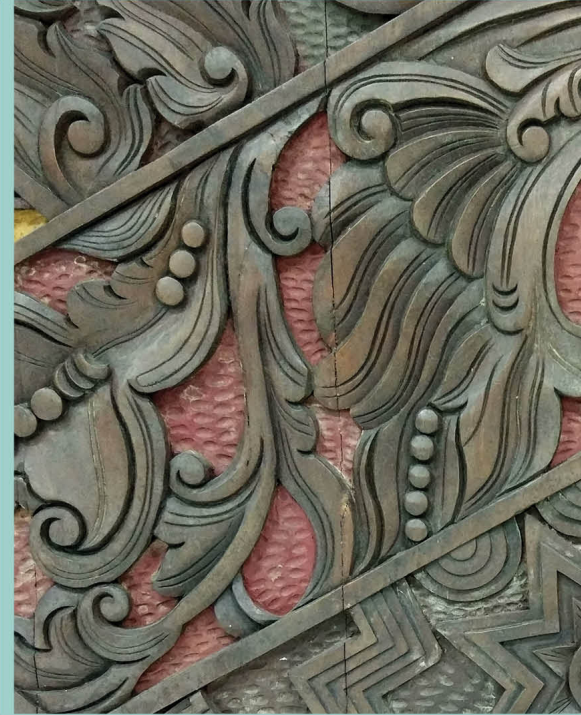


CSIS WORKING PAPER SERIES
WPSINT – 01/2018




CENTRE FOR
STRATEGIC AND
INTERNATIONAL
STUDIES

**Menerjemahkan Visi Poros
Maritim Global ke dalam
Kerangka Diplomasi
Pertahanan Maritim dalam
Kebijakan Luar Negeri
Indonesia di Era Jokowi**



EVAN A. LAKSMANA, IIS GINDARSAH & ANDREW W. MANTONG



The CSIS Working Paper Series is a means by which members of the Centre for Strategic and International Studies (CSIS) research community can quickly disseminate their research findings and encourage exchanges of ideas. The author(s) welcome comments on the present form of this Working Paper. The views expressed here are those of the author(s) and should not be attributed to CSIS Jakarta.

© 2018 Centre for Strategic and International Studies, Jakarta

Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke Dalam kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi

Oleh *Evan A. Laksmiana, Iis Gindarsah, and Andrew W. Mantong*

Abstrak

Kertas kerja ini memberikan kajian akademis terkait kemungkinan dan tantangan implementasi visi poros maritim Presiden Joko Widodo dalam sebuah strategi diplomasi yang holistik. Dalam kajian ini, diargumentasikan beberapa hal; *pertama*, bahwa visi Poros Maritim masih terlalu umum dan apstrak untuk dapat dijadikan panduan strategis diplomasi maritim, dan *kedua*, masih terdapat berbagai persoalan pengolaan sektor maritim domestik, khususnya tumpang tindih kewenangan aktor keamanan laut, yang menghambat dikembangkannya strategi diplomasi yang efektif. Diusulkan agar Indonesia mulai membentuk sebuah strategi raya Diplomasi Pertahanan Maritim yang lebih rinci dan dapat menggabungkan serta mengintegrasikan berbagai instrument dan aktor diplomasi pertahanan maritim. Strategi raya ini diusulkan untuk diformulasikan oleh sebuah kantor khusus di bawah lembaga kepresidenan yang membawahi isu maritim.

Kata kunci: poros maritim dunia, strategi diplomasi, diplomasi maritim

Pengantar: Visi Poros Maritim Global Presiden Joko Widodo

“Poros Maritim Global” adalah visi yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo dalam masa kampanyenya sebagai calon presiden. Visi ini dikemukakan pertama kali pada putaran ketiga debat calon presiden sekitar bulan Juli 2014. Visi ini mengasumsikan suatu kondisi di mana kekuatan geopolitik ekonomi tengah bergeser dari Dunia Barat ke Asia¹ Indonesia memiliki peluang untuk meningkatkan posisi globalnya. Visi ini mengemuka di tengah-tengah semakin menguatnya konsensus politik di dalam negeri bahwa Indonesia tengah mengalami ancaman keamanan eksternal yang semakin serius, terutama mengingat tren militerisasi baik di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, perselisihan yang terjadi antara China dengan sejumlah negara Asia Tenggara di Laut

¹ “Visi Pertahanan, Prabowo Kemakmuran, Jokowi Maritim,” *BBC.com*, 23 Juni 2014, http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2014/06/140622_indonesia_debatcapres_dua

China Selatan, dan kemungkinan klaim China terhadap perairan di sekitar kepulauan Natuna.²

Dalam konteks geopolitik, visi ini dapat dikatakan menegaskan kembali peta mental (*mental map*) yang melekat dalam bayangan para elit politik di Indonesia mengenai eksistensi geografis Indonesia. Pada umumnya, para pengambil kebijakan merasakan ketidakamanan dan ketakutan akan eksploitasi asing terhadap keberadaan sejumlah Alur Laut Kepulauan Indonesia beserta letak strategis Indonesia di antara dua benua dan dua samudera sehingga sering kali memunculkan urgensi untuk menerapkan kontrol dan patroli terhadap perairan Indonesia.³ Spesifik dalam konsepsi Poros Maritim Dunia adalah diakuinya kembali nilai strategis dari Samudera Hindia bersama-sama Samudera Pasifik sebagai samudera yang mengapit Indonesia. Dengan mencanangkan Poros Maritim Dunia, Presiden Joko Widodo dinilai bermaksud membawa kembali Samudera Hindia ke dalam “kanvas regional” seraya memproyeksikan kekuatan Indonesia. Dengan demikian, visi ini dapat dianggap sebagai upaya untuk menerjemahkan anggapan selama ini bahwa kebijakan luar negeri yang bertumpu semata-mata kepada ASEAN⁴ tidak lagi harus terus menjadi pijakan kebijakan luar negeri yang paling utama.

Secara esensial, Presiden Joko Widodo melalui visi ini membayangkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang akan mengambil manfaat dari perubahan konstelasi global saat ini. Pembangunan maritim yang dicanangkan dalam visi ini menempatkan Indonesia dalam titik sentral dinamika hubungan internasional di Asia Pasifik seraya, untuk pertama kalinya, mengakui keadaan ilmiahnya sebagai bangsa maritim. Kemunculan kesadaran seperti ini sebenarnya dapat menjawab perhatian banyak kalangan bahwa pembangunan kekuatan nasional yang hanya bertumpu pada matra darat tidak sesuai dengan kondisi Indonesia. Dengan demikian, Poros Maritim Global memunculkan harapan yang tinggi untuk menghasilkan suatu kebijakan luar negeri yang lebih *robust*

² Vibhanshu Shekar dan Joseph Chinyong Liow, “Indonesia as a Maritime Power: Jokowi’s Vision, Strategies, and Obstacles Ahead,” *Brookings*, 7 November 2014, <https://www.brookings.edu/articles/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-and-obstacles-ahead/>.

³ Evan A. Laksmana, “The Enduring Strategic Trinity: Explaining Indonesia’s Geopolitical Architecture,” *Journal of the Indian Ocean Region* 7, no. 1 (2011): 97.

⁴ Rizal Sukma, “Indonesia Needs a Post-ASEAN Foreign Policy,” *The Jakarta Post*, 30 Juni 2009, <http://www.thejakartapost.com/news/2009/06/30/indonesia-needs-a-postasean-foreign-policy.html>

dan menjadi batu loncatan bagi dibentuknya strategi raya (*grand strategy*) Indonesia yang lebih jelas.

Penerjemahan visi kebijakan luar negeri ini kemudian dijabarkan dalam pidato Presiden Joko Widodo dalam acara *East Asia Summit* di Myanmar pada bulan November 2014, beberapa saat setelah beliau menjabat sebagai presiden. Dalam pidato tersebut terungkap lima pilar Poros Maritim: budaya maritim, ekonomi maritim, infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi maritim dan pertahanan maritim. Diplomasi dan pertahanan maritim dalam hal ini merupakan turunan dari ketiga konsep sebelumnya. Bagi Presiden Joko Widodo, kesenjangan infrastruktur dan konektivitas adalah masalah besar bagi Indonesia. Dalam hal ini, beliau selalu menyoroti perbedaan menonjol harga komoditas di Papua dan di Jawa. Dengan demikian, meskipun dikemukakan pertama kali dalam sesi debat calon presiden untuk isu kebijakan luar negeri, ketika President Joko Widodo menjabat, titik berat visi ini bergeser menjadi visi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomian Indonesia sampai ke level 7% di tahun 2018. Melalui berbagai pilar yang digencarkan, penerapan visi Poros Maritim Global diharapkan berkontribusi terhadap meningkatnya investasi untuk pembangunan infrastruktur yang juga menjadi visi pemerintahan Presiden Joko Widodo. Total dana yang dibutuhkan oleh Indonesia untuk membangun infrastruktur sampai dengan tahun 2019 diperkirakan sebesar 412 milyar dolar Amerika. Dari jumlah tersebut, pemerintah hanya akan mampu menyediakan setengah dari angka total. Dengan maksud untuk mendiversifikasi sumber pendanaan, Indonesia memandang AIIB yang diprakarsai oleh China sebagai salah satu sumber dana potensial untuk membiayai proyek-proyek infrastrukturnya.⁵ Penekanan Poros Maritim pada aspek ekonomi dan pembangunan infrastruktur semata menimbulkan kekhawatiran banyak pihak terhadap potensi kurang tergarapnya dimensi eksternal dalam pengejawantahan visi kebijakan luar negeri Presiden Joko Widodo tersebut.

Kekhawatiran ini sedikit banyak berfokus pada anggapan kesan domestik dan *inward looking* yang diberikan presiden yang dapat menimbulkan pemahaman yang keliru terhadap relevansi dan pentingnya Indonesia demokratis yang kuat bagi kawasan dan

⁵ "Indonesia Bisa Pinjam AIIB," *Kompas*, 1 Juli 2015.

global. Aaron Connelly menilai bahwa fokus kepada kekuatan negara serta visi maritim mengandung pertentangan dalam wacana nasionalistik yang dibawa Presiden Joko Widodo sedemikian rupa sehingga di bawah kepemimpinannya Indonesia akan memiliki kebijakan luar negeri yang kurang jelas, kurang berwawasan damai, kurang kooperatif, dan menjauh dari kepemimpinan Indonesia di Asia Tenggara, dan juga secara global.⁶ Sementara itu, memperhatikan nada nasionalistik yang dikemukakan Presiden di acara pembukaan Konferensi Asia Afrika 2015 pada bulan April 2015, media *The Economist* menyatakan bahwa sikap Presiden dapat menjadi momok yang menakutkan bagi para investor asing dan dinilai merupakan langkah yang salah untuk mendorong prospek perekonomian Indonesia.⁷ Bila tidak segera diterjemahkan secara baik dan terperinci, Poros Maritim Dunia dengan demikian berpotensi menghadirkan kesalahpahaman dan ketidakpercayaan dunia internasional serta ketiadaan panduan yang jelas yang membuat masing-masing unit pemerintah menerjemahkan maksud dari Poros Maritim Dunia berdasarkan kebiasaan yang berlaku di dalam lingkup organisasinya masing-masing. Tekanan terhadap urgensi kebutuhan ini dapat disandingkan dengan perubahan lingkungan strategis maritim Indonesia yang memunculkan tantangan yang semakin rumit.

Perubahan Lingkungan Strategis Maritim Indonesia

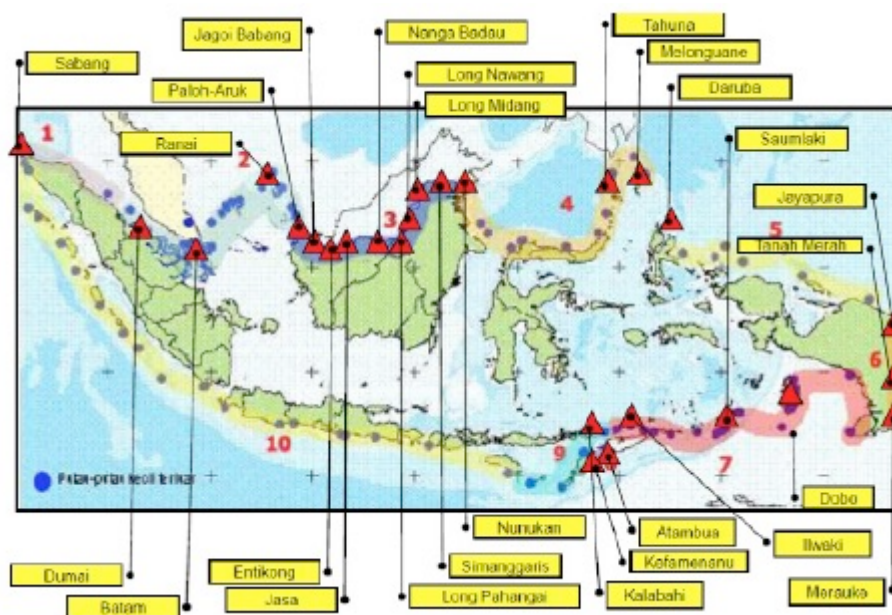
Indonesia dalam beberapa tahun ke depan menghadapi lingkungan strategis yang ditandai dengan semakin kompleksnya ancaman tradisional dan non-tradisional yang harus dihadapi. Integritas territorial Indonesia tetap menjadi kepentingan yang paling vital dalam kebijakan luar negeri dan pertahanan Indonesia. Namun demikian, berbagai isu seperti masalah perikanan, sengketa regional terutama untuk kasus Laut Tiongkok Selatan, dan perimbangan kawasan dapat bersinggungan dengan tujuan utama tersebut.

⁶ Aaron L. Connelly, "Sovereignty and the Sea: President Joko Widodo's Foreign Policy Challenges," *Contemporary Southeast Asia* 37, no. 1 (2015): 21.

⁷ "Making Indonesia grow: Jokowi's to-do list," *The Economist*, 9 Mei 2015, <http://www.economist.com/news/leaders/21650544-indonesias-president-should-ditch-his-economic-nationalism-and-if-necessary-his-party-jokowis>.

Masalah Perbatasan

Meski lingkungan keamanan di Asia Tenggara diprediksi masih cenderung akan stabil dalam beberapa tahun ke depan, untuk mengedepankan visi menjadi titik sentral hubungan internasional di kawasan, Indonesia masih memiliki beban belum terselesaikannya perbatasan dengan negara-negara tetangga. Menurut Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP), Indonesia masih memiliki sengketa teritorial dengan sejumlah negara tetangga. Lihat gambar berikut.



Gambar 1. Wilayah Perbatasan Darat dan Laui Indonesia yang Belum Terselesaikan

Menurut BNPP, Indonesia masih memiliki sengketa teritorial di tiga perbatasan darat dan tujuh perbatasan laut. Terdapat 92 pulau-pulau kecil di wilayah perbatasan Indonesia yang menurut Buku Putih Pertahanan Indonesia tahun 2015 memiliki nilai strategis. Dua belas di antara pulau-pulau tersebut, termasuk pulau Nipah, pulau Sebatik dan pulau Sekatung, menjadi prioritas utama pemerintah Indonesia.⁸ Dalam kondisi demikian, sengketa Laut Tiongkok Selatan berpotensi meningkatkan ketidakamanan di kawasan perbatasan Indonesia mengingat kaburnya batas geografis yang jelas. Kondisi ini memungkinkan Tiongkok dan beberapa negara ASEAN secara unilateral mengklaim

⁸ Peraturan Badan Nasional Pengelola Perbatasan Nomor 1 Tahun 2011 tentang Desain Besar Pengelolaan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan Tahun 2011-2025, Badan Nasional Pengelola Perbatasan (2 Januari 2011).

memiliki kedaulatan atau hak berdaulat atas wilayah maritim yang dipersengketakan tersebut (lihat Tabel 1). Meski Indonesia bukan merupakan negara penggugat (*non-claimant state*), sengketa di Laut Tiongkok Selatan berpotensi menghadirkan tantangan terhadap hak berdaulat Indonesia (*sovereign rights*) sebagai negara kepulauan menurut Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS).

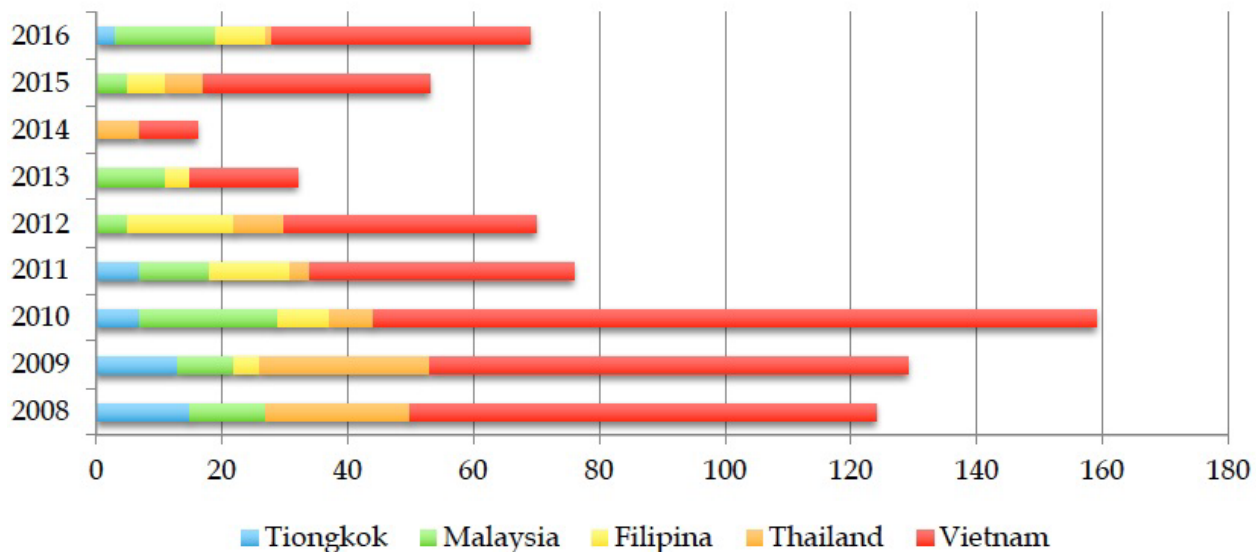
Negara	Laut Teritorial	Zona Ekonomi Eksklusif	Landasan Kontinen
Brunei-Malaysia	Tidak	Tidak	Tidak
Indonesia-Malaysia	Ya	Tidak	Ya
Indonesia-Vietnam	Tidak diperlukan	Ya	Ya
Indonesia-China	Tidak diperlukan	Tidak	Tidak
Malaysia-Philippines	Tidak	Tidak	Tidak
Malaysia-Vietnam	Tidak diperlukan	Tidak	Tidak
China-Vietnam	Ya	Ya (parsial)	Ya (parsial)
Philippines-China	Tidak diperlukan	Tidak	Tidak

Tabel 1. Batas Maritim Laut Tiongkok Selatan

Kekhawatiran utama Indonesia terhadap potensi konflik dengan Tiongkok di Laut Tiongkok Selatan diantaranya berkaitan dengan kepentingan ekonomi nasional. Indonesia memiliki resiko klaim tumpang tindih dengan Tiongkok di kawasan kepulauan Natuna yang dipercaya memiliki cadangan gas alam yang luar biasa di dasar lautnya. Terkait dengan keamanan energi, pemerintah Indonesia telah menggolongkan ladang-ladang gas lepas pantai termasuk Blok Natuna D-Alpha sebagai daerah vital. Selain itu, meskipun Indonesia belum memberikan sikap yang keras terhadap aktivitas di kepulauan Spratly, aktivitas lepas pantai yang destruktif di kawasan sekitarnya dapat berpotensi membahayakan keanekaragaman hayati dan kelangsungan hidup biota laut di daerah kepulauan Natuna.

Masalah Penangkapan Ikan secara Ilegal dan Tidak Dilaporkan dan Tidak Diregulasi

Masalah yang juga dikenal dengan istilah IUU Fishing yang dihadapi oleh Indonesia berkenaan dengan menurunnya jumlah ikan di kawasan Asia Tenggara. Hal ini membuat kapal-kapal ikan asing harus beroperasi lebih jauh hingga ke wilayah negara tetangga. Dalam beberapa tahun terakhir, tidak jarang kapal ikan asal Tiongkok, Thailand, dan Vietnam kedapatan melakukan penangkapan ikan di perairan Indonesia. Lihat gambar berikut.



Gambar 2. Kapal Ikan Yang Ditangkap oleh Otoritas Indonesia Berdasarkan Negara Asal

Akibat permasalahan ini, Indonesia diperkirakan mengalami kerugian sekitar 520 triliun rupiah dalam kurun waktu tahun 2001 sampai 2003.⁹ Selain itu, masalah *IUU fishing* ini juga cenderung menjadi kompleks bila berimpitan dengan masalah perbatasan laut. Kementerian Kelautan dan Perikanan menetapkan perairan Natuna sebagai daerah yang paling rentan terhadap berbagai aktivitas penangkapan ikan ilegal.¹⁰ Bila dilihat dari negara-negara asalnya, resiko menangkap kapal ikan Thailand dan Vietnam tidak terlalu signifikan dibandingkan kapal ikan asal Tiongkok.

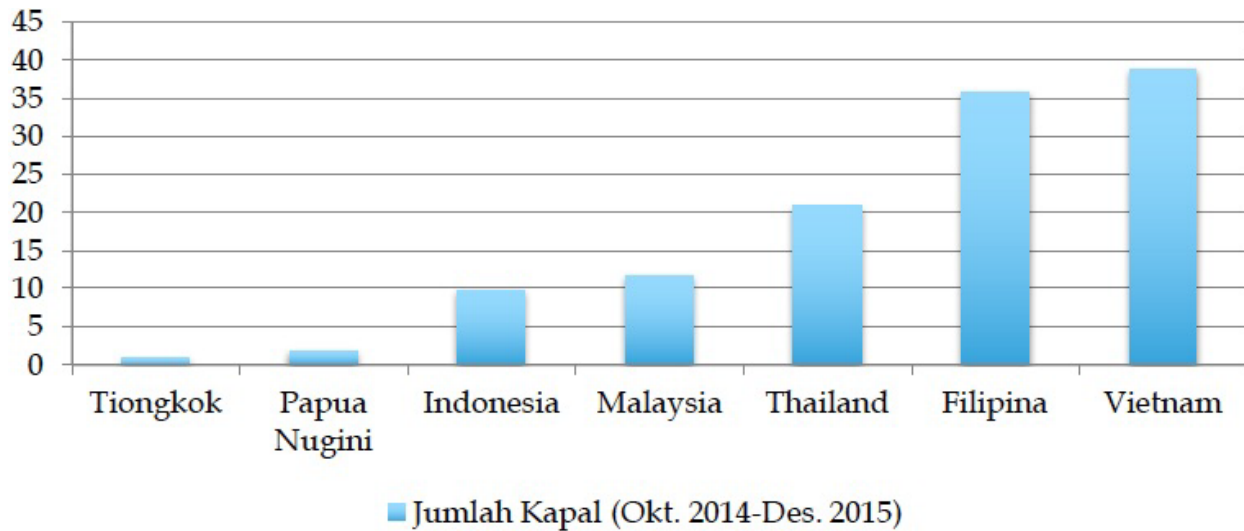
⁹ Lihat data dari The Fisheries Resources Laboratory seperti dikutip dalam "Kapal Siluman di Laut Nusantara", *Tempo*, 29 Juni - 5 Oktober 2014.

¹⁰ Lihat "Akibat Illegal Fishing, Negara Rugi 80 Triliun per Tahun," *Media Indonesia*, 22 Agustus 2010.

Berbagai insiden terdahulu di perairan Natuna di mana patroli penjaga pantai Tiongkok berupaya menggagalkan usaha otoritas maritim Indonesia untuk menangkap nelayan ilegal menunjukkan adanya kondisi ketidakamanan di perbatasan laut yang berpotensi mengganggu hubungan diplomatik antara Indonesia dan negara-negara sahabat. Indonesia berada dalam posisi yang berseberangan dengan Tiongkok. Insiden tersebut merupakan interupsi yang dilakukan oleh kapal penjaga pantai China yang dengan sengaja menabrak kapal Kway Fey 10078 ketika hendak diamankan oleh otoritas Indonesia.¹¹ Kapal Kway Fey tersebut merupakan kapal ikan yang tertangkap melakukan aktivitas perikanan ilegal di perairan sekitar Natuna yang menjadi bagian dari Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Bagi beberapa pihak, insiden ini membuat Indonesia dalam posisi yang harus memilih antara menjadi lebih tegas terhadap China atau lebih mengutamakan peluang investasi yang bisa diperoleh Indonesia untuk membiayai proyek-proyek infrastruktur yang telah dicanangkan.

Isu *IUU fishing* nampak menjadi prioritas utama pengejawantahan dimensi eksternal dari visi Poros Maritim Global Presiden Joko Widodo. Hal ini terutama ditunjukkan oleh kebijakan peledakan dan penenggalaman kapal terhadap mereka yang kedapatan melakukan aktivitas perikanan ilegal di wilayah Indonesia. Dalam kurun waktu Oktober 2014 sampai Desember 2015 tercatat pemerintah telah menenggelamkan 121 kapal ikan yang berasal dari negara-negara tetangga. Lihat gambar berikut ini.

¹¹ Estu Suryowati, "Penangkapan Pencuri Ikan di Natuna 'Diganggu' Kapal China," Kompas.com, 20 Maret 2016, <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/03/20/191628826/Penangkapan.Pencuri.Ikan.di.Natuna.Diganggu.Kapal.China>.



Gambar 3. Negara Asal Kapal Pelaku IUU Fishing Yang Telah Ditenggelamkan

Selain itu, pemerintah juga dikabarkan sempat memberlakukan moratorium pemberian izin operasi sejak November 2014 terurama kepada kapal-kapal berbendera asing. Pada pertengahan Juni 2014, dilaporkan bahwa pemerintah telah mencabut lisensi lima belas perusahaan perikanan yang mengoperasikan sejumlah 283 kapal yang terkait dengan praktek-praktek ilegal seperti kapal berbendera ganda, pemekeraan kapten dan awak kapal asing, serta kapal-kapal yang tidak mengaktivasi *Vessel Monitoring System* (VMS) dan sistem pelacakan otomatis.¹² Sebagai dampak dari diberlakukannya tindakan yang lebih keras terhadap aktivitas perikanan asing, jumlah produksi ikan air asin Indonesia meningkat pada caturwulan pertama tahun 2014. Sementara itu, Uni Eropa pada saat yang bersamaan menerapkan peringatan keras kepada Thailand atas praktek perikanan ilegal yang dilakukannya. Peringatan ini telah menekan pasokan produk perikanan Thailand dan membuka celah bagi Indonesia untuk memasok kebutuhan ikan masyarakat Eropa.¹³ Hal ini dinilai meningkatkan peluang untuk menggencarkan pertumbuhan ekonomi.

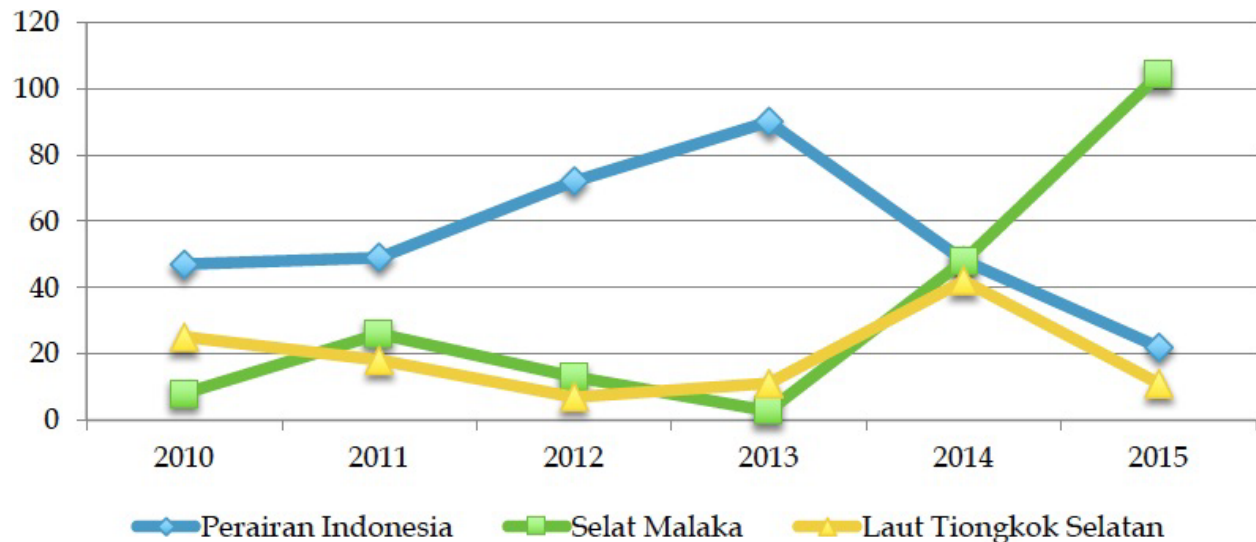
Isu Perompakan di Laut

Pemberantasan pembajakan dan perampokan di laut merupakan tantangan Indonesia lainnya dalam menjamin pelayaran yang aman dan bebas di Asia Tenggara. Walaupun

¹² "Izin 15 Perusahaan Perikanan Dicabut," *Kompas*, 23 Juni 2015.

¹³ "Sumber Pertumbuhan Ekonomi Baru," *Kompas*, 15 Mei 2015.

jumlah serangan terhadap kapal dagang yang berlayar melalui perairan Indonesia cenderung menurun dari tahun 2013 hingga 2015, terjadi peningkatan insiden perompakan dan pembajakan di wilayah perbatasan terutama di Selat Malaka dan Laut Tiongkok Selatan. Lihat gambar berikut.



Gambar 4. Laporan Insiden Percobaan dan Serangan Aktual terhadap Kapal Komersil di Perairan dan Batas Laut Indonesia

Pelayaran komersil dinilai sangat beresiko ketika melawati alur laut yang padat dan sempit atau di mana patroli keamanan laut jarang terlihat. Insiden-insiden penyerangan dapat terjadi dengan berbagai modus operandi, mulai dari perampokan bersenjata hingga penyanderaan atau pembajakan kapal. Belajar dari peristiwa di akhir tahun 1990an, insiden di laut berpotensi meningkat seiring dengan melambannya pertumbuhan ekonomi di negara-negara kawasan, termasuk Indonesia.

Bagi Indonesia, perompakan adalah isu domestik yang harus ditangani dengan langkah-langkah internal tanpa intervensi asing. Selain patroli laut yang terkoordinasi dengan negara-negara pesisir, Indonesia cenderung enggan untuk ikut serta dalam upaya-upaya multilateral di luar kerangka ASEAN atau UNCLOS, termasuk “Kesepakatan Kerjasama Asia untuk Pemberantasan Perompakan dan Perampokan Bersenjata di Laut” (ReCAAP) yang disponsori oleh pemerintah Jepang. Guna melindungi keamanan maritim, pemerintah Indonesia telah membentuk Badan Keamanan Laut (Bakamla) untuk memperkuat kordinasi patroli laut, baik antar intansi dalam negeri maupun di kawasan.

Mengingat signifikannya dampak dari gangguan perdagangan laut terhadap ekonomi regional maupun global, pemerintah Indonesia tetap perlu mengantisipasi potensi intervensi eksternal dalam pengelolaan jalur perdagangan lautnya. Di masa lalu, Indonesia secara tegas menolak “Inisiatif Keamanan Maritim Regional” (RMSI) yang digagas oleh Amerika Serikat, terutama kaitannya dengan kemungkinan pengerahan pasukan khusus dan tindakan pencegahan secara unilateral di perairan Indonesia. Potensi serupa juga tercermin dari kegiatan pengawalan angkatan laut Amerika Serikat dan India terhadap kapal-kapal komersil bermuatan strategis yang berlayar melalui Selat Malaka.¹⁴ Kehadiran kekuatan laut ekstra-regional menghadirkan tantangan tersendiri terhadap kemampuan Indonesia untuk menegakkan kedaulatan nasional di wilayah laut yang menjadi yurisdiksinya.

Persaingan Geopolitik

Ke depan, perairan Indonesia akan semakin terbuka terhadap perkembangan kepentingan geopolitik negara-negara besar. Jepang dan Tiongkok, misalnya, semakin mengkhawatirkan keamanan pasokan energi mereka baik dari Timur Tengah maupun Afrika Timur. Mengacu pada Pedoman Pertahanan Nasional terbaru, pemerintah Jepang tampak berambisi untuk mengembangkan postur pertahanan yang “realis dan berorientasi pada ancaman.” Kebijakan ini secara spesifik berusaha meningkatkan kemampuan militer negara tersebut untuk mengantisipasi berbagai pertempuran di luar wilayah negaranya, termasuk di jalur-jalur perdagangan laut Asia Tenggara dan Samudera Hindia.

Demikian pula dengan Tiongkok. Sebagai bagian dari inisiatif “Jalur Sutra Maritim Baru,” pemerintahan Xi Jinping berupaya keras mengamankan jalur laut komersilnya yang merentang mulai dari pesisir timur Tiongkok melalui Laut Tiongkok Selatan, Selat Malaka dan Samudera Hindia hingga ke Laut Arab dan Teluk Persia. Dalam beberapa tahun terakhir, Tiongkok terus mendanai pembangunan pelabuhan-pelabuhan laut dalam di Myanmar, Sri Lanka, Bangladesh dan Pakistan yang akan menjadi

¹⁴ Adam J. Young dan Mark J. Valencia, “Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility,” *Contemporary Southeast Asia* 25, no. 2 (2003): 269-283.

penghubung perdagangan regional, dan sekaligus memberikan akses kepada angkatan lautnya untuk menggelar kekuatan maritim di luar kawasan Asia Timur.

Hal ini berlangsung dalam konteks strategi raya yang dirumuskan oleh Tiongkok yang menetapkan pembangunan sebagai prioritas utama.¹⁵ Untuk mencapai modernisasi pembangunan Tiongkok yang diharapkan akan tercapai pada tahun 2049, terdapat setidaknya tiga kepentingan inti yang akan diamankan oleh Tiongkok, yakni stabilitas sistem politik dan sosial, pembangunan ekonomi dan sosial yang berkesinambungan dan keadulatan, keamanan nasional, integritas teritorial dan reunifikasi nasional. Dalam upaya tersebut, Tiongkok memiliki persepsi bahwa Amerika Serikat dan sistem aliansi yang dikembangkannya di kawasan merupakan ancaman utama.¹⁶ Sementara itu, bagi Tiongkok, ancaman sekunder adalah terputusnya aliran sumberdaya vital bagi kelangsungan pertumbuhan ekonomi Tiongkok. Dalam hal ini Hu Jintao menyebutkan bahwa terdapat Dilema Malaka yang mengisyaratkan ketergantungan Tiongkok pada *sea lines of communication*, namun pada saat yang bersamaan khawatir akan kontrol kekuatan adidaya terhadap navigasi di perairan sekitar.¹⁷

Dalam konteks ini, Jalur Sutera Maritim (*Maritime Silk Road*) dapat dimaknai sebagai visi tersebut yang dikembangkan Tiongkok dengan cara merangkai kekuatan militer, ekonomi dan diplomatiknya untuk mewujudkan situasi internasional yang kondusif. Pada dasarnya visi ini merujuk kepada serangkaian proyek infrastruktur yang dikembangkan Tiongkok untuk menghubungkan “jalur darat” yang membentang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tengah, Rusia dan Eropa, sekaligus “jalur laut” yang menghubungkan Tiongkok dengan Samudera Hindia melalui Laut Tiongkok Selatan. Tujuan utama Tiongkok adalah mengkoordinasikan kebijakan masing-masing negara yang terhubung dengan jalur tersebut agar perencanaan pembangunan mereka terhubung dengan rencana mewujudkan pasar bebas dan integrasi finansial yang dibarengi dengan pendirian Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).¹⁸ Beberapa

¹⁵ Hal ini dikarenakan oleh pengakuan mereka kepada kontradiksi yang ditimbulkan oleh sosialisme China yang masih berada tahap awal sehingga menimbulkan kebutuhan materi dan kultural. Lihat Simon Norton, *China's Grand Strategy* (Sidney: China Studies Centre, The University of Sydney, 2015), 5.

¹⁶ *Ibid.*, 7.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Shannon Tiezzi, “Where is China’s Silk Road Actually Going?” *The Diplomat*, 30 Maret 2015, <http://thediplomat.com/2015/03/where-is-chinas-silk-road-actually-going/>.

pengamat mengkhawatirkan bahwa implementasi dari proyek-proyek ini akan dengan mudah dibelokkan oleh Tiongkok ke arah militerisasi yang dapat mengganggu stabilitas kawasan.¹⁹

Tantangan Dimensi Eksternal Visi Poros Maritim Dunia

Dengan demikian, dalam jangka panjang tumpang tindih isu konvensional dan non-konvensional dapat memiliki implikasi terhadap aspirasi Indonesia untuk memelihara stabilitas strategis di kawasan Asia Timur. Aktivitas pengerukan laut dan pembentukan pulau buatan berpotensi mengubah perimbangan kekuatan militer di Laut Tiongkok Selatan. Dengan membangun infrastruktur strategis seperti landasan terbang, dermaga dan sistem intai maritim di pulau-pulau buatan tersebut, Tiongkok dapat mengendalikan seluruh navigasi yang melewati Kepulauan Spratly. Dengan begitu, operasi pengerukan berskala besar Tiongkok merepresentasikan ambisinya untuk memproyeksi kekuatan militer di wilayah yang diperebutkan. Di lain pihak, Amerika Serikat telah mengirimkan aset angkatan lautnya secara reguler dalam radius 12 mil laut dari pulau-pulau buatan Tiongkok untuk menegakkan kebebasan bernavigasi di wilayah perairan Laut Tiongkok Selatan.

Lebih jauh, dinamika sengketa maritim di Asia Timur telah menjadi pendorong utama kompetisi persenjataan angkatan laut antar negara-negara kawasan. Kecenderungan regional ini tentu saja tidak lepas dari pengamatan para perencana pertahanan Indonesia. Antara 2010 dan 2014, pengeluaran pertahanan di Asia telah meningkat 27.2 persen dari USD 270.6 miliar menjadi USD 344.2 miliar.²⁰ Kekhawatiran utama Indonesia adalah apabila tindakan negara-negara kawasan untuk melakukan modernisasi militer tidak sesuai dengan kebutuhan keamanan yang ada, maka proses tersebut hanya akan memprovokasi terjadinya “perlombaan senjata” (*arms race*) belaka.²¹ Dinamika

¹⁹ Anthony Kleven, “Is China’s Maritime Silk Road A Military Strategy?” *The Diplomat*, 8 Desember 2015, <http://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/>.

²⁰ International Institute for Strategic Studies, *The Military Balance 2015* (London: Taylor & Francis Ltd, 2015).

²¹ Charles L. Glaser, “When Are Arms Races Dangerous? Rational versus Suboptimal Arming,” *International Security* 28, no. 4 (2004): 44-84.

persenjataan yang demikian akhirnya akan melemahkan keamanan nasional dan meningkatkan kemungkinan terjadinya konflik bersenjata di laut.

Singkatnya, lingkungan strategis maritim Indonesia semakin menunjukkan gejala persinggungan tantangan strategis tradisional – termasuk rivalitas AS-Tiongkok, Tiongkok-Jepang, atau kemungkinan intervensi eksternal terhadap kepentingan maritim domestik serta militerisasi kawasan dengan tantangan non-tradisional, termasuk *IUU fishing*, perompakan, dan keselamatan di laut maupun pelabuhan. Artinya, strategi politik luar negeri Indonesia terkait dengan ranah maritim tidak bisa lagi dihadapi oleh satu kementerian, tapi membutuhkan kerjasama lintas departemen dan dibimbing satu strategi terpadu. Di saat belum terdapat tradisi membangun strategi raya yang baik dalam sistem administrasi negara, visi internasional Presiden yang dinyatakan dengan lugas dan jelas semakin dibutuhkan untuk menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai acuan kebijakan luar negeri yang jelas.

Pada dasarnya, peluang untuk menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai doktrin yang lebih koheren menjadi lebih dimungkinkan dengan politik domestik yang lebih kondusif. Pertama kali visi ini diluncurkan, beberapa kalangan skeptis terhadap minimnya dukungan politik di tubuh legislatif.²² Sejak pertengahan tahun 2016, Kepresidenan Joko Widodo semakin mapan setelah berhasil melunakkan oposisi dan mendapatkan dukungan politik baru untuk menjamin kelancaran agenda-agenda kebijakannya.²³ Namun demikian, di dalam kondisi ketiadaan tradisi membangun strategi raya, koordinasi internal untuk memastikan mobilisasi optimal dalam menjawab tantangan eksternal selalu menjadi masalah dalam kebijakan luar negeri.

Upaya memastikan derap yang padu dalam pencapaian tujuan nasional melalui kebijakan luar negeri ini juga semakin penting mengingat pemerintahan Presiden Joko Widodo harus senantiasa mencari perimbangan terbaik antara tujuan-tujuan keamanan dan keselamatan nasional dengan tujuan pembangunan yang sama-sama telah

²² Vibhanshu Shekar dan Joseph Chinyong Liow, "Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead," *Brookings*, 7 November 2014, <https://www.brookings.edu/articles/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-and-obstacles-ahead/>.

²³ Dirk Tomsa, "What's Next for Jokowi's Indonesia?" *New Mandala*, 5 Juli 2016, <http://www.newmandala.org/whats-next-jokowis-indonesia/>.

dicanangkannya. Penanganan pemerintah terhadap insiden Natuna yang terjadi bulan Maret tahun 2016 yang lalu menunjukkan tantangan ini. Ketika insiden terjadi, Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti memberikan respon yang keras dengan menuduh Tiongkok menyabotase upaya damai yang sedang dilakukan bersama-sama Indonesia untuk mengatasi permasalahan yang ditimbulkan oleh perikanan ilegal.²⁴ Tindakan Menteri Susi Pudjiastuti yang mengumumkan insiden ini ke publik segera ditangkap dalam pelbagai pemberitaan dan percakapan media sosial sehingga membuka celah bagi munculnya perhatian dan sentimen publik terhadap tindakan yang dilakukan oleh Tiongkok.²⁵ Menanggapi situasi yang berkembang Menteri Luar Negeri Retno Marsudi segera melayangkan nota protes kepada China, namun di saat yang bersamaan memberikan pernyataan bahwa insiden yang terjadi tidak terkait dengan perselisihan di Laut Cina Selatan.²⁶ Masalah ini mereda ketika Presiden Joko Widodo menyampaikan instruksi untuk menyelesaikan “kesalahpahaman” yang ada dan menekankan bahwa China adalah “sahabat” Indonesia.²⁷ Namun demikian, masalah ini sudah terlanjur menarik perhatian publik sehingga Pemerintah akan sangat mungkin menerima tuntutan untuk bersikap lebih tegas kepada China, terlebih mengingat terdapat insiden-insiden yang terjadi sesudahnya.

Terkait dengan kapabilitas nasional dan unit-unit yang membawahnya untuk bidang maritim, saat ini, Indonesia mengandalkan kekuatan armada patroli maritim yang berada di bawah kendali tujuh instansi utama, yaitu TNI-AL, Bakamla, satuan Polisi Air

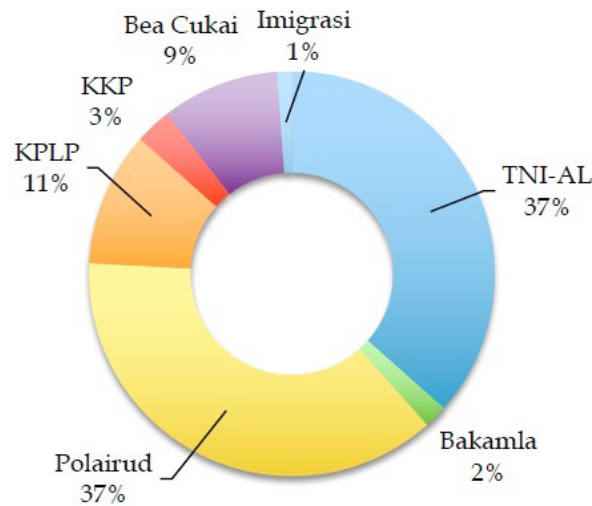
²⁴Fergus Jensen & Bernadette Christina Munthe, “Indonesia Says It Feels Peace Efforts on South China Sea ‘Sabotaged,’” *Reuters*, 21 Maret 2016, <http://www.reuters.com/article/us-indonesia-southchinasea-idUSKCN0WN0B6>; Estu Suryowati, “Susi Merasa China Langgar Komitmen untuk Berantas IUU Fishing,” *Kompas.com*, 21 Maret 2016, http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/03/21/191500226/Susi.Merasa.China.Langgar.Komitmen.untuk.Berantas.IUU.Fishing?utm_source=RD&utm_medium=inart&utm_campaign=khprd.

²⁵Ristian Atriandi Supriyanto, “Breaking the Silence: Indonesia Vs. China in the Natuna Islands,” *The Diplomat*, 23 Maret 2016, <http://thediplomat.com/2016/03/breaking-the-silence-indonesia-vs-china-in-the-natuna-islands/>.

²⁶“Indonesia: Natuna Incident Not Related to South China Sea Dispute,” *Jakarta Globe*, <http://jakartaglobe.beritasatu.com/news/indonesia-natuna-incident-not-related-south-china-sea-dispute/>.

²⁷Dyah Dwi A., “Menkopulhukam Ingin Tingkatkan kekuatan TNI Al di Natuna,” *Antara News*, 22 Maret 2016, <http://www.antaraneews.co/m/berita/551439/menkopulhukam-ingin-tingkatkan-kekuatan-tni-al-di-natuna>; Fabian Januarius Kuwado, “Indonesia-China Sepakat Insiden di Natuna Dianggap Selesai,” *Kompas.com*, 13 April 2016, <http://nasional.kompas.com/read/2016/04/13/17350911/Indonesia-China.Sepakat.Insiden.di.Natuna.Dianggap.Selesai>.

dan Udara (Polairud) di Polri, Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan di Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) di Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Bea Cukai di Kementerian Keuangan dan Direktorat Jenderal Imigrasi di Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Lihat gambar berikut.²⁸



Gambar 5. Komposisi Armada Patroli Maritim Indonesia

Terkait dengan penanganan masalah perikanan ilegal dan perompakan, terdapat masalah penataan hukum dan kelembagaan untuk mempertegas wewenang menegakkan keamanan di wilayah perairan di Indonesia. Terkait dengan kebijakan penenggelaman kapal, misalnya, saat ini mencerminkan tidak koherennya persepsi antaragen dan antarlembaga di Indonesia.²⁹ Selain itu, terdapat tumpang-tindih regulasi yang mengatur pembagian tugas pokok pengamanan laut dan maritim di Indonesia. Kebingungan yang ada terletak pada pertanyaan sejauh mana kewenangan Angkatan Laut berlaku dalam pengamanan perairan Indonesia. Pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla) melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 sementara itu dianggap belum bisa mengurai secara baik tata kelembagaan serta pembagian wewenang untuk pengamanan perairan Indonesia. Sebagai catatan, selain Angkatan

²⁸ Data dalam Gambar 5 berasal dari sumber resmi Bakamla. Kendatipun demikian, kategorisasi “armada patrol” agak rancu untuk TNI AL karena banyak kapal perang yang sebenarnya tidak didesain untuk patroli keamanan laut semata (misalnya, kapal jenis fregat) dianggap sebagai bagian dari armada patrol.

²⁹ “Aparat KKP tangkap kapal Malaysia,” *Kompas*, 9 Juni 2015.

Laut, kewenangan penegakan hukum di laut Indonesia juga terletak di Kepolisian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pertanian, Kementerian Keuangan, dan Kementerian Kehakiman. Untuk mengatasi hal ini, terutama mengingat ketiadaan badan serupa dewan keamanan nasional di Indonesia, Presiden Joko Widodo telah disarankan untuk menciptakan satu simpul yang berfungsi membantu Kementerian Koordinator Urusan Politik, Hukum dan Keamanan untuk mengkoordinasikan badan-badan otoritas yang berbeda dan memberikan saran strategis dan rutin terhadap urusan maritim dan tata kelola keamanan.³⁰

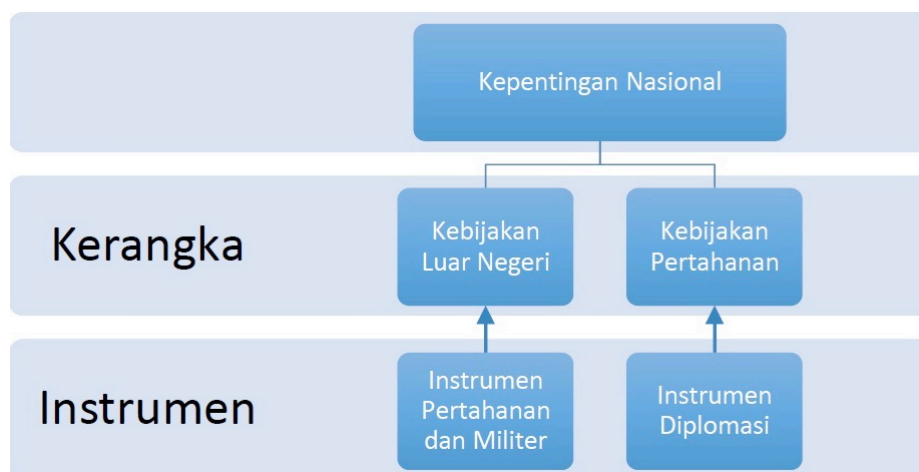
Penyelesaian batas laut, misalnya, tidak hanya meniscayakan kepiawaian para diplomat Kementerian Luar Negeri di meja perundingan. Dukungan dan pelibatan aset-aset pertahanan seperti TNI-AL atau Bakamla juga memainkan peran krusial dalam menjamin stabilitas maritim di kawasan. Mengingat luasnya wilayah Indonesia, pengawasan terhadap sumber daya perikanan tidak akan efektif tanpa adanya sinergi antarinstansi penegak hukum di laut termasuk Bakamla, KKP dan Polairud. Demikian juga keamanan pelayaran di laut memerlukan koordinasi antar armada patroli maritime yang bersifat lintas batas negara. Kondisi-kondisi ini lah yang memunculkan urgensi untuk menerapkan diplomasi pertahanan maritim di Indonesia dengan lebih *robust*.

Pola Diplomasi Maritim di Indonesia

Untuk mendalami pengejawantahan interaksi berbagai elemen eksternal dalam visi Poros Maritim Global, makalah ini menggunakan konsep Diplomasi Pertahanan Maritim yang bukan hanya diartikan sebagai diplomasi negosiasi batas delimitasi maritim dengan negara-negara tetangga. Diplomasi pertahanan maritim juga dapat diartikan sebagai optimalisasi kekuatan armada patroli maritim untuk mencapai tujuan politik luar negeri Indonesia terkait lingkungan strategis maritimnya. Secara singkat, diplomasi pertahanan maritim diartikan sebagai pencapaian tujuan-tujuan pertahanan maritim – mulai dari keamanan dan keselamatan di laut hingga stabilitas konflik dan ketegangan kawasan sengketa – melalui integrasi dan optimalisasi berbagai instrumen diplomatik, hukum, dan militer (maritim), baik dalam keadaan damai, krisis ataupun perang.

³⁰ Evan A. Laksmana, "A Post-Non-Claimant South China Sea Policy," *The Jakarta Post*, 20 Juni 2016, <http://www.thejakartapost.com/news/2016/06/20/a-post-non-claimant-south-china-sea-policy.html>

Secara teoritis, diplomasi pertahanan maritim merupakan perpaduan dua konsep yang mengemuka dalam khazanah ilmu hubungan internasional dan diskursus kebijakan strategis pasca-Perang Dingin: “diplomasi pertahanan” (*defense diplomacy*) dan “diplomasi maritim” (*maritime diplomacy*). Diplomasi pertahanan maritim, dalam hal ini, dapat dipandang sebagai turunan (atau *subset*) dari diplomasi pertahanan dan/atau diplomasi maritim. Secara umum, diplomasi pertahanan adalah “penggunaan sumberdaya pertahanan di masa damai dan tanpa tekanan eksternal untuk menggapai tujuan nasional, terutama dalam hubungan antar-negara.”³¹ Secara lebih khusus, diplomasi pertahanan terjadi ketika angkatan bersenjata dan infrastruktur pertahanan (terutama kementerian pertahanan) digunakan dalam masa damai sebagai alat kebijakan luar negeri.³² Makalah ini mengambil posisi bahwa landasan konseptual strategi diplomasi pertahanan maritim idealnya harus diukur dan dilihat dari dua definisi ini secara bersamaan. Lihat gambar berikut.



Gambar 6. Landasan Konseptual Kebijakan Diplomasi Pertahanan

Dari segi “dua sisi satu koin” strategi diplomasi pertahanan maritim ini kita dapat memformulasikan kerangka kebijakan ideal untuk mengevaluasi praktek diplomasi pertahanan maritim Indonesia selama ini. Dengan membangun kerangka tersebut, makalah ini mendorong konsepsi diplomasi pertahanan ke ranah maritim. Diplomasi

³¹ Juan Emilio Cheyre, *The Oxford Handbook of Modern Diplomacy* (Oxford: Oxford University Press, 2013), 369.

³² Andrew Cottey, “Reshaping Defence Diplomacy: New Roles for Military Cooperation and Assiatance,” *The Adelphi Papers* 44, no. 365 (2004): 4.

maritim sendiri dapat diartikan dengan dua acara: (1) digunakannya berbagai instrumen kebijakan maritim (seperti Angkatan Laut dan Penjaga Pantai) untuk mencapai tujuan kebijakan luar negeri (seperti confidence building measure), atau (2) digunakannya instrumen diplomasi tradisional (melalui para diplomat) untuk menghadapi atau menyelesaikan persoalan-persoalan maritim, seperti delimitasi landas kontinen atau sengketa Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Kebanyakan studi-studi tentang diplomasi maritim fokus pada pemahaman yang pertama dan bukan yang kedua.³³

Penggunaan kata 'maritim' sendiri dalam konsepsi DPM ditujukan untuk memperluas aktor-aktor sektor maritim di luar pihak angkatan laut (TNI AL). Bahkan, studi-studi menunjukkan bahwa instansi paramiliter maritim (*maritime constabulary*) di berbagai belahan dunia adalah aktor utama dalam diplomasi maritim. Dalam hal ini, diplomasi maritim mempunyai fungsi: (1) kooperatif, seperti misalnya *port calls*, latihan bersama, (2) persuasif, seperti misalnya patroli *freedom of navigation*, dan (3) koersif, sebagaimana dilihat dalam konsep “*gunboat diplomacy*”.³⁴ Apapun fungsinya, diplomasi maritim secara umum ditujukan untuk mencapai tatanan kelautan yang stabil dalam naungan hukum laut internasional.³⁵

Dengan berangkat dari dua landasan definisi diplomasi pertahanan dan diplomasi maritim di atas, kita dapat memilah berbagai instrumen kebijakan yang relevan untuk mengukur efektifitas diplomasi pertahanan maritim Indonesia. Paling tidak, sejak era reformasi, Indonesia telah menggunakan beberapa instrumen diplomasi pertahanan maritim (meskipun pemerintah tidak pernah menggunakan istilah ini). Berbagai instrumen ini termasuk:

1. kerjasama bilateral dengan negara-negara tetangga dan mitra strategis,
2. kerjasama multilateral, baik dalam kerangka ASEAN maupun non-ASEAN,
3. hukum internasional dan konvensi regional tentang keamanan maritim, dan

³³ Christian Le Mière, *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges* (Oxon: Routledge, 2014); James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea* (Santa Barbara: ABC CLIO, 2011).

³⁴ Le Mière, *Maritime Diplomacy*.

³⁵ James Kraska dan Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law* (Leiden & Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013), 6.

4. operasi keamanan laut bersama.

Masing-masing instrumen diplomasi pertahanan maritim ini didasarkan pada sejarah kerjasama dan politik luar negeri Indonesia serta perkembangan lingkungan strategis maritim kawasan Indo-Pasifik. Idealnya, instrumen hukum internasional dan maritim saling mendukung instrumen kerjasama bilateral dan multilateral. Apalagi, belakangan hukum laut internasional (UNCLOS) dinilai dapat menjadi dasar pendekatan kolaboratif terkait otoritas penegakan hukum di laut. Hal ini terutama karena UNCLOS dan instrumen hukum laut internasional dan konvensi regional lainnya memfasilitasi pembatasan penggunaan kekerasan dan peningkatan langkah-langkah yang membangun rasa saling percaya.³⁶

Namun demikian, instrumen-instrumen "tradisional" ini diformulasikan dalam kondisi (atau diharapkan paling tidak) damai. Mereka belum tentu dapat digunakan secara efektif dalam situasi krisis atau perang | sebagaimana dapat muncul di Laut Tiongkok Selatan sewaktu-waktu. Bahkan, salah satu kritik utama terhadap ASEAN belakangan adalah tidak mempunya lembaga multilateral tersebut untuk meredakan ketegangan-ketegangan yang muncul akibat berbagai insiden di laut antara negara-negara *claimant* dan *non-claimants* yang cenderung bersifat singkat tapi penuh dengan ketegangan militer tinggi. Dengan kata lain, ada dimensi temporal (waktu) yang bersinggungan dengan dimensi spasial (cakupan geografis) yang perlu diperhitungkan dalam mengkaji diplomasi pertahanan maritim. Dengan mempertimbangkan konsepsi ini, kerangka ideal diplomasi maritim dapat diterjemahkan ke dalam tabel berikut.

³⁶ *Ibid.*, 9.

<i>Instrumen kebijakan diplomasi pertahanan maritim</i>							
<i>Tingkat urgensi</i>	Legal		Diplomatic			Military	
	Regional conventions or principles	International law	Bilateral or strategic partnerships	Multilateral (regional organizations)	Multilateral (global organizations)	Unilateral	Collaborative
Normal	<i>Treaty of Amity and Cooperation, DoC-CoC</i>	<i>UNCLOS, San Remo Manual</i>	<i>port visits, exercises, boundary negotiations</i>	<i>ADMM Plus, ASEAN Maritime Forum</i>	<i>International Maritime Organization (IMO)</i>	<i>Operasi keamanan laut</i>	<i>Coordinated security patrols, joint exercises</i>
Krisis			<i>US-China hotline</i>	<i>ASEAN maritime hotline</i>		<i>Freedom of Navigations Operations</i>	<i>Code for Unplanned Encounters at Sea (CUES)</i>
Perang						<i>Gunboat diplomacy</i>	<i>Naval presence and operations</i>

Tabel 2. Kerangka Ideal Kebijakan Diplomasi Pertahanan Maritim

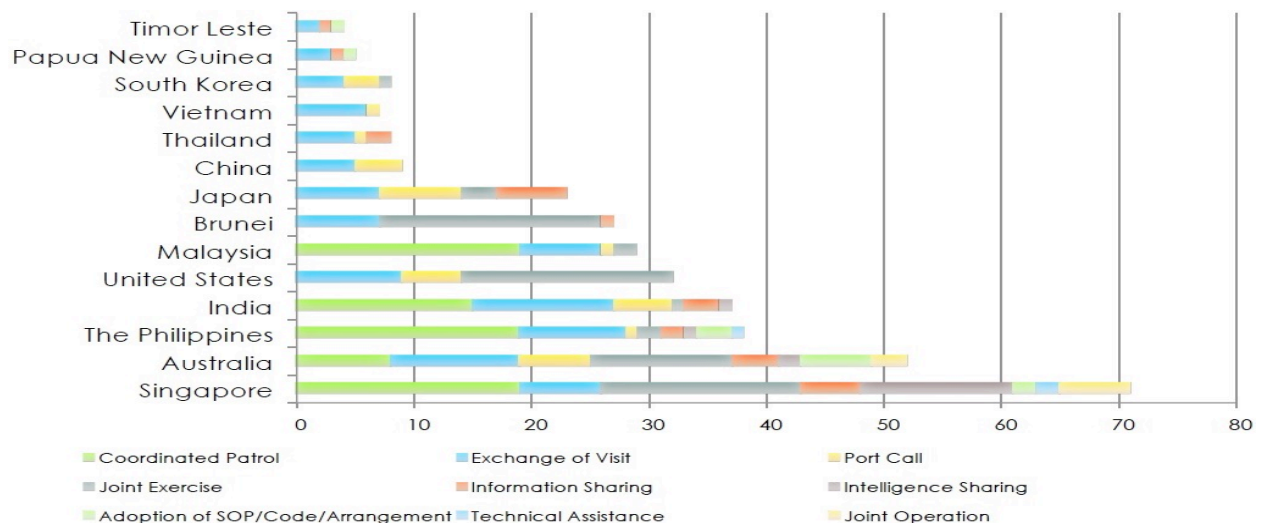
Secara umum, dengan demikian, makalah ini memandang diplomasi pertahanan maritim secara luas baik penggunaan instrumen maritim untuk mencapai tujuan kebijakan luar negeri maupun pengerahan instrumen diplomasi untuk mencapai tujuan pertahanan maritim. Oleh sebab itu, kerangka dan mekanisme dan kebijakan diplomasi pertahanan maritim pun perlu dijabarkan secara luas. Dalam gambaran demikian, beberapa instrumen strategi diplomasi pertahanan maritime nampak lebih tepat guna bagi persoalan strategis maritim tertentu dalam kondisi tertentu pula.

Kerangka Bilateral

Indonesia perlahan-lahan telah membangun hubungan bilateralnya dengan berbagai negara. Secara keseluruhan, antara 1999 dan 2014, Indonesia menandatangani 86 perjanjian bilateral pertahanan dan keamanan dengan 31 negara.³⁷ Berbagai perjanjian bilateral ini adalah bagian dari diplomasi pertahanan Indonesia yang bertujuan

³⁷ Evan A. Laksmana, "Indonesia's Strategic Thinking: Breaking Out of Its Shell?" in *CSCAP Regional Security Outlook 2015*, ed. Ron Huisken et. al., (Australia National University, 2015), 37.

meningkatkan pembangunan kepercayaan sambil memperkuat kapabilitas pertahanan di tengah ketidakpastian situasi kawasan.³⁸ Lihat gambar berikut.



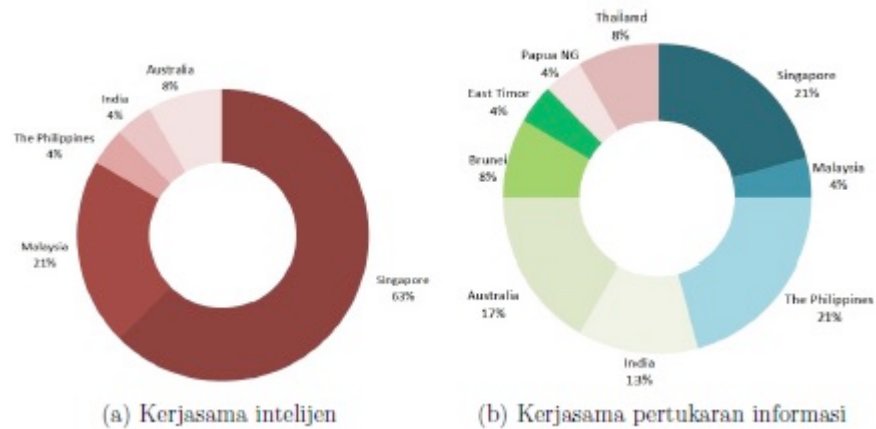
Gambar 7. Negara Mitra Diplomasi Pertahanan Maritim Bilateral, 1998-2016

Dalam gambar di atas, dapat dilihat bahwa sebagian besar kegiatan diplomasi pertahanan maritim Indonesia lebih banyak terfokus dengan beberapa negara tertentu dan cenderung berkisar pada kegiatan tertentu pula. Dalam hal ini, variasi negara dan tipe kerjasama diplomasi pertahanan maritim bilateral ini nampaknya bergantung pada derajat kepentingan maritim Indonesia. Singkatnya, kerjasama bilateral diplomasi pertahanan Indonesia nampak semakin terdiversifikasi – makin banyak negara partnernya – jika bidang kerjasamanya cenderung umum dan tidak bermuatan nilai strategis tinggi. Jika bentuk kerjasamanya bernilai strategis tinggi, maka Indonesia cenderung hanya fokus pada beberapa negara tertentu saja.

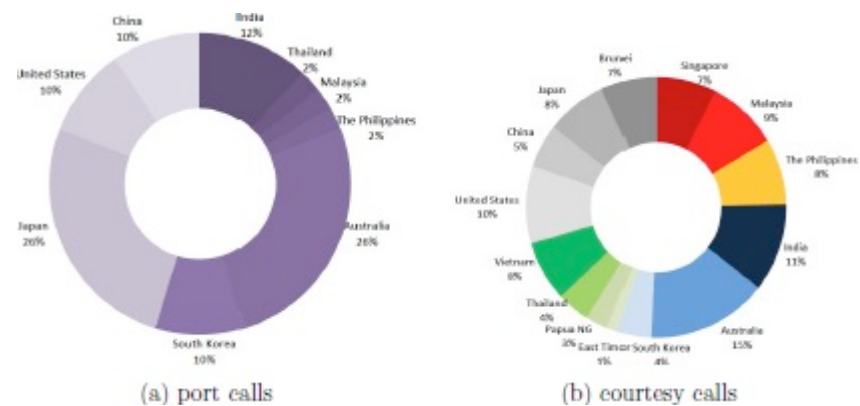
Bandingkan, misalnya, tingkat persebaran negara partner dalam pertukaran informasi dan pertukaran informasi intelijen (lihat Gambar 8) dalam bidang keamanan maritim dan angkatan laut. Atau, selain persoalan informasi dan intelijen, kita bisa lihat perbedaan derajat kepentingan diplomasi pertahanan maritim Indonesia secara bilateral dengan

³⁸ Untuk lebih detil mengenai pola-pola diplomasi pertahanan Indonesia secara umum, lihat misalnya Iis Gindarsah, "Indonesia's Defence Diplomacy: Harnessing the Hedging Strategy against Regional Uncertainties", *RSIS Working Paper*, no. 293 (2015); Evan A. Laksmana, "Regional Order by Other Means? Examining the Rise of Defense Diplomacy in Southeast Asia," *Asian Security* 8, no. 3 (2012): 251-270.

menyandingkan antara *courtesy call* dan *port call* yang cenderung lebih bernilai strategis sebagaimana dapat dilihat di Gambar 9.

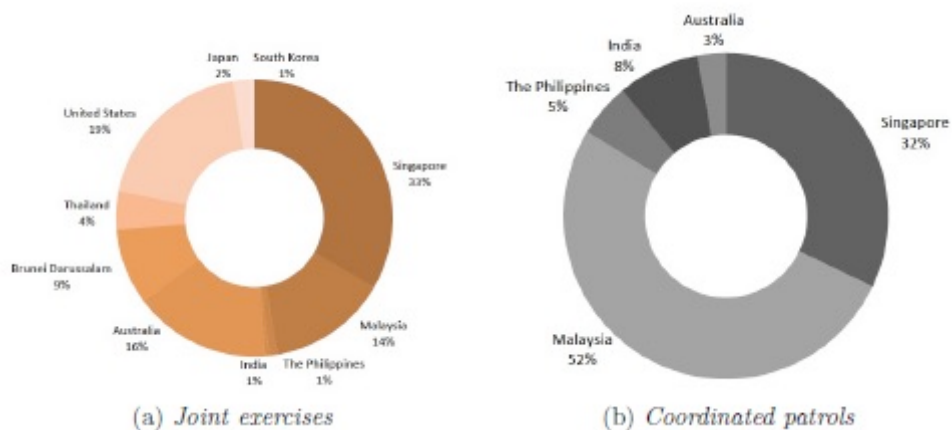


Gambar 8. Pertukaran Informasi dan Intelijen Pertahanan Maritim Bilateral, 1998-2016



Gambar 9. Kunjungan Angkatan Laut Bilateral, 1998-2016

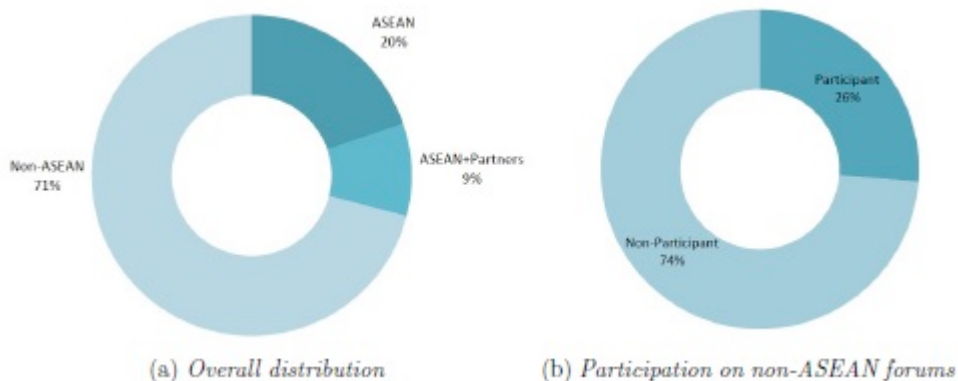
Selain berbagai kegiatan di atas, Indonesia juga telah melaksanakan berbagai kegiatan diplomasi pertahanan maritim secara bersama-sama dengan berbagai mitra, terutama patroli bersama (*coordinated patrols*) dan latihan bersama (*joint exercises*). Sebagaimana dapat kita lihat pada Gambar 10 di bawah, Indonesia pun juga hanya terfokus pada beberapa negara tertentu, seperti Singapura dan Malaysia untuk *coordinated patrols* dan Singapura dan Amerika Serikat untuk *joint exercises*.



Gambar 10. Kegiatan Diplomasi Pertahanan Maritim Bersama, 1998-2016

Kerangka Multilateral

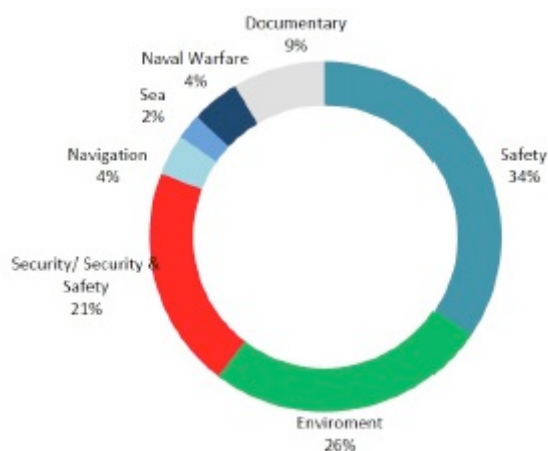
Sementara itu dalam konteks multilateral, Indonesia juga telah banyak berpartisipasi dalam berbagai kegiatan diplomasi pertahanan maritim. Sebagaimana dapat kita lihat di Gambar 11 di bawah ini, sebagian besar masih berkisar pada berbagai kegiatan yang dijalankan di bawah panji-panji ASEAN dan negara-negara mitra strategis ASEAN. Indonesia juga semakin berusaha meningkatkan partisipasinya di berbagai forum diplomasi pertahanan maritim multilateral non-ASEAN, meski dalam skala yang jauh lebih kecil.



Gambar 11. Forum Diplomasi Pertahanan Maritim Multilateral Indonesia, 1998-2016

Kerangka Hukum Internasional

Selain instrumen bilateral dan multilateral, Indonesia juga telah secara aktif berusaha menekankan instrumen hukum internasional terkait persoalan maritim dalam diplomasi pertahanan maritimnya, sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 12 di bawah ini.



Gambar 12. Instrumen Hukum Internasional dan Komvensi Regional Terkait Persoalan Maritim Yang Diadopsi Indonesia (*dari total traktat dan perjanjian yang ada*)

Evaluasi terhadap Diplomasi Pertahanann Maritim untuk Visi Poros Maritim Global

Kerangka Diplomasi

Melihat persebaran data di atas, dapat dinyatakan bahwa fokus diplomasi pertahanan maritim Indonesia selama ini masih bertumpu pada instrument-instrumen di masa damai dan hampir tidak ada instrumen kebijakan maritim di masa krisis atau bahkan perang. Baru belakangan pemerintah Indonesia berencana memformulasikan prosedur tetap (protap) komunikasi krisis terkait kemungkinan insiden atau krisis dengan Tiongkok di Laut Tiongkok Selatan.³⁹ Pengumuman ini pun belum nampak terlalu jelas implementasinya atau bahkan apakah protap ini mengadopsi berbagai instrumen yang sudah ada seperti Code for Unplanned Encounters at Sea (CUES) yang diajukan Singapura sebagai bagian manajemen krisis ASEAN-Tiongkok.

³⁹ Lihat "Protap Kontak Langsung Laut China Selatan Selesai Tahun Ini", *BeritaSatu.Com*, 29 September 2016, <http://www.beritasatu.com/dunia/389432-protap-kontak-langsung-laut-china-selatan-selesai-tahun-ini.html>.

Absennya berbagai persiapan krisis atau pun kemungkinan konflik bersenjata di laut ini memperparah ketidakmampuan Kementerian Luar Negeri maupun instansi pemerintah lainnya untuk menghasilkan strategi-strategi atau kebijakan-kebijakan inovatif dalam persoalan Laut Tiongkok Selatan, misalnya. Dengan kata lain, peningkatan kegiatan ataupun perjanjian diplomasi pertahanan maritim, baik secara bilateral maupun multilateral – jika tidak dibarengi pengembangan sistem manajemen krisis – justru berpotensi mengurangi eksibilitas dan kegesitan kebijakan luar negeri Indonesia dalam menghadapi perubahan lingkungan maritimnya.

Kedua, terkait instrumen hukum internasional. Meski perlu diakui bahwa Indonesia tidak perlu menandatangani atau meratifikasi semua instrumen hukum internasional terkait maritim yang ada, paling tidak kita perlu mempertimbangkan berbagai instrumen terkait peperangan di laut (*naval warfare*), navigasi, dan keselamatan di laut di mana kita belum menjadi peserta (lebih dari 100). Padahal, partisipasi lebih luas dalam instrumen-instrumen hukum internasional dapat mendorong legitimasi yang lebih kuat bagi Indonesia untuk tampil sebagai titik sentral dinamika kawasa, bahkan global, yang tengah dan akan berlangsung, terutama mengingat bahwa hukum laut internasional yang sebagaimana kita lihat di atas, tidak hanya terdiri dari UNCLOS 1982. Sebagai contoh, pengadopsian San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea dapat membantu menajamkan berbagai ketentuan dalam negeri soal prosedur penindakan dalam operasi keamanan laut dan dapat kita tawarkan sebagai pelengkap CUES dalam kerangka mekanisme manajemen ketegangan di Laut Tiongkok Selatan.

Selain itu, tidak meratanya intensitas dan cakupan kerjasama bilateral maritim, di mana Indonesia mayoritas hanya berfokus pada beberapa negara tertentu (terutama Singapura, Malaysia, Tiongkok, Australia, dan AS) membutuhkan perhatian lebih lanjut. Kerjasama tradisional seperti *coordinated patrols* masih belum konsisten dan koheren dan perluasan kerjasama maritim pun baru terjadi beberapa tahun belakangan. Akibatnya, kerjasama bilateral maritim Indonesia belum terlembaga dengan baik maupun menyeluruh. Meski variasi partner diplomasi pertahanan maritim dan tipe kegiatannya dapat dimaklumi mengingat derajat kepentingan strategis yang berbeda-beda, strategi DPM yang menyeluruh membutuhkan investasi yang menyeluruh pula. Dengan kata

lain, setiap negara yang berada di ranah maritim Indonesia perlu diperhatikan secara serius.

Pada tataran operasional, kerjasama multilateral maritim Indonesia lebih bersifat sukarela dan informal serta mencakup isu-isu yang cenderung butuh waktu lama untuk mempunyai dampak strategis (misalnya, pertukaran informasi). Isu-isu strategis lainnya seperti pengelolaan sumber daya maritim, pencegahan *IUU fishing*, atau bahkan perlindungan ekosistem maritim dan eksploitasi sumber daya hidrokarbon nampak tidak menjadi prioritas. Ketimpangan ini dapat dimaklumi mengingat hakikat kerjasama multilateral yang selalu berusaha mengakomodir kepentingan-kepentingan semua negara anggota peserta – yang berdampak pada munculnya kesepakatan berdasar standar *lowest common denominator*. Meski demikian, efektifitas diplomasi pertahanan maritim hanya dapat dirasakan manfaatnya jika ada proses pelembagaan yang mencapai dalam dan dapat digunakan untuk memobilisasi sumber daya bersama untuk menangani persoalan-persoalan maritim terkini.

Kerangka Kelembagaan

Secara internal, kondisi kelembagaan kebijakan luar negeri dari mulai perumusan, implementasi dan penanganan terhadap capaian dan umpan balik pun masih menghadapi tantangan yang cukup penting. Melihat rancangan kebijakan kelautan yang diterbitkan oleh Kementerian Koordinator Bidang Maritim (yang wewenangnya meliputi pengkoordinasian Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan Kementerian Pariwisata), terdapat empat pilar strategi yang berkenaan dengan dimensi eksternal Poros Maritim Global, yakni (1) pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan laut (P2), (2) tata kelola dan kelembagaan laut (P3), (3) pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut (P4), (4) pilar diplomasi maritim (P7).⁴⁰

⁴⁰ Penomoran P1 -P7 merujuk pada tujuh pilar kebijakan kelautan Indonesia, yakni (1) pengelolaan sumber daya kelautan dan sumber daya manusia, (2) pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan laut, (3) tata kelola dan kelembagaan laut, (4) ekonomi, infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan, (5) pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut, (6) budaya bahari, dan (7) diplomasi maritim.

1. P2 menyebutkan beberapa dimensi yang relevan dengan kebijakan luar negeri, yakni pembangunan pertahanan dan keamanan beserta sinergi kinerja lembaga terkait, percepatan pembangunan daerah perbatasan dan pulau terluar, kerjasama pertahanan baik tingkat regional maupun internasional, penegakan kedaulatan dan hukum, optimalisasi sistem komando serta penjaminan akan keamanan dan keselamatan pelayaran.
2. P3 mempertegas kerangka tata kelola dan kelembagaan dengan menekankan penataan sistem hukum dan pemberlakuan hukum internasional di bidang kelautan yang diselaraskan dengan tata kelola kelautan nasional.
3. Dalam bidang pertahanan dan kebijakan luar negeri, P5 mengindikasikan kesadaran akan pentingnya kerjasama internasional yang mendampingi upaya konservasi kelautan serta penanganan bencana.
4. Sementara itu, spesifik untuk P7, rencana kebijakan kelautan mengamanatkan kepemimpinan internasional serta peran aktif Indonesia yang berdampingan dengan upaya-upaya untuk menyusun norma internasional di bidang kelautan, upaya penetapan batas maritim serta keinginan untuk menempatkan WNI di organisasi internasional bidang kelautan.

Permasalahan utama dari pengejawantahan gagasan ini terletak pada bagaimana prioritas tujuan disusun. Padahal, kebijakan luar negeri yang *robust* mensyaratkan adanya hirarki tujuan yang secara cermat disusun dan melandasi mobilisasi keseluruhan elemen nasional untuk pencapaian kepentingan nasional. Dokumen terakhir menunjukkan bahwa bahwa kebijakan kelautan Indonesia akan dikoordinasikan oleh Kemenko Maritim yang memiliki wewenang untuk mengkoordinasikan, menyelaraskan dan mengendalikan urusan yang berkenaan dengan empat kementerian di atas serta lembaga lain yang relevan. Sementara itu, rencana ini juga mengakui tupoksi Kemenko Polhukam dalam penyusunan Kebijakan Pertahanan. Hal ini berpotensi menimbulkan tumpang tindih dan ketidaksinkronan koordinasi bila tidak diperhatikan secara seksama. Rancangan kebijakan kelautan nasional memiliki bobot yang cukup berat pada pertahanan dan keselamatan laut. Sementara, pengelola yang ditunjuk tidak secara langsung mengkoordinasikan unit-unit terkait dengan fungsi pertahanan dan keselamatan.

Pada level operasional, hal ini juga berpotensi menimbulkan komplikasi kelembagaan dan tata kelola. Untuk menerapkan program-program yang dicanangkan dalam rencana kebijakan kelautan nasional – khususnya yang berkenaan dengan kebijakan luar negeri, pertahanan dan keamanan – secara komprehensif, paling tidak terdapat beberapa lembaga yang relevan dengan berbagai fungsinya, sebagaimana dapat dilihat di Tabel 3 berikut ini.

Strategi Kebijakan Kelautan Nasional		Lembaga												
Fungsi	Program	TNI AL	BAKAMLA	POLAIR	KPLP	KKP	BEA CUKAI	IMIGRASI	KEMLU	KEMENPAR	KEMENKES	HUT-LH	ESDM	PEMDA
Postur Hankam	P2	0	0	0	0	0	X	0	X	X	X	X	X	X
Koordinasi Fungsi Hankam	P2	0	0	0	0	0	X	0	0	X	X	X	X	X
Pembangunan Frontier	P2	X	X	X	0	0	0	0	X	0	0	0	0	0
Kerjasama Internasional	P2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Patroli &/atau C4ISR	P2	0	0	0	0	0	X	X	X	X	X	X	X	X
Penegakan Hukum	P2	0	0	0	0	0	0	0	X	X	X	0	0	0
Keselamatan Pelayaran	P2	0	0	0	0	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Penataan Hukum	P3	X	X	X	0	0	0	0	X	0	0	0	0	0
Implementasi Hukum Internasional	P3	0	0	0	0	0	0	0	0	X	X	0	X	0
Tata Kelola Maritim	P3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAR	P5	0	0	0	0	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Manajemen Bencana	P5	0	0	0	0	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Konservasi Lingkungan Hidup	P5	X	X	X	X	0	X	X	X	0	X	0	0	0
Keterlibatan dlm Forum Internasional	P7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Latihan Gabungan	P7	0	0	0	0	0	0	0	X	X	X	X	X	X
Penetapan Batas Maritim	P7	0	X	X	X	X	X	0	0	X	X	X	X	X

Tabel 3. Kerangka Operasionalisasi Strategi Raya Kelautan Nasional dan Lembaga Terkait

Dalam tabel di atas terlihat bahwa terdapat badan yang cukup beragam dalam menjalankan fungsi-fungsi yang dicanangkan dalam rencana buku putih kebijakan kelautan nasional Indonesia. Beberapa instansi memiliki armada yang membuat mereka menjadi perhatian dalam pembangunan postur pertahanan dan keamanan di bidang maritim. Sebagian berperan penting dalam koordinasi pertahanan dan keamanan sementara yang lainnya lebih berperan dalam konservasi lingkungan serta pembangunan kawasan terluar yang merupakan fungsi penting yang berkenaan dengan

kebijakan luar negeri. Seluruh instansi ini memiliki kesempatan dan kapasitas untuk terlibat dalam kerjasama internasional sesuai dengan ranah kewenangan masing-masing. Kondisi beragamnya otoritas ini membuat penting bagi Indonesia untuk memiliki koordinasi yang baik.

Dengan demikian, melihat bagaimana pola diplomasi pertahanan maritim bersinggungan dengan aspek kelembagaan dalam keseluruhan desain kebijakan luar negeri, terdapat dua arah yang penting untuk diperhatikan oleh Indonesia. *Pertama*, karena memiliki potensi yang penting bagi perubahan kebijakan luar negeri secara keseluruhan, pemerintah dapat mempertimbangkan dengan serius untuk meng-upgrade visi maritim, khususnya gagasan PMD, dari sekedar visi maritim menjadi visi kebijakan luar negeri. Visi PMD bisa disandingkan dengan gagasan diplomasi berorientasi rakyat dan diselaraskan sebagai strategi raya Indonesia. Memang tidak ada suatu keharusan bahwa negara memiliki secara spesifik dokumen strategi raya atau strategi keamanan nasional yang menjadi pedoman eksplisit yang terbuka baik bagi penyelenggara negara maupun bagi dunia internasional. Akan tetapi, penjabaran tujuan yang disosialisasikan dengan seksama dan diikuti oleh klarifikasi prioritas nasional beserta strateginya bisa menjadi tonggak di mana Indonesia memulai tradisi membangun strategi raya. Dalam konteks diplomasi pertahanan maritim, hal ini akan berguna untuk menentukan prinsip yang dapat menavigasi aktor-aktor hubungan luar negeri untuk memilah peluang serta kepentingan Indonesia dalam berbagai inisiatif, forum dan kerangka tata kelola yang berlaku di level internasional. Dalam kondisi ketiadaan tradisi membuat strategi raya, keseluruhan hal ini membutuhkan Presiden yang memiliki perhatian yang memadai terhadap urusan internasional dan masalah-masalah keamanan serta memiliki doktrin yang senantiasa dikumandangkan. Selain itu, penataan hukum dan regulasinya juga memegang peranan penting agar kebijakan yang dihasilkan nantinya memiliki kerangka yang mampu menerjemahkan visi serta menggerakkan keseluruhan elemen pemerintahan agar bergerak ke arah fungsi dan tanggung jawab yang sesuai untuk tujuan yang ditetapkan.

Kedua, mengingat adanya kondisi tumpang-tindih wewenang, pelaksanaan program-program yang menjadi strategi kebijakan kelautan nasional membutuhkan adanya “*single-hub*” bagi keseluruhan kebijakan maritim seperti telah disinggung di atas. Hal ini

berkaitan dengan kebutuhan yang lebih riil di level-level teknis. Sebagai contoh, dengan terbatasnya aset yang dimiliki, dalam menjalankan fungsinya Bakamla memerlukan dukungan logistik dari TNI AL. Selain itu, otoritas-otoritas di level daerah, seperti misalnya otoritas pelabuhan, juga memiliki fungsi koordinasi dan implementasi yang penting. Bila tidak didukung oleh kebijakan personalia yang baik, misalnya dengan memperhatikan kriteria jabatan dan golongan dalam penetapan pimpinan otoritas, implementasi kebijakan di lapangan dapat terkendala oleh masalah-masalah yang tidak perlu yang berkenaan dengan wibawa dan efektifitas otoritas. Keberadaan *single-hub* juga menjadi penting mengingat kebutuhan akan komando yang memadai serta respon yang terukur serta harmonis di saat krisis-krisis terjadi, seperti yang terjadi dengan insiden Natuna akhir-akhir ini.

Kesimpulan dan Rekomendasi

Memperhatikan uraian-uraian di bagian-bagian sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa Berbagai persoalan domestik terkait pengelolaan sektor maritim, terutama tumpang tindih kewenangan aktor keamanan laut, masih menghambat dikembangkannya strategi diplomasi pertahanan maritim yang koheren, konsisten, dan efektif menghadapi perubahan lingkungan maritim Indonesia. Padahal, lingkungan maritim Indonesia telah berubah dengan cepat dengan menguatnya persinggungan berbagai tantangan keamanan maritim tradisional seperti konflik bersenjata di laut antara negara kekuatan kawasan dan ancaman non-tradisional seperti pembajakan dan pencurian ikan di laut.

Guna mencapai kebijakan luar negeri yang lebih *robust*, visi Poros Maritim Global dapat dikatakan masih bersifat terlalu “umum” dan abstrak untuk menjadi panduan kebijakan strategis terkait diplomasi pertahanan maritim. Idealnya, suatu strategi raya diperlukan untuk memperkuat dimensi eksternal dari doktrin tersebut. Melihat pola yang ada, sejak 1998, fokus pelaksanaan dan praktek diplomasi pertahanan maritim Indonesia cenderung berpusat pada instrumen-instrumen damai dan bukan pada pembangunan sistem manajemen krisis. Padahal, persoalan sengketa di Laut Tiongkok Selatan sudah diakui sejak 1990-an sebagai salah satu *flashpoint* konflik kawasan.

Dengan demikian, pemerintah perlu memperhatikan beberapa prinsip berikut ini.

1. Kebijakan strategi raya maritim, apalagi mengingat karakter geopolitik dan geostrategis Indonesia sebagai negara kepulauan. Doktrin PMD dan Kebijakan Kelautan Nasional harus "diturunkan" dan dioperasionalkan dengan sebuah strategi raya.
2. Karakter tantangan maritim yang multi-sektoral dan lintas-persoalan mengharuskan keterlibatan instansi pemerintah selain Kementerian Luar Negeri. Dalam hal ini, Indonesia membutuhkan kerjasama, paling tidak, dari Angkatan Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan Kementerian Perhubungan serta Bakamla.
3. Kepemimpinan serius dari Presiden untuk mengarahkan – tidak hanya mengkoordinasikan – berbagai aktor maritim sesuai dengan strategi raya maritim kegiatan keseharian satuan tugas lintas departemen yang juga dapat menangani berbagai krisis maritim yang dapat muncul di kawasan Asia Tenggara.
4. Sumber daya maritim perlu dialokasikan dengan strategis sesuai dengan evaluasi empiris capaian-capaian diplomasi pertahanan maritim dan perpaduan and sinergi sumber daya maritim digunakan secara tepat guna, efektif, dan efisien demi mencapai tujuan-tujuan strategi raya maritim.

Dengan demikian, dengan makalah ini kami mengusulkan dimulainya proses formulasi strategi raya Diplomasi Pertahanan Maritim sebagai pengejawantahan dimensi eksternal dari doktrin PMD. Sebagai kebijakan maritim nasional, strategi ini perlu mengintegrasikan berbagai kelebihan dan kekurangan dari instrumen-instrumen diplomasi pertahanan maritim di atas, baik dari konteks kerjasama bilateral dan multilateral maupun hukum internasional. Selain itu, strategi raya tersebut juga perlu menjabarkan kebijakan-kebijakan yang dapat mengintegrasikan berbagai instrumen dan aktor diplomasi pertahanan maritim, baik dalam operasional kesehariannya atau proses kelembagaan strategisnya. Kami juga mengusulkan idealnya strategi raya ini diformulasikan oleh sebuah kantor khusus di bawah lembaga kepresidenan (antara Sekretariat Negara atau Kepala Staf Presiden) yang membawahi persoalan maritim. Strategi raya ini juga perlu ditetapkan sebagai Ketetapan atau Peraturan Presiden agar dapat mempunyai landasan dan kekuatan hukum yang solid.

Dengan demikian, kami mengusulkan beberapa rekomendasi sebagai berikut.

1. Presiden perlu merumuskan kembali dan mendorong proses penataan hukum dan kelembagaan untuk mempertegas wewenang penegakan keamanan di wilayah perairan di Indonesia. Hal ini terutama karena pembenahan pengelolaan sektor maritim, sebagai prasyarat kesatuan strategi diplomasi pertahanan maritim, akan sulit tercapai jika masih terdapat tumpang-tindih regulasi yang mengatur pembagian tugas pokok pengamanan laut dan maritim di Indonesia.
2. Pemerintah membentuk satu simpul yang berfungsi membantu Kantor Kepresidenan menjembatani Kemenko Maritim dan Kemenko Polhukam (yang masing-masing memegang fungsi koordinasi berbagai aktor sektor maritim) serta menyarikan dan mengintegrasikan informasi dan pertimbangan kebijakan lintas sektor (terutama terkait dengan TNI AL, Bakamla, Polisi Air, dan Satgas 115 serta Kementerian Luar Negeri). Diplomasi pertahanan maritim tidak akan pernah konsisten dan koheren tanpa pembenahan pengelolaan sektor maritim dalam negeri.
3. Kementerian Luar Negeri segera memulai konsultasi dan koordinasi reguler dengan para pemangku kebijakan pertahanan maritim lainnya, terutama TNI-AL, Bakamla, dan Satgas 115 serta Kementerian Kelautan dan Perikanan maupun Kementerian Pertahanan. Kementerian Luar Negeri juga nampaknya perlu untuk mengadakan forum Diplomasi Pertahanan Maritim secara reguler (paling tidak satu bulan satu kali) dengan berbagai pemangku kebijakan pertahanan maritim, baik instansi pemerintah lainnya ataupun kalangan masyarakat sipil dan pengusaha sektor perikanan nasional.
4. Formulasi sistem manajemen krisis (baik bilateral maupun regional) yang dapat sewaktu-waktu diaktifkan jika seandainya ada insiden-insiden di laut yang dapat meningkatkan ketegangan perlu segera dikaji secara mendalam.
5. Berbagai instrumen hukum internasional and konvensi regional terkait keamanan maritim – terutama *naval warfare* – yang belum diadopsi oleh Indonesia perlu segera dijajagi. Kurang lengkapnya partisipasi Indonesia dalam berbagai instrumen hukum laut dan maritim internasional dapat meningkatkan kemungkinan eskalasi krisis di laut karena perbedaan protap keamanan laut atau konit bersenjata di laut, misalnya, sebagai akibat tidak diadopsinya standar regional bersama (misal San Remo Manual).

6. Aktor-aktor pembuat kebijakan luar negeri perlu memikirkan kembali *mindset* yang melekat dalam kebijakan luar negeri Indonesia selama ini. Indonesia cenderung memiliki *mindset* multilateralisme yang bertumpu pada kepercayaan akan kepemimpinan Indonesia di ASEAN. Mengingat dinamika rivalitas yang tengah dan akan berlangsung, hal ini nampaknya boleh jadi tidak cukup lagi sehingga membutuhkan perhatian yang lebih cermat melampaui tradisi-tradisi diplomatik yang ada.
7. Kerangka bilateral terkait dengan isu-isu seperti *joint counter-piracy* atau *joint counter-IUU fishing operations* yang lebih sesuai dengan perubahan lingkungan maritim Indonesia perlu segera dijajagi seraya memberikan perhatian lebih lanjut terhadap pemerataan tipe-tipe kegiatan diplomasi pertahanan maritim bersama dengan negara-negara mitra sekaligus pemerataan sebaran kerjasama dengan negara-negara mitra.

Tentang Penulis

Evan A. Laksmama

Evan A. Laksmama adalah seorang peneliti dalam Departemen Hubungan Internasional di Centre for Strategic and International Studies (CSIS). Dia sekarang sedang dalam masa cuti belajar sebagai kandidat PhD Political Science di Maxwell School of Citizenship and Public Affairs milik Syracuse University. Penelitiannya secara luas fokus pada perubahan dan efektivitas militer, hubungan sipil-militer, dan kebijakan keamanan internasional. Tulisannya telah muncul di *Harvard Asia Quarterly*, *Contemporary Southeast Asia*, *Asian Security*, *Journal of the Indian Ocean Region*, *Defence Studies*, *Political Studies Review*, *Journal of Strategic Studies*, *Foreign Policy*, *Asia Pacific Defence Reporter*, *The Straits Times*, *The Jakarta Post*, dan berbagai outlet media lainnya.

Iis Gindarsah

Iis Gindarsah adalah seorang peneliti di Departemen Politik dan Perubahan Sosial di Centre for Strategic and International Studies (CSIS). Dia meraih gelar master pada Strategic Studies di S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University (2010). Minat penelitiannya termasuk transformasi pertahanan, inovasi teknologi militer, hubungan sipil-militer, dan kompleks keamanan regional di Asia Timur. Esai dan komentarnya dalam isu-isu ini telah dipublikasi dalam *edited volumes*, jurnal *peer-review*, dan outlet media – termasuk *Contemporary South East Asia*, *Defense and Security Analysis*, dan *The Jakarta Post*.

Andrew Wiguna Mantong

Andrew Wiguna Mantong adalah seorang peneliti dalam Departemen Hubungan Internasional di Centre for Strategic and International Studies (CSIS). Sebelum bergabung dengan CSIS pada Januari 2016, dia menjabat sebagai Sekretaris Program Sarjana di Departemen Hubungan Internasional, Universitas Indonesia. Dia meraih gelar master pada International Relations dari S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS), Nanyang Technological University (2012). Pengalaman penelitian dan kegiatannya termasuk topik-topik seperti penggunaan pendekatan pembangunan dalam kebijakan luar negeri dan kontra-terorisme, *cyberpolitics*, keamanan non-tradisional, hubungan negara-masyarakat, ASEAN, dan kebijakan luar negeri Indonesia.