

Garuda in Southeast Asia's Contested Waters: Indonesia dan Dinamika Keamanan Maritim Asia Tenggara

Indra Kusumawardhana

Frieska Haridha

Innesia Ma'sumah

Universitas Pertamina

Abstract

Indonesia's strategic agenda to become the Global Maritime Fulcrum creates the discourse related to its existence in the context of maritime security in Southeast Asia. The emergence of Indonesia's political realism to maintain the sovereignty of its waters has fueled various maritime insecurity problems that have occurred in Indonesian waters so far. Drawing from abovementioned context, this paper provides an analysis related to the various dynamics, challenges and issues of maritime security in Southeast Asia that surrounds Indonesia's Global Maritime Fulcrum. Using traditional and non-traditional security study approaches in understanding maritime security, this paper examines various maritime insecurity issues faced by Indonesia, especially in the context of the Global Maritime Fulcrum agenda.

Keywords: *Indonesia, Global Maritime Fulcrum, maritime security, Southeast Asia*

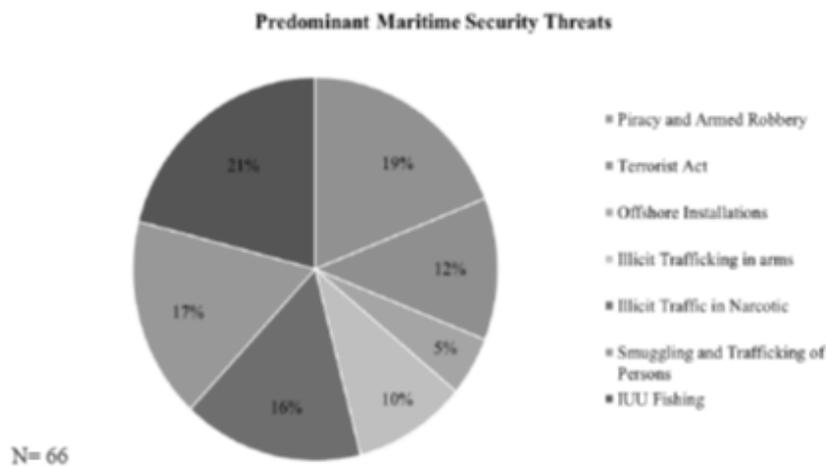
Abstrak

Agenda strategis Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia menciptakan diskursus terkait eksistensi Indonesia dalam konteks keamanan maritim di Asia Tenggara. Kemunculan realisme politik Indonesia untuk menjaga kedaulatan perairannya memantik berbagai permasalahan ketidakamanan maritim yang terjadi di perairan Indonesia selama ini. Bertolak dari sana, tulisan ini memberikan suatu analisis terkait berbagai dinamika, tantangan, dan isu Keamanan Maritim di Asia Tenggara yang melingkupi agenda Indonesia yakni Poros Maritim Dunia. Menggunakan pendekatan studi keamanan tradisional dan non-tradisional dalam memahami keamanan maritim, tulisan ini membedah berbagai isu-isu ketidakamanan maritim yang dihadapi oleh Indonesia, terutama dalam konteks agenda Poros Maritim Dunia.

Kata-kata kunci: *Indonesia, Poros Maritim Dunia, keamanan maritim, Asia Tenggara*

Pendahuluan

Implementasi agenda Poros Maritim Dunia oleh Presiden Joko Widodo sejak 2014 memberikan sumbangsih penting terhadap diskursus studi keamanan kontemporer, terutama dalam konteks keamanan maritim. Seperti yang dijelaskan oleh Febrica (2017), berdasarkan berbagai dokumen resmi serta pendapat ahli yang tersedia, terdapat empat ancaman pada dimensi maritim Indonesia yakni *illegal fishing*, *illegal migrants*, *maritime border issues*, dan *smuggling*. Dari empat ancaman tersebut maraknya aktivitas illegal fishing menjadi yang paling mendapat sorotan dikarenakan ancaman kemerosotan cadangan ikan di wilayah perairan Indonesia (Chapsos & Malcolm, 2017; Connelly, 2015; Febrica, 2017; Gindarsah & Priamarizki, 2015; Hongzhou, 2015; Nainggolan, 2015; Negara & Das, 2017). Terlebih lagi keterlibatan kapal-kapal asing terutama Cina dan Vietnam memunculkan polemik dalam melakukan tindakan tegas terhadap para pelaku pencurian ikan di wilayah perairan Indonesia, terutama dalam konteks hubungan internasional Indonesia dengan negara-negara yang terlibat dalam kasus tersebut.



Sumber: Chapsos, I., & Malcolm, J. A. (2017). *Maritime security in Indonesia: Towards a comprehensive agenda?* *Marine Policy*, 76: 182.

Gambar 1
Komposisi Ancaman Keamanan Maritim di Perairan Indonesia

Salah satu lokasi yang menjadi pusat aktifitas pencurian ikan antara lain di perairan Anambas dan Natuna. Data yang tersedia menunjukkan frekuensi pencurian yang cukup tinggi. Dalam rentang tahun 2014, sebanyak 78 kapal ikan asing ditahan karena pencurian ikan di perairan ini. Menurut Wakil Bupati Anambas, Abdul Haris, banyaknya pencurian ikan membuat

masyarakat Anambas yang 90 persen bekerja sebagai nelayan menjadi tersingkir (Rohingati, 2014). Dalam menghadapi kondisi tersebut Indonesia merespons tantangan yang ada dengan melakukan sebuah kebijakan yang menjadi representasi komitmen dalam menjaga kedaulatan maritimnya. Salah satu perwujudan yang mencolok dari pendekatan Jokowi yang cukup keras dalam memenuhi kepentingan nasional adalah kampanye pemerintahannya dalam memberantas penangkapan ikan ilegal di perairan Indonesia yang telah merugikan Indonesia secara ekonomi (Hutton dikutip oleh Pradhan, 2016:9). Untuk menangkal hal tersebut, Menteri Susi Pudjiastuti pada tahun pertama memerintahkan penenggelaman kapal asing 106 yang tertangkap mencuri ikan di perairan Indonesia (Amindoni, 2015).

Meningkatnya realisme politik Indonesia dalam menyikapi dinamika keamanan maritim di Natuna menjadikan posisi Indonesia yang semakin terhisap dalam interaksi konfliktual di antara negara-negara yang hingga saat ini belum mampu menyelesaikan tantangan keamanan di kawasan yang paling mendesak yakni konflik Laut Cina Selatan (Kantaprawira et al, 2019; Anggraini, 2019). Namun, dinamika ini juga menguatkan urgensi untuk memahami kontestasi pada dimensi keamanan maritim yang terjadi secara teoritis. Tantangan untuk dapat menegaskan kedaulatannya pada dimensi maritim yang berada pada kondisi geografis yang dinamis dan penuh kontestasi antar aktor di perairan Indonesia, terutama Natuna, mendorong Indonesia untuk mampu menunjukkan sikap dalam merespons ancaman yang muncul dengan menunjukkan kapasitasnya dalam menegaskan wilayah kedaulatan Indonesia. Oleh karena itu, pemahaman terkait dinamika keamanan maritim di Kawasan Asia Tenggara menemukan arti pentingnya.

Studi terdahulu sangat penting dalam kaitan meletakkan kebaruan dari tulisan ini di antara kajian-kajian yang telah dilakukan sebelumnya. Keliat (2009) tidak hanya berfokus pada aktifitas penangkapan ikan secara ilegal sebagai ancaman utama keamanan maritim namun berusaha memberikan analisis terkait implikasinya terhadap kebijakannya terhadap Indonesia. Keliat lebih menitikberatkan pada diskursus landasan teoritis dalam memahami keamanan maritim, serta urgensi untuk kebijakan keamanan maritim yang lebih terintegrasi untuk Indonesia dalam menghadapi dinamika keamanan maritim yang meliputinya. Sedangkan Anwar (2016) memberikan rekomendasi strategis dalam merumuskan sistem keamanan maritim Indonesia berdasarkan pada analisis kepentingan, ancaman, dan kekuatan laut. Berlandaskan tiga konsep tersebut, Anwar memberikan telaah terhadap kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman, ancaman yang perlu menjadi perhatian utama dalam penanganannya, pengertian dan lingkup keamanan maritim, serta upaya-

upaya yang diperlukan dalam membangun kekuatan maritim Indonesia.

Selain tulisan di atas, ada beberapa tulisan yang menganalisis dinamika keamanan maritim di seputar perairan Asia Tenggara menggunakan perspektif hukum internasional terutama dalam konteks aktifitas pencurian ikan (*illegal fishing*). Salah satunya adalah Sodik (2009) yang mengulas permasalahan aktifitas penangkapan ikan secara illegal dengan pendekatan hukum laut dan mengajukan argumen utama yakni tata kelola registrasi *vessel* di Indonesia masih jauh dari kata layak untuk dapat mengatasi tantangan salah satu keamanan maritim yakni *illegal fishing* di perairan Indonesia. Pada tahun yang sama juga penulis tersebut melakukan publikasi terkait IUU Fishing dengan pendekatan hukum laut namun dengan tesis utamanya adalah pentingnya memperkuat kerangka legal dan institusional Indonesia untuk menghadapi tantangan terkait IUU Fishing (Sodik, 2009).

Jika pendekatan hukum yang telah disinggung sebelumnya lebih bercorak domestik, artikel yang ditulis oleh Heazle dan Butche (2007) telah menyinggung terkait ancaman berkurangnya cadangan ikan di perairan Indonesia sehingga dibutuhkan sebuah rezim kawasan yang lebih komprehensif dikarenakan banyaknya nelayan asing (terutama Thailand) yang melakukan *illegal fishing* di perairan Indonesia. Mereka mengatakan bahwa "*one way to overcome the limited ability of the Indonesian government to enforce fisheries regulations and to control the movement of fishing vessels into the waters of other countries is to establish a regional regulatory regime that builds on and expands the Southeast Asia Fisheries Development Center (SEAFDEC) advisory body*". Namun tentunya keterbatasan kajian-kajian tersebut masih terbatas pada perspektif rasionalitas legal-formal dalam mengatasi permasalahan IUU Fishing, dinamika politik antar negara masih sangat sedikit dieksplorasi dalam substansi kajian-kajian di atas.

Kajian pertama yang membawa isu *IUU Fishing* sebagai polemik keamanan maritim antarnegara sehingga perlu dianalisis dalam kerangka studi Hubungan Internasional yang ditemukan oleh studi terdahulu ini adalah artikel yang ditulis oleh Thang (2012) yang menekankan pada pentingnya potensi kekayaan perikanan di LCS bagi negara-negara di sekitarnya. Thang menggarisbawahi upaya yang dilakukan oleh negara-negara di sekitar LCS untuk memanfaatkan potensi perikanan. Menurut Thang, apa yang dilakukan tersebut lebih mudah dilakukan daripada melakukan kerjasama eksplorasi sumber daya minyak. Oleh karena itu, kerjasama penangkapan ikan di LCS dapat ditingkatkan. Lebih jauh, penelitian ini menyuguhkan peraturan-peraturan mengenai hukum laut untuk mengoptimalkan kerjasama penangkapan ikan di LCS.

Serupa dengan proposisi kajian Thang yang menekankan pentingnya ketersediaan kerjasama untuk mengelola perikanan di kawasan, Pedrason,

Kurniawan dan Purwasandi (2016) secara lebih khusus membahas praktek diplomasi maritim antara Indonesia dan Malaysia. Masalah di wilayah masing-masing negara, melalui pendekatan diplomasi maritim kooperatif. Dengan demikian, menggunakan desain di atas, penelitian ini mencoba mengembangkan blok bangunan anti-IUU Fishing melalui praktik kerjasama antara Indonesia dan Malaysia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa praktik diplomasi maritim kedua negara belum menjadi fokus utama dalam menanggulangi IUU Fishing tersebut. IUU Fishing sebenarnya adalah ancaman nyata bagi kedua negara yang dapat memengaruhi masalah ekonomi dan keamanan. Singkatnya, baik Indonesia dan Malaysia harus melakukan upaya serius melalui kerjasama diplomasi maritime untuk mengatasi permasalahan terkait IUU Fishing.

Menariknya dalam kajian tersebut disinggung mengenai keberhasilan Indonesia dan Malaysia dalam pengembangan kerjasama komprehensif di berbagai kerangka kerjasama Anti-IUU Fishing (Pedrason et al., 2016:79); seperti Kerjasama Trilateral Malaysia, Singapura dan Indonesia (MALSINDO) serta kerjasama trilateral *Regional Strategies Action Program* (RSAP) antara Indonesia, Malaysia dan Filipina untuk melawan IUU Fishing di seputar perairan Sulu-Sulawesi. Bahkan disinggung juga mengenai kerjasama multilateral dalam kerangka *ASEAN Wildlife Enforcement Network* (ASEAN-WEN). Juga kerja sama multilateral lainnya seperti *Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries, and Food Security* (CTI-CFF) yang melibatkan Indonesia, Malaysia, Papua Nugini, Filipina, Kepulauan Solomon, dan Timor Leste. Kerjasama tersebut juga bertujuan untuk melawan aktifitas *IUU Fishing* yang dapat mengancam keberlangsungan ekosistem laut.

Bertolak dari studi terdahulu di atas, tulisan ini berpendapat bahwa belum ada tulisan yang menggambarkan secara holistik dan komprehensif dengan ditopang oleh data-data terkini yang dapat menggambarkan dinamika keamanan maritim di Asia Tenggara yang meliputi Indonesia sebagai negara kepulauan. Oleh karena itu, tulisan ini akan menganalisis berbagai ancaman keamanan maritim yang melingkupi Indonesia sebagai negara kepulauan, terutama dalam konteks politik internasional di kawasan. Menggunakan konsep keamanan maritim dengan pendekatan keamanan tradisional dan non-tradisional, tulisan ini menganalisis dinamika keamanan maritim di Asia Tenggara yang memiliki kaitan dengan Indonesia sebagai negara terbesar di kawasan.

Kerangka Pemikiran

Tulisan ini bertolak dari konsep keamanan dalam pendekatan tradisional yang *state-centric* dimana setiap ancaman terhadap negara selalu diasumsikan datang dari luar negara sendiri dan dimaknai dalam dimensi militer terhadap teritorial yang dimiliki. Lebih dari 30 tahun lalu,

Buzan (1983:3) mengklaim bahwa “*security was an ‘underdeveloped concept’ and ‘seldom addressed in terms other than the policy interests of particular actors or groups, and the discussion has a heavy military emphasis.’*” Pada 1980-an studi keamanan menemukan urgensi untuk mengembangkan pemahaman yang lebih komprehensif terkait dimensi keamanan nasional dan keamanan internasional.

Menurut pendapat Bueger (2014) “*Maritime Security is one of the latest buzzwords of international relations.*” Munculnya kerawanan di laut terkait aktifitas perompak di pesisir pantai Somalia pada tahun 2008 dan 2011 menjadi salah satu pemicu utama meningkatnya kesadaran dunia internasional terhadap dimensi keamanan maritim, serta menjadikannya agenda kebijakan tingkat tinggi yang utama. Terlebih lagi, rangkaian realitas yang terungkap di dalam kontestasi konflik dan isu di dewasa ini semakin menunjukkan menguatnya tensi pada dimensi maritim berbagai kawasan di dunia ini, sebut saja kawasan Artik, LCS, dan Laut Cina Timur menjadi alasan mengapa sekarang ini terjadi investasi yang sangat signifikan terhadap dimensi keamanan dan pertahanan maritim negara-negara *emerging powers*. Dikarenakan *maritime security* juga merupakan konsep yang masih diperdebatkan, diskursus terkait keamanan maritim bertumpu pada pemahaman terkait ancaman yang terjadi pada domain maritim (Klein, 2011; Kraska & Pedrozo, 2013; Roach, 2004; Vrey, 2010; 2013).

Pandangan tersebut juga didukung oleh Till (1996:5) yang berargumen bahwa “*there are different definitions of maritime security due to the vast scope of the term.*” Bahkan, United Convention on The Law of the Sea (UNCLOS) yang telah disepakati secara luas oleh negara-negara dunia pada tahun 1982 dan dilaksanakan pada tahun 1994 tidak memberikan definisi yang komprehensif terkait keamanan maritim. Alih-alih menyinggung masalah keamanan maritim secara jelas, UNCLOS hanya mengejawantahkan pemahaman keamanan secara umum. Meskipun demikian, ketentuan yang termuat di dalam perjanjian tersebut mencakup isu-isu yang ekstensif pada dimensi keamanan seperti ancaman dikarenakan aktifitas militer (misalnya uji coba senjata, penggunaan kekuatan, aktifitas pesawat militer, dll) dan masalah-masalah lingkungan serta penangkapan ikan ilegal (UNCLOS, artikel 19). Namun ketentuan yang ada tidak memberikan eksplanasi yang layak ataupun klasifikasi yang jelas terhadap konsep keamanan maritim.

Keliat (2009) memberikan gambaran perbedaan tentang dua mazhab keamanan ini. Mazhab tradisional mendefinisikan masalah-masalah keamanan sebagai kegiatan pencarian keamanan oleh negara dan kompetisi antar negara untuk keamanan. Pencarian dan kompetisi itu diwujudkan misalnya melalui konfrontasi, perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Karena itu bentangan keamanan (*security landscape*) menurut mazhab ini pada dasarnya adalah masalah antarnegara (*interstate problem*).

Mazhab yang kedua, yang non-tradisional, menyatakan bahwa bentangan keamanan semacam itu tidak mencukupi. Tetapi bentangan keamanan itu harus memasukkan masalah keamanan intranegara (*intrastate security problem*) dan masalah keamanan lintas-nasional (*transnational security problem*).

Dalam memahami keamanan maritim yang disinggung dalam penelitian ini, kedua mazhab tersebut tidak dapat dipisahkan secara kaku untuk memahami dinamika keamanan maritim yang muncul dalam konteks fenomena yang diteliti. Hal ini dikarenakan munculnya isu keamanan maritim diawali dengan fungsi wilayah perairan yang semakin strategis bagi kepentingan negara-negara di dunia. Menurut Susanto dan Munaf (dalam Nugraha & Sudirman, 2016), wilayah maritim merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi global, sehingga menjadikan keamanan maritim isu krusial bagi banyak negara di dunia.

Dalam konteks keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara, Liss (2007) berpendapat bahwa kejahatan laut di Asia Tenggara saat ini tidak hanya masalah pertahanan dalam dimensi militer, akan tetapi mengarah pada dimensi lain, seperti perompakan dan terorisme. Sedangkan penangkapan ikan secara ilegal di perairan Indonesia merupakan isu yang menjadi perhatian keamanan nasional dan menjadi permasalahan antara pelaku aktifitas *illegal fishing* yang didominasi oleh kapal berbendera asing dan pemerintah Indonesia yang berakibat pada permasalahan hubungan dengan negara lain. Seperti yang dikatakan oleh Febrica (2017:48), "*A substantial portion of these products are fished by foreign vessels operating without permit or with a permit that has been illegally transferred from an Indonesian permit holder to foreign fishermen.*" Meskipun tantangan keamanan maritim begitu beragam, namun masalah pencurian ikan pada dasarnya menjadi tantangan yang menyentuh kepentingan Indonesia untuk mampu menjaga kedaulatan wilayahnya.

Sedangkan masalah demonstrasi kapasitas menjaga kedaulatan wilayah merupakan kepentingan utama Indonesia sejak lama. Hal ini berbeda dengan Singapura yang lebih menganggap keamanan jalur pelayaran lebih utama dibandingkan kedaulatan perairan. Stabilitas keamanan maritim sangat diperlukan oleh Indonesia untuk menunjukkan komitmennya terhadap agenda Poros Maritim Dunia dalam rangka menjaga kepentingan nasional bangsa yang berdampak pada pembangunan nasional. Meskipun urusan yang dihadapi adalah pencurian ikan yang tidak berkaitan dengan keamanan tradisional seperti senjata ataupun pelanggaran batas wilayah oleh kapal atau pesawat militer negara lain, akan tetapi isu ini dipersepsikan sebagai ancaman terhadap kepentingan nasional.

Konsep keamanan maritim berada di antara kerangka keamanan tradisional dan non-tradisional. Berdasarkan kerangka keamanan tradisional, pelanggaran terhadap keamanan maritim dianggap mengancam

kedaulatan dan identitas negara. Sehingga kasus *illegal fishing* di sekitar perairan Natuna dapat dikategorikan berada di antara kerangka keamanan maritim tradisional dan non-tradisional. Artinya, pencurian ikan berada pada dimensi kerangka keamanan yang kedua, sedangkan pelanggaran batas wilayah merupakan sebuah aktifitas yang menjadi domain kerangka keamanan yang pertama. Corbett (1911:9) mengatakan, “*The vaguer the problem to be solved, the more resolute must we be in seeking points of departure from which we can begin to lay a course, keeping always an eye open for the accidents that will beset us, and being always alive to their deflecting influences.*”

Berbagai pendapat di atas dimaksudkan untuk memberikan gambaran bahwa keamanan maritim merupakan sebuah konsep yang masih sarat dengan perdebatan dan sangat tergantung pada bertolak dari pijakan perspektif manakah keamanan maritim tersebut dipahami. Dalam konteks tersebut Bueger (2014) memberikan sebuah kerangka kerja dalam memetakan dimensi keamanan maritim. Bueger membagi interelasi konsep yang merepresentasikan keamanan maritim dalam empat konsep besar yakni lingkungan maritim, pembangunan ekonomi, keamanan nasional, dan keamanan manusia. Dalam interelasi konsep tersebut *illegal fishing* masuk ke dalam irisan antara keamanan manusia dan pembangunan ekonomi.



Sumber: Bueger (2014: 159-164).

Gambar 2
Maritime Security Matrix

Namun kategorisasi Buerger tersebut tidak sepenuhnya akurat ketika diterapkan dalam konteks keamanan di negara Dunia Ketiga. Acharya (1995) dalam tulisannya mengatakan bahwa, "*The tendency of security studies to focus on a particular segment of the international system to the exclusion of another is ironic given the fact that it is in the neglected arena that the vast majority of conflicts have taken place.*" Hal ini berarti bahwa masalah keamanan yang dihadapi oleh negara Dunia Ketiga serta relasinya dengan isu-isu yang lebih besar dari tatanan internasional sangat berbeda dengan bayangan berbagai pandangan dominan terkait keamanan dalam konstelasi studi keamanan.

Akibatnya, hakekat keamanan nasional pada negara dunia ketiga sebagai sebuah simbol yang ambigu lebih kental terasa dibandingkan dengan negara-negara maju yang secara institusional lebih mapan (Acharya dalam Hughes & Lai, 2011:53). Acharya melanjutkan penjelasannya bahwa kelangkaan sumberdaya, ledakan penduduk, keterbelakangan, dan kerusakan lingkungan merupakan jantung ketidakamanan di negara Dunia Ketiga. Hal ini berarti bahwa pembangunan ekonomi dan keamanan manusia sangat erat kaitannya sehingga keberlangsungan berbagai aspek yang memiliki kontribusi terhadap pembangunan ekonomi sangat erat kaitannya dengan keamanan nasional.

Indonesia dan Dinamika Keamanan Maritim Tradisional di Asia Tenggara

Temuan paling penting yang diungkap dalam bagian ini adalah; di tengah instabilitas keamanan maritim Kawasan di Laut Cina Selatan (LCS), merujuk pada berbagai macam ancaman keamanan maritim yang telah disinggung Bueger (2014:2) yakni *inter-state disputes, maritime terrorism, piracy, trafficking of narcotics, people and illicit goods, arms proliferation, environmental crimes, or maritime accidents and disasters*, ternyata IUU Fishing justru menjadi stimulus utama meningkatnya ketegangan antar-negara di Kawasan Asia Tenggara. Pada titik ini, secara otomatis, Natuna menjadi wilayah Indonesia yang paling mendapat sorotan dikarenakan tingginya angka aktifitas pencurian ikan di sana.

Meretas dinamika keamanan maritim tradisional di LCS, relatif lebih linear dibandingkan memahami dinamika keamanan maritim non-tradisional yang melingkupinya. Secara definisi, dalam penjelasan Buzan (1998) pemahaman paling dasar ketika berbicara keamanan internasional, sumber pemahaman dapat diraih melalui dinamika di dalam politik-militer tradisional dari keamanan. Pada konteks ini, keamanan selalu menekankan pada aspek bertahan hidup (*survival*) dari negara. Sedangkan, menurut Attina (2016) keamanan tradisional mencakup berbagai ancaman terhadap nilai esensial dari keberadaan negara, integritas teritorialnya, serta kedaulatan politiknya di dalam sistem internasional.

Dalam konteks keamanan maritim di LCS, dikarenakan LCS merupakan Kawasan strategis yang digunakan untuk berbagai macam

kegiatan di dalam keseharian aktifitas masyarakat dunia, seperti yang disinggung oleh Wu dan Zou (2009) bahwasanya *“Maritime security is of vital importance to the South China Sea, which is located in Southeast Asia and is a critical sea route for the maritime transport of East Asian countries including China”*. Maka menurut pemahaman peneliti; aspek terpenting pada dimensi maritim Laut Cina Selatan adalah menjaga *“good order at sea”*. Pendapat ini selaras dengan penjelasan berikut:

Maritime security tends to emphasize the importance of maintaining good order at sea in terms of the use and management of the marine resources for human development. In a hotspot like the South China Sea, where sovereignty disputes and overlapping maritime claims are escalating and complicated, the maintenance of maritime security is a vital issue, covering all aspects of traditional and non-traditional security (Anh, 2016).

Lebih jauh lagi, selaras dengan pemahaman Attina terkait keamanan, Anh menyatakan bahwasanya *“With regard to traditional security, the escalation of conflicting territorial and maritime claims could lead to the rhetorical “sound of cannon.”* Dimana aksi saling klaim batas wilayah, kapasitas beserta kedaulatan dalam memanfaatkan sumber daya alam yang termuat pada dimensi maritim, bahkan berbagai tindakan untuk mengartikulasikan eksistensi di dalam dinamika mengamankan integritas kewilayahan pada dimensi maritim dapat menjadi sumber konflik berkepanjangan antar negara-negara yang terikat di dalam kesatuan wilayah dikarenakan berbatasan secara kelautan.

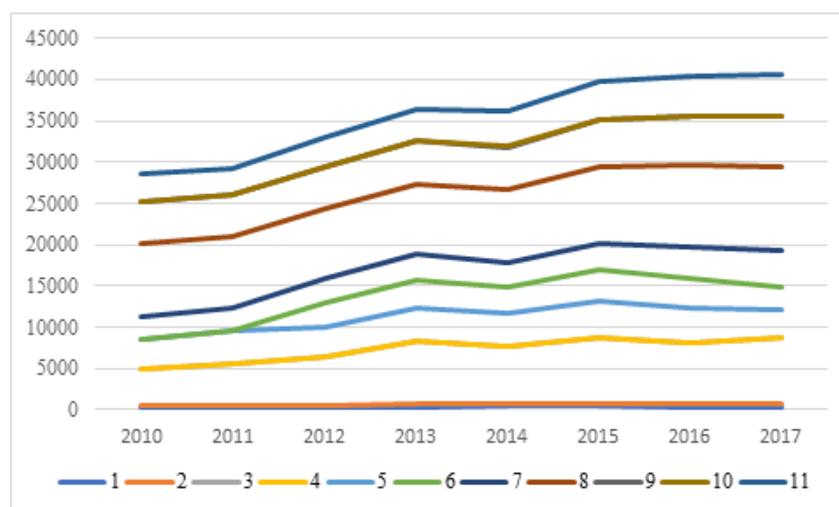
Bertolak dari pemahaman keamanan tradisional ini, stimulus utama yang menguatkan tensi ketidakamanan maritim di LCS setidaknya berkuat di dalam dua spektrum yang saling berkaitan yakni; pertama, masalah utama sengketa klaim wilayah laut di sana yang melibatkan banyak negara-negara Asia Tenggara dan negara besar Cina. Dan kedua, menguatnya kecenderungan untuk meningkatkan kapasitas militer dalam kaitan mengamankan integritas ke-wilayahan antar negara.

Masalah pertama, dalam konteks aksi saling klaim wilayah di LCS, menurut observasi peneliti bersumber dari kegagalan rezim keamanan maritim yang tersedia dalam menjadi landasan untuk menyelesaikan masalah LCS di antara negara-negara yang terlibat. Setidaknya dalam kaitan ini, ada dua rezim maritim yang menjadi landasan utama pemahaman para *claimant states* terkait LCS yakni: UNCLOS dan berbagai macam kesepakatan dalam merespons masalah LCS yang muncul berdasarkan mekanisme dialog antara ASEAN dan Cina sebagai negara besar (e.g. DOC dan COC). Sudut pandang ini selaras dengan pernyataan Ba dan Storey

(2016) di dalam artikelnya *“Continuity and Change in the South China Sea”* yang mengatakan *“One of the most enduring drivers of the dispute has been an evolving maritime regime. For claimants, this has meant a need to demonstrate occupation, use and presence”*. Dinamika perkembangan rezim maritim yang melingkupi LCS sebagai perairan semi-enclosed sangat dipengaruhi oleh percobaan oleh negara-negara pengklaim untuk memperkuat wilayah, batas maritime, dan yurisdiksi mereka. Karena sengketa LCS mencakup ketiga aspek dari nilai esensial negara di dalam perspektif tradisional yakni keberadaan negara, integritas politik, serta kedaulatan teritorial. Sedangkan mekanisme ASEAN dalam memberikan resolusi terkait masalah tersebut terjebak di dalam proses negosiasi yang sangat panjang dalam membangun konsensus. Sehingga pada akhirnya, kegagalan keduanya untuk menjadi rujukan serta memberikan kejelasan dalam menyelesaikan sengketa LCS, menjadikan negara-negara di LCS meningkatkan realisme politiknya serta memperkuat kapasitas armada laut dan aksi gelar kekuatan militer negara-negara di Asia Tenggara dan negara Cina di LCS.

Trajektori yang menunjukkan meningkatnya total belanja militer negara-negara di Asia Tenggara tidak bisa hanya diartikan sebagai tindakan rutin negara-negara tersebut dalam merawat kapasitas militernya, namun harus secara mendalam dilihat sebagai respons dalam menyikapi kondisi lingkungan strategis di dalam kontestasi keamanan di Asia Tenggara, dimana LCS merupakan spektrum permasalahan utama yang awam dihadapi oleh negara-negara Asia Tenggara.

Grafik 1
Anggaran Militer di Asia Tenggara 2010-2017 (dalam US\$ juta)



Sumber: Data diolah berdasarkan data Stockholm International Peace Research Institute, 2018. Dapat di akses secara daring di <https://www.sipri.org/databases/milex>.

Dimana angka menunjukkan bahwasanya pada tahun 2010 total jumlah belanja militer negara-negara di Asia Tenggara pada waktu itu adalah 30,9 Milyar USD, kemudian meningkat sebanyak lebih dari 30% di tahun 2017 yakni 40,5 Milyar USD. Berdasarkan data ini, tercatat ada enam negara yang secara konstan mengalami peningkatan jumlah belanja militer setiap tahunnya yakni Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, Filipina, dan Malaysia. Vietnam dan Filipina adalah dua negara yang terlibat langsung di dalam pusaran sengketa LCS, sedangkan Indonesia dan Malaysia, seperti yang telah disinggung sebelumnya, dalam rentang tahun 2010-2014 berusaha mempertahankan posisinya sebagai penengah di dalam masalah tersebut.

Konteks di dalam tren meningkatnya belanja militer negara-negara di Asia Tenggara setidaknya dapat ditemukan dalam berbagai dinamika kebijakan strategis dua negara yang terlibat langsung dengan sengarut di LCS. Filipina pada tahun 2011, AFP Chief of Staff Jenderal Eduardo Oban mengumumkan rencana untuk meningkatkan pangkalan udara di pulau Pag-Asa. Dua bulan kemudian, studi angkatan laut Filipina merekomendasikan untuk Filipina mengakuisisi kapal selam sebagai instrumen "*deterrent against future potential conflicts*" (Thayer, 2015).

Sedangkan Vietnam, merespons agresifitas Cina, dengan melakukan tindakan serupa dengan Filipina. Di tahun 2009, Vietnam mengumumkan akan membeli 6 kapal selam tipe conventional diesel-powered Kilo-class dari Rusia. Kapal selam ini akan dilengkapi dengan seaskimming 3M-54 Klub anti-ship missiles dengan daya jelajah 300 kilometer (Thayer, 2016b). Di lanjutkan pada tahun 2011, Vietnam mendorong penguasaannya terhadap program modernisasi instrument militer dengan mendapatkan 4 pesawat tempur Su-30MK2 multi-role dari Rusia. Pesawat tempur ini dilengkapi Kh-59MK anti-ship cruise missile dengan daya jelajah 115 Kilometer. Sekaligus, Vietnam telah memesan 16 pesawat yang sama demi memperkuat daya dukung kapasitas militernya di matra udara dan laut (Thayer, 2016). Juga pada tahun 2011, Vietnam juga menerima pengiriman dua missile-frigates kelas Gephard yang dipersenjatai dengan rudal anti-kapal Kh-35E dengan jangkauan 130 km dan dua kapal patroli rudal kelas Svetlyak (Green dan Cancian, 2016).

Berdasarkan dua narasi tersebut, dapat disimpulkan saat ini, LCS menjadi sumber instabilitas keamanan maritim tradisional di kawasan Asia. Disparitas kekuatan antara Cina dengan negara Asia Tenggara, menyebabkan negara-negara Asia Tenggara memiliki pilihan yang sangat terbatas dalam mengamankan integritas teritorialnya. Setidaknya pilihan-pilihan tersedia adalah memperkuat sentralitas ASEAN yang sudah terbukti menjadi suatu hal yang sulit untuk dipertahankan dalam jangka panjang dikarenakan disparitas ekonomi antara negara-negara ASEAN menjadikan

banyak negara-negara ASEAN seperti Laos, Kamboja dan Myanmar lebih cenderung memilih untuk dekat dengan Cina demi mendapatkan bantuan ekonomi yang signifikan, sehingga suara bulat ASEAN terkait LCS untuk menghadapi Cina menjadi sangat sulit dicapai. Atau mengundang kekuatan besar lain untuk menjadi penyeimbang sphere of influence Cina di kawasan yakni Amerika Serikat. Pilihan kedua ini terbukti cenderung menjadi pilihan Filipina dan Vietnam dalam mengamankan kepentingan nasionalnya di LCS. Tentunya keterlibatan Amerika Serikat semakin meningkatkan kompleksitas penyelesaian LCS dikarenakan Cina sangat anti terhadap keterlibatan pihak di luar kawasan Asia Tenggara dalam kasus LCS.

Indonesia dan Dinamika Keamanan Maritim Non-Tradisional Di Asia Tenggara: Dari *Maritime Piracy* hingga *IUU Fishing*

Bagian ini akan melanjutkan diskusi terkait Keamanan maritim, namun menggunakan pendekatan non-tradisional sebagai bagian dari pendekatan alternatif di dalam studi keamanan. Jika pendekatan tradisional di dalam keamanan maritim bercorak statis secara orientasi, dimana negara merupakan aktor beserta referent object utama di dalam konstelasi keamanan maritim. Pada cara pandang keamanan maritim non-tradisional, lebih hirau pada aspek-aspek yang nampak tidak strategis, artinya berkuat di dalam arbitrase dan non-eksklusif. Pendekatan alternatif yang ditekankan oleh Rahman (2009:31-42) dalam kaitan ini terejawantahkan dalam pokok-pokok pemahaman "*security of the sea itself, ocean governance, maritime order protection, military activities at sea, and security regulation of the maritime transportation system.*" Dari sudut pandang tersebut dapat dipahami bahwasanya pendekatan alternatif tidak meninggalkan dimensi aktifitas militer di dalam keamanan militer, karena interelasi antara keamanan maritim tradisional dan non-tradisional tetap tidak dapat dipisahkan. Namun dalam pendekatan alternatif keamanan maritim, sudut pandang dalam memahami keamanan maritim diperluas hingga mencakup pada aspek-aspek yang tidak berkaitan langsung dengan negara.

Pembajakan dan Perompakan Kapal

Berbicara masalah tantangan keamanan maritim di LCS, sebenarnya *IUU Fishing* bukanlah tantangan yang paling banyak diperbincangkan dan dianggap paling mengkhawatirkan. Namun pembajakan dan perompakan kapal adalah tantangan keamanan maritim yang dianggap tantangan terdepan untuk diselesaikan. Seperti yang dikatakan oleh Rosenberg (2008), "*Coastal states have been under considerable pressure from user states to provide safe and secure navigation through the South China Sea. According to many press reports, piracy is seen as a frequent and violent problem in the region. The coastal*

states, particularly Indonesia, have been portrayed in the media as not doing enough to suppress piracy. A similar perception relates to the threat of maritime terrorism." Ancaman ini mendapat sorotan dari berbagai organisasi internasional terutama *International Maritime Organization (IMO)* dan *International Maritime Bureau (IMB)*. Kedua organisasi tersebut menyoroti tingginya angka pembajakan kapal di seputar kawasan Asia Tenggara. Lebih jauh lagi laporan dari *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)* melaporkan hal serupa terkait tingginya angka pembajakan kapal di Asia (Report' (ReCAAP, 2014:6).

Data yang tersedia menunjukkan bahwa kawasan Asia Tenggara dimana LCS secara geografis berada di dalamnya merupakan lokus paling penting dalam studi terkait perompakan. Hal ini dikarenakan Asia Tenggara merupakan kawasan nomor dua di dunia (setelah Afrika) yang mengalami ketidakamanan maritim karena frekuensi aksi perompakan yang tinggi. Dalam rentang tahun 2013-2014, jumlah kasus pembajakan kapal di Asia Tenggara merupakan paling tinggi di dunia sejumlah 128 dan 141 kasus (International Maritime Bureau, 2014:7). Menurut data dari IMB Reporting Centre, tindakan pembajakan kapal secara aktual dan percobaan untuk melakukan serangan terjadi di Indonesia, Malaysia dan Singapura. Ketiganya adalah negara yang paling tinggi terkena dampak dari aksi pembajakan dan perompakan kapal dalam rentang tahun 2010-2014.

Tabel 2
Aksi Pembajakan dan Perompakan Kapal yang Terlaporkan di Asia Tenggara

Locations	2010	2011	2012	2013	2014
Indonesia	40	46	81	106	100
Malacca Straits	2	1	2	1	1
Malaysia	18	16	12	9	21
Myanmar (Burma)	0	1	0	0	0
Philippines	5	5	3	3	6
Singapore Straits	3	11	6	9	8
Thailand	2	0	0	0	2
Vietnam	12	8	4	9	7

Sumber: ICC-IMB, *'Piracy and Armed Robbery against Ships: Annual report'* (International Maritime Bureau, 1 Januari - 31 Desember 2014)

Tabel 3
Perbandingan Angka Insiden Pembajakan Kapal di Laut Cina Selatan dan Asia Tenggara dari Tahun 2010-2014

	2010		2011		2012		2013		2014	
	Actual	Attempted								
Gulf of Thailand	1									
Indian Ocean										1
Indonesia	37	10	47	2	66	6	83	7	41	5
Malaysia	18		14	3	11		6		4	1
Myanmar			1							
Philippines	5		4	2	3		5		5	
Singapore	2		3		2					
South China Sea	17	8	12	6	7		10	1	40	2
Straits of Malacca and Singapore	5	3	24	2	12	1	12		44	4
Thailand	1									
Vietnam	13		8		3	1	8	1	6	
Sub-Total	99	21	113	15	104	8	124	9	140	13

Sumber: ReCAAP, 'Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia: Annual Report' (ReCAAP Information Sharing Centre, 1st January - 31st December 2014), 12

Selain itu, kawasan Asia Tenggara dan LCS adalah kawasan yang sangat penting bagi aktifitas perdagangan internasional. Terdapat berbagai macam infrastruktur penting yang mendukung navigasi internasional dan perdagangan internasional di kawasan ini. Bahkan, faktanya terdapat 25 pelabuhan paling sibuk di dunia di kawasan Asia Tenggara, di antaranya berada di pesisir LCS seperti Singapura, Port Klang (Malaysia), Tanjung Pelepas (Malaysia) dan Tanjung Priok (Indonesia), Laem Chabang (Thailand), dan Ho Chi Minh (Vietnam). Selain itu, di LCS ada pelabuhan kontainer terbesar di dunia yakni Shanghai (Cina) (Top 50 World Container Ports, 2015). Sedangkan Indonesia, menurut laporan tahunan ReCAAP, merupakan negara dengan pelabuhan yang mengalami tingkat insiden perompakan tertinggi dibandingkan lokasi-lokasi lain baik di Asia Tenggara maupun seputar LCS. Dalam laporan tersebut dikatakan bahwa senjata yang digunakan untuk melakukan perompakan adalah senjata api dan pisau (sebanyak tiga insiden) dan ada beberapa kelasi kapal yang disandera (sebanyak lima insiden) (ReCAAP, 2014:7).

Sejauh ini dapat disimpulkan bahwa perompakan kapal masih menjadi masalah serius di LCS, meskipun berbagai tindakan untuk mencegah aktifitas tersebut telah dilakukan, baik dalam bentuk rezim internasional di tataran global seperti *Law of the Sea Convention* (LOSC/UNCLOS) dan *Convention for Suppression of Unlawful Acts against Safety of Maritime Navigation* (SUA) maupun di tataran regional seperti ReCAAP, *Mallaca Strait Patrol* dan ASEAN. Namun hingga saat ini kerangka internasional maupun regional dalam mengatasi masalah tersebut masih belum cukup efektif untuk bisa mengatasi masalah tersebut.

Terorisme Maritim

Tantangan keamanan maritim berikutnya yang dihadapi oleh Indonesia di Asia Tenggara adalah terorisme maritim. Dalam membahas tantangan terorisme terhadap keamanan maritim di LCS, pandangan tulisan ini secara geostrategis bertolak dari pendapat Wu dan Zou (2009:7) yang menyatakan bahwa, *“maritime security in the South China Sea is indispensably linked to maritime security in the Straits of Malacca and Singapore, as the latter is a chokepoint to the passage to the South China Sea.”* Sehingga dapat disimpulkan bahwa ancaman terorisme maritim di LCS berjaln-berkelindan dengan aktifitas terorisme di kawasan Asia Tenggara.

Pada tahun 1990-an, terorisme tidak termasuk di dalam ancaman utama keamanan maritim internasional. Sehingga berbeda dengan keamanan maritim lain seperti perompakan, terorisme maritim tidak memiliki dasar regulasi yang spesifik di dunia internasional (Ronzitti, 1990). Namun, setelah serangan 9 September 2001, kelompok teroris memperluas daya jelajah operasinya dari gerakan terorisme yang berorientasi ke darat dan udara menjadi lebih holistik dengan memasukkan dimensi laut di dalam aktifitas teror yang mereka lakukan. Pergeseran ini didorong oleh kenyataan bahwa komunitas internasional telah melakukan berbagai upaya intensif dan ekstensif dalam menangkal serangan teroris di darat dan udara, sehingga dimensi maritim menjadi ruang terakhir yang dianggap rentan terhadap serangan terorisme (Chalk, 2002). Pada 2001, menurut pengakuan anggota kelompok militan Jemaah Islamiah, mereka merencanakan untuk menyerang kapal angkatan laut dan fasilitas-fasilitasnya. Kemudian pada tahun 2002, kelompok teroris menyerang kapal perang AS di Samudera Hindia dengan cara membajak pesawat komersial sipil setelah itu menabrakkannya ke kapal perang tersebut. Insiden lain juga menunjukkan eskalasi aktifitas terorisme pada dimensi maritim ketika kapal ferry dengan jenis Super Ferry diledakkan oleh sekelompok teroris di Manila Bay Filipina pada bulan Februari 2004 (Acharya, 2015).

Tabel 4
Data Serangan Teroris Maritim Abu Sayyaf di Asia Tenggara¹

Kelompok Teroris	Serangan	Tahun	Serangan Maritim
Abu Sayyaf	Serangan terhadap MV Doulos. Aksi ini memakan korban jiwa sebanyak 32 orang terluka	Agustus 1991	Ya
Abu Sayyaf	Aksi Bom terhadap penumpang Super Ferry 14 di Manila Bay. Korban jiwa 116. Menjadi serangan teroris terhadap Filipina.	Februari 2004	Ya
Abu Sayyaf	Penculikan terhadap tiga kelasi kapal penarik Malaysia yang diculik dari negara bagian Sabah; korban dipercaya telah mati karena sakit atau dibunuh oleh penculiknya	April 2004	Ya
Abu Sayyaf	Serangan terhadap kapal <i>ferry Dona Ramona</i> . Insiden ini membunuh 2 orang dengan korban terluka sebanyak lebih dari 20 orang.	Agustus 2005	Ya
Abu Sayyaf	Penculikan 7 anak buah kapal dari kapal pembawa batu bara, kapal penari Charles 001 dan Tongkang Robby 152 milik PT. Rusianto Bersaudara di perairan Laut Sulu Barat Daya Filipina	Juni 2016	Ya

Berbagai serangan yang terjadi di Filipina tersebut, menunjukkan bahwa terorisme di Asia Tenggara memiliki dimensi maritim yang signifikan. Jaringan terorisme yang terkantong-kantong di dalam berbagai macam kelompok seperti kelompok Abu Sayyaf, Laskar Jihad, Jemaah Islamiyah, the Kumpulan Militan Malaysia, Al-Qaeda dan *Moro Islamic Liberation Front* (MILF) telah berkali-kali melakukan gerakan untuk menyebarkan terorisme maritim sejak tahun 2000. Kawasan-kawasan laut yang menjadi fitur dominan Asia Tenggara menjadi faktor pendukung untuk kelompok-kelompok tersebut memobilisasi suplai senjata menggunakan kapal dari satu pulau ke pulau lainnya (Bradford, 2005). Melihat aktifitas terorisme maritim yang terjadi Asia Tenggara, Amri (2016:148) menyatakan sebagai berikut,

¹Serangan teroris di Filipina, Indonesia dan Malaysia kerap diatributkan kepada al Qaeda yang dikaitkan dengan keberadaan kelompok Abu Sayyaf dan sekutunya di dalam jaringan teroris regional yakni Jemaah Islamiyah, lihat. "a look at major terror attacks in Southeast Asia", <http://newsinfo.inquirer.net/139063/a-look-at-major-terrorattacks-in-southeast-asia> at 21 October 2015. Dan lihat juga. Peter Chalk, Angel Rabasa and William Rosenau, *The evolving terrorist threat to Southeast Asia: A net assessment* (Rand Corporation, 2009), 99.

The international community has accepted terrorism as a maritime security threat, and thus the development and adoption of numerous legal frameworks regulating transnational organised crime (such as terrorism) has taken place. International frameworks such as the SUA Convention and its 2005 Protocol, the ISPS Code form the main legal bases for combating maritime terrorism. However, these frameworks still have their limitations and shortcomings, and therefore the further development of these frameworks is required.

Pada titik ini, dapat disimpulkan bahwa aktifitas terorisme maritim telah menjadi ancaman non-tradisional yang serius di seputar Asia Tenggara dan LCS. Hal ini dikarenakan kerjasama negara-negara di kawasan serta ketersediaan kerangka legal-formal di tataran internasional yang belum betul-betul mapan. Ancaman ini menjadi sebuah tantangan yang bercorak transnasional dan menuntut dukungan serta kerjasama yang lebih instensif di antara negara-negara di kawasan Asia Tenggara dan LCS.

Penangkapan Ikan Ilegal (IUU Fishing)

IUU Fishing merupakan ancaman non-tradisional, dimana pemahaman terkait realitas keamanan yang melingkupinya menuntut pemahaman terkait konsep keamanan yang lebih luas dibandingkan keamanan tradisional yang sempit. Bertolak dari aras global, masalah utama yang menjadi perhatian dalam konteks *IUU Fishing* adalah realitas bahwa *overfishing* sekarang ini menjadi masalah besar bagi berbagai negara di dunia ini (Cabral, et.al, 2018). Kawasan LCS sebagai perairan *semi-enclosed* sangat kaya akan sumberdaya alam, termasuk ikan pelagis. LCS merupakan salah satu perairan yang sekarang ini mengalami kondisi *overfished* sehingga terjadi kemerosotan cadangan ikan di berbagai tempat. Menurut Li dan Amer (2015), masalah utama yang menyebabkan merosotnya cadangan ikan di seputar LCS dalam rentang 50 tahun terakhir adalah maraknya aktifitas *IUU Fishing*. Mereka mengatakan, “... *the South China Sea have been depleting at a fast speed, and the major reason is illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing, which has led to overfishing and deterioration of marine environment.*”

Tabel 5
Suplai Ikan Per-Kapita di Cina dan ASEAN 1980-2013

Country/Year	Per Capita Fish Supply: Kg/Year			Fish/Animal Protein
	1980	1990	2013	2013
Brunei	37.66	33.37	46.7	22.7%
Cambodia	2.94	20.73	41.43	68.7%
Indonesia	12.07	20.63	28.17	52.7%
Laos	7.38	14.06	19.83	40.4%
Malaysia	42.86	62.37	58.97	38.8%
Myanmar	14.49	17.56	54.39	42.3%
Philippines	32.43	28.83	31.58	37.5%
Thailand	17.03	29.39	24.83	33.6%
Vietnam	10.15	19.92	32.67	27.3%
China	5.17	24.4	34.67	21.2%
World	11.47	15.9	18.98	16.2%

Sumber: Data dari FAO terkait *Food Supply, Livestock and Fish Primary Equivalent*, 2017 (Zhang, 2018: 67-76).

Tabel 6
Data Komparasi Produksi Ikan Claimant States di Spratly Islands dengan Asia dan Dunia

Table 1. Marine fish capture production (in tonnes) in marine areas of six parties to the Spratly Islands dispute in comparison with Asia and the world between 2000–2008.^a

Land area	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Brunei Darussalam	2 409	1 216	1 544	1 612	1 813	2 279	1 848	2 041	2 179
China	8 787 186 F	8 526 841 F	8 584 043 F	8 868 810 F	8 845 057 F	8 919 119 F	9 036 636 F	8 916 644	9 342 973
Malaysia	1 065 065	1 043 277	1 082 483	1 097 688	1 136 485	1 054 981	1 099 264	1 185 327	1 196 617
Philippines	1 608 505	1 670 128	1 755 281	1 887 698	1 924 453	1 981 724	2 017 453	2 184 110	2 239 959
Taiwan	817 468	826 714	913 374	916 700	901 674	929 597	805 244	872 672	775 744
Vietnam	1 027 005	1 120 461	1 189 591	1 227 525	1 333 811	1 367 500	1 396 500	1 433 000	1 480 800
Subtotal	13 307 638 F	13 188 637 F	13 526 316 F	14 000 033 F	14 143 293 F	14 255 200 F	14 356 945 F	14 593 794	15 038 272
Asia	29 357 407	29 644 809	29 855 568	30 848 014	30 902 353	31 120 738	31 638 116	31 972 924	32 733 729
World	71 103 446	69 041 684	69 663 597	66 806 988	71 136 334	70 252 277	67 136 661	66 936 695	67 090 091

^aCompiled from Global Capture Production 1950–2008, online: <http://www.fao.org/fishery/statistics/global-production/query/en>, query made on 15 July 2010. **'F' means FAO estimate from available source of international or calculation based on specific assumptions.

Sumber: Dang (2012: 59-88).

Ikan adalah sumberdaya laut yang sangat penting untuk 190 juta populasi yang hidup di daerah pesisir LCS. Lebih dari 70 persen populasi tersebut bergantung kepada ketersediaan ikan pelagis sebagai asupan protein utama, sumber mata pencaharian, dan sumber pendapatan utama. Berdasarkan data yang dipublikasikan oleh FAO, semua negara-negara di seputar LCS, kecuali Cina, angka konsumsi ikan lebih tinggi dari rata-rata konsumsi ikan dunia yakni 1,7 persen. Malaysia menjadi negara tertinggi dengan angka 3,8 persen, diikuti oleh Filipina 2,6 persen, Indonesia 2 persen, dan Vietnam 2 persen (FAO, 2014).

Tingginya angka konsumsi ikan di negara-negara seputar LCS, juga diikuti dengan tingkat pertumbuhan suplai ikan yang terus-menerus meningkat setiap tahunnya. Alhasil, industri perikanan merupakan faktor yang sangat penting dalam denyut kehidupan sehari-hari di LCS. Tidak hanya sebagai asupan dalam memenuhi nutrisi dalam kesehariannya, ikan juga menjadi komoditas ekspor unggulan untuk beberapa negara di seputar LCS, terutama untuk Vietnam, Filipina dan Cina. Data menunjukkan bahwa terdapat lebih dari 600.000 nelayan Vietnam yang mencari ikan di sekitar perairan LCS dan lebih dari 4 juta jiwa yang terlibat di dalam proses produksi ikan di berbagai sektor. Pada tahun 2012, Vietnam mencatat tingkat ekspor mencapai US\$ 6,2 juta (Zhang & Hu, 2013).

Oleh karenanya, tidak heran jika negara-negara di seputar LCS sangat khawatir dengan perkembangan masalah pencurian ikan yang disinyalir akan membawa ketidakamanan maritim manakala cadangan ikan merosot sehingga mengganggu suplai ikan di kawasan yang begitu tinggi. Dalam konteks aktifitas pencurian ikan yang marak terjadi di LCS, hampir seluruh negara-negara di seputar LCS telah mengekspresikan kekhawatirannya, terutama dalam konteks kerugian ekonomi yang telah disebabkan oleh aktifitas tersebut. Indonesia melalui Menteri Kelautan Perikanan (MKP), Susi Pudjiastuti, berpandangan bahwa memberantas pencurian ikan sangat penting bukan hanya karena aktifitas tersebut telah membuat kerugian kurang lebih US\$ 20 juta per tahun untuk Indonesia, namun juga dikarenakan keterkaitan aktifitas tersebut dengan kejahatan lintas batas negara lainnya seperti penyelundupan manusia (*people smuggling*), penyelundupan obat-obatan terlarang (*drugs smuggling*), dan perbudakan manusia (Chapsos & Malcolm, 2017).

Malaysia juga memiliki pandangan yang serupa. Malaysia sangat mengkhawatirkan aktifitas pencurian ikan di dalam wilayah yurisdiksinya, terutama dikarenakan aktifitas tersebut menyebabkan semakin tingginya degradasi lingkungan, serta memiliki dampak-dampak sosial dan ekonomi (Department of Fisheries Malaysia, 2013). Sedangkan untuk Filipina, data berdasarkan survei yang dikeluarkan oleh *Bureau of Fisheries and Aquatic Resources* negara tersebut menunjukkan bahwa pencurian ikan telah menyebabkan 10 dari 13 lokasi utama tempat penangkapan ikan di negara tersebut mengalami *overfished*. Tak ayal lagi, pemerintahan Filipina merespons realitas ini dengan menyatakan akan mengkampanyekan pemberantasan pencurian ikan layaknya kampanye perang terhadap perdagangan obat-obatan dan kriminalitas yang digaungkan oleh Presiden Duterte (ABS-CBN News, 2017).

Terlepas dari kegiatan *IUU Fishing* yang marak terjadi di seputar LCS, pertikaian terkait aktifitas pencurian ikan yang melibatkan nelayan-nelayan

di seputar LCS baik dengan aparat pemerintah negara asal nelayan tersebut atau dengan aparat pemerintah dari negara-negara di seputar LCS, telah menjadi sebuah permasalahan yang memiliki implikasi terhadap stabilitas keamanan maritim secara lebih luas di LCS. Hal ini dikarenakan tindakan pencurian ikan di LCS dapat terjadi di wilayah laut yang sudah jelas batas delimitasi maritimnya atau di wilayah perairan yang dalam kondisi sengketa terkait klaim unilateral Cina ataupun klaim-klaim lain antara negara-negara Asia Tenggara yang masih belum menyelesaikan negosiasi batas delimitasi maritimnya. Karena seluruh negara di daerah pesisir LCS adalah negara-negara yang telah menandatangani kesepakatan UNCLOS, dalam konteks tata kelola perikanan mereka harus mau bekerjasama dalam pengelolaan sumberdaya hayati.²

Namun rezim hukum laut internasional tersebut tidak cukup kuat untuk dapat mencegah terjadinya kontestasi antarnegara di seputar LCS. Salah satu aktifitas yang paling kompleks di dalam aktifitas pencurian ikan adalah *poaching*. menurut Li dan Amer (2015), terdapat dua situasi yang merujuk aktifitas ini dalam konteks pencurian ikan. Pertama, nelayan negara A menangkap ikan secara illegal di perairan negara B yang tidak dalam status sengketa atau memiliki batas yang tumpang tindih. Sehingga hukum yang berlaku jelas; negara B akan menjalankan atau menegakkan hukum nasionalnya dalam menyikapi masalah tersebut, meskipun tindakannya dapat mempengaruhi hubungan bilateral antar kedua negara. Sebagai contoh, pada tahun 2014 ada dua kapal nelayan Vietnam QB93256TS dan QNg-94912-TS ditemukan menangkap ikan di wilayah perairan Cina, 7 mil laut dari kota Sanya di pulau Hainan, tanpa persetujuan institusi pemerintahan Cina yang berwenang. Maka hukum nasional negara Cina yang berlaku untuk mengatasi kasus tersebut. Setelah peralatan dan hasil tangkapan disita oleh pemerintahan Cina, QB93256TS dan seluruh awak kapal yang berjumlah 13 orang dilepaskan (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2014). Sedangkan situasi yang lebih kompleks terjadi ketika aktifitas pencurian ikan dilakukan di wilayah perairan yang masih dalam status sengketa. Hal ini terjadi ketika misalnya nelayan negara A menangkap ikan di wilayah perairan yang diklaim kepemilikannya oleh negara A dan B, atau negara A, B, dan beberapa negara lain sekaligus.

²Artikel 61-68 bagian V dari UNCLOS memberikan prinsip-prinsip yang menjadi landasan negara-negara pesisir untuk mengelola sumber daya alam hayatinya di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Untuk manuskrip lengkap UNCLOS, lihat United Nations Convention on the Law of the Sea arts. 61-68, 10 December 1982, 1833 U.N.T.S. 397, dapat diakses di halaman http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [UNCLOS]. Secara partikular, Artikel 62(4) meminta negara-negara pesisir untuk merumuskan hukum serta regulasi terkait lisensi perikanan, spesies ikan yang boleh dan tidak boleh ditangkap, masa penangkapan ikan, alat-alat yang digunakan, dan moda transportasi laut yang digunakan. Id. art. 62(4).

Situasi seperti ini yang marak terjadi di LCS. Dalam kondisi seperti ini, masing-masing negara akan bertahan dengan posisi hukum nasional masing-masing; saling menuduh bahwa nelayan negara A yang menangkap ikan tersebut melanggar kedaulatan wilayah negara B, sementara negara A menganggap nelayannya melakukan kegiatan yang legal sesuai dengan haknya untuk menangkap ikan. Li dan Amer (2015) mengatakan, *“These cases happened between the disputant countries of the South China Sea and frequently published when tensions increase between relevant countries relating to their dispute in the South China Sea. Fishery cases are often politicized, which can be seen in recent such cases and different arguments between disputant governments.”*

Konflik seperti ini sering sekali terjadi di LCS. Sebagai contoh, pertikaian antara Cina dan Filipina terkait pulau *Scarborough Shoal* (Cina menyebutnya Pulau Huang Yan). Pertikaian ini terjadi terus-menerus sehingga menaikkan tensi hubungan bilateral dua negara. Pada waktu itu, Menteri Luar Negeri Filipina protes keras setelah menerima laporan bahwa ada 14 kapal nelayan Filipina dihentikan dari aktifitasnya menangkap ikan oleh kapal *coast guard* Cina di lokasi dekat dengan *Scarborough Shoal* pada tahun 2014, diikuti oleh laporan-laporan yang mengungkap terdapat Sembilan insiden yang sama pada tahun 2013. Juru Bicara Kementerian Luar Negeri Cina menyangkal tuduhan tersebut, serta menekankan bahwa kapal pemerintah Cina hanya menjalankan tugasnya dalam menegakkan hukum di seputar pulau Huangyan (Cina tidak menggunakan terminologi yang sama dengan Filipina, seolah-olah untuk menegaskan bahwasanya wilayah tersebut adalah kepunyaan Cina) (Zaobao, 2014). Berbagai fenomena pencurian ikan di LCS yang bermuara pada pertikaian negara-negara di seputar perairan ini memantik komentar dari Johnson dan De Luce yang menyatakan bahwa, *“The maritime disputes between China and its neighbors over who controls what part of the South China Sea are increasingly coming to a head — not with bristling gunboats but with trawlers”* (Foreign Policy, 2016).

Dari penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa ada dua hal yang menjadi alasan utama mengapa pencurian ikan sangat rawan menaikkan tensi di LCS. Pertama, sengketa wilayah di LCS yang masih belum menemukan penyelesaian hingga saat ini, sedangkan maraknya pencurian ikan terjadi dikarenakan nelayan-nelayan yang menangkap ikan di perairan LCS mengikuti pola pergerakan ikan yang tentunya tidak bisa dibatasi oleh batas kedaulatan setiap negara. Kedua, aksi saling klaim yurisdiksi nasional dikarenakan sengketa wilayah di LCS. Ketika satu negara menggunakan pendekatan realisme politik untuk memberantas aktifitas pencurian ikan, hal tersebut akan mengundang respons dari negara lain untuk mendorong nelayan-nelayannya mengabaikan upaya tersebut sebagai wujud dari eksistensi kedaulatannya di wilayah tersebut. Kecenderungan seperti

ini menjadi pintu masuk praktik poaching di seputar LCS, misalnya di Kepulauan Natuna yang tidak menjadi wilayah sengketa di LCS. Kontestasi keamanan maritim antara Indonesia dengan Cina dan Vietnam kebanyakan dikarenakan oleh dua hal tersebut.

Kesimpulan

Tulisan ini telah menjelaskan bahwa Indonesia saat ini, terutama sejak kemunculan agenda Poros Maritim Dunia, menghadapi spektrum keamanan maritim yang sangat luas. Spektrum ini terbentang dari sisi dinamika keamanan maritim tradisional hingga non-tradisional. Analisis yang dilakukan telah menunjukkan kedua pemahaman terkait dinamika keamanan maritim, baik tradisional dan non-tradisional, tidak dapat dipisahkan dalam memahami posisi Indonesia di dalam pusaran keamanan maritim yang terjadi di Asia Tenggara. Isu konflik LCS masih menjadi faktor penting keterkaitan antara dimensi keamanan maritim tradisional dan non-tradisional di Asia Tenggara. Sedangkan, agenda Poros Maritim Dunia yang digaungkan sejak kepemimpinan Presiden Joko Widodo menuntut Indonesia untuk menguatkan realisme politiknya di kawasan dalam rangka menjaga kedaulatan Indonesia di dalam dinamika keamanan maritim yang terjadi. Oleh karena itu, beragamnya tantangan keamanan maritim yang dihadapi oleh Indonesia dewasa ini menuntut pemerintahan Presiden Joko Widodo dapat merumuskan rencana strategis ke depan dalam rangka mewujudkan agenda Poros Maritim Dunia.

Daftar Pustaka

- ABS-CBN News. (2017). Gov't Eyes 'Shame Campaign' to Stop Illegal Fishing [online]. Tersedia di: <<http://news.abs-cbn.com/news/01/18/17/govt-eyes-shamecampaign-to-stop-illegal-fishing>> [diakses 23 Maret 2017].
- Acharya, A. (March, 1995). *The Periphery as the Core: The Third World and Security Studies. Paper presented at the Conference Strategies in Conflict: Critical Approaches to Security Studies*, Toronto.
- Amindoni, A. (2015). Indonesia Sinks 106 Foreign Boats [online]. Tersedia di: <<https://www.thejakartapost.com/news/2015/10/30/indonesia-sinks-106-foreign-boats.html>> [diakses 13 Mei 2017].
- Amri, A. A. (2016). *Maritime Security Challenges in Southeast Asia: Analysis of International and Regional Legal Frameworks*.
- Anwar, S. (2018). Membangun Keamanan Maritim Indonesia dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 6(3).
- Ba, A. D. (2011). Staking Claims and Making Waves in the South China Sea: How Troubled are the Waters? *Contemporary Southeast Asia*, 33(3), pp. 269-291.

- Ba, A., & Storey, I. (2016). Continuity and change in the South China Sea. In: Jenner, C & Thuy, T. eds. *The South China Sea: A Crucible of Regional Cooperation or Conflict-making Sovereignty Claims?* Cambridge: Cambridge University Press, pp. 71-96.
- Bradford, J. F. (2005). *The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia*. *Naval War College Review*, 58 (3), pp. 62-86.
- Bueger, C. (2014). What is maritime security?. *Marine Policy*, 53, pp. 159–164.
- Buzan, B., Wæver, O., & Wilde, J. De. (1998). *Security: a New Framework for Analysis*. London: Lynne Rienner Publishers.
- Cabral, R. B., Mayorga, J., Clemence, M., Lynham, J., Koeshendrajana, S., Muawanah, U., ... & Gaines, S. D. (2018). Rapid and Lasting Gains from Solving Illegal Fishing. *Nature Ecology & Evolution*, 2(4), pp. 650-568.
- Chalk, P. (2002). Threats to the Maritime Environment: Piracy and Terrorism. RAND Stakeholder Consultation, held in Ispra, Italy on October, 28-30.
- Chalk, P., Rabasa, A., Rosenau, W., & Piggott, L. (2009). *The Evolving Terrorist Threat to Southeast Asia: A Net Assessment*. Rand Corporation.
- Chapsos, I. (2016a). *Is Maritime Security a Traditional Security Challenge?* In A. J. Masys (Ed.), *Exploring The Security Landscape: Non-Traditional Security Challenges*, Advanced Sciences and Technologies (p. 59). Springer International Publishing Switzerland.
- Chapsos, I. (2016b). *Is Maritime Security a Traditional Security Challenge?* (A. J. Masys, Ed.) (Exploring). Springer International Publishing Switzerland.
- Chapsos, I., & Malcolm, J. A. (2017). Maritime security in Indonesia: Towards a comprehensive agenda?. *Marine Policy*, 76, pp. 178–184.
- Connelly, A. L. (2015). Sovereignty and the Sea: President Joko Widodo's Foreign Policy Challenges. *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International & Strategic Affairs*, 37(1), pp. 1–28.
- Connelly, A. L. (2017). *Indonesia di Laut Cina Selatan: Berjalan sendiri*. Lowy Institute for International Policy.
- Corbett, J. (2012). *Some Principles of Naval Strategy*. London: Longmans, Pg.
- Dang, T. N. (2012). Fisheries Co-operation in the South China Sea and the (Ir) relevance of the Sovereignty Question. *Asian Journal of International Law*, 2(1), pp. 59-88.
- Darmawan, A. B., & Mahendra, L. (2018). Isu Laut Cina Selatan: Negara-negara ASEAN Terbelah Menghadapi Cina. *Jurnal Global & Strategis*, 12(1), pp. 79-100.
- Darmawan, A. B., & Ndadari, G. L. (2017). Keterlibatan Amerika Serikat dalam Sengketa Laut Cina Selatan pada Masa Pemerintahan Presiden Barack Obama. *Jurnal Hubungan Internasional*, 6 (1), pp. 1-15.
- Febrica, S. (2017). *Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies*. New York: Taylor & Francis.
- FAO (2014). Food and Nutrition in Numbers. Tersedia di: <http://www.fao.org/3/a-i4175e.pdf>.

- Foreign Policy (2016). Fishing Disputes Could Spark A South China Sea Crisis. Tersedia di: <http://foreignpolicy.com/2016/04/07/fishing-disputes-could-spark-a-south-china-sea-crisis/>. (diakses 4 April 2018).
- Gindarsah, I., & Priamarizki, A. (2015). Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concerns. *RSiS Policy Report*, 15.
- Hongzhou, B. Z. (2015). *Indonesia 's War on Illegal Fishing : Impact on Cina*, RSIS Commentary, 192, pp. 1-3.
- Hughes, C. W., & Lai, Y. M. (2014). *Security Studies: a Reader*. eds. New York: Routledge.
- Keliat, M. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 13 (1), pp. 111-129.
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.
- Kraska, J., & Pedrozo, R. (2013). *International Maritime Security Law*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers.
- Li, J., & Amer, R. (2015). Closing the Net Against IUU Fishing in the South China Sea: China's Practice and Way Forward. *Journal of International Wildlife Law & Policy*, 18 (2), pp. 139-164.
- Liss, C. (2013). New Actors and the State: Addressing Maritime Security Threats in Southeast Asia. *Contemporary Southeast Asia*, 35 (2), pp. 141-162.
- Liss, C. (2014). The Privatisation of Maritime Security in Southeast Asia: The Impact on Regional Security Cooperation. *Australian Journal of International Affairs*, 68 (2), pp. 194-209.
- Nainggolan, P. P. (2015). Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya. *Politica*, 6 (2), pp. 167-190.
- Negara, S., & Das, S. (2017). Challenges for Indonesia to achieve its Maritime Connectivity Plan and Leverage on Regional Initiatives. *ISEAS*, (3), pp. 1-11.
- Nugraha, M. H. R., & Sudirman, A. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 1 (2), pp. 175-182.
- ReCAAP (2014). Piracy And Armed Robbery Against Ships In Asia: Annual Report. (ReCAAP Information Sharing Centre, 1st January - 31st December).
- Roach, J. A. (2004). Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea. *Marine Policy*, 28 (1), pp. 41-66.
- Rohingati, S. (2014). Penenggelaman Kapal Ikan Asing : Upaya Penegakan Hukum Laut Indonesia. *P3DI Sekretariat Jendral DPR RI*, VI (24), pp. 1-4.
- Rosenberg, D., & Chung, C. (2008). Maritime security in the South China Sea: coordinating coastal and user state priorities. *Ocean Development & International Law*, 39 (1), pp. 51-68.

- Storey, I. (2013). *Southeast Asia and the rise of China: The search for security*. New York: Routledge.
- Susanto & Munaf, D. (2015). *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Thayer, C. (2016a). China's Naval Modernization and US Strategic Rebalancing: Implications for Stability in the South China Sea. In: Jenner, J. & Thuy, T. eds. *The South China Sea: A Crucible of Regional Cooperation or Conflict-making Sovereignty Claims?*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 223-240.
- Thayer, C. A. (2012). ASEAN'S Code of Conduct in the South China Sea: A Litmus Test for Community-Building?. *The Asia-Pacific Journal*, 10 (34), pp. 1-22.
- Thayer, C. A. (2013). ASEAN, China and the Code of Conduct in the South China Sea. *SAIS Review of International Affairs*, 33 (2), pp. 75-84.
- Thayer, C. A. (2015). South China Sea Tension: China, the Claimant States, ASEAN, and the Major Powers. In: Amer, R., Batongbacal, J., Beckman, R., Chalernpalanupap, T., Dang, T. N., Dung, P. L., ... & Rothwell, D. R. *Power, Law, and Maritime Order in the South China Sea*. Washington: Lexington Books.
- Thayer, C.A. (2016b). Vietnam's Strategy of 'Cooperating and Struggling' with China over Maritime Disputes in the South China Sea. *Journal of Asian Security and International Affairs*, 3(2), pp. 200-220.
- Thayer, C. A. (2017). Vietnam's Foreign Policy in an Era of Rising Sino-US Competition and Increasing Domestic Political Influence. *Asian Security*, 13(3), pp. 183-199.
- Thayer, C.A. (December, 2008). Upholding state sovereignty through global integration: The remaking of Vietnamese national security policy. *Paper presented at the international conference in Vietnam, East Asia and Beyond, City University of Hong Kong, Hong Kong*.
- The Philippine Protested to China's Charge d'Affaire against China's Coast Guard Vessel Firing Water Cannon Against Its Fishing Boats, ZAOBAO.COM, <http://www.zaobao.com/special/report/politic/southchinasea/story20140226-31430>. (Terakhir diakses 4 April 2018).
- Top 50 World Container Ports, see <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/globaltrade/top-50-world-container-ports> pada 14 Oktober 2015.
- UNODC (2013), 'Transnational Organized Crime in East Asia and the Pacific: A Threat Assessment', 39.
- Wu, S. & Zou, K. (2009). *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. Surrey: Ashgate Publishing.
- Wu, S. & Zou, K. eds. (2013). *Securing the Safety of Navigation in East Asia: Legal and Political Dimensions*. Cambridge: Chandos Publishing.

- Wu, S. (2016). *Maritime security in the South China Sea: regional implications and international cooperation*. London: Routledge.
- Wu, S., & Zou, K. (2009). Maritime security in the South China Sea: cooperation and implications. *Maritime security in the South China Sea: Regional implications and international cooperation*, pp. 3-12.
- Zhang, H. (2018). Fisheries cooperation in the South China Sea: Evaluating the options. *Marine Policy*, 89, pp. 67-76.