. Menurut (Humas LIPI, 2016) kondisi terumbu karang Indonesia secara umum adalah 5 persen berstatus sangat baik, 27,01 persen dalam kondisi baik, 37,97 persen dalam kondisi buruk, dan 30,02 persen dalam kondisi jelek. Sekitar 67,99 persen terumbu karang di Indonesia berstatus tidak baik. Selain itu, adapun Sembilan spesies laut yang mulai terancam punah yakni Dugong atau Duyung, Pesut, Penyu, Hiu Paus, Kuda Laut, Kima, Lola, Tripang, dan Napoleon akibat dari penggunaan alat tangkap yang kontradiktif serta mengambil/menangkap spesies laut yang dilindungi (LIPI, 2016).

Melalui Masyarakat dan Perikanan Indonesia (MDPI), Indonesia menjalin kemitraan dengan Oceans and Fisheries Partnership (USAID *Oceans*) Amerika, untuk melestarikan ekosistem laut di Indonesia. USAID *Oceans* merupakan kolaborasi antara USAID dan the *Southeast Asian Fisheries Development Center* (US Embassy Jakarta, 2017). Tujuan dibentuknya USAID *Oceans* adalah untuk melestarikan ekosistem laut dikawasan Asia Pasifik serta memerangi kegiatan *illegal fishing*. MDPI dan USAID *Oceans* berkomitmen menjaga sumber daya alam laut yang ada di Indonesia serta memerangi kegiatan *illegal fishing* dengan mengembangkan sistem elektronik untuk dokumentasi dan penelusuran data yang berlokasi di Bitung sebagai lokasi uji coba (US Embassy Jakarta, 2017). *Catch Documentation and Traceability* (CDT) merupakan sebuah alat elektronik yang dapat memantau rantai makanan habitat laut (Sirojuddin). Melalui CDT, nelayan-nelayan di Indonesia dapat mengetahui data-data mengenai kegiatan habitat laut, mulai dari rantai makanan, populasi, kegiatan *illegal fishing* dan sebagainya.

4. Keselamatan dan Navigasi Maritim

Termasuk di dalamnya adalah membantu korban kerja paksa dalam industri makanan laut dan kapal pengangkutan ikan serta mendorong keadilan. Dengan cara mengembangkan prosedur identifikasi korban, memberikan perawatan, melakukan advokasi menuntut para agen perekrut, calo, dan berbagai pihak yang terlibat dalam eksploitasi korban. Fokus lain adalah membantu dan melindungi pergerakan migrasi yang tidak teratur. Penanganan hal ini lebih kepada pemberian bantuan berupa penyediaan tempat penampungan sementara, barang-barang kebutuhan sehari-hari dan pelayanan kesehatan bagi imigran (Embassy, 2015).

Perdagangan manusia dan korban kerja paksa terjadi karena adanya intimidasi serta iming-iming dengan gaji tinggi sampai akhirnya para pekerja tersebut diperbudakkan. Hal paling buruk mengenai para korban adalah mereka yang bekerja kemudian di eksploitasi untuk maksud dan tujuan tertentu. Tidak hanya orang dewasa yang diperdagangkan, namun terdapat anak-anak dibawah umur yang diintimidasi oleh perekrut. Menurut *Trafficking Protocol* (Protokol Perdagangan), perdagangan manusia didefinisikan sebagai perekrutan, pengangkutan, pemindahan, penampungan atau penerimaan manusia, dengan ancaman penggunaan kekuatan atau bentuk-bentuk lain dari kekerasan, penculikan, penipuan, tipu daya, atau penyalahgunaan kekuasaan (IOM, 2016). Kesulitan mencari pekerjaan di negara asal serta faktor ekonomi menjadi meningkatnya jumlah perdagangan manusia di berbagai negara. Indonesia di kenal sebagai sumber tenaga kerja untuk perdagangan manusia dan sebagai tujuan untuk korban perdagangan manusia di dunia. Mengutip dari laman resmi Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) (IOM, 2016) Pada tahun 2015, lebih dari 1.000 nelayan asal Myanmar, Kamboja, Thailand, Laos ditemukan terdampar di Ambon dan Benjina, sebagian dari mereka telah menjadi korban kerja paksa.

Tren perdagangan manusia mulai merambat ke daerah-daerah terpencil di Indonesia serta mengalami peningkatan tiap tahunnya. Menurut Pelayanan dan Perlindungan WNI & BHI di

Luar Negeri (PWNI, 2016) Pada tahun 2013, jumlah korban yang berhasil ditangani Kementerian Luar Negeri (Kemlu) sekitar 328 korban, pada tahun 2014 meningkat menjadi 425 korban, pada tahun 2015 mengalami penurunan menjadi 296 korban dan yang terakhir pada November 2017 mencapai 470 korban. Korban yang berhasil ditangani kemlu terdiri dari mereka yang bekerja disektor rumah tangga dan anak buah kapal penangkapan ikan serta industri penangkap ikan. Berdasarkan jumlah tersebut, Indonesia dinilai masih belum mampu mengatasi meningkatnya perdagangan orang, hal ini dikarenakan, implementasi Undang-Undang yang masih lemah, faktor ekonomi dan sosialisasi. Pemerintah Indonesia terus melakukan identifikasi korban dan memberikan perlindungan melalui Undang-Undang Nomor 21 tahun 2007 tentang Tindak Pidana Perdagangan Orang (TPPO).

Perdagangan orang merupakan permasalahan global yang membutuhkan setiap negara dunia ikut dalam memberikan solusi dan bantuan perlindungan hukum. Tren perdagangan orang yang ada di Indonesia sangat membutuhkan negara di dunia untuk bergabung mengatasi masalah tersebut. Dalam pilar-pilar kerjasama maritim antara Indonesia-Amerika, terdapat pilar yang membahas tentang korban kerja paksa serta migrasi yang tidak teratur. Amerika memberikan bantuan pelatihan untuk penegak hukum, menuntut para agen perekrut, mengadili pejabat publik yang korup serta terlibat dalam proses perdagangan orang. Selain itu, mengenai migrasi yang tidak teratur, Amerika memberikan dana darurat untuk para pengungsi yang ada di Indonesia.

Korban kerja paksa dan pergerakan migrasi tidak teratur yang ada di Indonesia telah menjadi perhatian negara di dunia, salah satunya adalah Amerika Serikat. Amerika memberi bantuan untuk pemerintah Indonesia dalam mengatasi isu-isu terkait korban kerja paksa serta imigran-imigran yang terdampar di Indonesia. Sesuai dengan rencana kerjasama dalam mengatasi korban kerja paksa dalam industri perikanan dan mengatasi pergerakan migrasi yang tidak teratur antara Indonesia dan Amerika, bantuan darurat senilai 225.000 dollar AS diberikan untuk Indonesia (U.S Embassy Jakarta, 2015).

Bantuan dana tersebut digunakan untuk memberi perlindungan terhadap korban kerja paksa yang ada di Indonesia serta memberi tempat penampungan sementara bagi imigran-imigran yang datang ke Indonesia. Pemerintah Indonesia menyediakan tempat penampungan sementara bagi imigran-imigran di Desa Blang Adoe, Kecamatan Kuta Makmur, Aceh Utara. Setelah di proses dan diberikan perawatan medis, imigran tersebut dipindahkan ke Amerika Serikat, sebagai negara yang bersedia menampung seluruh imigran yang terdampar di Indonesia (Tribunnews, 2016).

5. Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan

Rencana Indonesia dan Amerika Serikat terkait bidang ilmu pengetahuan dan teknologi di sini adalah dengan melakukan observasi dan penelitian bersama terkait ekosistem laut. Termasuk di dalamnya adalah penelitian oseanografi dan perubahan iklim. Kerjasama di bidang ini diharapkan akan dapat menjelaskan dan memberikan pemahaman terkait kompleksitas hubungan atmosfer dengan laut, juga perubahan iklim dan ekosistem itu sendiri. Sehingga dapat membantu memprediksi kekeringan dan jumlah curah hujan di Indonesia, memahami dampak oseanografi bagi Amerika Serikat, dan dampak ekologis pengasaman air laut pada terumbu karang (Embassy, 2015).

Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) merupakan faktor penting dalam mendukung upaya pembangunan sebuah bangsa. Mulai dari pembangunan ekonomi, infrastruktur, keamanan dan sebagainya. Dewasa ini, penggunaan sistem teknologi yang handal mampu mengantar sebuah bangsa untuk menjadi kekuatan dunia.

Untuk mengatasi masalah-masalah terkait ekosistem laut dan oseanografi di Indonesia, Amerika memberikan bantuan dalam bentuk penelitian bersama serta pengadaan teknologi untuk membantu Indonesia mengurangi dampak pencurian ikan dan bencana alam.

Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) bekerjasama dengan Badan Nasional dan Kelautan Atmosferik (NOAA) Amerika (Wulan, 2015). Kerjasama

antara BMKG dan NOAA fokus terhadap fenomena iklim yang terjadi di wilayah Indonesia maupun Samudera Hindia. Dalam mengatasi masalah oseanografi yang terjadi di Indonesia serta di Samudera Hindia, NOAA memberikan bantuan untuk Indonesia dalam melakukan riset serta observasi kelautan.

Salah satu kegiatan bersama yang dilakukan kedua lembaga negara tersebut adalah Ekspedisi Prima 2017. Kegiatan yang melibatkan LIPI, BMKG, dan NOAA ini, adalah serangkaian kegiatan untuk meneliti fenomena alam laut seperti gempa, cuaca ekstrem dan fenomena oseanografi lainnya. Kegiatan tersebut bermula dari Jakarta hingga ke Samudera Hindia (Putratama, 2017). Fokus utama dari kegiatan Ekspedisi Prima 2017 adalah untuk mengetahui fenomena alam yang terjadi di Samudera Hinda dengan menggunakan buoy ATLAS. Kegiatan yang dinamakan Indonesia PRIMA ini bertujuan melakukan perawatan dan pembaruan buoy/*mooring* laut ATLAS dan melakukan pengamatan parameter cuaca/iklim di sekitar Samudera Hindia di sepanjang jalur pelayaran, antara lain: pengukuran profil atmosfer hingga ketinggian puluhan kilometer, perubahan cuaca setiap jamnya, kualitas udara, konsentrasi karbon, komposisi dan sifat fisis laut hingga 7000 meter (Putratama, 2017). Ekspedisi PRIMA atau Indonesia PRIMA merupakan langkah pemerintah Indonesia untuk mencapai kepentingannya menjadi poros maritim dunia.

B. Keuntungan dan Kerugian Indonesia Dalam Menjalin Hubungan Kerjasama Maritim Dengan Amerika Serikat

Tindakan rasional atas kerjasama maritim antara Indonesia-Amerika Serikat dapat dilihat dari kepentingan pemerintah Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia. Keunggulan Amerika dalam memelihara dan mengembangkan sektor maritim, dibuktikan dengan kecanggihan teknologi dan sistem keamanan laut Amerika yang lebih maju dibandingkan Indonesia. Demi mencapai kepentingan menjadi poros maritim dunia, berbagai upaya dilakukan untuk mewujudkan ambisi Presiden Joko Widodo dalam mengembangkan kemaritiman

Indonesia yang hampir ketinggalan jauh dibandingkan negara-negara maritim lainnya.

Indonesia memiliki keuntungan dan kerugian dalam menjalin hubungan kerjasama maupun tidak menjalin kerjasama maritim dengan Amerika Serikat. Kepentingan untuk menjadi poros maritim dunia tidak berjalan lancar apabila, pemerintah tidak melakukan diplomasi atau kerjasama maritim yang dapat memperluas jaringan Indonesia diranah maritim. Sebagai mitra kerjasama maritim Indonesia, Amerika dinilai mampu memberikan dampak positif untuk kondisi maritim Indonesia yang sedang lumpuh. Selain itu, Amerika juga mendukung Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia (Putra, 2014). Dukungan pemerintah Amerika dalam kerjasama maritim tersebut, direalisasikan dalam bentuk program-program yang hampir mirip dengan kebijakan poros maritim dunia Indonesia. Diantaranya (1) kemandirian maritim, (2) ekonomi maritim, (3) sumber daya kelautan dan konservasi perikanan, (4) keselamatan dan navigasi maritim, (5) ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan. Dalam hal ini, antara kepentingan dan tindakan rasional Presiden Joko Widodo dalam menjalin hubungan kerjasama maritim dengan Amerika dapat berjalan lurus.

Kolaborasi antara lembaga pemerintah Indonesia dan pemerintah Amerika Serikat dalam menciptakan teknologi dan mengembangkan wilayah maritim dinilai memberikan banyak manfaat untuk jalannya kebijakan poros maritim dunia. Seperti yang dilakukan *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) Amerika dan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG), *United States Agency for International Development* (USAID) dan Yayasan Masyarakat dan Perikanan Indonesia serta kolaborasi antara Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dengan USAID.

Untuk menjaga ekosistem laut Indonesia dari kegiatan pencurian ikan yang tidak dilaporkan atau *illegal fishing* serta mendukung dokumentasi alat tangkap perikanan, pemerintah Indonesia bekerjasama dengan USAID dalam mengembangkan teknologi *Catch Documentation and Traceability* (CDT). Teknologi CDT, dapat memudahkan nelayan-nelayan kecil

maupun besar dalam mengelola produk perikanan Indonesia dengan baik. Sebagai *stakeholder* perikanan, nelayan memiliki peran penting dalam jalannya aktivitas dilaut. Selain itu, pemerintah Indonesia juga menjalin kerjasama dengan NOAA untuk membangun data serta riset kelautan yang bertujuan untuk mengetahui dampak-dampak perubahan cuaca dan iklim di Indonesia serta kegiatan *illegal fishing*.

Selain itu, keuntungan lainnya, Indonesia dapat memanfaatkan pasar perikanan Amerika. Dapat dikatakan, hampir 90% produk perikanan Amerika berasal dari impor. Peluang tersebut dapat dimanfaatkan pemerintah Indonesia untuk meningkatkan ekonomi maritim sesuai dengan pilar-pilar kebijakan poros maritim dunia dalam membangun ekonomi maritim Indonesia yang berkelanjutan. Terlebih lagi, pemerintah Amerika memberikan skema *Generalized System of Preference* (GSP) untuk pengurangan tarif bea masuk perikanan Indonesia ke Amerika. Menurut Saut Hutagalung dalam (Kosasih, 2015) GSP yang diberikan oleh Pemerintah Amerika ini merupakan skema khusus penurunan tarif bea masuk ke Amerika yang sifatnya non-timbal balik artinya ditentukan sepenuhnya oleh pihak Amerika.

Dari beberapa keuntungan yang Indonesia dapatkan dari kerjasama tersebut, Indonesia juga memiliki kerugian atas kerjasama maritim dengan Amerika Serikat. Amerika sebagai negara maritim dengan berbagai kemampuan serta kemajuan teknologinya tidak meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) sebagai hukum laut internasional. Sebagai mitra kerjasama maritim, tentu Indonesia menginginkan Amerika meratifikasi konvensi tersebut agar tidak adanya benturan kepentingan mengenai isu-isu kemaritiman. Selain itu, Indonesia juga menjalin kerjasama maritim dengan China pada 26 Maret 2015. Dapat dikatakan, Indonesia berada di dua negara besar yang memiliki kepentingan dikawasan Asia Pasifik khususnya Laut China Selatan.

Tabel 4.3 – Keuntungan dan Kerugian Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo

Ops	Keuntungan	Kerugian
Menjalin Kerjasama	<ul style="list-style-type: none"> Menciptakan dan mengembangkan teknologi dengan Amerika Serikat yang lebih dulu maju dalam bidang teknologi kelautan. Indonesia dapat meningkatkan ekspor produk perikanan ke Amerika. 	<ul style="list-style-type: none"> Amerika mengetahui kelemahan Indonesia hal teknologi kelautan. Amerika tidak meratifikasi <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i> (UNCLOS).

Ops	Keuntungan	Kerugian
Tidak Menjalin Kerjasama	<ul style="list-style-type: none"> Indonesia tidak bergantung pada Amerika Serikat dalam hal teknologi kelautan. Indonesia dapat menjalin hubungan baik dengan China yang juga sebagai mitra kerjasama maritim Indonesia. 	<ul style="list-style-type: none"> Teknologi kelautan Indonesia tertinggal jauh dibandingkan negara-negara maritim lainnya Pangsa produk perikanan Indonesia ke Amerika menjadi menurun Kebijakan poros maritim dunia tidak berjalan lancar.