

STRATEGI PANGKALAN TNI ANGKATAN LAUT BANTEN DALAM MENDUKUNG PENGAMANAN DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA – I

STRATEGY OF NAVAL BASE - BANTEN IN FAVOR OF SECURITY IN INDONESIA'S ARCHIPELAGIC SEA LANES – I

Eko Yuri A¹, Dadang Gunawan², Rayanda Barnas³

Universitas Pertahanan

Abstrak -- Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan berdasarkan *The United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing di atas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara normal. Selat Sunda sebagai salah satu selat tersibuk di Indonesia merupakan bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I, yang menghubungkan perairan Samudera Hindia melewati Selat Karimata menuju Laut Natuna Utara atau sebaliknya. ALKI merupakan konsekuensi Indonesia sebagai negara kepulauan setelah pemerintah Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985. Adanya ancaman-ancaman yang terjadi di ALKI-I dan wilayah perairan Indonesia di Selat Sunda, maka dibutuhkan strategi dari TNI AL di wilayah tersebut, yang berada dibawah yuridiksi pengawasan Lanal Banten. Sesuai dengan tugas pokok TNI yaitu menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman terhadap keutuhan bangsa dan negara, maka penelitian ini ingin melihat strategi dalam pengamanan dan kendala dalam pengamanan ALKI-I terutama Selat Sunda demi menciptakan implementasi konsep kedaulatan maritim di perairan Indonesia yang saat ini menggunakan konsep Poros Maritim Dunia.

Kata Kunci: ALKI, Pengamanan, TNI AL

Abstract -- Indonesian Archipelagic Sea Lines (ALKI) is a sea lines that is designated as a lines for the implementation of archipelagic sea lanes crossing rights based on the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. This lines is a channel for shipping and aviation that can be utilized by foreign ships or aircraft over the sea to carry out peaceful voyages and flights in the normal way. The Sunda Strait as one of the busiest straits in Indonesia is part of the Indonesian Archipelago Sea Lines (ALKI) I, which connects the waters of the Indian Ocean through the Karimata Strait to the North Natuna Sea or vice versa. ALKI is a consequence of Indonesia as an archipelagic country after the Indonesian government ratified UNCLOS 1982 through the Republic of Indonesia Law Number 17 of 1985. There are threats that occur in ALKI-I and Indonesian territorial waters in the Sunda Strait, so a strategy is needed from the Navy in the region , who are under the jurisdiction of the Banten Lanal supervision. In accordance with the TNI's main task of upholding state sovereignty, maintaining the territorial integrity of the Unitary

¹ Mahasiswa Prodi Strategi Perang Semesta Universitas Pertahanan

² Dosen Universitas Pertahanan

³ Dosen Universitas Pertahanan

Republic of Indonesia based on Pancasila and the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia, as well as protecting the entire nation and all of Indonesia from the threat to the integrity of the nation and the state, this wants to see strategies in security and constraints in safeguarding ALKI-I especially the Sunda Strait in order to create an implementation of the concept of maritime sovereignty in Indonesian waters which currently uses the concept of the World Maritime Fulcrum.

Keywords: *ALKI, Security, Naval*

Pendahuluan

Indonesia adalah negara yang terletak di wilayah strategis yaitu di perairan Asia Tenggara. Secara politik dan kepentingan ekonomi, negara-negara Asia Pasifik yang memiliki basis ekonomi kuat sangat bergantung terhadap perairan Asia Tenggara sebagai perairan yang menjadi jalur distribusi utama perdagangan di dunia. Oleh karena itu, semakin luas dan semakin meningkatnya aktivitas lalu lintas di Asia Tenggara yang didominasi oleh lalu lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), maka tugas pengawasan terhadap jalur laut, perlindungan lingkungan laut, jalur lintas perdagangan, dan bahkan ancaman pembajakan menjadi semakin sulit untuk dihadapi.

Selain sebagai jalur ekonomi, wilayah ALKI juga menjadi jalur transportasi energi seperti minyak dan gas untuk kebutuhan energi di Asia Pasifik yang dalam jalur distribusinya selain melalui Selat Malaka juga menggunakan Selat Sunda dan Selat Lombok sebagai

jalur alternatif. Oleh sebab itu, ketiga selat yang ada di lajur ALKI ini merupakan selat yang cukup penting bagi negara-negara di kawasan Asia Pasifik, khususnya Cina, Jepang, Korea Selatan dan Amerika Serikat. Di wilayah ALKI-I, penggunaan Selat Sunda sebagai jalur alternatif dari Selat Malaka memainkan peranan penting jika suatu saat Selat Malaka sebagai jalur distribusi utama mengalami permasalahan, baik dalam hal yang disebabkan oleh faktor kepadatan jalur, keamanan maupun peningkatan eskalasi konflik antar negara yang berdampak terhadap Selat Malaka. Sehingga jika kondisi ini terjadi, maka Selat Sunda akan menjadi rute alternatif tersingkat bagi kapal-kapal lain untuk mencapai Samudra Pasifik ataupun Samudra Hindia. Proyeksi dan kenyataan seperti ini menunjukkan betapa pentingnya keberadaan Selat Sunda dan alur-alur laut lain Indonesia di mata dunia, karena banyak negara tergantung pada wilayah alur laut yang dimiliki oleh Indonesia.⁴

⁴ Dyan P. Sobaruddin, dkk, *Model Traffic Separation Scheme (TSS) di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I di Selat Sunda dalam*

Keberadaan Selat Sunda yang merupakan bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I, yang menghubungkan perairan Samudera Hindia melewati Selat Karimata menuju Laut Natuna Utara (dulu Laut Cina Selatan) atau sebaliknya. Keberadaan ALKI merupakan konsekuensi Indonesia sebagai negara kepulauan setelah pemerintah Indonesia meratifikasi *The United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982/ Konvensi Hukum Laut Internasional melalui Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985. Melalui undang-undang tersebut, Indonesia telah menetapkan tiga ALKI sebagai jalur lintas kapal asing dalam pelayaran dari suatu laut bebas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) ke laut bebas lainnya yang mencakup jalur udara di atasnya⁵. Hal ini dapat dikatakan sebagai peluang sekaligus tantangan bagi Indonesia.

Menjadi wilayah strategis merupakan sebuah peluang untuk dapat mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia (PMD), akan tetapi juga merupakan tantangan untuk dapat mempertahankan keamanan negara di

wilayah tersebut. Pada dasarnya, Indonesia memiliki keunggulan di bidang maritim yang tidak dimiliki oleh negara lainnya. Oleh karena itu sangat dibutuhkan pengelolaan wilayah laut teritorial Indonesia dengan baik agar dapat menjadi keunggulan daya tawar dalam kebijakan luar negeri Indonesia kedepannya. Gagasan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia menjadi sebuah tujuan besar untuk masa depan Indonesia, terutama dalam pembangunan dan pemerataan ekonomi di seluruh wilayah, mengingat Indonesia adalah negara kepulauan yang berada di wilayah strategis dan memiliki sumber daya alam laut yang besar. Terkait dengan gagasan Poros Maritim Dunia yang mengedepankan peran laut Indonesia, tidak bisa dilepaskan dari sederet masalah krusial yang nampaknya akan menjadi penghambat dalam menuju cita-cita tersebut. Masalah klasik seperti ancaman keamanan laut belum dapat terselesaikan hingga kini. Kepentingan teritorial dari negara lain baik dalam hal ekonomi, politik, dan keamanan juga bisa menjadi penghalang bagi pemerintah Indonesia dalam menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Belum lagi tantangan dari banyaknya pelanggaran

Mewujudkan Ketahanan Wilayah, Jurnal Ketahanan Nasional. Vol. 23 No.1, April 2017, hal. 105

⁵ K. Buntoro, *Alur laut Kepulauan Indonesia (ALKI), Prospek dan kendala*, (Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL (SESKOAL), 2012), 95

hukum yang pada akhirnya merugikan Indonesia⁶.

Terdapat berbagai ancaman yang dapat mengganggu stabilitas keamanan negara Indonesia di wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia tersebut. Delapan puluh persen (80 %) penyelundupan senjata di wilayah Asia Tenggara sebagian besar memanfaatkan jalur laut yang tidak dapat dikontrol oleh negara-negara di kawasan Asia Tenggara. *International Maritime Bureau* menyatakan bahwa perairan Indonesia dan Selat Malaka merupakan wilayah laut yang paling rawan terhadap bajak laut. Dari 285 kejadian pembajakan di seluruh dunia, 117 diantaranya terjadi di perairan sekitar Selat Malaka dan perairan Indonesia⁷. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, maka disebutkan bahwa tugas pokok TNI Angkatan Laut adalah mempertahankan keutuhan seluruh perairan yuridiksi

nasional di dan atau lewat laut bersama dengan segenap komponen kekuatan pertahanan keamanan negara lainnya, mengembangkan potensi nasional menjadi kekuatan pertahanan dan keamanan negara dibidang maritim serta menjamin keamanan segala usaha dan kegiatan di laut.

Metodologi

Dalam penelitian⁸ ini, komponen yang diteliti terdiri atas 2 (dua) komponen, yaitu Strategi Pangkalan TNI Angkatan Laut Banten dalam mendukung pengamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia I dan kendala yang dihadapi Pangkalan TNI Angkatan Laut Banten dalam mendukung pengamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia I. Selanjutnya data yang diperoleh pada setiap komponen dalam penelitian ini dianalisis menggunakan pendekatan kualitatif⁹ dengan menggunakan berbagai teori, seperti Teori Kekuatan Laut (*sea power*)¹⁰ Alfred Thayer Mahan, Teori Peran Angkatan Laut yang dikemukakan oleh

⁶ Ismah Rustam, *Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*, Indonesian Perspective, Vol. 1 No. 1, Januari-Juni 2015, hal. 3.

⁷ Edy Prasetyono, *Masalah-Masalah Keamanan Nasional*, paper dipresentasikan untuk Dialog Publik ProPatria: Kebijakan Keamanan Nasional dan Menghadapi Pemilu 2004, Jakarta, 11 Desember 2003, dalam Fakhrido SBP Susilo, Skripsi : *Peranan TNI AL dalam Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia*, (Depok, Universitas Indonesia, 2009), 8

⁸ Arikunto Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Cetakan Ketigabelas. PT.Rineka Cipta : Jakarta.

⁹ Creswell, John W. 2013. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Edisi keempat Pustaka Pelajar : Jogjakarta.

¹⁰ Marsetio. 2014. *Sea Power Indonesia*. Sukakarya Pandetama : Jakarta.

Ken Booth¹¹, dan doktrin Jaleveva Jayamahe, yang kemudian ketiga teori dan konsep ini digunakan untuk melihat implementasi strategi dan kendala Lanal banten dalam pengamanan ALKI I, terutama Selata Sunda.

Hasil dan Pembahasan

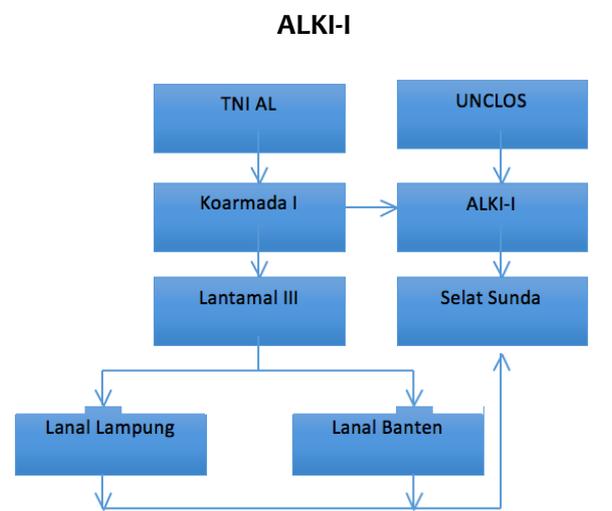
Lanal Banten

Pangkalan TNI AL (Lanal) Banten merupakan salah satu pangkalan yang berada dibawah Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut (Lantamal) III Jakarta yang berada di bawah Komando Armada I (Koarmada I) dan berkedudukan di Banten. Keberadaan TNI AL di wilayah Merak-Banten diawali dengan berdirinya Kantor Perwakilan Merak yang diresmikan pada tanggal 5 Mei 1983, kemudian berubah menjadi Pos Angkatan Laut (Posal) Merak pada tahun 1985, pada tahun 1989 berubah lagi menjadi Denal Merak, selanjutnya beralih lagi menjadi Lanal Merak pada tahun 1992 berdasarkan Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut (Kep Kasal) Nomor : Kep/06/IX/92 tanggal 23 September 1992. Pada tahun 2002 berdasarkan Keputusan Kasal Nomor : Kep/06.b/II/2002 tanggal 8

Nopember 2002 berubah menjadi Lanal Banten Type C, selanjutnya berdasarkan Surat Keputusan Kasal Laksamana TNI Bernard Kent Sondakh Nomor: Skep/11/VIII/2004 tanggal 26 Agustus 2004 berubah dari Type C menjadi Type B dengan dan seterusnya sampai dengan sekarang.

Tugas pokok/fungsi Pangkalan TNI AL Banten antara lain sebagai Garda Induk Logistik dan Administrasi bagi unsur-unsur TNI AL yang singgah atau Operasi Patroli Terbatas Keamanan Laut (kamla).

Gambar 1.1. Baglan alur kerja Lanal banten Strategi Lanal Banten Dalam Pengamanan



Perumusan dari strategi Lanal Banten dalam mendukung pengamanan ALKI-I, sesuai teori Alfred Thayer Mahan yang menyatakan tentang kekuatan laut yang berkorelasi dengan kekuatan maritime, yang terdiri atas Angkatan Laut, armada niaga dan pangkalan, dalam hal

¹¹ Milan N Vego. 2005. Editor : Frank Cass. *Naval Strategi and Operation In Narrow Sea, Bases*. Potland : London

ini sesuai dengan strategi Lanal Banten dalam pengamanan ALKI-I yang merupakan turunan dari ratifikasi UNCLOS 1982 yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia. Selanjutnya menurut Ken Booth tentang “*Navies and Foreign Policy*” yaitu dalam menjalankan tugasnya Angkatan Laut memiliki tiga peran yaitu meliputi Peran Militer, Peran Polisionil dan Peran Diplomasi, yang merupakan peran utama Angkatan Laut dimana TNI AL dalam melaksanakan tugas pokoknya berdasarkan pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia pada Pasal 9, TNI AL memproyeksikan kekuatannya dengan cara penggelaran kekuatan operasionalnya berupa Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT) yang terdiri dari kapal perang, pesawat udara, pasukan dan pangkalan yang tersebar di seluruh wilayah NKRI, yang memiliki tujuan akhir yaitu menciptakan kejayaan pertahanan di laut sesuai dengan doktrin TNI Angkatan Laut yaitu *Jalesveva Jayamahe* yang berarti kejayaan di laut.

Dari beberapa pandangan diatas, menunjukkan bahwa perumusan strategi Lanal Banten dalam mendukung pengamanan ALKI-I sudah sesuai dan memiliki strategi walaupun masih ada

yang perlu diperhatikan misalkan dalam pelaksanaan operasi yang sifatnya masih terbatas, personil yang belum memenuhi kuotanya sesuai DSP dan sarana prasarana baik yang telah berusia tua dan rusak atau masih dalam perencanaan pengajuan barang, begitu pula dengan asset Lanal Banten yang masih diproses lanjut. Selain itu, sarana lain yang perlu mendapat perhatian yaitu dermaga untuk bersandarnya KRI belum dimiliki oleh Lanal Banten yang hingga saat ini masih menumpang dengan dermaga milik BUMN dan pihak swasta yaitu PT Pelindo/PT Indah Kiat.

Selain itu, isu keamanan laut khususnya di kawasan ALKI-I perlu mendapat perhatian serius dari Lanal Banten. Isu keamanan laut tersebut meliputi ancaman kekerasan (pembajakan, perompakan, sabotase serta terror obyek vital), ancaman navigasi (kekurangan dan pencurian sarana bantuan navigasi), ancaman sumber daya laut (perusakan serta pencemaran laut dan ekosistemnya) dan ancaman kedaulatan dan hukum (penangkapan ikan secara illegal, imigran gelap, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut. Berdasarkan data *International Maritime Bureau* (IMB) pada semester pertama tahun 2012 telah terjadi 177 kali

serangan bajak laut di perairan wilayah Indonesia. Insiden dengan kategori perompakan di wilayah Indonesia sebanyak 32 kali dengan satu insiden di selat Malaka. Insiden perompakan di perairan Indonesia menjadi kedua terbanyak setelah perairan Somalia yaitu sebanyak 44 kali.

Berdasarkan penjelasan Komandan Pangkalan TNI AL Banten Kolonel Baroyo E.B tentang bagaimana Strategi Lanal Banten dalam pengamanan ALKI-I di Selat Sunda yaitu dengan melaksanakan Operasi Keamanan Laut Terbatas di ALKI-I dengan memaksimalkan unsur yang ada dan meminta bantuan Unsur KRI dari Koarmada I. Sebagai bentuk upaya perencanaan dalam strategi yang dilakukan dalam melakukan pengamanan Lanal sendiri, maka dibentuk Rencana Operasi dengan sandi Poros Sagara 18 yaitu operasi yang dilaksanakan guna menjamin keamanan wilayah laut sepanjang ALKI-I serta mencegah, menangkal dan menindak segala bentuk ancaman laut yang dapat mengganggu kedaulatan negara dan berbagai pelanggaran laut.

Selain itu, perencanaan kegiatan-kegiatan yang sedang dan akan dilaksanakan selain melakukan operasi dan patroli rutin, Lanal Banten juga

melakukan operasi informasi di bidang intelijen meliputi:

a. Bidang Penyelidikan

1. Melaksanakan pengumpulan data perkembangan situasi di wilayah Kerja Lanal Banten yang meliputi bidang ipoleksosbudhankam, injasmar dan cuaca, medan serta musuh.
2. Melaksanakan penyelidikan dan pengumpulan data terhadap semua bentuk ancaman di wilayah-wilayah yang diduga memiliki potensi ancaman pelanggaran hukum di aut seperti pelanggaran pelayaran, perikanan, bea dan cukai, imigran gelap, narkoba dan lain-lain.
3. Melaksanakan penyelidikan dan pengumpulan data ke wilayah-wilayah yang diduga memiliki ancaman munculnya konflik SARA, radikal kanan dan radikal kiri.
4. Melaksanakan monitoring dan deteksi dini serta merekap kegiatan lalu lintas laut baik kapal-kapal niaga maupun kapal perang asing yang melintas di perairan Banten (ALKI-I) dengan memanfaatkan sarana *Automatic Identification System* (AIS) Lanal Banten dan pantauan teropong jarak jauh Posal Pulau Sangiang serta pemberdayaan Posal

/ Posmat di bawah jajaran Lanal Banten.

5. Melaksanakan monitoring dan pencatatan terhadap setiap kejadian kecelakaan dilaut meliputi kejadian kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal distress, orang tenggelam maupun penemuan mayat dilaut.
6. Menindaklanjuti informasi-informasi yang diterima yang berkaitan dengan pelanggaran-pelanggaran hukum laut yang terjadi di wilayah kerja Lanal Banten.
7. Melaksanakan rekapitulasi WNA yang berada di wilayah Provinsi Banten.

b. Bidang Pengamanan

1. Melaksanakan pengamanan terhadap obyek-obyek vital asional yang berada di wilayah kerja Lanal Banten seperti PLTU Suralaya, PLTU Labuan, PT. Pertamina Tanjung Gerem, Pelabuhan penyeberangan PT. ASDP Merak serta pabrik-pabrik kimia cair yang berdiri di sepanjang pantai perairan Banten sebagai upaya ntisipasi terhadap munculnya aksi sabotase.
2. Melaksanakan pengamanan internal terhadap personel, material, dan kegiatan Lanal Banten serta

pengamanan kunjungan pejabat Negara dan pejabat Daerah (VVIP/VIP) baik dari unsur pemerintahan sipil maupun unsur TNI/Polri yang berada di wilayah kerja Lanal Banten.

3. Melaksanakan pengamanan kegiatan-kegiatan SAR yang melibatkan unsur-unsur TNI AL baik SAR gabungan maupun SAR internal.
4. Melaksanakan monitoring dan pengamanan terhadap kegiatan kegiatan survey laut baik yang dilaksanakan oleh Pushidrosal maupun oleh unsur lain.
5. Melaksanakan pembinaan terhadap wartawan media masa (cetak dan elektronik), baik local maupun nasional sebagai upaya pencegahan terhadap opini negative yang berkaitan dengan pencitraan TNI AL.
6. Melaksanakan *Security Clerance* (SC) bagi personel pemegang senjata api, pemegang surat rahasia, pai gudang senamo, jurubayar/UUDP, perbekalan, PHL serta personel yang akan melaksanakan pendidikan/kursus, UKP kenkat, melangsungkan pernikahan dan pekerja/perusahaan

yang melaksanakan kerjasama dengan Lanal Banten.

c. Bidang Penggalangan.

1. Melaksanakan pembinaan terhadap masyarakat pesisir, Pramuka Saka Bahari melalui Posal-Posal sebagai upaya memperluas jaring agen guna mendapatkan informasi sebanyak-banyaknya,
2. Melaksanakan pendataan moring boat/servis boat yang berada di Banten sebagai sumber informasi dan pendukung penyelidikan operasi intelijen pada situasi urgensi.
3. Melaksanakan penggalangan terhadap unsur-unsur intelijen instansi lain melalui rapat Koordinasi Intelijen Daerah (Kominda), baik yang diselenggarakan oleh pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten maupun pemerintah kota di Provinsi Banten.
4. Turut serta mendukung kegiatan Tentara Manunggal Masuk Desa (TMMD) yang diselenggarakan Kodam III / Siliwangi dalam rangka bersinergi antar unsur TNI diwilayah Banten.

d. Bidang Tata Usaha dan Penerangan Pasukan.

1. Menyusun, merevisi dan melaksanakan updating data ADO Lanal Banten tahun 2018.
2. Menyusun bahan laporan pelaksanaan dan evaluasi program kerja dan anggaran Staf Intelijen Lanal Banten tahun 2017.
3. Menyusun dan membuat perencanaan kegiatan latihan dan operasi Intelijen Lanal Banten sebagai bahan pembuatan program kerja dan anggaran Staf Intelijen Lanal Banten 2018.
4. Melaksanakan rekapitulasi dan menganalisa setiap informasi dalam bentuk produk intelijen berupa laporan bersifat periodic dan nonperiodik serta meneruskan kepada komando atas sesuai hirarki.
5. Melaksanakan administrasi intelijen meliputi penerimaan, pencatatan, pendistribusian dan surat masuk dan surat keluar.
6. Melaksanakan pencitraan, penerangan pasukan, publikasi dan pengenalan TNI AL kepada masyarakat sebagai upaya penangkalan terhadap opini negative melalui media massa (cetak dan elektronik) baik lokal maupun nasional dan melalui media social (akun resmi Instagram Lanal

Banten) serta publikasi media online melalui website TNI AL.

Keberadaan Selat Sunda yang merupakan salah satu jalur pelayaran yang merupakan bagian dari ALKI-I yang dilalui oleh lalu lintas kapal tanker, kargo, kapal, kapal ikan dan kapal militer, juga menjadi selat yang menjadi jalur pelayaran sipil tersibuk di Indonesia karena terdapat pelabuhan penyebrangan yang menghubungkan Pulau Jawa dan Pulau Sumatera yaitu jalur pelayaran dari Pelabuhan Merak (Banten) dan Bakauhuni (Lampung) yang memiliki jarak \pm 30 Km dan dengan waktu tempuh selama 2 jam pelayaran, dengan jumlah kapal yang beroperasi berjumlah 29 kapal dengan 90 trayek setiap harinya. Dalam hal pelayaran, untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut sebagaimana dimaksud pada pasal 276 ayat (1) dan pasal 279 ayat (3) Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut dan pantai yang dilakukan oleh Penjaga Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*). Penjaga Laut dan pantai sebagaimana dimaksud pasal 277 ayat (1) melaksanakan tugas:

- a) Melakukan pengawasan dan keselamatan dan keamanan pelayaran yang meliputi keselamatan dan keamanan angkutan perairan, pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritime;
- b) Melakukan pengawasan pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut;
- c) Pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air serta eksploitasi dan eksplorasi kekayaan laut;
- d) Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
- e) Pengamanan sarana bantu navigasi pelayaran dan mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa manusia di laut.

Berdasarkan penjelasan di atas Kas Koarmada I dan Pabanops sops Koarmada I yaitu Laksma TNI Heru Kusmanto, S.E., M.M. dan Letkol Laut (P) Bagus Badari Amarullah yang menjelaskan bagaimana strategi Koarmada I dalam melaksanakan pengamanan di ALKI I terutama di Selat Sunda yaitu bahwa pihak Koarmada I selaku kotama operasional memiliki tugas yang salah satunya adalah menyelenggarakan Operasi Militer Selain Perang (OMSP) baik berupa operasi laut

sehari-hari maupun operasi keamanan laut di wilayahnya sesuai dengan kebijakan Panglima TNI. Dalam rangka melaksanakan pengamanan ALKI-I terutama Selat Sunda, Koarmada I melaksanakan tugasnya dengan strategi sebagai berikut:

1. Melaksanakan penggelaran unsur baik KRI maupun Pesawat Udara di Selat Sunda. Berdasarkan Rencana Operasi dengan sandi Poros Sagara 18 yaitu operasi yang dilaksanakan guna menjamin keamanan wilayah laut sepanjang ALKI-I serta mencegah, menangkal dan menindak segala bentuk ancaman laut yang dapat mengganggu kedaulatan negara dan berbagai pelanggaran laut, Koarmada I menggelar beberapa unsur untuk beroperasi di perairan Selat Sunda. Operasi Poros Sagara dilaksanakan selama 300 hari dalam 1 tahun yang dibagi menjadi 4 tahap (@ 75 hari) di bawah kendali operasi Guspurla Koarmada I. Adapun unsur yang digelar di Selat Sunda adalah KRI yang berada di jajaran Satrol Lantamal III dan ditambah dengan KRI lain yang berada dibawah pembinaan Koarmada I yang ada di Jakarta yaitu dari Satkor. Minimal dalam satu tahap operasi ada dua unsur yang beroperasi di perairan

Selat Sunda. Titik bekul KRI yang operasi di perairan Selat Sunda diatur secara bergantian di Jakarta, Banten dan Lampung. Guna mengisi kekosongan waktu operasi Koarmada I juga menggelar Operasi Rakata Jaya guna mendukung tugas TNI AL dalam menegakkan hukum dan mengamankan wilayah laut yurisdiksi nasional dalam hal ini perairan selat sunda.

2. Menyelenggarakan operasi keamanan laut terbatas yang dilaksanakan oleh Lantamal III Jakarta, Lanal Banten, Lanal Lampung menggunakan sarana KAL maupun Patkamla sesuai wilayah kerja masing-masing.
3. Mempertajam operasi dengan penggelaran tim F1QR (*Fleet One Quick Respon*). F1QR adalah formula peningkatan kemampuan pangkalan dalam melaksanakan pengumpulan informasi, deteksi sampai dengan penindakan secara cepat terhadap berbagai tindak pidana di laut melalui integrasi intelijen dan operasi. F1QR telah terbukti dapat menurunkan angka tindak pidana di laut terutama di Selat Singapura dan Selat Malaka. F1QR dilengkapi dengan sarana alat yang mampu bergerak cepat merespon berbagai laporan atau

kejadian di laut seperti *sea rider* atau *combat boat*.

4. Secara bertahap meningkatkan kemampuan monitoring Selat Sunda dengan peralatan Radar yang mampu memonitor lalu lintas kapal di Selat Sunda yang terintegrasi dengan Puskodal Koarmada I. Kemampuan radar yang ada di Selat Sunda saat ini baru sebatas memonitor kapal-kapal yang melewati Selat Sunda namun belum terintegrasi dengan Puskodal Koarmada I. Peningkatan kemampuan monitoring ini juga harus dibarengi dengan kemampuan personel pengawak dalam menganalisa kecenderungan dan kejanggalan yang terjadi di Selat Sunda.
5. Menggunakan sarana komunikasi yang ada untuk mempercepat pelaporan dari satuan terkecil dalam hal ini Posal sampai ke tingkat Koarmada I sehingga berbagai kejadian di Selat Sunda secara cepat dapat sampai ke pengambil keputusan atau pemegang Kodal untuk diaksi dengan aksi tindakan secara cepat.
6. Bekerja sama dengan instansi yang memiliki kewenangan di laut untuk melaksanakan pengamanan di Selat Sunda diantaranya Polair, Bea Cukai, Bakamla, KKP, Pelindo, KPLP, Imigrasi,

dll. Kerjasama ini dilaksanakan baik pada kegiatan sharing informasi ataupun penindakan. Adapun pembinaan kerjasama dilaksanakan secara melekat oleh kewilayahan melalui pembinaan potensi maritim.

7. Operasi Pengamanan ALKI I tidak hanya dilaksanakan oleh TNI AL akan tetapi TNI AU melalui Koops AU I yang melaksanakan operasi pengaman ALKI I dengan menggelar pesawat patroli. Oleh karena itu, Koarmada I selaku Pangkogasgab Ops Pam ALKI senantiasa berintegrasi, berbagi informasi dengan Koops AU I saat pesawat patroli TNI AU melaksanakan patroli di Selat Sunda.
8. Peluncuran Hotline oleh pangkalan TNI AL yang diawaki 24 jam guna menerima pengaduan maupun laporan para pengguna laut maupun masyarakat maritim. Dengan hotline tsb diharapkan berbagai permasalahan yang terjadi di selat sunda akan cepat tersampaikan ke TNI AL melalui Lanal maupun Lantamal.

Kendala Lanal Banten Dalam Pengamanan ALKI-I

Laut Indonesia merupakan jalur pelayaran tersibuk di dunia. Menurut *Review of Maritime Transport* tahun 2008 yang

diterbitkan oleh *The United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), perdagangan melalui jalur laut akan mengalami peningkatan sebesar 44 persen di tahun 2020 dan akan mencapai dua kali lipat pada tahun 2031. Pembentukan ALKI menjadi jalan untuk memudahkan negara dan pihak yang bersangkutan dalam pelaksanaan hak dan kewajiban untuk melintas di wilayah Indonesia. Bagi Indonesia selaku negara yang mempunyai kedaulatan teritorial, seharusnya kebijakan ALKI ini memudahkan pemerintah karena dari sekian banyak celah perairan di Indonesia hanya tiga jalur yang dibuka secara resmi sehingga dapat menjadi prioritas utama dalam hal pengamanannya. Sebaliknya bagi negara yang kapalnya ingin melintas di jalur tersebut wajib mengikuti seluruh prosedur yang telah ditentukan oleh Indonesia yang berdasarkan UNCLOS 1982. Intensitas pelayaran yang semakin banyak mendorong pula peningkatan permasalahan di laut. Hingga kini persoalan keamanan laut belum menemukan solusi yang tepat. Bahkan senantiasa menjadi bahasan dalam berbagai forum guna menemukan jalan keluar dari masalah ini.

Dengan dibukanya jalur ALKI berarti mengharuskan Indonesia menjadi negara

‘terbuka’. Posisi geografis yang serba terbuka dengan pintu masuk maupun pintu keluar yang menyebar di berbagai posisi akan memudahkan para pelaku pelanggaran di perairan Indonesia untuk melarikan diri menembus perairan bebas. Menerima status sebagai sebuah negara kepulauan dan sejumlah alur laut di dalamnya artinya pemerintah siap memanggul tanggung jawab memberikan jaminan keamanan laut dan udara dari segala bentuk gangguan dan ancaman. Kedaulatan dalam sebuah kesatuan negara kepulauan bukan hanya mencakup daratan dan laut saja tetapi juga ruang udara dalam teritorialnya. UNCLOS telah mengatur bahwa ruang udara adalah milik negara yang berada di bawahnya dan dapat dikelola serta dimanfaatkan bagi keuntungan negara tersebut. Jalur udara Indonesia sangat strategis, beribu-ribu maskapai internasional melintas di langit Indonesia setiap harinya. Hal ini menunjukkan wilayah udara Indonesia sebagai salah satu jalur terpadat di dunia.

Pembentukan ALKI membuat Indonesia dibagi secara imajiner yang memberikan peluang bagi kekuatan asing yang bermaksud mengancam keutuhan dan kesatuan Indonesia (Perwira Siswa Angkatan LXXIII, 2003). Ancaman

keamanan laut akan terus meningkat intensitasnya apabila negara yang mempunyai kewenangan belum mampu menerapkan jaminan keamanan dan kepastian hukum untuk penegakan kedaulatan dan yurisdiksi negara di wilayah laut (Wahyu, 2010:90). Amat disayangkan apabila posisi geografis Indonesia yang penting ini belum dimanfaatkan secara maksimal.

Berdasarkan konstelasi geopolitik yang melingkupi perairan Indonesia, jika dijabarkan ke perspektif wilayah ALKI-I terutama Lanal Banten, Komandan Pangkalan TNI AL Banten yaitu Kolonel Baroyo E.B dan Pjs Pasops Lanal Banten Kapten Laut (P) Abdul Kodir menjelaskan jika kendala yang dihadapi oleh Lanal Banten dalam mendukung pengamanan ALKI-I di Selat Sunda terutama berkenaan dengan jumlah KAL/Patkamla yang ada tidak sebanding dengan luas wilayah perairan kerja Lanal Banten, sehingga kegiatan operasional khususnya patroli keamanan laut tidak maksimal. Dalam hal ini kendala lainnya yaitu kondisi KAL/Pat Kamla sudah menurun karena faktor usia.

Kondisi saat ini alat apung yang dimiliki oleh Lanal Banten dalam melakukan patroli pengamanan terdiri dari satu buah KAL 28 M, sementara yang lain berupa Patkamla dibawah 12 M.

Dengan Kondisi tersebut akan mengganggu kemampuan operasional Lanal Banten dalam melaksanakan operasi keamanan laut diwilayahnya. Secara prosedural pelaksanaan operasi pengamanan laut Banten oleh Lanal Banten dilakukan dengan pengerahan armada patroli berupa: a. Kal Tamposol-3-34 (kondisi siap), b. Patkamla Carita II-3-35 (selesai docking), c. Patkamla Merak II-3-38 (rusak berat), d. Patkamla Karangantu II-3-39 (rusak berat), e. PRC Anyer (kondisi siap), f. RIB-07 (rusak ringan), g. Patkamla Badak (kondisi siap), h. Patkamla Sangiang (kondisi siap), i. Patkamla Panaitan (kondisi siap). Namun kendala utama yang dihadapi oleh Lanal Banten perihal armada kapal patroli adalah bahwa masih terdapat kapal yang tidak siap patroli keamanan laut.

Selama ini Lanal Banten dalam pengamanan ALKI-I melaksanakan pengamatan dengan meningkatkan kemampuan receiver AIS dan CCTV beserta kelengkapan monitornya sehingga dapat memantau atau mendeteksi menggunakan Receiver AIS pada Tahun 2017 sampai dengan TW II tahun 2018 sebanyak 16.066 kapal dengan komposisi kapal adalah: 1) KRI : 831 kapal, 2) KAL : 44 kapal, 3) Cargo : 5959 kapal, 4) Tangker : 2910 kapal, 5) Container : 435

kapal, 6) Tug Boat : 167 kapal, 7) KPA : 1 kapal, 8) KII : 10 kapal, 9) Unsuspect : 7 kapal. Kendala personil Lanal Banten dalam mengcover luasnya wilayah kerja belum dapat dilaksanakan secara maksimal untuk mendukung pengaman diperairan wilayah Banten.

Perumusan dari kendala-kendala Lanal Banten dalam mendukung pengamanan ALKI I, jika dilihat dari elemen teori kekuatan laut yang dikemukakan oleh Alfred Theyer Mahan yang meliputi Angkatan Laut, armada niaga, dan pangkalan, terlihat jika dari TNI Angkatan Laut, khususnya Lanal Banten masih memiliki keterbatasan dalam mewujudkan konsep teori kekuatan laut yang dikemukakan oleh Alfred Mahan. Hal ini disebabkan oleh karena masih kurangnya sumber daya pengamanan baik dari sisi ketersediaan fasilitas kapal patrol hingga teknologi yang bertujuan untuk melakukan pengawasan seperti radar bawah laut dan system radar yang terintegrasi dengan Koarmada I. Kendala ini pada akhirnya membuat proses pengamanan Selat Sunda yang berada di bawah otoritas Lanal Banten tidak akan berjalan maksimal. Selain itu, sesuai dengan teori Alfred Mahan, keberadaan instrument pangkalan sebagai syarat utama kekuatan pertahanan laut juga

tidak dimiliki oleh Lanal Banten, sehingga saat ini Lanal Banten masih menumpang penggunaan dermaga dari pihak swasta, yaitu PT Pelindo dan PT Indah Kiat. Ketiadaan kepemilikan dermaga pangkalan oleh Lanal Banten menjadikan upaya pengamanan Selat Sunda oleh Lanal Banten belum memenuhi kaidah teori kekuatan laut seperti yang dikemukakan oleh Alfred Mahan, sehingga kepedadaan konsep kekuatan laut dalam pengamanan Selat Sunda belum dipenuhi oleh Lanal Banten.

Selain itu, jika dikaji dalam perspektif konsep peran Angkatan Laut seperti yang dikemukakan oleh Ken Booth dalam *Navies and Foreign Policy* yang menjabarkan tiga peran Angkatan Laut yang meliputi peran militer (*military role*), peran *polisionil* (*constabulary role*) dan peran *diplomasi* (*diplomacy role*), dalam kasus wewenang tugas Lanal Banten, sebagai pangkalan Angkatan Laut, Lanal Banten hanya menerapkan dua peran, yaitu peran militer dan peran polisionil, sedangkan peran diplomasi berada pada wewenang otoritas yang lebih tinggi yaitu Lantamal III dan Koarmada I yang membawahi Lanal Banten. Akan tetapi jika dilihat dari dua perspektif peran yang dimiliki oleh Lanal Banten, keduanya belum dapat

direalisasikan secara maksimal. Hal ini terlihat dari perspektif peran militer dimana Lanal Banten belum memiliki armada yang memadai untuk memaksimalkan peran militer yang diakibatkan oleh keterbatasan jumlah personil dan armada kapan. Selain itu juga, peran militer belum maksimal dikarenakan belum adanya tersedianya dermaga pangkalan yang utuh. Selain itu dalam hal peran polisionil, Lanal Banten terlibat dalam pelaksanaan operasi rutin, baik yang ada dalam lingkup operasi yang dikomandoi oleh Koarmada I, dan operasi rutin terbatas yang dilakukan oleh Lanal Banten. Akan tetapi, dari perspektif peran polisionil sesuai dengan teori Ken Booth ini, peran polisionil yang dilakukan oleh Lanal Banten memiliki kendala dikarenakan keterbatasan armada dan sistem teknologi pendukung operasi seperti radar bawah laut dan radar utama yang belum dimiliki, sehingga dalam melakukan peran polisionil, Lanal Banten hanya dapat melakukan pengawasan yang bersifat parsial dan tidak menyeluruh.

Keterbatasan personil, sarana dan prasarana penunjang operasi yang dimiliki oleh Lanal Banten ini pada akhirnya membuat visi dan upaya pencapaian doktrin TNI Angkatan Laut yaitu Jalesveva

Jayamahe belum dapat maksimal terealisasi di Lanal Banten khususnya dalam pengawasan Selat Sunda, hal ini menyebabkan dari sisi doktrin, keberadaan Lanal Banten belum optimal dalam upaya realisasi doktrin yang menjadi acuan utama TNI Angkatan laut dalam bertugas. Keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh Lanal Banten ini pada akhirnya membuat fungsi implementasi konsep pertahanan negara berbasis UU No 3 tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara belum dapat dimaksimalkan oleh Lanal Banten dalam melakukan pengamanan terhadap ALKI-I sebagai turunan dari *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS) 1982 yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia

Kesimpulan

Berdasarkan temuan hasil kajian mengenai strategi dan kendala pengamanan ALKI-I oleh Lanal Banten, terlihat jika strategi Lanal Banten untuk mewujudkan pengamanan di wilayah ALKI-I terus ditingkatkan dengan bekerja sama dengan semua instansi pemerintah yang berwenang pada pengelolaan dan pengamanan wilayah perairan laut. Selain itu, setiap unit yang ada di Lanal Banten

memiliki program jangka pendek dan jangka panjang yang implementatif dalam pengawasan dan pengamanan wilayah Laut Banten terutama Selat Sunda. Dalam hal kendala-kendala yang dihadapi oleh Lanal Banten dalam mendukung pengamanan di ALKI-I saat ini yakni belum maksimalnya sinergi antara lembaga terkait dalam hal peningkatan keamanan di wilayah maritim Lanal Banten. Kemudian, selain permasalahan koordinasi, kendala paling utama yang dimiliki oleh Lanal Banten dalam pengamanan Selat Sunda adalah minimnya fasilitas untuk melakukan pengamanan, kurangnya prasarana dan kualitas usia kapal yang sudah tidak layak jalan, sehingga berdampak pada upaya Pemerintah yang memperkenalkan Indonesia sebagai Poros Maritime Dunia (PMD), karena belum ditunjang dengan target sasaran dan implementasi aplikatif dalam hal peningkatan kemampuan TNI Angkatan Laut terutama Lanal Banten dalam upaya pengamanan ALKI-I.

Daftar Pustaka

Dyan P. Sobaruddin,dkk, *Model Traffic Separation Scheme (TSS) di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I di Selat Sunda dalam Mewujudkan Ketahanan Wilayah*, Jurnal

Ketahanan Nasional. Vol. 23 No.1, April 2017.

K. Buntoro, *Alur laut Kepulauan Indonesia (ALKI), Prospek dan kendala*, (Jakarta: Sekolah Staf dan Komando TNI AL (SESKOAL), 2012.

Ismah Rustam, *Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*, Indonesian Perspective, Vol. 1 No. 1, Januari-Juni 2015.

Edy Prasetyono, *Masalah-Masalah Keamanan Nasional*, paper dipresentasikan untuk Dialog Publik ProPatria: Kebijakan Keamanan Nasional dan Menghadapi Pemilu 2004.

Fakhrido SBP Susilo, *Peranan TNI AL Dalam Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia*. Depok, Universitas Indonesia, 2009.

Arikunto Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Cetakan Ketigabelas. PT.Rineka Cipta : Jakarta

Creswell, John W. 2013. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Edisi keempat Pustaka Pelajar : Jogjakarta

Marsetio. 2014. *Sea Power Indonesia*. Sukakarya Pandetama : Jakarta.

Milan N Vego. 2005. Editor : Frank Cass. *Naval Strategi and Operation In Narrow Sea, Bases*. Potland : London.

Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

Undang-Undang RI Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.

Peraturan Pemerintah nomor 37 tahun 2002, tanggal 28 juni 2002, tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan.

