

BAB IV

PENGGUNAAN DIPLOMASI MARITIM DAN KEAMANAN MARITIM SEBAGAI IMPLEMENTASI VISI POROS MARITIM DUNIA

Setelah menjelaskan mengenai peran-peran Indonesia secara umum, pada bab ini akan dijelaskan mengenai korelasi antara konsep diplomasi maritim dan keamanan maritim dengan peran yang telah dilakukan Indonesia. Meskipun visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia masih dalam proses penerapannya bahkan setelah Indonesia tidak menjadi ketua IORA, bab ini akan mencoba menjelaskan upaya penerapan visi tersebut melalui Diplomasi dan Keamanan Maritim.

A. IORA Leader Summit 2017 sebagai Langkah Awal Diplomasi Maritim

Terdapat beberapa pengertian dalam memahami pengertian dari diplomasi maritim. Secara umum Diplomasi Maritim (*Maritime Diplomacy*) menurut Laksda TNI Agus Setiadji, S.AP adalah negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan (Setiadji, 2017). Kemudian dalam penerapan visi PMD, Joko Widodo telah memasukan upaya diplomasi maritim kedalam rumusan misi pada urutan keempat, yang berbunyi:

“Menerapkan Diplomasi Maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.”

Menurut Christian Le Miere dalam Riska (2014), mengartikan bahwa diplomasi maritim merupakan alat yang digunakan oleh angkatan laut dan pemerintah suatu negara

untuk mencapai kepentingan nasional suatu negara. Sehingga memang terdapat beberapa pemahaman mengenai penggunaan kekuatan angkatan laut dan negara sebagai aktor utama diplomasi maritim. Sedangkan jika melihat dalam pilar PMD Joko Widodo, diplomasi maritim yang dimaksud di dalam pilarnya lebih cenderung kepada penggunaan kerjasama maritim sebagai pelaksanaannya.

Penekanan Indonesia yang lebih memilih melaksanakan visi PMD dengan berkontribusi aktif di IORA dan bersifat kebijakan luar negeri sesuai dengan klasifikasi atau pembagian jenis *national interest* menurut Morgenthau. Ia membagi *national interest* menjadi dua pembagian yaitu *vital interest* dan *secondary interest*. *Vital interest* adalah kepentingan yang memiliki nilai yang sangat penting atau vital dan berkaitan dengan kelangsungan negara, sehingga untuk mencapainya dapat dilakukan melalui perang. Sedangkan *secondary interest* tidak berkaitan langsung dengan kelangsungan negara dan dapat diupayakan melalui kebijakan luar negeri, sehingga visi PMD lebih mengarah kepada *secondary interest*. Menurut Latifah (2017), apabila visi ini tercapai maka akan meningkatkan kemampuan Indonesia sebagai poros maritim dunia, dengan cara meningkatkan integritas wilayah maritim Indonesia dan meningkatkan optimalisasi manfaat hasil maritim dan perekonomian masyarakat Indonesia yang memang memiliki potensi besar. Sehingga visi PMD ini merupakan kepentingan nasional Indonesia yang berupaya untuk melindungi identitas fisik dan juga ekonomi politiknya. Oleh karena itu, dalam upaya meraih visi ini membutuhkan waktu dan proses yang panjang dan tidak memerlukan kekerasan (Latifah & Larasati, 2017).

Lebih lanjut, Miere memang menjelaskan bahwa terdapat tiga tipologi dalam mengklasifikasikan diplomasi maritim, yaitu *cooperative*, *persuasive* dan *coercive*. Ketiga jenis pembagian ini dapat dilakukan dalam bermacam bentuk program dan operasi maritim, meski kekuatan militer maritim masih memegang peran utama sebagai aktornya (Riska, 2017). Namun apabila mengacu kepada rumusan misi PMD Joko

Widodo dalam rumusan tersebut sebenarnya telah dijelaskan bagaimana arah diplomasi maritim yang akan dilakukan oleh Indonesia yang lebih menggunakan kerjasama (*cooperative*) dan perundingan (*persuasive*).

Pemerintah Indonesia melalui Kemlu telah melaksanakan upaya untuk menggunakan IORA sebagai wadah dari diplomasi maritim. Joko Widodo sendiri juga telah menyatakan bahwa Samudera Hindia adalah lautan masa depan Indonesia, sehingga memang berkomitmen untuk meningkatkan diplomasi maritim di wilayah ini. Bahkan tercatat Indonesia juga telah melakukan upaya diplomasi maritim dan berkontribusi secara aktif di IORA semenjak tahun 2010 dan oleh karenanya kemudian Indonesia dipercaya sebagai Wakil Ketua IORA pada tahun 2013. IORA dipandang memiliki kesamaan agenda yaitu pada kelima pilar Poros Maritim Dunia Joko Widodo dengan enam prioritas utama IORA. Namun jika ditilik lebih dalam maka titik temu utama dari kepentingan antara visi PMD dengan enam prioritas IORA terdapat pada agenda dalam mewujudkan keamanan maritim, dan pengelolaan sumber daya.

Selama menjadi ketua IORA peran Indonesia tidak perlu diragukan dengan dilaksanakannya beberapa program yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya. Secara total terdapat kurang lebih 30 pertemuan, program, maupun proyek sebagai upaya Indonesia sebagai ketua IORA. Beberapa diantaranya juga merupakan upaya dari diplomasi maritim, seperti: *The 3rd Indian Ocean Dialogue "Addressing Maritime Security Challenges in the Indian Ocean Through Enhanced Regionalism"*, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melakukan penguatan *Port State Measures* dalam rangka pemberantasan IUU Fishing, International Symposium "*IORA 20th Anniversary: Learning from Past and Charting the Future*" di Yogyakarta, dan beberapa pertemuan lainnya.

KTT IORA atau *IORA Summit 2017* pada tanggal 7 Maret 2017 di Jakarta adalah terobosan pertemuan yang paling signifikan untuk memajukan kerjasama IORA. *IORA Summit* dibuka oleh Presiden Joko Widodo dan menghadirkan 16

Kepala Negara maupun Kepala Pemerintahan dari 21 negara anggota, 7 negara mitra wicara, beberapa organisasi internasional, tamu negara yang memiliki ikatan kuat dengan Samudera India. Pertemuan ini merupakan KTT pertama IORA dan sekaligus perayaan berdirinya '20 Tahun IORA'. KTT membahas isu prioritas IORA terutama keenam sektor fokus area IORA. Pertemuan yang mengambil tema "*Strengthening Maritime Cooperation for a Peaceful, Stable and Prosperous Indian Ocean*" berfungsi meningkatkan kerjasama pada enam sektor utama di IORA, maupun bagi penguatan komitmen regionalisme di kawasan Samudera Hindia, sekaligus juga pengarusutamaan visi PMD di dunia internasional. Dalam KTT IORA atau *IORA Summit 2017* ini pemerintah dan kelompok bisnis setuju bekerjasama dalam ekonomi antarnegara IORA. Tujuan dari adanya kerjasama ini untuk mewujudkan kepentingan seluruh negara anggota untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan seimbang dan membuat komitmen dasar yang kuat di dalam IORA (Tabloid Diplomasi, 2017).

Lebih lanjut untuk *IORA Summit 2017* menurut Desra Percaya sebagai Direktur Jenderal Asia Pasifik dan Afrika Kemlu Indonesia, memang salah satu tujuan utama kepemimpinan Indonesia di IORA adalah terlaksananya Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) antar negara anggota sebagai tindak lanjut komitmen dan momentum perkembangan IORA dibawah Australia dan India. KTT diharapkan mampu meningkatkan kesadaran pentingnya IORA dan tindak lanjut dari program yang dimiliki IORA. Upaya ini sendiri diharapkan dapat diperkuat dengan pengesahan *IORA Concord (Jakarta Concord)*, *IORA Action Plan*, *Declaration on Preventing and Countering Terrorism and Violent Extremism*, dan *Joint Declaration of the IORA Business Community to Build Partnerships for a Sustainable and Equitable Economic Growth*. Dari keempat hasil KTT ini, yang paling berperan bagi IORA kedepannya adalah dengan adanya *Jakarta Concord* dan *IORA Action Plan*.

Jakarta Concord adalah perwujudan dari visi dan norma kerjasama IORA di waktu yang akan datang, agar lebih efektif dan tanggap dalam menanggulangi permasalahan di Samudera Hindia. *Jakarta Concord* adalah kesepakatan strategis yang berisi visi dan norma kerja sama IORA di masa depan dan mencakup enam area prioritas dari fokus kerja sama IORA, dua isu lintas sektoral, serta penguatan institusi. *Jakarta Concord* juga merupakan peningkatan dalam hal tingkat keterikatan negara anggota pada kesepakatan IORA. Hal ini dikarenakan sebelumnya IORA berpegang pada *IORA Charter* yang bersifat tidak mengikat karena berada di bawah perjanjian (*agreement*). *Jakarta Concord* yang disepakati memperkuat komitmen, pada: Memajukan keamanan dan keselamatan maritim; Meningkatkan kerja sama perdagangan dan investasi; Memajukan pengembangan dan pengelolaan perikanan yang berkesinambungan dan bertanggung jawab; Memperkuat pengelolaan resiko bencana; Memperkuat kerja sama akademis dan ilmu pengetahuan; serta Memajukan kerjasama di bidang pariwisata dan kebudayaan. Selain enam kerjasama tersebut, para pemimpin juga mendorong IORA untuk memperkokoh kerja sama di tiga isu lainnya, yaitu: *Blue Economy*; *Women empowerment*; dan demokrasi, termasuk didalamnya isu mengenai *good governance*, pemberantasan korupsi, dan hak asasi manusia.

Sementara *IORA Action Plan* merupakan rencana program yang bersifat strategis pada tiap enam fokus area yang dimiliki IORA dan rencana ini bersifat lintas sektoral. *IORA Action Plan* merupakan tindak lanjut dari pertemuan COM ke 11 di Bengaluru, India pada 15 November 2011 yang merumuskan enam fokus IORA yaitu pada; *Maritime Safety and Security*, *Trade and Investment Facilitation*, *Fisheries Management*, *Disaster Risk Management*, *Academic, Science and Technology Cooperation*, *Tourism and Cultural Exchanges*. Selain dari keenam prioritas ini IORA juga menangani *Woman's Economic Empowerment*, dan *Blue Economy*. Peningkatan pada keenam fokus ini adalah dengan perumusan konkrit tiap sektor yang menargetkan rencana

jangka pendek, menengah, dan panjang. Penerapan *IORA Action Plan* bertujuan untuk lebih mendorong inisiatif dan usulan dari program kerja nyata di bidang fasilitasi perdagangan, yang merupakan salah satu prioritas kerja sama IORA. Sehingga fungsi dari IORA akan lebih dirasakan oleh masyarakat negara anggota.

Bagi Indonesia sendiri dan visi PMD, KTT ini merupakan kesempatan utama untuk menegaskan visi PMD dan pembuktian penerapan dari visi tersebut. KTT dan peran sebagai ketua IORA sekaligus dapat membantu Indonesia mempercepat mewujudkan visi PMD. Ditambah lagi menurut Rezasyah (2017), dapat dipahami alasan dibalik upaya Indonesia yang berjuang untuk benar-benar membuat *IORA Concord* selesai ketika menjadi ketua IORA. Karena kemudian Indonesia akan lebih dapat memasukkan kepentingan dan bermacam bentuk dari kerjasama kemaritiman yang bertujuan akhir untuk juga dapat mewujudkan dari visi PMD melalui *IORA Concord* dan terutama *IORA Action Plan*. Meskipun dapat dilihat bahwa fokus utama dari Concord ini adalah untuk menyediakan kontribusi nyata dalam menjaga kerjasama, keamanan dan stabilitas di wilayah Samudera Hindia namun lebih lanjut, Rezasyah menilai bahwa tantangan sebenarnya setelah terbentuknya Concord tersebut adalah bagaimana cara Indonesia menunjukkan perannya sebagai negara kepulauan pada IORA, sekaligus upaya meraih status Poros Maritim Dunia melalui keamanan maritim, manajemen sumberdaya maritim dan diplomasi maritim.

Hasil dari IORA Summit 2017 juga mendapatkan apresiasi dan pengakuan dari Ketua IORA sebelumnya yaitu Australia yang diwakili Perdana Menteri Malcolm Turnbull, dan Jacob Zuma sebagai Presiden Afrika Selatan sekaligus sebagai Ketua IORA periode setelah Indonesia yaitu periode 2017-2019. Turnbull mengatakan bahwa mendukung sepenuhnya komitmen para anggota IORA yang dituangkan dalam *Jakarta Concord*, yang menurut Turnbull merupakan sebuah petunjuk jalan bagi perkembangan IORA di masa depan. Sementara menurut Zuma, *IORA Summit 2017* telah

meningkatkan kerjasama dan kehadiran IORA. Terlepas dari kegiatan *IORA Summit*, kedua tokoh ini mengatakan bahwa kepemimpinan Indonesia terbilang sukses. *IORA Summit* telah membawa tingkatan kerjasama di IORA menjadi lebih tinggi dan memperkuat komitmen negara anggota untuk lebih memelihara kestabilan, keamanan dan kemakmuran di kawasan (Tabloid Diplomasi, 2017).

Apabila kita kembali berkaca pada pilar keempat visi PMD Joko Widodo mengenai diplomasi maritim maka kita melihat bahwa ungkapan “...melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut...” maka secara umum kita dapat melihat kesesuaian antara penjelasan pilar tersebut dengan kesesuaian enam prioritas area IORA. Ditambah lagi, melalui pengakuan oleh Troika lain yaitu Australia dan Afrika Selatan diatas, maka sebenarnya diplomasi maritim Indonesia melalui IORA telah berhasil dilakukan. Karena kembali lagi, diplomasi maritim yang menjadi rujukan Joko Widodo adalah diplomasi yang menekankan kerjasama. Dengan keberhasilan Indonesia yang menghasilkan *Jakarta Concord* dan *IORA Action Plan* maka sebenarnya Indonesia telah langsung mengakomodir seluruh enam sektor prioritas IORA sekaligus mengambil langkah awal penyelesaian permasalahan kemaritiman internal Indonesia.

B. Perlindungan terhadap Sumber Daya Kemaritiman melalui Keamanan Maritim

Joko Widodo melalui pilar kelima dari visi Poros Maritim Dunianya menyebutkan mengenai keamanan maritim. Sejauh ini belum terdapat pengertian yang benar-benar rigid mengenai keamanan maritim. Namun seiring perkembangan pengertian dari konsep ini menyentuh pada kerangka keamanan tradisional dan non tradisional. Dalam kerangka tradisional keamana maritim dianggap berbahaya apabila mengancam kedaulatan dan identitas negara, sedangkan kerangka non-tradisional menurut Timothy D. Hoyt dalam Keliat (2009),

fokus non-tradisional harus dialihkan dari negara menjadi kelompok atau individu dengan isu-isu yang bersifat non-militer seperti keamanan ekonomi, lingkungan, politik, termasuk keamanan maritim.

Menurut Geoffrey Till keamanan maritim non-tradisional merupakan sebuah istilah baru yang ruang lingkupnya tidak lagi membahas hal-hal yang bersifat tradisional seperti pengendalian dan ekspedisi militer di laut, melainkan menjaga ketertiban di laut yang menjadi sumber daya alam, sarana transportasi, dan aspek penting dalam lingkungan hidup. Hal ini berarti keamanan maritim tidak hanya berfokus pada aksi militer (gencatan senjata) saja, tetapi juga aktivitas perikanan, pencemaran laut yang disengaja, serta kegiatan penelitian atau survei yang bertempat di laut. Kemudian dalam dokumen *The Present Addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63)*, secara komponen ancaman Keamanan Maritim selalu dibahas berdasarkan tiga ancaman, yaitu; (1) Tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*), (2) Pembajakan dan perampokan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*), (3) Lalu lintas obat terlarang dan narkotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*). Di samping itu terdapat pula kesepakatan bahwa lingkup ancaman terhadap Keamanan Maritim bersifat global dan karena itu membutuhkan kerjasama internasional, khususnya dari negara-negara pantai (*costal states*) dalam penanganannya (Keliat, 2009). Meskipun demikian, untuk membahas lebih dalam kita perlu melihat terlebih dulu rumusan mengenai pilar kelima dari visi PMD oleh Joko Widodo ini. Dalam rumusannya ia menyebutkan:

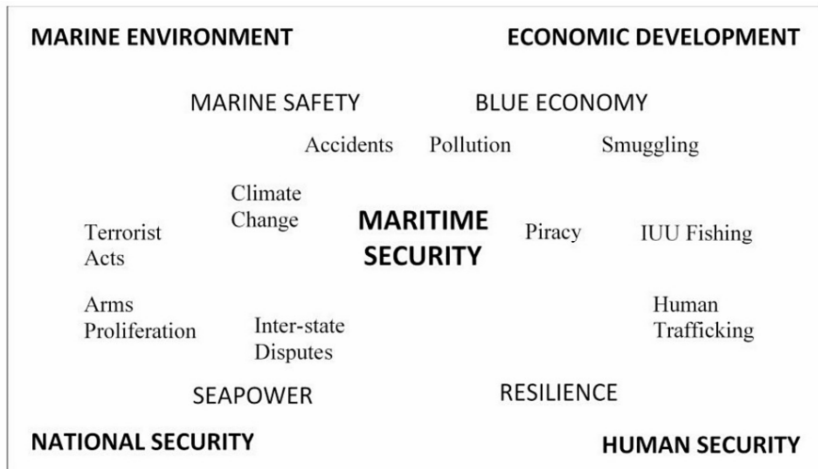
“Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan Keamanan Maritim”.

Melihat dari apa yang dirumuskan oleh Joko Widodo terdapat kalimat “*Membangun kekuatan maritim...*” kemudian dilanjutkan dengan kalimat “*...menjaga keselamatan pelayaran dan Keamanan Maritim*”. Melalui kedua kalimat ini terlihat bahwa tujuan akhir dari kekuatan maritim yang dimaksud oleh Joko Widodo adalah memberikan jaminan terhadap keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Sementara pelayaran memiliki konteks perpindahan barang maupun manusia, yang mana juga bersifat non tradisional. Selain itu dalam rumusan pilar PMD kelima tersebut Joko Widodo sama sekali tidak menyinggung mengenai kedaulatan maupun identitas negara dengan konteks ancaman tradisional. Sehingga cukup jelas bahwa keamanan maritim yang dimaksud Joko Widodo adalah merujuk terhadap ancaman yang bersifat non tradisional.

Merujuk rumusan dokumen mengenai komponen keamanan maritim diatas dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), Bueger (2015) memandang bahwa keamanan maritim juga perlu dilihat sebagai pemenuhan daripada *human security*. Dimana yang menjadi fokus perhatian adalah pemenuhan kebutuhan dari seseorang atau individu dibandingkan kebutuhan negara. Kebutuhan ini berupa makanan, tempat tinggal, kehidupan yang berkelanjutan, dan penyediaan lapangan kerja (Bueger, 2015).

Untuk memahami dan menganalisa mengenai *human security*, Bueger kemudian mengilustrasikan pemenuhan keamanan maritim melalui bagan sebagai berikut:

Bagan 1 Matriks Keamanan Maritim oleh Bueger



Sumber: Christian Bueger, (Bueger, What is Maritime Security? Forthcoming in Marine Policy, 2015)

Merujuk pada penjelasan keamanan maritim tersebut, dapat diperkirakan keamanan maritim yang menjadi tujuan Indonesia di IORA adalah:

1. Kerjasama Keamanan Maritim sebagai Pemberantasan Ancaman Non-Tradisional

Meskipun terdapat organisasi sub-regional seperti SAARC, BIMSTEC, dan GCC, hanya IORA yang mampu digunakan untuk mengatasi ancaman tersebut. Tanpa adanya persaingan atau kemiripan dengan organisasi regional lain di Samudera Hindia otomatis IORA sebagai satu-satunya wadah kerjasama yang mana enam area prioritas IORA sesuai dengan jenis ancaman non tradisional dari matriks Bueger karena IORA terfokus untuk menyelesaikan masalah yang juga bersifat nontradisional. Diantara fokus area IORA yaitu: adalah *Maritime Safety & Security, Trade & Investment Facilitation, Fisheries Management, Disaster Risk Management, Academic, Science & Technology, dan Tourism & Cultural Exchanges*. Dengan demikian

memang dapat dikatakan sebagai tugas IORA sebagai organisasi regionalisme di Samudera Hindia adalah untuk fokus pada bidang keamanan maritim sebagai prioritas utama.

Menurut Shekhar Vibhansu (2018), posisi ketua di IORA bagi Indonesia adalah untuk membawa pola pikir dan doktrin dari visi PMD ini ke Samudera Hindia. Posisi di IORA ini juga merupakan usaha untuk mengintegrasikan kemampuan dan kualitas dari pertahanan dan keamanan wilayah Samudera Hindia ke dalam wilayah teritori laut Indonesia. Bentuk integrasi dan penguatan yang dimaksud adalah seperti penguatan armada (melalui kerjasama), dan kerjasama secara hukum teritorial atau yuridiksi, serta bidang teknis seperti peningkatan koordinasi, pengawasan, komunikasi. (Shekhar, 2018)

Jakarta Concord dan *IORA Action Plan* juga memiliki peran yang penting dalam kerjasama untuk menanggulangi ancaman non tradisional. Pada *IORA Action Plan* terdapat rencana untuk pembentukan *Working Group on Maritime Safety and Security*. Dengan ini diharapkan dalam merespon isu non tradisional, IORA mampu melawan aktor yang bersifat tidak terprediksi, dinamis, bermacam-macam jenis, licin, memiliki jaringan dan selalu berkembang. Dalam *IORA Action Plan* IORA juga akan segera mampu untuk memfasilitasi *Maritime Domain Awareness* (MDA) di Samudera Hindia setelah terdapat usulan untuk membuat jaringan pengawasan wilayah, termasuk berbagi data dalam hal sistem transportasi maritim. MDA didefinisikan oleh *International Maritime Organization* (IMO) dengan dasar pemikiran bahwa pemahaman, kepekaan (*awareness*) yang baik terhadap lingkungan maritim akan mampu mempengaruhi keamanan, pertahanan, ekonomi dan lingkungan maritim. Secara sederhana MDA bertujuan untuk mengintegrasikan segala informasi yang ada di kelautan untuk menjadi

bahan pertimbangan keputusan berkaitan dengan maritim. Hal ini dilakukan dengan tujuan agar penyelesaian masalah kemaritiman dapat diselesaikan dengan cepat dan tepat (Waidyatilake, 2017).

Bueger (2016) berpendapat bahwa di sektor keamanan maritim rencana untuk membuat MDA dapat menjadi program yang sangat produktif selama dibarengi dengan menggandeng *Indian Ocean Naval Symposium (IONS)*, dan juga institusi lain seperti *Indian Ocean Crime Forum* yang berada di bawah PBB and *Crime Global Maritime Crime Program*. Lebih spesifik terhadap kinerja MDA dari IORA, diperlukan juga jika dapat terintegrasi dengan *Information Fusion Centre* di Singapura, *Information Sharing Centre* di Yaman, Madagaskar, dan *EU's Maritime Security Centre Horn of Africa* (Bueger, *The Indian Ocean Rim Association: A start-up in the field of maritime security?*, 2016).

Sektor politik dan keamanan Indonesia juga berada pada urutan ke 6 dalam hal pembelanjaan untuk kebutuhan militer dibandingkan dengan negara IORA lainnya. Meski tidak tergolong kecil namun tentunya ini menandakan bahwa Indonesia memerlukan peningkatan dalam sektor ini. Apalagi fokus utama Indonesia adalah dalam bidang keamanan dan politik bagi wilayah Samudera Hindia. Peningkatan ini juga dapat berupa kerjasama internasional didalam IORA.

**Tabel 1 Pengeluaran Anggaran Militer Negara
IORA Tahun 2013**

NO	IORA Member States	Military Expenditure in (USD)
1	India	46,000,000,000
2	United Arab Emirates	14,373,000,000
3	Australia	26,100,000,000
4	Singapore	9,700,000,000
5	Indonesia	6,900,000,000
6	Oman	6,715,000,000
7	Iran	6,300,000,000
8	Thailand	5,390,000,000
9	Malaysia	4,700,000,000
10	South Africa	4,610,000,000
11	Bangladesh	1,590,000,000
12	Sri Lanka	1,500,000,000
13	Yemen	1,440,000,000
14	Kenya	595,000,000
15	Tanzania	220,000,000
16	Mozambique	86,000,000
17	Madagascar	56,000,000
18	Mauritius	14,000,000 (2011)
19	Seychelles	6,600,000 (2011)
20	Comoros	2.8% of GDP (2006)

Sumber: (Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan
Kementrian Luar Negeri, 2014)

Pada rentang Maret hingga April 2016 Indonesia juga menjadi penyelenggara *Multilateral Naval Excercise Komodo* (MNEK) dengan tema “*Maritime Partnerships For Stability In Western Pasific Region*”, MNEK merupakan acara yang diikuti oleh negara dari *Western Pasific Naval Symposium* (WPNS) dan *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS) dengan jumlah negara yang tergabung berjumlah 35 negara. dan *15th Western Pasific Naval Symposium* (WPNS) atau simposium rutin WPNS, serta *Internasional Fleet Review* (IFR) 2016 atau pameran armada kapal perang. Tentunya hal ini juga menjadi bukti bahwa Indonesia juga berupaya untuk

melakukan kerjasama dengan militer dari negara lain untuk memperkuat pengamanan kemaritimannya.

Dalam lingkup nasional Indonesia sendiri, manajemen terhadap kelembagaan keamanan maritim yang bersifat non tradisional ditugaskan pada Badan Keamanan Laut (Bakamla), yang dibentuk oleh Presiden Joko Widodo dengan menggantikan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla). Bakamla dibentuk didasarkan pada UU Nomor 32 Tahun 2014 Pasal 59 tentang Pembentukan Badan Keamanan Laut. Bakamla bertugas dan menerima perintah langsung di bawah kuasa kepala pemerintahan dan kementerian yang menaungi yaitu Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia. Sehingga secara garis besar keamanan maritim Indonesia yang berkaitan dengan angkatan bersenjata seperti TNI AL, Polisi Air, dan institusi lain yang berkaitan di koordinasikan oleh Bakamla.

Secara khusus, Bakamla dapat bertugas sebagai penegak hukum di laut dengan patroli untuk menjaga keamanan dan keselamatan di wilayah kelautan yurisdiksi Indonesia. Namun, dalam hal ini masih memerlukan perbaikan dalam koordinasi karena banyak badan lain yang juga melakukan patroli di wilayah laut Indonesia. Bakamla juga telah melakukan beberapa operasi dan program diantaranya yaitu: Operasi Nusantara dan Operasi Palapa yang bekerjasama dengan TNI AL, Polisi Air, dan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP). Sasaran operasi ini adalah perompakan, *iuu fishing*, penyelundupan dan penjualan narkoba, pengangkutan ilegal, *human trafficking*, pelanggaran dokumen pelayaran dan perlindungan maritim lainnya.

Pada dasarnya penerapan keamanan maritim merupakan tantangan yang berat bagi institusi internal dari suatu negara. Semakin dalam besar negara memiliki potensi seharusnya kerjasama yang dilakukan juga akan

banyak. Mulai dari koordinasi ditingkat nasional, bekerjasama dalam pembuatan kebijakan dan operasi, *sharing information*, tergantung dari rencana dari tiap negara dalam keamanan maritim. Pelibatan pihak-pihak sipil juga masih diperbolehkan karena memang belum ada aturan mengenai pelarangan masyarakat untuk turut membantu mengamankan wilayah kemaritiman. Sementara tahun 2008 PBB menyebutkan bahwa keamanan maritim merupakan suatu tugas yang besar sehingga dibutuhkan kerjasama internasional yang terkoordinir, PBB juga menyebutkan bahwa keamanan maritim merupakan tanggung jawab bersama.

Dengan ancaman non tradisional menurut Nugraha (2016) masa depan maritim Indonesia baru terlihat ketika kemampuannya mempengaruhi keperluan global untuk mencapai kondisi aman dan memiliki kebebasan dalam perdagangan serta kegiatan bisnis yang berkelanjutan. Hal ini harus dicapai agar mampu menjamin keamanan maritim bagi para pemangku kepentingan di kawasan regional dan global. (Nugraha & Sudirman, 2016).

2. Pemberdayaan Blue Economy

Dalam penjelasan Bueger lebih lanjut mengenai matriksnya, bahwa terdapat keterkaitan antara keamanan maritim dengan *Blue Economy*. *Blue economy* merupakan pembangunan yang berorientasi pada wilayah pesisir dengan tetap memperhatikan keberlangsungan atau kelestarian dari lingkungan. Sehingga sumberdaya dari *blue economy* dapat dimanfaatkan terus secara berkelanjutan. Di IORA *blue economy* hadir dengan tujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, memunculkan inovasi, dan menciptakan lapangan kerja bagi penduduk di Samudera Hindia. Adapun upaya Indonesia dalam pengusulan *IORA Marine and Fisheries Capacity Building and Partnership Center*. Ini merupakan upaya pertama yang sukses kemudian di terapkan di Bungus, Sumatera Barat. Tempat ini merupakan media untuk pengadaan

workshop, capacity building, sharing information, seminar, kerjasama teknis, manajemen koordinasi perikanan wilayah dan pelatihan industri rumahan bagi masyarakat pesisir.

Arif Havas Oegroseno yang bekerja sebagai Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim Kemenko Bidang Kemaritiman mengatakan bahwa konsep *blue economy* ini sudah dalam tataran pembuatan rencana dan implementasi konkrit. Pada *2nd IORA Blue Economy Ministerial Conference (BEC II)* yang diadakan di Jakarta tanggal 8-10 Mei tahun 2017 Indonesia berperan membawa fokus *blue economy* pada isu perikanan serta budidayanya, kerjasama antar pelabuhan, pariwisata kelautan, kerjasama dalam hal kepabeanan, dan sampah laut terutama plastik. Acara ini juga merupakan bentuk dari tindak lanjut IORA Summit 2017 dan dilaksanakan dibawah Kementerian Koordinasi Maritim (Maritim News, 2017).

Dalam jurnal *Blue Economy and the Indian Ocean Rim* (2018), Timothy Doyle mengakui bahwa peran Indonesia selama dua hingga tiga tahun terakhir untuk mengadakan pertemuan dan konferensi telah memberikan dampak yang signifikan dan inklusif bagi pengentasan kemiskinan dan meningkatkan perekonomian melalui sektor kemaritiman. Bersama dengan Mauritius, Bangladesh, dan Seychelles Indonesia membangun ekonomi kemaritimannya. *Program Bay of Bengal Partnership* yang memfasilitasi pelatihan juga sedang dalam tahap lanjutan untuk perealisasiannya, yang melibatkan India, Malaysia, Indonesia, Myanmar, Maladewa, Sri Lanka dan Thailand. (Doyle, 2018).

Kedua argumen diatas mengenai kerjasama internasional untuk memberantas isu non tradisional, dan pemberdayaan *blue economy* sesuai dengan pendapat Bueger. Menurutnya IORA sebagai organisasi regional wilayah Samudera Hindia memang selama ini kurang

memberikan kontribusi. Namun dalam beberapa tahun terakhir, IORA mulai aktif dan menjadi pemain regionalisme yang diperhitungkan. Diantara enam fokus area dan *cross cutting issue* nya Bueger berpendapat bahwa *Maritime Security and Safety*, *Fishery Management*, dan *blue economy* yang seharusnya menjadi prioritas jika IORA memang berkomitmen untuk menjadi pemain inti di Samudera Hindia. *Maritime Security and Safety*, dan *Blue Economy* adalah lubang kekurangan dari negara anggota IORA sehingga dituntut untuk bisa menutupnya (Bueger, *The Indian Ocean Rim Association: A start-up in the field of maritime security?*, 2016).

Dalam analisa pada bab ini sebenarnya dapat kita lihat bahwa peran dan kepentingan Indonesia di IORA lebih banyak terfokus pada sektor keamanan maritim. Luke (2014) juga berpendapat keamanan dan pertahanan maritim adalah kepentingan yang menyatukan negara anggota IORA. Sementara berkaitan dengan penerapan visi PMD, dalam Shekhar (2018) menjelaskan bahwa menurut tim yang merumuskan visi PMD tujuan utama dari visi ini adalah untuk membangun negara kemaritiman yang berdaulat, maju, independen, dan kuat sehingga mampu berkontribusi bagi secara kewilayahan maupun global dalam hal perdamaian dan keamanan yang disesuaikan dengan kepentingan nasional.

Melihat kiprah Indonesia di IORA tentunya Indonesia telah mampu membuktikan perannya untuk turut berkontribusi terkhusus bagi wilayah Samudera Hindia ketika menjabat sebagai ketua IORA. Hal ini ditambah karena memang secara geopolitik, Indonesia adalah poros murni dari alam sebagai penghubung antar samudera maupun benua. Dalam ranah diplomasi maritim, tentunya *IORA Summit 2017* yang menghasilkan *Jakarta Concord* dan *IORA Action Plan* dapat dianggap upaya yang cukup besar dan signifikan

mengingat kiprah Indonesia diakui sebagai sebuah keberhasilan.

Menurut Agastia dan Perwita, visi Poros Maritim Dunia dianggap telah mampu memahami posisi geopolitik Indonesia sebagai negara kepulauan dan akan mampu memperkuat peran Indonesia sebagai kekuatan menengah negara maritim dalam kebijakan luar negeri serta pertahanannya. Melalui visi dan kerjasama ini, Joko Widodo mulai menaruh perhatian pada diplomasi maritim dalam rangka menyelesaikan permasalahan kemaritiman dan sengketa dengan negara-negara tetangga, melindungi wilayah kemaritiman dan menyeimbangkan kekuatan dari negara-negara di wilayah terdekat. Kesesuaian yang terdapat pada pilar keamanan maritim dan peningkatan perekonomian pada IORA juga menjadi pertimbangan penting bagi Joko Widodo. Retno Marsudi, Menteri Luar Negeri dari Joko Widodo juga mengakui bahwa peran aktif Indonesia di IORA adalah agar kesamaan pada visi PMD dan IORA ini lebih terintegrasi dan sesuai dengan kepentingan nasional Indonesia sendiri.

Namun melihat pengertian konsep negara maritim dari Hasim Djalal, bahwa negara maritim adalah negara yang mampu memaksimalkan potensi kelautannya nampaknya Indonesia belum mampu membuktikan hal tersebut. Bukan tanpa alasan mengingat permasalahan kemaritiman di tingkat domestik Indonesia masih memiliki banyak permasalahan dari perikanan hingga infrastruktur. Kehadiran IORA memang dapat membantu mewujudkan visi PMD, apalagi jika kedepannya IORA mampu tuntut terus konsisten memperkuat dan melaksanakan programnya. Namun IORA juga bukan *International Monetary Fund* (IMF) yang dapat memberikan bantuan untuk membangun pelabuhan yang berkualitas, ataupun belum mencapai pada tingkatan organisasi seperti *United Nations* (UN) yang mampu menugaskan satuan angkatan militer ke wilayah yang bermasalah dengan ancaman tradisional maupun non tradisional. Dalam hal peningkatan

kekuatan domestik, ini akan tetap menjadi pekerjaan rumah Indonesia. Hasim Djalal kembali menambahkan setidaknya visi PMD ini sebenarnya merupakan bentuk keinginan dari Indonesia sebagai negara kepulauan yang sedang menginginkan atau bercita-cita menjadi negara maritim. Sehingga memang patut ditunggu kesuksesan dari penerapan visi ini.