



UNIVERSITAS PERTAHANAN

**PENINGKATAN SINERGITAS ANTAR *STAKEHOLDERS*
PADA OPERASI BERSAMA NUSANTARA BAKAMLA
DALAM RANGKA OPTIMASI KEAMANAN MARITIM
INDONESIA
(PERIODE TAHUN 2015-2016)**

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister dalam bidang Ilmu Pertahanan

**MUHAMMAD FEBRIAN PRABOWO
120150105014**

**FAKULTAS MANAJEMEN PERTAHANAN
PRODI KEAMANAN MARITIM**

**BOGOR
JUNI 2017**

LEMBAR PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :

Nama : Muhammad Febrian Prabowo
NPM : 120150205014
Program Studi : Keamanan Maritim
Judul Tesis : Peningkatan Sinergitas Antar *Stakeholders*
Pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla
Dalam Rangka Optimasi Keamanan Maritim
Indonesia (Periode Tahun 2015-2016)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan dewan penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains dalam bidang Ilmu Pertahanan pada Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Kolonel Laut (KH) Kresno Buntoro,
SH., LL.M., PhD. (.....)
Pembimbing II : Letnan Jenderal TNI Dr. I Wayan Midhio,
M.Phil. (.....)
Penguji I : Laksamana Muda TNI (Purn) Dr. Surya
Wiranto, SH., MH. (.....)
Penguji II : Letnan Kolonel Sus Dr. H. M. Halkis,
M.H. (.....)
Penguji III : Letnan Kolonel Caj Drs. I Nyoman
Astawa, M.Phil (.....)

Ditetapkan di : Bogor

Tanggal : Juni 2017

PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini, saya menyatakan bahwa di dalam tesis ini tidak terdapat karya atau bagian karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan jenjang apapun di suatu Perguruan Tinggi; dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat istilah, frasa, kalimat, paragraf, subbab atau bab dari karya yang pernah ditulis atau diterbitkan; kecuali yang secara tertulis dirujuk dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka.

Apabila di kemudian hari terbukti bahwa terdapat plagiarisme di dalam tesis ini, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan dan undang-undang yang berlaku.

Bogor, Juni 2017

Muhammad Febrian Prabowo

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademika Universitas Pertahanan Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Febrian Prabowo
NPM : 120150105014
Program Studi : Keamanan Maritim
Fakultas : Manajemen Pertahanan
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Pertahanan Indonesia **Hak bebas Royalti Noneksklusif (*Non-Exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Peningkatan Sinergitas Antar *Stakeholders* pada Operasi Bersama
Nusantara Bakamla dalam Rangka Optimasi Keamanan Maritim Indonesia
(Periode Tahun 2015-2016)

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak bebas Royalti Non Eksklusif ini, Universitas Pertahanan Indonesia bebas menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan pemilik hak cipta/karya intelektual dari tesis ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan kesadaran penuh tanpa paksaan dari pihak mana pun.

Bogor, Juni 2017

Muhammad Febrian Prabowo

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah Swt. atas segala kasih sayang dan rahmat-Nya yang menyertai penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul :

“Peningkatan Sinergitas Antar *Stakeholders* pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla dalam Rangka Optimasi Keamanan Maritim (Periode Tahun 2015-2016)”

Tesis ini disusun untuk dipertahankan dalam sidang magister pada Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan. Dalam proses penyusunan tesis ini, penulis mendapat dukungan serta bantuan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini, di lembaran kertas yang akan terpajang dan kelak akan dibaca oleh khalayak, penulis ingin menyampaikan besarnya rasa terimakasih meski hanya sekedar ucapan terimakasih pada kata pengantar. Penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Letnan Jenderal TNI Dr. I Wayan Midhio, M.Phil selaku Rektor Universitas Pertahanan sekaligus Pembimbing Pendamping, merupakan sebuah kehormatan dan pengalaman tak terlupakan dapat dibimbing langsung oleh beliau.
2. Laksamana Muda TNI Dr. Amarulla Octavian, S.T., M.Sc., D.E.S.D selaku Dekan Fakultas Manajemen Pertahanan yang sangat menginspirasi penulis baik di dalam maupun di luar kelas.
3. Kolonel Laut (KH) Dr. M. Adnan Madjid, S.H., M.Hum. selaku Kepala Program Studi Keamanan Maritim atas keramahannya dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian tesis ini.
4. Kolonel Laut (KH) Kresno Buntoro, S.H., LL.M., PhD selaku Pembimbing Utama, yang terus membantu peneliti dan bersedia meluangkan waktunya untuk membagi pengetahuan tentang ilmu yang beliau miliki.
5. Seluruh narasumber dari berbagai instansi yang telah bersedia meluangkan waktu dan memberikan informasi terkait penelitian tesis ini.

6. Seluruh pengajar dan staf Universitas Pertahanan, terima kasih atas ilmu-ilmu yang sangat bermanfaat..
7. Kedua orang tua penulis Rani Mulyati dan Ahmad Yuniarto S.E., serta adik tercinta, Dita Aisyah Pratiwi S.H.
8. Letnan Kolonel Caj Drs. I Nyoman Astawa M.M., M.Si, M.Phil., terima kasih atas diskusi yang membangun dan kebaikannya selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Pertahanan
9. Seluruh rekan Universitas Pertahanan Cohort 7, *special thanks to* Benedicta, Ardi, dan Aga
10. Keamanan Maritim Cohort 3, teman sekelas sekaligus keluarga selama penulis menempuh pendidikan di Universitas Pertahanan, *special thanks to* Aristha, Mukti, Hafiz, Ade, Amril, Sandra, Fahmi, Akbar, Trio Abang Bakamla, Duo Abang Bea Cukai, Abang Jaksa, Abang Artha Graha, dan Mentor Angkatan Laut
11. *Peppito Family*, Irwandi, Fazri, Dimas, Adi, dan Audrian. *Highschool never end with you fellas!*
12. Ceu Odah S.S., M.Si (Han), terima kasih atas segenggam kecap di atas atap.

Bogor, Juni 2017

Muhammad Febrian Prabowo

ABSTRAK

Nama : Muhammad Febrian Prabowo
Program Studi : Keamanan Maritim
Judul : Peningkatan Sinergitas Antar *Stakeholders* Pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla Dalam Rangka Optimasi Keamanan Maritim Indonesia (Periode Tahun 2015-2016)

Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan kondisi keamanan maritim di Indonesia dengan peningkatan sinergitas antar *stakeholders* yang tergabung dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla. Operasi Bersama Nusantara yang melibatkan unsur personel dan kapal patroli dari berbagai *stakeholders* merupakan salah satu upaya yang dilakukan pemerintah untuk menghadapi ancaman-ancaman keamanan maritim. Untuk menjabarkan kinerja dan sinergi antar *stakeholders*, maka tesis ini disusun menggunakan paradigma kualitatif berdasarkan teori sinergitas, kinerja organisasi, *Good Order at Sea*, konsep keamanan maritim dan *Maritime Domain Awareness*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja *stakeholders* pada Operasi Bersama Nusantara tahun 2016 sudah baik dan mengalami peningkatan dibandingkan pada tahun 2015. Hal tersebut dilihat dari hasil yang dicapai telah melampaui target capaian yang ditetapkan. Hanya saja, sinergitas antar *stakeholders* belum optimal, hasil capaian Operasi Bersama Nusantara baik pada tahun 2015 ataupun 2016 masih di bawah hasil capaian operasi mandiri yang dilakukan oleh masing-masing *stakeholders*. Hal ini dipengaruhi oleh persepsi dan kepentingan yang berbeda-beda antar *stakeholders* didukung oleh peraturan perundang-undangan yang masih bersifat sektoral serta sumber daya yang dimiliki oleh *stakeholders*. Peningkatan sinergitas antar *stakeholders* sangat bergantung kepada *political will* pemerintah, antar lain dengan peningkatan sarana dan prasarana masing-masing *stakeholders*, penyamaan persepsi yang didukung oleh peraturan perundang-undangan yang mengakomodasi sinergi antar *stakeholders*.

Kata Kunci: *kinerja organisasi, sinergitas, Bakamla, keamanan maritim, good order at sea*

ABSTRACT

Name : Muhammad Febrian Prabowo
Study Program : *Maritime Security*
Title : *Synergy Improvement Between Stakeholders in Bakamla Nusantara Joint Operation in order to Optimize Maritime Security in Indonesia (2015-2016 period)*

The aims of this thesis research is maritime security optimization in Indonesia by increasing synergy between stakeholders of Operasi Nusantara Bakamla. Operasi Nusantara Bakamla involving personnel and patrol boats from various stakeholders. This joint operation is one of the government's efforts to deal with maritime security threats. The study conducted in qualitative research methods based on the theory of organization performance, synergy, good order at sea and concept of maritime security and maritime domain awareness. The results showed that the performance of stakeholders in Operasi Nusantara Bakamla 2016 are good and increased compared to the performance in Operasi Nusantara Bakamla 2015. This can be seen from the results achieved have exceeded the target. However, the synergy between stakeholders is not optimal, the results of Joint Operations archipelago good achievement in 2015 or 2016 was still below the result of performance standalone operation carried out by the respective stakeholders. This is influenced by perceptions and different interests among stakeholders backed by legislation which is still sectoral and the stakeholders resources itself. Increased synergy between stakeholders is very dependent on the political will of governments, among others with improved infrastructures of each stakeholder, perception backed by legislation which accommodates synergy among stakeholders.

Key Words : *organization performance, synergy, Bakamla, maritime security, Good Order at Sea*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR SINGKATAN	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan dan Signifikansi Penelitian	8
1.4 Manfaat Penelitian	9
1.4.1 Aspek Teoretis.....	9
1.4.2 Aspek Praktis.....	9
1.5 Ruang Lingkup dan Sistematika Penulisan	9
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN	12
2.1 Tinjauan Pustaka	12
2.1.1 Teori Sinergitas	12
2.1.2 Teori Kinerja Organisasi.....	13
2.1.3 Teori <i>Good Order at Sea</i>	14
2.1.4 Konsep Keamanan Maritim	17
2.1.5 Konsep <i>Maritime Domain Awareness</i>	18
2.1.6 Penelitian Terdahulu	19
2.2 Kerangka Pemikiran	23
BAB 3 METODE PENELITIAN	26
3.1 Desain Penelitian	26
3.2 Sumber Data/ Subjek/ Objek Penelitian	26
3.2.1 Sumber Data.....	26
3.2.2 Subjek Penelitian	26
3.2.3 Objek Penelitian	27
3.3 Prosedur Penelitian.....	28
3.3.1 Instrumen Penelitian	28
3.3.2 Teknik Pengumpulan Data	28

3.3.3	Teknik Analisis Data	29
3.3.4	Pengujian Keabsahan dan Keterandalan Data	31
3.4	Waktu Penelitian	32
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		33
4.1	Hasil Penelitian	33
4.1.1	Gambaran Umum Objek Penelitian	33
4.1.2	Kinerja <i>Stakeholders</i> Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode Tahun 2015-2016.....	38
4.1.3	Sinergitas Antar <i>Stakeholders</i> Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode Tahun 2015-2016.....	44
4.1.4	Peningkatan Sinergitas antar <i>Stakeholders</i> Keamanan Maritim Indonesia	50
4.2	Pembahasan	
4.2.1	Kinerja <i>Stakeholders</i> Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla 2015-2016.....	51
4.2.2	Sinergitas <i>Stakeholders</i> dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Tahun 2015-2016.....	55
4.2.3	Peningkatan Sinergitas Antar <i>Stakeholders</i> Keamanan Maritim di Indonesia.....	61
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN		72
5.1	Simpulan	72
5.1.1	Kinerja <i>Stakeholders</i>	72
5.1.2	Sinergitas <i>Stakeholders</i>	73
5.1.3	Peningkatan Sinergitas Antar <i>Stakeholders</i> Untuk Optimalisasi Keamanan Maritim.....	73
5.2	Saran	74
5.2.1	Saran Teoretis	74
5.2.2	Saran Praktis	74
DAFTAR PUSTAKA		76
LAMPIRAN		
LAMPIRAN 1 DAFTAR INFORMAN		
LAMPIRAN 2 SURAT PENELITIAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Matriks Penelitian Terdahulu	22
Tabel 3.1 Waktu Penelitian.....	32
Tabel 4.1 Kemampuan Patroli <i>Stakeholders</i>	36
Tabel 4.2 Hasil Operasi Nusantara Tahun 2015 dan Potensi Kerugian ..	39
Tabel 4.3 Hasil Operasi Bersama Nusantara Tahun 2016.....	40
Tabel 4.4 Rekapitulasi Hasil Gelar Operasi Kapal Pengawas PSDKP KKP Dengan Bakamla Pada Tahun 2016	42
Tabel 4.5 Rekapitulasi Gelar Operasi Kapal Pengawas Pangkalan PSDKP Tahun 2016	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Jumlah Serangan “ <i>Piracy and Sea Armed Robbery</i> ” Terhadap Kapal di Indonesia	4
Gambar 1.2	Rekapitulasi Keamanan Laut Indonesia Periode Tahun 2015	5
Gambar 2.1	Attributes of The Sea	15
Gambar 2.2	General Requirements of Good Order at Sea	16
Gambar 2.3	Kerangka Pemikiran	25
Gambar 3.1	Analisis Data Penelitian Kualitatif menurut Cresswell	27
Gambar 4.1	Struktur Bakamla	35
Gambar 4.2	Mekanisme Operasi Terpadu Bakamla	37
Gambar 4.3	Struktur TNI AL.....	41
Gambar 4.4	Struktur Ditpolair.....	42
Gambar 4.5	Struktur Ditjen Bea Cukai	45
Gambar 4.6	Struktur Ditjen PSDKP.....	49
Gambar 4.7	Struktur Dit KPLP Ditjen Hubla	49
Gambar 4.8	Jenis Tangkapan Hasil Operasi Bakamla Tahun 2016.....	57
Gambar 4.9	Data dan Fakta Keamanan Laut Indonesia Tahun 2012-2015.....	58
Gambar 4.10	Kondisi Penegakan Hukum di Laut.....	62
Gambar 4.11	Capaian Penindakan di Laut oleh Bea Cukai Tahun 2012-2016.....	70
Gambar 4.12	Komposisi Penindakan di Laut Oleh Bea Cukai Tahun 2016 Berdasarkan Jenis Operasi	71
Gambar 4.13	Komparasi Hasil Capaian Operasi Bersama Nusantara Bakamla, Operasi Mandiri Bea Cukai dan Operasi Mandiri PSDKP Tahun 2015-2016	72
Gambar 4.14	General Requirements of Good Order at Sea.....	74

DAFTAR SINGKATAN

AIS	: Automatic Identification System
Bakamla	: Badan Keamanan Laut
Bakorkamla	: Badan Koordinasi Keamanan Laut
BBM	: Bahan Bakar Minyak
BIIS	: Bakamla Integrated Information System
BKO	: Bantuan Kendali operasi
Ditjen	: Direktorat Jenderal
Dit P2	: Direktorat Penindakan dan Penyidikan
Hubla	: Perhubungan Laut
Gakkumla	: Penegakan Hukum Laut
GS	: Ground Station
IMB	: International Maritime Bureau
IMO	: International Maritime Organization
IUU Fishing	: Illegal Unregulated Unreported Fishing
Kabakamla	: Kepala Bakamla
Kasal	: Kepala Staff Angkatan Laut
Kasubdit	: Kepala Sub Direktorat
Kasi	: Kepala Seksi
KAL	: Kapal Angkatan Laut
Kermalatdagri	: Kerjasama dan Latihan Dalam Negeri
KN	: Kapal Negara
KPLP	: Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai
KP	: Kapal Pengawas
KRI	: Kapal Republik Indonesia
KKP	: Kementerian Kelautan dan Perikanan
LCS	: Laut Cina Selatan
Litbang	: Penelitian dan Pengembangan
LRC	: Long Range Camera
Mabas AL	: Markas Besar TNI AL
MDA	: Maritime Domain Awareness

MRCC	: Maritime Regional Control Centre
Pabanops	: Perwira Bantuan Operasi
PDB	: Produk Domestik Bruto
PIM	: Pusat Informasi Maritim
Polair	: Polisi Air
Polri	: Polisi Republik Indonesia
PSDKP	: Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan
RCC	: Regional Control Centre
RCS	: Radar Coastal Surveillance
RIB	: Rigid Inflatable Boat
SDM	: Sumber Daya Manusia
Seskoal	: Sekolah Staf dan Komando TNI AL
Seskoau	: Sekolah Staf dan Komando TNI AU
SPD	: Sistem Peringatan Dini
TNI AL	: Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea
UNITAR	: United Nations Institute for Training and Research
ZEE	: Zona Ekonomi Eksklusif

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada tahun 1957, Djuanda sebagai Perdana Menteri Indonesia pada saat itu mendeklarasikan bahwa Indonesia merupakan negara yang dipersatukan oleh laut. Pemikiran tersebut didasari bahwa konstelasi geografis Indonesia yang terdiri dari sebaran pulau-pulau dan didominasi oleh laut. Deklarasi yang dikemudian hari dikenal sebagai Deklarasi Djuanda ini menegaskan bahwa laut yang terletak diantara pulau-pulau di Indonesia ini merupakan satu bagian dengan daratannya (Marsetio, 2013, p. 8). Perjuangan dan diplomasi yang gigih dari para pahlawan nasional di ranah internasional membuahkan hasil diakuinya konsep negara kepulauan di dalam Konferensi PBB mengenai Hukum Laut yang ketiga pada tahun 1982 di Jamaika. Hasil dari Konferensi tersebut adalah *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang hingga kini diakui sebagai hukum laut internasional. Secara *de facto* dan *de jure*, UNCLOS 1982 sudah berlaku sebagai hukum internasional positif (Parthiana, 2014, p. 25). Konsekuensi dari UNCLOS yang mulai berlaku pada tahun 1994 adalah laut tidak lagi *mare liberum* seperti pemikiran Hugo Grotius, laut kini adalah sumber daya yang harus dijaga dan diatur (Kwa, 2007).

Konstitusi menyatakan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan, hal ini dapat dilihat pada Pasal 25, Bab IXA, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 yang menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah dan batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Secara internasional Indonesia mendeklarasikan dan diakui sebagai negara kepulauan (*archipelagic states*) berdasarkan ratifikasi UNCLOS melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang

HukumLaut). Sebagai negara kepulauan, Indonesia berhak atas wilayah perairan yang lebih luas. Luas wilayah perairan tersebut memiliki potensi kekayaan yang luar biasa besar, baik potensi kekayaan langsung seperti perikanan, minyak dan gas bumi, maupun potensi kekayaan tidak langsung seperti alur pelayaran, alur komunikasi laut, dan pariwisata. Potensi kekayaan perikanan Indonesia saja jika dikelola dengan benar dapat mencapai US\$ 31.935.651.400 per tahun (Badan Informasi Geospasial, 2015). Posisi geografis Indonesia yang berada diantara Samudra Hindia dan Pasifik, menjadikan perairan Indonesia salah satu yang terpenting di dunia, terlebih 80% luas perairan kawasan Asia Tenggara merupakan perairan yurisdiksi nasional Indonesia (Buntoro, 2012).

Potensi-potensi kekayaan tersebut jika dikelola dengan baik tentunya akan sangat mendongkrak perekonomian Indonesia dan akan berpengaruh terhadap segala lini di Indonesia seperti kesejahteraan rakyat, kekuatan nasional, dan lain sebagainya. Sesuai dengan amanat UUD 1945, bahwa tujuan pembentukan pemerintah negara Indonesia adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Laut, sebagai konsekuensinya, merupakan basis kehidupan sehari-hari rakyat Indonesia dari Sabang sampai Merauke dan dari Talaud sampai Rote, sekaligus masa depan mereka (Dahuri dalam Nainggolan, 2015). Namun, potensi kekayaan ini belum dijaga dan dikelola secara maksimal jika dibandingkan dengan negara-negara lain yang wilayah perairannya tidak seluas Indonesia. Salah satu buktinya adalah tingkat produktivitas per kapal di Indonesia hanya 6,7 ton per tahun, Thailand 137,86 ton per tahun, Vietnam 19,48 ton per tahun, dan Malaysia lebih dari 30 ton per tahun. Dalam kontribusi terhadap PDB negara, Vietnam mencapai 21 persen, Malaysia 10 persen, dan Thailand

10 persen, sementara Indonesia hanya 3 persen (Badan Intelijen Negara, 2014, p. 246).

Indonesia merupakan kepulauan terbesar di dunia dengan wilayah perairan seluas 6.315.222 km², garis pantai sepanjang 99.093 km dan jumlah pulau sebanyak 13.466 pulau,¹ serta posisi geografis yang terletak di antara dua benua dan dua samudra serta memiliki perbatasan laut dengan 10 negara, yaitu Thailand, Singapura, India, Malaysia, Vietnam, Filipina, Republik Palau, Australia, Timor Leste, dan Papua Nugini. Luasnya wilayah laut juga berdampak pada area perairan yang harus dijaga menjadi lebih luas dan potensi ancaman-ancaman pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia. Dikarenakan faktor-faktor tersebut, wilayah perairan Indonesia menghadapi tantangan dan ancaman yang kompleks. Nilai politik dan strategis keamanan perairan Indonesia menjadi begitu penting, bukan saja bagi Indonesia melainkan juga bagi negara-negara lainnya, terutama di negara-negara kawasan Asia Pasifik (Perwita, 2004, p. 36).

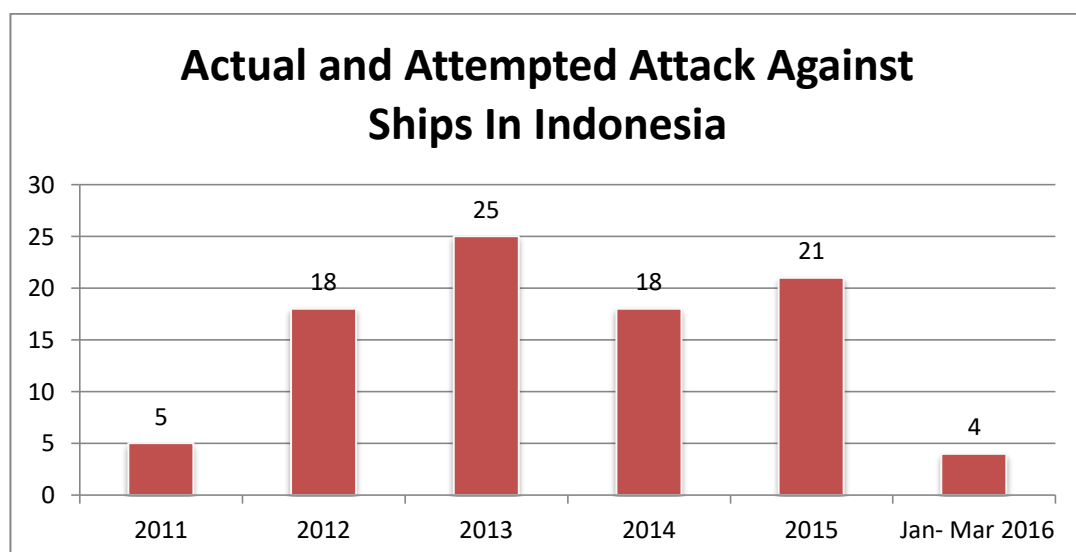
Menurut Ameri dan Sewchuck (2007), terdapat enam ancaman utama bagi keamanan maritim, ancaman-ancaman tersebut antara lain adalah:

1. Ancaman atau penggunaan kekuatan terhadap kedaulatan, integritas wilayah atau kemerdekaan politik suatu negara;
2. Aksi terorisme terhadap pelayaran, instalasi lepas pantai dan kepentingan maritim lainnya, transportasi ilegal senjata pemusnah massal, tindakan melawan hukum;
3. Perompakan dan perampokan bersenjata di laut;
4. *Transnational organized crimes*, contohnya penyelundupan migran, penyelundupan narkoba dan senjata;
5. Ancaman terhadap keamanan sumber daya, contohnya *Illegal, Unregulated dan Unreported Fishing (IUU Fishing)*;

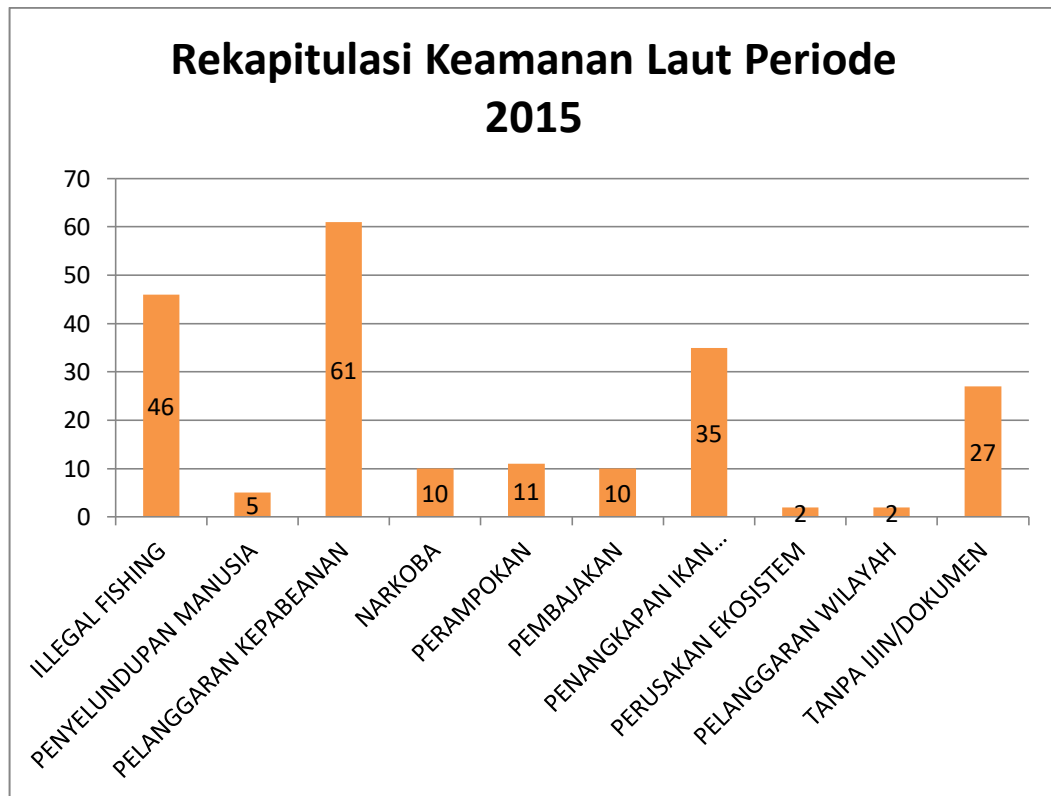
¹ Berdasarkan Tim Pembakuan Nama-Nama Pulau, Penghitungan Panjang Garis Pantai dan Luas Wilayah Indonesia – SK Kepala BIG No.20 Tahun 2013.

6. Ancaman terhadap lingkungan, contohnya insiden polusi, *illegal dumping*.

Istilah keamanan maritim dan keamanan laut hingga saat ini belum ditemukan literatur yang secara gamblang memisahkan kedua istilah tersebut, namun menurut Buntoro (2016) keamanan laut adalah mengenai keamanan ruang atau wilayah laut itu sendiri, sedangkan keamanan maritim mengenai keamanan terhadap aktivitas di ruang tersebut. Keamanan laut dan keamanan maritim saling terkait dan tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Kondisi keamanan maritim di Indonesia saat ini masih rawan karena tingginya tingkat pelanggaran di laut seperti *illegal fishing*, *illegal mining*, *illegal entry*, dan *illegal logging* serta berbagai ancaman dan permasalahan lain sebagai konsekuensi negara yang memiliki sumber daya alam beragam, memungkinkan masuknya pihak-pihak tertentu ke wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia untuk memanfaatkan secara ilegal (Lemhannas, 2015, p. 2). Dari sektor pencurian ikan oleh armada kapal asing saja diperkirakan mencapai 1 juta ton atau merugikan negara sekitar Rp 30 triliun per tahun sejak pertengahan 1980-an (Dahuri dalam Badan Pusat Statistik, 2014, p. 86).



Gambar 1.1 Jumlah Serangan “*Piracy and Sea Armed Robbery*” Terhadap Kapal di Indonesia(Sumber : Diolah dari Laporan IMB 2016)



Gambar 1.2 Rekapitulasi Keamanan Laut Indonesia Periode 1 Januari – 31 Desember 2015(Sumber : Diolah dari Paparan Kepala Bakamla pada Seminar Maritim Seskoal 2016)

Oleh karena itu, penjagaan, pengawasan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia merupakan hal yang vital dan harus dilaksanakan dengan baik dan sinergis antarlembaga penegak hukum di wilayah perairan Indonesia. Berdasarkan hukum positif yang berlaku saat ini, di Indonesia terdapat 11 lembaga yang memiliki kewenangan penegakan hukum di perairan Indonesia, yaitu Bakamla, TNI AL, Polri, Dirjen Bea dan Cukai, KKP, Dirjen Imigrasi, Kementerian Kehutanan, Kementerian Budaya dan Pariwisata, Kementerian Kesehatan, dan Kementerian Dalam Negeri.

Menurut Roell et all (Dalam Octavian, 2014, p. 29), keamanan maritim merujuk pada tindakan-tindakan baik yang bersifat preventif maupun responsif untuk melindungi domain maritim sebuah negara dari gangguan keamanan maupun tindakan yang melanggar hukum. Sementara itu, penegakan hukum menurut Jimly Asshiddiqie (2016) adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya

norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, dasar laut, dan tanah di bawahnya, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggarannya dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional (Pasal 59 ayat 1 Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 Tentang Kelautan). Limbong dalam bukunya Poros Maritim Dunia (2015) mengatakan bahwa penyelenggaraan penegakan hukum di laut adalah kegiatan-kegiatan yang meliputi pengawasan, penghentian kapal termasuk di dalamnya menaiki kapal (*boarding*) dan pemeriksaan (investigasi dan inspeksi), dan penyidikan apabila terdapat tindak pidana, penyelesaian lebih lanjut atas tindak pidana tersebut akan diselesaikan di darat.

Berkaitan dengan kewenangan penegakan hukum tersebut, terdapat pergantian kebijakan melalui Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan yang mengamanatkan pembentukan Badan Keamanan Laut yang memiliki kewenangan penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Pembentukan Bakamla tersebut diperkuat pada pemerintahan era Presiden Joko Widodo melalui Perpres No. 178 Tahun 2014 Tentang Pembentukan Badan Keamanan Laut. Pembentukan Bakamla sejalan dengan visi Poros Maritim Dunia yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo. Terdapat lima pilar dari poros maritim tersebut antara lain adalah

1. Budaya Maritim
2. Sumber Daya Laut
3. Infrastruktur
4. Diplomasi Maritim
5. Pertahanan Maritim

Badan Keamanan Laut Indonesia adalah revitalisasi dan penguatan kapasitas kelembagaan dari Badan Koordinasi Keamanan Laut yang

sudah ada sejak tahun 1972 (Munaf, 2015, p. 1). Bakamla diharapkan dapat menjadi *single agency multi task* dalam hal keamanan dan keselamatan di laut. Namun, banyaknya pemangku kepentingan dalam pengamanan, pengelolaan dan penjagaan wilayah perairan Indonesia tidak membuat wilayah perairan Indonesia bebas dari tindakan ilegal, justru terjadi peningkatan dalam pelanggaran-pelanggaran hukum di perairan Indonesia seperti pencurian ikan, *sea armed robbery* dan lain sebagainya. Hasil penelitian Djanieb (2014) menyimpulkan bahwa sinergitas antaralembaga dalam menghadapi tindak pidana di perairan Indonesia belum tersinergi dengan baik, penelitian tersebut mengkaji sinergitas antara TNI AL dan Polri dalam menangani tindak pidana di perairan Teluk Jakarta pada tahun 2014. Wasisto (2015) dalam jurnalnya juga menyatakan bahwa terkandung potensi konflik kepentingan antar instansi penegak hukum dilaut yang perlu diantisipasi dan diwaspadai.

1.2 Rumusan Masalah

Banyaknya *stakeholders* di wilayah perairan Indonesia ternyata tidak membuat kondisi keamanan maritim di Indonesia baik. Masih didapati pelanggaran-pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia yang merugikan negara. Banyaknya instansi yang memiliki kepentingan di wilayah perairan Indonesia dianggap menimbulkan *overlapping* kewenangan antara instansi yang satu dan yang lainnya. Beberapa instansi memiliki kewenangan yang serupa dalam hal pengelolaan, pengamanan dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia.

Bakorkamla yang semula merupakan badan yang memiliki fungsi untuk mengoordinasi *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia, ditingkatkan perannya menjadi Bakamla. Peningkatan kewenangan Bakamla tersebut dianggap tumpang tindih dengan institusi penegakan hukum kelautan lainnya seperti KPLP (Laksmana, 2016). Pendapat ini juga didukung oleh hasil penelitian Sahlani (2015) yang menyatakan bahwa Indonesia masih menganut sistem *multi agency single task* dalam hal keamanan laut karena peraturan perundang-undangan yang ada

memberikan kewenangan penegakan hukum kepada masing-masing instansi terkait masih bersifat sektoral, sehingga setiap instansi masih melaksanakan operasi keamanan laut sendiri-sendiri. Oleh karena itu sinergitas antar *stakeholders* di perairan Indonesia hingga saat ini belum terlaksana dengan baik.

Permasalahan tersebut menarik untuk dikaji, sehingga penelitian ini dilaksanakan dengan mengangkat dua pertanyaan penelitian, yaitu :

1. Bagaimana kinerja *stakeholders* pada Operasi Bersama Bakamla pada tahun 2015-2016 dalam mengatasi ancaman-ancaman keamanan maritim ?
2. Bagaimana sinergitas antar *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2015-2016 ?
3. Bagaimana peningkatan sinergitas antar *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia untuk optimasi keamanan maritim ?

1.3 Tujuan dan Signifikansi Penelitian

Terkait dengan latar belakang dan rumusan masalah di atas, penelitian ini dilakukan dengan tujuan sebagai berikut :

- a. Menganalisis kinerja *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2015-2016;
- b. Menganalisis sinergitas antar *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2015-2016
- c. Menganalisis peningkatan sinergitas antar *stakeholders* di perairan Indonesia;

Melalui penelitian ini, diharapkan pemerintah dan masyarakat dapat mengetahui dan memahami sinergitas antar *stakeholders* di perairan Indonesia dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla untuk meningkatkan keamanan maritim. Hal tersebut dapat dijadikan landasan untuk penelitian di bidang lain. Hasil kajian yang terbentuk dalam penelitian ini dapat dijadikan referensi oleh pemerintah dalam menentukan

kebijakan terkait sinergitas antar *stakeholders* dalam meningkatkan keamanan maritim.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Aspek Teoretis

Penelitian ini secara teoretis diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan keilmuan studi Keamanan Maritim yang bersifat multidisiplin, sehingga dapat bersinergi dengan lingkup keilmuan lainnya. Penelitian ini berisi kajian mengenai permasalahan sinergitas antar *stakeholders* dalam meningkatkan keamanan maritim, sehingga dapat dijadikan sebagai referensi untuk melakukan penelitian lain yang berkaitan dengan sinergitas antar *stakeholders* dan keamanan maritim.

1.4.2 Aspek Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis kepada pemerintah dan lembaga-lembaga terkait di bidang keamanan maritim. Hasil penelitian ini adalah sinergitas antar *stakeholders* di wilayah perairan Indonesia dalam meningkatkan keamanan maritim. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi pemerintah dalam membuat suatu kebijakan untuk memperkuat sinergitas antar pemangku kepentingan di bidang keamanan maritim serta meningkatkan keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia.

1.5 Ruang Lingkup dan Sistematika Penulisan

Ruang lingkup penelitian diperlukan untuk membatasi penelitian agar lebih fokus dan terarah. Ruang lingkup penelitian ini adalah sinergitas antar *stakeholders* yang memiliki unsur kapal patroli dan kewenangan penegakan hukum dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada Tahun 2015-2016. Lembaga-lembaga tersebut antara lain adalah Bakamla, TNI AL, Polair, Dirjen Bea dan Cukai, KPLP, dan PSDKP Kementerian Kelautan dan Perikanan. Lokasi penelitian hanya mencakup wilayah pelaksanaan Operasi Bersama “Nusantara” Bakamla di wilayah

perairan Indonesia. Adapun sistematika penulisan terbagi ke dalam lima bab, yaitu:

Bab 1 Pendahuluan

Bab ini berisi enam subbab yang terdiri atas latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup dan sistematika penelitian. Keenam subbab tersebut membahas mengenai hal-hal mendasar dari pelaksanaan penelitian ini.

Bab 2 Tinjauan Pustaka dan Kerangka Pemikiran

Bab ini berisi dua subbab. Subbab pertama mengkaji setiap teori dan konsep yang digunakan dalam penelitian ini. Terdapat lima teori dan konsep yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu Teori Kinerja Organisasi, Teori Sinergitas, Teori *Good Order at Sea*, Konsep Keamanan Maritim dan Konsep *Maritime Domain Awareness*. Subbab kedua adalah kerangka pemikiran yang digunakan untuk memudahkan pelaksanaan penelitian.

Bab 3 Metode Penelitian

Bab ini terdiri atas empat subbab, yaitu desain penelitian yang menjelaskan gambaran singkat penelitian; sumber data/subjek/objek penelitian yang menjelaskan jenis data primer dan sekunder yang digunakan dalam penelitian ini; prosedur penelitian yang menjelaskan instrumen yang digunakan beserta teknik pengumpulan, analisis dan pengujian keabsahan data; dan rencana jadwal penelitian. Setiap subbab saling berkaitan satu dengan yang lainnya. Sehingga bab ini menjadi acuan utama dalam melakukan tindakan yang bersifat teknis operasional dalam penelitian ini.

Bab 4 Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini terdiri atas dua subbab, yaitu gambaran hasil penelitian dan pembahasan masalah yang dituangkan dalam bentuk pertanyaan penelitian. Gambaran hasil penelitian menunjukkan data temuan yang sudah mengalami proses reduksi data, sehingga hasilnya akurat dan

relevan untuk menganalisis fenomena yang bertujuan untuk merumuskan jawaban dari pertanyaan penelitian. Sementara itu, pembahasan masalah merupakan proses dan hasil analisis yang dilakukan dalam penelitian.

Bab 5 Kesimpulan dan Saran

Bab ini terdiri atas tiga subbab. Subbab pertama adalah kesimpulan yang berisi jawaban-jawaban dari pertanyaan penelitian, baik pertanyaan penelitian utama maupun turunan. Subbab kedua berisi saran yang bersifat teknis operasional. Saran ini dibentuk berdasarkan data temuan dan kajian analitis sehingga bersifat ilmiah dan aplikatif. Hal ini sesuai dengan manfaat teoretis dan praktis yang ingin dicapai melalui penelitian ini. Sementara itu, pada subbab ketiga terdapat penjelasan tentang kontribusi penelitian dan tindak lanjut yang dapat dilakukan terkait dengan hasil penelitian. Kedua hal tersebut ditinjau dari aspek teoretis dan praktis.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Teori Sinergitas

Pengertian dari “*Synergy*” menurut Merriam-Webster Online Dictionary (2016) adalah “tindakan gabungan” dan secara etimologi berakar pada kosakata Yunani “*synergos*” yang berarti bekerja bersama-sama. Sinergitas menurut Ansoff (Dalam Knoll, 2008) adalah untuk menjelaskan dampak bahwa hasil yang dicapai bersama akan lebih besar daripada hasil dari individual, seperti $(2+2=5)$. Persyaratan utama dari suatu sistem sinergi yang ideal adalah kepercayaan, komunikasi yang efektif, umpan balik yang cepat dan kreativitas (Doctoroff, 1977, p. 76). Secara garis besar, sinergitas adalah hubungan atau komunikasi para pihak dalam mewujudkan suatu tugas bersama akan memunculkan berbagai macam pola yang berbeda bila dihadapkan elemen kepercayaan dan kerjasama yang dimiliki oleh pihak masing-masing (James Stoner, 1992). Tiga pola tersebut meliputi :

1) *Defensive*

Tingkat kerjasama dan kepercayaan yang rendah akan mengakibatkan pola hubungan komunikasi yang bersifat pasif/defensif.

2) *Respectful*

Tingkat kerjasama dan kepercayaan yang meningkat memunculkan suatu pola komunikasi yang bersifat kompromi saling menghargai.

3) *Synergistic*

Dengan kerjasama yang tinggi serta saling mempercayai akan menghasilkan pola komunikasi yang bersifat sinergitas (simbiosis mutualisme) yang berarti bahwa kerjasama yang terjalin akan menghasilkan “*Output*” yang jauh lebih besar dari jumlah hasil keluaran masing-masing pihak.

Graves (2008) mengidentifikasi terdapat tiga tipe sinergi, yaitu *Organisational Synergy*, *Policy Synergy* dan *Operational Synergy*.

1. *Organisational Synergy*

Sinergi Organisasi yang dapat terjadi di mana dua organisasi yang berbeda menggunakan aset dan keterampilan mereka untuk saling mempengaruhi satu sama lain dalam rangka untuk menghasilkan efek kelembagaan yang kuat.

2. *Policy Synergy*

Sinergi Kebijakan dapat terjadi di mana dua organisasi mengartikulasikan posisi kebijakan mereka dan menerapkan strategi mereka yang berpengaruh dengan cara yang interaktif.

3. *Operational Synergy*

Sinergi Operasional dapat terjadi ketika program terpisah, proyek atau inisiatif berinteraksi untuk mencapai efek yang lebih besar daripada tindakan individu mereka akan mencapai. Hal ini berbeda dari penggabungan finansial untuk mendanai sebuah program.

Berdasarkan beberapa pandangan tersebut sinergi dapat dikatakan berorientasi pada hasil yang dicapai oleh kerjasama antar aktor harus lebih banyak dibandingkan dengan hasil yang dicapai secara individual. Penekanan dari sinergi adalah hasil yang dicapai dan kerjasama (hubungan) antar aktor. Terdapat beberapa pola dan tipe dari sinergi antar organisasi. Peningkatan sinergi antar organisasi adalah melalui peningkatan kepercayaan, komunikasi, umpan balik dan kreativitas antar organisasi dalam melakukan suatu tugas bersama.

2.1.2 Teori Kinerja Organisasi

Pengukuran kinerja adalah tindakan pengukuran yang dilakukan terhadap berbagai aktivitas dalam rantai nilai yang terdapat dalam perusahaan atau organisasi (Yuwono et al, 2002). Menurut Mulyadi (2001) pengukuran kinerja merupakan penentuan secara periodik efektifitas operasional suatu organisasi dan pengaruhnya berdasarkan sasaran

standar dan kinerja. Pengukuran kinerja menentukan secara periodik operasional suatu organisasi, bagian organisasi, dan karyawan berdasarkan sasaran, standar dan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya agar membuahkan tindakan dari hasil yang diinginkan (Mulaydi, 2001). Kinerja organisasi menurut Sobandi (2006, p. 176) merupakan sesuatu yang telah dicapai oleh organisasi dalam kurun waktu tertentu, baik yang terkait dengan *input, output, outcome, benefit* maupun *impact*.

2.1.3 Teori *Good Order at Sea*

Menurut Bateman et al (2009, p. 7) *Good Order at Sea* menjamin keselamatan dan keamanan dan memungkinkan negara untuk mengejar kepentingan nasional maritim mereka dan mengembangkan sumber daya laut yang berkelanjutan secara ekologis dan secara damai sesuai dengan hukum internasional. *Good Order at Sea* selain dapat mendukung dan menciptakan kondisi lingkungan maritim yang stabil juga dapat meredam permasalahan yang timbul akibat isu-isu di kawasan (Mun, 2015). Upaya manusia dalam menciptakan tata kelola dalam penggunaan wilayah laut merupakan sejarah yang panjang dalam bidang hubungan internasional dan dalam munculnya prinsip-prinsip hukum internasional (Sherwood, 2000, p.24).

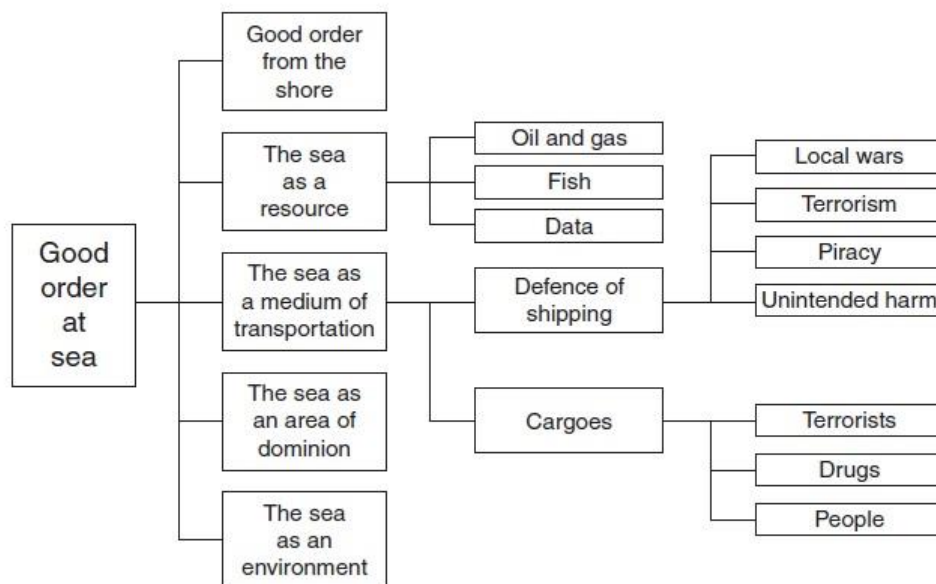
Miles (2000, p. 7-8) mengatakan bahwa konsep tata kelola laut terdiri dari tiga komponen yang didistribusikan antara empat skala ruang. Skala ruang tersebut adalah global, regional (internasional), nasional dan sub-nasional. Ketiga komponen tersebut antara lain adalah :

- Norma dan aturan yang tidak hanya mengatakan standar perilaku yang diijinkan adalah tetapi juga negara yang dapat memutuskan dan menerapkan kebijakan. Norma yang mengalokasikan wewenang dan yurisdiksi dari umum ke khusus.
- Pola pengaturan kelembagaan di tingkat internasional dan nasional dan bagaimana kebijakan laut nasional dibuat (jika ada). Jika kebijakan laut nasional tidak ada, bagaimana mungkin dapat

menghadapi inersia yang dihasilkan oleh kebijakan dan manajemen yang berbasis sektoral.

- Ketepatan dan kelayakan dari substansi kebijakan terkait dengan permasalahan yang dihadapi.

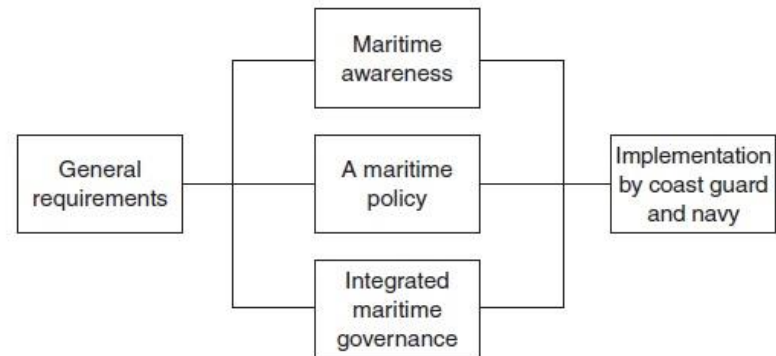
Till (2009) berpendapat bahwa kontribusi laut untuk pengembangan manusia dapat dimanfaatkan ke dalam empat elemen utama, yaitu sebagai sumber daya yang terkandung, sebagai utilitas sebagai alat transportasi dan perdagangan, sebagai sarana bertukar informasi, serta sebagai sumber daya dan kekuasaan. Keempat elemen-elemen tersebut saling terkait dan saling tergantung dalam menciptakan *Good Order at Sea*. Hubungan dari elemen-elemen maritim dan hubungannya dalam menciptakan *Good Order at Sea* dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 2.1 Attributes of The Sea (Sumber : Geoffrey Till, *Sea Power : A Guide To Twenty First Century*, 2009)

Terdapat tiga elemen dasar dari terciptanya *Good Order at Sea* menurut Till (2009), yaitu *Maritime Awareness*, Kebijakan Maritim, Pemerintahan Maritim yang terintegrasi kemudian ketiga elemen dasar tersebut perlu diimplementasikan oleh angkatan laut, *Coast Guard* dan lembaga-lembaga maritim lainnya. Pengelolaan *Good Order at Sea* memerlukan tingkat kesadaran yang tinggi, kebijakan yang efektif dan

pemerintahan yang terintegrasi. Angkatan laut, *Coast Guards* dan lembaga maritim lainnya memiliki peran yang sangat vital dalam mendukung terciptanya *Good Order at Sea* (Till, 2009)



Gambar 2.2 General Requirements of Good Order at Sea (Sumber : Geoffrey Till, *Seapower : A Guide To Twenty First Century*, 2009)

Kurangnya *Good Order at Sea* jelas terlihat ketika terdapat kegiatan ilegal di laut atau peraturan yang tidak memadai untuk keselamatan dan keamanan dari pelayaran. Ketiadaan *Good Order at Sea* disebabkan oleh beberapa faktor. Pemberantasan kegiatan ilegal di laut menghadapi kesulitan karena sumber daya yang tidak memadai, tidak efektifnya hukum positif nasional, koordinasi yang buruk antara badan-badan nasional, dan kekurangan tenaga terlatih. Ketidakjelasan batas maritim di beberapa bagian wilayah juga menyebabkan situasi menjadi semakin rumit (Bateman et al, 2009, p. 7).

Dapat dikatakan *Good Order at Sea* menjamin keselamatan dan keamanan dan memungkinkan negara untuk mengejar kepentingan nasional maritim mereka dan mengembangkan sumber daya laut yang berkelanjutan secara ekologis dan secara damai sesuai dengan hukum internasional. Pengelolaan *Good Order at Sea* memerlukan tingkat kesadaran yang tinggi, kebijakan yang efektif dan pemerintahan yang terintegrasi. Ketiadaan *Good Order at Sea* disebabkan oleh beberapa faktor. Pemberantasan kegiatan ilegal di laut menghadapi kesulitan karena sumber daya yang tidak memadai, tidak efektifnya hukum positif nasional, koordinasi yang buruk antara badan-badan nasional, dan

kekurangan tenaga terlatih. Ketidakjelasan batas maritim di beberapa bagian wilayah juga menyebabkan situasi menjadi semakin rumit.

2.1.4 Konsep Keamanan Maritim

Roell et all (2013, p. 2) menyatakan bahwa tidak ada pengertian legal maupun pengertian yang disepakati secara internasional mengenai keamanan maritim dikarenakan topiknya yang begitu luas, mencakup berbagai macam sektor kebijakan. Namun, keamanan maritim menurut Roell (2013, p. 2) adalah sebagai berikut :

“Maritime Security” is “the combination of preventive and responsive measures to protect the maritime domain against threats and intentional unlawful acts. Key words are: preventive and responsive measures, aiming at both law enforcement as a civilian and military requirement and defense operations as a military, in this case naval requirement.”

Keamanan maritim menurut Roell adalah kombinasi dari tindakan-tindakan preventif dan responsif untuk melindungi domain maritim dari ancaman-ancaman dan tindakan pelanggaran hukum. Kata kunci dari keamanan maritim adalah tindakan-tindakan yang preventif dan responsif yang ditujukan baik pada penegakan hukum sebagai kebutuhan lembaga sipil dan militer dan operasi pertahanan sebagai militer, dalam hal ini *naval requirement*.

Pandangan tersebut sejalan dengan Octavian dan Yulianto (2014, p. 31) yang menyatakan bahwa konsep keamanan maritim dari sisi definisi belum dapat dikatakan final, tetapi dilihat dari sisi tantangan dan ancaman terhadap keamanan maritim dapat dikatakan nyata. Kraska dan Pedrozo (2013) juga berpendapat bahwa memang belum ada definisi legal yang diakui secara bersama mengenai keamanan maritim, namun keamanan maritim dapat dikatakan sebagai kondisi tata kelola lautan yang stabil dan sebagai subjek dari hukum laut. Sedangkan, Rachman (2009) berpandangan bahwa keamanan maritim adalah terciptanya *effective management of the oceans* dan *good order at sea*. Terdapat lima

perspektif yang dapat digunakan oleh negara-negara dalam menciptakan Keamanan Maritim, kelima perspektif tersebut antara lain adalah :

1. *Security of the sea itself*
2. *Ocean Governance*
3. *Maritime Border Protection*
4. *Military Activities at Sea*
5. *Security Regulation of the maritime transport system*

Berdasarkan pandangan-pandangan mengenai keamanan maritim di atas, dapat dikatakan bahwa keamanan maritim adalah kondisi dimana tercipta tata kelola lautan yang baik (*good order at sea*) dan dipatuhinya peraturan-peraturan baik nasional maupun internasional oleh para pengguna laut, unsur utama dari terciptanya keamanan maritim adalah tindakan-tindakan yang diambil oleh pemerintah dalam menghadapi ancaman-ancaman keamanan maritim sehingga laut dapat dimanfaatkan secara efektif.

2.1.5 Konsep *Maritime Domain Awareness*

Konsep *Maritime Domain Awareness* pada mulanya merupakan konsep yang dikembangkan di Amerika Serikat. Menurut Winner (Dalam Marsetio, 2014, p. 48). pengertian *Maritime Domain Awareness* yang dikembangkan di Amerika Serikat adalah :

“Maritime Domain Awareness is the collection, fusion and dissemination of enormous quantities of data – intelligence and information – drawn from U.S Joint Forces, U.S. Government Agencies, international coalition partners and forces, and commercial entities.”

Dapat dikatakan *Maritime Domain Awareness* menurut Winner adalah kumpulan, campuran dan penyebaran jumlah besar data - intelijen dan informasi - yang diambil dari *U.S Joint Forces*, Instansi Pemerintah, mitra koalisi internasional dan pasukan, dan entitas komersial.

Menurut Rahman (Dalam Klein, 2010), *Maritime Domain Awareness* merupakan konsep yang dikembangkan oleh U.S. Coast

guard pada tahun 1990. *Maritime Domain Awareness* merupakan suatu kemampuan untuk terus menerus memantau semua aspek yang merupakan kepentingan negara di wilayah maritim, seperti kapal, kargo, kru, penumpang dan lain-lain (Klein, 2010, p. 204). Marsetio (2014) berpandangan bahwa walaupun konsep *Maritime Domain Awareness* merupakan konsep yang dikembangkan oleh Amerika Serikat yang didasarkan untuk melindungi kepentingan nasionalnya, konsep ini dapat diaplikasikan di negara-negara lain. Konsep *Maritime Domain Awareness* sebaiknya dipandang dari sisi lain, tidak hanya sisi teknis saja seperti penggunaan teknologi yang terkait dengan penginderaan dan pertukaran informasi, namun juga pembenahan non-fisik yaitu paradigma semua pemangku kepentingan maritim. Jau (2007) mengatakan bahwa untuk mencapai *Maritime Domain Awareness* memerlukan pertukaran informasi, penggabungan informasi dan *sense-making* dengan tujuan untuk memberi tanda intelijen yang responsif dan koordinasi operasional yang diarahkan oleh pembuat kebijakan yang didukung dengan legislasi maritim yang relevan dan kebijakan maritim yang strategis.

Berdasarkan beberapa pandangan di atas, Konsep *Maritime Domain Awareness* menekankan pada informasi, pertukaran informasi merupakan hal yang sangat vital dalam *Maritime Domain Awareness*, pertukaran dan penggabungan informasi antar pemangku kepentingan harus berjalan dengan baik untuk menciptakan *Maritime Domain Awareness*, namun tidak sampai hanya pada pertukaran informasi saja, dalam konteks Indonesia, *Maritime Domain Awareness* juga harus membenahi para pemangku kepentingan secara non-fisik, yaitu paradigma para pemangku kepentingan agar dapat terjalin pertukaran informasi yang optimal.

2.1.6 Penelitian Terdahulu

Sultan Djanieb dengan penelitian yang berjudul Sinergitas Patroli Keamanan Laut TNI AL dan Polri pada penanganan Tindak Pidana di Teluk Jakarta dalam rangka pembuatan tesis. Rumusan masalah yang

diangkat dalam penelitian ini adalah sinergitas fungsi patroli keamanan laut TNI AL dan Polair POLRI dalam penanganan perkara kejahatan di laut di wilayah perairan Teluk Jakarta dalam perspektif keamanan nasional. Hasil dari penelitian ini adalah belum optimalnya sinergitas antara pemangku kepentingan keamanan di laut, yaitu TNI dan Polri. Persamaan penelitian yang dilakukan Sultan Djanieb dengan penelitian penulis adalah pada masalah yang diangkat yaitu masalah sinergitas antara pemangku kepentingan keamanan di laut dalam penanganan perkara kejahatan di laut. Perbedaan dengan penelitian yang dilakukan oleh Djanieb terletak pada subyek dan lokasi penelitian, Djanieb meneliti sinergitas antara TNI AL dan Polri yang berlokasi di perairan Teluk Jakarta, sedangkan subyek penelitian penulis selain TNI AL dan Polri adalah Bakamla, KPLP, Dirjen Bea Cukai dan KKP yang berlokasi di seluruh wilayah Operasi Bersama Nusantara Bakamla periode tahun 2015-2016.

Sahlani dengan penelitian yang berjudul *Prosedur Patroli Keamanan Maritim oleh Bakorkamla dalam Rangka Pengamanan dan Penegakan Hukum di Laut Periode Tahun 2012-2014*. Rumusan masalah yang diangkat dari tesis ini adalah model patroli/operasi keamanan laut (kamla) yang dilaksanakan oleh Bakorkamla dalam mengawasi dan mengamankan perairan Indonesia. Hasil dari penelitian ini adalah Indonesia masih menganut sistem "*multi agency single task*" dalam hal keamanan laut dikarenakan peraturan perundang-undangan yang ada memberikan kewenangan penegakan hukum kepada masing-masing instansi terkait masih bersifat sektoral, sehingga setiap instansi masih melaksanakan operasi keamanan laut sendiri-sendiri. Persamaan penelitian yang dilakukan oleh Sahlani adalah mengenai Operasi (Patroli) yang dilakukan oleh Bakorkamla dalam rangka penegakan hukum di laut. Perbedaan dengan penelitian penulis adalah lembaga yang diteliti telah ditingkatkan peran dan kewenangan menjadi Bakamla, sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Sahlani masih berupa Bakorkamla. Periode tahun Operasi yang diteliti pun berbeda, dimana periode tahun penelitian

Sahlani adalah 2012-2014 sedangkan penulis meneliti periode tahun 2015-2016.

Gentur Wasisto dengan penelitian yang berjudul Kewenangan Bakamla dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu di Laut Berdasarkan UU No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. Rumusan masalah yang diangkat dari jurnal ini adalah Kewenangan Bakamla dengan kewenangan institusi penegak hukum di perairan Indonesia lainnya. Hasil dari penelitian ini adalah keberadaan Bakamla tidak menghapus kewenangan instansi lain, namun terkandung potensi konflik kepentingan antar instansi penegak hukum dilaut yang perlu diantisipasi dan diwaspadai. Persamaan penelitian yang dilakukan oleh Wasisto adalah terletak pada subyek penelitian yaitu Bakamla, dan objek penelitian yang berupa kewenangan Bakamla dalam penegakan hukum di laut. Perbedaan penelitian terletak pada metode yang digunakan, dimana Wasisto menggunakan metode yuridis normatif dengan peraturan perundang-undangan sebagai alat untuk menganalisis fenomena yang diangkat. Sedangkan metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah metode kualitatif.

Darmawi Hamid dengan penelitian yang berjudul Indeks Pertahanan Maritim Berdasarkan Lima Pilar Utama Poros Maritim yang dilakukan oleh Darmawi Hamid. Rumusan masalah yang diangkat dari tesis ini adalah Indeks Pertahanan Maritim Indonesia. Hasil dari penelitian ini adalah kondisi pertahanan maritim Indonesia saat ini berada pada level tidak tangguh dengan perbandingan : Sangat Tangguh = $0/24 = 0$, Tangguh = $6/24 = \frac{1}{4} = 0,25$, Tidak Tangguh = $18/24 = \frac{3}{4} = 0,75$. Persamaan penelitian penulis dengan yang dilakukan oleh Hamid adalah mengenai kondisi Pertahanan Maritim di Indonesia saat ini, penelitian penulis berupaya untuk mencari strategi dalam meningkatkan Keamanan Maritim yang beririsan erat dengan Pertahanan Maritim. Perbedaan penelitian terletak pada metode yang digunakan, obyek dan subyek yang diteliti. Dimana Hamid menggunakan metode kuantitatif dalam penelitiannya.

Tabel 2.1 Matriks Penelitian Terdahulu

No	JUDUL. PENULIS DAN TAHUN	JENIS	TEORI DAN METODE YANG DIGUNAKAN	HASIL PENELITIAN
1	Sinergitas Patroli Keamanan Laut TNI AL dan Polri pada Penanganan Tindak Kejahatan di Teluk Jakarta Sultan Djanieb 2014	Tesis, Universitas Pertahanan Indonesia	Teori Sinergitas dan Konsep Patroli Keamanan Laut. Metode Kualitatif Deskriptif	Sinergitas antara pemangku kepentingan keamanan di laut, yaitu TNI dan Polri, belum optimal.
2	Prodesur Patroli Keamanan Maritim oleh Bakorkamla dalam Rangka Pengamanan dan Penegakan Hukum di Laut Periode Tahun 2012-2014 Sahlani 2015	Tesis, Universitas Pertahanan Indonesia	Teori Maritime Power, Teori Koordinasi Keamanan Laut	Indonesia masih menganut sistem " <i>multi agency single task</i> " dalam hal keamanan laut dikarenakan peraturan perundang-undangan yang ada memberikan kewenangan penegakan hukum kepada masing-masing instansi terkait masih bersifat sektoral, sehingga setiap instansi masih melaksanakan operasi keamanan laut sendiri-

				sendiri
3	Kewenangan Bakamla dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu di Laut Berdasarkan UU No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan Gentur Wasisto 2015	Jurnal, Universitas Brawijaya	Metode Penelitian Yuridis Normatif	Keberadaan Bakamla tidak menghapus kewenangan instansi lain, namun terkandung potensi konflik kepentingan antar instansi penegak hukum dilaut yang perlu diantisipasi dan diwaspadai
4	Indeks Pertahanan Maritim Berdasarkan Lima Pilar Utama Poros Maritim Darmawi Hamid 2016	TESIS, Universitas Pertahanan Indonesia	Kuantitatif, metode AHP (<i>Analytical Hierarchy Process</i>)	Kondisi pertahanan maritim Indonesia saat ini berada pada level tidak tangguh dengan perbandingan : Sangat Tangguh = $0/24 = 0$, Tangguh = $6/24 = \frac{1}{4} = 0,25$, Tidak Tangguh = $18/24 = \frac{3}{4} = 0,75$

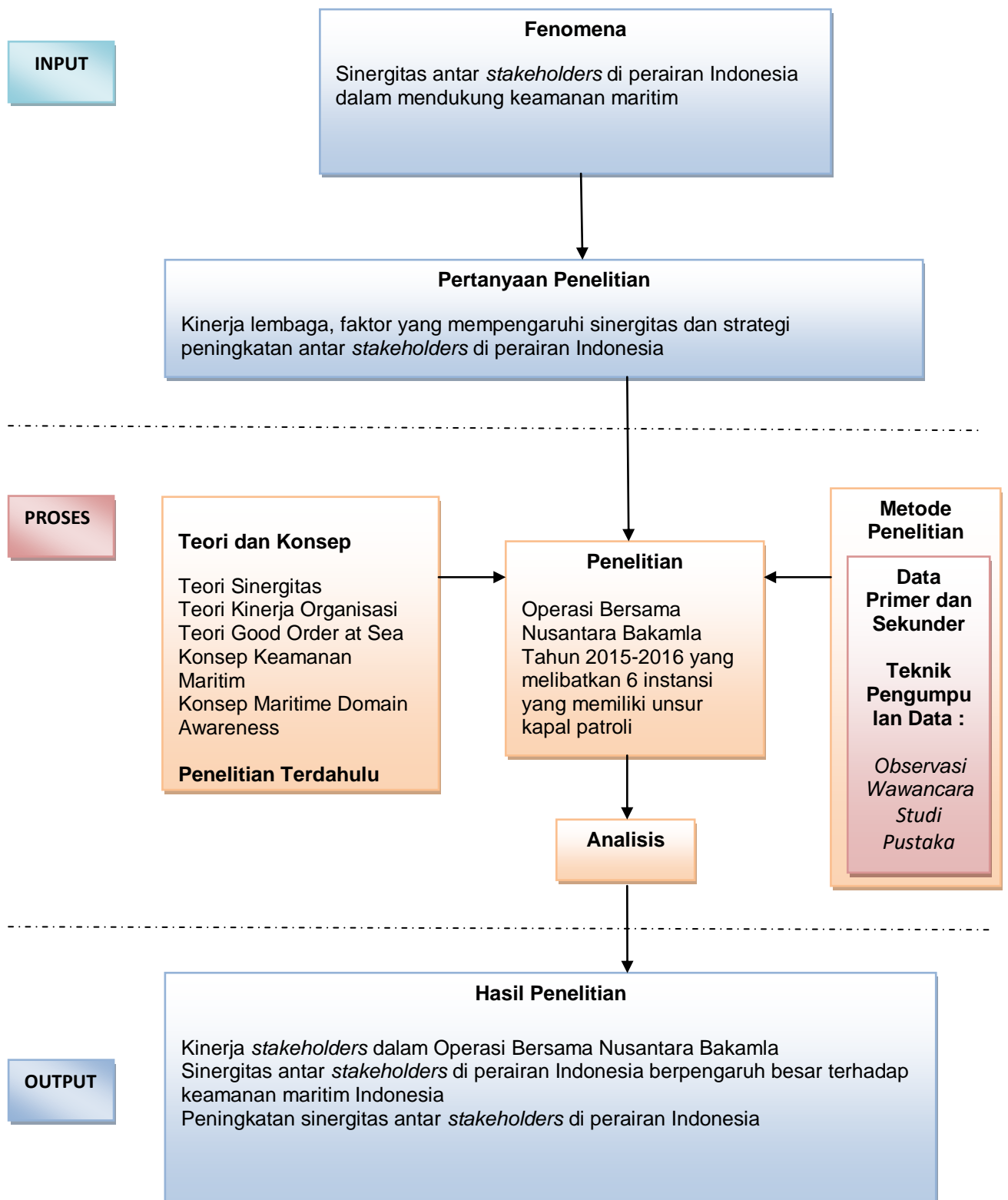
(Sumber : Diolah Dari Berbagai Sumber Oleh Peneliti, 2016)

2.2 Kerangka Pemikiran

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia Indonesia memiliki potensi kekayaan sumber daya alam yang luar biasa, posisi geografis Indonesia yang terletak di antara dua benua dan dua samudra pun menjadikan Indonesia sebagai rute pelayaran yang strategis. Kondisi tersebut mempengaruhi ancaman-ancaman keamanan maritim yang dihadapi oleh Indonesia. Luasnya wilayah laut dan kompleksitas ancaman keamanan maritim yang dihadapi Indonesia mengharuskan pemerintah

mengambil tindakan-tindakan yang dapat mengatasi ancaman-ancaman tersebut. Menurut hukum positif yang berlaku saat ini terdapat 11 instansi pemerintah yang memiliki kewenangan atas pengelolaan wilayah perairan Indonesia. Bakamla sebagai instansi yang memiliki tugas mengsinergikan instansi-instansi yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut melaksanakan Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2015. Sinergitas antara lembaga penegak hukum di perairan Indonesia dianggap belum optimal.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Terdapat dua jenis data yang digunakan, yaitu data primer dan sekunder, data primer dan sekunder tersebut dikumpulkan melalui proses observasi, wawancara dan studi pustaka. Data yang telah dikumpulkan tersebut kemudian dianalisis secara menyeluruh. Analisis data tersebut merupakan bagian terakhir dari proses penelitian. Hasil dari analisis data adalah keluaran penelitian. Penelitian ini akan melihat bagaimana sinergitas antar *stakeholders* di perairan Indonesia, menunjukkan faktor-faktor yang mempengaruhi sinergitas tersebut kemudian mencari strategi peningkatan sinergitas antar *stakeholders* di perairan Indonesia dalam meningkatkan keamanan maritim. Hasil penelitian ini merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian utama yang mendasari pelaksanaan penelitian ini. Kerangka pemikiran yang akan digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 2.3



Gambar 2.3 Kerangka Pemikiran (Sumber : Diadaptasi dari Matondang, 2015)

BAB 3 METODE PENELITIAN

3.1 Desain Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Menurut Wahyuni (2012, p. 11) pendekatan kualitatif digunakan untuk mempelajari fenomena secara mendalam. Sumber data utama penelitian kualitatif adalah wawancara dan observasi, serta sumber data sekunder berupa dokumen tertulis, foto, maupun data statistik (Moeloeng, 2010, p. 157).

3.2 Sumber Data/Subyek/Obyek Penelitian

3.2.1 Sumber Data

Sumber data dalam penelitian adalah subjek darimana data dapat diperoleh (Arikunto, 2006, p. 129). Terdapat dua jenis data dalam penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder. Data Primer merupakan data yang diperoleh dari sumber utama atau data yang belum mengalami proses statistik. Sedangkan data sekunder merupakan data yang dikumpulkan dan diolah oleh orang lain (Kothari, 2004, p. 95). Data primer diperoleh oleh peneliti dari narasumber. Data sekunder diperoleh oleh peneliti secara tidak langsung dari narasumber ataupun dapat berupa data-data dan dokumen terkait objek penelitian.

3.2.2 Subyek Penelitian

Prosedur sampling yang terpenting dalam penelitian kualitatif adalah bagaimana menentukan informan kunci (*key informan*) atau situasi sosial tertentu yang sarat informasi sesuai dengan fokus penelitian. Pemilihan sampel (informan kunci) dalam penelitian dilakukan secara sengaja (*purposive sampling*) (Bungin, 2003, p. 53). Subyek dari penelitian ini adalah *stakeholders* yang memiliki unsur kapal patroli yang turut serta dalam Operasi Bersama Bakamla pada tahun 2015-2016 dan juga pakar atau akademisi di bidang keamanan maritim. *Stakeholders*

tersebut diwakili oleh informan-informan yang berasal dari masing-masing lembaga, berikut informan-informan dalam penelitian ini :

- a. Bakamla Republik Indonesia
 - 1) Direktur Operasi Laut Bakamla
 - 2) Direktur Data dan Informasi Bakamla
- b. TNI Angkatan Laut
 - 1) Asops Mabes AL
- c. Ditjen Bea Cukai Republik Indonesia
 - 1) Kasubdit Patroli Laut Ditjen Bea Cukai
- d. Ditpolair Polri
 - 1) Kaurmin Satrolnus Ditpolair Baharkam Polri
- e. Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan
 - 1) Direktur Pengoperasian Kapal Pengawas
- f. KPLP Ditjen Perhubungan Laut
 - 1) Kasubdit Patroli dan Pengawasan Direktorat KPLP Ditjen Hubla
 - 2) Kasubdit Penegakan Hukum Direktorat KPLP Ditjen Hubla

3.2.3 Obyek Penelitian

Obyek yang diangkat dalam penelitian ini adalah kinerja dan sinergitas antar *stakeholders* di perairan Indonesia untuk mendukung Keamanan Maritim dalam Operasi Bersama Bakamla pada tahun 2015-2016. Obyek tersebut terdiri dari empat variabel, yaitu sinergitas, kinerja, Keamanan Maritim, dan Operasi Bersama Bakamla. Dalam penelitian ini, keempat variabel tersebut merupakan fokus pembahasan. Obyek penelitian dalam penelitian ini adalah mengetahui kinerja Bakamla, TNI AL, Polair, KPLP, Bea Cukai dan PSDKP dalam Operasi Bersama Bakamla Tahun 2015 dan 2016. Obyek penelitian kedua adalah mencari model sinergitas ideal antar *stakeholders* tersebut dalam penegakan hukum di perairan Indonesia untuk meningkatkan keamanan maritim.

3.3 Prosedur Penelitian

3.3.1 Instrumen Penelitian

Penelitian ini menggunakan instrumen berupa pedoman wawancara, alat perekam suara dan gambar dalam proses pengumpulan data. Sedangkan di dalam proses analisis data penelitian ini tidak menggunakan instrumen khusus.

3.3.2 Teknik Pengumpulan Data

Menurut Cresswell (2016, p. 254-255) terdapat empat jenis prosedur pengumpulan data dalam penelitian kualitatif, yaitu observasi kualitatif, wawancara kualitatif, dokumen-dokumen kualitatif dan materi audio dan visual kualitatif. Prosedur pengumpulan data dalam penelitian kualitatif ini adalah sebagai berikut :

a. Observasi

Teknik observasi yang digunakan adalah observasi yang bersifat *open-ended* dimana peneliti mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada partisipan yang memungkinkan partisipan bebas memberikan pandangan-pandangan mereka.

b. Wawancara

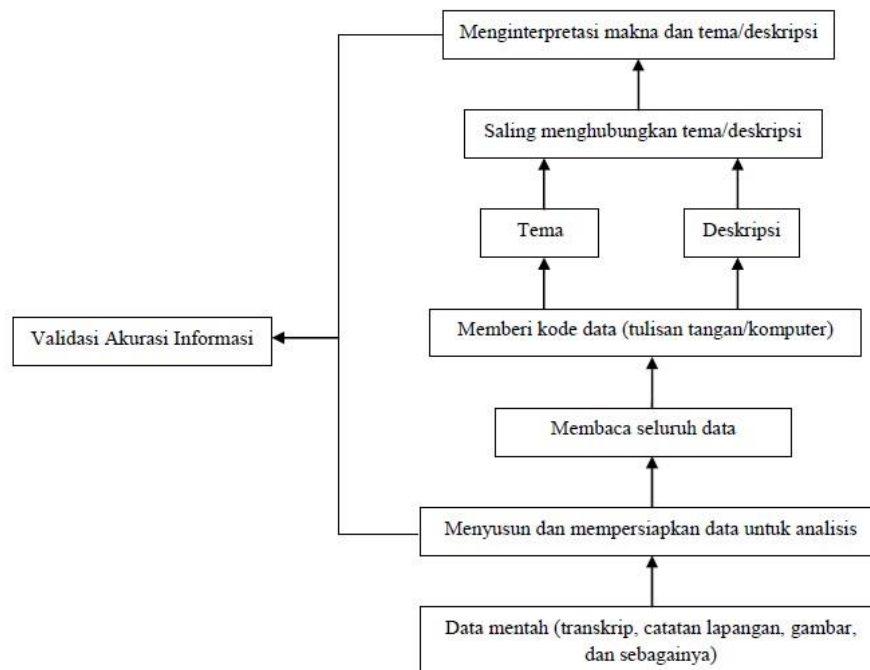
Teknik wawancara yang dilakukan adalah peneliti melakukan *face-to-face* interview dengan partisipan. Dalam penelitian ini, wawancara yang dilakukan menggunakan pertanyaan-pertanyaan yang secara umum tidak terstruktur (*unstructured*) dan bersifat terbuka (*open ended*) yang dirancang untuk memunculkan pandangan dan opini dari para partisipan (Cresswell, 2016, p. 254). Teknik wawancara yang *unstructured* dan *open ended* memungkinkan peneliti untuk mengendalikan alur pertanyaan dengan tetap berpegang pada pedoman wawancara.

c. **Dokumen Kualitatif dan Materi Audio Visual Kualitatif**

Pengumpulan dokumen kualitatif yaitu berupa dokumen publik seperti makalah, koran, laporan kantor ataupun dokumen privat seperti buku harian, surat, *e-mail*. Kemudian, materi audio dan visual kualitatif merupakan kategori terakhir dari data kualitatif. Data ini bisa berupa foto, objek seni, *videotape*, atau segala jenis suara/bunyi (Cresswell, 2016, p. 255).

3.3.3 Teknik Analisis Data

Kegiatan analisis kualitatif menurut Miles dan Huberman (Dalam Sugiono, 2008) terdiri dari tiga kegiatan yang terjadisecara bersamaan, yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan (verifikasi). Reduksi data merupakan proses pemilihan, pemusatan, pengabstraksian, dan pentransformasian data kasar. tahap penyajian data, data yang telah dipilah, kemudiandiorganisasikan untuk memperoleh gambaran secara utuh. Tahap penarikan kesimpulan bertujuan untuk menghasilkan kesimpulan yang valid dan kredibel. Penelitian ini menggunakan metode Cresswell dalam menganalisis data yang diperoleh. Analisis data melibatkan segmentasi dan memilah-milah data serta menyusunnya kembali. Analisis data dalam penelitian kualitatif akan berlangsung bersamaan dengan bagian-bagian lain dari pengembangan penelitian kualitatif, yaitu pengumpulan data dan penulisan temuan. Tidak semua informasi (data kualitatif yang berupa teks dan gambar) dapat digunakan dalam penelitian kualitatif, dengan demikian dalam analisis data, diperlukan pemisahan data, suatu proses yang memfokuskan pada sebagian data dan mengabaikan bagian-bagian lainnya. Dampak dari proses ini adalah penggabungan data sehingga menjadi sejumlah kecil tema (Cresswell, 2016, p. 260-261).



Gambar 3.1 Analisis Data Penelitian Kualitatif menurut Cresswell

Analisis Data Penelitian Kualitatif menurut Cresswell mengilustrasikan pendekatan linear dan hierarkis yang dibangun dari bawah ke atas, dalam praktiknya pendekatan ini lebih interaktif, beragam tahap saling berhubungan dan tidak harus selalu sesuai dengan susunan yang telah disajikan. Langkah-langkah analisis dari pendekatan tersebut adalah sebagai berikut (Cresswell, 2016, p. 263-268).

1. Mengolah dan mempersiapkan data untuk dianalisis,
2. Membaca keseluruhan data dengan tujuan untuk membangun *general sense* atas informasi yang diperoleh dan merefleksikan maknanya secara keseluruhan,
3. Memulai *coding* semua data, langkah ini melibatkan pengambilan data tulisan atau gambar yang telah dikumpulkan selama proses pengumpulan, mensegmentasi kalimat (atau paragraf) atau gambar tersebut ke dalam kategori, kemudian melabeli kategori ini dengan istilah khusus, yang sering kali didasarkan pada istilah atau bahasa yang benar-benar berasal dari partisipan (disebut istilah *in vivo*).

4. Menerapkan proses *coding* untuk mendeskripsikan *setting* (ranah), orang (partisipan), kategori dan tema yang akan dianalisis. Deskripsi ini melibatkan usaha penyampaian informasi secara detail mengenai orang, lokasi, atau peristiwa dalam *setting* (ranah) tertentu.
5. Menunjukkan bagaimana deskripsi dan tema-tema akan disajikan kembali dalam narasi atau laporan kualitatif.
6. Pembuatan interpretasi dalam penelitian kualitatif atau memaknai data merupakan langkah terakhir dalam analisis data. Interpretasi atau pemaknaan data dalam penelitian kualitatif dapat berupa banyak hal, dapat diadaptasikan dalam rancangan yang berbeda, dan dapat bersifat pribadi, berbasis penelitian, dan tindakan.

3.3.4 Pengujian Keabsahan dan Keterandalan Data

Terakhir, tahap terpenting dari penelitian kualitatif adalah menentukan validitas dan realibilitas temuan yang akurat dari sudut pandang peneliti, partisipan atau pembaca (Creswell dan Miller, 2000). Validitas kualitatif didefinisikan sebagai suatu upaya pemeriksaan terhadap akurasi hasil penelitian dengan menerapkan prosedur-prosedur tertentu, sementara reliabilitas mengindikasikan konsistensi pendekatan yang digunakan oleh peneliti dapat diterapkan untuk proyek yang berbeda (Gibbs, 2007). Creswell (2016) menjelaskan beberapa strategi yang dapat diterapkan dalam menentukan validitas penelitian adalah sebagai berikut:

- Triangulasi sumber data dari informasi yang berbeda dengan cara memeriksa bukti-bukti yang berasal dari sumber tersebut dan kemudian membangun suatu justifikasi tema yang koheren.
- Menerapkan *member checking*. Penerapan dilakukan dengan membawa kembali laporan akhir/deskripsi/tema kepada partisipan.
- Membuat suatu deskripsi yang kaya dan padat tentang hasil penelitian.

- Melakukan klarifikasi bias yang mungkin ditemukan peneliti dalam melakukan penelitian.
- Menyajikan informasi yang berbeda atau negatif (*negative or discrepant information*) yang dapat memberikan perlawanan padatema tertentu.
- Melakukan tanya-jawab dengan sesama peneliti (*peer debriefing*).

3.4 Waktu Penelitian

Tabel 3.1 Waktu Penelitian

No	Jenis Kegiatan	Okt obe r	Nove mber	Dese mber	Januari - Mei			Juni
1.	Penyiapan Proposal	Red		Red				
2.	Seminar Proposal			Yellow				
3.	Revisi Proposal			Green				
4.	Pengumpulan dan Pengolahan Data		Blue					
5.	Analisis Data			Orange				
6.	Penyusunan Tesis			Red			Red	Red
7.	Ujian Tesis							Dark Blue
8.	Perbaikan Tesis							Light Blue

(Sumber : Diolah oleh peneliti, 2017)

Penelitian ini dilaksanakan dari Bulan Oktober 2016 sampai Juni 2017 dengan langkah-langkah sebagai berikut.

1. Penyiapan proposal tesis dilaksanakan pada Bulan Oktober hingga Desember 2016.
2. Seminar proposal dan perbaikan hasil seminar proposal dilaksanakan pada Bulan Desember 2017.
3. Pengumpulan dan pengolahan data dilaksanakan pada Bulan November 2016 hingga Juni 2017.

4. Analisis data sekaligus penyusunan tesis dilaksanakan pada Bulan Desember 2016 hingga Juni 2017.
5. Ujian tesis dilaksanakan pada Juni 2017.
6. Perbaikan hasil ujian tesis dilaksanakan pada Bulan Juni 2017.

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

A. Badan Keamanan Laut

Bakamla adalah badan yang berdiri sesuai dengan amanat Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. Pasal 59 ayat 3 Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan menyatakan bahwa :

“Dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan, dibentuk Badan Keamanan Laut”.

Bakamla sendiri bukanlah murni sebuah lembaga yang baru, Bakamla merupakan revitalisasi dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang telah dibentuk pada tahun 1972 melalui Keputusan Bersama Menhankam/Pangab, Menteri Kehakiman, Menteri Keuangan, Menteri Perhubungan dan Jaksa Agung, Nomor : Nomor : KEP/B/45/XII/1972; SK/901/M/1972; KEP.779/MK/III/12/1972; J.S.8/72/1;KEP-085/J.A/12/1972 tentang Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan di Laut dan Komando Pelaksana Operasi Bersama Keamanan di Laut.Setelah disahkannya Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 yang mengamanatkan pembentukan Bakamla, kedudukan Bakamla diperkuat dengan Perpres No. 178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut.

Tugas dan Fungsi Bakamla

Berdasarkan Pasal 61 Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, Bakamla mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam melaksanakan tugas tersebut, berdasarkan

amanat pasal 62 Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Keluatan, Bakamla menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

1. Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia
2. Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia
3. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia
4. Menyinerjikan 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 yurisdiksi Indonesia
7. Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional

Kewenangan Bakamla

Sesuai dengan amanat Pasal 63 Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kealutan, kewenangan Bakamla adalah :

1. Melakukan pengejaran seketika
2. Memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut
3. Mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia

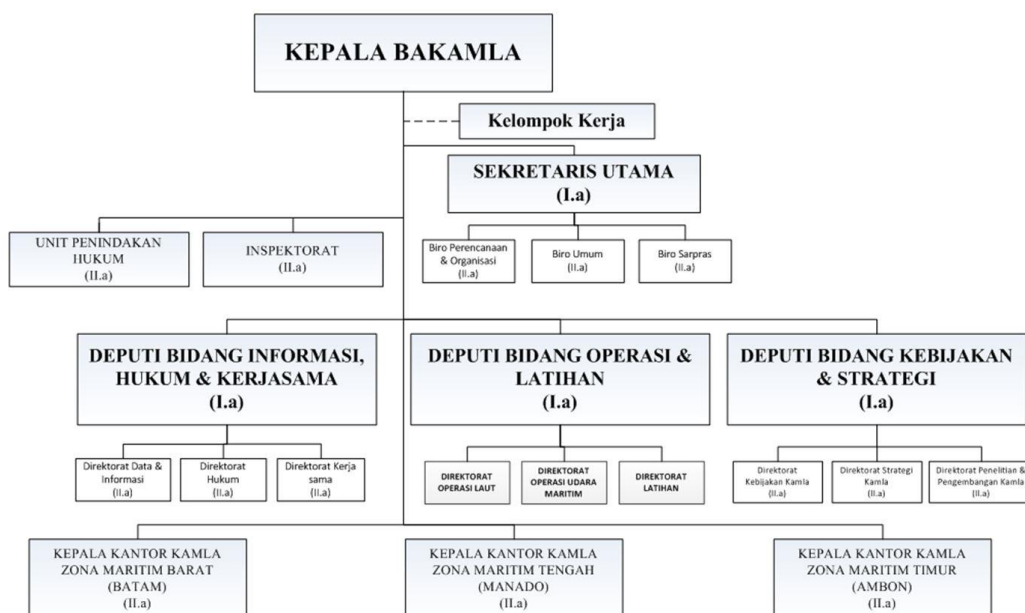
Visi Bakamla

Terwujudnya Bakamla yang profesional dan dapat dipercaya masyarakat maritim Nasional dan Internasional guna mendukung terciptanya Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian yang berlandaskan gotong royong.

Misi Bakamla

1. Mewujudkan Keamanan maritim Nasional dan Internasional yang mampu menjaga keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan.
2. Mewujudkan Indonesia yang berdaulat, mandiri dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim melalui Bakamla sebagai penjaga poros maritim dunia.
3. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju kuat dan berbasiskan kepentingan Nasional.

Struktur Bakamla



Gambar 4.1 Struktur Bakamla (Sumber : www.bakamla.go.id)

B. Operasi Bersama Nusantara Bakamla

Berdasarkan paparan Laksdya TNI Dr. Desi Albert Mamahit selaku Kepala Bakamla pada Seminar Seskoau 16 Oktober 2015, terdapat tiga jenis operasi yang diselenggarakan oleh Bakamla, yaitu Operasi Nusantara, Operasi Palapa dan Operasi Bilateral. Operasi Bersama Nusantara Bakamla adalah Operasi yang digelar secara bersama dan terpadu oleh unsur kapal dan pesawat udara patroli maritim Bakamla dan instansi berwenang (unsur operasi di BKO-kan) pada sektor terpilih, terbagi dalam beberapa tahap dengan sasaran seluruh pelanggaran dan tindak pidana di laut. Operasi Palapa adalah operasi secara mandiri yang dilaksanakan oleh kapal-kapal dan pesawat udara patroli maritim inventaris negara di Bakamla pada sektor atau daerah operasional kantor zona maritim Bakamla, dengan sasaran terpilih atau khusus. Operasi Bilateral adalah operasi terkoordinasi yang dilaksanakan dengan unsur operasi negara lain di daerah dan waktu yang ditentukan sesuai perjanjian, dengan sasaran operasi terpilih sesuai kesepakatan. Pergerakan semua unsur operasi kendali Bakamla, didasarkan pada data intelijen dan analisis sistem peringatan dini (SPD).



Gambar 4.2 Mekanisme Operasi Terpadu Bakamla (Sumber : Paparan Kabakamla dalam Seminar Seskoau 2015)

Operasi Bersama Nusantara Bakamla merupakan operasi terpadu, berdasarkan Gambar 4.2 di atas terdapat tiga tahap dalam mekanisme operasi terpadu Bakamla. Tahap pertama adalah tahap persiapan, dilanjutkan dengan tahap pelaksanaan dan diakhiri dengan tahap pengakhiran. Pada tahap persiapan, dilaksanakan Rapat Koordinasi Staf Operasi, Survey Logistik, Gladi Posko, Pem-BKO-an unsur dan personel *on board*, uji komunikasi, penyiapan SPD kemudian unsur di pangkalan aju. Pada tahap Pelaksanaan dilakukan kendali satgas, manuver sesuai dengan informasi dan analisis SPD, *pairing* untuk daerah rawan dan perbatasan, posisi tunggu (informasi dari tim intelijen, analisa anomali dan pantauan dari RCC/MRCC/GS), advokasi hukum dan monitoring. Pada tahap Pengakhiran dilaksanakan kaji ulang, pengembalian unsur kepada instansi masing-masing, dan laporan pelaksanaan.

C. *Stakeholders* yang tergabung dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla 2015-2016

Pelaksanaan Operasi Bersama Nusantara Bakamla yang dilakukan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia dilaksanakan secara bersinergi dengan melibatkan dukungan dari unsur-unsur personel dan kapal patroli dari kementerian atau lembaga yang menyelenggarakan operasi laut antara lain TNI AL, Polri, Ditjen Hubla, Bea Cukai dan PSDKP KKP. Selain kapal yang dimiliki Bakamla sejumlah enam unit kapal berukuran 48 meter, kapal *Rigid Inflatable Boat* dan kapal Catamaran, sebanyak 54 unsur kapal patroli dari *stakeholders* terkait juga diikutsertakan dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2016. Unsur kapal dari TNI AL sebanyak 20 kapal, KPLP 3 kapal, Polair 10 kapal, PSDKP KKP sebanyak 10 kapal. Kapal-kapal yang diperiksa dan berhasil ditahan dalam Operasi Bersama Nusantara tersebut proses selanjutnya dilakukan penanganan melalui penyidikan oleh personel penyidik dari *stakeholders* yang terkait.

Tabel 4.1 Kemampuan Patroli *Stakeholders*

TNI AL	Polair	Kemenhub	KKP	Bea Cukai	Bakamla
146 kapal	22 Kapal Siaga 52 kapal tidak siaga	138 kapal	Kapal Pengawas 27 Speedboat 89	179 kapal (terdiri dari FPB 60 m dan speedboat)	6 kapal 48 m, 10 kapal 12 m, 8 <i>Rigid Inflatable Boat</i>

(Sumber : Paparan Kabakamla dalam Seminar Maritim Seskoal, 2016)

D. Gambaran Umum *Stakeholders* yang tergabung dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla

1. TNI Angkatan Laut

Tugas

Pasal 9 Undang-Undang No. 34 Tahun 2004 menyatakan bahwa tugas TNI AL adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan
2. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi
3. Melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah
4. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut, serta
5. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut

VISI

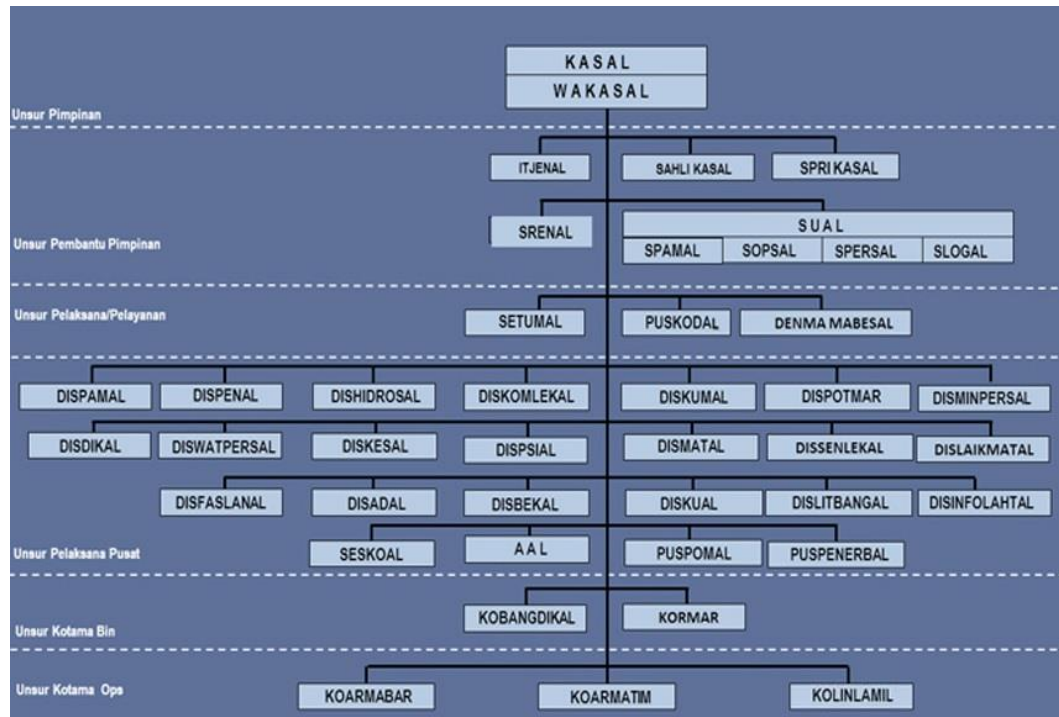
Visi TNI AL adalah terwujudnya TNI AL yang handal dan disegani

MISI

1. Membina kekuatan dan kemampuan TNI AL yang berkelanjutan secara efektif dan efisien
2. Menjamin tegaknya kedaulatan dan hukum, keamanan wilayah laut, keutuhan wilayah NKRI serta terlaksananya diplomasi angkatan laut dan pemberdayaan wilayah pertahanan laut
3. Mewujudkan personil TNI AL yang bermoral dan profesional
4. Mewujudkan kekuatan TNI AL menuju kekuatan pokok minimum (Minimum Essential Force/MEF)
5. Menjamin terlaksananya tugas-tugas bantuan kemanusiaan

6. Mewujudkan organisasi TNI AL yang sehat dan berwibawa
7. Mewujudkan keluarga besar TNI AL yang sehat dan sejahtera

STRUKTUR TNI AL



Gambar 4.3 Struktur TNI AL (Sumber : www.tnial.mil.id)

2. Ditjen Polair Baharkam Polri

TUGAS

Tugas pokok Polisi Perairan adalah membina dan menyelenggarakan fungsi Kepolisian Perairan tingkat Pusat dalam rangka melayani, melindungi, mengayomi, serta memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia.

VISI

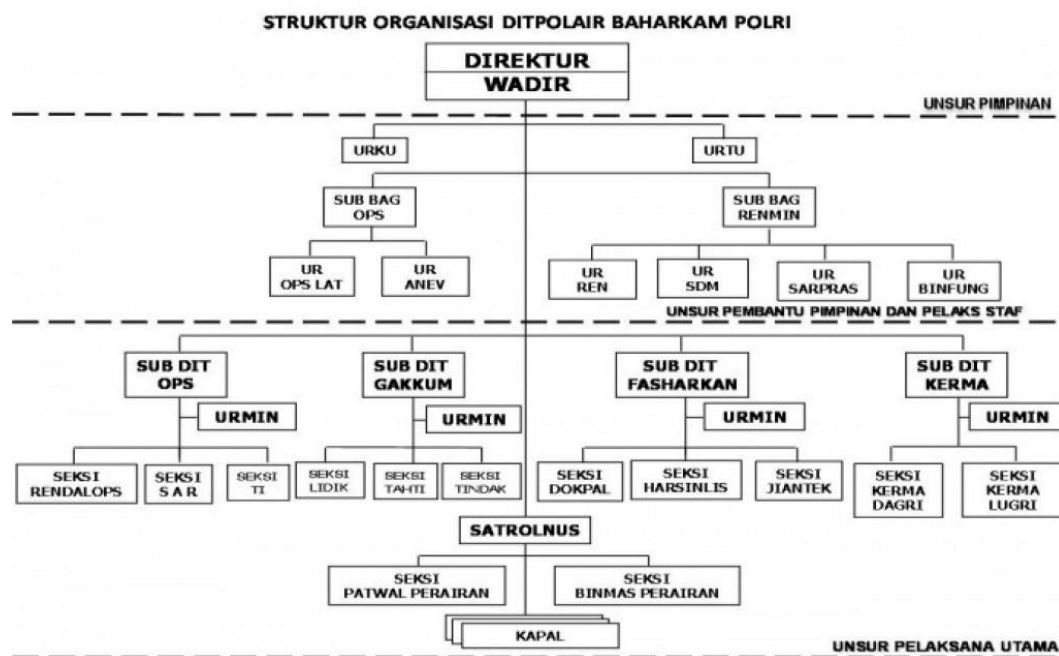
Mewujudkan Polisi Perairan sebagai pembina kamtibmas di wilayah Perairan Indonesia dalam rangka memberikan pelayanan, perlindungan

dan pengayoman terhadap masyarakat yang profesional, modern dan dipercaya oleh masyarakat.

MISI

1. Menjamin Keamanan Dan Ketertiban di Wilayah Perairan.
2. Memelihara Ketertiban Masyarakat Serta Memberikan Pelayanan Kepastian Hukum.
3. Mendorong Perangkat Masyarakat Untuk Lebih Berperan Aktif Dalam Mewujudkan Kehidupan Masyarakat Yang Sejahtera.
4. Memberikan Bantuan Terhadap Korban Bencana Alam (SAR).
5. Membantu Keselamatan Pelayaran.F. Meningkatkan Kerjasama Baik Lintas Sektoral Maupun Internasional.

STRUKTUR



Gambar 4.4 Struktur Ditpolair Baharkam Polri (Sumber : [www. polair.polri.go.id](http://www.polair.polri.go.id))

3. Ditjen Bea dan Cukai Kemenkeu RI

VISI

Menjadi Institusi Kepabeanan dan Cukai Terkemuka di Dunia.

MISI

1. Kami memfasilitasi perdagangan dan industri;
2. Kami menjaga perbatasan dan melindungi masyarakat Indonesia dari penyelundupan dan perdagangan illegal; dan
3. Kami optimalkan penerimaan negara di sektor kepabeanan dan cukai.

FUNGSI

1. Meningkatkan pertumbuhan industri dalam negeri melalui pemberian fasilitas di bidang kepabeanan dan cukai yang tepat sasaran;
2. Mewujudkan iklim usaha dan investasi yang kondusif dengan memperlancar logistik impor dan ekspor melalui penyederhanaan prosedur kepabeanan dan cukai serta penerapan sistem manajemen risiko yang handal;
3. Melindungi masyarakat, industri dalam negeri, dan kepentingan nasional melalui pengawasan dan/atau pencegahan masuknya barang impor dan keluarnya barang ekspor yang berdampak negatif dan berbahaya yang dilarang dan/atau dibatasi oleh regulasi;
4. Melakukan pengawasan kegiatan impor, ekspor dan kegiatan di bidang kepabeanan dan cukai lainnya secara efektif dan efisien melalui penerapan sistem manajemen risiko yang handal, intelijen, dan penyidikan yang kuat, serta penindakan yang tegas dan audit kepabeanan dan cukai yang tepat;
5. Membatasi, mengawasi, dan/atau mengendalikan produksi, peredaran dan konsumsi barang tertentu yang mempunyai sifat dan karakteristik dapat membahayakan kesehatan, lingkungan, ketertiban, dan keamanan masyarakat melalui instrumen cukai yang memperhatikan aspek keadilan dan keseimbangan; dan
6. Mengoptimalkan penerimaan negara dalam bentuk bea masuk, bea keluar, dan cukai guna menunjang pembangunan nasional.

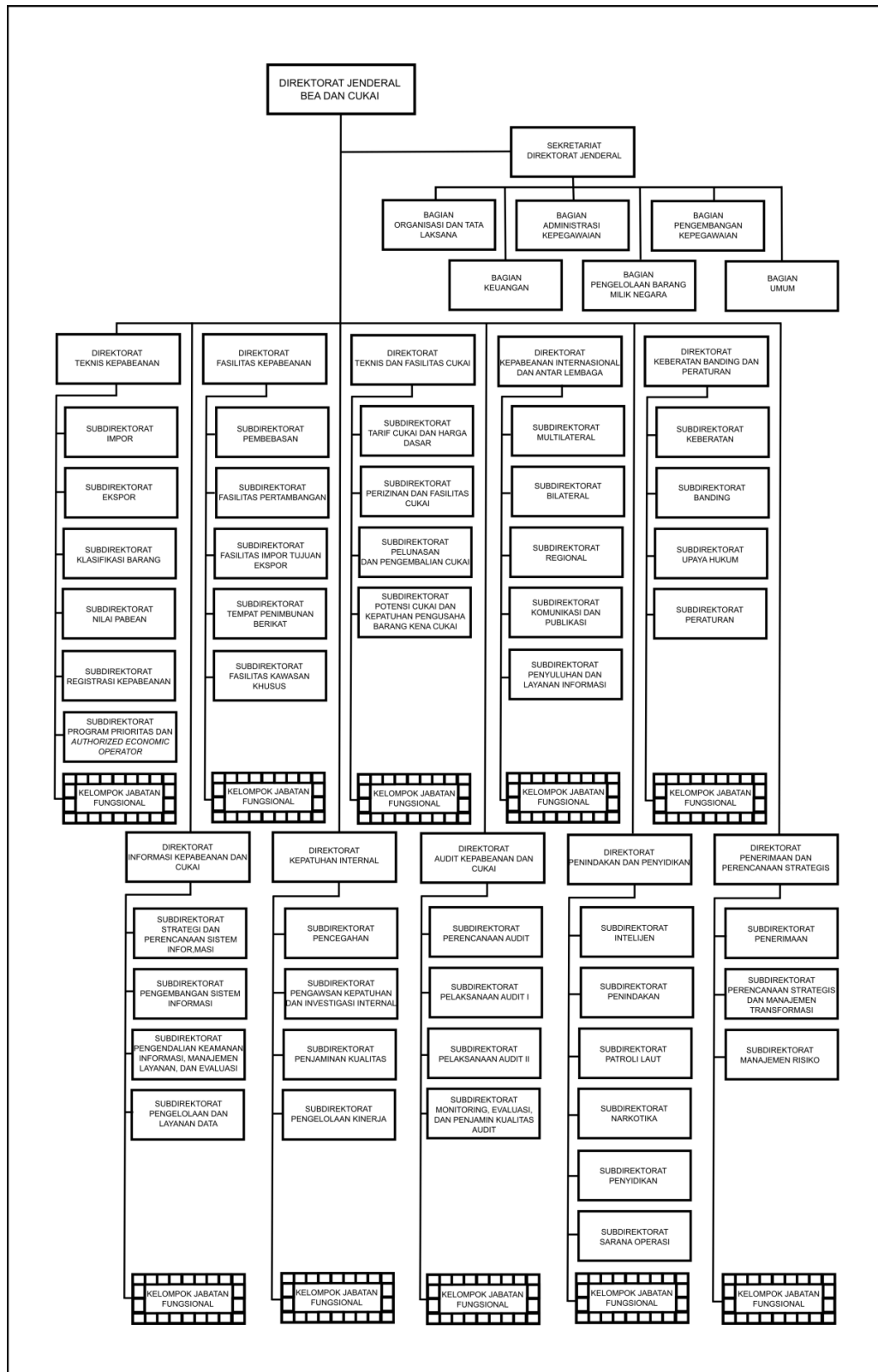
TUGAS

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

FUNGSI

1. Perumusan kebijakan di bidang penegakan hukum, pelayanan dan pengawasan, optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai;
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai;
3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai;
4. Pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai;
5. Pelaksanaan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai;
6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai; dan
7. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Keuangan.

STRUKTUR



Gambar 4.5 Struktur Ditjen Bea Cukai (Sumber : [www. http://www.beacukai.go.id](http://www.beacukai.go.id))

4. Ditjen PSDKP Kementerian Kelautan dan Perikanan RI

VISI

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Nomor 57/KEP-DJPSDKP/2015 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Tahun 2015-2019, Visi Direktorat Jenderal PSDKP yaitu “Perairan Indonesia bebas *illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing* dan kegiatan yang merusak Sumber Daya Kelautan dan Perikanan untuk mewujudkan Kedaulatan dalam Mengelola Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Secara Berkelanjutan untuk kesejahteraan masyarakat”

MISI :

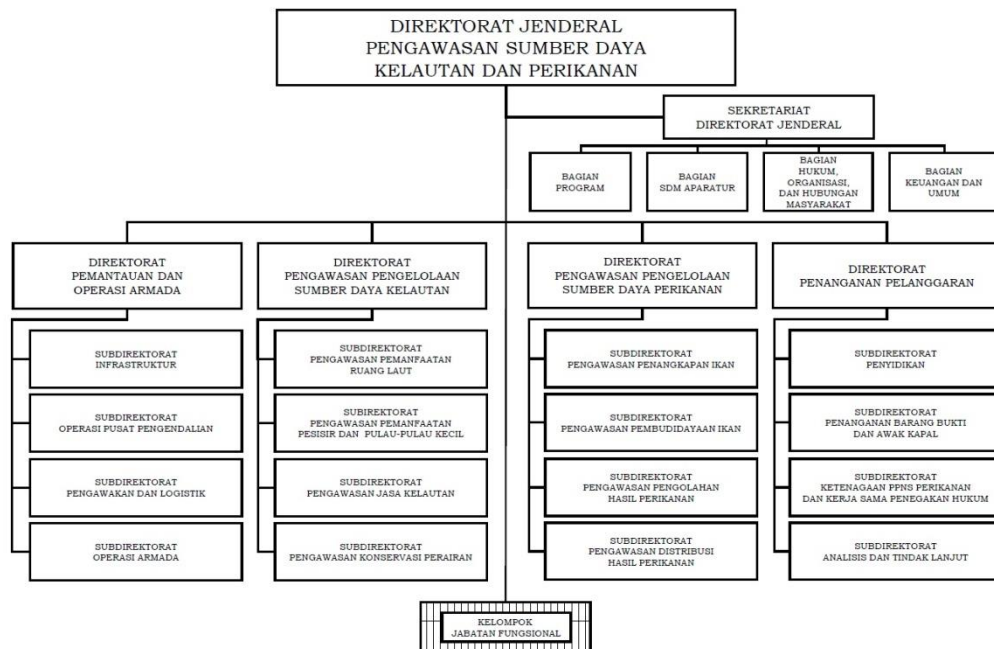
Berdasarkan mandat yang diemban serta sejalan dengan tugas dan fungsi untuk mencapai Visi yang telah ditetapkan, maka dirumuskan Misi Direktorat Jenderal PSDKP Tahun 2015-2019 :

1. Meningkatkan kapasitas dan kapabilitas pengawasan dalam pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan
2. Meningkatkan efektifitas penanganan pelanggaran terhadap pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan.
3. Terwujudnya reformasi birokrasi di lingkungan Direktorat Jenderal PSDKP.

Sebagai penjabaran visi dan misi tersebut, maka tujuan yang akan dicapai oleh Direktorat Jenderal PSDKP ke depan yaitu :

1. Terwujudnya kepatuhan (*compliance*) terhadap peraturan perundang-undangan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan

2. Terlindunginya sumberdaya kelautan dan perikanan dari kegiatan Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing dan kegiatan yang merusak sumber daya kelautan dan perikanan.
3. Terlaksananya tata kelola pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan yang efektif



Gambar 4.6 Struktur Ditjen PSDKP (Sumber : <http://djpsdkp.kkp.go.id>)

5. Dit KPLP Ditjen Hubla Kemenhub RI

Tugas

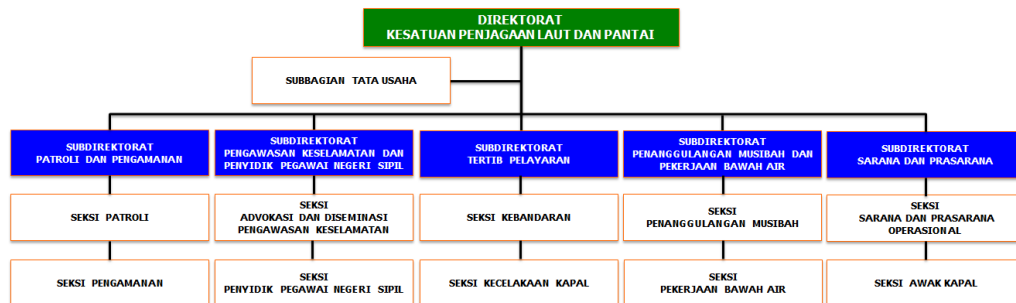
Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai mempunyai tugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai.

Fungsi

1. Penyiapan perumusan kebijakan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan penyidik pegawai negeri sipil, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai;
2. Penyiapan penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai;
3. Penyiapan perumusan dan pemberian bimbingan teknis di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai;
4. Penyiapan pelaksanaan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai;
5. Penyiapan pembinaan teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut serta penyusunan dan pemberian kualifikasi teknis sumber daya manusia di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air dan pemberian perijinan;
6. Penyiapan pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai; dan

7. Pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian dan rumahtangga Direktorat.

Struktur



Gambar 4.7 Struktur Dit KPLP Ditjen Hubla (Sumber : [www.http://hubla.dephub.go.id](http://hubla.dephub.go.id))

4.1.2 Kinerja *Stakeholders* Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode Tahun 2015-2016

Kinerja *stakeholders* yang tergabung dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla dapat dilihat dari hasil capaian operasi dan partisipasi dari *stakeholders*. Terjadinya peningkatan hasil capaian pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla tahun 2016 jika dibandingkan dengan hasil capaian pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla tahun 2015 menunjukkan bahwa terjadi peningkatan kinerja *stakeholders* yang tergabung dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode tahun 2016. Hasil capaian target pada tahun 2016 sebesar 440% juga menunjukkan bahwa secara keseluruhan kinerja *stakeholders* yang tergabung dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla sudah baik, dimana hasil operasi yang dilaksanakan dapat jauh melampaui target yang telah ditentukan.

Tabel 4.2 Hasil Operasi Nusantara Tahun 2015 dan Potensi Kerugian

No	JENIS OPERASI	SEKTOR OPERASI	HASIL		POTENSI KERUGIAN
			RIK	KAP	
1	OPERASI NUSANTARA I & II 20 JAN S.D. 18 FEB	Selat Malaka, Selat Makassar, Laut Sulawesi & Laut Arafuru	302	8	67,4 MILYAR
2	OPERASI NUSANTARA III & OPERASI PALAPA I 3 MAR S.D. 7 APR	Selat Malaka, Perairan Kepri, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Arafuru	344	7	6,1 MILYAR
3	OPERASI NUSANTARA IV & PALAPA II 13 APR S.D. 12 MEI	Selat Malaka, Perairan Kepri, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Arafuru	390	7	75,3 MILYAR
4	OPERASI NUSANTARA V, OPERASI NUSANTARA VI & OPERASI PALAPA III 20 MEI S.D. 18 JUNI	Selat Malaka, Perairan Kepri, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Banda, Laut Kupang & Laut Arafuru	449	0	0
5	OPERASI NUSANTARA VII & VII 30 JUNI S.D. 29 JULI	Selat Malaka, Perairan Kepri, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Banda, Laut Kupang & Laut Arafuru	315	3	4,6 MILYAR
6	OPERASI NUSANTARA IX 18 AGU S.D. 16 SEPT	Selat Malaka, Perairan Kepri, Selat Makassar,	280	2	4,9 MILYAR

		Laut Banda, Laut Kupang & Perairan Timika			
TOTAL			2080	27	158,3 MILYAR

Sumber : Diolah dari Paparan Kabakamla dalam Seminar Seskoau 2015

Tabel 4.3 Hasil Operasi Bersama Nusantara Tahun 2016

No.	Jenis Operasi	Jumlah Kapal Diperiksa	Jumlah Kapal Ditangkap
1	OPERASI SNUS-I/16	90	4
2	OPSNUS-II/16	31	2
3	OPSNUS-III/16	76	1
4	OPSNUS-IV/16	149	12
5	OPSNUS-V/16	232	14
6	OPSNUS-VI/16	235	6
7	OPSNUS-VII/16	276	8
8	OPSNUS-VIII/16	223	11
9	PENGUATAN OPSNUS-VIII/16	81	12
10	OPSNUS-IX/16	216	3
11	PENGUATAN OPSNUS-IX/16	94	11
TOTAL		1716	84

Sumber : Diolah dari Bakamla

Pada tahun 2015, Bakamla menyelenggarakan Operasi Bersama Nusantara sebanyak sembilan kali dimana cakupannya membentang dari wilayah barat sampai wilayah timur perairan wilayah dan yurisdiksi Indonesia, yaitu pada Selat Malaka, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Arafuru, Perairan Kepulauan Riau, Laut Banda, Laut Kupang, dan Perairan Timika. Capaian hasil Operasi Bersama Nusantara Tahun 2015 berjumlah 2080 kapal diperiksa dengan hasil tangkapan sebanyak 27

kapal. Total potensi kekayaan negara yang diselamatkan sebesar 158,3 milyar rupiah. Kemudian, pada tahun 2016, Operasi Bersama Nusantara Bakamla diselenggarakan sebanyak sembilan kali dengan dua kali operasi penguatan. Capaian dari hasil Operasi Bersama Nusantara Bakamla 2016 sebesar 1716 pemeriksaan kapal dan hasil tangkapan berjumlah 84 kapal. Hasil capaian Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2016 terdapat peningkatan yang signifikan jika dibandingkan dengan hasil capaian Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2015. Pada tahun 2015, Operasi Bersama Nusantara Bakamla berhasil menangkap sebanyak 27 kapal dengan potensi kerugian yang berhasil diselamatkan sebesar 158,3 milyar rupiah, kemudian Operasi Bersama Nusantara Bakamla yang dilakukan sepanjang tahun 2016 berhasil menangkap 84 kapal. Persentase capaian dari target yang ditentukan pada tahun 2015 mencapai 39%, sedangkan capaian target Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2016 mencapai 440%. Jenis tangkapan pada tahun 2016 yang paling banyak adalah *illegal fishing* sebanyak 41 kasus, pelanggaran dokumen sebanyak 24 kasus, penyelundupan sebanyak 8 kasus, keimigrasian 7 kasus dan bahan bakar minyak ilegal sebanyak 4 kasus.

Berdasarkan wawancara dengan informan dari PSDKP KKP, pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla Tahun 2016, tangkapan yang paling banyak dilakukan oleh unsur kapal patroli dari PSDKP KKP, informan tersebut menyatakan bahwa doktrin dan budaya PSDKP mempengaruhi dalam kinerja PSDKP tersebut, dimana PSDKP didoktrin jika operasi laut harus menangkap, jika sudah ditetapkan target operasi, apapun yang terjadi, PSDKP harus berani menangkap. Pendapat tersebut didukung oleh Data Rekapitulasi hasil gelar operasi Kapal Pengawas PSDKP KKP dengan Bakamla pada tahun 2016 yang dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut ini :

Tabel 4.4 Rekapitulasi Hasil Gelar Operasi Kapal Pengawas PSDKP KKP Dengan Bakamla Pada Tahun 2016

No.	Nama Kapal Pengawas	Hari Ops	Hasil					
			Riksa			Tangkap		
			KII	KIA	JML	KII	KIA	JML
1	KP HIU 02 (NUSANTARA II)	30	22	0	22	0	0	0
2	KP HIU 15 (NUSANTARA IV)	30	16	3	19	0	3	3
3	KP HIU 14 (NUSANTARA VI)	20	4	2	6	0	2	2
4	KP HIU 05 (NUSANTARA VII)	20	27	0	27	0	0	0
5	KP HMC 05 (NUSANTARA VII)	20	20	0	20	0	0	0
6	KP HIU 03 (NUSANTARA VII)	20	20	0	20	0	0	0
7	KP HMC 01 (NUSANTARA VIII & IX)	70	7	19	26	0	19	19
8	KP HIU 07 (NUSANTARA VIII)	20	16	0	16	0	0	0
9	KP ORCA 03 (NUSANTARA VIII & IX)	50	11	10	21	0	10	10
10	KP HMCT 02 (NUSANTARA IX)	20	10	1	11	0	1	1
TOTAL OPS BAKAMLA		300	153	35	188	0	35	35

Sumber : Diolah dari PSDKP KKP

Pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla tahun 2016, PSDKP KKP mengikutsertakan 10 kapal, yaitu KP. HIU 02 pada Operasi Nusantara II, KP. HIU 15 pada Operasi IV, KP. HIU 14 pada Operasi Nusantara VI, KP. HIU 05 pada Operasi Nusantara VI, KP. HMC 05 pada

Operasi Nusantara VII, KP. HIU 03 pada Operasi Nusantara VII, KP. HMC 01 pada Operasi Nusantara VIII dan IX, KP. HIU 07 pada Operasi Nusantara VIII, KP. ORCA 03 pada Operasi Nusantara VII dan IX dan KP. HMCT 02 pada Operasi Nusantara IX. Total tangkapan unsur kapal patroli PSDKP KKP dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla tahun 2016 sebanyak 35 kapal, yang seluruhnya merupakan kapal ikan asing. Jumlah tersebut sebesar 29,4 % dari hasil keseluruhan tangkapan Operasi Bersama Nusantara Bakamla 2016 yang berjumlah 84 kapal. Jumlah dukungan unsur kapal patroli PSDKP KKP dan hasil tangkapan meningkat pesat pada Operasi Bersama Nusantara 2016 jika dibandingkan dengan dukungan unsur kapal patroli dan hasil tangkapan PSDKP KKP pada Operasi Bersama Nusantara 2015, pada Operasi Bersama Tahun 2015, PSDKP KKP mengikutsertakan dua kapal pengawas yaitu KP. HIU MACAN 005 pada Operasi Nusantara I dan KP HIU 005 pada Operasi Nusantara dengan jumlah kapal yang diperiksa total 29 kapal dan tidak ada kapal yang ditangkap.

Sebagai bentuk apresiasi kepada *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara, pada 15 Desember 2016, bertepatan dengan Upacara Hari Ulang Tahun Bakamla yang ke 2, kapal-kapal patroli yang berprestasi diberikan penghargaan oleh Bakamla. Kapal-kapal patroli tersebut adalah KAL Viper dengan capaian 149 pemeriksaan dan 10 penahanan dalam Operasi Nusantara 1, V dan VII, KP Hiu Macan 01 dengan capaian 24 pemeriksaan dan 19 penahanan dalam Operasi Nusantara VIII, Penguatan Operasi Nusantara VIII, dan Penguatan Operasi Nusantara IX, KP Prenjak dengan capaian 25 pemeriksaan dan 10 penahanan dalam Operasi Nusantara VIII dan Penguatan Operasi Nusantara VIII, BC 8006 dengan capaian 30 pemeriksaan dan 1 penahanan dalam Operasi Nusantara VIII, KN Belut Laut dengan capaian 119 pemeriksaan dan 5 penahanan dalam Operasi Nusantara I, IV, V, VI, VII, Penguatan Operasi Nusantara IX, Operasi Malindo 25 A dan Operasi Malindo 25 B.

4.1.3 Sinergitas Antar *Stakeholders* Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode Tahun 2015-2016

Dinamika yang ada pada keamanan maritim di Indonesia tentunya akan berpengaruh kepada sinergitas antar *stakeholders* yang tergabung dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla, secara geografis wilayah perairan Indonesia yang begitu luas, dengan potensi kekayaan yang luar biasa mengakibatkan ancaman-ancaman keamanan maritim yang memiliki spektrum cukup luas. Postur yang dimiliki oleh tiap *stakeholders* juga memiliki pengaruh dalam menjaga keamanan wilayah laut Indonesia

A. Kondisi Keamanan Maritim Indonesia

Dinamika perkembangan ancaman keamanan maritim baik yang bersifat faktual maupun potensial mempengaruhi situasi keamanan maritim di Indonesia. Aktualisasi dari segala ancaman yang terjadi pada domain maritim Indonesia akan berakibat langsung terhadap stabilitas keamanan maritim dan menjadikan lingkungan maritim Indonesia menjadi tidak aman sesuai dengan pernyataan Mayor Laut (KH) Haridus selaku Pabanda Gakkumla Staf Umum Operasi Kasal (Wawancara pada 13 Maret 2017) situasi keamanan maritim di Indonesia tidak terlepas dari dinamika perkembangan segala ancaman terhadap pengguna laut maupun terhadap kedaulatan dan keutuhan negara baik ancaman yang bersifat faktual maupun potensial. Aktualisasi dari segala ancaman yang terjadi pada lingkungan maritim Indonesia akan berakibat langsung terhadap stabilitas keamanan maritim dan menjadikan lingkungan maritim Indonesia menjadi tidak aman. Seberapa besar intensitas, kuantitas, kualitas dan luasnya ancaman dapat mengindikasikan seberapa tinggi level keamanan maritim di Indonesia.

Tata kelola keamanan maritim di Indonesia saat ini menurut Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017), masing-masing masih sektoral, karena pada saat ini keselamatan dan keselamatan pelayaran memiliki definisi yang berbeda diantara para *stakeholders*, masalah

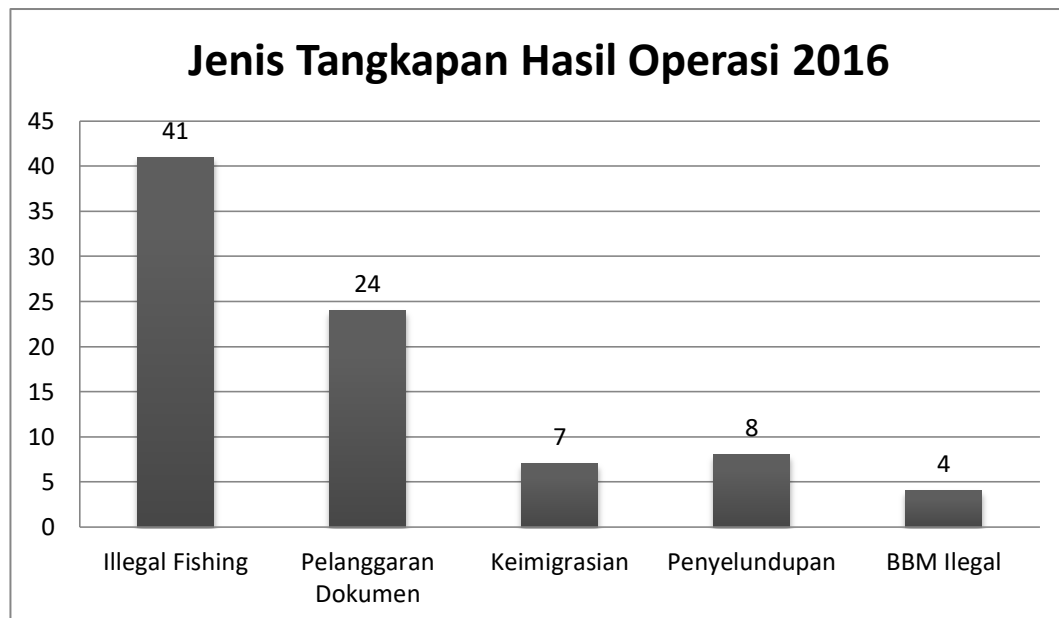
utamanya terletak pada perbedaan persepsi mengenai keamanan laut itu sendiri diantara para *stakeholders*, seharusnya ada sebuah konsep atau rumusan yang disepakati bersama mengenai keamanan laut yang terintegrasi dan tersinergi. Sedangkan kondisi aktual keamanan maritim di Indonesia saat ini dapat dikatakan belum aman seluruhnya walaupun memang terjadi peningkatan dibandingkan dengan beberapa tahun ke belakang, tetap diperlukan peningkatan ke depannya untuk optimasi keamanan maritim Indonesia di kemudian hari, seperti yang dijelaskan oleh Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 6 Februari 2017) bahwa kondisi keamanan maritim Indonesia secara umum dapat dikatakan relatif aman, akan tetapi masih ada kapal-kapal asing yang masuk ke daerah Indonesia untuk mengambil ikan secara ilegal, jadi menurut Polair kondisi keamanan maritim Indonesia saat ini belum aman secara keseluruhan.

Jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya, memang terjadi peningkatan yang lebih baik pada kondisi keamanan maritim di Indonesia, namun pada beberapa area khususnya area-area terluar perlu diperketat sehingga sumber daya yang dimiliki Indonesia tidak dicuri oleh pihak asing seperti yang dijelaskan oleh Mukhtar A.Pi M.Si selaku Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur PSDKP (Wawancara pada 7 Februari 2017) bahwa kondisi keamanan maritim Indonesia saat ini, semua kapal-kapal *stakeholders* di bawah kendali Bakamla dan di bawah kendali Satgas 115 sudah menyebar ke seluruh wilayah Indonesia. Namun, bagian-bagian terluar masih perlu diperketat dan dioptimalkan lagi pengawasannya untuk menjaga sumber daya laut Indonesia, hingga saat ini masih sering didapati kapal asing yang mencuri ikan baik di wilayah kedaulatan maupun wilayah yurisdiksi Indonesia.

B. Ancaman Keamanan Maritim Indonesia

Berdasarkan hasil tangkapan Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2016 yang dapat dilihat pada Gambar 4.ancaman terhadap keamanan maritim yang paling sering terjadi sepanjang tahun 2016 adalah *Illegal fishing*, pelanggaran dokumen dan penyelundupan.

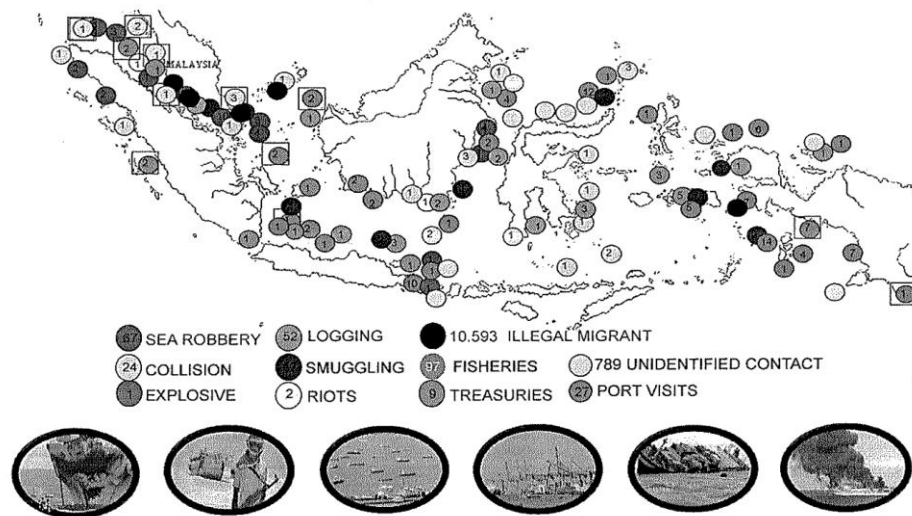
Sesuai dengan pernyataan Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 6 Februari 2017) bahwa *illegal fishing* dari kapal ikan asing merupakan pelanggaran hukum yang sering terjadi di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia dan merupakan ancaman terbesar keamanan maritim saat ini.



Gambar 4.8 Jenis Tangkapan Hasil Operasi Bakamla Tahun 2016 (Sumber : Diolah dari Bakamla)

Sedangkan area yang paling rawan terhadap ancaman *illegal fishing* menurut PSDKP adalah Perairan Natuna, Laut Sulawesi dan Laut Arafura dan area yang paling rawan terhadap ancaman pelanggaran kebapean seperti penyelundupan barang dan lain sebagainya menurut Bea Cukai adalah Selat Malaka dan Selat Singapura. Mencermati dinamika konflik di Laut Cina Selatan (LCS), maka menurut TNI AL area yang paling rawan terhadap pelanggaran kedaulatan dan ancaman militer di laut Indonesia saat ini adalah di Perairan Natuna, karena tidak tertutup kemungkinan akan terjadi *spill over* di Perairan Natuna jika eskalasi konflik di Laut Cina Selatan meningkat dan TNI AL harus mempertahankan kedaulatan NKRI di Laut Natuna sampai dengan batas landas kontinen dan sebagian perairan *high seas* di sekitarnya.

DATA & FAKTA KEAMANAN LAUT 2012 – 2015



**Gambar 4.9 Data dan Fakta Keamanan Laut Indonesia Tahun 2012-2015 (Sumber :
Paparan Kabakamla dalam Seminar Seskoau 2015)**

Namun menurut Bambang Widiatmoko, S.Ap, selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017) ancaman-ancaman tradisional seperti *illegal fishing*, penyelundupan dan lain sebagainya sejak dulu memang sudah terjadi, dinamika ancaman yang kian berkembang juga harus diperhatikan, ancaman-ancaman asimetris seperti impor budaya, perusakan moral bangsa dan *extraordinary crime* seperti narkoba dapat berdampak besar di kemudian hari, ancaman-ancaman seperti ini juga harus diperhatikan. Lebih lanjut dijelaskan bahwa setiap ancaman-ancaman terhadap keamanan maritim sama berbahanya.

Dalam menghadapi ancaman-ancaman keamanan maritim, setiap *stakeholders* merasa bahwa postur kekuatan yang dimiliki masih kurang cukup untuk menghadapi ancaman-ancaman keamanan maritim tersebut. Seperti yang disampaikan oleh Mayor Laut (KH) Haridus selaku Pabanda Gakkumla Staf Umum Operasi Kasal (Wawancara pada 13 Maret 2017) menyatakan bahwa ketersediaan dan kemampuan alutsista dari instansi

terkait termasuk TNI AL belum sepenuhnya dapat mencakup wilayah perairan Indonesia serta terbatasnya dukungan BBM juga menjadi kendala. Sehingga dibutuhkan suatu terobosan baru dalam sistem keamanan laut di Indonesia untuk dapat mensinergikan segala kemampuan yang dimiliki oleh seluruh instansi yang terkait. Mukhtar A. Pi M. Si selaku Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur PSDKP (Wawancara pada 20 Februari 2017) juga menyatakan bahwa postur kapal yang dimiliki PSKP saat ini hanya 39 kapal, jika dibandingkan dengan luas wilayah Indonesia yang harus dijaga, jumlah kapal tersebut masih kurang dan belum dapat mencakup luas wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia yang harus dijaga oleh PSDKP. Sependapat dengan dua narasumber sebelumnya, Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 6 Februari 2017) menyatakan bahwa Postur Polair saat ini masih banyak kekurangan dan belum cukup untuk mengamankan wilayah Indonesia yang begitu luas.

D. Kendala-kendala yang dihadapi *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Tahun 2015-2016

Kendala yang dihadapi Bakamla dalam Operasi Bersama adalah keterbatasan postur Bakamla, dengan jumlah kapal yang sangat terbatas, Bakamla memerlukan dukungan *stakeholders* dalam mengoptimalkan Operasi Bersama tersebut. Dukungan *stakeholders* juga dirasakan oleh Bakamla masih belum optimal, terkadang masih terdapat *stakeholders* yang tidak mengirimkan unsur kapal patroli di dalam Operasi Bersama dengan alasan unsur kapal *stakeholders* tidak ada yang tersedia karena masih digunakan untuk operasi mandiri karena masih dalam perbaikan atau *maintenance*.

Pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla, beberapa *stakeholders* merasa penempatan dan area penugasan operasi harus lebih disesuaikan lagi dengan ancaman-ancaman yang ada. Seperti yang dikemukakan oleh I Wayan Saptadharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Dit P2 Ditjen Bea Cukai (Wawancara pada)

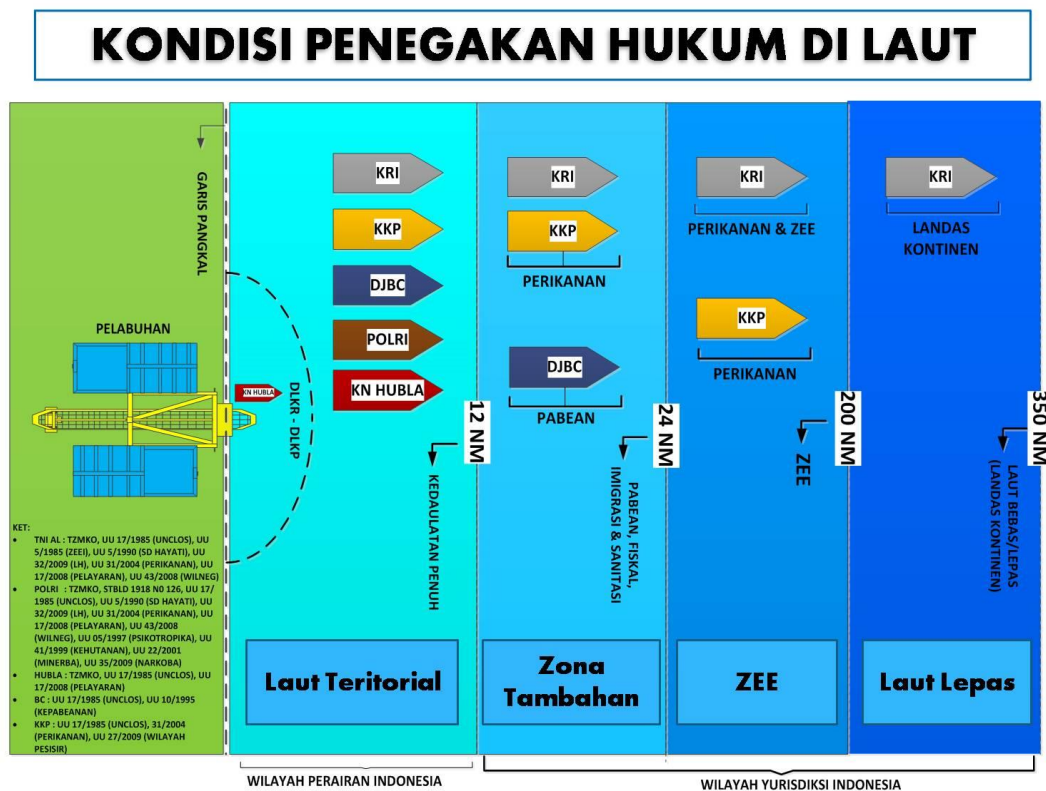
bahwa pada Operasi Bersama Bakamla, penempatan dan area penugasan Ditjen Bea Cukai apakah sudah tepat atau belum, penempatan dan area penugasan Ditjen Bea Cukai harus melihat area kerawan pelanggaran kepabeanan. Fokus area operasi laut Ditjen Bea Cukai pada area perlintasan barang, seperti pada muara-muara sungai, selat-selat perlintasan barang dan lain-lain.

Menurut Mayor Laut (KH) Haridus selaku Pabanda Gakkumla Staf Umum Operasi Kasal (Wawancara pada 13 Maret 2017) menyatakan bahwa untuk mensinergikan patroli bersama maka Bakamla bersama instansi terkait lainnya perlu menyusun prosedur tetap terkait pola, sektor dan kebutuhan operasi sehingga patroli keamanan laut optimal. Disamping itu untuk *sharing information*, dibutuhkan mekanisme pelaporan yang cepat dan tepat dengan mengintegrasikan sistem deteksi yang dimiliki oleh Bakamla maupun sistem yang dimiliki oleh instansi terkait lainnya agar patroli keamanan laut oleh Bakamla lebih optimal. Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Ditpolair Baharkam Polri (Wawancara pada 6 Februari 2017) menyatakan bahwa tidak ada kendala yang dialami selama mengikuti Operasi Bersama Nusantara Bakamla, karena unsur Polair yang di BKO difasilitasi lengkap oleh Bakamla, dukungan dari *stakeholders* lain pun tidak ada masalah selama mengikuti Gelar Operasi Bersama, kendala yang dihadapi hanyalah faktor cuaca buruk ketika melakukan patroli laut jarak jauh. Mukhtar A.Pi M.Si, selaku Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur Ditjen PSDKP KKP (Wawancara pada 7 Februari 2017) menyatakan bahwa sebenarnya selama ini di dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla tidak ada kendala, karena dari beberapa Operasi Bersama yang diikuti, PSDKP dan Bakamla sudah berpadu, misalnya dalam hal bantuan unsur kapal patroli, PSDKP selalu memperbantukan kapal patroli yang diminta oleh Bakamla.

4.1.4 Peningkatan Sinergitas antar *Stakeholders* Keamanan Maritim Indonesia

Postur tiap-tiap *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia saat ini belum cukup untuk menghadapi ancaman-ancaman keamanan maritim dan dikarenakan kondisi geografis Indonesia sendiri yang memiliki wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi yang sangat luas. Tiap-tiap *stakeholders* perlu untuk bersinergi dalam mengoptimalkan kondisi keamanan maritim di Indonesia, sesuai dengan pernyataan dari Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 6 Februari 2017) bahwa untuk mengamankan Indonesia perlu adanya sinergi antar instansi melihat postur yang dimiliki oleh tiap-tiap instansi saat ini.

Sinergitas antar *stakeholders* di Indonesia saat ini belum ideal dikarenakan perbedaan persepsi antar *stakeholders* mengenai konsep keamanan maritim itu sendiri. Sinergi yang ideal antar *stakeholders* akan terbentuk apabila antar lembaga memiliki persepsi yang sama mengenai keamanan maritim, saat ini definisi konsep tersebut di Indonesia belum dapat disepakati dan antar *stakeholders* memiliki pandangan yang berbeda-beda mengenai definisi keamanan maritim, sesuai dengan pernyataan dari Bambang Widiatmoko S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017) bahwa selama ini di Indonesia masing-masing masih bersifat sektoral, tiap instansi memiliki definisi dan persepsi yang berbeda mengenai keamanan laut, contohnya seperti keamanan dan keselamatan pelayaran memiliki definisi yang berbeda, sinergi akan terbentuk apabila konsep daripada keamanan laut memiliki persepsi yang sama antar lembaga.



Gambar 4.10 Kondisi Penegakan Hukum di Laut (Sumber : Paparan Kabakmla pada Seminar Seskoau 2015)

Sedangkan menurut Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Dit P2 Ditjen Bea Cukai sinergitas antar *stakeholders* pada saat ini terletak pada masalah *trust* (kepercayaan), dimana kepercayaan antar *stakeholders* dianggap masih kurang kuat.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Kinerja *Stakeholders* Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla 2015-2016

Kepentingan ekonomi negara lain yang sangat tinggi terhadap Indonesia menyebabkan isu keamanan maritim di Indonesia akan terus muncul dan mengemuka, khususnya pada area choke points dan alur-alur pelayaran di perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia (Buntoro, p. 9). Keamanan maritim menurut Roell et all (2013, p.2) adalah kombinasi

tindakan-tindakan preventif dan responsif untuk melindungi domain maritim dari ancaman-ancaman dan tindakan pelanggaran hukum.

Sesuai dengan konsep keamanan maritim menurut Roell, Operasi Bersama Nusantara Bakamla adalah salah satu upaya pemerintah dalam melindungi domain maritim dari ancaman-ancaman dan tindakan pelanggaran hukum. Operasi Bersama Nusantara Bakamla yang dilakukan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia melibatkan dukungan dari unsur-unsur personel dan kapal patroli dari kementerian atau lembaga yang menyelenggarakan operasi laut antara lain TNI AL, Polri, Ditjen Hubla, Bea Cukai dan PSDKP KKP. Ancaman-ancaman keamanan maritim yang dihadapi dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla antara lain adalah :

1. Ancaman konvensional seperti pelanggaran kepabeanan, penangkapan ikan illegal, pencurian kekayaan laut
2. Ancaman Transnasional seperti terorisme, *transnational organized crime*, pencucian uang melalui tindakan kriminal di laut.
3. Ancaman keselamatan pelayaran (*navigational hazard*)
4. Ancaman kelestarian lingkungan laut (*environmental hazard*)

Kondisi aktual keamanan maritim di Indonesia saat ini dapat dikatakan belum aman seluruhnya walaupun memang terjadi peningkatan dibandingkan dengan beberapa tahun ke belakang, tetap diperlukan peningkatan ke depannya untuk optimasi keamanan maritim Indonesia di kemudian hari, seperti yang dijelaskan oleh Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 6 Februari 2017) secara umum kondisi keamanan maritim Indonesia sudah aman, namun secara menyeluruh belum aman stabil dikarenakan masih didapati kapal-kapal ikan asing yang masuk untuk melakukan *illegal fishing* di Indonesia.

Untuk mengetahui sejauh mana keberhasilan Operasi Bersama Nusantara Bakamla tahun 2015 dan tahun 2016 dalam menghadapi ancaman-ancaman keamanan maritim perlu kita lihat kinerja yang dilakukan oleh *stakeholders* yang terlibat di dalamnya. Kinerja organisasi menurut Sobandi (2006, p. 176) merupakan sesuatu yang telah dicapai

oleh organisasi dalam kurun waktu tertentu, baik yang terkait dengan *input, output, outcome, benefit* maupun *impact*. Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla, kinerja organisasi adalah capaian atau hasil pemeriksaan dan tangkapan kapal dari operasi yang melibatkan unsur personel dan kapal patroli dari berbagai *stakeholders* tersebut yang terkait dengan *input, output, outcome, benefit* maupun *impact* dari operasi bersama tersebut.

A. *Input* Operasi Bersama Nusantara Bakamla

Input dari Operasi Bersama Nusantara tersebut adalah personel dan unsur kapal patroli yang diikutsertakan oleh setiap *stakeholders* di dalam Operasi Bersama tersebut, di dalam Operasi Bersama Bakamla pada tahun 2016 terdapat 54 unsur kapal patroli dari *stakeholders* terkait yang diikutsertakan. Secara umum terdapat peningkatan *input* atau jumlah personel dan kapal patroli yang diikutsertakan oleh *stakeholders*. Salah satu *stakeholders* tersebut adalah PSDKP KKP, dimana pada tahun 2015, unsur kapal patroli yang diikutsertakan oleh PSDKP KKP sebanyak dua kapal pengawas, yaitu KP. Hiu Macan 005 dan KP. Hiu 005, sedangkan pada Operasi Bersama Nusantara 2016, PSDKP KKP mengikutsertakan sebanyak 10 kapal pengawas, antara lain KP. Hiu 02, KP. Hiu 15, KP. Hiu 14, KP. Hiu 05, KP. HMC 05, KP. Hiu 03, KP. HMC 01, KP. Hiu 07, KP. Orca 03, dan KP. HMCT 02. *Stakeholders* juga selalu siap mendukung dengan mengirimkan unsur kapal patroli apabila diminta oleh Bakamla untuk ikut serta dalam Operasi Bersama sesuai dengan pernyataan yang disampaikan oleh narasumber dari salah satu *stakeholders*, I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Dit P2 Bea Cukai (Wawancara pada 9 Maret 2017) bahwa Bea Cukai selalu mendukung apabila Bakamla memerlukan kapal patroli dalam Operasi Bersama.

B. Output Operasi Bersama Nusantara Bakamla

Output dari Operasi Bersama Nusantara Bakamla adalah hasil atau capaian dari operasi tersebut. Capaian dari operasi tersebut adalah berapa banyak jumlah kapal yang berhasil diperiksa dan ditangkap. Capaian pada Operasi Bersama Nusantara tahun 2015 sebanyak 2080 kapal diperiksa dan 27 kapal ditangkap dengan potensi kekayaan negara yang berhasil diselamatkan sebesar 15,8 milyar rupiah. Sedangkan capaian pada Operasi Bersama Nusantara tahun 2016 adalah sebanyak 1716 kapal yang diperiksa dan 84 kapal berhasil ditangkap.

C. Outcome Operasi Bersama Nusantara Bakamla

Outcome dari Operasi Bersama Nusantara Bakamla dalam kata lain dapat dikatakan sebagai target atau hasil yang diharapkan dari Operasi Bersama Nusantara tersebut, seberapa besar capaian dari Operasi Bersama Nusantara dengan target yang ditetapkan. Persentase capaian target pada Operasi Nusantara Bakamla pada tahun 2015 sebesar 39%, sedangkan persentase capaian target pada tahun 2016 meningkat pesat mencapai 440%.

D. Benefit Operasi Bersama Nusantara Bakamla

Benefit atau keuntungan dari Operasi Bersama Nusantara Bakamla adalah setiap *stakeholders* bisa berpadu dan bersinergi dalam menghadapi ancaman-ancaman keamanan maritim, dikarenakan kekurangan postur yang dimiliki oleh setiap *stakeholders* dalam menghadapi ancaman-ancaman keamanan maritim, seperti yang dinyatakan oleh narasumber dari beberapa *stakeholders* berikut ini;

Kompol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 6 Februari 2017) menyatakan bahwa dikarenakan postur yang dimiliki tiap-tiap instansi saat ini masih kurang dalam mengamankan perairan Indonesia dari ancaman-ancaman keamanan maritim, diperlukan sinergitas antar instansi untuk mengamankan Indonesia. Senada dengan Kompol Jimmy Pakpahan, Mayor Laut (KH) Haridus selaku Pabanda

Gakkumla Staf Umum Operasi Kasal Mabes AL (Wawancara pada 13 Maret 2017) menyatakan bahwa ketersediaan dan kemampuan alutsista yang dimiliki oleh *stakeholders* termasuk TNI AL belum sepenuhnya dapat mengamankan wilayah perairan Indonesia, terbatasnya logistik dan dukungan BBM juga menjadi permasalahan, sehingga TNI AL beranggapan bahwa perlu adanya suatu terobosan baru dalam sistem keamanan laut di Indonesia untuk dapat mensinergikan segala kemampuan yang dimiliki oleh seluruh *stakeholders*.

D. *Impact* Operasi Bersama Nusantara Bakamla

Impact atau dampak dari kinerja *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamlatentunya adalah optimasi keamanan maritim di Indonesia, dimana tujuan dari Operasi Bersama itu sendiri adalah untuk menciptakan kondisi laut yang aman dan stabil dari ancaman-ancaman keamanan maritim. Dampak ini secara tidak langsung akan dirasakan oleh seluruh elemen bangsa Indonesia, dimana implikasi dari isu keamanan maritim akan berdampak kepada aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan (Buntoro, p.9).

4.2.2 Sinergitas *Stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Tahun 2015-2016

A. Sinergi *Stakeholders* Keamanan Maritim di Indonesia

Terdapat 25 Undang-Undang di luar Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan di laut serta terdapat 11 instansi yang berwenang di laut selain Bakamla. Bambang Widiatmoko S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017) menyatakah bahwa tugas-tugas keamanan maritim di Indonesia belum padu atau sinergis, karena definisi keamanan maritim di Indonesia diartikan secara berbeda-beda antar *stakeholders*. Sinergi akan terbentuk apabila terdapat persepsi yang sama antar *stakeholders* mengenai konsep dari keamanan maritim. Pendapat tersebut didukung oleh I Wayan

Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Bea Cukai (Wawancara pada 9 Maret 2017) menyatakan bahwa saat ini tidak ada definisi mengenai keamanan maritim yang disepakati antara para *stakeholders*, jika ingin bersinergi harus ada kepentingan bersama, tujuan bersama, barulah antar *stakeholders* dapat bersinergi.

Temuan tersebut sesuai dengan konsep Roell et al (2013, p.2) yang menyatakan bahwa tidak ada pengertian legal maupun pengertian yang disepakati secara internasional mengenai keamanan maritim dikarenakan topiknya yang begitu luas, mencakup berbagai macam sektor kebijakan. Namun, Roell et al (dalam Octavian, 2014) mengategorikan hal-hal yang bisa dikatakan sebagai bagian dari keamanan maritim di antaranya adalah :

1. Keamanan dan perdamaian internasional
2. Kedaulatan, integritas teritorial dan kebebasan politik
3. Keamanan komunikasi jalur laut
4. Perlindungan keamanan dari kejahatan di laut
5. Keamanan sumber daya, akses terhadap sumber daya laut dan dasar laut
6. Perlindungan lingkungan
7. Keamanan para pelaut dan nelayan

Sinergi antar *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia termasuk ke dalam kategori konsep tata kelola laut dalam skala ruang nasional. Sesuai dengan Miles (2000, p. 7-8) yang menyatakan bahwa konsep tata kelola laut terdiri dari tiga komponen yang didistribusikan antara empat skala ruang. Skala ruang tersebut adalah global, regional (internasional), nasional dan sub-nasional. Ketiga komponen tersebut antara lain adalah :

1. Norma dan aturan yang tidak hanya mengatakan standar perilaku yang diijinkan adalah tetapi juga negara yang dapat memutuskan dan menerapkan kebijakan. Norma yang mengalokasikan wewenang dan yurisdiksi dari umum ke khusus.

2. Pola pengaturan kelembagaan di tingkat internasional dan nasional dan bagaimana kebijakan laut nasional dibuat (jika ada). Jika kebijakan laut nasional tidak ada, bagaimana mungkin dapat menghadapi inersia yang dihasilkan oleh kebijakan dan manajemen yang berbasis sektoral.
3. Ketepatan dan kelayakan dari substansi kebijakan terkait dengan permasalahan yang dihadapi.

B. Sinergi *Stakeholders* Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla

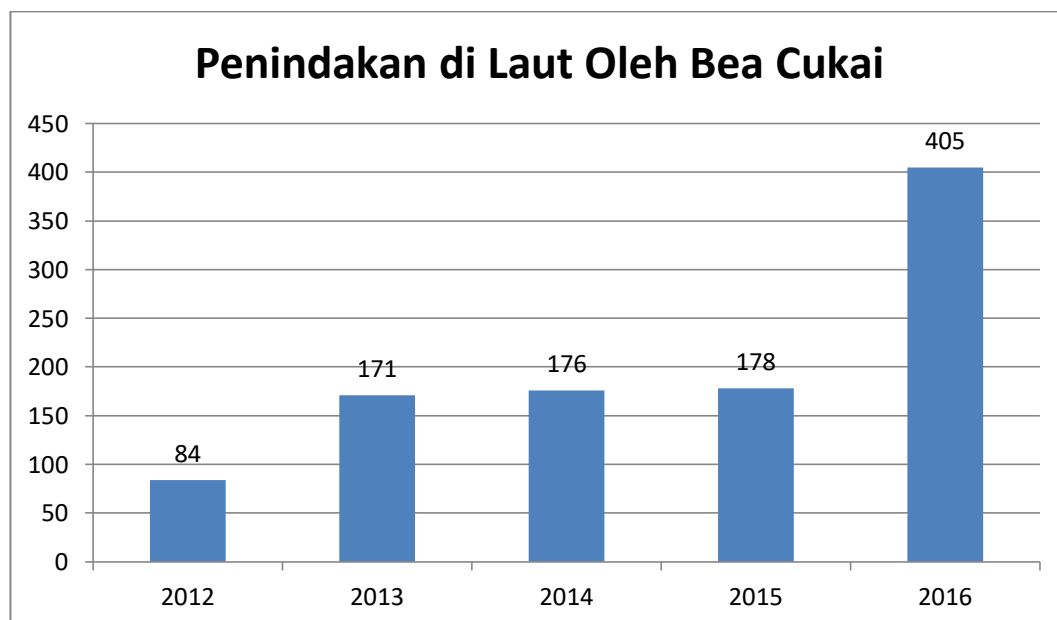
Operasi Bersama Nusantara adalah operasi yang melibatkan beberapa *stakeholders* baik dukungan personil maupun unsur kapal patroli. Hasil yang dicapai dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2015 sebanyak 27 kapal ditahan dan capaian Operasi Bersama Nusantara pada tahun 2016 sebanyak 84 kapal ditahan. Sinergitas menurut Ansoff (Dalam Knoll, 2008) adalah untuk menjelaskan dampak bahwa hasil yang dicapai bersama akan lebih besar daripada hasil individual, seperti $2 + 2 = 5$. Tolok ukur sinergitas menurut Ansoff berorientasi hasil yang dicapai, hasil yang dicapai pada Operasi Bersama Nusantara jumlahnya lebih sedikit dibandingkan dengan operasi yang dilakukan secara mandiri oleh *stakeholders* baik pada tahun 2015 ataupun 2016. Komparasi dari Capaian Operasi Bersama Nusantara dengan hasil Operasi Mandiri dari PSDKP dan Bea Cukai dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut ini :

Tabel 4.5 Rekapitulasi Gelar Operasi Kapal Pengawas Pangkalan PSDKP Tahun 2016

No.	Nama Kapal Pengawas	Hari Ops	Hasil					
			Riksa			Tangkap		
			KII	KIA	JML	KI	KIA	JML
1	KP Orca 01	91	47	4	51	0	4	4
2	KP Orca 02	95	43	9	52	0	9	9
3	KP Orca 03	95	24	24	48	0	24	24
4	KP Orca 04	110	11	0	11	0	0	0
5	KP Hiu Macan Tutul 01	177	97	8	105	2	8	10
6	KP Hiu Macan Tutul 02	135	129	9	138	0	5	5
7	KP Paus 01	130	96	0	96	2	0	2
8	KP Hiu Macan 01	136	126	6	132	0	6	6
9	KP Hiu Macan 02	128	125	0	125	0	0	0
10	KP Hiu Macan 03	143	130	0	130	3	0	3
11	KP Hiu Macan 04	133	85	0	85	0	0	0
12	KP Hiu Macan 05	124	115	6	121	0	6	6
13	KP Hiu Macan 06	138	109	3	112	2	3	5
14	KP HIU 01	130	166	0	166	0	0	0
15	KP HIU 02	110	96	0	96	0	0	0
16	KP HIU 03	125	146	0	146	0	0	0
17	KP HIU 04	130	135	4	139	0	2	2
18	KP HIU 05	110	143	0	143	9	0	9
19	KP HIU 06	135	131	0	131	0	0	0

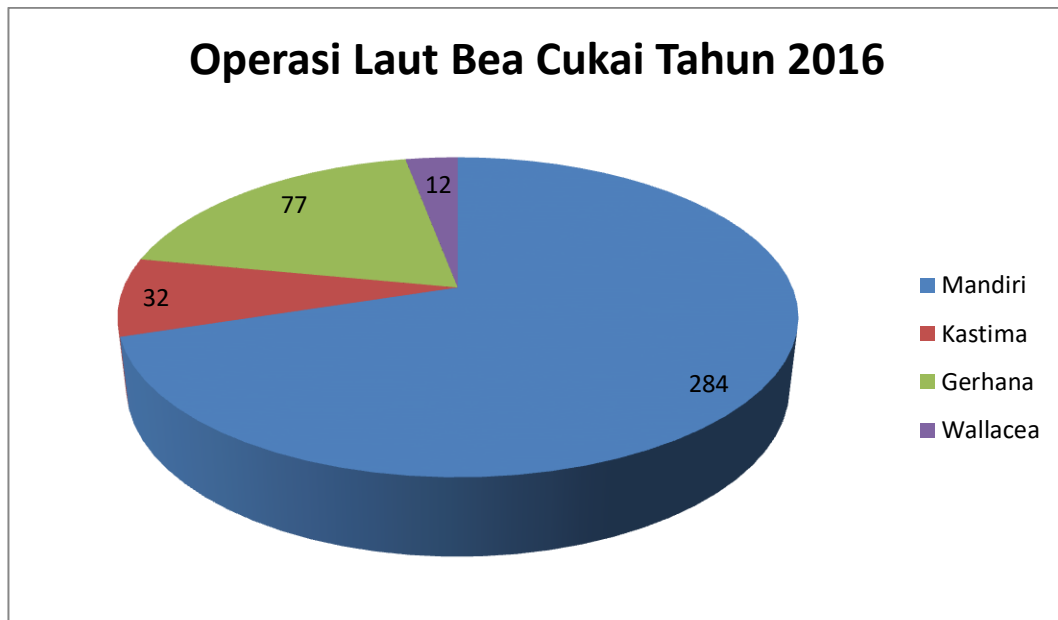
20	KP HIU 07	135	117	4	121	0	4	4
21	KP HIU 08	125	133	0	133	0	0	0
22	KP HIU 09	127	146	1	147	0	0	1
23	KP HIU 10	127	104	0	104	0	0	0
24	KP HIU 11	125	81	5	86	0	5	5
25	KP HIU 12	138	155	3	158	2	3	5
26	KP HIU 13	161	119	10	129	1	9	10
27	KP HIU 14	159	86	8	94	0	8	8
28	KP HIU 15	136	95	9	104	0	7	7
29	KP Akar Bahar 01	137	39	0	39	0	0	0
TOTAL		3745	3029	113	3142	21	104	125

(Sumber : Diolah dari PSDKP KKP)

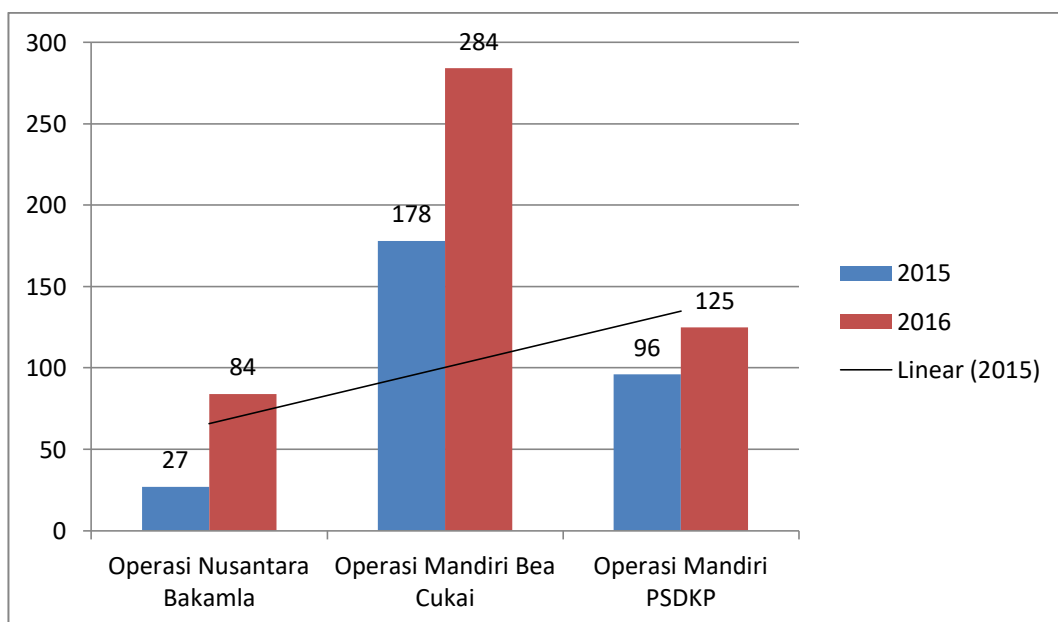


Gambar 4.11 Capaian Penindakan di Laut Oleh Bea Cukai Tahun 2012-2016

(Sumber : Diolah dari Bea Cukai)



Gambar 4.12 Komposisi Penindakan di Laut Oleh Bea Cukai Tahun 2016 Berdasarkan Jenis Operasi (Sumber : Diolah dari Bea Cukai)



Gambar 4.13 Komparasi Hasil Capaian Operasi Bersama Nusantara Bakamla, Operasi Mandiri Bea Cukai dan Operasi Mandiri PSDKPTahun 2015-2016 (Sumber : Diolah dari Bakamla, PSDKP, Bea Cukai)

Berdasarkan gambar di atas, dapat dikomparasi hasil operasi mandiri dan hasil Operasi Bersama dengan sampel dua *stakeholders* yaitu

Bea Cukai dan PSDKP. Operasi Mandiri PSDKP sepanjang tahun 2016 melibatkan 29 unsur kapal, dilakukan total selama 3029 hari operasi, dengan jumlah kapal yang diperiksa sebanyak 3142 kapal, 3029 diantaranya kapal ikan Indonesia, 113 diantaranya kapal ikan asing, dengan jumlah kapal yang ditangkap sebanyak 21 kapal ikan Indonesia dan 104 kapal ikan asing dengan jumlah total 125 kapal. Sedangkan Operasi Mandiri yang dilakukan oleh Bea Cukai sepanjang tahun 2016 sebanyak 125 kapal berhasil ditangkap. Capaian hasil Operasi Mandiri PSDKP pada tahun 2016 sebanyak 125 tangkapan, sedangkan hasil Operasi Mandiri Bea Cukai pada tahun 2016 sebanyak 284 tangkapan. Sesuai dengan teori sinergitas menurut Ansoff, berdasarkan komparasi hasil capaian Operasi Bersama Nusantara dengan Operasi Mandiri yang dilakukan oleh *stakeholders* membuktikan bahwa Operasi Bersama Nusantara Bakamla belum mencapai sinergis, capaian Operasi Bersama tersebut lebih sedikit dibandingkan dengan Operasi Mandiri yang dilakukan oleh *stakeholders*.

Kendala yang dihadapi adalah masalah kepercayaan seperti yang disampaikan oleh I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Dit P2 Bea Cukai (wawancara pada 9 Maret 2017) bahwa sinergitas antar *stakeholders* pada saat ini terletak pada masalah *trust* (kepercayaan). Masalah lainnya adalah kepentingan *stakeholders* yang berbeda-beda, perlu ada konsep keamanan laut secara nasional demi kepentingan dan tujuan laut nasional seperti yang disampaikan oleh Bambang Widiatmoko S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017). Temuan tersebut sesuai dengan *synergistic* menurut Stoner (1992). Stoner menyatakan bahwa terdapat tiga pola sinergitas yaitu *Defensive*, *Respectful* dan *Synergistic*. Pada tahap *synergistic* dengan kerjasama yang tinggi serta saling mempercayai akan menghasilkan pola komunikasi yang sinergitas (simbiosis mutualisme) yang berarti kerjasama yang terjalin akan menghasilkan *Output* yang jauh lebih besar dari jumlah hasil keluaran masing-masing pihak. Ketidaksinergisan tersebut sesuai dengan

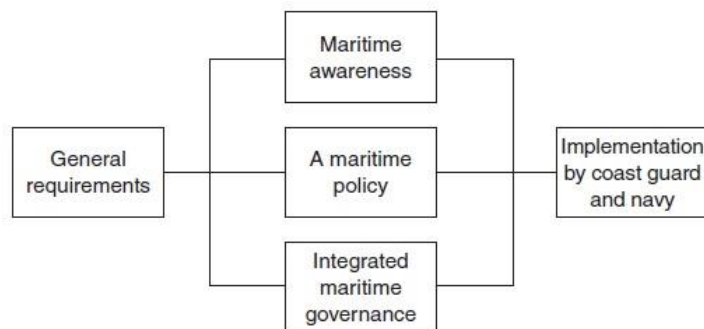
penelitian Sultan Djabieb pada tahun 2014, yang menyatakan bahwa sinergitas antar *stakeholders* keamanan di laut yaitu TNI dan Polri belum optimal.

4.2.3 Peningkatan Sinergitas Antar *Stakeholders* Keamanan Maritim

Kontribusi laut untuk pengembangan manusia dapat dimanfaatkan ke dalam empat elemen utama, yaitu sebagai sumber daya yang terkandung, sebagai utilitas sebagai alat transportasi dan perdagangan, sebagai sarana bertukar informasi, serta sebagai sumber daya dan kekuasaan. Keempat elemen-elemen tersebut saling terkait dan saling tergantung dalam menciptakan *Good Order at Sea* (Till, 2009). *Good Order at Sea* menurut Bateman et al (2009, p.7) dapat menjamin keselamatan dan keamanan dan memungkinkan negara untuk mengejar kepentingan nasional maritim mereka dan mengembangkan sumber daya laut yang berkelanjutan secara ekologis dan secara damai sesuai dengan hukum internasional. Prinsip-prinsip yang terdapat dalam *Good Order at* dapat digunakan untuk peningkatan sinergitas antar *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia dalam rangka optimasi keamanan maritim.

Kepentingan nasional maritim Indonesia adalah untuk *prosperity* atau peningkatan kesejahteraan dari sektor maritim, seperti yang dikatakan oleh Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017) bahwa tujuan Jokowi membuat poros maritim salah satunya adalah meningkatkan kesejahteraan (*prosperity*), jadi sebenarnya tujuan dari poros maritim itu adalah bagaimana pemerintah dapat meningkatkan *prosperity* untuk kesejahteraan rakyat. Sejalan dengan visi Poros Maritim yang bertujuan meningkatkan kesejahteraan dengan pilar-pilar Poros Maritimnya. Untuk mengejar kepentingan nasional tersebut, diperlukan upaya menciptakan keamanan di sektor maritim, kehadiran Bakamla untuk mendukung salah satu pilar daripada Poros Maritim tersebut, seperti yang disampaikan oleh Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017).

Terdapat tiga elemen dasar terciptanya *Good Order at Sea* yaitu *maritime awareness*, kebijakan maritim, dan pemerintahan maritim yang terintegrasi. Ketiga elemen dasar tersebut perlu diimplementasikan oleh angkatan laut, Coast Guard dan lembaga-lembaga maritim lainnya. Terciptanya *Good Order at Sea*, perlu implementasi dari ketiga elemen dasar tersebut oleh para *stakeholders* terkait.



Gambar. 4.14 General Requirements of Good Order at Sea (Sumber : Geoffrey Till, *Seapower : A Guide To Twenty First Century*, 2009)

A. *Maritime Awareness*

Maritime Awareness merupakan salah satu elemen dasar dari terciptanya *Good Order at Sea*. Menurut Rahman (Dalam Klein, 2010), *Maritime Domain Awareness* merupakan konsep yang dikembangkan oleh U.S. Coast Guard pada tahun 1990. *Maritime Domain Awareness* merupakan suatu kemampuan untuk terus menerus memantau semua aspek yang merupakan kepentingan negara di wilayah maritim, seperti kapal, kargo, kru, penumpang dan lain-lain (Klein, 2010, p.204). Salah satu fungsi Bakamla adalah menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, saat ini Bakamla memiliki fasilitas sebagai berikut untuk melaksanakan sistem peringatan dini tersebut :

1. *Bakamla Integrated Information System (BIIS)*
2. *Monitoring dan Analisa (Monalisa)*
3. *Long Range Camera (LRC)*

4. *Radar Coastal Surveillance (RCS)*

Menurut Kolonel Laut (P) Arief Meidyanto selaku Kepala PIM Bakamla (Paparan pada mahasiswa Unhan Prodi Keamanan Maritim di Kantor Pusat Bakamla pada 9 Agustus 2016) melalui Monalisa yang terdapat pada ruangan Pusat Informasi Maritim (PIM), Bakamla dapat melakukan pemantauan dan pengawasan terhadap semua kapal-kapal di perairan Indonesia, dapat memeriksa anomali terhadap kapal, mengamati dan mengalisis pergerakan kapal oleh personil Bakamla di PIM.

Melalui PIM Bakamla juga informasi yang didapatkan dari berbagai macam sumber diolah untuk kemudian dibagikan kepada instansi lain yang membutuhkan informasi tersebut atau digunakan untuk menentukan target operasi, seperti yang disampaikan oleh Adi Bagus Murdianto, S.Pd selaku Staff Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017) bahwa Bakamla memiliki PIM (Pusat Informasi Maritim), melalui PIM informasi diolah dan disebarakan kepada *stakeholders* yang membutuhkan, misalnya jika ada pergerakan kapal yang anomali, lalu Bakamla melakukan operasi, tidak menutup kemungkinan instansi lain memiliki informasi juga mengenai target operasi tersebut atau instansi lain membutuhkan data lokasi kapal yang menjadi target tersebut. Untuk menentukan target operasi, selain dari PIM, juga melalui analisis dari personel operasi di lapangan, terutama di masing-masing zona maritim Bakamla, penentuan kerawanan daerah berdasarkan *history track* ditentukan oleh Kepala Zona.

Jau (2007) mengatakan bahwa untuk mencapai *Maritime Domain Awareness* memerlukan pertukaran informasi, penggabungan informasi dan sense-making dengan tujuan untuk memberi tanda intelijen yang responsif dan koordinasi operasional yang diarahkan oleh pembuat kebijakan yang didukung dengan legislasi maritim yang relevan dan kebijakan maritim yang strategis. Pertukaran informasi selama ini sudah berjalan dengan cukup baik, seperti yang disampaikan oleh beberapa *stakeholders* berikut ini ; Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017)

menyatakan bahwa *information sharing* sudah berjalan, namun informasi itu sendiri memiliki level yang berbeda-beda, misalnya ada informasi yang bernilai baik, misalnya ada temuan atau informasi intelijen tentang kapal yang membawa muatan ilegal, informasi seperti kemungkinan untuk dibagikan kepada *stakeholders* lain sedikit. Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 7 Februari 2017) menyatakan bahwa pertukaran informasi antar lembaga bisa dikatakan tidak ada, karena tiap instansi ingin memiliki kinerja masing-masing, atau ingin memiliki hasil masing-masing, contohnya seperti Bakamla, informasi target yang dimiliki Bakamla tidak langsung diberikan kepada Polair secara mentah-mentah, tapi Bakamla meminjam atau menyewa alutsista yang dimiliki Polair, seperti dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla. I Wayan Sapta Dharma, selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Bea Cukai (wawancara pada 9 Maret 2017) menyatakan bahwa antar *stakeholders* sudah terdapat *sharing informasi* dan juga terdapat pelimpahan perkara dari dan ke Ditjen Bea Cukai dari instansi lain.

Marsetio (2014) berpandangan bahwa walaupun konsep *Maritime Domain Awareness* merupakan konsep yang dikembangkan oleh Amerika Serikat yang didasarkan untuk melindungi kepentingan nasionalnya, konsep ini dapat diaplikasikan di negara-negara lain. Paradigma semua pemangku kepentingan maritim di Indonesia saat ini oleh *stakeholders* dirasakan masih belum ada kesepakatan atau persamaan paradigma, sesuai dengan yang disampaikan oleh beberapa narasumber berikut ini Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017) menyatakan bahwa keamanan maritim di Indonesia didefinisikan berbeda-beda, ada yang mendefinisikan keselamatan maritim, keamanan maritim dan lain sebagainya. Pendapat tersebut didukung oleh I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Bea Cukai (Wawancara pada 9 Maret 2017) menyatakan bahwa saat ini tidak ada definisi mengenai keamanan maritim yang disepakati antara para *stakeholders*, jika ingin bersinergi harus ada

kepentingan bersama, tujuan bersama, barulah antar *stakeholders* dapat bersinergi.

Temuan tersebut sesuai dengan pendapat Marsetio mengenai Konsep *Maritim Domain Awareness*. Konsep *Maritime Domain Awareness* menurut Marsetio sebaiknya dipandang dari sisi lain, tidak hanya sisi teknis saja seperti penggunaan teknologi yang terkait dengan penginderaan dan pertukaran informasi, namun juga pembenahan non fisik yaitu paradigma semua pemangku kepentingan maritim. Faktor non teknis inilah menjadi salah satu kendala lainnya dalam terciptanya *Good Order at Sea* di Indonesia.

B. *Maritime Policy*

Perpres No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia ditetapkan dengan pertimbangan potensi sumber daya kelautan Indonesia yang sangat melimpah sehingga diperlukan pengelolaan yang optimal dan berkelanjutan dalam rangka mewujudkan cita-cita sebagai Poros Maritim Dunia dalam upaya mengoptimalkan kemakmuran rakyat. Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian atau lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia.²

Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia ini akan menjadi pedoman bagi kementerian atau lembaga dan pemerintah daerah dalam melakukan perencanaan, pelaksanaan, serta monitoring dan evaluasi pembangunan sektor kelautan, juga sebagai acuan bagi masyarakat dan pelaku usaha dalam ikut serta melaksanakan pembangunan sektor kelautan untuk bersama mewujudkan Poros Maritim Dunia. Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia menjadi instrumen yang menyinergikan gerak dan langkah seluruh pemangku kepentingan dalam mencapai cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

²Pasal 1 Angka 1 Perpres No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

c. ***Integrated Maritime Governancne***

Untuk membangun pemerintahan maritim yang terintegrasi, pihak angkatan laut serta instansi sipil perlu mengembangkan peningkatan pendekatan yang terintegrasi mengenai tata kelola laut, para *stakeholders* harus berfikir, berbicara, berencana dan beroperasi bersama (Till, p. 298). Perbedaan persepsi dan kepentingan antar *stakeholders* di laut menjadikan pemerintahan maritim di Indonesia saat ini belum terintegrasi. Sesuai dengan pernyataan dari Mayor Laut (KH) Haridus selaku Pabanda gakkumla Staf Umum Operasi Kasal (Wawancara pada 13 Maret 2017) menyatakan bahwa banyaknya instansi di laut yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut belum menjadikan jaminan terwujudnya keamanan di laut. Belum adanya jaminan keamanan di laut terjadi karena terdapat tumpang tindih kewenangan aparat penegak hukum yang didukung oleh peraturan dan perundang-undangan sendiri. Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017) menyatakan bahwa perlu ada konsep keamanan laut secara nasional demi kepentingan dan tujuan laut nasional, pembagian tugas dan kewenangan masing-masing *stakeholders* harus jelas. I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Bea Cukai (Wawancara pada 9 Maret 2017) menyatakan bahwa saat ini tida ada definisi mengenai keamanan maritim yang disepakati antara para *stakeholders*, jika ingin bersinergi harus ada kepentingan bersama, tujuan bersama, barulah antar *stakeholders* dapat bersinergi.

Mukhtar A.Pi., M.Si selaku Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur Ditjen PSDKP KKP (Wawancara pada 7 Februari 2017) menyatakan bahwa Bakamla diharapkan dapat menyinergikan *stakeholders* terkait agar dapat efisien dalam melakukan operasi di laut, Bakamla diharapkan dapat merangkul *stakeholders* dengan dukungan *political will* pemerintah mengenai tata kelola keamanan di laut apakah

satu pintu (*single agency multi task*) atau tidak, yang pasti harus ada kejelasan dan ketegasan dari pemerintah mengenai tata kelola keamanan laut untuk optimasi keamanan maritim di Indonesia.

Faktor-faktor ketiadaan *Good Order at Sea*

Ketiadaan *Good Order at Sea* disebabkan oleh beberapa faktor. Pemberantasan kegiatan ilegal di laut menghadapi kesulitan karena sumber daya yang tidak memadai, tidak efektifnya hukum positif nasional, koordinasi yang buruk antara badan-badan nasional, dan kekurangan tenaga terlatih. Ketidakjelasan batas maritim di beberapa bagian wilayah juga menyebabkan situasi menjadi semakin rumit (Bateman et al, 2009, p.7).

A. Sumber Daya

Bakamla merupakan instansi yang memiliki tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, sangat ironi jika melihat hingga saat ini Bakamla hanya memiliki 6 kapal berukuran 46 m, 10 kapal berukuran 12 m, dan 8 *RIB*. Jumlah yang sangat kurang mengingat luasnya wilayah laut yang harus dijaga oleh Bakamla. Mayor Laut (KH) Haridus selaku Pabanda Gakkumla Staf Umum Operasi Kasal (Wawancara pada 13 Maret 2017) menyatakan bahwa ketersediaan dan kemampuan alutsista dari instansi terkait termasuk TNI AL belum sepenuhnya dapat mengcover wilayah perairan Indonesia, serta terbatasnya dukungan logistik dan BBM juga menjadi permasalahan. Mukhtar A.Pi M.Si selaku Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur PSDKP (Wawancara pada 20 Februari 2017) juga menyatakan bahwa postur kapal yang dimiliki PSKP saat ini hanya 39 kapal, jika dibandingkan dengan luas wilayah Indonesia yang harus dijaga, jumlah kapal tersebut masih kurang dan belum dapat mencakup luas wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia yang harus dijaga oleh PSDKP. Sependapat dengan dua narasumber sebelumnya, Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 6 Februari

2017) menyatakan bahwa Postur Polair saat ini masih banyak kekurangan dan belum cukup untuk mengamankan wilayah Indonesia yang begitu luas.

Temuan ini juga sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Darmawi Hamid pada tahun 2015 dengan judul Indeks Pertahanan Maritim Berdasarkan Lima Pilar Utama Poros Maritim. Hasil dari penelitian tersebut adalah kondisi pertahanan maritim Indonesia saat ini berada pada level tidak tangguh dengan perbandingan : Sangat Tangguh = $0/24 = 0$, Tangguh = $6/24 = \frac{1}{4} = 0,25$, Tidak Tangguh = $18/24 = \frac{3}{4} = 0,75$. Sesuai dengan faktor-faktor penyebab ketiadaan *Good Order at Sea* menurut Bateman, sulitnya pemberantasan kegiatan ilegal di laut salah satu faktor yang utama disebabkan oleh postur tiap *stakeholders* yang masih kurang.

B. Hukum Nasional

Terdapat 25 Undang-Undang di luar Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan di laut serta terdapat 11 instansi yang berwenang di laut selain Bakamla. Terdapat perbedaan pendapat mengenai peraturan perundangan mengenai tata kelola keamanan maritim di Indonesia. Sebagian *stakeholders* beranggapan bahwa hukum positif yang mengatur masing-masing instansi sudah memadai Seperti yang disampaikan oleh beberapa narasumber berikut ini Kopol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair (Wawancara pada 6 Februari 2017) bahwa peraturan perundangan mengenai tata kelola instansi masing-masing saat ini sudah bagus dan peraturan perundangan sudah bersinergi. Mukhtar A.Pi M.Si, Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur PSDKP (Wawancara pada 20 Februari 2017) menyatakan bahwa peraturan perundangan-undangan sudah memadai khususnya mengenai perikanan namun tetap harus diperbaharui karena perkembangan lingkungan strategis yang dihadapi. I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Bea Cukai (Wawancara pada 9 Maret 2017) menyatakan bahwa setiap instansi memiliki dasar hukum masing-masing yang kuat, karena ancaman-

ancaman dan kewenangan tiap instansi cukup spesifik dan tidak ada tumpang tindih kewenangan antar instansi.

Pendapat yang berbeda dikemukakan oleh Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla (Wawancara pada 1 Februari 2017) bahwa Perlu ada konsep keamanan laut secara nasional demi kepentingan dan tujuan laut nasional, banyaknya undang-undang yang ada belum dapat disinergikan karena perbedaan persepsi mengenai konsep keamanan laut antar instansi, harus ada undang-undang yang dapat mensinergikan fungsi keamanan laut antar *stakeholders*.

Faktor kurang efektifnya hukum positif nasional di Indonesia ini mempengaruhi ketiadaan *Good Order at Sea*, dimana undang-undang yang ada saat ini dianggap masih bersifat sektoral dan belum ada undang-undang yang secara jelas mendefinisikan dan membagi kewenangan antar *stakeholder* keamanan maritim di Indonesia. Temuan ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Sahlani pada tahun 2015 dengan judul Prosedur Patroli Keamanan Maritim oleh Bakorkamla dalam Rangka Pengamanan dan Penegakan Hukum di Laut Periode Tahun 2012 dan 2014 bahwa Indonesia masih menganut sistem *multi agency single tas* dalam hal keamanan laut dikarenakan peraturan perundang-undangan yang ada memberikan kewenangan penegakan hukum kepada masing-masing instansi terkait masih bersifat sektoral, sehingga setiap instansi masih melaksanakan operasi keamanan laut sendiri-sendiri.

C. Koordinasi antar instansi

Koordinasi antar instansi terkait di lapangan sudah berjalan terutama berkaitan dengan pelaksanaan operasi maupun *sharing informasi* namun demikian pelaksanaannya kurang efektif dan khususnya soal operasi masih berjalan sendiri-sendiri dikarenakan tumpang tindih kewenangan aparat penegak hukum dikarenakan peraturan perundang-undangan yang bersifat sektoral, sesuai dengan pernyataan dari Mayor Laut (KH) Haridus selaku Mayor Laut (KH) Haridus selaku Pabanda Gakkumla Staf Umum Operasi Kasal Mabes AL (Wawancara pada 13 Maret 2017) Koordinasi antar instansi masih kurang maksimal

dikarenakan kepentingan antar *stakeholders* yang berbeda-beda sehingga dalam pelaksanaannya antar *stakeholders* tidak sinergis, seperti yang disampaikan oleh I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut bahwa jika ingin sinergis, harus ada kepentingan bersama dan tujuan bersama antar *stakeholders*. Koordinasi yang kurang optimal merupakan salah satu faktor dari sulitnya pemberantasan kegiatan ilegal di laut adalah koordinasi yang buruk antar instansi.

D. Tenaga Terlatih

Mukhtar A.Pi M.Si, Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur PSDKP (Wawancara pada 20 Februari 2017) menyatakan bahwa dari segi kuantitas maupun kualitas SDM yang dimiliki PSDKP masih kurang dan seharusnya ditambah untuk memenuhi kebutuhan dalam mengamankan wilayah Indonesia yang begitu luas. Sejauh ini memang sudah ada upaya untuk meningkatkan SDM yang dimiliki dengan cara mengikuti workshop dan pelatihan, namun terkadang personil yang dikirim untuk mengikuti pelatihan dan workshop tersebut kurang tepat, sehingga upaya peningkatan kualitas SDM tersebut kurang tepat guna ketika personil yang bersangkutan selesai mengikuti pelatihan. Temuan tersebut sesuai dengan faktor terakhir dari ketiadaan *Good Order at Sea*, yaitu kekurangan tenaga terlatih, SDM yang dimiliki *stakeholders* baik dari segi kuantitas dan kualitas dirasa masih kurang dan dianggap masih perlu ditambah, baik secara kuantitas dengan melakukan rekrutmen SDM baru dan secara kualitas dengan cara mengikuti workshop, pendidikan atau pelatihan-pelatihan.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 SIMPULAN

5.1.1 Kinerja *Stakeholders*

Operasi Bersama Nusantara Bakamla adalah salah satu upaya pemerintah dalam melindungi domain maritim dari ancaman-ancaman keamanan maritim dan tindakan pelanggaran hukum. Operasi Bersama Nusantara Bakamla yang dilakukan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia melibatkan dukungan dari unsur-unsur personel dan kapal patroli dari kementerian atau lembaga yang menyelenggarakan operasi laut antara lain TNI AL, Polri, Ditjen Hubla, Bea Cukai dan PSDKP KKP. Ancaman keamanan maritim yang paling banyak dihadapi dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla periode tahun 2015-2016 adalah ancaman *illegal fishing*. Kinerja antar *stakeholders* pada tahun 2016 sudah baik dan mengalami peningkatan kinerja dibandingkan pada Operasi Bersama Nusantara tahun 2015. Kinerja *stakeholders* dianalisis berdasarkan *input*, *output*, *outcome*, *benefit* dan *impact* pada Operasi Bersama Nusantara Bakamla. Dukungan unsur personel dan kapal patroli meningkat pada tahun 2016, hasil yang dicapai pun pada tahun 2016 mengalami peningkatan dibandingkan pada tahun 2015, dimana pada tahun 2016 hasil capaian Operasi Bersama Nusantara Bakamla mencapai 440% sedangkan pada tahun 2015 hanya mencapai 36%.

5.1.2 Sinergitas *Stakeholders*

Sinergitas berorientasi pada hasil yang dicapai, hasil yang dicapai pada Operasi Bersama Nusantara jumlahnya lebih sedikit dibandingkan dengan operasi yang dilakukan secara mandiri oleh *stakeholders* baik pada tahun 2015 ataupun 2016 walaupun hasil dari Operasi Bersama Nusantara pada tahun 2016 sudah melampaui target yang ditetapkan oleh pemerintah. Capaian Operasi Bersama Nusantara dikomparasi dengan

hasil operasi mandiri dengan sampel dua *stakeholders* yaitu Bea Cukai dan PSDKP. Hasil Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2016 adalah sebanyak 84 kapal ditahan sedangkan Operasi Mandiri PSDKP sepanjang tahun 2016 melibatkan 29 unsur kapal, dilakukan total selama 3029 hari operasi, dengan jumlah kapal yang diperiksa sebanyak 3142 kapal, 3029 diantaranya kapal ikan Indonesia, 113 diantaranya kapal ikan asing, dengan jumlah kapal yang ditangkap sebanyak 21 kapal ikan Indonesia dan 104 kapal ikan asing dengan jumlah total 125 kapal. Sedangkan Operasi Mandiri yang dilakukan oleh Bea Cukai sepanjang tahun 2016 sebanyak 125 kapal berhasil ditangkap. Capaian hasil Operasi Mandiri PSDKP pada tahun 2016 sebanyak 125 tangkapan, sedangkan hasil Operasi Mandiri Bea Cukai pada tahun 2016 sebanyak 284 tangkapan.

5.1.3 Peningkatan Sinergitas Antar *Stakeholders* Untuk Optimasi Keamanan Maritim

Keamanan maritim adalah terciptanya *effective management of the oceans* dan *good order at sea*, oleh karena itu prinsip-prinsip yang terdapat dalam *Good Order at Sea* dapat digunakan untuk peningkatan sinergitas antar *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia dalam rangka optimasi keamanan maritim. Ketiga elemen dasar dari *Good Order at Sea* adalah *maritime awareness*, kebijakan maritim, dan pemerintahan maritim yang terintegrasi. Ketiga elemen dasar tersebut perlu diimplementasikan oleh angkatan laut, *Coast Guard* dan lembaga-lembaga maritim lainnya. Permasalahan utama di Indonesia saat ini dengan banyaknya *stakeholders* tata kelola laut di Indonesia belum ada persamaan persepsi diantara *stakeholders* yang menyebabkan kepentingan tiap-tiap *stakeholders* berbeda-beda didukung oleh peraturan perundang-undangan yang ada masih bersifat sektoral sehingga koordinasi yang ada baik dalam level operasi dan *sharing informasi* tidak optimal. Sumber daya yang dimiliki oleh tiap *stakeholders* masih sangat kurang untuk mengamankan wilayah Indonesia yang begitu luas. Perpres

No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia merupakan sebuah fondasi dan titik terang dalam upaya terciptanya *Good Order at Sea* di Indonesia.

5.2 SARAN

5.2.1 Saran Teoretis

Penelitian ini telah membuktikan bahwa konsep keamanan maritim, teori kinerja organisasi, teori sinergitas, teori *Good Order at Sea*, konsep *Maritime Domain Awareness* dapat digunakan untuk membahas kinerja dan sinergitas *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia, serta upaya untuk peningkatan *sinergitas* untuk optimasi keamanan maritim di Indonesia. Setiap teori dan konsep berperan dalam memberikan ketajaman analisis secara terstruktur di dalam penelitian ini dan memberikan relevansi yang sesuai dengan pandangan-pandangan narasumber dalam penelitian yang bersifat kualitatif ini.

Selain itu, penelitian ini juga menyarankan adanya penelitian lanjutan terkait sinergi antar *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia, mengingat banyaknya *stakeholders* dan peraturan perundang-undangan tata kelola laut di Indonesia, dihubungkan dengan ancaman-ancaman keamanan maritim yang dihadapi. Penelitian yang dimaksud dapat berupa evaluasi kinerja dan sinergitas lanjutan pada Operasi Bersama Nusantara dan implementasi dari Perpres No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Penelitian lanjutan juga dibutuhkan untuk menjelaskan bagian-bagian yang belum dijelaskan dalam penelitian ini.

5.2.2 Saran Praktis

Berdasarkan hasil penelitian, mengingat banyaknya *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia, sinergi diperlukan untuk mengoptimalkan keamanan maritim demi peningkatan kesejahteraan rakyat. Sinergitas akan dapat dicapai bila ada persamaan persepsi antar *stakeholders* untuk menentukan kepentingan dan tujuan bersama. Persamaan persepsi mengenai keamanan maritim dapat mengacu kepada Unitar Doalaos,

menurut Unitar Doalaos, keamanan maritim adalah topik yang luas melingkup banyak sektor kebijakan, elemen dari rezim keamanan maritim menurut Unitar Doalaos adalah keamanan dan perdamaian internasional, kedaulatan/integritas teritorial/kebebasan berpoliti, keamanan dari tindak kriminal di laut, keamanan sumber daya, keamanan lingkungan serta keamanan nelayan dan pelaut.

Political Will pemerintah sangat diharapkan mengenai arah sistem tata kelola keamanan maritim di Indonesia, jika sistem yang dituju adalah *single agency multi task* maka demi efisiensi sebaiknya pemerintah melakukan peleburan organisasi diantara instansi-instansi yang memiliki kewenangan serupa sehingga penguatan postur tiap-tiap instansi tidak menjadi prioritas dikarenakan dengan peleburan maka sumber daya yang dimiliki akan cukup kuat, namun jika tetap pada sistem *multi agency* seperti sekarang ini, penyamaan persepsi antar lembaga dan penguatan postur tiap-tiap lembaga merupakan prioritas mengingat tiap-tiap lembaga memiliki tugas dan kewenangan masing-masing dihubungkan dengan kompleksitas ancaman dan luasnya wilayah perairan yang harus dijaga. Khususnya penguatan postur Bakamla yang saat ini hanya memiliki 6 kapal, menimbang kewenangan patrolinya yang sangat luas mencakup wilayah perairan hingga wilayah yurisdiksi Indonesia. Sebaiknya *stakeholders* yang memiliki kewenangan dan tugas yang serupa dapat dilakukan peleburan antar instansi agar lebih efisien dalam melaksanakan tugas. Perpres No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang baru saja disahkan ketika penelitian ini telah sampai di tahap akhir, merupakan sebuah fondasi dalam menuju kebangkitan kejayaan kelautan Indonesia, dengan harapan dapat mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, yaitu menjadi sebuah negara maritim yang maju, berdaulta, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontibusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Perpres tersebut harus diimplementasikan dan dijadikan acuan dalam mengambil kebijakan oleh

tiap-tiap *stakeholders* tata kelola laut Indonesia guna mengoptimalkan keamanan maritim Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Arikunto, Suharsimi, 2006, *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Bateman, Sam, et al, 2009, *Good Order at Sea*, RSIS Policy Paper, Nanyang Technological University.
- Bungin, Burhan, 2012, *Analisa Data Penelitian Kualitatif : Pemahaman Filosofis dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi*, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- Buntoro, Kresno, 2012, *Alur Laut Kepulauan Indonesia : Prospek dan Kendala*, Sekolah Staf dan Komando TNI AL, Jakarta
- Cresswell, John W., 2014, *Research Design, Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Campuran*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Doctoroff, Michael, 1977, *Synergistic Management*, AMACOM Press, New York.
- Graves, Sue, et al, 2008, *Synergies between Bilateral and Multilateral Activities*, Ministry of Foreign Affairs of Denmark, Denmark.
- Maluyu S.P. Hasibuan, 2014, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bumi Aksara, Jakarta
- Klein, Natalie, et al, 2010, *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, New York, Routledge.
- Knoll, Sebastian, 2008, *Cross Business Synergies*, GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden.

- Kothari, C.R. 2004, *Research Methodology: Method and Techniques*, New Age International, New Delhi.
- Kwa, Chong Guan and Skogan, John K., 2007, *Maritime Security in South East Asia*, Routledge, New York.
- Limbong, Bernhard, 2015, *Poros Maritim*, Pustaka Margaretha, Jakarta.
- Marsetio, 2014, *Sea Power Indonesia*, Universitas Pertahanan Indonesia, Jakarta.
- Miles, Edward L. *The New Ocean Regime : Facilitating Implementation, compliance and evolution* dalam Wilson, David dan Sherwood, Dick, 2000, *Oceans Governance and Maritime Strategy*, Allen and Unwin, Australia.
- Moeleong, Lexy J. 2010, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Mulyadi dan Setiawan, 2001, *Sistem Perencanaan dan Pengendalian Manajemen, Sistem Pelipatganda Kinerja Perusahaan*, Salemba Empat, Jakarta
- Octavian dan Yulianto, 2014, *Budaya, Identitas dan Masalah Keamanan Maritim, Praktik Melaut di Ujung Kulon*, Universitas Pertahanan Indonesia, Bogor.
- Parthiana, I Wayan, 2014, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Yrama Widya, Bandung.
- Rachman, Chris, 2009, *Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand*. Centre for Strategic Studies, New Zealand.

Sherwood, Dick, *Oceans Governance and It's Impacts on Maritime Strategy* dalam Wilson, David dan Sherwood, Dick, 2000, *Oceans Governance and Maritime Strategy*, Allen and Unwin, Australia.

Sobandi, Baban et al, 2006, *Desentralisasi dan Tuntutan Penataan Kelembagaan Daerah*, Bandung.

Stoner, James, 1996, *Manajemen Jilid I*, Erlangga, Jakarta.

Till, Geoffrey, 2009, *Sea Power : A Guide for Twenty-First Century*, Routledge, New York.

Wahyuni, Sari, 2012, *Qualitative Research Method, Theory and Practice*, Salemba Empat, Jakarta.

Yuwono, S.R., Sukarno, E., Ichsan, M., 2002, *Petunjuk Praktis Penyusunan Balanced Scorecard*, cet. 4, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta

Zuhdi, Susanto, 2014, *Nasionalisme, Laut dan Sejarah*, Komunitas Bambu, Depok.

Dokumen :

Badan Informasi Geospasial, 2015, *Paradigma Geomaritim, Strategi Mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dalam Perspektif Geografi*.

Badan Intelijen Negara, 2014, *Menyongsong 2014-2019, Memperkuat Indonesia dalam Dunia yang Berubah*, Rumah Buku, Jakarta.

Badan Pusat Statistik, 2014, *Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir Indonesia 2014*, Jakarta.

International Maritime Bureau, 2016, *ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016*.

Jurnal :

Munaf, Dicky R., dan Sulistyanyingtyas, Tri, 2015, *Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai Dengan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan*, Jurnal Socioteknologi, Kelompok Keahlian Ilmu Kemanusiaan, Institut Teknologi Bandung. Vol. 14, No. 3.

Nainggolan, Poltak, 2015, *Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya*, Jurnal Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI.

Roell, Peter, et al, 2013, *Maritime Security, Perspectives for Comprehensive Approach*, IPSW Strategy Series : Focus on Defense and International Security. No : 222.

Wasisto, Gentur, 2015, *Kewenangan Bakamla dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu di Laut Berdasarkan UU No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan*, Jurnal Program Pascasarjana, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya

Tesis :

Djanieb, Sultan, 2014, *Sinergitas Patroli Keamanan Laut TNI AL dan Polri pada Penanganan Tindak Kejahatan di Teluk Jakarta*, Program Pascasarjana, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia.

Hamid, Darmawi, 2016, *Indeks Pertahanan Maritim Berdasarkan Lima Pilar Utama Poros Maritim*, Program Pascasarjana, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia.

Matondang, Erlinda, 2015, *Anggaran Pertahanan Sebagai Dinamisator Diplomasi Pertahanan Indonesia Dalam Joint Development Korea Fighter Experiment/Indonesia Fighter Experiment (Periode 2009-*

2014), Program Pascasarjana, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia.

Sahlani, 2015, *Prodesur Patroli Keamanan Maritim oleh Bakorkamla dalam Rangka Pengamanan dan Penegakan Hukum di Laut Periode Tahun 2012-2014*, Program Pascasarjana, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan Indonesia.

Naskah Seminar :

Ameri, Michael dan Sewchuck, Michelle, 2007, *Naskah Paparan Maritime Security and Safety*, UNITAR/DOALOS Briefing

Lemhannas, 2015, *Naskah Seminar Sistem Keamanan Maritim Guna Mendukung NKRI Sebagai Negara Maritim Yang Berdaulat dalam rangkat tujuan nasional*. Seminar Nasional PPRA LIII Lemhannas RI, 2015, Jakarta.

Laksamana, Evan, CSIS, 2016, *Naskah Seminar Sinergitas Kebijakan Lintas Sektoral Institusi di Laut Guna Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, Seminar Maritim Seskoal, 2016, Jakarta.

Mamahit, Desi Albert, Bakamla, 2015, *Naskah Seminar Peran TNI AU Dalam Mendukung Kebijakan Poros Maritim Dunia*, Seminar Akhir Pendidikan Perwira Siswa Seskoau, 2015, Bandung.

Soedewo, Ari, Bakamla, 2016, *Naskah Seminar Sinergitas Kebijakan Lintas Sektoral Institusi di Laut Guna Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, Seminar Maritim Seskoal, 2016, Jakarta.

Konvensi Internasional :

United Nation Convention on The Law of The Sea 1982

Peraturan Perundang-Undangan :

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut)

Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

Perpres No. 178 Tahun 2014 Tentang Pembentukan Badan Keamanan Laut

Perpres No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

Sumber Lain :

Asshidiqie, Jimly, 2016, *Makalah Penegakan Hukum*, diunduh dari http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf

Buntoro, Kresno, 2014, *Paper Konsep "Bagi-Beban" dalam Keamanan Maritim di Nusantara Indonesia*

Marsetio, 2013, *Naskah Kuliah Umum Keamanan Maritim*, Universitas Pertahanan Indonesia, Bogor

Merriam-Webster Online Dictionary