

ANALISIS STRATEGI PERTAHANAN INDONESIA DALAM RANGKA PENGAMANAN SELAT MAKASSAR (2019-2024)

Muhammad Dzimar Al-Ghifari*, Wishnu Mahendra Wiswayana

Universitas Brawijaya, Indonesia

Email: dzimar31@gmail.com*, wishnu.mahendra@ub.ac.id

Abstrak

Selat Makassar merupakan wilayah kelautan Indonesia yang memiliki fungsi yang penting tak hanya bagi Indonesia, tetapi juga bagi negara-negara lainnya yang menggunakan Selat Makassar sebagai jalur transportasi lautnya. Tidak hanya itu, urgensi dari keamanan dari Selat Makassar sendiri juga didorong oleh rencana pemindahan Ibu Kota Indonesia ke Ibu Kota Nusantara di wilayah Kalimantan Timur, lebih tepatnya di wilayah Kabupaten Penajam Paser Utara, dan Kabupaten Kutai Kartanegara. Penelitian ini akan menggunakan konsep keamanan maritim menurut Chris Rahman sebagai landasan penelitian mengenai strategi Indonesia dalam mengamankan Selat Makassar. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif, peneliti akan berfokus mengumpulkan data melalui studi pustaka, untuk menjawab pertanyaan penelitian “bagaimana strategi pertahanan Indonesia dalam rangka mengamankan Selat Makassar di tahun 2019-2024?”. Menggunakan konsep keamanan maritim dari Chris Rahman, penelitian ini menemukan adanya beberapa upaya yang telah dilakukan oleh Indonesia dalam rangka mengamankan Selat Makassar, sesuai dengan 5 pendekatan yang diperkenalkan oleh Chris Rahman mengenai keamanan maritim, yaitu (1) *security of the sea itself*; (2) *ocean governance*; (3) *maritime border protection*; (4) *military activities*; (5) *security regulation of the maritime transportation system*.

Kata kunci: Selat Makassar, ALKI 2, keamanan maritim, IKN

Abstract

The Makassar Strait is an Indonesian maritime territory that has an important function not only for Indonesia, but also for other countries that use the Makassar Strait as their sea transportation route. The urgency of the security of the Makassar Strait itself is also driven by the plan to move the Indonesian Capital City to the Nusantara Capital City in East Kalimantan, more precisely in the Penajam Paser Utara Regency and Kutai Kartanegara Regency. This study will use the concept of maritime security according to Chris Rahman as the basis for research on Indonesia's strategy in securing the Makassar Strait. By using qualitative research methods, the author will focus on collecting data through literature studies, to answer the research question "what is Indonesia's defense strategy in securing the Makassar Strait in 2019-2024?". Using the concept of maritime security from Chris Rahman, this study found several efforts that have been made by Indonesia in securing the Makassar Strait, in accordance with the 5 approaches introduced by Chris Rahman regarding maritime security, namely (1) security of the sea itself; (2) Ocean Governance; (3) maritime border protection; (4) military activities; (5) security regulation of the maritime transportation system.

Keywords: maritime security, Makassar Strait, Nusantara Capital City, ALKI 2

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara dengan wilayah perairan yang sangat luas. Indonesia dianugerahi kekayaan laut yang melimpah dan juga kawasan strategis, tentu sudah sepatutnya wilayah perairan ini dikelola dan diamankan (Hidayat et al., 2024). Melalui *The United Nations Conventions of The Law of The Sea 1982*, diakui 5 hak Indonesia terhadap wilayah lautnya, yaitu: (1) hak untuk mendirikan Zona Tambahan sekitar 12 mil diluar wilayah laut yang 12 mil yang mengelilingi seluruh Nusantara; (2) hak selebar 200 mil atas ZEEI dari garis-garis pangkal yang berada di sekeliling Nusantara; (3) hak atas landasan kontinen ke seluruh lanjutan wilayah darat Nusantara ke dasar laut; (4) hak untuk memanfaatkan dalam menggunakan kekayaan alam yang tersedia di laut bebas di luar ZEE; (5) hak untuk mengatur dan mengambil manfaat dari dasar laut internasional di luar landasan kontinen. Lebih lanjut Indonesia kemudian mengimplementasikan UNCLOS 1982 ini ke dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention on The Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut).

Indonesia diminta untuk menghormati hak-hak bagi pengguna perairan di negara kepulauan, yaitu salah satunya hak lintas kapal dan pesawat udara asing melalui alur laut kepulauan (*The Right of Archipelagic Sealanes Passage*). Berdasarkan pasal 53 ayat (1) UNCLOS 1982, pelaksanaan dari hak-hak lintas laut tersebut dilaksanakan berdasarkan pada alur-alur laut kepulauan yang telah ditentukan oleh masing-masing negara kepulauan bersama dengan *International Maritime Organization* (IMO). Apabila negara tidak menentukan sendiri alur laut di sekitar kepualauannya, maka sesuai dengan Pasal 52 ayat (12) UNCLOS 1982 kapal dan juga pesawat asing memiliki hak untuk melintas di rute-rute yang biasanya digunakan untuk aktivitas pelayaran internasional. Berdasarkan hal itu, Indonesia kemudian membagi tiga wilayah alur laut kepulauannya menjadi wilayah ALKI I, ALKI II, dan ALKI III A, ALKI III B, ALKI III C, sesuai dengan Pasal 54 Ayat (9) UNCLOS 1982 yang menyatakan negara kepulauan diwajibkan untuk mengusulkan alur laut kepulauannya ke organisasi internasional. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002, wilayah ALKI II yang disetujui adalah Selat Lombok-Selat Makassar-Laut Sulawesi.

Jalur ALKI II yang sangatlah strategis menjadikannya jalur transportasi maritim yang sangatlah penting tidak hanya bagi Indonesia, tetapi juga bagi negara-negara lain. Amerika Serikat adalah sebagai contoh negara yang memiliki kepentingan di kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia. Amerika Serikat sendiri telah memindahkan pangkalan pertahanannya ke Guam yang sebelumnya berada di Okinawa. Posisi dari pangkalan pertahanan ini berada tepat di jalur keluar masuk *choke points* Selat Makassar yang tentu dapat menimbulkan ancaman (Tandungan, 2020). Selain Amerika Serikat, hubungan dagang antara Cina dan Australia juga membuat negara-negara tersebut bergantung pada ALKI, terutama ALKI II.

Faktor lain yang membuat strategi pertahanan di Selat Makassar menjadi penting adalah adanya rencana pemindahan Ibu Kota Indonesia ke Ibu Kota Nusantara yang terletak di Kalimantan Utara, yang lebih tepatnya berada di Kabupaten Penajam Paser

Utara dan Kabupaten Kutai Kartanegara. Proyek besar yang sangat ambisius dari masa pemerintahan Presiden Indonesia Joko Widodo ini tentu saja menimbulkan kekhawatiran bagi beberapa pihak, dimulai dari kesiapannya, kelanjutan dari pembangunannya, masalah lingkungan, dan terutama dari segi keamanannya. Dari segi keamanan, IKN sendiri memiliki wilayah yang berhadapan langsung dengan Selat Makassar.

Risiko kejahatan-kejahatan yang muncul melalui jalur laut dinilai dapat membahayakan keselamatan dari IKN, sehingga perlu adanya pematangan kesiapan keamanan laut dari Selat Makassar (Wiswayana, 2023). Sebelum membahas mengenai strategi yang dilakukan oleh Indonesia dalam mengamankan wilayah Selat Makassar, peneliti akan membahas terlebih dahulu terkait potensi ancaman yang dapat saja terjadi di Selat Makassar jika Indonesia tidak secara langsung melakukan aksi pencegahan. Perkembangan IPTEK (ilmu pengetahuan dan teknologi) semakin mempengaruhi ancaman-ancaman yang terjadi pada saat ini hingga menjadi lebih cepat berubah (*volatile*), tidak pasti (*uncertainty*), rumit (*complexity*), dan tidak jelas (*ambiguity*) yang disingkat menjadi VUCA (Darjatna, 2022).

Indonesia pada saat ini tidak memiliki keinginan atau ancap-ancap untuk berperang sehingga banyak yang mengatakan bahwa Indonesia tidak akan berperang pada waktu dekat. Namun, pernyataan tersebut tidak sepenuhnya benar karena ancaman yang VUCA pada saat ini tidak dapat memberikan jaminan bahwa Indonesia tidak akan menghadapi situasi perang. Salah satu potensi ancaman yang sangat membahayakan negara adalah potensi ancaman militer. Ancaman militer ini dapat berasal dari dalam maupun luar negeri.

Pelanggaran-pelanggaran terhadap tata cara perang dan agresi militer yang tidak sesuai dengan penerapan hukum dan konvensi internasional yang semakin sering terjadi pada saat ini semakin menunjukkan bahwa potensi ancaman militer terhadap negara adalah potensi ancaman yang tidak bisa kita andalkan pada ketaatan negara lain terhadap konvensi internasional dan hukum yang ada. Banyak pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh negara besar ketika berperang pada saat ini demi mencapai kepentingannya. Selain itu juga teknologi persenjataan yang semakin canggih seperti penggunaan UAV, rudal jarak jauh, dan teknologi perang lainnya semakin membuat tata cara perang pada masa sekarang tidak sama seperti dulu.

Adanya peningkatan eskalasi konflik yang memanas antara beberapa negara juga bisa mengancam keamanan wilayah perairan Indonesia, terutama jika terjadi konflik bersenjata. Sengketa wilayah Laut Cina Selatan, hubungan Korea Selatan dengan Korea Utara yang memanas, dan juga konflik antara Cina dengan Taiwan dinilai dapat menjadi ancaman tersendiri bagi wilayah ALKI jika memang nantinya terjadi kontak fisik disana. Indonesia juga memiliki beberapa kasus persengketaan wilayah laut yang sampai saat ini belum selesai, yaitu Laut Natuna Utara dan Perairan Sebatik di Kalimantan Utara (Ardila, 2020; Arifianto, 2018).

Ancaman terhadap keamanan Selat Makassar ini tidak hanya datang dari segi ancaman militer saja, namun juga dapat berasal dari ancaman non-militer. Potensi ancaman pertama yang dapat mengancam keamanan Selat Makassar adalah ancaman

yang berasal dari alam itu sendiri. Bencana alam dapat terjadi secara tiba-tiba, namun masih dapat diperkirakan potensinya. Kemudian potensi ancaman yang selanjutnya adalah dapat rusaknya kondisi ekosistem laut di Selat Makassar akibat meningkatnya volume kapal-kapal besar yang mengangkut muatan material untuk pembangunan IKN. Kerusakan ekosistem laut di Selat Makassar dapat mempengaruhi kehidupan masyarakat pesisir yang bergantung pada sumber daya laut. Kurangnya hasil laut akan membahayakan kehidupan sosial ekonomi masyarakat pesisir, yang dapat meningkatkan kemiskinan, kesenjangan sosial ekonomi, konflik sosial, dan kriminalitas yang dapat juga berpengaruh terhadap keamanan di sekitar wilayah Selat Makassar (Kusuma et al., 2021).

Berdasarkan pada permasalahan tersebut, peneliti akan menggunakan konsep keamanan maritim untuk meneliti bagaimana strategi pertahanan Indonesia dalam rangka mengamankan Selat Makassar, yang dilakukan pada tahun 2019-2024. Konsep dari keamanan maritim sendiri hingga saat ini masih memiliki definisi yang terus berkembang dan masih dianggap baru. Konsep dari keamanan maritim ini berada di antara 2 pemikiran yang berbeda terkait keamanan, yaitu dari kerangka tradisional dan kerangka non-tradisional. Kelompok tradisional lebih melihat konsep keamanan ini dalam konteks yang lebih sempit, yaitu membatasi konsep keamanan (*de-securitization*), dimana mereka membatasi ancaman pada kasus kekerasan saja dan melihat *referent object* (apa yang terancam) hanyalah kedaulatan negara dan bangsa. Kelompok non-tradisional melihat keamanan ini menjadi lebih luas. Bentangan keamanan yang dilirik oleh kelompok non-tradisional terkait dengan “apa yang mengancam” lebih luas daripada kelompok yang tradisional.

Keamanan maritim sendiri sampai saat ini telah dibahas dalam beberapa dokumen-dokumen yang dihasilkan oleh organisasi internasional, salah satunya adalah *Informal Consultative Process* (ICP) dari PBB (Parasasti, 2021). Pertemuan ICP ini telah berlangsung dari tahun 2001. Konsep keamanan maritim ini baru menjadi fokus bahasan mulai pada tahun 2006. Pada sidang ke-62, negara-negara diminta untuk memasukan beberapa isu yang akan dibahas dalam konteks keamanan dan keselamatan maritim. Walaupun sudah dibahas oleh ICP, tetapi definisi dari keamanan maritim itu sendiri masih memiliki definisi yang belum pasti. Namun, di dalam dokumen *The Present Addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea* (A/63/63), keamanan maritim berfokus pada proses penanganan terhadap tiga isu, yaitu: 1) Tindakan teroris yang mengancam pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*). 2) Perampokan dan juga pembajakan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*). 3) Perdagangan barang-barang ilegal seperti narkoba dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*).

Konsep keamanan maritim dari PBB ini sudah dapat terlihat bahwasannya fokus dari pembahasan mereka adalah terkait dengan pandangan non-tradisional. Namun, isu-isu non-tradisional ini tidak melupakan keperluannya terhadap negara untuk tetap melibatkan sektor militernya untuk mengamankan laut (Mirza et al., 2020). Konsep dari keamanan maritim ini memiliki pengertian yang berbeda-beda, tergantung pada pihak-

pihak yang mendefinisikan, dan juga tergantung pada kepentingannya (Rahman et al., 2009). Keamanan maritim sendiri sering dipandang sebagai sisi lain dari keamanan, walaupun pada beberapa penelitian keamanan maritim dianggap sebagai bagian dari isu keamanan. Namun, sebagian besar dari literatur yang ada pada saat ini melihat keamanan maritim yang berfokus pada karakteristik laut dan kegunaannya, berikut dengan ancaman-ancaman yang menyertai kegunaan laut tersebut. Kemudian dengan lebih lanjut Chris Rahman menjelaskan keamanan maritim dengan menggunakan 5 pendekatan. 5 pendekatan menurut Chris Rahman ini diantara lain: (1) *security of the sea itself*; (2) *ocean governance*; (3) *maritime border protection*; (4) *military activities*; (5) *security regulation of the maritime transportation system*.

Latar belakang masalah yang telah dijelaskan sebelumnya dan menggunakan 5 pendekatan yang ditawarkan oleh Chris Rahman dalam tulisannya, penelitian ini akan menilik bagaimana strategi pertahanan Indonesia dalam rangka mengamankan Selat Makassar di tahun 2019-2024. Dengan memanfaatkan kajian literatur yang tersedia, diikuti dengan berita-berita terkait keamanan Selat Makassar, penelitian ini akan berusaha untuk mengenalkan strategi yang dilakukan Indonesia dalam mengamankan Selat Makassar dengan menggunakan konsep keamanan maritim dari Chris Rahman.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif deskriptif. Metode penelitian kualitatif menurut Moleong merupakan metode penelitian yang mementingkan proses dibanding hasil, membatasi studi dengan fokus, memiliki seperangkat kriteria untuk keabsahan data, dan rancangan penelitian yang bersifat sementara. Kemudian penelitian ini bersifat penelitian deskriptif yang memiliki tujuan untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam akan suatu fenomena dengan memberikan gambaran yang rinci melalui tahapan pengumpulan fakta dan penggunaan konsep yang tepat.

Ruang lingkup penelitian sendiri akan dibatasi pada Selat Makassar, dan hanya membahas terkait keamanan wilayah lautnya saja. Kemudian mengenai tahun penelitian, peneliti akan berfokus pada tahun 2019-2024, yaitu era Presiden Joko Widodo periode ke-2. Tahun penelitian ini dipilih karena peneliti merasa penelitian terhadap keamanan Selat Makassar menjadi semakin penting ketika pembangunan dan proses menuju pemindahan ibu kota dari DKI Jakarta ke IKN di Kabupaten Penajam Paser Utara. Kemudian era 2019-2024 ini menjadi penting untuk diteliti karena merupakan masa-masa krusial menuju pemindahan ibu kota ke IKN di tahun 2024.

Penelitian ini kemudian menggunakan teknik pengumpulan data studi pustaka, dimana peneliti mendapatkan data-data melalui internet, publikasi resmi, dokumen resmi, media berita, artikel, buku, dan lain-lain. Pengumpulan data akan diambil berdasarkan data sekunder yang diambil dari beberapa sumber yang sudah disebutkan sebelumnya. Penelitian ini akan menggunakan tiga tahapan analisis data kualitatif model interaktif, yang meliputi proses reduksi data, penyajian data, dan diakhiri dengan penarikan kesimpulan. Pertama-tama yang akan dilakukan setelah mengumpulkan data dari berbagai sumber adalah dengan mereduksi data-data yang diperoleh untuk mengambil

data-data yang relevan. Kemudian langkah selanjutnya adalah dengan menyajikan beberapa data yang sudah diperoleh sebelumnya. Tahapan yang terakhir adalah dengan melakukan penarikan kesimpulan terhadap penelitian ini.

Hasil dan Pembahasan

Wilayah perairan Indonesia dari sejak dulu banyak sekali digunakan oleh negara-negara lain untuk kepentingannya, tak terkecuali Selat Makassar. Tujuan penggunaannya pun berbeda-beda, ada yang melakukan perdagangan maupun perjalanan internasional. Dari tahun ke tahun, intensitas kapal asing yang melintas di perairan Indonesia meningkat, seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi internasional yang dilakukan oleh negara-negara di dunia. Hal ini juga dipengaruhi oleh pergeseran pusat kegiatan ekonomi dunia, yang tadinya dari Atlantik menjadi ke Pasifik. 70% diantaranya yang melakukan perjalanan laut melalui perairan Indonesia adalah kapal yang mengangkut barang dari wilayah Eropa, Timur Tengah, dan juga Asia Selatan menuju wilayah Pasifik, dan berlaku sebaliknya.

Jalur ALKI yang dinilai penting bagi negara-negara tidak hanya sebagai media transportasi, terkadang juga dilihat dari sumber dayanya yang melimpah. Mengenai penggunaannya, kapal-kapal laut asing dapat dengan leluasa melintasi perairan ALKI tanpa diwajibkan untuk memohon izin kepada Pemerintah Indonesia. Bahkan, kapal selam yang melintas pun tidak diwajibkan untuk muncul ke permukaan untuk dapat melintas di perairan ALKI (Rustam, 2016). Tidak hanya jalur lautnya saja, pesawat yang melintas di atas perairan ALKI juga dapat dengan bebas melintas di atas perairan ALKI.

Selain itu, pemindahan Ibu Kota Negara ke IKN juga membuat urgensi akan keamanan dari Selat Makassar menjadi sangat penting. Potensi ancaman yang VUCA membuat langkah pencegahan akan ancaman harus menjadi yang utama. Sejauh ini, pemerintah Indonesia terus mengupayakan keamanan dari Selat Makassar melalui lembaga-lembaga terkait, seperti TNI AL, Bakamla, KKP, dll. Maka dari itu, pembahasan ini akan membahas lebih lanjut terkait strategi dari Indonesia dalam rangka mengamankan Selat Makassar dengan menggunakan 5 pendekatan keamanan maritim menurut Chris Rahman.

Security of the Sea Itself

Pada pendekatan pertama ini, Chris Rahman menggunakan kacamata *environmentalist* yang dimana memandang tujuan utama dari politik maritim adalah keamanan dari lautnya itu sendiri. Pandangan ini melihat bahwa konservasi sumber daya laut hidup ataupun tak hidup, dan juga perlindungan lingkungan laut adalah kekhawatiran utama dari keamanan maritim. Pendekatan yang erat kaitannya dengan keamanan lingkungan ini bahkan mempengaruhi laporan *World Commission on Environment and Development* (WCED) di tahun 1987, yakni pada Bab 17 Agenda 21 tentang perlindungan laut.

Perlu kita sadari terlebih dahulu bahwa Selat Makassar merupakan salah satu kawasan di perairan Indonesia yang memiliki kekayaan sumber daya alam yang potensial.

Seperti yang dikatakan oleh Gubernur Sulawesi Tengah Rusdy Mastura, Selat Makassar adalah wilayah maritim yang strategis dengan potensi yang tak terbatas, yang menghubungkan ALKI II dengan jalur perdagangan internasional yang dilayari oleh 36.000 kapal per tahunnya (DKIPS Sulteng, 2024). Selat Makassar menjadi habitat bagi berbagai jenis ikan dengan jumlah yang melimpah. Dengan kisaran suhu permukaan laut $26,7^{\circ}\text{C}$ – $31,3^{\circ}\text{C}$ dan konsentrasi klorofil-a antara $0,7$ – $1,30\text{ mg/m}^3$, membuat Selat Makassar menjadi habitat bagi berbagai jenis ikan pelagis kecil yang memiliki nilai ekonomis tinggi (Putri, et al., 2022). Ditambah lagi selama terjadinya musim angin muson tenggara, terjadi fenomena upwelling di Selat Makassar yang mendukung pertumbuhan populasi ikan pelagis kecil (Latifah et al., 2024).

Selain kaya akan populasi ikan pelagis kecil, Selat Makassar juga memiliki potensi populasi ikan terbang yang besar. Populasi ikan terbang di Selat Makassar berada di kisaran 13.000 hingga 20.000 ton per tahunnya. Sumber daya ikan terbang di Selat Makassar bisa mencapai 12.293 ton per tahun dengan upaya penangkapan sekitar 7.840 unit per tahun (Prahu-hub, 2020). Selain itu, jenis ragam ikan lainnya seperti cumi-cumi, ikan pelagis besar, ikan karang, rajungan, lobster, udang penaeid, kepiting, rumput laut dan ikan demersal dapat dijumpai di Selat Makassar mengingat Selat Makassar merupakan wilayah cakupan Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) 713. Selat Makassar juga memiliki potensi energi *Ocean Thermal Energy Conversion* (OTEC) (Rochaddi et al., 2020). OTEC dapat dijadikan energi alternatif jangka panjang ketika menghadapi kelangkaan gas alam dan juga sumber energi lainnya.

Selat Makassar memiliki kekayaan sumber daya alam yang melimpah, sehingga diperlukan pengamanan yang ketat dan terstruktur agar tidak jatuh ke tangan pihak lain. Upaya ini dilakukan oleh pemerintah pusat melalui berbagai kebijakan, seperti Peraturan Presiden No. 83 Tahun 2020 tentang Rencana Zonasi Kawasan Antarwilayah Selat Makassar, yang mengatur peruntukan ruang laut untuk perikanan dan konservasi. Selain itu, Peraturan Presiden No. 115 Tahun 2015 membentuk satuan tugas khusus untuk memberantas penangkapan ikan ilegal, yang diperkuat dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 24 Tahun 2020 mengenai organisasi dan tata kerja satuan tugas tersebut.

Keamanan sumber daya alam di Selat Makassar tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, tetapi juga memerlukan peran aktif pemerintah daerah. Dalam implementasi Perpres No. 83 Tahun 2020, pemerintah daerah turut melaksanakan program pengamanan, seperti kerja sama antara Bakamla RI dan Pemkot Makassar dalam mengembangkan Sistem Peringatan Dini (SPD) di titik-titik strategis. Selain itu, pemerintah daerah merancang Selat Makassar Summit sebagai forum koordinasi dan kolaborasi antarprovinsi dan kabupaten/kota di kawasan tersebut, dengan tujuan mendorong pertumbuhan ekonomi kelautan serta mendukung pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN). Sebagai langkah awal, Pemprov Sulawesi Tengah mengadakan FGD pada 22 Juli 2024 untuk mempersiapkan pelaksanaan Selat Makassar Summit pasca pelantikan presiden terpilih.

Selain pengelolaan ruang laut yang tercantum dalam Perpres No. 83 Tahun 2020, upaya pengamanan sumber daya alam Selat Makassar juga dilakukan melalui pemberantasan terhadap tindak kejahatan laut seperti penangkapan ikan ilegal (IUU). Melalui Peraturan Presiden No. 115 Tahun 2015, Presiden membentuk satuan tugas khusus untuk memberantas penangkapan ikan ilegal untuk dapat secara efektif dan juga efisien mengatasi permasalahan penangkapan ikan ilegal yang merugikan Indonesia. Lebih lanjut melalui Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No. 24 Tahun 2020 telah diatur juga mengenai organisasi dan tata kerja untuk satuan tugas ini untuk mendukung kelancaran dan keberhasilan satgas dalam mengamankan sumber daya alam dari tindak kejahatan.

Pemerintah daerah memiliki peran penting dalam menjaga keamanan sumber daya alam di Selat Makassar, sebagaimana diatur dalam Perpres No. 83 Tahun 2020. Salah satu langkah yang diambil adalah kerja sama antara Bakamla RI dan Pemkot Makassar pada tahun 2022 untuk memperkuat pengamanan melalui Sistem Peringatan Dini (SPD) di titik-titik strategis. Selain itu, pemerintah daerah juga menggagas Selat Makassar Summit, yang awalnya diusulkan oleh Gubernur Sulawesi Tengah Rusdy Mastura sejak 2009 namun baru terealisasi setelah 15 tahun. Forum ini bertujuan untuk meningkatkan koordinasi dan kolaborasi antarprovinsi serta kabupaten/kota dalam mengembangkan ekonomi kelautan dan mendukung pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN). Sebagai persiapan, Pemprov Sulawesi Tengah mengadakan FGD pada 22 Juli 2024 bersama pemerintah kabupaten/kota untuk menyusun strategi implementasi pasca pelantikan presiden terpilih.

Selain pemerintah daerah, berbagai instansi lain turut berperan dalam menjaga ekosistem laut di Selat Makassar. Polairud secara rutin melakukan patroli dan pengawasan untuk mencegah kerusakan lingkungan laut serta memberikan edukasi kepada nelayan mengenai keselamatan dan kelestarian ekosistem. Misalnya, pada 7 Maret 2023, Polairud Sulawesi Tengah mengunjungi nelayan tradisional dan semi-modern untuk meningkatkan kesadaran mereka dalam menjaga keamanan laut. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) juga aktif mengawasi praktik perikanan ilegal. Pada tahun 2024, KKP berhasil menangkap dua kapal di Selat Makassar yang beroperasi di luar zona yang diizinkan, yaitu di bawah 12 mil yang seharusnya diperuntukkan bagi nelayan lokal. Kapal tersebut kedapatan menangkap sekitar 20 ton ikan dengan alat tangkap yang tidak sesuai aturan, sehingga dikenai tindakan tegas oleh pihak berwenang.

Berdasarkan upaya-upaya yang dilakukan oleh Indonesia untuk mengamankan wilayah laut Selat Makassar, peneliti melihat bahwa apa yang dilakukan oleh Indonesia telah sesuai dengan indikator *security of the sea itself* menurut Chris Rahman. Indonesia telah mengupayakan keselamatan sumber daya alam dan lingkungan laut Selat Makassar seperti dengan mempererat kerjasama antar lembaga, pembagian zonasi kawasan laut Selat Makassar kedalam beberapa jenis, dan penindakan tegas terhadap para pelanggar hukum yang berkaitan dengan keamanan dari ekosistem laut yang ada di Selat Makassar.

Ocean Governance

Ocean Governance menurut Chris Rahman menekankan pentingnya pengelolaan laut dalam kerangka politik dan hukum internasional, terutama melalui prinsip Law of the Sea Convention (LOSC). Konsep ini bertujuan menciptakan aturan untuk keamanan dan pemanfaatan laut secara stabil (Rahman, 2009). Indonesia tidak hanya fokus pada keamanan laut domestik, tetapi juga aktif dalam kerja sama internasional, terutama dalam lingkup ASEAN. Selama kepemimpinannya di ASEAN 2023, Indonesia menggagas inisiatif keamanan maritim seperti ASEAN Maritime Outlook (AMO), yang bertujuan memperkuat kerja sama maritim dalam tiga pilar ASEAN (Portal Informasi Indonesia, 2023).

Selain itu, Indonesia juga mempelopori pembentukan ASEAN Coast Guard Forum (ACGF), yang pertama kali diusulkan dalam ASEAN Maritime Forum (AMF) ke-5 tahun 2014. Setelah beberapa pertemuan kelompok ahli, forum ini akhirnya terbentuk pada November 2022 di Bali. ACGF hadir sebagai wadah kerja sama keamanan laut ASEAN yang lebih inklusif, berbeda dengan inisiatif sebelumnya seperti Patroli Laut Malaka yang hanya melibatkan beberapa negara seperti Indonesia, Malaysia, Thailand, dan Singapura (Manullang, 2023; Sagena, 2019). Pertemuan pertama ACGF menghasilkan deklarasi empat komitmen utama, termasuk peningkatan solidaritas, kepercayaan antaranggota, serta menciptakan kawasan laut yang aman dan damai.

Pembentukan ACGF diharapkan menjawab tantangan keamanan maritim yang semakin kompleks, termasuk meningkatnya ketegangan di Laut Cina Selatan akibat rivalitas antara Amerika Serikat dan Cina. Forum ini juga berperan dalam menangani kejahatan transnasional yang mengancam stabilitas kawasan. Sebelum ACGF, sudah ada beberapa forum seperti *Contact Group on the Sulu and Celebes Seas* (CGSCS) dan *Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting* (HACGAM), namun cakupannya terbatas. Dengan prinsip kerja sama ASEAN, ACGF diharapkan melengkapi inisiatif sebelumnya dan memperkuat stabilitas keamanan maritim di kawasan (Manullang, 2023).

Forum ini juga tidak akan dapat menimbulkan kekhawatiran bagi negara-negara lain karena sifatnya yang tidak militeristik. Forum ACGF ini hanya melibatkan penjaga pantai saja, sehingga nantinya dapat mempermudah pelaksanaan agenda-agenda dan program mendatang karena sifatnya yang tidak dianggap ancaman oleh negara lain. Penggunaan penjaga pantai sebagai instrumen diplomasi keamanan maritim sebelumnya pernah diaplikasikan oleh Amerika Serikat, sehingga tidak akan menimbulkan persepsi ancaman oleh Amerika Serikat terhadap forum ACGF ini. Forum ACGF yang tidak mengancam ini diharapkan dapat menjadi solusi akan potensi ancaman yang mengancam keamanan maritim di negara-negara ASEAN, tanpa harus menambah tensi terhadap Amerika Serikat dan juga Cina.

Inisiatif Indonesia dalam pembentukan *ASEAN Coast Guard Forum* (ACGF) menegaskan peran aktifnya dalam menjaga keamanan maritim regional. Hal ini menandakan bahwa Indonesia berperan aktif dalam forum keamanan laut yang berlaku untuk mengamankan wilayah maritimnya. Peran aktif Indonesia dalam pembentukan dan pelaksanaan forum ini telah sesuai dengan salah satu poin pendekatan keamanan maritim

menurut Chris Rahman. Bahkan iniatif Indonesia dalam pembentukan forum ini tidak hanya semata untuk mengamankan wilayah kemaritumannya sendiri, tapi juga peduli akan keamanan maritim di kawasan ASEAN. Komitmen Indonesia ini mencerminkan pendekatan keamanan maritim dari Chris Rahman yang dimana hal ini merupakan penerapan dari pendekatan keamanan maritim yang komprehensif sesuai dengan poin kedua, yaitu *Ocean Governance*.

Maritime Border Protection

Maritime border protection adalah upaya negara melindungi perbatasan maritim untuk mencegah ancaman di wilayah perairan, selaras dengan aturan internasional seperti Law of the Sea Convention dan ZEE 200 mil dari garis pantai (Rahman, 2009). Proteksi maritim diperlukan untuk menghadapi kejahatan transnasional, yang dapat diperkuat melalui koordinasi dengan negara lain. Salah satu strategi yang dapat diterapkan adalah diplomasi maritim guna menangkal ancaman dengan minim destruksi, di mana TNI AL berperan melalui penguatan militer dan kerja sama pertahanan (Darjatna, 2022). Indonesia sendiri pernah melakukan diplomasi maritim terkait keamanan ALKI II, namun belum ditemukan kerja sama spesifik dalam mengamankan perbatasan Selat Makassar. Upaya yang telah dilakukan adalah patroli terkoordinasi Philindo (Filipina-Indonesia) di Laut Sulawesi, seperti yang berlangsung pada 14-23 November 2024 sebagai tahap ketiga dari Patroli Philindo XXXVIII 2024, dengan keterlibatan KRI Butana 878 dan BRP Artemio Recarte (Hardita, 2024).



Gambar 1. Patroli Terkoordinasi PHILINDO

Sumber: <https://indonesiadefense.com/rawan-perompak-dan-teroris-ri-filipina-patroli-di-laut-sulawesi-dan-sulu/philindo-ke-xxxviii-2/>

Selain Philindo, terdapat juga kerjasama trilateral antara negara Malaysia, Filipina, dan Indonesia terkait keamanan wilayah Laut Sulu. Laut Sulu merupakan wilayah perairan yang berbatasan langsung dengan negara Malaysia, Filipina, dan juga Indonesia. Laut Sulu yang merupakan jalur perdagangan padat dan juga penting menjadi prioritas dari ketiga negara untuk menjaga keamanan wilayahnya dari ancaman-ancaman non-tradisional seperti pembajakan, aksi terorisme, dan juga pelanggaran lainnya. Ketiga negara ini kemudian merumuskan kerjasama yang konkrit di tahun 2017, yang kemudian

mendorong terbentuknya *Trilateral Cooperative Agreement* (Wiswayana, 2023). Meskipun peneliti tidak mendapatkan informasi terkait kerjasama dengan negara lain yang terkait dengan keamanan wilayah perbatasan Selat Makassar, tetapi peneliti menemukan adanya kerjasama dengan negara lain di wilayah Laut Sulawesi dan Laut Sulu. Kedua bentuk kerjasama tersebut peneliti ambil karena wilayah dari Laut Sulu dan Laut Sulawesi itu sendiri yang berdekatan dan juga erat kaitannya dengan Selat Makassar.

Military Activities

Ancaman-ancaman tidak hanya muncul dari permasalahan sengketa wilayah, namun juga datang dari ancaman-ancaman lain seperti praktik penangkapan ikan ilegal, perdagangan manusia, spionase, dan lainnya. Ancaman-ancaman tersebut tidak hanya dapat diupayakan melalui upaya diplomatik seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, namun juga diperlukan adanya upaya pengamanan dari pihak militer.

Sesuai dengan penjelasan dari Chris Rahman terkait aktivitas militer yang erat kaitannya dengan *arms control*. Namun, Chris Rahman juga menjelaskan bahwa terdapat kesulitan dalam pengendalian senjata struktural. Hal ini membuat fokus utama dari pengendalian senjata adalah promosi aspek pengendalian senjata operasional dalam rangka membangun kepercayaan (*Confidence-Building Measures/CBMs*) di bidang angkatan laut atau kemaritiman (Rahman, 2009). *Confidence-Building Measures* ini kemudian dibagi menjadi 3 kategori, yaitu:

- *Declaratory* atau langkah deklaratif adalah pernyataan niat, yang mencakup pernyataan niat untuk tidak melakukan agresi atau status non-nuklir, perjanjian perbatasan, dan juga akses terhadap Konvensi Hukum Laut.
- *Transparency* atau langkah transparan yang mencakup pertukaran informasi. Pertukaran informasi yang termasuk kedalam transparansi ini termasuk pembentukan jaringan dan prosuder komunikasi pada saat krisis, peringatan atau pemberitahuan akan latihan militer dan pengerahan pasukan yang tidak biasa, dan juga mengizinkan pengamatan terhadap kegiatan latihan militer, inspeksi fasilitas angkatan laut, dan penerapan rezim pengawasan maritim secara sukarela.
- *Constraint* atau langkah pembatasan yang mencakup pada langkah-langkah pengurangan risiko. Langkah pengurangan risiko ini termasuk perjanjian untuk meminimalkan dampak negatif terhadap kecelakaan atau konfrontasi antar angkatan laut yang juga disebut perjanjian insiden di laut/*Incident at sea* (INCSEA). Selain itu, langkah pembatasan juga termasuk langkah-langkah dalam pengupayaan zona demiliterisasi dan zona pengecualian militer, dan juga termasuk pembatasan aktivitas, personel, atau peralatan yang melarang operasi militer yang tidak ada pengumuman sebelumnya atau terjadi di dalam zona pemisahan tertentu.

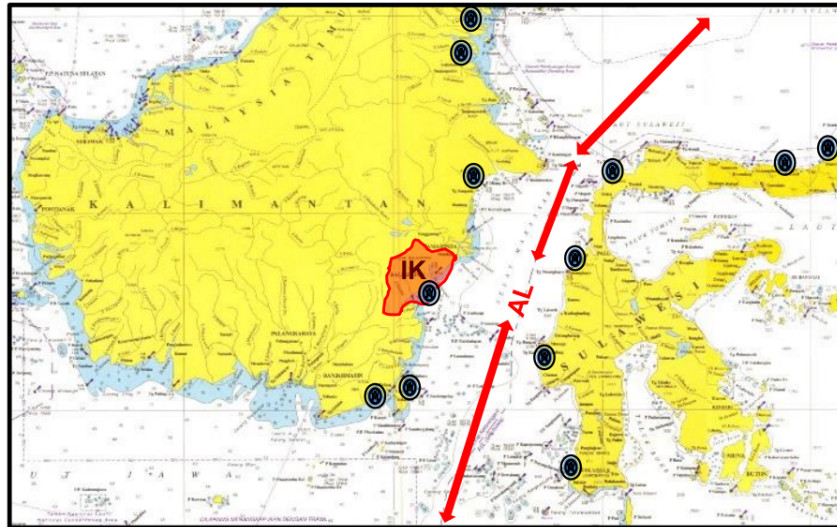
Sesuai dengan konsep keamanan maritim menurut Chris Rahman yang menyoroti aktivitas militer sebuah negara dalam mengamankan wilayah lautnya, maka peneliti melihat bahwa terdapat aktor-aktor yang terlibat dalam pelaksanaan aktivitas militer di

wilayah laut Indonesia, seperti BAKAMLA dan TNI AL. Sebagaimana fungsi dari TNI Angkatan Laut yaitu menegakkan penguasaan laut, mencegah dikuasainya wilayah laut oleh musuh, dan memanfaatkan laut untuk kepentingan negaranya sendiri (Bada et al., 2017).

Salah satu komando yang berperan penting dalam pengamanan ALKI II, terutama Selat Makassar adalah Koarmada II. Koarmada II berada dibawah Komando Tugas Gabungan Pengamanan ALKI II (Kogasgab Pam ALKI II). Koarmada II melaksanakan pengendalian laut di sekitar wilayah cakupan ALKI II seperti Selat Makassar, Selat Lombok, Laut Sulawesi, hingga perbatasan laut antara Indonesia dengan Malaysia dan Filipina. Wilayah-wilayah tersebut sangat rentan akan ancaman seperti perompakan kapal laut, penyelundupan barang ilegal, praktik penangkapan ikan ilegal, dan pelanggaran wilayah.

Lebih lanjut peneliti akan menjelaskan mengenai aktivitas militer Indonesia dalam mengamankan wilayah lautnya melalui peningkatan infrastruktur keamanan laut dan aktivitas patroli maritim. Peningkatan infrastruktur keamanan laut peneliti anggap penting karena dapat menjadi landasan utama dalam kegiatan kemiliteran di laut, yang dimana jika tidak ditingkatkan maka akan mengganggu kelancaran operasi militer di laut. Operasi patroli militer juga peneliti nilai penting karena dapat menjadi sarana penegakkan hukum yang berlaku di wilayah Selat Makassar, guna mencegah dan mengatasi permasalahan pelanggaran hukum dari pihak-pihak yang tak bertanggung jawab.

Indonesia meningkatkan infrastruktur keamanan laut untuk mengamankan Selat Makassar melalui penguatan pangkalan TNI AL, peningkatan teknologi, dan pembaruan alutsista. Penguatan pangkalan laut menjadi langkah krusial untuk memastikan kesiapan operasional, mobilitas, serta daya tempur kapal TNI AL (Agastia, 2021). Tanpa peningkatan ini, potensi ancaman terhadap ALKI II dikhawatirkan sulit diatasi secara efektif. Saat ini, pangkalan TNI AL berada di titik strategis seperti Selat Makassar, Laut Sulawesi, dan Selat Lombok, yang juga berfungsi sebagai pertahanan penyangga bagi IKN. Beberapa pangkalan yang beroperasi antara lain Lanal Nunukan, Lantamal XIII Tarakan, Lanal Balikpapan, Lanal Palu, dan Lantamal VI Makassar.



Gambar 2. Peta ALKI II

Sumber: Darjatna, I.P. (2022). Peningkatan Keamanan Selat Makassar Guna Mendukung Pembangunan Ibu Kota Negara.

Salah satu pangkalan utama TNI AL yang sangat berpengaruh dan memiliki peranan yang vital terhadap keamanan Selat Makassar adalah Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut (Lantamal VI). Tugas dari Lantamal VI ini sesuai dengan Pasal 9 UU Nomor 35 Tahun 2004 Tentang TNI, yakni Angkatan Laut memiliki tugas untuk menegakkan hukum maritim yang berlaku dan juga turut serta dalam mengupayakan keamanan di sekitar kawasan laut Indonesia termasuk dengan melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut (Lantamal 6, 2022). Dalam rangka memperkuat infrastruktur pertahanan, Lantamal VI melakukan kerjasama dengan berbagai pihak dalam rangka membangun Dermaga Lantamal VI untuk memperkuat keamanan di sekitar kawasan Makassar New Port (KSP, 2021).

Selain melalui peningkatan kekuatan pangkalan utama, para satuan patroli laut dari masing-masing instansi dilengkapi dengan sarana prasarana penunjang. Saat ini jumlah kapal perang dari TNI Angkatan Laut (TNI AL) tercatat ada 165 unit, sudah termasuk dengan 7 kapal perang baru di tahun 2024. 7 Kapal perang baru tersebut adalah satu kapal tanker/kapal bantu curah minyak (BCM) KRI Balongan-908, dua kapal patroli cepat (PC) ukuran 40 meter KRI Selar-879 dan KRI Butana-878, dua kapal patroli cepta (PC) ukuran 60 meter KRI Lumba-lumba-881 dan KRI Hampala-880, serta dua kapal Angkatan Laut (KAL) yaitu KAL Hinako dan KAL Sembulungan (Risfil, 2025). Dari total 165 KRI yang dimiliki oleh TNI AL, 62 kapal berada dibawah kendali Komando Armada I, 63 KRI dibawah kendali Komando Armada II, 21 KRI dibawah kendali Komando Armada III, dan 15 KRI lainnya berada dibawah kendali Komando Lintas Laut Militer (Kolinlamil) (Risfil, 2025).

Selain segi infrastruktur TNI AL yang memiliki peralatan yang canggih dan kuat, instansi-instansi lain juga memiliki infrastruktur yang kuat untuk menjaga perairan di Indonesia. Bakamla memiliki infrastruktur andalan dalam mengamankan wilayah-wilayah perairan, yakni Cakra 401. Kapal ini memiliki radar, sonar, dan sistem

komunikasi yang canggih sehingga memungkinkannya untuk melakukan patroli yang efisien dan juga efektif (Bakamla, 2025). Bakamla juga memiliki radar-radar maritim yang tersebar di titik-titik strategis di seluruh wilayah perairan Indonesia, yang memudahkan Bakamla untuk mendeteksi dan juga memantau aktivitas yang dicurigai dapat mengancam kedaulatan Indonesia. Kemudian selain Bakamla, Polairud juga memiliki armada penunjang keberhasilan operasi pengamanannya. Armada Polairud ini diantara lain terdapat 15 unit NBO-105, 18 unit Enstrom En480B, 1 unit Nbell-412, 1 unit Nbell-206, 2 unit NC-212-200, 2 unit PZL M28 Skytruck, 1 unit Beechcraft 1900D, 1 unit Beechcraft SH18, 1 unit Beechjet 400xp, 12 unit MI-2 plus, 4 unit Dauphin AS365, 2 unit Diamond DA40, 1 unit Fokker 50, 1 unit Cessna 280, 2 unit Bell 429, dan 1 unit CN295 (Susi, 2022).

Lebih lanjut setelah membahas infrastruktur keamanan laut Indonesia, akan dibahas mengenai patroli yang dilakukan lembaga-lembaga terkait dengan tujuan mengamankan Selat Makassar. Indonesia menggelar patroli laut secara rutin salah satunya melalui Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI). Sesuai dengan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, di dalam salah satu pasalnya dinyatakan bahwa dalam rangka upaya penegakkan hukum di wilayah perairan dan juga wilayah hukum Indonesia, terkhusus dalam rangka melakukan kegiatan patroli keselamatan dan keamanan, maka dibentuklah Badan Keamanan Laut Republik Indonesia.

Salah satu program patroli yang diadakan Bakamla adalah pada tahun 2023, dimana Bakamla mengadakan patroli dalam rangka pencegahan hukum laut yang memiliki potensi untuk terjadi di sekitar kawasan perairan Indonesia, termasuk di sekitar wilayah ALKI II. Kepala Bakamla RI Laksdya Aan Kurnia menyatakan bahwa yang menjadi daerah fokus dari operasi patroli ini ada 4 titik, yaitu Selat Malaka, Natuna, Selat Makassar, dan Laut Arafuru (Mais, 2023). Target utama dari adanya patroli yang dilakukan oleh Bakamla ini adalah antisipasi akan ancaman dari tindakan kriminal laut seperti penangkapan ikan ilegal, penyelundupan obat-obatan dan barang terlarang, penyelundupan senjata, dan kejahatan lainnya. Operasi yang diselenggarakan pada tahun tersebut dilaksanakan selama total 60 hari dan dibagi menjadi 2 periode.

Pada awal Januari hingga Februari tahun 2023 juga diadakan operasi patroli oleh TNI AL, yaitu patroli yang dilakukan KRI Tombak 629 dan KRI Kerapu 812 di wilayah ALKI II, meliputi Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi. Kepala Staf Gugus Keamanan Laut (Guskamla) Komando Armada II Kolonel Laut (P) Catur Ardiantoro mengemukakan bahwa operasi ini bertujuan untuk menegakkan hukum laut dan juga mengamankan laut dari ancaman-ancaman tradisional seperti praktik penangkapan ikan ilegal, penyelundupan barang terlarang, dan ancaman-ancaman lainnya (Gafar, 2022).

Selain itu, terdapat pula operasi patroli gabungan antar instansi atau lembaga. Bakamla bersama instansi-instansi lain seperti TNI AL, Polair, Bea Cukai, PSDKP, dan KPLP mengadakan Patroli bersama Keamanan dan Keselamatan Laut Nasional Tahun 2023 atau Yudhistira-I/23 yang dilaksanakan selama 75 hari. Patroli Bersama Keamanan dan Keselamatan Laut Nasional tahun 2023 ini diadakan sebagai bentuk tindak lanjut dari

keputusan Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Menko Polhukam) Nomor 1 Tahun 2023 Tentang Rencana Patroli Nasional. Tujuan dari patroli bersama ini adalah untuk memastikan wilayah perairan Indonesia dapat aman dari segala bentuk pelanggaran seperti *illegal fishing, logging, and mining*, perdagangan manusia, terorisme, perompakan, penyelundupan barang-barang terlarang, kegiatan yang dapat mencemarkan laut, para pencari suaka jalur laut, dan pengangkatan barang muatan kapal tenggelam (BMKT). Patroli ini berfokus pada wilayah Selat Malaka, Selat Singapura, Laut Sulawesi, Selat Makassar dan Laut Arafuru yang melibatkan total 15 kapal, yaitu 3 unsur dari TNI AL, 4 unsur dari Bakamla RI, 2 unsur dari Bea Cukai RI, 2 unsur dari Polair, KPLP 2 unsur, dan PSDKP 2 unsur.

Berdasarkan hasil temuan yang telah dijelaskan di atas, peneliti melihat adanya aktivitas militer yang dilakukan guna mengamankan wilayah Selat Makassar. Aktivitas militer yang diupayakan oleh Indonesia yang pertama adalah melalui peningkatan infrastruktur keamanan lautnya. Peningkatan infrastruktur ini tidak hanya dilakukan pada TNI AL saja, tetapi juga pada lembaga-lembaga lainnya. Selain itu, Indonesia juga beberapa kali mengadakan patroli dari lembaga ataupun patroli gabungan di Selat Makassar, guna menambah keamanan dan menegakkan hukum laut di Selat Makassar.

Security Regulation of the Maritime Transportation System

Chris Rahman menyoroti Peristiwa 9/11 yang memberikan trauma dan rasa takut kepada negara-negara di dunia akan ancaman terorisme yang kemudian mengubah rezim regulasi terkait pengiriman selamanya (Harris et al., 2022). Secara tiba-tiba segala bentuk transportasi dianggap terancam oleh serangan teroris, terlebih lagi sektor transportasi maritim yang dianggap sangat rentan karena regulasinya yang saat itu masih belum teratur. Melalui *International Maritime Organization* (IMO) kemudian diluncurkan sistem keamanan yang hingga saat ini dikenal dan dipakai di seluruh dunia, yakni *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code, yang ditambahkan kedalam lampiran keamanan maritim di konvensi *Safety of Life at Sea* (SOLAS) yang berlaku sejak 1 Juli 2004. Dengan adanya regulasi ini membuat kapal-kapal dan fasilitas yang berada di pelabuhan diwajibkan untuk menerapkan langkah-langkah keamanan yang ketat sehingga dapat mencegah terjadinya potensi ancaman. Selain itu, peristiwa 9/11 juga membuat Protokol Konvensi *Suppression of Unlawful Acts* (SUA) diperbarui, yang dampaknya adalah penindakan yang lebih tegas terhadap kejahatan maritim.

Di dalam BAB V SOLAS mengenai keselamatan navigasi, tercantum alat baru untuk memerangi pembajakan dan tindakan kriminal lainnya yang berbasis di laut. Alat-alat baru yang diperkenalkan untuk memerangi tindak kejahatan di laut ini adalah *Automatic Identification System* (AIS) yang dapat mengidentifikasi kapal-kapal yang berlayar secara otomatis, dan juga *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT) yang berbasis satelit yang juga tunduk pada regulasi SOLAS. Dengan adanya alat-alat tersebut membuat deteksi dini akan potensi ancaman dan juga respons terhadap ancaman menjadi lebih cepat.

Sesuai dengan aturan yang ditetapkan oleh IMO yang berimbas dari kejadian 9/11, Indonesia juga menerapkan regulasi kode ISPS ini guna melindungi kedaulatan Indonesia dari ancaman-ancaman seperti terorisme atau tindakan kriminal lainnya yang berbasis di laut.

Penerapan kode ISPS oleh Indonesia ini berdasarkan pada keputusan Menteri Perhubungan, yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (Shahrullah & Girsang, 2023). Peraturan Menteri ini berisikan beberapa hal yang terkait dengan kode ISPS, yakni: a) Jenis kapal untuk operasi pelayaran internasional minimum 500 GT yang meliputi kapal barang, kapal penumpang dan juga termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi, dan kapal barang, dan juga unit Pengeboran Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU) b) Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal skala internasional; c) Terminal baik itu terminal khusus, terminal yang dikelola badan usaha pelabuhan, atau terminal dengan kepentingan pribadi. Namun saat ini status Peraturan Menteri tersebut statusnya sudah dicabut, dan digantikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2021 yang berlaku sejak 16 Juni 2021.

Upaya lain Indonesia dalam rangka menerapkan regulasi sistem laut guna mengamankan wilayah perairannya adalah dengan ikut berperan aktif dalam *International Maritime Organization* (IMO). Pada penyelenggaraan sidang ke-31 IMO di London yang dilaksanakan pada tanggal 29 November 2019, Indonesia kembali terpilih sebagai anggota Dewan IMO Kategori C untuk periode tahun 2020-2021. Indonesia terpilih karena memperoleh suara sebanyak 139 dan berhasil menduduki peringkat 5 dari 20 negara anggota Dewan IMO lain. Terpilihnya Indonesia sebagai anggota Dewan IMO yang berjumlah 40 negara dari 174 negara anggota IMO menunjukkan bahwa peranan Indonesia dalam sektor kemaritiman internasional sangat besar pengaruhnya. Anggota Dewan IMO Kategori C ini beranggotakan Cile, Denmark, Australia, Siprus, Bahama, Mesir, Belgia, Indonesia, Malaysia, Kenya, Filipina, Meksiko, Malta, Liberia, Maroko, Singapura, Peru, Thailand, Afrika Selatan, dan juga Turki

Berdasarkan pada hasil temuan tersebut, peneliti melihat bahwa Indonesia mematuhi rezim *ISPS Code* yang sebelumnya muncul akibat dari ketakutan negara-negara terhadap tindakan terorisme. Indonesia bahkan mengimplementasikan *ISPS Code* ini kedalam Peraturan Menteri, yang semula ada pada Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang kini ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2021. Selain itu, Indonesia juga turut unjuk gigi dalam memberikan peranannya di IMO, dengan menjadi dewan IMO Kategori C untuk periode 2020-2021.

Kesimpulan

Berdasarkan pada hasil temuan yang telah dijelaskan pada pembahasan, Indonesia telah berusaha untuk mengamankan wilayah Selat Makassar dengan berbagai cara. Dengan penelitian yang berdasarkan pada konsep keamanan maritim dari Chris Rahman,

peneliti menemukan bahwa 4 dari 5 pendekatan yang ditawarkan Chris Rahman memiliki kesesuaian dengan strategi yang dilakukan oleh Indonesia di Selat Makassar. Dimulai dari upaya pengamanan terhadap sumber daya lautnya melalui lembaga-lembaga terkait, kemudian turut aktif dalam organisasi internasional ACGF untuk menunjukkan *concern* terhadap isu keamanan maritim, melakukan berbagai aktivitas militer seperti peningkatan infrastruktur keamanan maritim dan melakukan patroli di sekitar Selat Makassar, hingga menerapkan rezim *ISPS Code* disertai keaktifannya sebagai anggota dari IMO dengan menjadi dewan IMO tahun periode 2020-2021. Ke-4 strategi Indonesia yang sesuai dengan 5 pendekatan keamanan maritim menurut Chris Rahman menunjukkan adanya upaya strategis yang dilakukan oleh Indonesia untuk mengamankan Selat Makassar, sekaligus mempersiapkan keamanan IKN. Namun, berdasarkan temuan ditemukan bahwa 1 pendekatan tidak ditemukan hasil, yaitu *maritime border protection*. Meskipun begitu, Indonesia telah mengupayakan keamanan di wilayah Laut Sulu dan Laut Sulawesi dengan melakukan diplomasi maritim dengan Malaysia dan Filipina, yang juga sekaligus menambah keamanan dari Selat Makassar itu sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Agastia, I. G. B. D. (2021). Maritime security cooperation within the ASEAN institutional framework: A gradual shift towards practical cooperation. *JAS (Journal of ASEAN Studies)*, 9(1).
- Ardila, R. (2020). Sengketa Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Studi Kasus Klaim Cina Atas Laut Natuna Utara). *Uti Possidetis: Journal of International Law*, 1(3), 358–377.
- Arifianto, A. (2018). Politik Indonesia Dalam Konflik Laut Cina Selatan Blok Natuna. *Prosiding Konferensi Nasional Ke-7 Asosiasi Program Pascasarjana Perguruan Tinggi Muhammadiyah 'Aisyiyah (APPPTMA)*.
- Bada, H. N., Amhar, F., & Octavian, A. (2017). Deteksi shadow zone dengan metode parabolic equation dalam mendukung patroli TNI Angkatan Laut di Selat Makassar. *Keamanan Maritim*, 3(1).
- Harris, A., Sudiarso, A., & Sutanto, R. (2022). Strategi Pertahanan Laut Dalam Rangkaancaman Keamanandi Alur Laut Kepulauan Indonesia II. *Jurnal Education and Development*, 10(2), 325–331.
- Hidayat, A. R., Alifah, N., Rodiansjah, A. A., & Asikin, M. Z. (2024). Sengketa Laut Cina Selatan: Analisis Realis terhadap Perebutan Kekuasaan, Respon Regional, dan Implikasi Geopolitik. *Jurnal Syntax Admiration*, 5(2), 568–578.
- Kusuma, A. W., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2021). Relevansi Strategi Pertahanan Laut Berdasarkan Doktrin Jalesveva Jayamahe Terhadap Globalisasi Dan Perkembangan Lingkungan Strategis. *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*, 6(1).
- Latifah, A. L., Wulandari, S. Y., & Kunarso, K. (2024). Hubungan Suhu Permukaan Laut (SPL) dan Klorofil-a Terhadap Hasil Tangkapan Yellowfin Tuna (*Thunnus albacares*) yang Didaratkan di Pelabuhan Tamperan, Pacitan. *Indonesian Journal of Oceanography*, 6(3), 197–208. <https://doi.org/10.14710/ijoce.v6i3.20575>
- Manullang, A. J. (2023). Mendorong Upaya Peningkatan Keamanan Maritim ASEAN:

- Kepemimpinan Indonesia dalam ASEAN Coast Guard Forum. *Jurnal Hubungan Luar Negeri*, 8(2), 18–30.
- Mirza, S. M. N., Ismail, K., & Nantika, A. D. (2020). *Penyelesaian Masalah Perairan Indonesia Dengan Laut Cina Selatan Dengan Cara Negosiasi*.
- Parasasti, M. A. (2021). Kebijakan Strategi Pertahanan Laut Indonesia dalam Perspektif Ekonomi. *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*, 7(2), 159–173.
- Rahman, C. (2009). *Concept of Maritime Security*. New Zealand: Centre for Strategic Studies.
- Rochaddi, B., Purwanto, P., & Susmoro, H. (2020). Identifikasi Potensi Ocean Thermal Energy Conversion (OTEC) di Selat Makassar. *Indonesian Journal of Oceanography*, 2(2), 147–157.
- Sagena, U. W. (2019). Memahami Keamanan Tradisional Dan Non-Tradisional Di Selat Malaka: Isu-Isu Dan Interaksi Antar Aktor. *Jurnal Hubungan Internasional Interdependence*, 1(1).
- Shahrullah, R. S., & Girsang, J. (2023). Urgensi Penerapan International Ship And Port Security Code (Isps Code) Di Galangan Kapal. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 18(1), 80–96.
- Tandungan, E. S. (2020). Sengketa Laut Cina Selatan Dalam Perspektif hukum Internasional. *Paulus Law Journal*, 1(2), 88–98.
- Wiswayana, W. M. (2023). Kerja Sama Trilateral Indonesia-Malaysia Filipina di Perairan Sulu sebagai Alternatif Kerja Sama Keamanan Kawasan Maritim. *Jurnal Keamanan Nasional*, 9(1), 181–202.

Copyright holder:

Muhammad Dzimar Al-Ghifari, Wishnu Mahendra Wiswayana (2025)

First publication right:

Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia

This article is licensed under:

