
POLA OPERASI KEAMANAN LAUT DIPERAIRAN KEPULAUAN INDONESIA

Oleh

Mirza¹⁾, Hikmat Zakky Almubaroq²⁾^{1,2}Pascasarjana Manajemen Pertahanan, Universitas PertahananEmail: [1mirzawwk@gmail.com](mailto:mirzawwk@gmail.com)**Abstract**

Dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan sesuai UU No. 32, sudah seharusnya Badan Keamanan Laut Indonesia melaksanakan tugas tersebut. BAKAMLA (Badan Keamanan Laut) merupakan revitalisasi dan penguatan kapasitas kelembagaan dari Badan Koordinasi Keamanan Laut. Dalam melaksanakan operasinya, BAKAMLA memerlukan pola pelaksanaan operasi bersama keamanan laut melalui Gelar Kekuatan Operasi Bersama keamanan laut yang selama ini dilakukan. Pelaksanaan gelar operasi tersebut perlu dikaji atau ditelaah, salah satunya dalam hal kesesuaian dengan jumlah kejadian kejahatan di laut yang semakin marak terjadi di wilayah perairan yurisdiksi Indonesia. Jenis-jenis pelanggaran dan kejahatan itu meliputi, pelanggaran atau tindak pidana di laut.

Keywords: Kemanan Laut, Sistem, Maritim**PENDAHULUAN**

Indonesia adalah negara kepulauan (*achipelagic state*) terbesar di dunia yang memiliki posisi geografis yang sangat strategis. Jumlah pulau di Indonesia yang resmi tercatat mencapai 16.056 pulau. Kepastian jumlah ini ditentukan dalam forum *United Nations Confrences on the Standardization of Geographical Names* (UNCSGN) dan *United Nations Group of Experts on Geographical Names* (UNGEGN) yang berlangsung pada 7-18 Agustus 2017 di New York, Amerika Serikat. Selain itu, garis pantai Indonesia adalah sepanjang 99.039 km². Luas daratannya mencapai sekitar 2,012 juta km² dan laut sekitar 5,8 juta km² (75,7%), 2,7 juta km² diantaranya termasuk dalam *Zona Ekonomi Eksklusif* (ZEE), sehingga timbul suatu keamanan dan ketertiban di ZEE dengan otomatis kepentingan khusus negara pantai dapat terlindungi dan diharapkan semua negara dapat bekerja sama dalam menjaga kelestarian ekosistem laut sekaligus menjaga keamanan pelayaran di laut sehingga dapat tercipta suatu hubungan internasional yang baik antar negara, khususnya di bidang kemaritiman. Laut

Indonesia yang sangat luas 2,5 kali lipat dari wilayah daratan pastinya memiliki potensi yang sangat besar, baik dari segi kekayaan alam maupun jasa lingkungan yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung pembangunan ekonomi pada tingkat lokal, regional, dan nasional.

Indonesia berpotensi menjadi poros maritim dunia yang bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. Hal ini juga harus diliputi dengan pembangunan proses maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi, penegakan kedaulatan laut Indonesia, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi *biodiversity*, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan.

Pemerintah telah mencanangkan lima pilar untuk menjadikan cita-cita Indonesia sebagai inti maritim dunia, yaitu:¹

- 1) Pilar Pertama: Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia;
- 2) Pilar Kedua: Berkomitmen untuk melestarikan dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilarnya.
- 3) Pilar Ketiga: Komitmen untuk mendukung pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan, logistik dan industri maritim serta pariwisata bahari.
- 4) Pilar Keempat: Diplomasi Maritim yang mengajak seluruh sekutu Indonesia untuk bekerja sama di bidang maritim.
- 5) Pilar Kelima: Membangun Kekuatan Pertahanan Maritim

Dengan posisi Indonesia yang sangat strategis menjadikan wilayah perairan Indonesia dilewati oleh jalur utama kapal-kapal laut dari berbagai negara, baik kapal-kapal dagang maupun kapal-kapal angkatan laut dari berbagai negara di dunia. Pasal 50 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (selanjutnya disebut UU Kelautan) memberikan amanah kepada Pemerintah untuk melakukan upaya perlindungan lingkungan laut melalui konservasi laut; pengendalian pencemaran laut; penanggulangan bencana kelautan; dan pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan dan bencana.

Banyaknya potensi yang dapat digali dari perairan Indonesia, hal ini tentunya akan memberikan dampak yang tidak dapat dielakkan, yaitu munculnya ancaman terhadap kepentingan bangsa Indonesia, khususnya di sektor maritim. Ancaman maritim ini dapat dibedakan menjadi dua: ancaman keamanan kawasan; dan ancaman terhadap kelestarian sumber daya laut Indonesia. Ancaman tersebut dapat datang dari berbagai sumber, baik dari negara tertentu maupun dari lembaga non-

pemerintah sehingga Indonesia perlu merespon dengan kemampuan dan kekuatan keamanan maritim yang memadai agar ancaman tersebut dapat diminimalisir. Namun sudah menjadi rahasia umum bahwa operasi keamanan maritim tidak mudah karena memerlukan pengelolaan atau pengawasan yang sistematis serta aturan atau pengelolaan yang baik.²

Pelaksanaan gelar operasi tersebut perlu dikaji atau ditelaah, salah satunya dalam hal kesesuaian dengan jumlah kejadian kejahatan di laut yang semakin marak terjadi di wilayah perairan yurisdiksi Indonesia. Jenis-jenis pelanggaran dan kejahatan itu meliputi, pelanggaran atau tindak pidana di laut.

LANDASAN TEORI

Undang-undang nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dalam salah satu pasalnya disebutkan “Dalam rangka penegakan hukum di perairan dan wilayah hukum Indonesia khususnya dalam melakukan patroli keselamatan dan keamanan. Badan Keamanan Laut dibentuk”. penguatan kapasitas kelembagaan Komite Koordinasi Keamanan Laut sejak tahun 1972. Badan Keamanan Laut dibentuk sejak tahun 1972. BAKAMLA laut bertanggung jawab atas patroli keamanan dan keselamatan di perairan dan yurisdiksi Indonesia.³

BAKAMLA memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- 1) Membentuk kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di perairan Indonesia dan yurisdiksi rakyat Indonesia.
- 2) Menyelenggarakan sistem peringatan dini untuk keselamatan dan keamanan di perairan Indonesia dan yurisdiksi Indonesia.
- 3) Mengkoordinasikan dan memantau operasi patroli air oleh instansi terkait.
- 4) Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada departemen terkait.

- 5) Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di perairan Indonesia dan wilayah hukum Indonesia.
- 6) Serta melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan negara.⁴

Tata kelola keamanan dan keselamatan di laut selama ini masih bersifat sektoral berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh undang-undang kepada instansi pemerintah sesuai dengan dimensi tugas dan fungsi instansi tersebut, seperti kepabeanan, keimigrasian, perikanan, dan pelayaran. Tata kelola tersebut masih mengacu pada *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie Staatsblad 1939* (TZMKO). Terdapat beberapa sektor yang keberadaannya layak mendapat perhatian karena telah diatur dalam perangkat perundang-undangan, di antaranya perikanan, perairan, pelayaran, kepabeanan, imigrasi, kelestarian Sumber Daya Alam, cagar budaya, lingkungan hidup, dan kehutanan. Namun dalam praktik operasional, fungsi keamanan laut dari tiap sektor tersebut masih dijalankan secara terpisah oleh beberapa institusi atau kementerian/ lembaga yang memiliki kewajiban atas tiap sektor tersebut.

Sistem keamanan maritim sektor atau *multiagency single task* yang memungkinkan kementerian/ lembaga memiliki unit patroli maritim. Patroli laut dalam rangka tugasnya menegakkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan bidangnya masing-masing.⁵ Saat ini, Indonesia memiliki satuan patroli laut dari berbagai instansi yang berperan dalam penegakkan hukum di laut, seperti TNI AL, Polri, Direktorat KPLP (Kementerian Perhubungan), Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Kementerian Kelautan dan Perikanan), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Kementerian Keuangan), dan Direktorat Jenderal Keimigrasian

Dengan diundangkannya UU Kelautan memberikan amanat tentang munculnya lembaga baru yang disebut dengan BAKAMLA yang menggantikan Badan Koordinasi

Keamanan Laut (BAKORKAMLA). Kemudian kedudukan BAKAMLA semakin diperkuat dengan diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (selanjutnya disebut PERPRES 1278/2014). Selanjutnya, Pasal 59 ayat (3) UU Kelautan menyatakan: “Dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yuridiksi, khususnya dalam melaksanakan patrol keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yuridiksi Indonesia, dibentuk Badan Keamanan Laut”

Pasal 61 UU Kelautan memberikan tugas kepada BAKAMLA untuk melakukan patrol keamanan dan keselamatan di wilayah laut perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia. Selain itu, Pasal 62 UU Kelautan, BAKAMLA dalam melaksanakan tugasnya menyelenggarakan fungsi:

- 1) Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia;
- 2) Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia;
- 3) Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia;
- 4) Menynergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
- 5) Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
- 6) Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia; dan
- 7) Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Meningkatnya jumlah kapal asing tidak berdokumen yang tertangkap di perairan Indonesia secara ilegal. Hal ini menyebabkan bukti bahwa kejahatan terhadap sumber daya alam yang dimiliki oleh orang Indonesia tidak menunjukkan tanda-tanda penurunan. Selain itu, masih belum efektifnya dalam pelaksanaan pengamanan di wilayah laut, merupakan salah satu kendala yang dihadapi dalam penanganan tindak kejahatan terhadap kekayaan sumber daya alam.⁶ Permasalahan pokok yang menjadi perhatian penting hingga kini, adalah tumpah tindih mengenai kewenangan yang ada, seperti halnya antara Tentara Negara Indonesia Angkatan Laut (selanjutnya disebut TNI AL) dan BAKAMLA dalam menangani kasus pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan Indonesia.

BAKAMLA berwenang melakukan pengejaran instan; memberhentikan, memeriksa, menangkap, mengangkut, dan menyerahkan kapal kepada instansi terkait yang berwenang untuk melakukan proses hukum lebih lanjut; dan mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah hukum Indonesia. (2) Kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara terpadu dan terpadu dalam satu kesatuan komando dan pengendalian.⁷

TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di wilayah perairan berkewajiban untuk menjaga kedaulatan negara dan integritas wilayah Indonesia, mempertahankan stabilitas keamanan di wilayah perairan, melindungi sumber daya alam di wilayah perairan dari berbagai bentuk gangguan keamanan dan pelanggaran hukum di wilayah perairan yuridiksi nasional Indonesia. Konsepsi dasar terhadap perwujudan keamanan di wilayah perairan pada hakikatnya memiliki dua dimensi yaitu penegakan kedaulatan dan penegakan keamanan yang saling berkaitan satu sama lainnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Yuridis Normatif, yaitu pendekatan yang menggunakan konsepsi *legis positivis*. Konsep ini memandang hukum identik dengan norma-norma tertulis yang dibuat dan diundangkan oleh lembaga atau pejabat yang berwenang. Konsepsi ini memandang hukum sebagai suatu sistem normatif yang bersifat mandiri, tertutup dan terlepas dari kehidupan masyarakat yang nyata, dalam definisi yang singkat. Penelitian Hukum Normatif atau disebut juga penelitian hukum kepustakaan adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka. Menurut Piter Mahmud Marzuki Penelitian hukum normative merupakan proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Penelitian ini, terutama mengkaji ketentuan-ketentuan hukum positif maupun asas-asas hukum yang bertujuan untuk mencari pemecahan atas isu hukum serta permasalahan yang timbul didalamnya, sehingga hasil yang akan dihadapi kemudian adalah memberikan preskripsi mengenai apa yang ada atas isu yang diajukan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tata Kelola Keamanan Perairan laut Indonesia

Secara yuridis formal, berdasarkan berbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku, khususnya yang mengatur mengenai Tentara Nasional Indonesia (selanjutnya disingkat TNI), wilayah perairan laut Indonesia, maupun mengenai tindak pidana tertentu di wilayah perairan laut Indonesia. Angkatan Laut Indonesia mempunyai tugas dan wewenang menegakkan hukum di perairan laut Indonesia yang terbatas pada ruang lingkup pengejaran, penangkapan, penyidikan, dan penyidikan, yang akan dikirim ke kejaksan

untuk penuntutan lebih lanjut. Hal ini sebagaimana tertuang dalam uraian Pasal 9 huruf b UU TNI.⁸

Dengan demikian secara yuridis formal, kewenangan TNI AL dalam melakukan penegakan hukum di wilayah perairan laut Indonesia tidak perlu diragukan lagi. Sesuai dengan ketentuan hukum serta dengan mengingat tugas dari pada TNI AL khususnya dalam bidang penegakan hukum, maka TNI AL sangat berkewajiban, berkepentingan, dan melaksanakan serta melakukan penegakan hukum di wilayah perairan laut Indonesia guna menciptakan keamanan dan ketertiban.

Pasal 9 UU TNI telah disebutkan dengan jelas mengenai tugas pokok TNI AL. Apabila di fokuskan pada tugas TNI AL pada poin-poin diatas maka usaha menegakkan hukum dan menjaga keamanan di laut yurisdiksi nasional adalah segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan penegakan hukum di laut sesuai dengan kewenangan TNI AL (*constabulary function*) yang berlaku secara universal dan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk mengatasi ancaman tindakan kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah perairan laut yurisdiksi nasional. Dengan demikian tugas pokok TNI AL selain bidang pertahanan di laut juga menyelenggarakan keamanan laut bagi penggunanya.

Pada akhir abad ke-21, pertumbuhan kapal laut memperluas cakrawala perdagangan di tingkat global. Namun, meskipun perkembangan teknologi transportasi lambat dan secara kumulatif signifikan, selama era pelayaran, ketidakstabilan maritim yang tinggi atau ancaman perompakan tetap menjadi hambatan yang signifikan untuk perdagangan jarak jauh. Dengan adanya keamanan dalam laut secara regional dapat membantu memusatkan dan menyebarkan praktik terbaik, mengembangkan sinergi yang lebih besar di antara kebijakan dan institusi publik, dan secara nasional menciptakan keberlanjutan konservasi

yang lebih besar dengan integrasi kepedulian sosial-ekonomi dan harmonisasi perencanaan strategis, praktik, dan kebijakan.⁹

Pelaksanaan tugas TNI AL dalam bidang keamanan laut, tidak hanya terfokus pada penegakan hukum di laut, karena keamanan laut mengandung pengertian bahwa laut bisa dikendalikan dan aman digunakan oleh pengguna untuk bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktifitas pemanfaatan laut. *Pertama*, laut bebas dari ancaman tersebut dapat berupa, pembajakan perompakan, sabotase, maupun aksi terror bersenjata. *Kedua*, laut bebas dari ancaman navigasi, yang ditimbulkan dari kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi sehingga membahayakan keselamatan pelayaran. *Ketiga*, laut bebas dari ancaman terhadap sumber daya laut berupa pencemaran dan kerusakan ekosistem laut serta eksploitasi dan eksplorasi berlebihan. *Keempat*, laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum, baik hukum nasional maupun hukum internasional seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal migrant*, penyelundupan dan lain-lain.

Berdasarkan Pasal 61 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (untuk selanjutnya disingkat UU Kelautan) menyebutkan bahwa tugas BAKAMLA adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Jika ditinjau dari luasnya wilayah maka tugas BAKAMLA sangat luas yakni melakukan patrol keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Tata kelola keamanan dan keselamatan di laut selama ini masih bersifat sektoral berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh undangundang kepada instansi pemerintah sesuai dengan dimensi tugas dan fungsi instansi tersebut, seperti kepabeanan, keimigrasian, perikanan, dan pelayaran. Di tingkat nasional, kapasitas yang diperlukan untuk menyediakan keamanan maritim mencakup pengaturan

koordinasi antara berbagai lembaga yang terlibat dan kemampuan operasional penegakan hukum maritim untuk memberikan ketertiban di laut.¹⁰

Tata kelola tersebut masih mengacu pada *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* Staatsblad 1939 (TZMKO). Apabila kita cermati lebih mendalam, terdapat beberapa sektor yang keberadaannya layak mendapat perhatian karena telah diatur dalam perangkat perundang-undangan, di antaranya perikanan, perairan, pelayaran, kepabeanan, imigrasi, kelestarian Sumber Daya Alam, cagar budaya, lingkungan hidup, dan kehutanan. Akan tetapi, dalam praktik operasional, fungsi keamanan laut dari tiap sektor tersebut masih dijalankan secara terpisah oleh beberapa institusi atau kementerian/ lembaga yang memiliki kewajiban atas tiap sektor tersebut. Sistem keamanan laut yang bersifat sektoral atau “multiagency single task” memberikan kewenangan terhadap kementerian/ lembaga untuk mempunyai satuan-satuan patroli laut. Satuan patrol laut tersebut dalam rangka pelaksanaan tugas untuk menegakkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan sektor masing-masing. Saat ini, Indonesia memiliki satuan patroli laut dari berbagai instansi yang berperan dalam penegakkan hukum di laut, seperti TNI AL, Polri, Direktorat KPLP (Kementerian Perhubungan), Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Kementerian Kelautan dan Perikanan), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Kementerian Keuangan), dan Direktorat Jenderal Keimigrasian (Kementerian Hukum dan HAM). Dalam praktik operasional di lapangan, sering timbul permasalahan tumpang tindih kewenangan dan pengawasan yang bersifat sektoral. Guna menangani permasalahan tersebut dan mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan penjagaan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut, pada 29 Desember 2005 dibentuklah Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla)

berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005

Sarana dan Prasarana Pendukung Keamanan Laut

Pemangku kepentingan yang berpartisipasi dalam operasi tingkat kamla beroperasi dengan kamla. Tentunya operasional perlu didukung dengan sarana dan prasarana pendukung untuk menjaga keselamatan dan keamanan maritim. Pemangku kepentingan tertentu memiliki sarana dan prasarana yang diperlukan untuk mendukung tingkat kekuatan operasional dengan Kamla seperti yang diharapkan. Berikut sarana dan prasarana pendukung keamanan maritim. Sarana dan prasarana penunjang yang dimiliki TNI AL antara lain 1) kapal perang 2) penunjang kapal patroli 3) pesawat 4) pasukan pendarat.¹¹

Kapal TNI AL berjumlah 132 dengan inisial KRI (Kapal Republik Indonesia). KRI dibagi menjadi tiga kelompok kekuatan, yaitu 1. Kekuatan pemukul (*striking force*) terdiri atas 40 KRI yang memiliki persenjataan strategis; 2. Kekuatan patroli (*patrolling force*) berjumlah 50 KRI. 3. Kekuatan pendukung (*supporting force*) berjumlah 48 KRI. TNI AL sudah mempunyai 4 kapal LPD, 2 kapal multipurpose yang dibuat di Korea Selatan (KRI MKS dan KRI SBY), dan 2 unit dikerjakan oleh PT PAL yaitu KRI BAC dan KRI BJN. Selain itu, kapal TNI AL juga memiliki 12 radar yang ditempatkan di seluruh Indonesia.

Instansi Polri yang terkait langsung dengan patroli keamanan laut adalah polair (polisi air). Sarana dan prasarana pendukung yang dimiliki polair adalah a. 10 kapal kelas A (panjang 48 m), b. 11 kelas B (panjang 28 m), c. 5 kelas C (motor boat, panjang 15 m) yang tersebar di Riau (2 kapal), Kaltim (2 kapal), dan Jakarta (1 kapal). d. 86 kapal 15 m tetapi kurang sesuai dengan standar operasi Polri.

Sarana dan prasarana yang dimiliki Kementerian Perhubungan terkait kamla terbagi menjadi dua, yaitu Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai serta Badan Search and Rescue

Nasional (BASARNAS). Kapal milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terdiri atas 7 kapal negara kenavigasian dan 4 kapal KPLP. Adapun kapal negara Penjagaan Laut dan Pantai (Armada PLP) saat ini berjumlah 159 unit yang terdiri atas 4 unit kapal kelas I, 9 unit kapal kelas II, 27 unit kapal kelas III, 42 unit kapal kelas IV, dan 77 unit kapal kelas V. Adapun kapal negara Penjagaan Laut dan Pantai (Armada PLP) saat ini berjumlah 159 unit yang terdiri atas 4 unit kapal kelas I, 9 unit kapal kelas II, 27 unit kapal kelas III, 42 unit kapal kelas IV, dan 77 unit kapal kelas V.

Sarana dan Prasarana Pendukung Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Fasilitas infrastruktur dan sarana pendukung yang dimiliki KKP terkait dengan tugas pengawasan laut sesuai dengan kewenangannya adalah 20 kapal patroli, 20 kapal latihan, dan 31 speed boat. Selain itu, ada fasilitas infraststruktur pendukung yang telah digunakan oleh KKP, antara lain Monitoring Controlling & Surveillance (MCS) serta Vessel Monitoring Surveillance (VMS). Sarana dan Prasarana Pendukung Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) memiliki sarana dan prasarana pendukung, yaitu 27 fast patrol boat 28 meter bahan dasar kayu, 5 fast patrol boat 28 meter bahan dasar kayu, 10 LPC (Local Patrol Craft) dengan bahan dasar fiberglass, 10 VSV (very silinder vessel), dan 155 speed boat.

Teknologi Penunjang keamanan laut Indonesia

BAKAMLA mempunyai sistem teknologi informasi National Picture Compilation (NPC). Sistem ini merupakan sistem yang dikembangkan oleh Bakorkamla dengan mengoptimalkan akses dua satelit, yakni Inmarsat dan Vsat. Kedua satelit ini juga digunakan oleh Kemenhub dan KKP. Sistem NPC ini bekerja dengan menggabungkan data prakiraan cuaca, peta dasar rupa bumi, pola arus, peta fishing ground (daerah penangkapan ikan), serta informasi dari Vessel Monitoring System (VMS). Semua data dan informasi

tersebut terkumpul dalam BAKAMLA Integrated Information System (BIIS) yang telah dikembangkan sejak tahun 2007. MRCC dan RCC Selain itu, BAKAMLA mempunyai Maritime Regional Crisis Center (MRCC) dan Regional Crisis Center (RCC), yaitu stasiun pemantau yang tersebar di seluruh Indonesia terutama untuk memantau jalur ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia).¹²

Stasiun teknologi tersebut dilengkapi dengan alat deteksi radar, AIS, Long Range Camera, dan peralatan komunikasi lain yang ditempatkan hampir di seluruh Indonesia. Lokasi MRCC dan RCC yang dimiliki BAKAMLA.¹³ Terkait keamanan laut, BAKAMLA lebih menekankan pada sinergitas dan terintegrasinya sarana prasarana Early Warning System (EWS) dan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK). Dengan demikian, informasi dan data yang terkait dengan bidang kemaritiman dapat memberikan kontribusi positif bagi pelaksanaan penjagaan keamanan dan keselamatan laut di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi nasional. Hal itu membuat pelaksanaan penjagaan keamanan dan keselamatan laut lebih efektif dan efisien.

Tugas pokok BAKAMLA dalam keamanan laut

Pembentukan BAKAMLA merupakan mandat dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. BAKAMLA berwenang menyinergikan pelaksanaan patroli keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut. Pembentukan BAKAMLA ini adalah bentuk keseriusan bangsa Indonesia dalam rangka mengukuhkan supremasi kedaulatan dan hukum di wilayah laut Indonesia. Pembentukan BAKAMLA telah mengubah paradigma pemerintah dalam mengelola keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut yang selama ini dianggap tidak efisien dan efektif.¹⁴

BAKAMLA sebagai lembaga sipil di wilayah maritim sebagai komponen utama keamanan maritim nasional sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Tata Ruang Laut

yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982. Serta mengoptimalkan BAKAMLA sebagai koordinator tunggal lembaga sipil negara dalam menjaga keselamatan dan keamanan penjaga laut dan pantai melalui Blue Secure Strategy. Blue Secure Strategy yang diterapkan sebagai sistem keamanan yang terkoneksi antar wilayah perairan Indonesia akan membuat wilayah jelajah otoritas BAKAMLA lebih leluasa mulai dari zona perairan nusantara hingga zona delimitasi sekaligus menegakkan implementasi Blue Secure Strategy Indonesia.¹⁴

Jika dicermati kembali, berdasarkan Pasal 61 UU Kelautan maka tugas BAKAMLA sangatlah luas, namun tugas yang demikian belum luas jika belum dilengkapi dengan sarana dan prasarana patroli yang memadai. Kapal patroli BAKAMLA berukuran kecil yang hanya mampu melaksanakan patroli di laut teritorial dan belum mampu menjangkau sampai perairan laut lepas maupun Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Padahal pada kenyataan normatifnya, laut lepas dan ZEEI merupakan tanggung jawab BAKAMLA untuk harus dijaga keamanannya. Adapun Tugas BAKAMLA terkait dengan menjaga keamanan dan keselamatan yang mungkin terjadi di laut dan perlu di waspadai antara lain:

- 1) Adanya ancaman terhadap tindakan kekerasan, yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata yang terorganisir yang mempunyai kemampuan untuk mengganggu serta membahayakan baik personel maupun material serta ancaman terhadap negara. Ancaman tersebut dapat berupa ancaman pembajakan, ancaman terhadap adanya perompakan, ancaman terhadap kegiatan sabotase obyek vital nasional di laut, ancaman adanya penyebaran ranjau dan ancaman terjadinya aksiteror di laut.
- 2) Ancaman terhadap bahaya navigasi, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh

kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana dan alat bantu navigasi, antara lain seperti suar, buoy dan lain-lain yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya, sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

- 3) Ancaman terhadap perusakan sumber daya laut, yakni berupa pencemaran laut dan perusakan ekosistem laut, serta adanya konflik pengelolaan sumber daya laut, sehingga memiliki kecenderungan mudah dipolitisasi dan selanjutnya akan diikuti dengan penggelaran kekuatan militer, misalnya dalam sengketa kepulauan dan sengketa perbatasan.
- 4) Ancaman terhadap pelanggaran hukum, yaitu kegiatan yang dilakukan secara melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik perundang-undangan secara nasional maupun internasional, jenis pelanggaran yang sering dilakukan antara lain ancaman terhadap kegiatan *illegal fishing*.⁴

Pentingnya Koordinasi Keamanan Laut

Sinkronisasi merupakan suatu hal yang penting dilakukan sebagai bentuk penguatan lembaga dan aparat penegak hukum dapat diposisikan sebagai lini terdepan dalam penegakan hukum di wilayah wilayah selat sunda. Untuk mewujudkan terobosan kreatif tersebut bukanlah hal yang mudah mengingat banyaknya jenis kejahatan yang terjadi di selat sunda. Oleh karena itu, perlu adanya adaptasi dalam terobosan kreatif tersebut. Pelaksanaan fungsi adaptasi sebagaimana yang di kemukakan oleh Parsons bahwa fungsi adaptasi adalah proses menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Aparat penegak hukum sebagai sub sistem kepribadian harus mampu melaksanakan fungsi pencapaian tujuan dengan menetapkan tujuan sistem dan memobilisasi sumber daya yang ada untuk mencapainya.

Tidak adanya kebijakan keamanan nasional yang strategis dan strategi keamanan

maritim nasional menempatkan kepentingan nasional dipertaruhkan dan di bawah ancaman yang konsisten yang menimbulkan tanggapan reaktif di antara badan-badan keamanan nasional. Hal ini juga berdampak pada kerjasama keamanan maritim regional yang mengakibatkan terbatasnya koordinasi terhadap kepentingan maritim bersama, sehingga memungkinkan terjadinya berbagai ancaman dan kejahatan maritim yang terus berlanjut.¹⁵

Melalui sistem kepribadian itu, aparat penegak hukum harus mampu melakukan terobosan sinkronisasi karena kondisi dilapangan masih banyak ditemukan masyarakat nelayan yang tidak taat dan patuh terhadap Undang-undang dan peraturan tentang batasan perijinan penggunaan perahu dan alat tangkap yang digunakan. Deteksi dini ini disebabkan kurangnya pemahaman instansi terkait dalam pembagian mandat untuk memberikan pelayanan kepada nelayan. Selain itu, ketegasan birokrasi dalam mengeluarkan peraturan perundang-undangan membuat pengurusan izin berlayar menjadi sangat sulit. dari kesulitan ini Karena terlalu banyak instansi yang terlibat dalam pengelolaan kapal penangkap ikan. Birokrasi terlalu lama.

PENUTUP

Kesimpulan

Permasalahan Keamanan Laut di Perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia yang banyak menghadapi berbagai masalah. Penyebabnya antara lain:

1. Luasnya perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
2. Perairan Indonesia menjadi perlintasan laut internasional (khususnya di jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia).
3. Tumpang tindih kewenangan antarinstansi kamlra karena operasi masih bersifat sektoral.
4. Banyaknya instansi yang terlibat dalam kamlra meyebabkan permasalahan keamanan dan keselamatan laut terkendala. BAKAMLA sebagai badan

keamanan laut mengupayakan agar permasalahan keamanan dan keselamatan laut dapat diatasi. Oleh karena itu, BAKAMLA beserta instansi terkait terutama instansi yang terkait dengan satuan tugas patroli.

Saran

Perlu koordinasi terstruktur guna Gelar Kekuatan Operasi Bersama. Usaha yang dilakukan secara maksimal akan mendapatkan hasil yang memuaskan. Akan tetapi, gelar kekuatan yang hanya dilaksanakan beberapa kali dalam setahun, sedangkan pelanggaran pengguna laut hampir terjadi setiap hari. Hal ini diakibatkan letak Indonesia yang sangat strategis dan menjadi perlintasan transportasi dunia. Di antara tiga wilayah Perairan yang paling rawan di wilayah barat adalah Selat Malaka, di wilayah tengah Laut Sulawesi, dan di wilayah timur sekitar Perairan Ambon. Berdasarkan berbagai kejadian di laut, dapat dibuat peta kejadian aktivitas di laut. Dengan demikian, dapat dibandingkan dengan data dinamika laut sehingga melalui perbandingan tersebut dapat diperoleh korelasi dari kejadian di laut dengan model dinamika laut.

Selain itu, perlu adanya sinergitas operasi maupun *sharing* data dan informasi yang sudah terjalin antara BAKAMLA dengan TNI AL dapat membangun keamanan dan keselamatan; baik di wilayah perairan maupun wilayah yurisdiksi Indonesia, belum efektifnya pengamanan laut Indonesia; hasil sangat terkait dengan efektifitas, hasil tidak akan maksimal jika pelaksanaan tersebut tidak efektif; belum adanya kebijakan nasional yang mengatur secara jelas tentang tugas dan wewenang tiap instansi di bidang keamanan laut, masih adanya ego sektoral antar instansi di laut, serta belum jelasnya secara hukum BAKAMLA ketika melakukan penangkapan kapal apakah melakukan penyidikan atau penyelidikan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Syahrin MN Al. Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi

- Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indones Perspect.* 2018;3(1):1-17. doi:10.14710/IP.V3I1.20175
- [2] Aryani C. Mendorong Lahirnya RUU Keamanan Laut dalam Penguatan Sistem Keamanan Laut Nasional. *J Pembang Huk Indones.* 2021;3(2):155-173. doi:10.14710/JPHI.V3I2.155-173
- [3] Iswardhana MR, Adi W, Chotimah HC. Strategi Keamanan Laut Pemerintah Indonesia Untuk Menjaga Keamanan Maritim. *Nusant J Ilmu Pengetah Sos.* 2021;8(6):1406-1428. doi:10.31604/JIPS.V8I6.2021.1406-1428
- [4] Azis NA, R LTS, Hardiwinoto S, et al. Indonesia adalah salah satu Negara laut yang cukup unik yang digunakan akan dibarengi oleh masalah yang sama Indonesia serta dibarengi pula dengan niat membangun Indonesia menjadi poros maritim dunia , maka Indonesia Presiden Nomor 81 Tahun 2005 secara je. 2016;5:1-13.
- [5] Wulansari EM. Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks. In: *Media Pembinaan Hukum Nasional.* ; 2014:1-6.
- [6] Siahaan lestari yosefin, Sarswati R, Soemarmi amiek. Kajian Yuridis Terhadap Kedudukan Kementeriankelautan Dan Perikanan Dalam Meledakkan Kapal Asing Yang Melakukan Penangkapan Ikan Secara Ilegal Di Perairan Indonesia. *Diponegoro Law J.* 2017;6(2):1-8.
- [7] Palupi DA. The Role of BAKAMLA in Law Enforcement in Indonesian Waters and Indonesian Jurisdiction. Published online April 5, 2019. doi:10.2991/SORES-18.2019.41
- [8] Ansori, Ikhsanudin AH, Suhardono E. Sinergi BAKAMLA Dengan Tni Al Guna Penanggulangan Tindak Pidana Di Laut Dalam Rangka Penegakan Hukum . *J Strateg Pertahanan Laut.* 2017;3(3):47-68.
- [9] Broohm D. Maritime Security Governance: A New Strategy Management To Avoid Piracy In The Gog And Its Legal Guarantee. *Adv Soc Sci Res J.* 2021;8(10):405-437. doi:10.14738/ASSRJ.810.11138
- [10] Bateman S. Maritime security governance in the Indian Ocean region. *J Indian Ocean Reg.* 2016;12(1):5-23. doi:10.1080/19480881.2016.1138709
- [11] Arletiko T. Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia Oleh Badan Keamanan Laut Menurut Uu No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. *LEX Soc.* 2017;5(10).doi:10.35796/LES.V5I10.18494
- [12] R. Munaf D, Sulistyaningtyas T. Kajian Sistem Operasi Tersinergi BAKAMLA Sesuai Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. *J Sositologi.* 2015;14(3):273-288. doi:10.5614/SOSTEK.ITBJ.2015.14.3.6
- [13] Adipta IKDS. Sistem Informasi Pendataan Kapal Pada BAKAMLA Menggunakan Framework Laravel. Published online 2020.
- [14] Ramadhan A. Tinjauan Yuridis Peran Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Dalam Menjaga Keamanan Laut Republik Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. Published online 2020.
- [15] Charo AM. Role of Maritime Policies and Strategies in Shaping the Maritime Security Threats in Kenya. *African J Empir Res.* 2021;2(1):115-131. doi:10.51867/AJER.V2I1.18