

**STRATEGI TNI ANGKATAN LAUT
DALAM PENGAMANAN BATAS MARITIM NKRI:
KAJIAN HISTORIS-STRATEGIS**

**Oleh: Marsetio
Kepala Staf TNI Angkatan Laut Republik Indonesia
Magister Ilmu Sejarah Pascasarjana Undip
Universitas Pertahanan
Email: adckasal@gmail.com**

ABSTRACT

The main aim of this article is to trace the role of Indonesian Navy for securing the ocean borders of the Integrated State of the Republic of Indonesia during the course of Indonesia history since its independence in 1945. For Indonesia, the issue of ocean borders is very interesting to be discussed considering the fact that most of part (80 percent) the Indonesian territory comprises of ocean waters. It stretches across the tropical waters of the Indian Ocean and the Pacific, from South-eastern Asia to Northern Australia. It is not suprising that Indonesia has a complicated ocean borders with its neighbors. In this respect, the role of Indonesian Navy to secure the ocean borders in the Indonesia history cannot be neglected. For that purpose it is very interesting to understand the strategy of Indonesian Navy in securing the borders.

Key Words: *Indonesia Navy, strategy, archipelagic state, ocean border.*

I. PENDAHULUAN

Ungkapan "*Good fences make good neighbors*" kiranya tepat dalam menyikapi pengamanan perbatasan antarnegara. Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia yang memiliki wilayah yang berbatasan langsung dengan sepuluh negara tetangga tentunya memiliki perbatasan yang panjang untuk diamankan. Secara kewilayahan Indonesia memiliki luas wilayah yurisdiksi nasional $\pm 7,8$ juta km² dengan dua pertiga wilayahnya adalah laut seluas $\pm 5,9$ juta km², yang mencakup Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) seluas $\pm 2,7$ juta km² dan Laut Wilayah, Perairan Kepulauan serta Perairan Pedalaman seluas $\pm 3,2$ juta km². Selain itu memiliki panjang garis pantai ± 81.000 km, serta memiliki

17.499 pulau yang terdiri atas 5.698 pulau bernama dan 11.801 pulau tidak/belum bernama.¹ Status Indonesia sebagai negara kepulauan diperoleh melalui perjuangan diplomasi yang panjang dan status ini telah diakui dunia sejak Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai Hukum Laut Internasional atau *the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)*. Indonesia telah meratifikasi konvensi tersebut dengan menerbitkan Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985.²

Sebagai konsekuensi dari aturan di atas, wilayah yurisdiksi nasional Indonesia harus dipandang sebagai satu kesatuan wilayah (ruang) baik ruang darat, laut dan udara yang bulat dan utuh. Sebagai negara kepulauan, wajar laut mempunyai makna penting bagi bangsa Indonesia. Secara politik laut melahirkan konsepsi tentang persatuan

tidak hanya ke dalam, melainkan juga ke luar sebagaimana telah diakui oleh UNCLOS 1982. Laut juga menjadi media perhubungan (termasuk perdagangan) yang sangat vital.³ Seperti halnya laut, pulau-pulau yang berada di dalam wilayah yurisdiksi nasional terutama yang berada di wilayah perbatasan juga memiliki arti yang sangat signifikan. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2005 Indonesia mempunyai 92 pulau kecil terluar yang perlu untuk dikelola dan diamankan, 12 pulau di antaranya memiliki kerawanan atau berpotensi untuk menjadi sumber konflik, sehingga eksistensinya perlu dipertahankan karena merupakan wujud dari kedaulatan negara.

TNI Angkatan Laut sebagai bagian integral dari TNI, berperan sebagai komponen utama pertahanan negara matra laut menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara guna menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman serta gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara melalui pelaksanaan Operasi Militer untuk Perang (OMP) dan Operasi Militer Selain Perang (OMSP). Untuk meningkatkan pemahaman tentang wawasan kemaritiman bangsa Indonesia khususnya bagi para mahasiswa/generasi penerus bangsa diperlukan adanya kesamaan persepsi tentang konstelasi geografi negara Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan atau pemahaman tentang *archipelagic oriented*. Sudah saatnya bangsa Indonesia memandang laut sebagai sarana dan wahana untuk mewujudkan satu kesatuan wilayah negara dalam arti

politik, hukum, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan serta merupakan salah satu medan juang dalam upaya pembangunan nasional guna mewujudkan kesejahteraan bangsa Indonesia. Dalam makalah ini dijelaskan tentang realitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim serta berbagai upaya yang dilakukan oleh TNI Angkatan Laut khususnya dalam mengamankan batas maritim dengan negara tetangga yang memiliki kompleksitas permasalahan.

II. METODE

Sebagai kajian sejarah, penyusunan artikel ini menggunakan prinsip-prinsip dasar dalam ilmu sejarah. Langkah-langkah yang ditempuh dimulai dari pengumpulan sumber penulisan yang dapat ditemukan di berbagai lembaga dokumendasi seperti Arsip Nasional Republik Indonesia Jakarta, Perpustakaan Nasional, Museum Angkatan Bersenjata Republik Indonesia Satria Mandala, dan sebagainya. Selain itu sumber-sumber penulisan juga ditemukan di berbagai literatur baik buku, koran, jurnal, atau pun sumber tertulis lainnya. Selain itu pengalaman pribadi juga sangat penting sebagai sumber penulisan artikel ini. Tahap selanjutnya adalah melakukan kritik terhadap sumber-sumber yang telah terkumpul dalam rangka untuk mendapatkan fakta sejarah yang otentik dan kredibel untuk selanjutnya dilakukan analisis dan sintesis terhadap fakta-fakta sejarah untuk dirangkaikan sebagai sebuah kisah sejarah atau historiografi.

III. PEMBAHASAN

3.1. *Seapower* dan Kejayaan Nusantara dalam Sejarah

Kemampuan menguasai lautan menjadi hal yang sangat signifikan di tengah munculnya kecenderungan global terhadap pentingnya kawasan laut sebagai wahana dalam mencapai dan melindungi kepentingan nasional. Untuk dapat menjamin kepentingan nasional di laut, penguasaan atas lautan (*sea control*) merupakan prasyarat mutlak di era maritim modern. Pengendalian laut merupakan kemampuan dalam mengendalikan wilayah laut serta mencegah lawan menggunakan wilayah tersebut untuk kepentingan mereka. Pengendalian laut itu sendiri sangat terkait dengan kekuatan laut (*seapower*) yang dimiliki oleh suatu bangsa. *Seapower* dapat diartikan sebagai negara yang memiliki kekuatan angkatan laut yang luar biasa. *Seapower* juga bermakna sebagai kemampuan suatu negara dalam menggunakan dan mengendalikan laut (*sea control*) serta mencegah lawan menggunakannya (*sea denial*).

Secara historis, abad yang lalu Alfred Thayer Mahan, seorang perwira Angkatan Laut Amerika Serikat melalui bukunya "*The Influence of Sea Power upon History*" telah membuka cakrawala bangsa Amerika Serikat tentang peran *seapower* bagi kejayaan bangsa. Mahan menjelaskan bahwa tidak semua bangsa dapat membangun *seapower*. Terdapat sejumlah persyaratan yang harus dipenuhi untuk membangun *seapower*, seperti posisi dan kondisi geografi, luas wilayah, jumlah dan karakter penduduk serta yang paling utama adalah karakter pemerintahannya. Puluhan abad sebelum Mahan menginspirasi bangsa Amerika, nenek moyang bangsa Indonesia pun telah meyakini dan mengimplementasikan *seapower* sebagai suatu upaya strategis dalam mengendalikan jalur perdagangan dan memperluas serta mempertahankan otoritas kejayaannya.

Sejarah telah mencatat bahwa kejayaan Nusantara tidak dapat ditentukan hanya oleh satu atau dua pulau akan tetapi oleh kesatuan wilayah yang terdiri atas pulau-pulau yang tersebar di nusantara yang disatukan oleh lautan. Dalam konteks pertahanan, lautan yang menghubungkan pulau-pulau tersebut merupakan salah satu *critical vulnerability* yang harus dijaga dan dipertahankan guna melindungi *center of gravity* bangsa, baik berupa pusat pemerintahan maupun kota/wilayah tertentu. Bagi negara kepulauan, laut diantaranya merupakan media pemersatu bangsa, media sumber daya, media perhubungan, media pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, media membangun pengaruh, serta sebagai media pertahanan negara. Puluhan abad silam, beberapa kerajaan nusantara seperti Sriwijaya, Singasari, Melayu, Samudera Pasai, Kutai, Bugis dan Majapahit telah mampu menunjukkan kejayaannya pada dunia internasional melalui visi maritimnya dalam upaya penyatuan wilayah dan penguasaan jalur-jalur vital perdagangan laut nusantara bahkan dunia. Hal tersebut membuktikan pengakuan regional maupun global terhadap penguasaan laut bangsa Indonesia.⁴

Seapower tidak berarti hanya armada kapal perang saja, tetapi juga mencakup seluruh potensi kekuatan laut nasional seperti armada niaga, armada perikanan, industri jasa maritim, serta masyarakat maritim. Mencermati kondisi saat ini, *seapower* Indonesia tidak dapat berdiri sendiri seperti era Sriwijaya dan Majapahit eksis di lautan.⁵ Kejayaan Indonesia sebagai Negara Kepulauan sangat ditentukan oleh konsep kesatuan seluruh komponen kekuatan nasional dalam mengeksplorasi sumber daya nasional, termasuk sumber daya kelautan. Dari sisi pertahanan, kekuatan

dan kemampuan pertahanan Indonesia ditentukan oleh ketangguhannya di darat, kejayaannya di laut serta keperkasaannya di udara. Dari sisi ekonomi dan politik, kejayaan sebagai keadaan yang mapan dan menguntungkan ditentukan oleh kemampuan Indonesia dalam mengelola sumber daya dan memperjuangkan kepentingan nasionalnya.

3.2 Analisa Lingkungan Strategis

Kecenderungan perkembangan lingkungan strategis yang akan terjadi saat ini dan kecenderungan terjadi pada beberapa tahun mendatang dalam tataran lingkup global dan regional masih akan terpengaruh oleh interaksi negara-negara besar di dunia, seperti Amerika Serikat, Uni Eropa dan Jepang serta munculnya kekuatan ekonomi baru dunia selain BRIC (Brazil, Rusia, India, dan Tiongkok) yaitu MIST (Meksiko, Indonesia, Korea Selatan, dan Turki).⁶ Kondisi krisis keuangan di Eropa, ditambah belum pulihnya ekonomi Amerika Serikat serta menurunnya laju ekonomi Tiongkok juga akan berpengaruh terhadap kawasan lain. Isu-isu yang berkembang pada lingkup global dan regional masih didominasi oleh kecenderungan-kecenderungan seperti aksi terorisme internasional, *Arab Spring*, pergeseran fokus Amerika Serikat ke Asia, sengketa di Laut Cina Selatan, kelangkaan energi, pemanasan global, pembangunan kekuatan militer kawasan, sengketa perbatasan, kejahatan lintas negara, pelanggaran wilayah serta keamanan di garis perhubungan laut (*Sea Lanes of Communications/ SLOC*). Sementara lingkup nasional masih didominasi merebaknya isu-isu mengenai gerakan separatisme, terorisme, fanatisme ideologi, primordialisme, kerusuhan sosial dan

konflik komunal, serta ancaman bencana alam.

Era global juga menuntut suatu bangsa memiliki ketahanan energi, pangan serta penguasaan ilmu dan teknologi bangsa untuk dapat bertahan dan meraih keunggulan di abad 21. Pada lingkup global juga masih diwarnai oleh pesatnya perkembangan teknologi kemiliteran sebagai dampak dari *Revolution in Military Affairs (RMA)*. RMA membawa dampak terhadap kemajuan teknologi militer, konsep operasi, pengorganisasian, doktrin dan strategi militer, bahkan secara luas telah berpengaruh terhadap aspek politik, sosial dan ekonomi. Secara langsung maupun tidak langsung, RMA telah memicu perluasan perlombaan senjata yang menimbulkan potensi konflik, ancaman bagi negara lain dan mempengaruhi stabilitas keamanan regional maupun global. Meningkatnya kesadaran akan lingkungan maritim (*Maritime Domain Awareness/MDA*) secara global juga mempengaruhi perubahan kebijakan strategis di kawasan. Keberhasilan Indonesia dalam memimpin ASEAN di tahun 2011 turut menyumbang menguatnya peran Indonesia di kancah regional. Peran aktif Indonesia dalam ASEAN menjadi sangat sentral. Ditengah kebuntuan dalam menghasilkan suatu komunikasi bersama tentang Laut Cina Selatan pada KTT ASEAN di Kamboja, Indonesia kembali berperan signifikan melalui *shuttle diplomacy* dalam merangkul anggota ASEAN menghasilkan *ASEAN's Six-Point Principles on the South China Sea*.⁷ Hal ini membuktikan sekali lagi bahwa peran sentral Indonesia tidak dapat dipisahkan dari keberhasilan tercapainya posisi bersama ASEAN. Tahun 2013, Indonesia kembali mendapat kepercayaan sebagai ketua APEC. Sebagai wadah kerjasama ekonomi untuk Asia-Pasifik, APEC

merupakan wahana strategis bagi bangsa Indonesia dalam meningkatkan ekonominya serta memperkuat pengaruh Indonesia di kawasan yang lebih global.

3.3 Pembangunan Kekuatan Angkatan Laut Kawasan

Persinggungan perlindungan kepentingan nasional di kawasan telah memicu meningkatnya anggaran pertahanan di Asia. Pada tanggal 7 Maret 2012, Reuter melaporkan sebuah survei pertahanan global bahwa untuk pertama kalinya setelah berabad-abad lamanya, pada tahun 2012 anggaran belanja militer Asia akan melampaui Eropa. Lebih lanjut dijelaskan bahwa Tiongkok menempati urutan pertama negara di Asia dalam belanja militer dengan pengeluaran diperkirakan \$ 89 milyar pada tahun 2011, hal tersebut mendorong negara-negara lain di kawasan untuk lebih mengucurkan dananya guna membiayai program-program pertahanannya. Beberapa peningkatan signifikan terkait pengembangan persenjataan matra laut yang terjadi di kawasan contohnya adalah mulai beroperasinya kapal induk pertama Tiongkok, pengadaan Kapal Selam Kelas Kilo oleh Vietnam, penambahan Kapal Perang Angkatan Laut Filipina dari eks-*U.S. Coast Guard*, penambahan kekuatan Kapal Selam Singapura, serta modernisasi Angkatan Laut Australia melalui peningkatan kemampuan kapal atas air serta pengadaan kapal selam baru. Deskripsi singkat tentang pembangunan kekuatan angkatan laut Indonesia dan negara-negara tetangga yaitu Australia, Cina, India, Malaysia dan Singapura, sebagai berikut.

a. Australia

Angkatan Laut Australia (*Royal Australian Navy/RAN*) melalui program

'*Plan Blue 2006*' telah merencanakan *upgrade* dan penggantian armada kapal-kapal permukaannya dalam waktu 10 tahun kedepan. Pada bulan Mei 2009, Pemerintah Australia telah menerbitkan dokumen buku putih pertahanan yang berjudul '*Defending Australia in the Asia-Pacific Century: Force 2030*'. Menurut Menhan Australia, RAN akan tumbuh menjadi kekuatan maritim yang lebih besar dan lebih kuat didukung oleh kemampuannya yang meningkat. Selain menggandakan jumlah kapal selam yang dimilikinya saat ini dan mengadakan delapan *frigate* yang memiliki kemampuan peperangan anti kapal selam untuk menggantikan kapal perang kelas ANZAC, pemerintah Australia juga merencanakan pengadaan sebuah kapal angkut baru, 20 *offshore combatant vessels*, enam *heavy landing craft*, dan satu kapal bantu.

b. Tiongkok

Pada tanggal 16 April 2009 dalam peringatan ke-60 Angkatan Laut Tiongkok (*PLAN*), Laksamana Wu Shengli, Panglima AL Tiongkok mengemukakan prioritas pembangunan PLAN kedepan meliputi pengembangan persenjataan kapal perang ukuran besar, peningkatan kemampuan siluman dan daya jelajah kapal selam, pesawat supersonik, peluru kendali yang lebih akurat dengan jarak yang makin jauh, torpedo laut dalam serta *up-grade* teknologi informasi. Pemerintah Tiongkok saat ini sedang melakukan fokus terhadap pengadaan perangkat keras Angkatan Laut, pelatihan, logistik, kemampuan produksi modern, serta profesionalisme personel yang mendukung. Kedepan, kapal induk dan armada kapal amfibi Tiongkok diprediksi mampu untuk melakukan operasi laut yang lebih jauh guna melindungi garis perhubungan laut yang

membenteng melalui Asia Tenggara, Samudera Hindia, didukung oleh kapal selam nuklir yang lebih handal.

c. India

Pada bulan Maret 2010, Laksamana Nirmal Kumar Verma, Kasal India, mengatakan tentang ambisi Angkatan Laut India bahwa mereka sedang mengadakan kapal permukaan, pesawat, dan kapal selam sesuai dengan perencanaan pembangunan kekuatan AL. Melalui perencanaan tersebut, pada tahun 2025 AL India akan mengoperasikan 162 kapal perang, termasuk dua kapal induk dan kapal selam diesel/nuklir. India juga akan melengkapi *network-centric* pada sebagian besar sistem kendali senjata serta menambah peralatan sensor yang canggih yang mampu mendukung kemampuan beroperasi sebagai *'Blue Water Navy'*.

d. Malaysia

Angkatan Laut Malaysia sangat serius memperhatikan sengketa kedaulatan di Laut Cina Selatan, keamanan di Selat Malaka, dan kejahatan lintas negara. Kompleksitas penanganan hal di atas dihadapkan dengan keterbatasan sumber daya yang dimilikinya menjadikan tantangan tersendiri yang harus dihadapi. Pemerintah Malaysia memberikan solusi dengan melengkapi armada kapal selam yang akan beroperasi penuh pada akhir dekade ini, modernisasi armada kapal permukaan yang lebih handal serta pengadaan sejumlah besar kapal patroli pantai.

e. Singapura

Angkatan Laut Singapura (RSN) meskipun dalam jumlah relatif kecil dilengkapi dengan alutsista modern.

Kemampuan RSN telah meningkat pesat setelah datangnya dua kapal selam terakhir dari empat kapal selam kelas *Challenger (ex-Sjoormen)* yang dibeli dari Swedia pada bulan Februari 2004. Pada bulan Desember 2011, kekuatan Armada kapal selam RSN kembali menguat seiring dengan selesainya satu dari dua KS modernisasi eks AL Swedia kelas Archer(A-17). KS RSN terbaru tersebut dilengkapi dengan sistem AIP (*Air Independent Propulsion*) serta akan diintegrasikan dengan helikopter RSN dan enam frigate kelas *Formidable*. RSS *Formidable* mulai operasional pada bulan Mei 2007 dan kapal-kapal berikutnya mulai beroperasi dua tahun kemudian. Frigate RSN terbaru tersebut telah diperkuat dengan kemampuan peperangan anti udara, anti kapal permukaan dan anti kapal selam.

f. Indonesia

TNI Angkatan Laut sebagai bagian dari komponen utama pertahanan negara di laut, melaksanakan pembangunan dan pengembangan kemampuan dan kekuatan menggunakan perencanaan berdasarkan kemampuan tertentu (*capability based planning*). Dengan mempertimbangkan kompleksitas penilaian spektrum ancaman dan kondisi keterbatasan anggaran pertahanan, maka pembangunan kemampuan dan kekuatan TNI Angkatan Laut diarahkan pada sasaran prioritas dan mendesak. Salah satu pendekatan yang digunakan adalah penyiapan Kekuatan Pokok Minimum (*Minimum Essential Force/MEF*). Selain melengkapi Alat Utama Sistem Persenjataan (Alutsista) melalui pengadaan dari luar negeri, TNI Angkatan Laut juga senantiasa mendorong peningkatan daya saing dan kapasitas produksi industri pertahanan dalam negeri, serta mewujudkan keserasian pengadaan Alutsista dari luar

negeri melalui program *Transfer Of Technology* (TOT) dan *Joint Production* dalam pengadaan dan pengembangan Alutsista TNI Angkatan Laut. Pengadaan 3 Kapal Selam terbaru merupakan bagian dari program ini dimana Korea Selatan melibatkan PT. PAL sebagai mitranya. Beberapa KRI buatan industri pertahanan dalam negeri juga telah memasuki jajaran TNI Angkatan Laut sebagai bagian dari pemenuhan kekuatan alutsista. Kapal Cepat Rudal seperti KRI Clurit-641 dan KRI Kujang-642, sebuah Kapal Cepat Rudal Siluman merupakan contoh buah karya anak bangsa yang patut untuk dibanggakan. Dalam waktu dekat, TNI Angkatan Laut juga sudah merencanakan dan menganggarkan untuk melengkapi alutsista marinir, pengadaan kapal kombatan, kapal latihan, kapal survei, serta pesawat udaraintai maritim.

3.4 Persetujuan Perbatasan Laut Indonesia dengan Negara Tetangga

Indonesia mempunyai perbatasan laut dengan sepuluh negara tetangga yaitu India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Australia dan Timor Leste. Penentuan perbatasan maritim masih menjadi pekerjaan rumah bagi pemerintah yang belum terselesaikan hingga kini. Status persetujuan perbatasan yang telah disepakati bersama serta yang masih menjadi agenda kedepan, meliputi.

a. Perbatasan RI-Malaysia

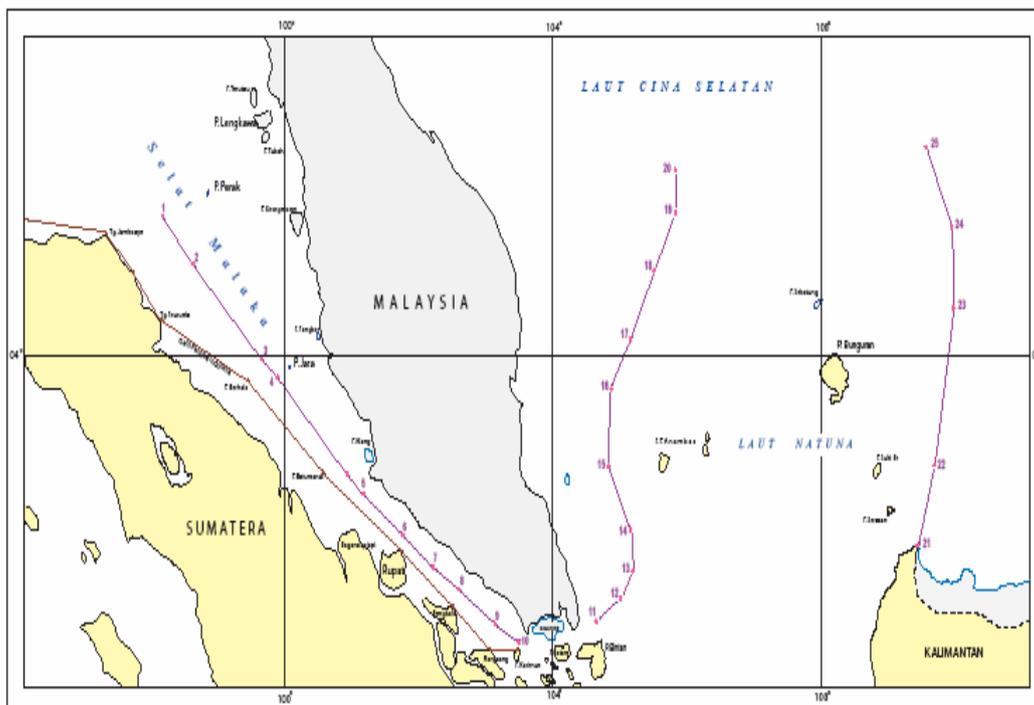
Kesepakatan yang sudah ada antara Indonesia dengan Malaysia di wilayah perbatasan adalah garis batas Landas Kontinen di Selat Malaka dan Laut Natuna berdasarkan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan

Pemerintah Kerajaan Malaysia tentang penetapan garis batas landas kontinen antara kedua Negara (*Agreement Between Government of the Republic Indonesia and Government Malaysia relating to the delimitation of the continental shelves between the two countries*), tanggal 27 Oktober 1969 diratifikasi dengan Keppres Nomor 89 Tahun 1969 dan Penetapan Garis Batas Laut Wilayah RI-Malaysia di Selat Malaka pada tanggal 17 Maret 1970 di Jakarta diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1971 tanggal 10 Maret 1971 (lihat Gambar-1). Namun untuk garis batas ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) di Selat Malaka dan Laut China Selatan antara kedua negara belum ada kesepakatan.

Batas laut teritorial Malaysia di Selat Singapura terdapat masalah yaitu di sebelah Timur Selat Singapura, yaitu kepemilikan Karang Horsburgh (Batu Puteh) antara Malaysia dan Singapura, terletak di tengah antara Pulau Bintan dengan Johor Timur, yang jaraknya kurang lebih 11 mil. Jika Karang Horsburgh ini menjadi milik Malaysia maka jarak antara karang tersebut dengan Pulau Bintan kurang lebih 3,3 mil dari Pulau Bintan. Perbatasan Indonesia dengan Malaysia di Kalimantan Timur (perairan Pulau Sebatik dan sekitarnya) dan Perairan Selat Malaka bagian Selatan hingga saat ini masih dalam proses perundingan. Pada segmen di Laut Sulawesi, Indonesia menghendaki perundingan batas laut teritorial dahulu baru kemudian merundingkan ZEE dan Landas Kontinen. Pihak Malaysia berpendapat perundingan batas maritim harus dilakukan dalam satu paket, yaitu menentukan batas laut teritorial, Zona Tambahan, ZEE dan Landas Kontinen. Pada segmen Selat Malaka bagian Selatan RI dan Malaysia masih sebatas

tukar menukar peta ilustrasi batas laut

teritorial kedua negara.



Gambar 1. Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dengan Malaysia Tentang Garis Landas Kontinen Di Selat Malaka, Laut Cina Selatan Dekat Semenanjung Malaka dan Laut Cina Selatan Bagian Barat Laut Pulau Kalimantan Tgl 27 Oktober 1969 diratifikasi Dengan Keppres No. 89 Tahun 1969 ,Tanggal 15 Nopember 1969.

b. Perbatasan RI-Thailand

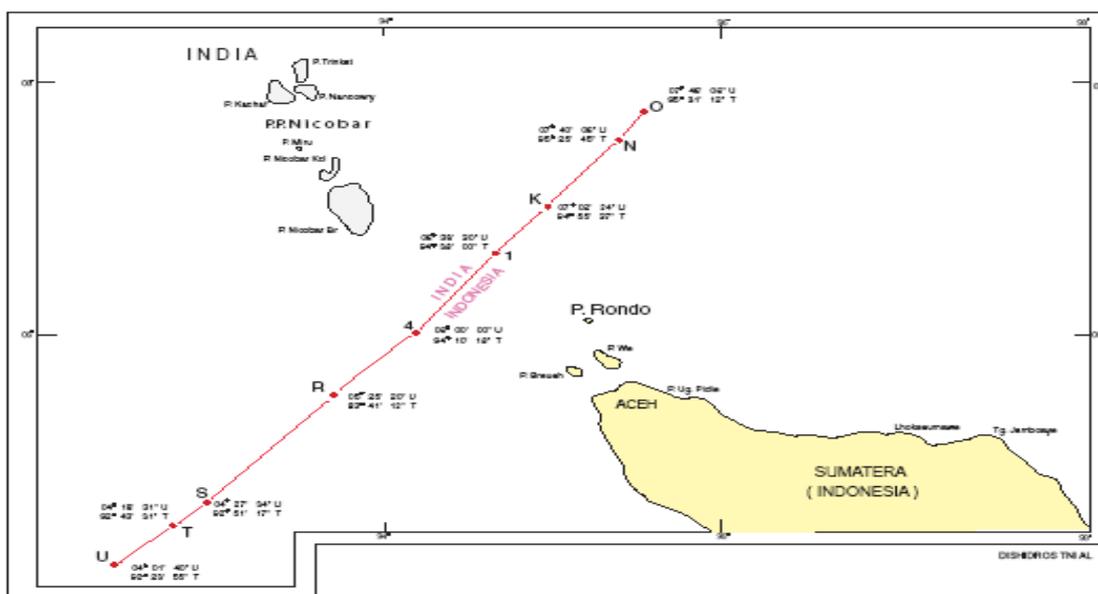
Negara Indonesia dengan Thailand telah mengadakan perjanjian landas kontinen di Bangkok pada tanggal 17 Desember 1971, perjanjian tersebut telah diratifikasi dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1972. Perjanjian perbatasan tersebut merupakan batas landas kontinen di Utara Selat Malaka dan Laut Andaman. Selain itu telah dilaksanakan perjanjian batas landas kontinen antara tiga negara yaitu Indonesia, Thailand dan Malaysia yang diadakan di Kuala Lumpur pada tanggal 21 Desember 1971. Perjanjian ini telah diratifikasi dengan Keppres Nomor 20 Tahun 1972. Perbatasan antara Indonesia dengan Thailand belum diselesaikan khususnya perjanjian ZEE.

c. Perbatasan RI-India

Indonesia dengan India telah mengadakan perjanjian batas landas kontinen di Jakarta pada tanggal 8 Agustus 1974 dan telah diratifikasi dengan Keppres No. 51 Tahun 1974 meliputi perbatasan antara Pulau Sumatera dengan Nicobar. Selanjutnya diadakan perjanjian perpanjangan batas landas kontinen di New Dehli pada 14 Januari 1977 dan diratifikasi dengan Keppres Nomor 26 Tahun 1977 meliputi Laut Andaman dan Samudera Hindia. Perbatasan RI dengan India dan Thailand telah dilakukan, terutama batas landas kontinen di daerah barat laut sekitar Pulau Nicobar dan Andaman dilaksanakan di New Delhi pada tanggal

22 Juni 1978 dan diratifikasi dengan Keppres Nomor 25 Tahun 1978 (lihat

Gambar-2). Kedua negara belum membuat perjanjian perbatasan ZEE.



Gambar 2. Peretujuan antara Pemerintah Republik Indonesia Dengan Pemerintah Republik India tentang Perpanjangan Garis Landas Kontinen Tahun 1974 Di Laut Andaman dan Samudera Hindia New Delhi, 14 Januari 1974 diratifikasi Dengan Keppres No. 26 Tahun 1977, tanggal 04 April 1977.

d. Perbatasan RI-Singapura

Perjanjian perbatasan maritim antara Indonesia dengan Singapura telah dilaksanakan mulai tahun 1973 yang menetapkan 6 titik koordinat yang menjadi batas kedua negara. Perjanjian tersebut kemudian diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 7 tahun 1973. Permasalahan yang muncul adalah belum ada perjanjian batas laut teritorial bagian timur dan barat di Selat Singapura. Hal ini akan menimbulkan kerawanan dengan adanya kegiatan Pemerintah Singapura untuk mereklamasi wilayah daratannya. Reklamasi tersebut akan berakibat wilayah Singapura akan bertambah ke selatan atau ke Wilayah Indonesia. Penentuan batas maritim di sebelah Barat dan Timur Selat Singapura diperlukan perjanjian tiga negara antara Indonesia, Singapura dan Malaysia.

Perundingan perbatasan kedua negara pada Segmen Timur terakhir dilaksanakan pada 8 s.d. 9 Februari 2012 di Bali (perundingan ke-2).

e. Perbatasan RI-Vietnam

Perbatasan RI-Vietnam di Laut China Selatan telah tercapai kesepakatan terutama batas landas kontinen pada tanggal 26 Juni 2002 Akan tetapi perjanjian perbatasan tersebut belum diratifikasi oleh Indonesia. Selanjutnya Indonesia dengan Vietnam perlu membuat perjanjian perbatasan ZEE di Laut China Selatan. Perundingan perbatasan kedua negara terakhir dilaksanakan pada 25 s.d. 28 Juli 2011 di Hanoi (perundingan ke-3).

f. Perbatasan RI-Filipina

Perundingan RI-Filipina sudah berlangsung 6 kali yang dilaksanakan secara bergantian setiap 3 sampai 4 bulan sekali, dalam perundingan di Manado tahun 2004 Philipina sudah tidak mempermasalahkan lagi status Pulau Miangas dan sepenuhnya mengakui sah milik Indonesia. Hasil perundingan terakhir pada bulan Desember 2005 di Batam Indonesia, penentuan garis batas maritim Indonesia menggunakan metode *proportionality* dengan memperhitungkan *length of coastline/ baseline* kedua negara. Sedangkan Philipina memakai metode *median line* untuk penentuan batas maritim RI-Filipina. Untuk itu dalam perundingan yang akan datang kedua negara sepakat membentuk *Technical Sub-Working Group* untuk membicarakan secara teknis opsi-opsi yang akan diambil.

g. Perbatasan RI-Republik Palau

Perbatasan Indonesia dengan Republik Palau terletak di sebelah utara kepala burung (Papua). Pemerintah Palau telah menerbitkan peta yang menggambarkan rencana batas “Zona Perikanan/ZEE” yang diduga melampaui batas yurisdiksi wilayah Indonesia. Hal ini terbukti banyak nelayan Indonesia yang melanggar di wilayah perikanan Republik Palau. Permasalahan ini timbul sebab jarak Negara Palau dengan Wilayah Indonesia kurang dari 400 Mil sehingga ada daerah yang *overlapping* untuk ZEE dan Landas Kontinen. Perundingan perbatasan kedua negara terakhir dilaksanakan pada 29 Februari sampai dengan 1 Maret 2012 di Manila (perundingan ke-3).

h. Perbatasan RI-Papua Nugini

Perbatasan Indonesia dengan Papua Nugini telah ditetapkan sejak 22 Mei

1885 yaitu pada meridian 141 bujur timur dari pantai utara sampai selatan Papua. Perjanjian itu dilanjutkan antara Belanda dan Inggris pada tahun 1895 dan antara Indonesia dan Papua Nugini pada tahun 1973, ditetapkan bahwa perbatasan dimulai dari pantai utara sampai dengan Sungai Fly pada meridian 141° 00' 00” bujur timur, mengikuti Sungai Fly dan batas tersebut berlanjut pada meridian 141° 01' 10” bujur timur sampai pantai selatan Papua. Permasalahan yang timbul telah dapat diatasi yaitu pelintas batas, penegasan garis batas dan lainnya, melalui pertemuan rutin antara delegasi kedua negara. Masalah yang perlu diselesaikan adalah batas ZEE sebagai kelanjutan dari batas darat.

i. Perbatasan RI-Australia

Perjanjian Batas Landas Kontinen yang dibuat 9 Oktober 1972 tidak mencakup Gap sepanjang 130 mil di selatan Timor Leste. Perbatasan Landas Kontinen dan ZEE yang lain menyangkut Pulau Ashmore dan Cartier serta di Pulau Christmas telah disepakati dan telah ditandatangani oleh kedua negara pada tanggal 14 Maret 1997, sehingga praktis tidak ada masalah lagi. Mengenai batas maritim antara RI-Australia telah dicapai kesepakatan-kesepakatan yang ditandatangani sejak tahun 1969, kemudian 1972 dan terakhir 1997.

j. Perbatasan RI-Timor Leste

Perbatasan maritim antara Indonesia dan Timor Leste belum pernah diadakan, karena Indonesia menghendaki penyelesaian batas didarat terlebih dahulu baru dilakukan perundingan batas maritim RI – Timor Leste. Dengan belum selesainya batas maritim kedua negara maka diperlukan langkah-langkah yang terpadu untuk segera

mengadakan pertemuan untuk membahas masalah perbatasan maritim antara Indonesia dan Timor Leste. Permasalahan yang akan sulit disepakati adalah adanya kantong (*enclave*) Oekusi di Timor Barat. Selain itu adanya *entry/exitpoint* Alur Laut Kepulauan Indonesia III A dan III B tepat di utara wilayah Timor Laste.

3.5 Analisis Permasalahan Perbatasan

Sesuai dengan ketentuan universal, sebuah negara harus memiliki rakyat, wilayah dan pemerintahan. Dalam *Montevideo Convention on the Rights and Duties of States*, 1933, Pasal 1, ditetapkan bahwa sebagai suatu kesatuan, negara harus memiliki empat kualifikasi, yaitu; Memiliki penduduk yang tetap, Batas-batas wilayah kedaulatan yang jelas, Pemerintahan yang efektif dan Kemampuan untuk menjalin kerjasama dan hubungan dengan negara lain. Mengacu kepada konvensi tersebut, analisis permasalahan perbatasan dapat dikategorikan lebih lanjut dalam tiga aspek, meliputi; subjek/objek yang terlibat dalam permasalahan perbatasan; dimensi ruang (*spatial*) di mana permasalahan terjadi; serta berdasarkan identifikasi permasalahan yang terjadi sebagaimana berikut.

a. Subjek/ Objek Pelibatan

Subjek/objek yang terlibat dalam permasalahan perbatasan adalah Pemerintah dan Masyarakat. Mengacu kepada hasil konvensi Montevideo di atas (titik b), secara jelas dapat kita lihat bahwa aspek penetapan batas wilayah, merupakan komponen penting sebuah negara. Hal tersebut akan mempengaruhi masalah kependudukan, pemerintahan serta hubungan suatu negara dengan negara lain, utamanya

negara tetangga. Terkait dengan upaya yang sudah dilakukan oleh pemerintah serta kondisi masyarakat perbatasan, beberapa permasalahan yang terjadi meliputi.

1) Kegiatan Penetapan Titik Dasar
Bagi Indonesia, survei penetapan Titik Dasar atau *Base Point* telah dilaksanakan oleh Dishidros TNI AL pada tahun 1989 sampai dengan 1995 dengan melakukan survei hidro-oseanografi diberi nama Survei Base Point, selama 20 kali. Titik-titik Dasar itu kemudian diverifikasi oleh Bakosurtanal pada tahun 1995-1997. Pada tahun 2002, Pemerintah RI menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002, tentang "Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia", di mana di dalamnya tercantum 183 Titik Dasar perbatasan wilayah RI. Namun demikian, terlepas dari telah diterbitkannya PP 38 Tahun 2002, telah terjadi perubahan-perubahan yang tentunya mempengaruhi konstelasi perbatasan RI dengan negara tetangga seperti Timor Leste pasca referendum dan status Pulau Sipadan-Ligitan pasca keputusan Mahkamah Internasional. Di samping itu, mungkin patut juga dipertimbangkan untuk melakukan pengecekan ulang terhadap pilar-pilar yang dibuat pada saat Survei *Base Point*, kurang lebih 10 tahun lalu. Monumentasi ini perlu dilakukan sebagai bukti fisik kegiatan penetapan yang telah dilakukan serta menjadi referensi bila perlu dilakukan survei kembali di masa akan datang.

2) Permasalahan Perbatasan RI dengan Negara Tetangga
Hingga saat ini terdapat beberapa permasalahan perbatasan antara Indonesia dengan negara tetangga yang masih belum diselesaikan secara tuntas.

Permasalahan perbatasan tersebut tidak hanya menyangkut batas fisik yang telah disepakati namun juga menyangkut cara hidup masyarakat di daerah tersebut, misalnya para nelayan tradisional atau kegiatan lain di sekitar wilayah perbatasan.

3) Lemahnya pengelolaan perbatasan dan Masalah Pulau Terluar

Dimensi yang begitu luas memberikan kesulitan tersendiri bagi Pemerintah dalam melakukan pengelolaan perbatasan di samping masih kurang optimalnya pemahaman dan apresiasi aparat pusat dan daerah terhadap persoalan perbatasan ini. Hal demikian, menimbulkan berbagai celah terjadinya persoalan-persoalan menyangkut persoalan sosial; pelanggaran hukum seperti perdagangan manusia, penyelundupan (barang mewah, senjata, obat terlarang), transportasi kapal ilegal, bahkan masalah terorisme; sampai kepada meresapnya ideologi, paham atau ajaran yang tidak sesuai dengan Pancasila seperti yang mengarah pada terorisme. Kurang optimalnya pengelolaan ini juga dapat mengarah pada "hilangnya sebuah pulau", terutama pulau-pulau terluar yang berada jauh dari jangkauan dan pengamatan. Pada dasarnya terdapat empat kriteria sebuah pulau dapat hilang, yaitu: hilang secara fisik, secara kepemilikan, secara pengawasan, dan hilang secara sosiologis. Hilang secara fisik. Hilang secara fisik ini biasanya sebagai dampak dari proses geologis seperti abrasi atau karena rekayasa/ulah manusia yang dapat menenggelamkan sebuah pulau. Salah satu pulau yang perlu mendapatkan perhatian karena proses alam ini adalah Pulau Nipadi di Selat Singapura. Walaupun abrasi merupakan sesuatu yang bersifat alami tetapi kegiatan manusia dapat mempercepat proses tersebut, dalam

konteks Pulau Nipa, kegiatan penambangan pasir laut yang berlebihan di perairan Riau merupakan penyebab utama hampir tenggelamnya pulau tersebut.

Hilang secara kepemilikan. Sebuah pulau dapat hilang karena perubahan status kepemilikan. Perubahan status kepemilikan ini dapat terjadi karena pemaksaan dengan kekuatan militer, maupun melalui proses hukum. Contoh dari kasus pertama adalah kepemilikan Falklands Island oleh Inggris, sedangkan contoh kasus kedua adalah kepemilikan Pulau Sipadan dan Ligitan oleh Malaysia.

Hilang secara pengawasan. Dengan jumlah yang mencapai tujuhbelas ribu pulau lebih, sebuah pulau dapat saja luput dari kontrol atau pengawasan pemerintah, terlebih apabila "posisi" pulau tersebut lebih dekat ke negara lain dibanding ke Indonesia. Tanpa pengawasan, pulau-pulau terluar dapat saja dimanfaatkan oleh masyarakat atau bahkan pemerintah negara yang berbatasan untuk berbagai kegiatan, misalnya pariwisata, perikanan, perkebunan bahkan pembangunan secara fisik. Pulau Batek, Pulau Fani, Pulau Fanildo dan Pulau Danamerupakan contoh pulau yang memiliki kerawanan tersebut. Dalam kasus Pulau Batek, aparat daerah telah melaporkan kedatangan aparat Timor Leste ke pulau tersebut yang memang sangat dekat jaraknya ($\pm 5,75$ Nm) dari distrik satelit Timor Leste, Oekusi.

Hilang secara sosiologis. Hal ini biasanya diawali oleh praktek ekonomi masyarakat di pulau tersebut, yang diikuti dengan interaksi sosial (perkawinan) dari generasi ke generasi, sehingga terjadilah perubahan struktur ekonomi maupun struktur populasi penduduk di pulau tersebut. Pulau Marore dan Pulau Miangas di kepulauan Sangir Talaud merupakan contoh, di

mana pendatang dari Filipina secara perlahan mulai merubah struktur sosial dan ekonomi masyarakat setempat.

4) Kurangnya Pemahaman dan Implementasi Hukum

Belum adanya pemahaman yang sama dalam penerapan UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, mengakibatkan timbulnya tuntutan Pemda yang menginginkan adanya batas pengelolaan laut (pengkavlingan laut) didasarkan kepada wilayah daerah otonom dan bentrokan antar nelayan tradisional yang disebabkan perebutan wilayah tangkap.

5) Kondisi Kependudukan/Masyarakat Kondisi dan struktur sosial masyarakat kawasan perbatasan yang kurang kondusif, dimana tingkat pendidikan maupun ekonomi masyarakat di wilayah perbatasan pada umumnya masih rendah. Adanya kesenjangan antara masyarakat kita dengan masyarakat di negara tetangga yang berdekatan, membuat masyarakat kita mudah terpengaruh. Namun demikian, kesenjangan yang terjadi ini juga tidak lepas dari tanggungjawab pemerintah, baik di daerah maupun pusat.

b. Dimensi Ruang

Permasalahan dapat dikelompokkan berdasarkan dimensi ruang (*spatial*) di mana permasalahan terjadi. Bila dikaitkan dengan perbatasan maritim, permasalahan-permasalahan tersebut dapat terjadi di daerah pantai atau pesisir (*coastal region*), permukaan laut (*water surface*), dalam air (*water column*), dasar laut (*sea bed*) dan udaradi atasnya. Hal ini patut digarisbawahi karena seringkali kita cenderung melihat perbatasan maritim dengan satu dimensi saja yang tentunya akan membuat solusi penyelesaiannya menjadi kurang tajam.

Beberapa potensi permasalahan, meliputi.

1) Pantai atau Pesisir

Masalah yang dapat terjadi di daerah pesisir merupakan hal yang beragam dimana persoalannya dapat terlihat pada struktur dan praktek sosial, perompakan, lingkungan hidup, penyelundupan, aktivitas kepelabuhanan, terorisme hingga kegiatan pertahanan/keamanan (militer) negara tetangga/asing.

2) Permukaan Air

Permasalahan yang dapat timbul di permukaan air di kawasan perbatasan adalah problem menyangkut navigasi/pelayaran atau perdagangan laut, polusi, penyelundupan, perompakan/pembajakan (*sea armed robbery/piracy*), energi massa air (*ocean dynamic*), aktivitas perikanan, penegakan hukum (*law enforcement*), survei dan penelitian hingga kegiatan pertahanan/keamanan (militer) negara tetangga / asing.

3) Dalam Air

Permasalahan yang dapat timbul di dalam air (*Water Column*) di kawasan perbatasan adalah problem menyangkut polusi dan limbah, biota laut, penelitian bahkan kegiatan militer negara tetangga / asing.

4) Dasar Laut

Permasalahan yang dapat timbul di dasar laut di kawasan perbatasan adalah problem menyangkut eksplorasi sumber daya alam seperti pasir laut, timah atau minyak bumi/gas alam, polusi dan limbah, sampai dengan kegiatan yang terkait masalah pertahanan/ keamanan negeri seberang.

5) Udara

Permasalahan yang dapat timbul di angkasa di atas perairan kawasan perbatasan adalah problem menyangkut polusi udara, penyelundupan, hingga black flight, bahkan kegiatan penerbangan militer yang bersifat provokatif seperti pesawat mata-mata, latihan *dogfight*, atau uji coba senjata.

c. Identifikasi Permasalahan

Belum ditetapkannya perbatasan maritim dengan negara tetangga mengakibatkan pelaksanaan penegakan kedaulatan dan hukum di daerah perbatasan mengalami kendala. Khususnya dalam melaksanakan patroli penegakan kedaulatan dan hukum di daerah perbatasan KRI mendapat kesulitan dalam menentukan sampai sejauh mana patroli yang harus dilaksanakan. Kondisi ini untuk menghindari adanya pelanggaran wilayah yang kemungkinan dapat terjadi. Selain itu jika terjadi insiden ataupun pelanggaran hukum akan mengalami kesulitan hukum negara mana yang akan diterapkan dan jenis pelanggaran/tindak pidana apa yang dapat dikenakan kepada para pelanggar tersebut. Permasalahan-permasalahan tersebut juga dapat diidentifikasi menurut bidangnya, antara lain.

1) Kebebasan Berlayar

Pelayaran merupakan isu yang krusial karena tidak hanya menyangkut kegiatan ekonomi atau perdagangan, lebih dari itu, pelayaran harus dilihat sebagai sebuah praktek internasional yang patut diakomodasi, dilindungi dan difasilitasi.

2) Struktur dan Praktek Sosial

Aktivitas serta interaksi masyarakat di daerah pesisir dengan negara tetangga yang berdekatan akan memberikan dampak yang sistematis pada pada

struktur dan praktek kemasyarakatan di kawasan perbatasan.

3) Perompakan/Pembajakan

Isu ini telah menjadi perhatian serius dunia internasional dan dikategorikan sebagai salah satu bentuk kejahatan lintas negara atau *trans-national organised crime*. Kejahatan ini dapat dilakukan oleh operator-operator yang berasal dari suatu negara di daerah operasi yang terbatas namun dapat memberikan dampak global karena obyek serangannya yang berasal dari segala penjuru dunia.

4) Lingkungan hidup dan polusi atau limbah

Masalah lingkungan merupakan masalah yang sensitif dan telah menjadi tolok ukur modernisasi dan tingkat kooperatif suatu negara, bahkan dapat mempengaruhi aspek-aspek lainnya seperti ekonomi. Namun demikian, terlepas dari segala upaya pemerintah setiap negara untuk mengelola limbah dan menekan polusi, hal tersebut tetap terjadi. Dan, polusi tidak mengenal batas negara. Oleh sebab itu, limbah dari negara tetangga baik itu limbah domestik atau industri, dapat saja menumpuk di kawasan perbatasan negara lain.

5) Penyelundupan

Seperti perompakan dan pembajakan, tindakan penyelundupan kini termasuk ke dalam kejahatan serius karena seringkali juga disertai penyelundupan manusia, perdagangan wanita dan anak-anak, senjata dan obat terlarang. Hal ini tidak saja menimbulkan masalah-masalah yang menyangkut aspek ekonomi tetapi juga sisi kemanusiaan. Oleh sebab itu, hal ini perlu dipandang dengan serius.

6) Aktivitas Pelabuhan

Pelabuhan merupakan gerbang masuk sebuah negara. Hal itu tidak begitu berlaku bagi transportasi orang / personel karena jasa penerbangan yang telah meningkat pesat. Tetapi, bagi perdagangan, transportasi laut masih dan akan terus menjadi media yang paling efektif dan ekonomis. Oleh sebab itu, aktivitas kepelabuhanan di negara tetangga yang berdekatan akan memberikan dampak pada aktivitas pelabuhan di negara kita. Hal itu dapat berkembang menjadi suatu stimulan atau malah menjadi persaingan yang negatif. Tentunya hal tersebut akan berdampak pada iklim ekonomi secara keseluruhan.

7) Terorisme Maritim

Dengan semakin sempitnya ruang gerak di darat dan terbukanya mata operator terorisme pada “potensi” kelautan sebagai media penyebar rasa takut yang juga dapat langsung menusuk nadi ekonomi suatu negara, membuat terorisme maritim menjadi suatu hal yang perlu diperhatikan dengan sangat seksama. Wilayah perairan perbatasan dapat menjadi sasaran, apalagi bila terdapat instalasi seperti industri hidrokarbon, kimia, resor wisata, kapal niaga, bahkan kapal penumpang dan VIP/VVIP.

8) Kegiatan Pertahanan Keamanan

Sebuah negara dapat saja melakukan kegiatan Angkatan Bersenjata (AB) di kawasan perbatasan. Aktivitas semacam ini pasti membawa pengaruh langsung di mana Angkatan Bersenjata negara lain akan disiagakan di perbatasan untuk menangkal upaya fisik dan non-fisik yang lahir dari kegiatan militer yang dilakukan tetangganya itu.

9) Sumber Daya

Eksplorasi sumber daya laut di kawasan perbatasan merupakan permasalahan klasik dan akan terus terjadi. Hal ini

akan bertambah buruk dan dapat menjadi konflik bila tidak ditangani dengan serius oleh Pemerintah, utamanya tentu yang terjadi di kawasan perbatasan. Hal ini tidak saja menyangkut sumber daya bergerak seperti perikanan tetapi juga yang bersifat statis seperti konsesi minyak.

10) Polusi Udara

Berdasarkan pengalaman, polusi udara yang bersumber dari Indonesia akan dirasakan juga di Negara seberang, dan akan membawa dampak ekonomi dan politik pada negara kita bila di masa depan tetap tidak dapat mengantisipasi dengan efektif.

Dengan meningkatnya kemampuan manusia untuk melakukan eksploitasi laut lepas, juga menaikkan intensitas kegiatan eksplorasi di perairan yang jauh dari daratan termasuk perbatasan. Dan, hal ini merupakan suatu hal yang peka karena laut dan dasar laut, harus dilihat sebagai “pintu belakang” yang harus dibiarkan menjadi rahasia pribadi suatu negara yang tidak boleh diketahui pihak atau negara lain.

3.6 Strategi TNI Angkatan Laut Dalam Pengamanan Perbatasan

Permasalahan-permasalahan perbatasan seperti yang telah disampaikan di atas, apabila tidak diantisipasi dapat berkembang menjadi sebuah ancaman yang membahayakan kedaulatan Indonesia. Untuk itu TNI Angkatan Laut selain menjalankan tugas-tugas pertahanan matra laut, juga berupaya melakukan strategi terpilih melalui kegiatan-kegiatan pro-aktif demi meningkatkan ketahanan nasional di wilayah atau kawasan perbatasan yang sesuai dengan kebijakan pemerintah mengenai upaya menjadikan kawasan perbatasan negara sebagai beranda depan dan kawasan strategis, dimana

pendekatan pertahanan lebih mengedepankan aspek *prosperity* dengan memperhatikan aspek lingkungan hidup, serta dengan tetap memperhatikan aspek keamanan.

Kawasan perbatasan negara termasuk pulau kecil terdepan termasuk dalam kawasan strategis dari sudut kepentingan pertahanan dan keamanan. Beberapa kegiatan yang dilakukan oleh TNI Angkatan Laut dalam rangka mengamankan dan mengelola pulau terluar, antara lain.

a. Patroli Keamanan Laut

Patroli Keamanan Laut menghadirkan kapal-kapal perang RI (KRI) di seluruh perairan Indonesia, termasuk di pulau-pulau terpencil, selain dimaksudkan untuk melaksanakan patroli rutin dalam rangka penegakan keamanan di laut, juga dimaksudkan untuk menunjukkan kesungguhan negara kita dalam mempertahankan setiap tetes air dan jengkal tanah dari gangguan pihak asing (*deterrence effect*). Namun demikian, "pameran bendera" atau *show of flag* seperti di atas tidak saja harus diartikan sebagai sebuah tindakan *coersive* tetapi merupakan sebuah *naval diplomacy* yang merupakan cerminan politik dan kebijakan luar negeri Indonesia. Kegiatan ini juga diarahkan untuk mendekati masyarakat di pulau-pulau terluar dan terpencil, sekaligus untuk menggugah semangat kebangsaan dan cinta tanah air serta menjaga kedekatan secara psikologis.

b. Operasi Pengamanan Perbatasan

Indonesia memiliki perbatasan darat dengan tiga negara (Malaysia, Timor Leste dan Papua Nugini) dan perbatasan laut dengan sepuluh negara (India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini,

Timor Leste, dan Australia). Wilayah perbatasan merupakan garis depan pertahanan NKRI yang memiliki potensi kerawanan dari segala bentuk ancaman sehingga membutuhkan perhatian yang serius. Terkait dengan pengamanan perbatasan, TNI telah menggelar 373 pos perbatasan (TNI AL 117 pos) di sepanjang perbatasan darat serta melaksanakan operasi pengamanan perbatasan laut sepanjang tahun. Operasi pengamanan perbatasan laut disamping dilakukan secara unilateral juga dilaksanakan secara bilateral dengan negara terkait melalui Patroli Terkoordinasi (*Coordinated Patrol*).

c. Survei Hidrografi & Oseanografi

Terkait dengan perbatasan maritim, TNI Angkatan Laut secara rutin melaksanakan verifikasi titik referensi dan *re-survey* titik dasar untuk menentukan wilayah NKRI. Operasi survei hidrografi yang dilakukan oleh TNI Angkatan Laut ini tidak saja dilakukan untuk menetapkan Titik Dasar dan Garis Pangkal. Seringkali, data dan informasi yang dikumpulkan digunakan untuk menunjang kegiatan pembangunan di daerah, misalnya untuk membangun pelabuhan perintis, inventarisasi sumber daya alam atau kegiatan lain yang terkait dengan pembangunan sektor kelautan. Hal ini juga dapat dikatakan sebagai cerminan sikap cinta bangsa dan tanah air serta kepedulian terhadap pulau-pulau terluar yang menjadi bagian Negara Kesatuan Republik Indonesia.

d. Ekspedisi Kesra Nusantara (EKN)

Kegiatan Ekspedisi Kesra Nusantara merupakan program kerjasama antara beberapa kementerian seperti Kemenko Kesra, Kemenkes, Kemensos,

Kemendikbud dan TNI AL serta beberapa BUMN. Program pemerintah ini bertujuan untuk menjamin penyebaran kesejahteraan bagi penduduk di daerah-daerah terpencil. Ekspedisi Nusantara ini mencakup bantuan sosial, pasar murah, penyuluhan-penyuluhan dan hiburan bagi masyarakat. Program ini adalah suatu bentuk dukungan terhadap kebijakan pemerintah dalam memberikan kesejahteraan kepada seluruh masyarakat khususnya di daerah dan pulau-pulau terpencil.

e. Operasi Bakti TNI AL

Operasi bakti Surya Bhaskara Jaya (SBJ) merupakan operasi bakti yang telah dilakukan oleh TNI Angkatan Laut sejak tahun 1980-an. Pada hakikatnya, operasi bakti SBJ merupakan wujud kepedulian dan peran serta TNI Angkatan Laut untuk mendinamisasikan pembangunan daerah terpencil, khususnya pulau-pulau kecil yang tidak terjangkau oleh transportasi darat dan udara dalam rangka meningkatkan kesejahteraan penduduknya. Kegiatan operasi bakti SBJ ini secara langsung turut mendorong dan meningkatkan kemampuan ekonomi dan taraf hidup masyarakat di pulau-pulau terpencil tempat kegiatan berlangsung.

f. Mobile Market

Dalam rangka pemberdayaan ekonomi masyarakat di pulau-pulau terpencil maupun pulau-pulau terluar, TNI Angkatan Laut telah melaksanakan sebuah program kegiatan yang diberi nama Pasar Bergerak atau *Mobile Market*. Dalam program ini kapal-kapal TNI Angkatan Laut akan bergerak dari pulau ke pulau, dengan membawa komoditas perdagangan yang dibutuhkan oleh masyarakat setempat

dan dijual dengan harga yang terjangkau, serta membeli komoditas yang dihasilkan oleh masyarakat setempat yang selama ini dijual sangat murah karena ketiadaan sarana angkut ke pasar yang lebih besar.

g. Kapal Pintar

Salah satu program pemerintah dalam upaya mencerdaskan kehidupan bangsa adalah program Indonesia Pintar. Program ini berupaya menjangkau wilayah-wilayah terpencil yang tak terjangkau melalui Mobil Pintar, Motor Pintar, Rumah Pintar, dan Kapal Pintar. TNI Angkatan Laut bekerjasama dengan lembaga keuangan pemerintah turut berkontribusi dalam menyukseskan program tersebut melalui program Kapal Pintar. Pada dasarnya, kapal pintar merupakan kapal hasil produksi dalam negeri yang dirancang sebagai perpustakaan bergerak serta dilengkapi buku dan alat peraga setingkat sekolah dasar, sekolah menengah pertama, dan sekolah menengah atas, juga buku pengetahuan umum. Selain fasilitas perpustakaan umum tersebut, kapal pintar juga menyediakan komputer, termasuk koneksi internet serta alat instruksi dan penolong instruksi multimedia. Sesuai rencana yang telah dibuat, kapal pintar ini akan siap dioperasikan oleh TNI Angkatan Laut pada minggu ketiga Desember 2012.

h. Delimitasi Batas Maritim

Penetapan garis batas maritim antar-negara merupakan satu pekerjaan rumah yang harus mendapat perhatian serius dari semua pihak terkait. TNI Angkatan Laut dengan sumber daya manusia yang berkompeten di bidangnya selalu berkontribusi positif dalam setiap perundingan perbatasan maritim. Kontribusi dalam penentuan batas maritim merupakan upaya strategis

bangsa dalam menuntaskan permasalahan perbatasan. Perundingan sebagai bagian dari upaya diplomasi dilaksanakan secara simultan dengan upaya menjaga kedaulatan di perbatasan.

IV. SIMPULAN

Permasalahan perbatasan dan pulau terluar merupakan hal yang kompleks dan dinamis. TNI Angkatan Laut memandang serius masalah ini karena sebagai komponen pertahanan dan sebagai penegak kedaulatan RI di laut, TNI Angkatan Laut menyadari bahwa persoalan di perbatasan dan pulau terluar tidak saja berdampak pada tugas TNI Angkatan Laut, tetapi juga berpengaruh kepada ketahanan nasional secara langsung. Upaya serius Pemerintah, Kerjasama dan dukungan dari semua stakeholder terkait sangat dibutuhkan dalam upaya mengelola permasalahan di perbatasan dan pulau terluar. Melalui pengelolaan yang sinergis, kawasan perbatasan dan pulau terluar sebagai beranda NKRI dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat sekaligus memberikan dampak penangkalan terhadap negara lain. Menyadari akan kewenangan dan kemampuan yang dimiliki TNI Angkatan Laut serta kompleksitas permasalahan maritim yang harus dilaksanakan secara lintas sektoral, maka TNI Angkatan Laut senantiasa membina kemitraan, dengan merangkul serta mendorong kementerian atau instansi terkait dalam bekerjasama mengamankan perbatasan NKRI. Kesatuan upaya tersebut merupakan kekuatan Indonesia dalam memagari wilayahnya sehingga memberikan dampak penangkalan bagi setiap upaya yang merongrong kedaulatan bangsa.

CATATAN

¹Dinas Hidrografi dan Oseanografi TNI AL, “*Pulau-Pulau Kecil Terluar*” (Jakarta, 2004).

²Lihat juga Lembaran Negara No. 22/1960. The original version of the decree can be found at ANRI (Arsip Nasional Republik Indonesia) Jakarta.

³Singgih Tri Sulistiyono, “Ocean Territory Border Concept of Indonesia: A Historical perspective”, makalah dipresentasikan pada *The 22nd Conference of International Association of Historian of Asia* (Surakarta: 2-6 July 2012), hlm 4.

⁴Lihat misalnya M.C. Ricklefs, *A History of Modern Indonesia since ca. 1300* (London: Macmillan, 1981).

⁵Lihat K.R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985).

⁶Eric Martin, “Goldman Sachs’s MIST Topping BRICs As Smaller Markets Outperform”, <http://www.bloomberg.com/news/2012-08-07/goldman-sachs-s-mist-topping-brics-as-smaller-markets-outperform.html>, diakses Selasa, 11 September 2012.

⁷Kementrian Luar Negeri Republik Indonesia, <http://www.kemlu.go.id/Pages/News.aspx?IDP=5717&l=en>, diakses Kamis, 16 Agustus 2012, pukul 14.50 WIB.