

## BAB IV

### **ALASAN INDONESIA DALAM KERJASAMA BIDANG KESELAMATAN MARITIM DENGAN AUSTRALIAN MARITIME SAFETY AUTHORITY (AMSA) PERIODE 2005-2015**

Keamanan merupakan bagian penting dari kepentingan nasional suatu negara. Keamanan dalam hal ini meliputi upaya suatu negara dalam menjaga kedaulatan, baik dari potensi ancaman dalam dan dari luar negeri, termasuk di wilayah perairan. Upaya untuk melindungi kedaulatan wilayah perairan ini juga menjadi agenda penting bagi Indonesia melalui kerjasama dengan Australia (AMSA).

Kerjasama Indonesia dan AMSA yang diwujudkan melalui pelatihan personel, hingga pengawasan wilayah perairan secara bersama-sama ternyata menunjukkan adanya kepentingan atau motivasi yang kuat dari Indonesia, yaitu berkaitan dengan berkembangnya berbagai persoalan maritim, seperti perompakan, *human trafficking* dan imigran internasional, *illegal fishing* serta keamanan transportasi. Gambaran tentang hal ini akan diuraikan pada bab IV sebagai berikut.

#### **A. Menangani Perompakan Laut (*Sea Piracy*)**

Tindak kekerasan di laut tidak hanya dikenal sebagai pembajakan laut (*piracy*). Namun dikenal juga istilah tindak kejahatan perompakan di laut (*sea robbery*). Kedua istilah tersebut dapat dikatakan mengandung arti yang hampir sama, yaitu “tindak kekerasan di laut”. Akan tetapi, dalam hukum

laut internasional kedua istilah itu berbeda berdasarkan wilayah terjadinya (Wargadiredja, 2015)

SIPRI (*Stockholm International Peace Reserach International*) menyatakan bahwa perompakan laut telah menjadi persoalan keamanan dalam lingkup internasional. Persoalan ini juga telah menjadi bagian dari kejahatan luar biasa (*extra ordinary cime*) yang memiliki dampak yang sangat luas. Berdasarkan pada laporan SIPRI tahun 2015 wilayah Asia Tenggara merupakan wilayah dengan intensitas terparah dan telah menyebabkan beberapa dampak, baik positif ataupun negatif, diantaranya (SIPRI, 2015) :

- a. Perompakan laut telah menyebabkan tersedotnya anggaran militer negara-negara Asia Tenggara.

Sebagian besar negara-negara Asia Tenggara memiliki kekuatan pengamanan laut yang terbatas, beberapa negara adalah Filipina, Malaysia ataupun Indonesia yang harus mengembangkan sumber daya manusia, serta alutsista, khususnya kapal perang dan kapal patroli maritim.

- b. Perompakan laut telah mendorong negara-negara Asia Tenggara untuk membangun kerjasama bidang pengamanan pesisir.

Berkembangnya masalah perompakan laut telah mendorong kerjasama untuk menumbuhkan sistem pengamanan yang efektif, termasuk dengan Amerika Serikat, Australia dan beberapa negara lain.

Perompakan sendiri sudah lama berlangsung di perairan Asia Tenggara. Selama abad ke-19, Selat Malaka telah lama menjadi jalur laut penting bagi kapal-kapal yang berlayar dari India dan ke Tiongkok. Indonesia dipenuhi oleh ribuan pulau, selat-selat sempit, dan muara sungai, yang semuanya menjadi tempat persembunyian sempurna untuk perompak. Fakta geografi ini, beserta dengan faktor-faktor lain, memudahkan perompakan. Geografi Kepulauan

Nusantara membuat patroli laut menjadi tugas yang sangat sulit. Perompak tradisional di Asia Tenggara yang disebut juga *Orang Laut* atau *Lanun* bermukim di perkampungan pesisir negara Malaysia, Indonesia, dan Filipina modern (SIPRI, 2015).

Persoalan perompakan di wilayah perairan Asia Tenggara, khususnya Indonesia memang telah menjadi perhatian serius dari pemerintah Australia. Hal ini sesuai dengan pernyataan Menteri Pertahanan Australia Marise Payne bahwa :

*“...perompakan menjadi bentuk kejahatan luar biasa. Dampaknya sangat luas ketika kapal-kapal tidak aman dalam berlayar maka bisnis akan terganggu dan bukan tidak mungkin ini akan terus berdampak negatif bagi perekonomian nasional. Kerjasama Indonesia dan Australia dengan melibatkan AMSA adalah solusi ideal dan efektif karena ini menyangkut batas kedaulatan nasional pada masing-masing negara.”* (Department of Defence, 2017)

Perompakan terhadap kapal di perairan Asia Tenggara meningkat tajam. Kejadian yang paling banyak ada di perairan Indonesia, yaitu mencapai dua kali lipat per tahun. Pada tahun 2014, enam dari setiap sepuluh kejahatan laut di seluruh dunia terjadi di Asia Tenggara. Berdasarkan data yang dimilikinya, Asia Tenggara menempati posisi teratas dalam kasus perompakan. Hal ini dinilai memprihatinkan, mengingat Indonesia yang dikenal sebagai bangsa pelaut, ternyata menyumbang angka perompakan terbesar di dunia, khususnya Asia Tenggara. Dari 141 kasus perompakan di Asia Tenggara, 100 kejadian perompakan terjadi di Indonesia. Persentase yang sama juga terjadi pada 2015. Dari 190 kasus perompakan di dunia, mayoritas kasus itu terjadi di perairan Indonesia. Data tersebut menunjukkan Indonesia adalah bisa saja menjadi surga dan target perompak (Republika, 2016)

Malihat dari Somalia, menurunnya kasus perompakan di wilayah Afrika Timur dikarenakan kapasitas dan kapabilitas penegakan hukum di laut yang dilakukan oleh negara dan pemerintah meningkat. Pada dasarnya, Indonesia sudah meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), akan tetapi hal tersebut tidak kontekstual, karena dalam UNCLOS yang diatur hanyalah perompakan yang terjadi di laut lepas.

Indonesia juga sudah meratifikasi *International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism* (SFT) Pada tahun 1999 melalui UU No. 6 Tahun 2006. Pemerintah juga perlu melakukan langkah konkret lain, yaitu menjadi inisiator kerangka hukum yang efektif terhadap pembajakan dan kejahatan maritim di Asia Tenggara. Yang bertujuan untuk menghasilkan komitmen bersama untuk mencegah, menangkal, menangkap, dan menghukum perompak. Di sisi lain, diperlukan komitmen pemerintah dalam membangun sistem koordinasi internal yang kuat antar lembaga dan kementerian, dengan misi mewujudkan rezim keamanan laut, sebagai langkah menuju visi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Pejabat Senior Kementerian Luar Negeri, Bebeb AK Nugraha Djundjuna berkaitan dengan perompakan laut mengatakan bahwa :

*“...penyelesaian persoalan perompakan membutuhkan kerja sama lintas negara. Lalu lintas laut perlu diatur dengan baik, agar perompakan tidak terjadi. Bebeb AK Nugraha menyarankan untuk belajar dari pengalaman sukses pengamanan Selat Malaka. Lalu lintas laut ditentukan dalam bentuk koridor dari pintu masuk Selat Malaka, dekat Laut Andaman ke laut yang berbatasan dengan Malaysia dan Singapura. Pengamanan seperti ini memudahkan.”* (SindoNews, 2015)

Keamanan maritim, sebagai bagian penting untuk menjadi titik tumpu maritim global seharusnya tidak terbengkalai karena dua alasan penting. Pertama, jika pembajakan dan serangan bersenjata terhadap kapal tidak dapat dihalangi oleh penjaga pantai dan angkatan laut Indonesia, maka dapat berpotensi membahayakan pembangunan industri maritim dan sektor jasa. Kurangnya keamanan maritim di sepanjang jalur pelayaran dan pelabuhan di Indonesia akan menjadi faktor penentu bagi perusahaan pelayaran yang berencana melibatkan Indonesia sebagai titik transit. Kedua, kerentanan terhadap pembajakan dapat mengancam citra Indonesia sebagai negara maritim. Jika Indonesia dapat membuka diri untuk menerima kontribusi orang lain di sektor industri maritim, Indonesia juga perlu merespon dan mencegah tantangan keamanan maritim saat ini dan yang akan datang (Dinarto, 2016)

Persoalan perompakan laut memang menjadi persoalan penting dalam cakupan kerjasama antara Indonesia dengan AMSA. Beberapa potensi ancaman perompakan laut dikemukakan oleh AMSA yang juga sama dengan pernyataan IMO bahwa perairan Indonesia dan Australia merupakan wilayah paling berbahaya di dunia, termasuk jika dibandingkan dengan perairan Bangladesh dan perairan Timur Afrika.

Dalam menyingkapi hal ini, Pemerintah Indonesia kemudian berupaya memanfaatkan AMSA untuk mendukung identifikasi kapal, baik kapal pelaku perompakan ataupun juga kapal korban perompakan. Melalui jalur ini, nantinya menjadi respon cepat yang akan ditindaklanjuti oleh insitusi terkait, seperti TNI-AL ataupun Direktorat Polisi Perairan dan Udara (Ditpolairud) bersama dengan Angkatan Laut dan penjaga pantai Australia.

Jika dikaitkan dengan teori kerjasama bilateral fungsional, maka kerjasama antara Indonesia dan AMSA merupakan inisiatif kedua negara untuk menjaga kepercayaan

dengan mengabaikan klaim wilayah perairan untuk kemudian mengedepankan pencapaian kepentingan nasional di kedua negara, yaitu stabilitas wilayah perairan yang kondusif dan terbebas dari aksi perompakan laut. Kemudian, jika dikaitkan dengan konsep *maritim security* maka kerjasama fungsional antara Indonesia dan AMSA akan menjamin stabilitas maritime yang berkaitan dengan SLOC (pencegahan, penindakan dan pengejaran) secara efektif di wilayah perairan Indonesia dan Australia.

## **B. Menangani *Human Trafficking* dan Imigran Internasional**

Kejahatan lintas negara, atau yang dikenal dengan istilah kejahatan transnasional menimbulkan banyak kerugian bagi suatu negara, bahkan bagi daerah-daerah tertentu di dalam negara tersebut. Berbagai penyimpangan yang dapat dilakukan, meliputi eksploitasi sumber daya (sumber daya alam dan sumber daya manusia) yang terlalu berlebihan sehingga berdampak pada munculnya atau menguatnya masalah-masalah, seperti kemiskinan, konflik, dan kerugian lainnya yang bersifat materi. Dengan demikian, kejahatan transnasional bertransformasi menjadi masalah nasional dan internasional (Hart, 2009)

Perdagangan manusia berupa segala bentuk jual beli terhadap manusia, dan juga eksploitasi terhadap manusia itu sendiri seperti pelacuran, perbudakan atau praktek yang menyerupainya, dan juga perdagangan atau pengambilan organ tubuh manusia. Orang yang terlibat dalam kejahatan *Human Trafficking* ini cenderung memiliki kedekatan dengan sang korban, seperti teman, saudara, atau bahkan orang tua sendiri. Bahkan di beberapa kasus, terkadang mereka sama sekali tidak mengetahui dan menyadari bahwa sedang terlibat

dalam *Human Trafficking* atau perdagangan manusia ini (Hart, 2009)

Pemerintah Australia menganggap bahwa masalah *human trafficking* dan imigran internasional menjadi persoalan penting yang tidak akan dapat diselesaikan tanpa melalui kerjasama internasional. Hal ini sesuai dengan pernyataan Menteri Imigrasi dan Perlindungan Perbatasan Australia, Peter Dutton bahwa :

*“...Perdagangan manusia dan imigran ilegal terjadi akibat konstelasi politik internasional, dimana beberapa negara dunia, diantaranya wilayah Afrika, Timur-tengah dan Asia Tengah, khususnya Afghanistan. Pelayaran melalui jalur yang panjang dan beresiko menjadikan Indonesia negara terpenting sebagai pintu pertama sebelum mencapai Australia. Untuk itulah, kerjasama antara AMSA dan stakeholder pelayaran di Indonesia menjadi penting untuk menangani imigran ilegal.”* (refugeeaction, 2012)

Keberadaan Australia dan Indonesia sebagai dua negara yang memiliki posisi geografis yang strategis ternyata tidak lepas dari persoalan *human trafficking* dan imigran ilegal. Hal ini sebabkan adanya enam alasan, yaitu :

- a. Posisi Indonesia yang bertetangga dengan Australia meski dipisahkan oleh bentangan laut yang lebar.
- b. Luasnya wilayah laut Indonesia yang dapat dimasuki secara tidak sah oleh para imigran. Dalam memasuki wilayah Indonesia, mereka tidak melewati Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) di pelabuhan laut dan udara.
- c. Berbagai peralatan TNI-AL dan polisi air tidak memadai untuk menjaga wilayah laut yang sangat luas dari para imigran gelap.

- d. Adanya kemungkinan oknum petugas yang dapat meloloskan dengan sejumlah uang di jalur-jalur resmi
- e. Adanya mafia yang memfasilitasi imigran gelap dari sejumlah negara di Timur Tengah untuk sampai ke Australia.
- f. Adanya nelayan dan pelaut yang berani membawa kapal seadanya bagi para imigran gelap dengan kompensasi finansial

Pada umumnya terdapat beberapa hal yang menjadi faktor terjadinya *human trafficking* atau perdagangan manusia yang terjadi di wilayah Australia dan Indonesia, yakni (Misbach, 2008),

- a. Kurangnya kesadaran, baik mereka yang menjalankan atau terlibat dalam perdagangan manusia ataupun mereka yang menjadi korban perdagangan manusia. Hal ini disebabkan kurang hati-hatinya dan kurangnya informasi serta pengetahuan yang mereka dapat tentang motif-motif dari perdagangan manusia.
- b. Faktor ekonomi atau kemiskinan. Permasalahan ini seringkali menjadi masalah utama dalam kasus *human trafficking*. Tanggung jawab yang besar untuk menopang hidup keluarga dan lainnya sering menjadi pemicu mencari pekerjaan di luar negeri yang tidak jelas kepastian pekerjaannya.
- c. Faktor budaya seperti peran perempuan untuk mencari nafkah dan adanya tanggung jawab atas keberlangsungan hidup keluarga menjadi alasan untuk bermigrasi
- d. Terbatasnya pengetahuan yang dimiliki. Sumber daya manusia dengan pendidikan yang terbatas memiliki lebih sedikit keahlian dan kesempatan kerja. Sehingga akan lebih mudah dalam perekrutan karena mereka

bermigrasi mencari pekerjaan yang tidak membutuhkan keahlian, dan lain sebagainya.

Kemudian, persoalan lainnya selain *human trafficking* adalah imigran ilegal. Pada dasarnya, migrasi bukanlah fenomena yang baru. Selama berabad-abad, manusia telah melakukan perjalanan untuk berpindah mencari kehidupan yang lebih baik di tempat yang lain. Dalam beberapa dekade terakhir ini, proses globalisasi telah meningkatkan faktor yang mendorong para imigran untuk mencari peruntungan di luar negeri. Hal ini kemudian menyebabkan peningkatan jumlah aktivitas migrasi dari negara-negara berkembang di Asia, Afrika, Amerika Selatan dan Eropa Timur ke Eropa Barat, Australia dan Amerika Utara.

*Human trafficking dan imigran illegal* menjadi lahan bisnis tersendiri yang sangat menguntungkan. Diperkirakan setiap tahunnya dapat menghasilkan keuntungan sebesar lima hingga sepuluh juta dolar. Berdasarkan perkiraan tersebut, setidaknya satu juta imigran harus membayar rata-rata sebesar lima hingga sepuluh ribu dolar secara paksa ketika melintasi perbatasan antar negara. Organisasi Internasional untuk Migrasi (IOM) mencatat bahwa penyelundupan manusia, yang merupakan “sisi gelap” dari globalisasi, adalah sebuah bisnis besar yang kian tumbuh dan berkembang.

Pada bulan Oktober dan November 2009, aparat keamanan Republik Indonesia menangkap serombongan imigran dari dua negara, Sri Lanka dan Afganistan, karena memasuki wilayah Indonesia di daerah Banten. Kejadian pada tanggal 11 Oktober 2009, sebanyak 255 imigran asal Sri Lanka, yang menaiki kapal kayu pengangkut barang, ditangkap di perairan Selat Sunda. Kemudian, pada tanggal 15 November 2009, terdapat 40 imigran asal Afganistan yang ditangkap di daerah Labuan, Kabupaten Pandeglang, Banten. Pada awalnya pemerintah memperlakukan para imigran dengan baik demi menunjang Hak Asasi Manusia. Namun kemudian, muncul pertanyaan sampai kapan perhatian itu

harus diberikan, merelakan para imigran sebagai tanggungan negara Indonesia menjadi masalah tersendiri yang dihadapi oleh pemerintah.

Kerjasama antara Indonesia dan AMSA dapat menjadi solusi yang efektif dalam menangani kasus *human trafficking* dan imigran internasional. Kedua negara memang tidak bisa lepas dari persoalan ini, dimana Indonesia merupakan negara transit, sedangkan Australia merupakan negara tujuan akhir para imigran pencari suaka tersebut. Melalui AMSA sebagaimana yang tertuang dalam MoU Indonesia nantinya dapat saling bertukar informasi dan menjadi obyek pengalokasian bantuan luar negeri.

Contoh tentang keberadaan AMSA dalam menangani *human trafficking* dan imigran internasional adalah penyelamatan kapal di Samudera Hindia yang berasal dari Afghanistan pada Juni 2013. Penyelamatan ini dijalankan oleh AMSA, bersama dengan Basarnas yang di dukung oleh TNI-AL. Kemudian, bentuk dukungan selanjutnya diwujudkan melalui dukungan Kementerian Kehakiman Australia yang berhasil memberikan dukungan teknis di fasilitas detensi Jakarta, Semarang, Medan dan Pekanbaru (Republika, 2015).

Jika dikaitkan dengan teori kerjasama fungsional, maka kerjasama AMSA dan Indonesia untuk menangani *human trafficking* dan imigran internasional menjadi solusi ideal untuk mencapai *win-win solution* dan menghindari konfrontasi. Kemudian, jika dikaitkan dengan konsep keamanan maritim, maka kerjasama AMSA dan Indonesia dalam menyelesaikan masalah tersebut adalah untuk menjadikan masalah imigran internasional sebagai langkah penegakan HAM dan supremasi kemanusiaan dimana pertolongan dan mitigasi kecelakaan menjadi salah satu prioritas yang dimandatkan oleh PBB dan kemudian menjadi cakupan kerjasama antara Indonesia dan AMSA.

### C. Menangani Illegal Fishing

*Illegal fishing* merupakan kegiatan perikanan yang tidak sah dan tidak diatur oleh peraturan yang berlaku. Aktivitasnya tidak dilaporkan kepada suatu institusi atau lembaga perikanan yang berwenang. Hal ini dapat terjadi di semua kegiatan penangkapan ikan tanpa bergantung pada lokasi, *target species*, alat tangkap yang digunakan, dan eksploitasi di semua jenis perikanan, baik skala kecil dan industri maupun perikanan di zona yurisdiksi nasional dan internasional. Kegiatan *illegal fishing* yang paling sering terjadi di wilayah pengelolaan perikanan Indonesia adalah pencurian ikan oleh Kapal-kapal Ikan Asing (KIA) yang berasal dari beberapa negara tetangga (E & Tsamenyi, 2013)

Pengertian *illegal fishing* merujuk kepada pengertian yang dikeluarkan oleh *International Plan of Action (IPOA) – Illegal, Unreported, Unregulated (IUU) Fishing* yang diprakarsai oleh FAO dalam konteks implementasi *Code of Conduct for Responsible Fisheries (CCRF)*. Pengertian *Illegal Fishing* adalah:

“...Activities conducted by national or foreign vessels in waters under the jurisdiction of a state, without permission of that state, or in contravention of its laws and regulation. (Kegiatan penangkapan ikan yang dilakukan oleh suatu negara tertentu atau kapal asing di perairan yang bukan merupakan yuridiksinya tanpa izin dari negara yang memiliki yuridiksi atau kegiatan penangkapan ikan tersebut bertentangan dengan hukum dan peraturan negara itu) (Wolkum & Roben, 2011).

Definisi selanjutnya yang dikemukakan oleh CCRF berkaitan dengan illegal fishing yaitu :

“...Activities conducted by vessels flying the flag of states that are parties to a relevant regional fisheries management organization (RFMO) but operate in

*contravention of the conservation and management measures adopted by the organization and by which states are bound, or relevant provisions of the applicable international law.* (Kegiatan penangkapan ikan yang dilakukan oleh kapal perikanan berbendera salah satu negara yang tergabung sebagai anggota organisasi pengelolaan perikanan regional, Regional Fisheries Management Organization (RFMO) tetapi pengoperasian kapal-kapalnya bertentangan dengan tindakan-tindakan konservasi pengelolaan perikanan yang telah diadopsi oleh RFMO. Negara RFMO wajib mengikuti aturan yang ditetapkan itu atau aturan lain yang berkaitan dengan hukum internasional) (Wolkum & Roben, 2011).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Pasal 1 angka 5 menyebutkan bahwa penangkapan ikan adalah kegiatan untuk memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan alat atau cara apapun, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, menangani, mengolah, dan/atau mengawetkannya.

Zona di Indonesia yang sangat potensial dan rawan terjadinya *IUU Fishing* adalah Laut Malaka, Laut Jawa, Laut Arafuru, Laut Timor, Laut Banda dan Perairan sekitar Maluku dan Papua. Dengan melihat kondisi seperti ini, *IUU Fishing* dapat melemahkan pengelolaan sumber daya perikanan di perairan Indonesia dan menyebabkan beberapa sumber daya perikanan di beberapa Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) Indonesia mengalami *over fishing*, yaitu penangkapan ikan berlebih yang secara sederhana dapat dipahami sebagai eksploitasi sumberdaya ikan yang melebihi kemampuannya untuk beregenerasi secara lestari. Prinsipnya, ikan merupakan sumberdaya yang dapat diperbaharui karena dapat beregenerasi secara alamiah (Sunnyowati, 2013) Potensi Indonesia sebagai negara pemilik garis pantai terpanjang

kedua dunia, tidak bisa dimaksimalkan. Padahal, dengan panjang 97 ribu kilometer garis pantai, seharusnya Indonesia bisa menjadi negara produsen perikanan besar di dunia. kenyataannya Indonesia hanya mampu menjadi peringkat ketujuh negara penghasil tuna di dunia, kalah dari Taiwan yang garis pantainya bahkan jauh di bawah Indonesia, hal itu dikarenakan sejak IUU *Fishing* terjadi di perairan Indonesia (Ambari & Fajar, 2017)

Indonesia dan Australia sebenarnya telah sepakat dalam menangani ilegal *illegal fishing* sejak penyelenggaraan WOC (*World Ocean Conference*) di Manado tahun 2009 yang mana dalam konferensi tersebut diharapkan untuk menciptakan visi dan komitmen global yang lebih selaras dari pemerintah dan lembaga yang berpartisipasi untuk bekerja sama untuk meningkatkan pengelolaan sumber daya kelautan. Dalam kesempatan itu pula Menteri Pertahanan Australia Marise Payne melalui delegasi Australia menyatakan bahwa keanekaragaman hayati di perairan Indonesia harus senantiasa dijaga kelestariannya. Untuk itulah, melalui kerjasama multi bidang, termasuk antara AMSA dengan para pemangku kepentingan Indonesia diharapkan menjadi solusi dalam menangani *illegal fishing*. (Caribbean Environment Programme, 2009)

Dari tahun 2005-2014, ternyata jumlah perkembangannya terus menunjukkan peningkatan, sebagaimana tergambar pada Skema 4.1. berikut

**Skema 4 1 Kasus *Illegal Fishing* di Wilayah Perairan Indonesia periode 2005 - 2014**



Sumber : Diolah dari Laporan, “Pusat Data dan Informasi koalisi rakyat untuk keadilan perikanan (Kiara)”, Jakarta 2014 dan Kelautan dan Perikanan Dalam Angka, 2014, Jakarta, chapter iv dan Rike W. Oktaviana, Indonesian Perspective : *Illegal Unreported*, Roulledge Publishing, New York, 2014, hlm. 19 dan 21.

Dari tabel diatas dapat dipahami bahwa tahun 2005 menjadi periode perkembangan *illegal fishing*. Seiring dengan berkembangnya waktu, *illegal fishing* terus mengalami peningkatan dan puncaknya pada tahun 2011. Melalui kebijakan-kebijakan yang sistematis dan efektif, persoalan tersebut sedikit demi sedikit mulai tertangani, dimana sejak tahun 2012 kasus *illegal fishing* berangsur menurun, meskipun belum dapat diselesaikan secara mendasar.

Persoalan tentang pencurian ikan memang menjadi perhatian penting bagi Indonesia dan Australia. Masalah ini bukan hanya berkaitan dengan tindakan pelanggaran hukum laut, namun terkadang masalah ini terjadi akibat ketidaksengajaan. Sebagai contoh, terseretnya nelayan NTT ke

pantai utara Australia akibat gelombang Laut Samudera Hindia yang tinggi dan deras pada bulan November 2014.

Melalui AMSA, Indonesia berupaya mengambil langkah antisipasi secara ideal dalam menangani pencurian ikan di wilayah Australia dan Indonesia. Hal ini penting karena Australia sejak awal dekade 2000-an telah menenggelamkan kapal sekitar 1200 unit, sehingga melalui kerjasama dengan AMSA nantinya dapat menjadi solusi yang efektif termasuk dengan memberikan deteksi dini jika kapal nelayan Indonesia masuk ke wilayah Australia.

Kemudian melalui AMSA, Indonesia dapat membentuk sistem pengawasan untuk memantau kapal-kapal asing agar tidak masuk di wilayah perairan teritorial kedua negara. Demi tercapainya *Maritime Security Desktop Exercise* (MSDE). Jika dikaitkan dengan teori kerjasama fungsional, maka kerjasama AMSA dan Indonesia untuk menangani pencurian ikan adalah sebagai solusi ideal untuk mencapai *win-win solutions* dan menghindari konfrontasi.

#### **D. Mendukung Keamanan Transportasi**

Persoalan tentang keselamatan transportasi menjadi persoalan yang tidak lepas dari bahaya (*hazard*) yang menimbulkan faktor resiko (*risk*) yang dapat berakibat pada kerugian baik secara materiil maupun non materiil, Maka dari itu, jelas diperlukan pengukuran tingkat keselamatan terhadap sumber bahaya dan resiko yang ditimbulkan. Demikian halnya dengan kapal ikan, penangkapan ikan merupakan salah satu pekerjaan yang memiliki tingkat resiko yang cukup tinggi karena lingkungan pekerjaan yang dihadapi cukup sulit. Tonny Budiono, Direktur Jenderal Perhubungan Laut memberi pernyataan bahwa,

*“Indonesia, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sangat menghargai dan mengapresiasi dukungan dan bantuan Australia*

*dalam mengembangkan kapasitas dan standar petugas kita melalui program-program ITSAP yang telah berjalan sejak tahun 2009 hingga 2015.”* disampaikan pula oleh Tonny bahwa pengembangan kapasitas Petugas Otoritas Indonesia untuk mengatur dan menetapkan standar keselamatan yang lebih tinggi pada sektor maritim sangatlah penting. Oleh karena itu, Indonesia memiliki semangat positif untuk melanjutkan kerjasama yang telah terjalin erat antara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan *Australian Maritime Safety Authority* (AMSA) untuk tahun-tahun mendatang (Humas Hubla, 2017)

Dewan Maritim Indonesia (DMI) memastikan 72% dari 1.551 kasus kecelakaan laut yang terjadi di Indonesia akibat kesalahan manusia (*human error*) data ini diperoleh dari hasil penelitian independen *International Maritime Organization* (IMO) di Indonesia tahun 1990 - 2001. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat lima pihak yang memberi kontribusi terhadap terjadinya kecelakaan laut yakni anak buah kapal (ABK) dan nahkoda 80,9%, pemilik kapal 8,7%, syahbandar 1,8%, biro klasifikasi 3,1%, dan pandu 5,5%. semester pertama di tahun 2005, kecelakaan kapal di Indonesia juga mengalami kenaikan yang cukup signifikan, yaitu 26 kasus dan diyakini masih banyak lagi yang belum dilaporkan (Weintrit & Newment, 2013).

Tabrakan kapal merupakan kejadian yang sangat serius dan menjadi peristiwa yang merenggut banyak jiwa dan harta benda. Penyebab terjadinya kecelakaan menurut *Japan International Cooperation Agency* (JICA) dapat diperinci oleh sebab-sebab kesalahan manusia (*human error*), akibat bencana alam (*force majeure*) dan akibat struktur kapal (*hull structure*). Dalam kurun tiga tahun terakhir tingkat kecelakaan yang dilihat dari penyebabnya menunjukkan dominasi kesalahan manusia sebagai penyebab terbesar (Weintrit & Newment, 2013).

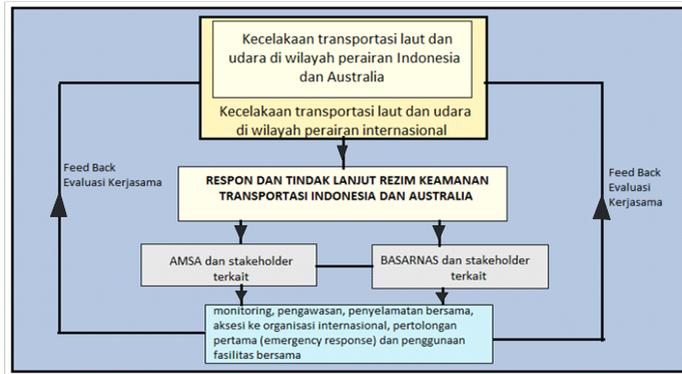
Beberapa kasus kecelakaan maritim di wilayah perairan Indonesia dan Australia, di antaranya (Badan Pusat Statistik, 2014) :

- a. Tenggelamnya KM Wahai Star pada tanggal 11 Juli 2007 di sekitar perairan Pulau Buru Ambon. Kapal ini berlayar dari wilayah Leksula menuju ambon dengan mengangkut 100 orang ribuan tin hasil bumi dan tenggelam di sekitar perairan Pulau Buru.
- b. Tenggelamnya KM Asita III pada tanggal 18 Oktober 2007 di sekitar perairan Pulau Buton, Sulawesi Tenggara. Kasus kecelakaan ini menimbulkan 31 orang tewas dan 35 lainnya masih hilang. Kasus ini diduga karena muatan manusia dan barang yang berlebih.
- c. Enam nelayan asal Merauke yang tengah melaut di sekitar perairan Arafura tertimpa musibah pada 30 Maret 2010. Kapal kayu yang berisikan enam ABK tenggelam akibat bocornya mesin. Nelayan tersebut berhasil diselamatkan oleh tim patroli Australia. Oleh pihak Australia, keenam warga Merauke tersebut kemudian ditangani tim medis di salah satu rumah sakit di Australia
- d. Tenggelamnya KM Bina Usaha yang merupakan kapal ikan di sekitar Perairan Pulau Jedan, Aru Utara, Kabupaten Kepulauan Aru, Maluku, pada 21 Januari 2015. Kapal tersebut berlayar dari Dobo dengan tujuan Sorong, Papua Barat. Kebocoran dialami KM Bina Usaha sehingga menyebabkan tenggelam di dekat Pulau Jedan. Nahkoda kapal dan tiga orang anak buah kapal (ABK) dinyatakan hilang.

Kerjasama Indonesia dan AMSA dalam mendukung keselamatan transportasi menjadi begitu penting ketika hal ini menjadi tujuan utama atas kerjasama tersebut. Hal ini tercermin pada MoU, di mana pelatihan tambahan SAR dan

AMSA dijalankan untuk mewujudkan respon cepat jika terjadi kecelakaan kapal-kapal Indonesia dan Australia di wilayah teritorial masing-masing negara. Melalui kerjasama dengan AMSA, nantinya dapat tercapai penyelamatan kecelakaan laut dengan harapan akan banyak orang, harta benda, dan aset-aset lainnya untuk dapat diselamatkan. Gambaran mengenai kerjasama AMSA dan pemerintah Indonesia dalam mendukung keamanan/keselamatan transportasi dapat dilihat pada skema 4.2

Skema 4 2 Kerjasama AMSA dan Indonesia dalam Keselamatan Bidang Transportasi



Sumber : diolah dari berbagai sumber dan elaborasi data

Dari skema di atas, maka dapat dipahami bahwa kecelakaan transportasi, khususnya transportasi laut dapat saja terjadi di wilayah perairan manapun. Kasus ini kemudian dipandang sebagai tragedi kemanusiaan yang harus dapat menjadi cakupan kerjasama antara Indonesia dan Australia, khususnya melalui AMSA. Berbagai kesekapatan tentang *monitoring* hingga evakuasi korban akan menjadi prioritas kedua pihak dalam mendukung agenda keselamatan transportasi di wilayah perairan Indonesia, Australia, dan

perairan bebas di sekitarnya sehingga nantinya dapat tercapai sistem pengamanan maritim yang efektif.

Dari skema di atas juga dapat difahami bahwa terbentuknya kerjasama antara AMSA dan Indonesia tidak lepas dari titik temu atas kepentingan bersama bahwa kedua pihak sepakat keamanan maritim regional dan nasional dihadapkan pada berbagai persoalan, diantaranya ilegal fishing hingga keamanan transportasi. Kerjasama ini kemudian akan berdampak secara langsung bagi dinamika keamanan maritim kedua negara, sedangkan untuk mencapai efektifitas kerjasama evaluasi akan terus dijalankan.

Jika dikaitkan dengan teori kerjasama fungsional, maka kerjasama AMSA dan Indonesia untuk mendukung keselamatan transportasi adalah sebagai solusi ideal untuk mencapai *win-win solutions* dan menghindari konfrontasi. Selain itu, jika dikaitkan dengan teori kerjasama fungsional, maka inisiatif negara donor untuk dapat menyelesaikan persoalan yang berkembang turut diperlukan. Luasnya wilayah perairan di kedua negara menjadikan kerjasama sebagai solusi yang ideal untuk dapat membangun keselamatan transportasi secara efektif. Jika dikaitkan dengan konsep keamanan maritim, maka kerjasama AMSA dan Indonesia dalam keselamatan transportasi adalah untuk mewujudkan perdagangan internasional yang berupa lalu lintas kapal dagang yang aman sehingga nantinya dapat mendukung pertumbuhan perekonomian nasional, termasuk bagi perekonomian Indonesia dan Australia.

Dari paparan data dan analisa di atas, maka dapat diketahui bahwa berkembangnya masalah maritim dari *sea piracy* hingga keamanan transportasi merupakan persoalan yang mengemuka pada era globalisasi. Permasalahan-permasalahan tersebut akan sulit ditangani tanpa melalui kerjasama regional. Dengan demikian kerjasama antara AMSA dan Indonesia, khususnya Basarnas dan para *stakeholder* terkait merupakan bagian dari pencapaian kepentingan nasional, yaitu keamanan dan *human security*.