

Upaya Diplomasi Maritim Pemerintahan Joko Widodo dalam Mewujudkan Pilar Keamanan Poros Maritim Dunia

Ni Putu Amertha Sanjiwani¹, Mala Mardialina¹, Khairur Rizki¹

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, Mataram, NTB

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, Mataram, NTB

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, Mataram, NTB

amerthatas@gmail.com

ABSTRACT

This paper examines and analyzes the implementation of maritime diplomacy conducted by the Indonesian Government through The Indonesian Navy. In particular, this paper examines Indonesia's maritime diplomacy efforts during the 2015-2019 period of President Joko Widodo's administration in actualizing the security pillar of the Global Maritime Nexus. This study uses the concepts of National Interest and Maritime Diplomacy in answering the research question. This study is qualitative-descriptive research sourced from library research. The results of this study indicate that Indonesia has implemented Cooperative Maritime Diplomacy, Persuasive Maritime Diplomacy, and Coercive Maritime Diplomacy. Cooperative Maritime Diplomacy was implemented to improve the security of the Sulu-Sulawesi Sea through the establishment of the Trilateral Coordinated Maritime Patrol cooperation between Indonesia, Malaysia, and the Philippines in combating the crime of piracy of ships and the hostage-taking of crew members. Persuasive Maritime Diplomacy was implemented to build recognition of Indonesia as Global Maritime Nexus in the international arena through the KRI Bima Suci shipping to nine countries in Asia and Australia. Coercive Maritime Diplomacy was implemented to eradicate IUU Fishing in Indonesian waters through the destruction of IUU Fishing vessels and the deployment of warships to the North Natuna Sea.

Keywords: *IUU Fishing, Joko Widodo, Maritime Diplomacy, Maritime Security, Global Maritime Nexus.*

ABSTRAK

Tulisan ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis implementasi diplomasi maritim oleh Pemerintah Indonesia melalui Angkatan Laut Indonesia. Secara khusus, tulisan ini meneliti upaya diplomasi maritim Indonesia pada masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo tahun 2015-2019 dalam mewujudkan pilar keamanan Poros Maritim Dunia. Penelitian ini menggunakan konsep Kepentingan Nasional dan Diplomasi Maritim dalam menjawab pertanyaan penelitian. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif-deskriptif yang bersumber dari studi pustaka. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Indonesia telah mengimplementasikan Diplomasi Maritim Kooperatif, Diplomasi Maritim Persuasif dan Diplomasi Maritim Koersif. Diplomasi Maritim Kooperatif untuk meningkatkan keamanan Laut Sulu-Sulawesi melalui pembentukan kerja sama Patroli Maritim Terkoordinasi Trilateral antara Indonesia, Malaysia dan Filipina dalam memerangi kejahatan pembajakan kapal dan penyanderaan ABK. Diplomasi Maritim Persuasif untuk membangun pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di kancah internasional melalui pelayaran KRI Bima Suci ke sembilan negara di benua Asia dan Australia. Diplomasi Maritim Koersif untuk memberantas *IUU Fishing* di perairan Indonesia melalui pemusnahan kapal pelaku *IUU Fishing* dan pengerahan kapal perang ke Laut Natuna Utara.

Kata Kunci: *IUU Fishing, Joko Widodo, Diplomasi Maritim, Keamanan Maritim, Poros Maritim Dunia.*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.499 pulau dari Sabang hingga Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Junef, 2017, p. 375). Adapun garis pantai sepanjang 95.181 km² dan terletak pada posisi yang strategis diapit oleh Benua Asia dengan Benua Australia dan Samudra Hindia dengan Samudra Pasifik (Hidayat & Ridwan, 7 C.E., p. 108).

Di samping itu, Indonesia juga memiliki keanekaragaman hayati laut terbesar di dunia (*marine mega-biodiversity*) dengan 8.500 spesies ikan, 555 spesies rumput laut, dan 950 spesies biota terumbu karang (Putri, 2020). Indonesia merupakan negara kepulauan dengan wilayah laut yang sangat terbuka dan memiliki empat dari tujuh jalur pelayaran internasional lalu lintas damai yang tepat berada pada jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Alur laut ini merupakan jalur pelayaran internasional yang paling ramai, serta lebih efisien dari segi biaya dan waktu tempuh perjalanan bagi kapal-kapal asing yang melintas. Apabila Indonesia dapat memberdayakan segenap potensi dan sumber daya yang dimiliki secara optimal, maka dapat menjadi modal besar bagi Indonesia untuk menjadi negara maritim yang kuat dan mandiri.

Pada bulan Oktober tahun 2014, terpilihnya Joko Widodo sebagai Presiden Indonesia yang ke-7 membangkitkan kembali semangat kemaritiman kepada bangsa Indonesia. Presiden Joko Widodo memiliki tekad untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia dengan mengusung konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Kebijakan Poros Maritim Dunia memuat lima pilar utamanya yang menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional (Hendropriyono, 2019). Kebijakan Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo dapat dipahami sebagai sebuah arah dan tujuan pembangunan nasional dan politik luar negeri Indonesia yang baru.

Keamanan maritim adalah aspek yang sangat krusial dan menjadi salah satu fokus perhatian dalam kebijakan Poros Maritim Dunia dengan melihat perairan Indonesia dan kawasan sekitarnya yang rentan terhadap gangguan dan ancaman. Selain menjadi jalur perairan dan pelayaran yang penting, sumber daya perikanan Indonesia yang melimpah sering kali mengalami tindakan kejahatan eksploitasi ilegal sumber daya ikan oleh kapal-kapal ikan asing (KIA). Penangkapan ikan secara ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (*illegal, unreported, and unregulated fishing*) merupakan kejahatan perikanan ilegal yang marak terjadi di wilayah perairan Indonesia. Untuk kasus *illegal fishing*, sebagian besar terjadi di wilayah perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dan cukup banyak terjadi di perairan kepulauan. Kegiatan perikanan ilegal ini umumnya terjadi di perairan utara Aceh, Laut Natuna (termasuk Natuna Utara), Laut Sulawesi Utara, ZEEI Samudra Hindia bagian selatan, Laut Aru (Maluku), hingga Laut Arafura di sekitar Papua (Muhamad, 2014, p. 7).

Kejahatan ini sebagian besar dilakukan oleh KIA berbendera negara Vietnam, Filipina, Thailand, Malaysia, dan Tiongkok. Upaya diplomasi maritim dalam rangka menjaga kepentingan nasional Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keamanan maritim, serta membangun pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di kancah internasional menjadi menarik untuk dikaji. Untuk mengetahui dan memahami

berbagai bentuk upaya diplomasi maritim Indonesia di bawah Pemerintahan Joko Widodo dalam memperkuat dan mewujudkan pilar keamanan Poros Maritim Dunia.

Dengan demikian pemerintah Indonesia mengimplementasikan diplomasi maritim yang merupakan salah satu dari lima pilar kebijakan Poros Maritim Dunia. Urgensi untuk mengetahui upaya diplomasi maritim Pemerintahan Joko Widodo dalam mewujudkan pilar keamanan Poros Maritim Dunia sangat tinggi. Upaya diplomasi maritim dalam rangka menjaga kepentingan nasional Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keamanan maritim, serta membangun pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di kancah internasional menjadi menarik untuk dikaji. Berdasarkan latar belakang di atas, maka pertanyaan penelitian yang diangkat dalam tulisan ini adalah “Bagaimana upaya diplomasi maritim Pemerintahan Joko Widodo dalam mewujudkan pilar keamanan Poros Maritim Dunia?”

TINJAUAN PUSTAKA

Secara khusus, dalam penelitian ini akan berfokus pada implementasi berbagai bentuk diplomasi maritim oleh Angkatan Laut Indonesia dalam rangka menjaga kepentingan nasional Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keamanan maritim, serta membangun pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di kancah internasional. Diplomasi maritim sebagai instrumen bagi Indonesia untuk memperkuat pertahanan dan keamanan maritim serta membangun pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di dunia internasional menjadi menarik untuk dikaji. Literatur pertama adalah artikel dalam jurnal yang ditulis oleh M. Najeri Al Syahrin yang berjudul “Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia”. Literatur ini secara garis besar menekankan pentingnya sinergitas antara pembangunan ekonomi berbasis maritim dengan kekuatan pertahanan dan keamanan maritim Indonesia dalam kebijakan Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo (Syahrin, 2018, p. 1).

Syahrin juga menjelaskan bahwa kebijakan Poros Maritim Dunia sebagai strategi pembangunan ekonomi nasional sering kali berhadapan dengan beberapa tantangan dalam hal permasalahan keamanan maritim antara lain seperti masalah perbatasan wilayah, terorisme di laut, kegiatan penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*), konflik Laut Tiongkok Selatan dan berbagai permasalahan keamanan maritim lainnya. Terdapat penjelasan-penjelasan penting yang dapat membantu untuk memahami dan mengkaji penelitian yang diangkat, yaitu bahwa kekuatan pertahanan dan keamanan maritim merupakan aspek fundamental dalam menjadikan Indonesia sebagai negara maritim. Tulisan Syahrin fokus pada pentingnya stabilitas strategi ekonomi berbasis maritim dengan keamanan maritim dalam kebijakan Poros Maritim Dunia, sedangkan dalam penelitian ini fokus pada pelaksanaan berbagai bentuk diplomasi maritim dalam mewujudkan pilar keamanan Poros Maritim Dunia (Al Syahrin, 2018).

Perbedaan selanjutnya terdapat pada tulisan Syahrin yang membahas secara umum mengenai berbagai bentuk gangguan dan ancaman terhadap keamanan di perairan Indonesia maupun di perairan kawasan Asia Tenggara. Ancaman-ancaman tersebut meliputi masalah perbatasan wilayah, pembajakan kapal, kasus *illegal fishing* dan konflik Laut Tiongkok Selatan. Berbeda dengan penelitian Syahrin, penelitian ini secara khusus membahas gangguan terhadap keamanan maritim, yaitu *illegal fishing*

dan pembajakan kapal di Laut Sulu-Sulawesi, sekaligus membahas upaya diplomasi maritim untuk memerangi dan menangani gangguan terhadap keamanan maritim tersebut.

Literatur kedua adalah artikel dalam majalah yang diterbitkan oleh Lembaga Ketahanan Nasional RI yang berjudul “Menuju Poros Maritim Dunia” (Marsetio, 2014, p. 1). Literatur ini secara garis besar menyajikan informasi secara umum mengenai konsep Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo yang dilengkapi dengan berbagai opini dari para pakar kemaritiman (Marsetio, 2014, p. 3). Kemudian dilanjutkan dengan laporan utama tentang gagasan menuju Poros Maritim Dunia yang dapat dilihat dari tiga sudut pandang, yaitu: pertama, gagasan Poros Maritim Dunia dapat dilihat sebagai cita-cita untuk kembali ke jati diri Indonesia sebagai sebuah negara maritim. Literatur yang diterbitkan oleh Lembaga Ketahanan Nasional RI ini membantu peneliti untuk memahami mengenai berbagai langkah dan strategi yang ditempuh Presiden Joko Widodo untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia khususnya dalam aspek pertahanan dan keamanan maritim, diantaranya seperti melalui Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan Indonesia memperkuat penegakan kedaulatan dan penegakan hukum di laut (Marsetio, 2014).

Kemudian, Kepala Staf Angkatan Laut Laksamana TNI Dr. Marsetio menyebutkan untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim tidak hanya ditentukan oleh besarnya potensi, tetapi sangat ditentukan oleh eksistensi TNI Angkatan Laut yang menjadi kekuatan penentu dalam menciptakan stabilitas pertahanan dan keamanan maritim (Marsetio, 2014, p. 35). Perbedaan pertama adalah literatur yang diterbitkan oleh Lembaga Ketahanan Nasional RI menekankan pada pembahasan yang lebih umum mengenai langkah dan strategi yang ditempuh oleh Presiden Joko Widodo untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, sedangkan dalam penelitian ini lebih bersifat khusus yang menekankan pada pembahasan mengenai langkah diplomasi maritim yang ditempuh Presiden Joko Widodo untuk memperkuat pilar keamanan Poros Maritim Dunia. Perbedaan kedua adalah literatur ini menyajikan berbagai opini dari para pakar kemaritiman yang memperkaya sudut pandang terhadap konsep Poros Maritim Dunia, sedangkan pada penelitian ini hanya fokus pada kajian tentang diplomasi maritim dan sudut pandang keamanan maritim.

Literatur ketiga adalah artikel dalam jurnal yang ditulis oleh Muhammad Harry Riana Nugraha dan Arfin Sudirman yang berjudul “Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia”. Literatur ini secara garis besar mengulas pentingnya menata sektor maritim Indonesia pada kebijakan Poros Maritim Dunia dengan melihat kapabilitas angkatan laut sebagai salah satu instrumen diplomasi maritim dalam pembangunan keamanan maritim Indonesia. Terdapat penjelasan-penjelasan yang menjadi poin penting, yaitu bahwa angkatan laut suatu negara berdaulat sebagai salah satu instrumen diplomasi maritim dapat digunakan untuk kepentingan kerjasama keamanan maritim (*soft power*) (Nugraha & Sudirman, 2016).

Kemudian, negara juga dapat menggunakan kekuatan angkatan laut terbatas (*hard power*) untuk menghindari kerugian atau melindungi kepentingan di dalam situasi perselisihan internasional atau dalam situasi perselisihan dengan negara lain. Lebih khusus, dalam bingkai kebijakan Poros Maritim Dunia, Indonesia dapat menggunakan

diplomasi maritim diarahkan dan ditujukan pada ancaman keamanan maritim non tradisional. Hal tersebut meliputi pembajakan kapal, penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*), pencemaran lingkungan laut, perdagangan narkoba dan berbagai ancaman keamanan maritim non tradisional lainnya baik di tingkat domestik, kawasan, maupun global (Nugraha & Sudirman, 2016, pp. 176–180).

Perbedaan pertama yaitu tulisan Nugraha dan Sudirman membahas secara umum mengenai Angkatan Laut Indonesia sebagai instrumen diplomasi maritim untuk menata sektor maritim dalam kebijakan Poros Maritim Dunia, sedangkan dalam penelitian ini berfokus pada pelaksanaan berbagai bentuk diplomasi maritim oleh Angkatan Laut Indonesia untuk mewujudkan pilar keamanan Poros Maritim Dunia dengan memberantas ancaman pembajakan kapal dan penyanderaan ABK di Laut Sulu-Sulawesi, serta ancaman IUU Fishing di perairan Indonesia. Perbedaan kedua adalah artikel ini juga membahas mengenai pentingnya melakukan penataan dan promosi pada pelabuhan perdagangan Indonesia sebagai pusat dari kegiatan kemaritiman dunia, sedangkan dalam penelitian ini fokus membahas mengenai pentingnya upaya diplomasi maritim untuk memperkuat pilar keamanan, yaitu dengan melindungi kepentingan nasional Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keamanan maritim, serta membangun pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di kancah internasional.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan penelitian kualitatif, yang menghasilkan data deskriptif. Teknik pengumpulan data adalah melalui studi pustaka (*library research*), data primer dan sekunder, dimana data primer adalah sumber data yang diperoleh atau dikumpulkan dari peneliti yang turun langsung ke sumber permasalahan yang akan diteliti (sumber datanya). Data sekunder adalah sumber data yang diperoleh atau dikumpulkan dari berbagai sumber yang telah ada (peneliti sebagai tangan kedua) yang didapatkan dari sumber sekunder (*secondary sources*) (Mustari & Rahman, 2012, pp. 41–43).

Dalam penelitian ini, peneliti mencari dan mengumpulkan berbagai data sekunder dan hal-hal yang berhubungan dengan tema penelitian yang diangkat dari Perpustakaan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Perpustakaan Universitas Mataram. Hasil penelitian dari studi kepustakaan ini didukung dengan dokumen yang berbentuk gambar berupa foto-foto mengenai upaya Diplomasi Maritim Kooperatif, Diplomasi Maritim Persuasif, dan Diplomasi Maritim Koersif Indonesia dalam mewujudkan pilar keamanan Poros Maritim Dunia sebagai pelengkap dan penunjang kredibilitas data yang diperoleh. Peneliti menggunakan teknik analisis data model interaktif dari Miles dan Huberman, yang menjelaskan analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan secara empat tahapan penting: pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan/verifikasi (Mustari & Rahman, 2012, pp. 70–71).

KERANGKA PEMIKIRAN

KEPENTINGAN NASIONAL

Konsep kepentingan nasional adalah tujuan-tujuan yang ingin diraih yang menyangkut kebutuhan negara atau berkaitan dengan hal yang dicita-citakan. Kepentingan nasional yang mutlak dan serupa di setiap negara adalah keamanan (*security*) dan kesejahteraan (*prosperity*). Hal tersebut menjadikan kepentingan nasional ketentuan dasar bagi para pembuat keputusan (*decision makers*) suatu negara dalam merumuskan dan menentukan sikap atau tindakan politik. Konsep kepentingan nasional sering diartikan sebagai tujuan yang hendak dicapai oleh suatu negara di bidang militer, ekonomi, maupun budaya. Tujuan tersebut menjadi acuan negara dalam berinteraksi dengan aktor lain dalam hubungan internasional. Kepentingan nasional dapat dilihat dari tiga perspektif, yaitu: *pertama*, sebagai piranti analisis untuk mengkaji preferensi politik luar negeri suatu negara; *kedua*, sebagai kriteria untuk mengevaluasi kebijakan atau tindakan tertentu; *ketiga*, sebagai justifikasi terhadap kebijakan luar negeri (Ashari, 2020, p. 336).

Konsep ini erat kaitannya dengan perspektif realisme, yang melihat kelangsungan hidup sebagai tujuan terpenting yang harus diperjuangkan oleh negara dan tujuan lain seperti kemakmuran ekonomi, harus dijadikan sebagai pendukung untuk mempertahankan kelangsungan hidup tersebut (Ashari, 2020, p. 337). Hans J. Morgenthau mengatakan bahwa kepentingan nasional adalah kelangsungan hidup (*survival*), yakni setiap negara harus melindungi identitas fisik, politik, dan budaya mereka dari gangguan negara lain. Lebih khusus, negara-negara harus bisa mempertahankan integritas wilayahnya (wilayah teritorial), identitas politik (rezim ekonomi politik), dan identitas kulturalnya (norma, etnis, bahasa, sejarah) dari gangguan negara lain atau aktor lain (Sitepu, 2011, p. 165).

Pada hakikatnya kepentingan nasional mempunyai ciri *outward looking*, yaitu suatu negara memposisikan dirinya, mencapai tujuan-tujuannya, mempertahankan eksistensinya, membela hak-haknya serta melaksanakan kewajibannya dalam hubungan dan interaksi dengan negara lain atau aktor lain. Kepentingan nasional sangat erat kaitannya dengan penggunaan *power* negara (yang tidak lepas dari kekuatan militer) sebagai instrumen maupun tujuan untuk memperoleh *power*. Menurut Morgenthau, kepentingan nasional adalah *power* yaitu pengaruh, kekuasaan dan kekuatan. Dalam pandangan ini, suatu upaya yang diarahkan dan ditujukan keluar (*outward*) terhadap negara lain atau aktor lain dengan menggunakan kekuatan yang dimiliki (Bainus & Rachman, 2018, p. 109).

Kepentingan nasional memiliki dua komponen, yaitu komponen penting (*vital*) dan komponen *non-vital* (variabel). Menurut Morgenthau, komponen penting (*vital*) dari kepentingan nasional yang ingin diamankan oleh kebijakan luar negeri adalah kelangsungan hidup atau identitas. Morgenthau membagi identitas menjadi tiga bagian, yaitu identitas fisik (wilayah teritorial), identitas politik (sistem ekonomi-politik) dan identitas budaya (nilai sejarah yang dijunjung tinggi sebagai bagian dari warisan budayanya). Komponen *non-vital* (variabel) dari kepentingan nasional adalah bagian kepentingan nasional yang bersifat fleksibel ditentukan oleh keadaan atau situasi yang ada di sekitar, yang berbeda-beda antara satu negara dengan negara lainnya. Dalam hal ini ditentukan oleh sejumlah faktor dari *personalities* (sifat atau ciri khas negara),

sectional interest (kepentingan domestik dan regional), dan opini publik. Kepentingan-kepentingan tersebut meliputi perdamaian, keadilan, prestise, kekuatan dan kekuasaan (Burchill, 2005, p. 37).

DIPLOMASI MARITIM

Konsep Diplomasi Maritim sendiri merupakan sebuah konsep yang baru berkembang dalam kajian tentang diplomasi. Diplomasi Maritim sebagai kerangka kebijakan dalam menjalankan hubungan internasional di bidang maritim. Diplomasi Maritim dapat diartikan melalui dua bentuk pelaksanaannya. Pertama, Diplomasi Maritim yang menitikberatkan pada penggunaan pihak angkatan laut atau badan keamanan laut suatu negara untuk mencapai tujuan kebijakan luar negeri (seperti *confidence building measure*). Kedua, Diplomasi Maritim menggunakan instrumen diplomasi tradisional (melalui para diplomat) untuk menghadapi atau menyelesaikan persoalan-persoalan maritim, seperti penyelesaian sengketa Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) atau Landas Kontinen (Centre for Strategic and International Studies, 2016, p. 35).

Definisi Diplomasi Maritim dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional. Diplomasi Maritim tidak dapat hanya diartikan secara sempit dalam bentuk perundingan internasional di bidang kelautan, penetapan perbatasan atau diplomasi angkatan laut (Pujayanti, 2018, p. 21).

Lebih lanjut, Diplomasi Maritim adalah pelaksanaan politik luar negeri yang tidak hanya terkait dengan berbagai aspek kelautan tingkat bilateral, regional, dan global tetapi juga yang menggunakan aset kelautan, baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional (Pujayanti, 2018, p. 21). Diplomasi Maritim dalam Kebijakan Kelautan Indonesia tersebut diartikan secara lebih meluas, yang dalam pelaksanaannya dapat menggunakan instrumen pihak angkatan laut atau badan keamanan laut negara dan juga dapat menggunakan instrumen diplomasi tradisional (melalui para diplomat) untuk mencapai atau melindungi kepentingan nasional.

Christian Le Miere menawarkan konsep baru yang mampu menjelaskan peran yang dapat dijalankan angkatan laut baik dalam kondisi konflik maupun damai untuk mempengaruhi negara lain. Le Miere menggunakan konsep Diplomasi Maritim dan menjelaskan konsep Diplomasi Maritim dalam tulisannya yang berjudul *“Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges”*. Le Miere mendefinisikan konsep Diplomasi Maritim sebagai manajemen atau pengelolaan hubungan antarnegara dalam ruang lingkup kemaritiman dengan menggunakan aset maritim negara. Christian Le Miere menyatakan diplomasi maritim sebagai berikut:

“Maritime diplomacy is therefore the management of international relations through the maritime domain. This does not mean the use of diplomacy to manage maritime tensions, through the codification of international law, for instance, but the use of maritime assets to manage the relations themselves.” (Miere, 2014, p. 7)

Dalam hal ini, Diplomasi Maritim tidak hanya dimaksudkan penggunaan diplomasi untuk mengelola konflik dan ketegangan antarnegara dalam permasalahan maritim melalui kodifikasi hukum internasional, tetapi Diplomasi Maritim juga merupakan penggunaan aset maritim untuk mengelola hubungan antar negara (Miere, 2014, p. 7). Pengelolaan hubungan antar negara dalam ranah kemaritiman, dalam pelaksanaannya juga dapat menggunakan tindakan tekanan atau ancaman dari pihak angkatan laut dari suatu negara dalam waktu-waktu tertentu terhadap negara lain atau pihak lawan untuk mencegah kerugian atau untuk menjaga kepentingan. Menurut Christian Le Miere terdapat tiga cakupan aktivitas yang dapat dilaksanakan dalam Diplomasi Maritim, antara lain:

1. *Cooperative Maritime Diplomacy*

Diplomasi Maritim Kooperatif merupakan kegiatan diplomasi yang melibatkan unsur kerja sama dalam praktiknya. Kegiatan diplomasi ini melibatkan penggunaan aset maritim yang memiliki kapabilitas tempur tetapi digunakan untuk misi kerja sama selain perang. Hal ini berarti, kapal yang digunakan untuk praktik diplomasi ini pada waktu dan kondisi yang berbeda juga mampu melakukan kegiatan pemaksaan dan operasi keamanan. Diplomasi Maritim Kooperatif dapat digunakan untuk membangun koalisi, membantu sekutu melalui pengembangan kapasitas dan pelatihan, mempererat hubungan antara sekutu, serta membangun sikap saling percaya. Diplomasi Maritim jenis ini meliputi misi, seperti kunjungan pelabuhan, latihan bersama atau operasi keamanan maritim, kerja sama penyaluran bantuan kemanusiaan dan pemulihan akibat bencana dan kerja sama latihan pencarian dan penyelamatan di laut (Miere, 2014, pp. 7–11).

2. *Persuasive Maritime Diplomacy*

Diplomasi Maritim Persuasif merupakan aktivitas Diplomasi Maritim dengan digunakannya angkatan laut suatu negara untuk tujuan politis pada masa damai namun tidak sama seperti Diplomasi Maritim Kooperatif karena tidak ada unsur kerja sama di dalamnya. Diplomasi Maritim Persuasif juga berbeda dengan Diplomasi Maritim Koersif karena tujuannya tidak untuk menyerang atau mengancam pihak lawan suatu negara. Diplomasi Maritim Persuasif bertujuan untuk meningkatkan pengakuan kekuatan maritim, serta membangun dan meningkatkan prestise atau nilai tawar di tingkat internasional. Diplomasi ini bertujuan untuk memperoleh pengakuan negara lain dengan menunjukkan kehadiran kekuatan angkatan laut yang efektif. Diplomasi Maritim Persuasif disebut juga dengan diplomasi "*showing the flag*" yang digunakan oleh armada angkatan laut untuk memperlihatkan keberadaan dan kapabilitasnya, tanpa harus memengaruhi kebijakan negara lain (Miere, 2014, pp. 12–13).

3. *Coercive Maritime Diplomacy*

Diplomasi Maritim Koersif merupakan salah satu fungsi negara dan instrumen bagi pemerintah dengan menunjukkan ancaman atau menggunakan kekuatan angkatan laut atau ancaman dari kekuatan angkatan laut terbatas (di luar aksi perang) dalam rangka mencapai tujuan politik, mengamankan kepentingan, menghindari kerugian di dalam situasi perselisihan internasional atau dalam situasi perselisihan dengan negara lain atau aktor lain. Instrumen ini sering digunakan untuk mengubah perilaku negara lain atau aktor lain yang dianggap dapat

merugikan kepentingan nasional suatu negara. Diplomasi Maritim Koersif juga dapat digunakan untuk memaksa dua belah pihak yang saling berseteru untuk berdamai melalui pihak ketiga (Miere, 2014, pp. 14–15).

PEMBAHASAN

Potensi Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia Potensi Indonesia sebagai negara maritim didukung dari status Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki wilayah perairan yang luas, garis pantai yang panjang, berada pada posisi silang perdagangan internasional, objek wisata laut, kekayaan sumber daya ikan, serta beragam potensi maritim lainnya. Potensi sumber daya ikan di perairan Indonesia sebesar 9,931 juta ton per tahun dengan potensi tertinggi terdapat di Laut Arafura sebesar 1,992 juta ton per tahun, di Samudra Hindia sebelah barat Sumatera dan Selat Sunda sebesar 1,228 juta ton per tahun, serta di Selat Karimata dan Laut Natuna sebesar 1,143 juta ton per tahun (Suman et al., 2017) yang apabila dikelola secara berkelanjutan akan memberikan kemajuan pada industri perikanan dan memberikan kesejahteraan pada para nelayan. Setelah penetapan status Indonesia sebagai negara kepulauan, Indonesia telah menentukan dan menetapkan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat digunakan oleh kapal atau pesawat udara asing di atas laut tersebut untuk pelayaran dan penerbangan damai, sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) (Rustam, 2016, p. 7).

Tingginya lalu lintas kapal asing yang memiliki resiko keamanan dan keselamatan pelayaran dapat mendorong Indonesia untuk memperkuat kondisi keamanan maritimnya dan sistem pertahanan negara di tiga ALKI. Dengan demikian, eksistensi TNI Angkatan Laut sebagai ujung tombak pertahanan negara di laut wajib menghalau berbagai ancaman dan gangguan dari luar, menegakkan kedaulatan negara, serta melindungi sumber daya yang berada di perbatasan negara. Kemampuan dalam mempertahankan dan mengamankan wilayah laut, baik untuk keselamatan kapal bernavigasi di perairannya maupun untuk melindungi wilayah perbatasan negara akan berpotensi meningkatkan kepercayaan dunia pada perairan Indonesia dan kawasan Asia-Pasifik.

Kekuatan TNI Angkatan Laut terbagi dalam 3 Komando Armada RI, yaitu Komando Armada I yang berpusat di Jakarta menjaga seluruh wilayah laut Indonesia bagian barat (ALKI I), Komando Armada II yang berpusat di Surabaya menjaga seluruh wilayah laut Indonesia bagian tengah (ALKI II), dan Komando Armada III yang berpusat di Sorong, Papua Barat menjaga seluruh wilayah laut Indonesia bagian timur (ALKI III) (Dinas Penerangan Angkatan Laut, 2018, p. 41). Kebijakan Poros Maritim Dunia ini tercantum dalam visi-misi dan program aksi yang bertema besar dan berjudul “Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian.” Presiden Joko Widodo mengusung visi “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong,” yang berusaha diwujudkan melalui sembilan agenda prioritas yang dikenal dengan Nawa Cita (Aritonang, 2014).

Misi ketiga adalah “Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim.” Adapun misi keenam adalah “Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional” (Aritonang, 2014). Presiden Joko Widodo menyampaikan agenda

pembangunan menuju negara maritim tersebut dalam pidatonya pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar pada 13 November 2014 (Hendropriyono, 2019).

Saat Presiden Joko Widodo menyampaikan pidatonya, ia menyatakan sebagai bahwa sebagai negara yang terdiri dari 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra. Indonesia berkomitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut. Hal tersebut dilakukan dengan fokus membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama (Hendropriyono, 2019).

Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa kekayaan maritim Indonesia akan digunakan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat Indonesia. Indonesia berkomitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim. Presiden Joko Widodo juga mengutarakan bahwa hal tersebut diperlukan tidak hanya untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim kami, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab Indonesia dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim (Hendropriyono, 2019).

Dengan demikian, Poros Maritim Dunia adalah suatu kebijakan Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu berkontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional (Hendropriyono, 2019). Hal ini mengandung arti bahwa Indonesia hendak meningkatkan statusnya dari sekedar negara kepulauan menjadi negara maritim yang maju dan tangguh secara militer. Hal tersebut mengartikan bahwa Indonesia memiliki sistem pertahanan maritim yang ideal, mampu mengamankan wilayah perairannya yang luas dan kawasan sekitar, serta menjadi negara maritim yang maju dan mandiri secara ekonomi yang mampu memanfaatkan dan memberdayakan potensi ekonomi kelautannya.

ANCAMAN PEMBAJAKAN KAPAL DAN PENYANDERAAN ABK DI LAUT SULU-SULAWESI

Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat terbuka memiliki empat dari tujuh jalur pelayaran internasional lalu lintas damai dan tepat berada pada jalur ALKI. Salah satu ancaman yang merugikan dan memengaruhi kegiatan perdagangan global yang muncul di sekitar perairan Indonesia adalah pembajakan kapal dan penyanderaan ABK di Laut Sulu-Sulawesi. Laut Sulu merupakan bagian dari jalur tengah pelayaran ekspor atau impor Indonesia, yang melewati Selat Makassar di antara Pulau Kalimantan dan Sulawesi menuju Laut Sulu dan terus ke Samudra Pasifik atau Laut Tiongkok Selatan (Dursin, 2016).

Pada 26 Maret 2016 terjadi pembajakan Kapal Brahma 12 serta penyanderaan terhadap 10 ABK warga negara Indonesia. Pada awal April, terjadi pembajakan terhadap kapal berbendera Malaysia, yaitu kapal MV Massive 6 dan menyandera sebanyak 4 ABK warga Malaysia. Kemudian pada pertengahan April 2016 kembali terulang pembajakan terhadap kapal TB Henry dan Cristi dengan korban 4 ABK warga

Indonesia, dan pada bulan Juni terjadi pembajakan terhadap kapal TB Charles 001 dan Robby 152 beserta 7 ABK yang juga disandera (Rustam, 2017, p. 172).

ANCAMAN PENANGKAPAN IKAN SECARA ILEGAL, TIDAK DILAPORKAN DAN TIDAK MENGIKUTI ATURAN (*IUU: ILLEGAL, UNREPORTED AND UNREGULATED FISHING*) DI PERAIRAN INDONESIA

Wilayah perairan Indonesia yang luas dan garis pantai yang panjang menjadikan Indonesia memiliki sumber daya ikan yang sangat melimpah. Sekitar 37 persen spesies ikan di seluruh dunia hidup di perairan Indonesia. Besarnya jumlah tersebut berdampak pada besarnya potensi sumber daya perikanan tangkap hingga 6,5 juta ton per tahun yang dengan jumlah tangkapan yang diperbolehkan maksimal mencapai 5,12 juta ton per tahun guna menjaga stok ikan agar tetap berkelanjutan (Maradong, 2016). Kekayaan sumber daya perikanan Indonesia juga cenderung mengalami tindakan kejahatan eksploitasi ilegal sumber daya ikan, yaitu penangkapan ikan dengan cara-cara yang tidak bertanggung jawab atau yang disebut juga dengan *IUU Fishing (Illegal, Unreported, Unregulated Fishing)*.

IUU Fishing merupakan salah satu bentuk ancaman keamanan maritim non-tradisional yang mengakibatkan Indonesia mengalami kerugian sebesar Rp300 triliun setiap tahunnya (Patty, 2014). Kementerian Kelautan dan Perikanan melaporkan bahwa KIA melakukan *IUU Fishing* dengan berbagai macam cara, seperti pemalsuan dokumen pendaftaran kapal; *double flagging* dan *double registered*; menangkap ikan tanpa izin/dokumen pelayaran; tidak mengaktifkan sistem pemantauan kapal; *transshipment* ilegal; pemalsuan data *logbook*; pelanggaran jalur penangkapan ikan; penggunaan alat tangkap yang dilarang; dan tidak mendaratkan ikan di pelabuhan yang ditetapkan dalam izin (Sistiyanto, 2018). Kegiatan perikanan ilegal tidak hanya menangkap ikan yang tidak memiliki izin, tetapi juga tidak melabuhkan hasil tangkapan ke pelabuhan yang ditetapkan, tidak melaporkan atau memalsukan data *logbook* hasil tangkapan dan alat penangkap ikan yang tidak ramah lingkungan.

Kasus *IUU Fishing* yang sering terjadi di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPP-NRI) adalah pencurian ikan oleh KIA yang berasal dari beberapa negara tetangga seperti Vietnam, Filipina, Thailand, Malaysia, dan Tiongkok. Berdasarkan hasil pengawasan, untuk kasus *illegal fishing* oleh kapal ikan asing (KIA) sebagian besar terjadi di ZEEI dan juga cukup banyak terjadi di perairan kepulauan. Perairan Indonesia yang rawan terjadinya kasus *illegal fishing* menyebar mulai dari perairan utara Aceh, Laut Natuna (termasuk Natuna Utara), Laut Sulawesi Utara, ZEEI Samudra Hindia bagian Selatan, Laut Aru (Maluku), hingga Laut Arafura di sekitar Papua (Muhamad, 2014).

Kasus *IUU Fishing* oleh KIA yang tidak sesuai dengan prinsip penangkapan ikan yang bertanggung jawab mengakibatkan Indonesia mengalami pengurangan stok sumber daya ikan setiap tahunnya. Para pelaku *IUU Fishing* sangat berpotensi melakukan *over fishing* dan merusak ekosistem laut akibat penggunaan alat penangkap ikan yang tidak ramah lingkungan. Kejahatan ini menjadi ancaman terhadap keberlanjutan stok sumber daya pangan laut dan menjadi gangguan terhadap keamanan maritim Indonesia. Untuk itu, perlu meningkatkan pemantauan dan pengawasan di laut secara intensif dan menempuh langkah konkret untuk mencegah dan memberantasnya.

UPAYA DIPLOMASI MARITIM PEMERINTAHAN JOKO WIDODO DALAM MEWUJUDKAN PILAR KEAMANAN POROS MARITIM DUNIA

Dalam konteks mewujudkan pilar keamanan, Poros Maritim Dunia diperlukan memahami berbagai bentuk gangguan dan ancaman di laut, serta menempuh berbagai langkah untuk meningkatkan keamanan dan kekuatan pertahanan maritim. Wilayah perairan Indonesia yang sangat luas memerlukan langkah dan strategi yang efektif dalam mengatasi berbagai bentuk gangguan dan ancaman di laut. Dalam kebijakan Poros Maritim Dunia, menjaga stabilitas dan keamanan maritim oleh aparat keamanan laut menjadi salah satu kepentingan nasional untuk memperkuat pilar kedaulatan di laut dan kesejahteraan.

Satgas 115 bertugas mengembangkan dan melaksanakan operasi penegakan hukum dalam upaya pemberantasan penangkapan ikan secara ilegal, kegiatan perikanan yang tidak dilaporkan dan tidak mengikuti aturan di wilayah laut yurisdiksi Indonesia secara efektif dan efisien dengan mengoptimalkan pemanfaatan personil dan peralatan operasi yang dimiliki oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), TNI Angkatan Laut, Kepolisian RI (POLRI), BAKAMLA, dan Kejaksaan Agung RI (Noviani, 2015).

Pilar diplomasi maritim dalam dimensi keamanan merupakan salah satu dari lima pilar yang menopang kebijakan Poros Maritim Dunia untuk mewujudkan stabilitas keamanan di perairan Indonesia dan kawasan sekitarnya. Implementasi diplomasi maritim dalam mewujudkan pilar keamanan Poros Maritim Dunia tidak terlepas dari peran dan tugas pihak Angkatan Laut Indonesia (TNI Angkatan Laut) sebagai salah satu instrumen diplomasi maritim. Dalam mengamankan kepentingan nasional Indonesia tidak hanya menempuh upaya diplomasi maritim dalam bentuk kerja sama antarnegara untuk keamanan dan keselamatan pelayaran, tetapi juga diplomasi maritim untuk membangun pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di kancah internasional, serta diplomasi maritim untuk penegakan hukum dan memperkuat kedaulatan di laut.

Diplomasi Maritim Kooperatif untuk Keamanan Laut Sulu-Sulawesi

Serangan bajak laut di Laut Sulu-Sulawesi sejak awal tahun 2016, yang mencakup perairan sekitar Indonesia, di bagian timur Sabah, Malaysia dan Filipina, kembali menempatkan kawasan Asia Tenggara sebagai kawasan yang rawan pembajakan kapal (Roza, 2018a, p. 173). Pertemuan itu dilakukan untuk membahas kerja sama pengamanan wilayah perairan di Sulu, Sulawesi dan selatan Filipina yang banyak terjadi pembajakan dan penyanderaan. Selain itu, juga untuk memastikan kegiatan perdagangan tidak terhambat akibat gangguan terhadap keamanan di perairan tersebut (Roza, 2018b, p. 11).

Pertama, tiga negara berkomitmen bekerja sama untuk berpatroli menjaga perairan dari tindak kejahatan transnasional, antara lain *Pertama*, aksi pembajakan; *Kedua*, pembahasan tentang respons atau reaksi dari tiga negara jika terjadi tindakan kejahatan di perairan masing-masing; *Ketiga*, pertukaran informasi secara cepat dalam situasi darurat demi meningkatkan koordinasi bantuan untuk orang atau kapal yang berada dalam keadaan bahaya; *Keempat*, pembahasan tentang standar operasional

prosedur yang jelas dan detail pada setiap tahapan yang akan dibahas masing-masing menteri luar negeri dan panglima militer (Rustam, 2017, pp. 175–176).

Dua bulan setelah diadakan pertemuan tiga negara, pada 14 Juli 2016, Indonesia, Malaysia dan Filipina menandatangani kerangka persetujuan baru untuk kerja sama yang disebut *The Sulu Sea Patrol Initiative* (SSPI) yang relevan dengan *Standard Operating Procedures* (SOP) yang lahir dari salah satu kesepakatan untuk melaksanakan patroli terkoordinasi yang sifatnya lebih dari sekedar patroli bersama. Upaya pengamanan wilayah maritim yang berada dalam tri-border area tidak mudah dan menghadapi beberapa tantangan, seperti *Framework of Arrangement* hingga beberapa bulan setelah penandatanganan masih dalam tahap perkembangan karena banyaknya poin SOP patroli maritim trilateral yang masih harus dirapikan, SOP penempatan pasukan militer di kapal niaga yang juga harus mendapatkan tinjauan dari organisasi maritim internasional dan berbagai tantangan lainnya (Rustam, 2017, p. 176).

Saat para perompak mencoba melarikan diri ke wilayah negara lainnya, maka di sana telah siaga unsur patroli laut negara tersebut dengan kontrol dan informasi dari MCC negara tersebut yang selalu terhubung dengan MCC di dua negara lain. Patroli maritim terkoordinasi ini dilengkapi dengan kesepakatan operasi pelatihan bersama dan patroli udara di wilayah perairan dan garis pantai agar patroli dapat dilakukan dengan efektif dan efisien (Rustam, 2017, p. 177). Patroli Maritim Terkoordinasi Trilateral “Indomalphi” menjadi salah satu bentuk pelaksanaan Diplomasi Maritim Kooperatif Indonesia dibawah Pemerintahan Joko Widodo yang bekerja sama dengan Malaysia dan Filipina yang memegang peranan penting dalam meningkatkan kondisi keamanan pelayaran di Laut Sulu-Sulawesi (Erdianto, 2017).

Data dari ReCAAP *Information Sharing Centre* (ISC) menyampaikan terjadi penurunan jumlah pembajakan kapal dan penculikan ABK di Laut Sulu-Sulawesi pada tahun 2017-2019. Pada tahun 2017, terjadi 3 insiden aktual dan 4 berupa percobaan. Selanjutnya pada tahun 2018, tercatat 2 insiden aktual dan 1 berupa percobaan, kemudian pada tahun 2019 terdapat 2 insiden aktual (ReCAAP ISC, 2019). Hal ini karena pergerakan kapal *tugboat* batubara dan kapal-kapal niaga dipantau oleh MCC di tiga negara, serta gencarnya kerja sama tiga negara tersebut dalam melakukan pertukaran informasi dan patroli di wilayah perairan maupun udara sehingga berhasil mencegah dan menanggulangi aksi kejahatan yang dilakukan oleh kelompok Abu Sayyaf.

Laporan Tahunan 2019 tersebut membuktikan bahwa upaya Diplomasi Maritim Kooperatif ini merupakan cerminan dari sinergitas dan kerja sama yang baik dan sigap, serta adanya sikap saling percaya antara TNI Angkatan Laut dengan pihak angkatan laut Malaysia dan Filipina. Kerja sama patroli maritim trilateral ini telah mendukung dan meningkatkan kapabilitas TNI Angkatan Laut dalam mengontrol, mengawasi, dan melindungi keamanan di Laut Sulu-Sulawesi. Oleh karena itu, keberhasilan kerja sama ini tentunya didukung oleh pihak angkatan laut Malaysia dan Filipina yang memaksimalkan seluruh sumber daya yang dimiliki dan berperan penting dalam melengkapi kapabilitas pengamanan TNI Angkatan Laut yang belum memadai untuk meredam kawasan perairan tersebut dari aksi pembajakan kapal.

Diplomasi Maritim Persuasif untuk Membangun Pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di Kancah Internasional

Pada 5 Agustus 2019, sebagai implementasi pilar diplomasi maritim dalam kebijakan Poros Maritim Dunia, TNI Angkatan Laut bersama Satuan Latihan (Satlat) Kartika Jala Krida Taruna dan Taruni Akademi Angkatan Laut (AAL) Tingkat III Angkatan ke-66 yang tergabung dalam Satuan Tugas (Satgas) Pelayaran Diplomasi Duta Bangsa 2019 membawa misi diplomasi dengan bertemakan “*Diplomacy For Indonesian Global Maritime Fulcrum Brotherhood*” dengan menggunakan KRI Bima Suci (Dinas Penerangan Angkatan Laut, 2019, p. 33).

Satgas melaksanakan berbagai kegiatan, seperti kunjungan kehormatan ke Markas Besar Angkatan Laut Filipina, *Open Ship Cocktail Party* dengan penampilan aneka ragam tari-tarian budaya Indonesia dan melaksanakan kunjungan ke tempat-tempat bersejarah di Filipina seperti ke Istana Malacanang, Gereja San Agustin, dan Taman Rizal Park (Dinas Penerangan Angkatan Laut, 2019, p. 34). Setelah Filipina, Kedatangan KRI Bima Suci di Kobe pada tanggal 29 Agustus 2019 disambut hangat oleh Kapten Hiroyuki Terada selaku Komandan Korps Pangkalan Hanshin *Japan Maritime Self Defence Force* dan Konsul Jenderal RI di Osaka, serta masyarakat Indonesia dan Jepang di Osaka dan sekitarnya. Terdapat rangkaian kegiatan *Mutual Ship Tour* yang dilaksanakan dengan saling pertukaran kunjungan antara Taruna dan Taruni AAL Indonesia dengan Taruna dan Taruni Angkatan Laut Jepang (Hasan, 2019).

Kegiatan *Mutual Ship Tour* dilaksanakan dengan kunjungan dari Taruna dan Taruni AAL Indonesia ke Kapal Perang TV *Shimayuki Japan Maritime Self Defence Force* dan sebaliknya Taruna dan Taruni Angkatan Laut Jepang melaksanakan kunjungan ke KRI Bima Suci. Kegiatan ini merupakan kesempatan bagi Taruna dan Taruni AAL Indonesia dengan Taruna dan Taruni Angkatan Laut Jepang untuk saling mengetahui dan saling mengenal lebih dalam tentang KRI Bima Suci dan Kapal Perang TV *Shimayuki Japan Maritime Self Defence Force*. Kegiatan *Cocktail Party* tersebut menjadi bagian dari misi diplomasi tersebut untuk lebih mempererat hubungan persahabatan dan kerja sama antar Indonesia dan Jepang sekaligus memperkenalkan tari-tarian budaya khas Indonesia, seperti Rampak Gendang, Tari Saman, Tari Kecak, serta yang mencuri perhatian besar para tamu, yaitu drama tari Rama Shinta (Dinas Penerangan Angkatan Laut, 2019, p. 35).

Selanjutnya, KRI Bima Suci melanjutkan pelayarannya ke Korea Selatan dan berlabuh di kota Busan pada 30 Agustus 2019. Turut hadir wakil Walikota Busan, perwakilan perusahaan industri alat pertahanan Korea, Perwira Tentara Korea Selatan pelajar Bahasa Indonesia dan Perwira TNI yang tengah belajar bahasa Korea, serta puluhan pemuda pelajar dan pekerja Indonesia di Korea menikmati malam bersama di atas KRI Bima Suci. Satgas Kartika Jala Krida juga tetap menggelar acara *Cocktail Party* di geladak KRI Bima Suci yang menampilkan sejumlah tarian tradisional khas Indonesia dan aneka makanan tradisional khas Indonesia yang disuguhkan kepada para tamu undangan (Dinas Penerangan Angkatan Laut, 2019, p. 37).

KRI Bima Suci melanjutkan pelayaran dan berlabuh di Dermaga Phuket Deep Sea Port, Thailand pada 29 September 2019. Satgas Pelayaran Diplomasi Duta Bangsa melaksanakan kunjungan kehormatan ke Markas Angkatan Laut Thailand. Kedatangan Satgas Pelayaran Duta Bangsa disambut baik oleh *Commander Third*

Area Command Fleet of Royal Thai Navy Wuttisart Chavana, yang dalam sambutannya mengungkapkan rasa senangnya dengan kedatangan KRI Bima Suci di Thailand. Komandan Satgas juga menyampaikan ucapan terima kasih atas sambutan hangat yang diberikan, terutama saat KRI Bima Suci tiba dan berlabuh Phuket *Deep Sea Port* Thailand. Pertemuan yang berlangsung penuh rasa kekeluargaan tersebut diakhiri dengan pertukaran cenderamata (Novendyono, 2019). Pada acara *Cocktail Party* yang dilaksanakan, Perwira dan Taruna AAL mengundang sejumlah pejabat dan anggota Royal Thai Navy, para pejabat setempat, pejabat KBRI Bangkok dan Konsulat RI Songkhla serta masyarakat Indonesia yang ada di Phuket. Seluruh tamu undangan yang hadir juga menikmati hidangan tradisional khas Indonesia (Arman, 2019).

Kedatangan KRI Bima Suci di Myanmar pada tanggal 5 Oktober 2019 disambut baik oleh *Commander First Fleet Navy* Myanmar Kapten Thet Lwin Htun, Atase Pertahanan RI di Myanmar Kolonel Laut Fajar Rusdianto, Duta Besar RI di Myanmar Iza Fadri, Prajurit The Royal Navy Myanmar, perwakilan siswa-siswi dari Indonesian International School Yangon Myanmar, dan masyarakat Indonesia di Myanmar (Sinaga, 2019). Untuk itu, Indonesia dan Myanmar merayakan peringatan 70 tahun hubungan diplomatik dengan menggelar acara yang menunjukkan keindahan budaya dan kuliner tradisional khas Indonesia pada acara *Cocktail Party* di KRI Bima Suci (Masduki, 2019). Indonesia membawa misi diplomasi yang bertajuk “persaudaraan maritim”, dimana bangsa ini memiliki kepentingan untuk menimbulkan pengakuan akan kapabilitas TNI Angkatan Laut dalam menjalankan peran *soft diplomacy* dengan mempererat hubungan dan meningkatkan kepercayaan dalam ranah kemaritiman khususnya antara TNI Angkatan Laut dengan pihak angkatan laut sembilan negara tujuan.

Diplomasi Maritim Persuasif sebagai alat untuk mewujudkan lingkungan kemaritiman di kawasan Asia dan Australia yang lebih bersahabat, mengurangi ketegangan dan potensi terjadinya konflik di laut. Mempererat hubungan TNI Angkatan Laut dengan pihak angkatan laut sembilan negara tujuan yang telah terjalin sejak lama menjadi penting untuk menanamkan sikap saling memahami mengingat banyaknya isu keamanan maritim di kawasan, sehingga kedepannya diharapkan dapat bersatu dan memiliki kepentingan yang sama dalam meredam ketegangan, serta memerangi gangguan dan ancaman di laut.

Diplomasi Maritim Koersif Untuk Memberantas IUU Fishing di Perairan Indonesia

IUU Fishing merupakan salah satu bentuk ancaman non-tradisional yang sering kali menjadi masalah utama sektor kelautan dan perikanan di Indonesia. Dalam mewujudkan komitmennya, pemerintah Indonesia melalui Satgas 115 yang mengintegrasikan Kementerian Kelautan dan Perikanan, TNI Angkatan Laut, Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), Kepolisian RI, dan Kejaksaan Agung RI berupaya memperketat pengawasan dan melaksanakan patroli bersama untuk mencegah dan menekan jumlah kasus IUU Fishing di perairan Indonesia. Tindakan penenggelaman kapal ini didasarkan pada ketentuan hukum Indonesia yaitu Pasal 69 ayat (4) Undang-undang Perikanan yang berbunyi: “Penyidik dan atau pengawas perikanan dapat melakukan tindakan khusus berupa pembakaran dan atau penenggelaman kapal perikanan berbendera asing berdasarkan bukti permulaan yang cukup” (Rohingati,

2014, p. 2). Bukti permulaan yang cukup tersebut adalah bukti yang menunjukkan adanya tindak pidana di bidang perikanan oleh KIA.

Grafik 1. Angka Potensi Sumber Daya Ikan Indonesia berdasarkan *Maximum Sustainable Yield (MSY)*



Sumber: (Kementerian Kelautan dan Perikanan RI (KKP-RI), 2018)

Data pada Grafik 1 di atas, memperlihatkan kenaikan signifikan jumlah stok sumber daya ikan Indonesia pada tahun 2015 mencapai 9,93 juta ton dan tahun 2017 mencapai 12,54 juta ton dibandingkan pada tahun-tahun sebelumnya yang hanya mencapai 7,31 juta ton (Pregiwati, 2019). Hal ini mengindikasikan sumber daya ikan Indonesia yang mulai membaik dan terus tumbuh signifikan setiap tahunnya yang akan berdampak pada keberlanjutan sumber daya perikanan yang selaras dengan kebijakan Poros Maritim Dunia. Kehadiran Presiden Joko Widodo di Laut Natuna Utara yang mengadakan rapat terbatas di atas kapal perang KRI Imam Bonjol merupakan strategi Diplomasi Maritim Koersif untuk mengirim pesan ke Tiongkok bahwa Indonesia menentang klaim Tiongkok tersebut. Sebagai negara yang berorientasi kemaritiman, Presiden Joko Widodo mengerahkan kapal perang KRI Imam Bonjol untuk memberikan sinyal gertakan kepada Tiongkok, serta memperlihatkan sikap Indonesia yang memandang serius kejahatan *illegal fishing* oleh KIA Tiongkok tersebut dan tidak akan berkompromi terhadap masalah kedaulatan.

KESIMPULAN

Pemerintah Indonesia mengimplementasikan upaya Diplomasi Maritim Kooperatif, Diplomasi Maritim Persuasif, dan Diplomasi Maritim Koersif. Upaya Diplomasi Maritim Kooperatif untuk keamanan Laut Sulu-Sulawesi dilaksanakan melalui pembentukan kerja sama Patroli Maritim Terkoordinasi Trilateral "Indomalphi" antara Indonesia, Malaysia, dan Filipina dalam memerangi kejahatan pembajakan kapal dan penyanderaan ABK. Selanjutnya, upaya Diplomasi Maritim Persuasif untuk membangun pengakuan sebagai Poros Maritim Dunia di kancah internasional dilaksanakan melalui pelayaran KRI Bima Suci ke sembilan negara di benua Asia dan Australia. Sedangkan, Diplomasi Maritim Koersif untuk memberantas *IUU Fishing* di

perairan Indonesia dilaksanakan melalui pemusnahan kapal pelaku *IUU Fishing* dan pengerahan kapal perang ke Laut Natuna Utara.

Keamanan maritim adalah aspek yang sangat krusial dan menjadi salah satu fokus perhatian dalam kebijakan Poros Maritim Dunia dengan melihat perairan Indonesia dan kawasan sekitarnya yang rentan terhadap gangguan dan ancaman. Indonesia rawan menghadapi kejahatan eksploitasi ilegal sumber daya ikan, serta tindakan kejahatan terhadap pelayaran kapal. Ancaman dan gangguan terhadap keamanan maritim tersebut, yaitu pembajakan kapal dan penyanderaan ABK oleh Kelompok Abu Sayyaf terjadi di kawasan Laut Sulu-Sulawesi, serta penangkapan ikan secara ilegal, tidak dilaporkan dan tidak mengikuti aturan terjadi di perairan Indonesia yang umumnya dilakukan oleh KIA berbendera negara Vietnam, Filipina, Thailand, Malaysia, dan Tiongkok.

Upaya Diplomasi Maritim Kooperatif Indonesia di bawah Pemerintahan Joko Widodo efektif dalam menghalau dan memberantas kejahatan pembajakan kapal dan penyanderaan ABK yang terjadi di Laut Sulu-Sulawesi. Laporan Tahunan 2019 ReCAAP menunjukkan terjadi penurunan jumlah kasus pembajakan kapal dan penyanderaan ABK di Laut Sulu-Sulawesi pada tahun 2017-2019. Sedangkan upaya Diplomasi Maritim Koersif efektif dalam melawan kejahatan penangkapan ikan secara ilegal, tidak dilaporkan dan tidak mengikuti aturan oleh kapal-kapal ikan asing di perairan Indonesia. Data tahun 2018 dari KKP menyatakan terjadi kenaikan signifikan jumlah stok sumber daya ikan Indonesia pada tahun 2015, 2017 dan 2018.

REFERENSI

- Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1–17. <https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>
- Aritonang, D. R. (2014, April 20). *Ini Visi dan Misi Jokowi-JK*. Kompas. <https://nasional.kompas.com/read/2014/05/20/1421367/Ini.Visi.dan.Misi.Jokowi-JK>
- Arman, R. (2019). *Bima Suci Tampilkan Budaya Indonesia di Thailand*. Liputan Indonesia News. <https://liputanindonesianews.com/detail/31960/bima-suci-tampilkan-budaya-indonesia-di-thailand.html>
- Ashari, K. (2020). *Kamus Hubungan Internasional dan Diplomasi*. Gramedia Pustaka Utama.
- Bainus, A., & Rachman, J. B. (2018). Editorial: Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional. *Intermestic: Journal of International Studies*, 2(2), 109–115. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v2n2.1>
- Burchill, S. (2005). *The National Interest In International Relations Theory*. Palgrave MacMillan.
- Centre for Strategic and International Studies. (2016). *Diplomasi Pertahanan Maritim: Strategi, Tantangan, dan Prospek* (F. Cassidy (ed.)). Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. <https://kemlu.go.id/download/L3NpdGVzL3B1c2F0L0RvY3VtZW50cy9LYWppYW4IMjBCUFBLL1AzSyUyME9JLU1VTFRJTEFURVJBTC8xNV9EaXBsb21hc2lfUGVydGFoYW5hbl9NYXJpdGltLnBkZg==>
- Dinas Penerangan Angkatan Laut. (2018, September). Dirgahayu TNI Angkatan Laut. *Info Historia Buletin Kesenjaraan TNI AL*. <https://www.kemhan.go.id/poathan/wp->

content/uploads/2018/09/JUMAT-INFOHISTORIA-DIRGAHAYU-Lowrest-6-SEPTEMBER-2018.pdf

- Dinas Penerangan Angkatan Laut. (2019). Jejak Diplomasi Kartika Jala Krida. *Cakrawala*. <https://www.tnial.mil.id/assets/majalah/PDF-20191220-064952.pdf>
- Dursin, K. (2016). *Ancaman Abu Sayyaf: Mengapa Laut Sulu Penting Untuk Indonesia?* Rappler World. <https://www.rappler.com/world/mengapa-laut-sulu-penting-untuk-indonesia>
- Erdianto, K. (2017, June 6). *Tiga Menhan Resmikan Patroli Maritim "Indomalphi"*. Kompas. <https://amp.kompas.com/nasional/read/2017/06/19/18594751/tiga.menhan.resmik-an.patroli.maritim.indomalphi>.
- Hasan, R. A. (2019, August 24). *Taruna AAL Labuhkan KRI Bima Suci di Jepang, Pererat Hubungan dengan RI*. Liputan6 Internasional. <https://www.liputan6.com/global/read/4045481/taruna-aal-labuhkan-kri-bima-suci-di-jepang-pererat-hubungan-dengan-ri>
- Hendropriyono, D. (2019, April 22). *Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia*. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. <http://setkab.go.id/indonesia-layak-jadi-negara-poros-maritim-dunia/>
- Hidayat, S., & Ridwan. (2017). Kebijakan Poros Maritim dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan dan Harapan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 3(7), 108–121. <https://jurnal.idu.ac.id/index.php/JPBH/article/view/232>
- Junef, M. (2017). Penegakan Hukum dalam Rangka Penataan Ruang Guna Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, 17(4), 373–390. <https://doi.org/10.30641/dejure.2017.V17.373-390>
- Kementerian Kelautan dan Perikanan RI (KKP-RI). (2018, January 19). *Angka Potensi Sumber Daya Ikan Indonesia berdasarkan Maximum Sustainable Yield (MSY)* (Slide 8). [PowerPoint Slides]. <https://kkp.go.id/wp-content/uploads/2018/01/KKP-Dirjen-PDSPKP-FMB-Kominfo-19-Januari-2018.pdf>
- Maradong, D. (2016, March 4). *Potensi Besar Perikanan Tangkap Indonesia*. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. <https://setkab.go.id/potensi-besar-perikanan-tangkap-indonesia/>
- Marsetio. (2014, December 11). Menuju Poros Maritim Dunia. *Swantara Lemhannas*, 1–72. http://www.lemhannas.go.id/images/Publikasi_Humas/Swantara/Swantara_11_Desember_2014.pdf
- Masduki, A. (2019, October 9). *KRI Bima Suci Lanjutkan Pelayaran ke Batam*. Sindonews. <https://daerah.sindonews.com/berita/1446966/174/kri-bima-suci-lanjutkan-pelayaran-ke-batam>
- Miere, C. Le. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*. Routledge.
- Muhamad, S. V. (2014). Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Info Singkat Hubungan Internasional*, VI(21), 5–8. https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info_Singkat-VI-21-I-P3DI-November-2014-7.pdf
- Mustari, M., & Rahman, M. T. (2012). *Pengantar Metode Penelitian*. Laksbang Pressindo.
- Novendyono. (2019, October 1). *KRI Bima Suci Sebagai Duta Bangsa Kunjungi Armada Angkatan Laut Thailand. Paradigma Bangsa*.

- <https://www.paradigmabangsa.com/kri-bima-suci-sebagai-duta-bangsa-kunjungi-armada-angkatan-laut-thailand/>
- Noviani, A. (2015, October 26). *Satgas Illegal Fishing: Jokowi Tunjuk Menteri Susi Jadi Komandan*. *Bisnis Indonesia*.
<https://m.bisnis.com/amp/read/20151026/99/485984/satgas-illegal-fishing-jokowi-tunjuk-menteri-susi-jadi-komandan>
- Nugraha, M. H. R., & Sudirman, A. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 1(2), 175–182. <https://doi.org/10.24198/jwp.v1i2.11059>
- Patty, R. R. (2014, December 11). *Susi: "Illegal Fishing" Rugikan Negara Rp 300 Triliun Per Tahun*. *Kompas*.
<https://amp.kompas.com/regional/read/2014/12/11/17064421/Susi.Illegal.Fishing.Rugikan.Negara.Rp.300.Triliun.Per.Tahun>
- Pregiwati, L. A. (2019, August 21). *KKP Suarakan Stok Ikan Indonesia Meningkatkan di HLP-Canberra*. Kementerian Kelautan Dan Perikanan RI (KKP-RI).
<https://kkp.go.id/artikel/13385-kkp-suarakan-stok-ikan-indonesia-meningkat-di-hlp-canberra>
- Pujayanti, A. (2018). Poros Maritim Dunia dan Tantangan Diplomasi Indonesia. In H. Wangke (Ed.), *Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Putri, A. S. (2020, May 29). *Potensi Sumber Daya Alam Lautan*. *Kompas*.
<https://www.kompas.com/skola/read/2020/05/29/090000069/potensi-sumber-daya-alam-lautan>
- ReCAAP ISC. (2019). *ReCAAP ISC Annual Report 2019*.
[https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP ISC Annual Report 2019.pdf](https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202019.pdf)
- Rohingati, S. (2014). Penenggelaman Kapal Ikan Asing: Upaya Penegakan Hukum Laut Indonesia. *Info Singkat Hukum*, VI(24), 1–4.
[https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info Singkat-VI-24-II-P3DI-Desember-2014-28.pdf](https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info_Singkat-VI-24-II-P3DI-Desember-2014-28.pdf)
- Roza, R. (2018a). Diplomasi Maritim Indonesia untuk Memerangi Bajak Laut. In H. Wangke (Ed.), *Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Roza, R. (2018b). Keamanan Laut Sulu-Sulawesi: Kaji Ulang Kerja Sama Trilateral? *Info Singkat Hubungan Internasional*, X(20), 7–12.
[http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info Singkat-X-20-II-P3DI-Oktober-2018-244.pdf?1658246365](http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info_Singkat-X-20-II-P3DI-Oktober-2018-244.pdf?1658246365)
- Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective*, 1(1), 1–21.
<https://doi.org/10.14710/ip.v1i1.10426>
- Rustam, I. (2017). Kebijakan Keamanan Maritim di Perbatasan Indonesia: Kasus Kejahatan di Laut Sulawesi dan Laut Sulu. *Jurnal Penelitian Politik*, 14(2).
<https://doi.org/https://doi.org/10.14203/jpp.v14i2.717>
- Sinaga, Y. A. (2019, October 6). *KRI Bima Suci Bersandar di Thilawa, Myanmar*. *Antara News*. <https://m.antaranews.com/amp/berita/1099324/kri-bima-suci-bersandar-di-thilawa-myanmar>
- Sistiyanto, H. (2018, July 20). *IUU Fishing dan Ancaman Kedepannya Bagi Indonesia*. Badan Riset Dan Sumber Daya Manusia Kelautan Dan Perikanan.

<https://kkp.go.id/brsdm/artikel/5684-iuu-fishing-dan-ancaman-kedepannya-bagi-indonesia>

Sitepu, P. A. (2011). *Studi Hubungan Internasional*. Graha Ilmu.

Suman, A., Irianto, H. E., Satria, F., & Amri, K. (2017). Potensi dan Tingkat Pemanfaatan Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (Wpp Nri) Tahun 2015 serta Opsi Pengelolaannya. *Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia*, 8(2), 97–110. <https://doi.org/10.15578/jkpi.8.2.2016.97-100>

Syahrin, M. N. Al. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1–17. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>