

KAPABILITAS BAKAMLA DAN PLP (PENJAGA LAUT DAN PANTAI) SEBAGAI COAST GUARD INDONESIA

CAPABILITY OF BAKAMLA AND PLP (PENJAGA LAUT DAN PANTAI) AS CANDIDATE OF COAST GUARD INDONESIA

Desi Albert Mamahit¹, Yusnaldi², Muhammad Ilhanul Hakim³

Prodi Keamanan Maritim

Fakultas Keamanan Nasional

Universitas Pertahanan

(email : ilhanul.hakim@idu.ac.id)

Abstrak – Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki keberlimpahan sumber daya. Kekayaan Indonesia juga mengundang datangnya berbagai ancaman. Dalam rangka mengantisipasi kehadiran ancaman keamanan dan keselamatan melalui wilayah laut, Indonesia membentuk lembaga penegak hukum di laut. Terdapat tujuh kementerian / lembaga sebagai penegak hukum di laut, yaitu Tentara Nasional Indonesia – Angkatan Laut (TNI AL), Kepolisian Republik Indonesia (Polri), Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Keuangan (Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC)), Badan Keamanan Laut (Bakamla), Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (Direktorat Jenderal Imigrasi). Banyaknya jumlah penegak hukum di laut membuat penegakan hukum di laut tidak efektif dan efisien, sehingga dibutuhkan sebuah lembaga yang menjadi satu – satunya penegak hukum di laut (*coast guard*). Di Indonesia, Bakamla dan PLP adalah dua instansi yang bekerja dalam bidang keamanan dan keselamatan di Indonesia. Bakamla adalah Lembaga dengan tupoksi yang sangat mirip dengan coast guard negara lain pada umumnya dan PLP adalah lembaga yang diamanahkan untuk menjadi sea and coast guard tetapi dengan tupoksi yang jauh dari coast guard pada umumnya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa kapabilitas Bakamla dan PLP dalam menangani ancaman keamanan dan keselamatan maritim di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia dan menganalisa bentuk coast guard yang cocok untuk Indonesia. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan teknik pengumpulan data wawancara. Hasil yang didapatkan yaitu Bakamla dan PLP belum memiliki kapabilitas dalam menangani ancaman keamanan dan keselamatan di wilayah laut Indonesia. Akan tetapi, Bakamla adalah lembaga yang kapabilitasnya paling mendekati untuk menjadi coast guard Indonesia. Bentuk coast guard Indonesia yang paling cocok adalah paramiliter dimana coast guard sebagai lembaga sipil yang dapat berkoordinasi dengan militer dan sipil. Bentuk ini paling cocok karena bentuk dan jenis ancaman di laut Indonesia yang sangat beragam dan terus berkembang.

Kata Kunci : Kapabilitas, Coast guard, Bakamla, PLP

¹ Laksamana Madya (Purn) Dr. Desi Albert Mamahit, Dosen Keamanan Maritim di Universitas Pertahanan

² Kolonel (KH) Dr. Yusnaldi, MM, Dosen Keamanan Maritim di Universitas Pertahanan

³ Muhammad Ilhanul Hakim, S.Kel, M.Han. lulusan Program Pascasarjana Universitas Pertahanan Indonesia, pada Program Studi Keamanan Maritim

Abstract – Indonesia is an archipelagic state with abundant resources that invites any threats coming to this country. In order to anticipate the presence of security and safety threats on maritime area, Indonesia established law enforcement agency on sea. There are seven ministries and agencies of law enforcers at sea in Indonesia, namely Indonesian National Army - Navy (TNI AL), Police Force (Polri), Ministry of Transportation (Kemenhub), Ministry of Maritime Affairs and Fisheries (KKP), Ministry of Finance (Directorate General of Customs (DJBC)), Marine Security Agency (Bakamla), Ministry of Law and Human Rights (Directorate General of Immigration). The huge number of its agency make the law enforcement in Indonesia become ineffective and inefficient. Therefore, it is necessary to establish an integrated law enforcement on sea (coast guard) in order to reach the effective one. While in other hand, Bakamla and PLP is the agency working on maritime security and safety in Indonesia that has similar function. The purpose of this study is to analyze Bakamla and PLP capabilities dealing with maritime security and safety threats in Indonesian waters and jurisdiction areas and to analyze the suitable forms of Indonesian coast guard. The method used in this research is qualitative through interview as the primary data. The results shows that PLP have not had enough capability in handling security threat and safety in marine area of Indonesia. While Bakamla is the closest capability institution to be the coast guard of Indonesia. Furthermore, related to the data analisis, the most suitable form of Indonesian coast guard is paramilitary model where coast guard as the civil institution can coordinate with the military. This is the most suitable form in case of the form and the type of threat on Indonesian waters is very diverse and growing.

Keywords: Capability, Coast Guard, Bakamla, KPLP

Pendahuluan

Indonesia adalah negara dengan letak geografis yang sangat strategis. Indonesia terletak diantara dua benua (Benua Asia dan Benua Australia) dan dua samudera (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik). Tidak hanya itu, setelah terbentuknya UNCLOS 1982 yang kemudian diratifikasi dalam UU No 17 tahun 1985 wilayah laut Indonesia menjadi sangat luas. Luas wilayah Laut Indonesia saat ini sebesar 6,32 juta km².

Secara terperinci, Luas laut teritorial sebesar 0,28 juta km² dan ZEEI 2,97 juta km²⁴.

Indonesia dengan letak yang sangat strategis ditambah wilayah laut yang sangat luas juga memiliki berbagai macam sumber daya yang melimpah terutama sumber daya laut. Sebagai contoh, hasil riset Badan Riset Kelautan dan Perikanan (BRKP) dan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) menyatakan bahwa potensi sumber daya ikan laut yang dimiliki Indonesia kurang lebih sebesar 6,410 juta ton pertahun

⁴ KKP, 2015, Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2015, Jakarta: Pusat Data Statistik dan Infomasi.

dengan wilayah laut teritorial sebesar 4,625 juta ton per tahun sedangkan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) sebesar 1,785 juta ton per tahun⁵. Tentu masih banyak lagi potensi sumber daya alam di laut, seperti penggunaan arus dan gelombang sebagai energi terbarukan dan potensi budidaya perikanan di laut.

Geografis Indonesia dengan keberlimpahan sumber daya alamnya dapat menjadi sebuah anugerah sekaligus tantangan bagi Indonesia. Letak geografis dan sumber daya alam Indonesia dapat menjadi menjadi anugerah ketika masyarakat dan pemerintahnya dapat memanfaatkannya sesuai dengan kepentingan nasional Indonesia, sehingga Indonesia menjadi negara yang berdaulat, adil, dan makmur. Letak geografis dan sumber daya alam Indonesia juga menjadi tantangan yang besar bagi Indonesia karena diperlukan kemampuan yang mumpuni dalam pengelolaan dan pemanfaatannya. Jika Indonesia tidak memiliki kemampuan ini, maka negara lain akan memanfaatkannya dan kedaulatan Indonesia yang akan

terganggu. Tidak hanya itu, Indonesia juga harus mempunyai kemampuan untuk menjaga segala sumber daya yang ada.

Kondisi ini, mengundang berbagai ancaman untuk Indonesia. Ancaman hadir dalam berbagai bentuk. Secara umum, ancaman terhadap sebuah negara dibedakan ke dalam dua kelompok utama yaitu ancaman tradisional dan non – tradisional. Ancaman tradisional adalah ancaman yang berfokus pada objek berupa kedaulatan dan identitas negara serta pada konflik kekerasan. Sedangkan ancaman non – tradisional memiliki bentangan keamanan yang lebih luas, termasuk didalamnya segala hal yang berhubungan dengan keamanan⁶. Contoh ancaman tradisional adalah ancaman militer yang mengganggu kedaulatan Indonesia. Contoh ancaman non – tradisional di wilayah laut adalah penyelundupan manusia dan *Illegal, Unregulated, Unreported (IUU) Fishing*. Ancaman – ancaman ini dapat terjadi di seluruh wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

⁵ Nym Ngurah Adisanjaya, 2011, Potensi, Produksi Sumber Daya Ikan di Perairan Laut Indonesia Dan Permasalahannya dalam www.eafm-indonesia.net diakses pada 26 Agustus 2017

⁶ Makmur Keliat, 2009, Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 111 - 129

Keamanan Maritim dan Keselamatan Maritim adalah dua hal yang berbeda. Ada beberapa kata kunci penting dalam keamanan yaitu tindakan *preventive* dan *responsive*, yang bertujuan untuk penegakan hukum sehingga digunakan kekuatan sipil dan militer sedangkan operasi pertahanan militer yang mensyaratkan militer. Sedangkan keselamatan berbicara mengenai bahaya bagi kapal, ABK, penumpang, kargo, navigasi, serta perlindungan lingkungan maritim. Wilayah keselamatan maritim merupakan tanggung jawab sipil dan pelaksanaannya didasarkan pada upaya oleh pemerintah dan non – pemerintah⁷.

Di Indonesia, sepanjang tahun 2010 – 2016 telah terjadi 54 kecelakaan pelayaran yang telah diinvestigasi⁸. Dalam periode Januari hingga Juli 2017, terdapat 310 kejadian mengenai keselamatan laut dan 239 kejadian yang berkaitan dengan keamanan dan penegakan hukum laut⁹.

⁷ Lutz Feldt, *et al*, 2013, *Maritime Security – Perspective For A Comprehensive Approach*. ISPSW Strategy Series

⁸ KNKT, 2016, *Media Release: KNKT 2016 dalam <http://knkt.dephub.go.id>* diakses pada tanggal 30 November 2016

⁹ Bakamla, 2017, *Kerawanan dan Keselamatan Laut Indonesia dalam www.bakamla.go.id* diakses pada 5 Juni 2017

Untuk mengantisipasi kehadiran ancaman keamanan dan keselamatan melalui wilayah laut, Indonesia membentuk lembaga penegak hukum di laut. Terdapat enam kementerian / lembaga sebagai penegak hukum di laut, yaitu Tentara Nasional Indonesia - Angkatan Laut (TNI AL), Kepolisian Republik Indonesia (Polri) – Polisi Air (Polair), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) – Pemanfaatan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), Kementerian Perhubungan (Kemenhub) – Penjaga Laut dan Pantai (PLP), Kementerian Keuangan – Ditjen Beacukai (DJBC), Badan Keamanan Laut (Bakamla)¹⁰ dan Kementerian Hukum dan HAM (Direktorat Jenderal Imigrasi)¹¹. Banyaknya penegak hukum di laut dapat memunculkan perbedaan persepsi kewenangan yang mengarah kepada ego instansional. Pada akhirnya, banyaknya penegak hukum di laut menimbulkan miskordinasi yang berujung pada penyelesaian permasalahan penegakan hukum di laut menjadi tidak efektif dan

¹⁰ Wasisto, G, 2017, *Kewenangan Bakamla Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu di Laut Berdasarkan UU No 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan*, Universitas Brawijaya, 1-23.

¹¹ UU No. 6 Tahun 2016, tentang Keimigrasian

efisien¹². Negara – negara maritim pada umumnya (Amerka, Malaysia, Jepang, Filipina) memiliki lembaga “satu atap” dalam rangka penegakan hukumnya yang dikenal sebagai *coast guard*. Selayaknya negara maritim, sudah sewajarnya bila Indonesia memiliki lembaga ini. Sampai saat ini terdapat dua lembaga yang digadang – gadang sebagai *coast guard* Indonesia yaitu Bakamla (Badan Keamanan Laut) dan PLP (Penjaga Laut dan Pantai)¹³.

Bakamla (Badan Keamanan Laut) adalah instansi yang bertanggung jawab langsung kepada presiden melalui menteri yang mengkoordinasikannya. Tugas utama Bakamla adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia (Pasal 61 UU No 32 Tahun 2014). Bakamla dibentuk berdasarkan amanat UU No 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Dikeluarkannya UU No 32 Tahun 2014 juga menjadikan Bakamla sebagai pemegang komando 12 instansi yang berwenang di laut¹⁴.

¹² Wulansari, E. M. (2017). Penegakan Hukum di Laut Dengan Sistem Single Agency Multi Tasks. *Jurnal RechtsVinding*.

¹³ Azis, N. A., R., L. Tri Setyawanto, & Hardiwinoto, S, 2016, Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia, *Diponegoro Law Journal*.

¹⁴ *Ibid*.

PLP (Penjaga Laut dan Pantai) adalah unit pelaksana dibawah Kementerian Perhubungan yang menangani berbagai ancaman masalah maritim. Adapun Tugas PLP adalah melakukan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana (Pasal 276 UU No 17 Tahun 2008). PLP dibentuk berdasarkan amanat UU No 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Di dalam undang – undang tersebut PLP memiliki kewenangan untuk melakukan penyidikan terhadap tindak keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia.

Bakamla dan PLP memiliki tugas, fungsi, dan wewenang yang mirip dengan *coast guard* yang sudah dibentuk di Amerika Serikat, Jepang, Malaysia dan Filipina. Secara definitif *coast guard* adalah sebuah otoritas nasional yang melawan ancaman dan mengurangi resiko dari aktivitas ilegal di dalam domain maritim, untuk itu mereka melakukan penegakan hukum di laut,

melindungi masyarakat, dan melakukan tugas keselamatan maritim dalam melindungi kepentingan nasional dan internasional¹⁵. Secara singkat *coast guard* adalah lembaga pemerintah yang memiliki wewenang penegakan hukum di laut untuk menangani berbagai macam jenis ancaman keamanan dan keselamatan maritim.

Penting bagi sebuah negara untuk membentuk *coast guard*. Tugas dan fungsi dari *coast guard* adalah sebagai penegak hukum yang sah untuk menjaga keamanan dan keselamatan di laut, melindungi lingkungan laut, dan menjadi salah satu lembaga yang mengimplementasikan tata kelola di laut¹⁶. Keberadaan *coast guard* sebagai penegak hukum laut menjadi sangat penting seiring berkembangnya jenis ancaman yang ada di laut. Terbentuknya *coast guard* sebagai agensi sipil bukan karena ketidak mampuan angkatan laut tetapi karena aspek – aspek keamanan maritim dan keselamatan maritim yang secara teknis bukan pada yurisdiksi angkatan laut¹⁷.

¹⁵ Bard Holmen Solvik, *The Norwegian Coast Guard Model, Master Thesis*, (University of Oslo, 2014)

¹⁶ Sam Bateman, 2003, *Coast Guards: New Forces For Regional Order And Security, Analysis From The East – Wes Center*.

¹⁷ Tajudin Eris, *Study of Managerial Challenges Confronting A New Agency: The Case of The*

Dalam hal ini, pembentukan *coast guard* bagi Indonesia sangat penting. Terlebih Indonesia dihadapkan dengan bentangan laut yang sangat luas. Selain itu, banyaknya lembaga yang berkepentingan di laut mempersulit koordinasi dan komunikasi dalam pengamanan dan keselamatan laut Indonesia. Sehingga diperlukan lembaga *coast guard* dengan satu komando yang jelas.

Ada beberapa negara yang telah memiliki *coast guard* dalam melakukan penegakan hukum di lautnya seperti Amerika Serikat dan Malaysia. *United State Coast Guard (USCG)* sendiri mengedepankan lima hal utama dalam menjalankan tugasnya yaitu keselamatan maritim, keamanan maritim, perlindungan sumber daya alam, mobilitas maritim, dan pertahanan nasional. Malaysia sebagai negara yang baru membentuk *coast guard* berfokus pada penegakan hukum di laut dan *Search and Rescue (SAR)*. Sebelumnya Malaysia memiliki 12 Instansi yang memiliki kepentingan di laut dan saat ini berada di bawah lembaga *Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA)* sebagai *coast guard*.

Malaysian Maritime Enforcement Agency, Master Thesis (Monterey: Dudley Knox Library)

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah:

Bagaimana kapabilitas Bakamla dan PLP sebagai lembaga yang disebut sebagai kandidat coast guard?

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah metode analisis secara deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Metode ini digunakan karena dapat membantu menganalisis situasi yang ada dalam sebuah lembaga atau organisasi sehingga dapat menggambarkan kapabilitas dari Bakamla dan PLP.

Data didapatkan dari berbagai kementerian dan lembaga atau organisasi yang berhubungan dengan penelitian ini. Kementerian dan lembaga atau organisasi yang dimaksud yaitu Kemenko Maritim, Bakamla, PLP, INSA (*Indonesian National Shipowner Association*), Setjen Wantannas (Sekretariat Jenderal Dewan ketahanan Nasional), dan pakar dibidang hukum laut dan keamanan maritim.

Teknik pengambilan data yang digunakan dalam penelitian dilakukan dengan dua cara yaitu wawancara dan studi pustaka. Setelah data didapatkan, maka data mengenai kapabilitas masing – masing lembaga kemudian dianalisis

dengan teori kapabilitas dan konsep *coast guard*. Teori dan konsep tersebut menjadi pisau analisis dalam penelitian ini.

Setelah mendapatkan gambaran dan analisis (prevalensi) maka dapat diambil kesimpulan yang menjadi jawaban dari pertanyaan penelitian.

Dalam proses penarikan kesimpulan, data yang sudah didapatkan dilakukan proses analisis data yang meliputi kegiatan kondensasi, penyajian data dan proses penarikan kesimpulan. Melalui teknik analisis ini, maka kapabilitas dari Bakamla dan PLP dapat diungkapkan secara jelas.

Analisis Data dan Pembahasan

Dalam rangka menjawab rumusan masalah yang telah diuraikan sebelumnya, peneliti membagi pembahasan melalui sub-sub bab yang saling terkait satu sama lain. Adapun subbab yang dimaksud terdiri dari teori dan konsep, serta pembahasan itu sendiri.

Sehingga, analisis data dan pembahasan akan dibagi menjadi lima bagian. Pertama, teori kapabilitas Kedua, kapabilitas Bakamla. Ketiga, Kapabilitas PLP. Keempat, Coast Guard Indonesia.

Analisis Data dan Pembahasan

Teori Kapabilitas

Dalam organisasi, kapabilitas didefinisikan sebagai kapasitas organisasi untuk menerapkan aset, berwujud atau tidak berwujud, untuk melakukan tugas atau kegiatan untuk meningkatkan kinerjanya¹⁸. Kemampuan organisasi sebagai atribut perusahaan yang memungkinkan organisasi mengkoordinasikan dan memanfaatkan sumber daya mereka¹⁹.

Kapabilitas (*Capability*) adalah kemampuan yang dibutuhkan untuk melakukan suatu hal. Kapabilitas memiliki arti luas, baik dalam bidang militer maupun non – militer. Jika dihubungkan dengan bidang keamanan dan keselamatan, kapabilitas memiliki arti kemampuan yang dibutuhkan untuk melakukan tindakan yang menyebabkan keamanan dan keselamatan.

Faktor pendukung kapabilitas organisasi sendiri berupa sumber daya wujud (*tangible*) dan sumberdaya

nirwujud (*intangible resources*) dan sumber daya manusia (*human capital*)²⁰.

Di dalam penelitian ini, poin – poin yang akan dipandang dalam melihat kapabilitas penegak hukum untuk mewujudkan *coast guard* adalah:

1. Sumber Daya Wujud
 - a) Aset Fisik
2. Sumber Daya Nir-wujud
 - a) Legalitas
 - b) Training
 - c) Kedudukan Organisasi
 - d) Sistem Teknologi
 - e) Aliansi dan Kerjasama
3. Sumber Daya Manusia
 - a) Kompetensi Personel

Kapabilitas Bakamla

Sumber Daya Wujud Bakamla

Sampai saat ini Bakamla telah memiliki berbagai macam aset dalam mewujudkan terlaksananya tugas, fungsi dan wewenangnya. Bakamla menyebutkan bahwa telah memiliki berbagai macam jenis kapal dengan jumlah mencapai 25 buah²¹.

Aset lain yang dimiliki Bakamla yaitu SPKKL (Sistem Peringatan Keamanan dan Keselamatan Laut), ROV

¹⁸ C. Maritan, *Capital Investment as Investing in Organizational Capabilities: An Empirical Grounded Process Model*, *Academy of Management Journal*, 2001

¹⁹ R. Grant, *The Resource-based Theory of Competitive Advantage: Implications for Strategy Formulation*, *California Management Review*, 1991

²⁰ Sampurno, *Manajemen Strategi*, (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2009)

²¹ Wawancara dilakukan di Kantor Bakamla Jakarta pada tanggal 14 November 2017

(Remote of Vehicle), GS (Ground Station) dan GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) yang terintegrasi dalam sebuah SPD (Sistem Peringatan Dini). Saat ini Bakamla mengandalkan TIK (Teknologi Informasi dan Komunikasi) dan SPD keamanan dan keselamatan di laut dalam rangka penyelenggaraan pengendalian laut. Berbagai informasi yang didapatkan ini akan ditampilkan di Puskodal dalam bentuk NPC (*National Picture Compilation*) Bakamla RI di Jakarta. Sarana dan prasarana ini dibangun berdasarkan standar formasi IMO (*International Maritime Organization*) *Flyers* No 79²².

Selain itu, berdasarkan standar formasi IMO *Flyers* No 79, Bakamla juga mempunyai sarana sistem pemantauan berbasis satelit, AISSAT (*Automatic Identification System Satelit*), yang memungkinkan Bakamla untuk memantau kapal – kapal di seluruh dunia. AISSAT juga merupakan sebagai alat pendeteksi kapal/objek yang memancarkan *locator* beserta informasinya secara *real time*. Bakamla juga dapat langsung berinteraksi dengan instansi terkait melalui BIIS (*Bakamla*

Integrated Information System). Tidak hanya itu, Bakamla dapat memberikan bantuan informasi kepada seluruh pengguna tentang berbagai hal terkait dengan keamanan dan keselamatan navigasi seperti tinggi gelombang, arah arus, kecepatan arus, serta kondisi cuaca²³.

Sumber Daya Nir-wujud Bakamla

Secara legal, Bakamla dibentuk berdasarkan UU No 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Di dalam pasal 59 UU No 32 Tahun 2014.

Kemudian dalam pasal 61 UU No 32 Tahun 2014 disebutkan bahwa tugas Bakamla adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Selanjutnya, dalam pasal 68 disebutkan, mengenai struktur organisasi, tata kerja, dan personal Bakamla harus sudah ditetapkan dalam waktu paling lama 6 (enam) bulan sejak UU No 32 Tahun 2014 ditetapkan. Pengesahan UU No 32 Tahun 2014 yaitu pada tanggal 17 Oktober 2014 yang ditanda tangani oleh Bapak Presiden Dr. H. Susilo Bambang Yudhoyono. Dua bulan kemudian pada tanggal 08 Desember 2014, Peraturan Presiden No 178 Tahun 2014 tentang Badan

²² Susanto dan Dicky R. Munaf, 2015, Komando Dan Pengendalian Keamanan Dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini, Edisi Pertama, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama).

²³ *Ibid.*

Keamanan Laut disahkan oleh Bapak Joko Widodo.

Dalam Perpres No 178 tahun 2014 ini, diatur lebih rinci tentang Bakamla. Terbitnya peraturan ini juga menjelaskan mengenai peralihan Bakorkamla menjadi Bakamla. Sejak Perpres No 178 Tahun 2014 ini berlaku, Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Berdasarkan Perpres No. 178 Tahun 2014, pasal 1 menyebutkan bahwa Bakamla dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan. Kemudian dalam hal pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut, Menko Polhukam berkoordinasi dengan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman. Sehingga secara struktural Bakamla bertanggung jawab langsung dengan presiden akan tetapi dikoordinasikan oleh Kemenko Polhukam.

Terkait hubungan kerja sama yang pernah dilakukan oleh Bakamla, Deputi Informasi, Hukum dan Kerja Sama Bakamla menyebutkan bahwa mereka saat ini telah melakukan berbagai macam hubungan kerja sama. Hubungan kerja sama ini dijalin Bakamla baik dengan lembaga yang ada di dalam negeri

maupun luar negeri. Bentuk hubungan bilateral yang dilakukan Bakamla diantaranya yaitu dengan Australian Border Force, Vietnam Coast Guard, MMEA, Philippine Coast Guard dan sebagainya. Dalam rangka kemitraan strategis, Bakamla juga menjalin hubungan dengan USCG dan JCG. Bakamla juga menjadi vocal point dalam implementasi MOU Malaysia – Indonesia dalam rangka perlindungan nelayan. Kerja sama dalam rangka peningkatan keamanan dan keselamatan laut di kawasan juga dilakukan Bakamla. Bentuk kerja sama ini yaitu terlibatnya Bakamla sebagai anggota aktif dalam forum HACGAM (Heads of Asian Coast Guard Meeting) sekaligus sebagai lead country dalam hal capacity building. Selain itu, Bakamla juga terlibat dalam trilateral commanders forum (MMEA-Bakamla-SPCG), aktif dalam pertemuan ASEAN Led Mechanism (ARF, AMF, ADMM, dan sebagainya), aktif dalam Forum Indian Ocean Rim Association, serta forum – forum regional lain seperti Bali Process, IMO, Gulf of Thailand Initiative dan sebagainya : Bentuk – bentuk kerja sama internasional seperti ini, menunjukkan bahwa Bakamla diakui sebagai lembaga coast guard Indonesia di kancah internasional. Hal ini terbukti dengan

banyaknya pelibatan Bakamla dalam berbagai macam bentuk kerja sama dan kegiatan yang mengikutsertakan Bakamla sebagai coast guard Indonesia.

Kompetensi Personel Bakamla

Total jumlah personel Bakamla saat ini adalah sebanyak 685 pegawai. Personel Bakamla tersebar hampir di seluruh wilayah Indonesia dan terdiri dari beberapa instansi baik sipil maupun militer, seperti TNI AL, AD, AU, Polri, Kejaksaan, Perhubungan Laut, PNS Bakamla dan lain sebagainya. Bakamla juga memiliki pengawak kapal yang tersebar di 3 Zona Maritim yaitu Zona Maritim barat (41 orang), Zona Maritim Tengah (41 orang) dan Zona Maritim Timur (29 orang).

Personel Bakamla melakukan kegiatan pelatihan khususnya dalam rangka operasi keamanan dan keselamatan laut, menjadi wewenang Direktorat Latihan, Deputi Operasi dan Latihan. Tugas dari Direktorat Latihan adalah melakukan perencanaan, penyelenggaraan dan penyiapan bahan dukungan latihan di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Serta menyelenggarakan fungsi:

a. Penyusunan rencana, norma, standar, kriteria, dan prosedur latihan

dalam rangka operasi di bidang keamanan dan keselamatan laut

b. Penyelenggaraan latihan dalam rangka operasi di bidang keamanan dan keselamatan laut secara terpadu dengan instansi terkait yang memiliki kewenangan.

Adapun jenis – jenis training yang dilaksanakan yaitu:

a. Latihan peningkatan profesionalisme SDM Operasi:

(1) Pelatihan dasar pengawakan dan penyelamatan kapal

(2) Pelatihan dasar keselamatan pesawat udara (Helicopter Underwater Escape Training/HUET dan Aircraft Underwater Escape Training/AUET)

(3) Visit, Boarding, Search and Seizure (VBSS/prosedur pemeriksaan)

(4) Komunikasi dan persandian

(5) Navigasi dan olah gerak kapal

(6) Kebaharian dan Bangunan Kapal

(7) Mesin dan Kelistrikan Kapal

(8) Logistik dan Administrasi Kapal

b. Latihan kesiapsiagaan peran tugas ABK Kapal Negara (KN) dan unsur udara Bakamla:

(1) Latihan Kesiapsiagaan ABK KN Tk. I dan Tk. II

(2) Latihan Kesiapsiagaan Unsur Udara Bakamla Tk. I dan Tk. II

c. Latihan keselamatan laut:

- (1) SAR
- (2) Marine Pollution (Marpol)
- (3) Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
- d. Latihan keamanan laut:
 - (1) Hukum laut internasional
 - (2) Hukum nasional bidang maritim
 - (3) Pemberkasan pendahuluan kapal
 - (4) Pengelolaan perkara di laut
 - (5) Intelijen maritim
- e. Latihan bersama:
 - (1) Latihan bersama kapal – kapal patroli Bakamla
 - (2) Latihan bersama dengan instansi terkait (dalam/luar negeri)

Kapabilitas PLP

Sumber Daya Wujud PLP

Sebagai kesatuan penegak hukum di laut yang berkonsentrasi dalam bidang keselamatan dan keamanan laut, PLP memiliki berbagai macam jenis kapal. Tetapi juga belum memiliki aset pesawat atau aircraft dalam rangka memenuhi tupoksinya. Total jumlah kapal yang dimiliki oleh PLP yaitu 536 buah dengan berbagai tipe. Secara umum, jenis kapal patroli yang dimiliki oleh PLP berukuran kecil dan untuk kapal besar (Kelas I dan II) umumnya sudah relative tua dengan umur di atas 30 tahun (Hubla, 2015).

PLP bersama dengan Hubla (Perhubungan Laut), juga memiliki

sarana dan prasarana dalam hal keselamatan pelayaran. Diantaranya adalah stasiun radio pantai, GMDSS, VTS, VTIS (*Vessel Traffic Information System*), SRS (*Ship Reporting System*), dan LRIT (*Long Range Identification and Tracking of Ships*)²⁴. Peralatan VTS hingga tahun 2014 mencapai 34 unit yang tersebar di seluruh Indonesia. Peralatan GMDSS sampai tahun 2014 sebanyak 73 unit. SRS terpasang di 18 daerah dengan SRS *Basic system* sebanyak 12 buah dan *advance system* sebanyak 6 buah²⁵.

Sumber Daya Nir-wujud PLP

PLP dibentuk atas disahkannya UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Di dalam UU tersebut disebutkan secara jelas bahwa Penjagaan Laut dan Pantai (Sea and Coast Guard) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundangan di laut dan pantai. Dalam UU tersebut juga menjelaskan bahwasannya PLP dibentuk dan bertanggung jawab terhadap presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri. Dalam hal ini adalah Kementerian

²⁴ Susanto dan Dicky R. Munaf, 2015, Komando Dan Pengendalian Keamanan Dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini, Edisi Pertama, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama).

²⁵ Dirjen Hubla, 2015, Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019, (Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia)

Perhubungan yang dikoordinasikan oleh Kemenko Maritim. PLP sendiri berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

UU No 17 tahun 2008 menyebutkan bahwa untuk wilayah operasi PLP yaitu wilayah perairan Indonesia dan tugas, fungsi dan wewenang juga sudah dijelaskan secara rinci. Akan tetapi sampai saat ini, belum ada peraturan yang menjelaskan lebih detail tentang pembentukan Penjagaan Laut dan Pantai. Pada pasal 352 UU No 17 Tahun 2008 ini disebutkan bahwa Penjagaan Laut dan Pantai (PLP) harus sudah terbentuk paling lambat tiga tahun sejak UU ini berlaku. Pihak PLP menyebutkan terdapat 3 Pasal yang diamanatkan untuk dibentuk dalam Peraturan Pemerintah tentang Penjagaan Laut dan Pantai, yakni Pasal 278, 279 dan 281. Kendala pembentukan Peraturan Pemerintah tentang Penjagaan Laut dan Pantai antara lain:

- a. Postur organisasi PLP yang multi tafsir, yakni:
 - 1) Frasa bertanggung jawab kepada Presiden dapat diartikan sebagai BADAN-LPNK;
 - 2) Frasa secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri, tidak lazim dimuat dalam peraturan perundang-

undangan sehingga menimbulkan multi tafsir;

- b. PLP menjalankan fungsi koordinasi yang salah satunya terkait dengan keamanan dan penegakan hukum yang mana dalam pelaksanaannya banyak yang beranggapan bahwa fungsi koordinasi tersebut harus dibawah menteri koordinator;

- c. Penetapan BAKORKAMLA menjadi BAKAMLA sesuai UU 32/2014 dan Perpres 178/2014, yang mana dalam penjelasan UU pelayaran telah disebutkan bahwa PLP adalah penguatan PLP dan pemberdayaan BAKORKAMLA; PLP sudah melakukan pengajuan draft untuk pembentukan PLP tetapi ditolak. Mengenai hal ini, Dr. Surya Wiranto menyebutkan bahwa isi draft yang diajukan tidak memiliki kesesuaian dengan UU No 17 Tahun 2008 yang menaungi PLP.

Berbicara mengenai pelatihan yang dilakukan oleh personel PLP, Litbang PLP menjelaskan bahwa seluruh pelatihan yang diterima oleh personel PLP dilakukan oleh Dirjen Hubla. Hingga tahun 2014, Hubla telah menggelar berbagai jenis pelatihan dan pendidikan. Untuk tahun 2013, Hubla telah menggelar 19 kali pelatihan dengan peserta

mencapai 1170 orang dalam 39 angkatan. Sampai saat ini PLP juga belum mempunyai sekolah atau lembaga pendidikan khusus yang melakukan kaderisasi personel PLP.

PLP juga memiliki berbagai sistem dan teknologi dalam menunjang tupoksi yang diberikan. Dengan menggunakan aset yang telah dimiliki, PLP mampu mengawasi kapal – kapal yang dilengkapi dengan AIS (Automatic identification System). Tidak hanya itu, sarana – prasarana ini kemudian dilengkapi dengan National INDOSREP Center di Jakarta untuk pemantauan terpusat .

Litbang PLP juga menyebutkan bahwa PLP juga telah membangun kerja sama dengan berbagai instansi serupa. Bentuk kerja samanya seperti pembuatan MoU antara PLP dengan Malaysia, Singapura, Brunei Darussalam, Filipina dan Thailand dalam rangka respon perencanaan terhadap tumpahan minyak. MOU serupa juga dilakukan dengan Australia dan ASEAN.

Kompetensi Personel PLP

Hingga tahun 2014, jumlah personel PLP mencapai 101 orang. Sedangkan untuk Sumber Daya Manusia yang dimiliki untuk pengoperasian pangkalan PLP adalah sebesar 667 orang yang tersebar di lima pangkalan PLP .

Baik pelatihan maupun perekrutan anggotannya, PLP dikoordinasikan oleh Kementerian Perhubungan. PLP memiliki Pelatihan Dasar Bintara dan pada tahun 2016 telah diikuti oleh 139 orang .

Personel PLP melakukan operasi rutin yang dilakukan terbagi 2 yakni operasi mandiri dan operasi terpadu dengan instansi dan unit kerja terkait (khusus untuk Pangkalan PLP). Operasi mandiri dilakukan sesuai dengan wilayah tanggung jawab dari masing-masing Kantor Kesyahbandaran dan Pangkalan PLP yang didasarkan pada peta kerawanan lingkungan terhadap pelanggaran dan momen hari besar seperti Hari Raya Idul Fitri, Natal dan Tahun Baru.

Coast Guard Indonesia

Baik Bakamla dan PLP memiliki kelebihan dan kekurangan sumber daya masing – masing dalam rangka menunjang kapabilitasnya sebagai coast guard di Indonesia. Bakamla memiliki keunggulan di dalam sumber daya wujud, nir-wujud dan manusia. Akan tetapi yang perlu menjadi fokus utama Bakamla adalah kuantitas masing - masing sumber daya tanpa mengurangi kualitasnya. Kapabilitas PLP sebagai coast guard masih banyak yang perlu diperbaiki terutama mengenai legalitas

dan tupoksi sehingga dapat lebih leluasa dalam mengembangkan sumber daya lainnya. Dalam perspektif manajemen strategik, terutama kapabilitas, Bakamla lebih mempunyai kapabilitas sebagai coast guard.

Pemerintah dalam hal ini juga harus memiliki ketegasan dalam rangka pembentukan coast guard. Tentu saja keputusan pemerintah harus sesuai dengan political will dari pemerintah serta kepentingan nasional Indonesia. Coast guard Indonesia yang nantinya akan dibentuk juga harus memiliki kapabilitas yang sesuai dengan coast guard dengan negara – negara maritim lainnya seperti Jepang, Filipina, Amerika dan Malaysia. Cukup banyaknya instansi yang melakukan penegakan hukum di laut Indonesia membuat para pemilik dan pengusaha kapal yang tergabung dalam INSA merasa terganggu. Model penegak hukum seperti ini membuat mereka kebingungan. Jika sistem seperti ini terus dilanjutkan maka bukan tidak mungkin perekonomian laut Indonesia akan turun karena hilangnya minat dan animo masyarakat Indonesia dan dunia untuk melakukan pelayaran di wilayah laut Indonesia. Setjen Kiara (Koalisi Rakyat Untuk Keadilan Perikanan) menyebutkan bahwa dampak lain dengan adanya enam

instansi yaitu akan terjadi pemborosan anggaran dan juga berdampak pada masyarakat Indonesia terutama pengguna laut sebagai korban tumpang tindih kebijakan yang ada di laut . Maka dari itu, coast guard menjadi solusi mengenai permasalahan penegakan hukum di laut yang tentunya kapabilitas coast guard Indonesia nantinya harus sesuai dengan kapabilitas coast guard pada umumnya dengan tidak meninggalkan kondisi lingkungan strategis Indonesia.

Sumber daya wujud yang dimiliki harus berasaskan dengan kondisi geografis Indonesia sendiri dengan perhitungan yang sangat matang sehingga tidak terjadi pemborosan anggaran. Di dalam penentuan struktur aset dalam wilayah maritim tentu saja ada beberapa hal yang harus diperhatikan sebagai asumsi yang harus dimasukkan sebagai indikator. Tentu saja asumsi yang dimasukkan harus memiliki keterkaitan dengan tupoksi coast guard. Adapun asumsi tersebut adalah :

a) Peran dari aset patroli

Sebagai aset coast guard, tentu saja peran aset patroli yang akan digunakan harus sesuai dengan tupoksi coast guard. Tugas coast guard secara umum adalah penegakan hukum di laut, search and

rescue, pengawasan wilayah maritim (wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia).

b) SPB (Standard Patrol Block)

Tujuan asumsi SPB adalah untuk mengetahui referensi garis dasar untuk menentukan seberapa banyak dan jenis aset apa yang akan dibutuhkan. Di dalam SPB diasumsikan kecepatan aset adalah 15 knot dengan jangkauan radar 20 nm.

c) Jenis aset

Asumsi yang ketiga adalah mengenai jenis aset apa saja yang akan digunakan. Pemilihan jenis aset ini berkaitan dengan kondisi lingkungan wilayah patroli. Seperti yang kita ketahui, tupoksi dari coast guard itu sangat kompleks mulai dari cuaca di laut yang ekstrim dan luasnya wilayah patroli hingga ke ZEE. Untuk itu dibutuhkan kapal yang memiliki kemampuan manuver, kecepatan yang tinggi dan sistem pengawasan yang canggih.

d) Operational regimes

Asumsi ini lebih mengarah kepada aturan yang diterapkan pada berbagai jenis aset yang akan digunakan. Aturan yang dimaksud adalah aturan dalam penggunaan setiap jenis aset seperti jumlah hari dapat berlayar, jumlah ORV (Operations Response Vessel), dan jumlah hari istirahat yang kemudian nanti

akan diakumulasikan dalam waktu satu tahun.

e) Wilayah atau zona patroli

Wilayah laut Indonesia sangatlah luas, sehingga beberapa penegak hukum di laut Indonesia membagi wilayah laut Indonesia menjadi beberapa zona. Sebagai contoh Bakamla membagi wilayah laut Indonesia membaginya menjadi tiga zona maritim.

Karakteristik tiap zona tentunya berbeda, baik sumber daya, resiko kecelakaan, resiko ancaman, karakteristik lingkungan dan sebagainya. Sehingga faktor – faktor tersebut akan mempengaruhi jumlah dan jenis aset yang dibutuhkan.

f) penggunaan boat

Daerah yang menjadi tanggung jawab coast guard sangat luas mulai dari laut teritorial hingga ke ZEE. Penggunaan boat sangat cocok untuk area laut teritorial dan zona tambahan. Di dalam tubuh coast guard kapal boat sangat penting karena menjadi respon pertama yang akan dikeluarkan dalam penegakan hukum SAR.

g) Lapangan terbang untuk aircraft

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya bahwa penggunaan aircraft cukup penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan maritim. Keuntungan

yang diberikan juga sangat membantu penggunaan kapal lain. Sehingga dalam pembentukan coast guard juga diperlukan landasan terbang untuk aircraft bagi di kapal patroli maupun di darat.

h) Jenis radar yang tertanam di daratan

Tidak dipungkiri penggunaan radar membutuhkan dana yang besar serta perencanaan dan evaluasi yang kompleks. Terlebih, panjang pantai dan luas wilayah laut Indonesia yang begitu besar. Sehingga, akan dibutuhkan banyak radar untuk menutup seluruh wilayah laut Indonesia. Untuk itu, dalam keadaan seperti ini radar dapat ditempatkan di daerah – daerah yang rawan akan timbulnya ancaman keamanan dan keselamatan maritim. Selanjutnya, secara bertahap dapat dilakukan penambahan radar di tempat lain.

Coast guard yang nantinya akan dibentuk setidaknya memiliki satu undang – undang sebagai payung hukum pembentukannya. Selain itu, pembentukan undang – undang mengenai coast guard juga dapat mengakomodir tumpang tindihnya kewenangan penegak hukum di laut. Pada dasarnya, UU No 32 Tahun 2014

dimaksudkan untuk mensinergikan seluruh UU yang berhubungan dengan kelautan akan tetapi terlihat kurang efektif. Pengusulan perpu mengenai seluruh kebijakan yang berhubungan dengan laut juga dapat menjadi opsi untuk mengefektifkan dan mengefisiensikan seluruh kebijakan laut, sehingga tidak ada lagi lembaga yang tupoksinya tumpang tindih. Perpu mengenai kebijakan laut sangat dibutuhkan saat ini mengingat belum efektif dan efisiennya penegakan hukum di laut yang akan berdampak pada aspek sosial, ekonomi dan pertahanan di wilayah laut.

Kedudukan coast guard di dalam pemerintah akan lebih baik jika berada dibawah koordinasi Dewan Keamanan Nasional. Sampai saat ini Dewan Keamanan Nasional Indonesia belum terbentuk. Dewan Keamanan Nasional merupakan LPNK (Lembaga Pemerintah Non – Kementerian) yang mampu untuk membuat seluruh kebijakan keamanan nasional terintegrasi. Ketika seluruh kebijakan keamanan nasional telah terintegrasi, akan meningkatkan kapasitas lembaga – lembaga keamanan nasional baik secara kelembagaan berdasarkan tupoksi bahkan dalam bersinergi dengan lembaga keamanan

nasional lainnya. Wantannas yang saat ini telah terbentuk diharapkan dapat mempercepat terbentuknya Dewan Keamanan Nasional yang merupakan amanat Perpres No 2 Tahun 2015 dan tertuang di dalam RPJMN 2015 – 2019. Kedudukan coast guard di bawah koordinasi Kementerian Koordinator (Kemenko) juga dapat dilakukan tergantung kepada political will dari pemerintah.

Aspek selanjutnya yang perlu diperhatikan dalam sumber daya nir-wujud yaitu mengenai pelatihan atau pendidikan yang diberikan. Jika kita mengacu pada coast guard – coast guard negara lain, maka ada berbagai macam pelatihan yang harus didapatkan oleh personel coast guard. Seluruh pelatihan tentunya harus menunjang terlaksananya tupoksi coast guard. JCG sebagai salah satu coast guard ideal di Asia dapat menjadi contoh yang tepat bagi Indonesia mengenai pelatihan terhadap pesonnelnya.

JCG memiliki Coast Guard Academy sebagai lembaga pengkaderan personel coast guard. Siswa yang lulus dari Coast guard Academy akan menjadi petugas atau perwira junior coast guard. Sedangkan Coast guard School, merupakan institusi pendidikan yang

memberikan pelatihan kepada seluruh staf JCG. Pembelajaran yang dilakukan di dalam Coast Guard Academy sangat komprehensif mulai dari politik internasional, meteorologi hingga kebijakan mengenai lalu lintas di laut dan hukum laut. Tidak hanya itu, Coast Guard Academy juga memberikan praktek lapangan kepada para siswanya seperti praktek berlayar selama tiga bulan dan juga mendapatkan program internasional. Coast Guard School memiliki empat program yang dapat selama masa pembelajaran yaitu Program Sistem Navigasi, Program Aviasi, Program Sistem Informasi, Program Ilmu Kelautan. Untuk Program Kontrol Lalu Lintas Kapal baru akan dibangun pada tahun 2018. Siswa Coast Guard School juga mendapatkan pembelajaran praktek di laut sesuai dengan program yang diambil. Tidak hanya itu, Coast Guard School juga memiliki kewenangan untuk merekrut sebagai staf eksekutif di JCG. Jika Coast Guard Indonesia benar – benar terbentuk, maka akan lebih baik apabila membentuk sebuah akademi seperti yang dimiliki JCG. Sehingga proses pengkaderan dan pelatihan yang dilakukan terpusat dan terintegrasi.

Sumber Daya Nir-wujud lainnya yaitu sistem dan teknologi. Sistem dan Teknologi yang digunakan oleh PLP tentu saja lebih banyak berkenaan dengan keselamatan pelayaran. Dimulai dari GMDSS hingga VTS yang terintegrasi dengan National INDOSREP Center. Bakamla memiliki sistem dan teknologi yang berhubungan dengan berbagai macam jenis ancaman keamanan dan keselamatan maritim. Bakamla juga memiliki SPD (Sistem Peringatan Dini/Early Warning System) yang sangat dibutuhkan dalam menangani ancaman keamanan dan keselamatan maritim. Seluruh aset Bakamla akan terhubung dengan NPC (National Picture Compilation).

Penggunaan sistem dan teknologi seharusnya mengikuti peraturan internasional yang telah disepakati. IMO sebagai organisasi maritim di bawah PBB telah membuat standar minimal sarana dan prasarana yang digunakan untuk melakukan pengawasan dalam rangka menangani ancaman keamanan dan keselamatan maritim. Sistem dan teknologi tersebut mencakup lima hal yaitu :

a. Maritime SAR, sarana dan prasarana yang dimiliki adalah GMDSS

b. Traffic Monitoring, minimal memiliki AIS, base station, LRC dan RCS

c. Fisheries Protection, sarana dan prasarana yang dimiliki adalah GS dan VMS sebagai sarana pemantau kapal ikan

d. Marine Safety Roadcast, sarana dan prasarana yang dimiliki adalah MRCC dan RCC sebagai peralatan komunikasi berkemampuan terbatas.

e. Marine Pollution Monitoring, sarana yang dimiliki adalah alat untuk mengukur kadar pH air laut.

Sebagai salah satu penegak hukum di laut selain militer, coast guard Indonesia haruslah memiliki tupoksi yang jelas. Coast guard yang ada Indonesia setidaknya mempunyai tupoksi yang meliputi ancaman keamanan dan keselamatan di seluruh wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Diantaranya yaitu penegakan hukum di laut (mencakup berbagai macam pelanggaran yang tidak sesuai dengan konstitusi internasional maupun nasional yang berlaku di laut seperti IUU Fishing, penyelundupan barang dan orang, dan sebagainya), SAR, perlindungan dan pengawasan lingkungan laut, navigasi dan keselamatan pelayaran di laut serta menjadi bagian dari sistem pertahanan semesta dalam hal ini adalah komponen cadangan.

Sebagai sebuah lembaga penegakan hukum di laut tentu saja keberadaannya harus diketahui dan dikenal baik di dalam maupun di luar negeri. Bakamla dan PLP cukup dikenal baik di dalam maupun di luar negeri. Kedua lembaga ini telah menjalin hubungan kerja sama dengan berbagai macam lembaga. Bentuk kerja sama ini dilakukan guna mengoptimalkan kinerja lembaga. Kerja sama yang dilakukan oleh sebuah lembaga atau organisasi memperlihatkan pengaruh dan pengakuan dari organisasi atau lembaga lain. Lembaga coast guard sebagai satu – satunya penegak hukum di laut tentunya juga harus mempunyai berbagai macam bentuk kerja sama.

Sebuah coast guard tentunya mewajibkan semua personelnya memiliki keterampilan yang berkaitan dengan tugas utama coast guard, yaitu penegakan hukum di laut (mencakup berbagai macam pelanggaran yang tidak sesuai dengan konstitusi internasional maupun nasional yang berlaku di laut seperti IUU Fishing, penyelundupan barang dan orang, dan sebagainya), SAR, perlindungan dan pengawasan lingkungan laut, navigasi dan keselamatan di laut serta menjadi bagian dari sistem pertahanan semesta dalam hal ini adalah komponen cadangan. Jika

dilihat dari keterampilan yang dimiliki oleh personel Bakamla dan PLP tentunya Bakamla memang memiliki keunggulan. Tetapi hal ini tidak terlepas dari tugas utama PLP mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran sehingga tidak memungkinkan untuk memberikan keterampilan diluar bidang tersebut.

Sebagai lembaga penegak hukum di laut mewakili pemerintah, akan lebih baik jika lembaga coast guard adalah lembaga penegak hukum yang diawaki sipil. Tetapi pada praktek lapangnya tetap harus bekerja sama dengan TNI sebagai lembaga militer. Coast guard adalah lembaga penegak hukum paramiliter . Melihat tupoksi coast guard yang beragam dan ancaman yang dihadapi juga beragam maka sudah seharusnya coast guard merupakan lembaga yang semi militer.

Ancaman yang dihadapi di laut meliputi aspek pertahanan dan keamanan. Bahkan bentuk ancaman juga dapat berkembang yang dapat juga masuk di dalam aspek pertahanan dan keamanan. Tidak hanya itu, saat ini bentuk ancaman mulai berkembang mulai dari yang dilakukan oleh negara, oknum non-negara, di dalam maupun di luar negeri. Bentuk coast guard paramiliter sangat cocok untuk

menghadapi berbagai macam jenis bentuk ancaman.

Melihat banyaknya jenis ancaman yang dihadapi di laut dan bentuknya pun terus berkembang maka akan lebih baik jika bentuk coast guard Indonesia memiliki model semi – militer. Model seperti ini lebih efektif dan efisien karena di dalam model ini akan berbaaur antara sipil dan militer sehingga dapat menangani banyak jenis ancaman. Koordinasi dengan militer juga akan semakin mudah karena ada bagian militer di dalamnya. Koordinasi dengan pihak sipil juga akan lebih mudah karena memang pada dasarnya coast guard adalah lembaga sipil.

Sebagai satu – satunya penegak hukum di laut, coast guard Indonesia haruslah memiliki tupoksi yang jelas. Coast guard yang ada Indonesia setidaknya mempunyai tupoksi yang meliputi ancaman keamanan dan keselamatan di seluruh wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Diantaranya yaitu penegakan hukum di laut (mencakup berbagai macam pelanggaran yang tidak sesuai dengan konstitusi internasional maupun nasional yang berlaku di laut seperti IUU Fishing, penyelundupan barang dan orang, dan sebagainya), SAR, perlindungan dan pengawasan

lingkungan laut, navigasi dan keselamatan pelayaran di laut serta menjadi bagian dari sistem pertahanan semesta dalam hal ini adalah komponen cadangan.

Melihat kapabilitas Bakamla dan PLP saat ini, ada dua opsi yang dapat diadopsi oleh pemerintah guna mengefisieni dan mengefektifkan sistem penegakan hukum di laut Indonesia. Kedua opsi ini tetap menekankan mengenai kebijakan kemaritiman yang tidak tumpang tindih dan Bakamla sebagai lembaga yang sampai saat ini mendekati kapabilitasnya untuk menjadi coast guard Indonesia. Opsi pertama yaitu meleburkan seluruh penegakan hukum di laut menjadi satu yaitu Bakamla atau Indonesian Coast Guard. Opsi yang kedua yaitu memberikan seluruh penegakan hukum di laut kewenangan – kewenangan coast guard secara umum, sehingga baik DBJC, Polair, PSDKP, PLP, memiliki seluruh tupoksi coast guard dan semua penegak hukum tersebut berada dalam satu komando dalam penegakan hukum.

Pada opsi pertama yaitu meleburkan seluruh penegak hukum di laut dalam tubuh Bakamla yang kemudian menjadi Indonesian Coast Guard. Peleburan lembaga penegak hukum di dalam tubuh Bakamla berarti

langkah menuju coast guard ideal. Peleburan ini berarti penegakan hukum di laut menjadi efisien dan efektif. Seluruh sumber daya yang dimiliki oleh para penegak hukum di laut juga dilebur menjadi satu sehingga akan mengurangi biaya yang dikeluarkan pemerintah untuk pembentukan lembaga baru. Pembentukan perpu menjadi hal yang penting dalam opsi ini.

Pada opsi kedua merupakan langkah yang rasional mengingat kondisi lembaga – lembaga di seluruh Indonesia yang terlihat agak sulit untuk bergabung. Ego sektoral antar lembaga cukup tinggi sehingga opsi kedua cukup tepat untuk mengarah kepada terbentuknya Indonesian Coast Guard. Hal pertama yang harus dilakukan pemerintah dalam opsi kedua ini yaitu pembentukan kebijakan yang memberikan seluruh kewenangan penegakan hukum di laut kepada seluruh penegak hukum di laut. Australia juga melakukan hal ini dengan Maritime Power Act. Meskipun begitu, tetap ada lembaga yang menjadi komando bagi seluruh penegak hukum di laut. Jika melihat kebijakan dari masing – masing penegak hukum di laut maka Bakamla akan lebih cocok menjadi komando bagi seluruh penegak hukum. Disini Bakamla tidak hanya menjalankan

fungsi koordinasi tetapi juga fungsi – fungsi coast guard pada umumnya ditambah sebagai komandan dari penegak hukum di laut.

Simpulan

Secara umum, Bakamla dan PLP belum memiliki kapabilitas sebagai coast guard. Akan tetapi diantara kedua lembaga tersebut yang memiliki kapabilitas mendekati coast guard adalah Bakamla. Sumber daya wujud Bakamla perlu diperbaiki dalam hal kuantitas tanpa harus mengurangi kualitas yang sudah ada. Sumber daya nir-wujud yang dimiliki juga sudah cukup memenuhi sebagai coast guard terutama dalam hal aliansi dan kerja sama serta sistem dan teknologi yang digunakan. Sumber daya nir-wujud lainnya seperti legalitas, pelatihan dan kedudukan organisasi perlu dilakukan pengkajian lebih mendalam. Sumber daya manusia yang dimiliki Bakamla perlu dilakukan lebih banyak penyesuaian dengan tupoksi yang diberikan dan tupoksi – tupoksi coast guard negara maritim lainnya.

Kapabilitas yang dimiliki PLP juga terbilang cukup jauh sebagai kapabilitas coast guard. Sumber daya wujud PLP memang unggul dalam kuantitas tetapi secara kualitas belum dapat terlihat. Sumber daya nir-wujud yang dimiliki juga

perlu banyak perbaikan di seluruh aspeknya terutama perihal legalitas. Sumber daya manusia yang dimiliki juga perlu lebih banyak penyesuaian dengan tupoksi coast guard pada umumnya. Jika pemerintah memang memiliki political will untuk menjadikan PLP sebagai coast guard Indonesia maka seluruh sumber daya yang dimiliki PLP harus direvitalisasi.

Pembentukan coast guard Indonesia harus sesuai dengan kepentingan nasional dan kepentingan pemerintah. Ada dua opsi yang dapat dilakukan pemerintah berdasarkan kapabilitas Bakamla dan PLP sebagai lembaga yang disebut sebagai coast guard Indonesia. Pada opsi pertama yaitu meleburkan seluruh penegak hukum di laut dalam tubuh Bakamla yang kemudian menjadi Indonesian Coast Guard. Peleburan lembaga penegak hukum di dalam tubuh Bakamla berarti langkah menuju coast guard ideal. Peleburan ini berarti penegakan hukum di laut menjadi efisien dan efektif. Seluruh sumber daya yang dimiliki oleh para penegak hukum di laut juga dilebur menjadi satu sehingga akan mengurangi biaya yang dikeluarkan pemerintah untuk pembentukan lembaga baru.

Pembentukan perpu menjadi hal yang penting dalam opsi ini.

Pada opsi kedua merupakan langkah yang rasional mengingat kondisi lembaga – lembaga di seluruh Indonesia yang terlihat agak sulit untuk bergabung. Ego sektoral antar lembaga cukup tinggi sehingga opsi kedua cukup tepat untuk mengarah kepada terbentuknya Indonesian Coast Guard. Hal pertama yang harus dilakukan pemerintah dalam opsi kedua ini yaitu pembentukan kebijakan yang memberikan seluruh kewenangan penegakan hukum di laut kepada seluruh penegak hukum di laut. Australia juga melakukan hal ini dengan Maritime Power Act. Meskipun begitu, tetap ada lembaga yang menjadi komando bagi seluruh penegak hukum di laut. Jika melihat kebijakan dari masing – masing penegak hukum di laut maka Bakamla akan lebih cocok menjadi komando bagi seluruh penegak hukum. Disini Bakamla tidak hanya menjalankan fungsi koordinasi tetapi juga fungsi – fungsi coast guard pada umumnya ditambah sebagai komandan dari penegak hukum di laut.

Daftar Pustaka

Sumber Buku dan Dokumen:

- Buntoro, K. (2017). *Nusantara & ALKI*. Depok: Rajawali Pers.
- Dirjen Hubla. (2015). Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
- Dirjen Hubla. (2017). Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP). Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
- Herdiansyah, H. (2009). *Metode Penelitian Kualitatif, Seni dalam Memahami Fenomena Sosial*. Yogyakarta: Greentea Publishing.
- Herdiansyah, H. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Meliala, A., Ariadno, M. K., Kusumowardono, J., Hartati, D., Fatoni, A. H., Banyualam, R., Liliansa, D. (2016). *Kompedium Keamanan Laut Buku I*. Jakarta: IOM.
- Octavian, A., & Yulianto, B. A. (2014). *Budaya, Identitas & Masalah Keamanan Maritim*. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia.
- Prijanto, H. (2007). *Hukum Laut Internasional*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Sampurno. (2009). *Manajemen Strategi*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Susanto, & Munaf, D. R. (2015). *Komando Dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Till, G. (2013). *Seapower: A Guide The Twenty-First Century*. New York: Routledge.
- Yasin, Mat Tain bin dan Encik Azahar H. H. (2003). *Force Structure Planning For The Maritime Malaysia Enforcement Agency. Paper* Disampaikan dalam Konferensi Lima Maritime “Smart partnership in Managing Future Security Challenges”

Sumber Jurnal:

- Azis, N. A., R., L. T., & Hardiwinoto, S. (2016). Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia. *Diponegoro Law Journal*.

- Bakar, Zulkifli Abu. (2010). *Enhancing Maritime Security – Law Enforcement in Malaysia*. Disampaikan dalam 24th Asia Pacific Roundtable.
- Bateman, S. (2003). Coast Guards: New forces for Regional Order and Security. *Analysis From The East - West Center*, 1-8.
- Bateman, S., & Forbes, A. (2010). Capacity Building for Maritime Security Cooperation: What Are We Talking About? *Papers in Australian Maritime Affairs* No.30, 5-20.
- Ernawati. (2015). Implementasi Deklarasi Djuanda dalam Perbatasan Perairan Laut Indonesia. *Prosiding Seminar Nasional Multi Disiplin Ilmu & Call For Papers UNISBANK*. Jakarta: Unisbank.
- Feldt, L., Roell, D., & Thiele, R. D. (2013). Maritime Security - Perspective for a Comprehensive Approach. *ISPSW Strategy Series*, 1 - 25.
- Grant, R. (1991). The Resource-based Theory of Competitive Advantage: Implications for Stratgey Formulation. *California Management Review*, 114-135.
- Hamid, A. G., Mustafa, M., & Mon, S. W. (2016). Entrusting Coast Guard s With Maritime Law Enforcement Powers: Lessons For Malaysia. *IIUM Law Journal*, 84-106.
- Keliat, M. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 111 - 129.
- Maritan, C. (2001). Capital Investment as Investing in Organizational Capabilities: an empirical grounded process model. *Academy of Management Journal*, 513-531.
- Ooi, I. U. (2007). The Malaysian Maritime Enforcement Agency Act 2004: Malaysia's Legal Response To Threat of Maritime Terrorism. *A&NZ Mar LJ*, 70-91.
- Wasisto, G. (2015). Kewenangan Bakamla Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu di Laut Berdasarkan UU No 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. *Universitas Brawijaya*, 1-23.
- Wulansari, E. M. (2017). Penegakan Hukum di Laut Dengan Sistem

Single Agency Multi Tasks. *Jurnal RechtsVinding*.

Sumber Tesis/Disertasi:

Eris, T. (2015). *Study of Managerial Challenges Confronting a New Agency: The Case of The Malaysian Maritime Enforcement Agency*. Monterey: Dudley Knox Library.

Solvik, B. H. (2014). *The Norwegian Coast Guard Model*. Oslo: University of Oslo.

Sumber Online:

Adisanjaya, N. N. (2011). *Public: Penelitian*. Dipetik 9 Agustus 2017, dari Penelitian: <http://www.eafm-indonesia.net>

Bakamla. (2017, Juli). *Home*. Dipetik 10 Agustus 2017, dari bakamla.go.id: <http://bakamla.go.id>

COA. (2018). *Executie Summary*. Dipetik 7 Februari 2018 dari: www.coa.gov.ph

Guard, U. S. (2014, Februari). www.overview.uscg.mil. Dipetik pada 5 Januari 2018

Headquarter, U. S. (2016). www.overview.uscg.mil. Dipetik pada 5 Januari 2018

JCG. (2018). *Japan Coast Guard*. Dipetik pada 5 Januari 2018 dari: www.kaiho.mlit.go.jp

JICA. (2018). *The Project on Philippine Coast Guard Human Resource Development*. Dipetik pada 5 Februari 2018, dari: http://open_jicareport.jica.go.jp

KKP. (2015). *Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2015*. Jakarta: Pusat Data Statistik dan Infomasi.

KNKT. (2016). *Media Release: KNKT 2016*. Dipetik Agustus 9, 2017, dari KNKT 2016: <http://knkt.dephub.go.id>

MMEA. (2018, Maret 5). *Maritime Academy Sultan Ahmad Shah*. Diambil kembali dari Malaysian Maritime Enforcement Agency: www.mmea.gov.my

National Academic Press. (2007). Dipetik September 1, 2017, dari <http://www.nap.edu>

S., Willem Nikson (2013, Oktober 27). *Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan*. Diambil kembali dari Scribd: <https://www.scribd.com>

Amalia, Yunita. (2018). *LSM Nilai Regulasi Penegak Hukum di Laut RI Tumpang Tindih*. Dipetik 16 Maret 2018