

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

***Synergy Improvement Between Stakeholders in Bakamla Nusantara Joint
Operation in order to Optimize Maritime Security in Indonesia (2015-2016
period)***

Muhammad Febrian Prabowo¹, I Wayan Midhio², Kresno Buntoro³

Program Studi Keamanan Maritim
Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan
Email : febianprabowo@gmail.com

ABSTRAK

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 penelitian 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 keterbatasan sumber daya yang dimiliki oleh stakeholders. Peningkatan sinergitas antar stakeholders sangat bergantung kepada political will pemerintah, antara 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

The aims of this 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

¹ Muhammad Febrian Prabowo, S.H., M.Si (Han), Lulusan Program Magister Universitas Pertahanan, Prodi Keamanan Maritim Cohort 3. Penulis menyelesaikan Sarjana Hukum di Universitas Padjadjaran, Bandung.

² Letjen TNI Dr. I Wayan Midhio, M.Phil adalah Rektor Universitas Pertahanan dan Pembimbing Pendamping Tesis Penulis.

³ Kolonel Laut (KH) Kresno Buntoro, LL.M., PhD. adalah Sekretaris Dinas Hukum TNI Angkatan Laut, dosen Universitas Pertahanan dan Pembimbing Utama Tesis Penulis.

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

1. PENDAHULUAN

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.⁴

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.⁵ 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.⁶

Konstitusi menyatakan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan, hal ini dapat dilihat pada Pasal 25, Bab IXA, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 yang

⁴ Laksamana TNI (Purn) Dr. Marsetio dalam Kuliah Umum pada Universitas Pertahanan, Bogor, 2015

⁵ I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Yrama Widya, Bandung, 2014, hlm. 25

⁶ Kwa, Chong Guan and Skogan, John K., *Maritime Security in South East Asia*, Routledge, New York, 2007.

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 Hukum Laut). 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.⁷ Posisi geografis Indonesia yang berada diantara Samudra Hindia dan Pasifik, menjadikan perairan Indonesia salah satu

⁷ Badan Informasi Geospasial, *Paradigma Geomaritim, Strategi Mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dalam Perspektif Geografi*, 2015.

yang terpenting di dunia, terlebih 80% luas perairan kawasan Asia Tenggara merupakan perairan yurisdiksi nasional Indonesia.⁸

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.⁹

⁸ Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia : Prospek dan Kendala*, Sekolah Staf dan Komando TNI AL, Jakarta, 2012.

⁹ Dahuri dalam Nainggolan, Poltak, *Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya*, Jurnal Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI, hlm. 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.¹⁰

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,¹¹ 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.¹²

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.¹³ Dari sektor pencurian ikan oleh armada kapal asing saja diperkirakan mencapai 1 juta ton

¹⁰ Badan Intelijen Negara, *Menyongsong 2014-2019, Memperkuat Indonesia dalam Dunia yang Berubah*, Rumah Buku, Jakarta, 2014, hlm. 246

¹¹ Berdasarkan Tim Pembakuan Nama-Nama Pulau, Penghitungan Panjang Garis Pantai dan Luas Wilayah Indonesia – SK Kepala Badan Informasi Geospasial No.20 Tahun 2013.

¹² Agastia dan Perwita. *Maritime Security in Indo-Pacific*. Graha Ilmu, 2016

¹³ Lemhanas, *Naskah Seminar Sistem Keamanan Maritim Guna Mendukung NKRI Sebagai Negara Maritim Yang Berdaulat dalam rangkat tujuan nasional*. Seminar Nasional PPRA LIII Lemhannas RI, Jakarta, 2015, hlm. 2

atau merugikan negara sekitar Rp 30 triliun per tahun sejak pertengahan 1980-an.¹⁴

Oleh karena itu, penjagaan, pengawasan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia merupakan hal yang vital dan harus dilaksanakan dengan baik dan sinergis antar lembaga 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, 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.¹⁵ 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.¹⁶ 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.¹⁷

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

¹⁴ Dahuri dalam Badan Pusat Statistik, *Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir Indonesia 2014*, Jakarta, 2014, hlm. 86

¹⁵ Octavian dan Yulianto, *Budaya, Identitas dan Masalah Keamanan Maritim, Praktik Melaut di Ujung Kulon*, Universitas Pertahanan, Bogor, 2014, hlm. 29

¹⁶ Pasal 59 Ayat 1 Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2004 Tentang Kelautan

¹⁷ Bernhard Limbong, *Poros Maritim*, Pustaka Margaretha, Jakarta, 2015.

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 1972.¹⁸ 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,

¹⁸ Dicky R. Munaf dan Tri Sulistyningtyas, *Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai Dengan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan*, Jurnal Sositologi, Kelompok Keahlian Ilmu Kemanusiaan, Institut Teknologi Bandung. Vol. 14, No. 3, 2015, hlm. 1

justru terjadi peningkatan dalam pelanggaran-pelanggaran hukum di perairan Indonesia seperti pencurian ikan, *sea armed robbery* dan lain sebagainya. Hasil penelitian Djanieb pada tahun 2014 menyimpulkan bahwa sinergitas antarlembaga 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 2014.¹⁹ Wasisto dalam jurnalnya juga menyatakan bahwa terkandung potensi konflik kepentingan antar instansi penegak hukum dilaut yang perlu diantisipasi dan diwaspadai.²⁰

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

¹⁹ Sultan Djanieb, *Sinergitas Patroli Keamanan Laut TNI AL dan Polri pada Penanganan Tindak Kejahatan di Teluk Jakarta*, Program Pascasarjana, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan, Bogor, 2014.

²⁰ Gentur Wasisto, *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, 2015

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.²¹ Pendapat ini juga didukung oleh hasil penelitian Sahlani pada tahun 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

²¹ Evan Laksamana, CSIS, *Naskah Seminar Sinergitas Kebijakan Lintas Sektoral Institusi di Laut Guna Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, Seminar Maritim Seskoal, Jakarta, 2016.

sendiri-sendiri.²² 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 tiga 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 ?

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Creswell menjelaskan bahwa penelitian kualitatif

²² Sahlani, *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, Bogor, 2015.

merupakan suatu proses penelitian untuk menganalisa manusia sebagai subjek atau kehidupan sosialnya. Ini dilakukan dengan menciptakan gambaran menyeluruh, kemudian disajikan dengan kata-kata dan pandangan yang diperoleh dari para informan, serta dijelaskan secara alamiah.²³

Subjek penelitian yang dipilih merupakan *stakeholders* yang memiliki unsur kapal patroli yang terlibat langsung dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode Tahun 2015-2016 yaitu Bakamla, TNI AL, Polair, Bea Cukai, PSDKP, dan KPLP. Data yang diperoleh dari subjek penelitian kemudian didokumentasi dalam bentuk transkrip, rekapitulasi data mentah atau catatan obeservasi lapangan. Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla, Kermalatdagri Ditpolair Baharkam Polri, Kasi Patroli Kapal Pengawas PSDK KKP, Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Dit Penindakan dan Penyidikan Ditjen Bea Cukai Kemenkeu dan Pabanda Gakkumla Staf Umum Operasi Kasal.

²³ John W Creswell. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2013)

Teknik analisa data dalam penelitian ini merupakan suatu proses dalam memaknai dan menganalisa data-data yang berupa teks maupun gambar. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Creswell bahwa analisa data merupakan proses pengkajian terus menerus terhadap data dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan analitis, maupun menulis catatan singkat sepanjang penelitian.²⁴ Dalam menganalisa data, dapat dilakukan bersamaan dengan proses pengumpulan data, interpretasi dan pelaporan hasil.

Data dianalisa dengan menggunakan teori dan konsep yaitu Teori Kinerja Organisasi, Teori Sinergitas, Teori *Good Order at Sea*, Konsep Keamanan Mairitim dan Konsep *Maritime Domain Awareness*, untuk menjawab kinerja dan sinergitas *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla serta menganalisis peningkatan sinergitas antar *stakeholders* tersebut untuk optimasi keamanan maritim Indonesia.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Operasi Bersama Nusantara Bakamla

Berdasarkan paparan Laksdya TNI Dr. Desi Albert Mamahit selaku Kepala

²⁴ Ibid.

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).

Operasi Bersama Nusantara Bakamla merupakan operasi terpadu, 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. Berikut mekanisme Operasi Terpadu Bakamla :



Gambar 1. Mekanisme Operasi Terpadu Bakamla
(Sumber : Paparan Kabakamla dalam Seminar Akhir Perwira Siswa Seskoau, Bandung, 2015)

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. 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.

B. Kinerja Stakeholder

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.²⁵ Keamanan maritim menurut Roell adalah kombinasi tindakan-tindakan preventif dan responsif untuk melindungi domain maritim dari ancaman-ancaman dan tindakan pelanggaran hukum.²⁶

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

²⁵ Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia : Prospek dan Kendala*, Sekolah Staf dan Komando TNI AL, Jakarta, 2012, hlm. 9

²⁶ Peter Roell, et al, *Maritime Security, Perspectives for Comprehensive Approach*, IPSW Strategy Series : Focus on Defense and International Security. No : 222, 2013, hlm. 2

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. Berdasarkan hasil laporan Operasi Bersama Nusantara Bakamla, 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, Kermatdagri Polair²⁷.

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 merupakan sesuatu yang telah dicapai oleh organisasi dalam kurun waktu tertentu, baik yang terkait dengan *input, output, outcome, benefit* maupun *impact*.²⁸ 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.

Input Operasi Bersama Nusantara Bakamla

²⁷ Komunikasi personal pada 6 Februari 2017 di Jakarta

²⁸ Baban Sobandi, *Desentralisasi dan Tuntutan Penataan. Kelembagaan Daerah*, Bandung, 2006, hlm. 176

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 bahwa Bea Cukai selalu mendukung apabila Bakamla memerlukan kapal patroli dalam Operasi Bersama.²⁹

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.

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 Operas Bersama Nusantara dengan target yang ditetapkan.

²⁹ Komunikasi personal pada 9 Maret 2017 di Jakarta

Persentasi capaian target pada Operasi Nusantara Bakamla pada tahun 2015 sebesar 39%, sedangkan persentase capaian target pada tahun 2016 meningkat pesat mencapai 440%.

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 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.³⁰ Senada dengan Kompol Jimmy Pakpahan, Mayor Laut (KH) Haridus selaku Pabanda Gakkumla Staf Umum Operasi Kasal Mabes AL menyatakan bahwa

³⁰ Komunikasi personal pada 6 Februari 2017 di Jakarta

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*.³¹

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.³²

³¹ Korespondensi melalui surat elektronik pada 13 Maret 2017

³² Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia : Prospek dan Kendala*, Sekolah Staf dan Komando TNI AL, Jakarta, 2012, hlm. 9

C. Sinergitas Antar Stakeholders Dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode Tahun 2015-2016

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 menyatakan bahwa tugas-tugas keamanan maritim di Indonesia belum 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.³³ Pendapat tersebut didukung oleh I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Bea Cukai menyatakan bahwa saat ini tidak ada definisi mengenai keamanan maritim yang disepakati antara para *stakeholders*, jika ingin bersinergi harus ada kepentingan bersama, tujuan bersama,

³³ Komunikasi personal pada 1 Februari 2017 di Jakarta

barulah antar *stakeholders* dapat bersinergi.³⁴

Temuan tersebut sesuai dengan konsep Roell 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.³⁵ Namun, Roell mengkategorikan hal-hal yang bisa dikatakan sebagai bagian dari keamanan maritim di antaranya adalah :³⁶

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

³⁴ Komunikasi personal pada 9 Maret 2017 di Jakarta

³⁵ Peter Roell, et al, *Maritime Security, Perspectives for Comprehensive Approach*, IPSW Strategy Series : Focus on Defense and International Security. No : 222, 2013, hlm. 2

³⁶ Dalam Octavian dan Yulianto, *Budaya, Identitas dan Masalah Keamanan Maritim, Praktik Melaut di Ujung Kulon*, Universitas Pertahanan Indonesia, Bogor, 2014.

Sinergi antar *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia termasuk ke dalam kategori konsep tata kelola laut dalam skala ruang nasional. Sesuai dengan Miles 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.³⁷

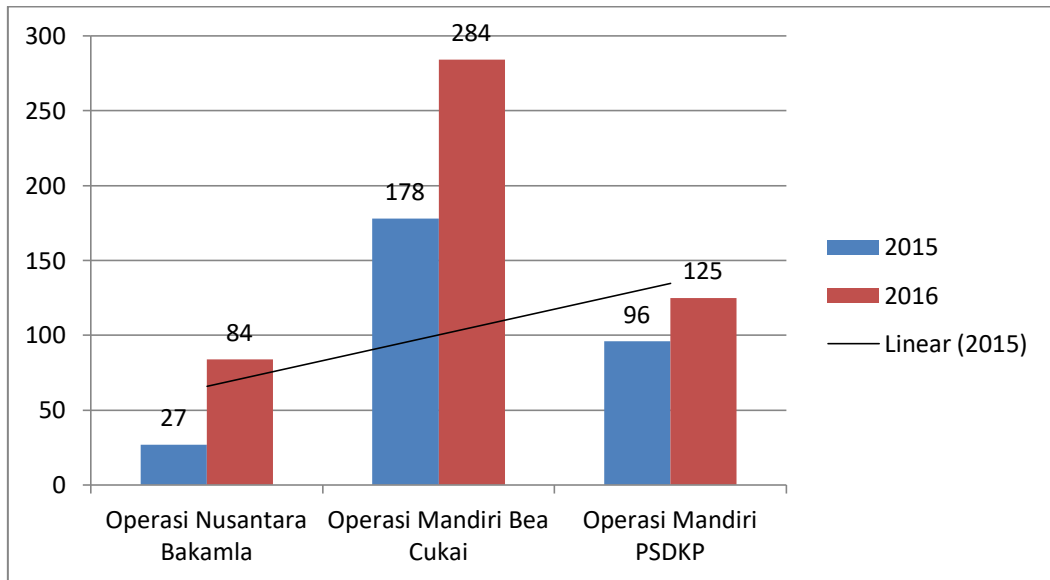
Operasi Bersama Nusantara adalah operasi yang melibatkan beberapa *stakeholders* baik dukungan personil maupun unsur kapal patroli. Hasil yang dicapai dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla pada tahun 2015 sebanyak 27 kapal ditahan dan capaian Operasi Bersama Nusantara pada tahun 2016 sebanyak 84 kapal ditahan. Sinergitas menurut Ansoff adalah untuk menjelaskan dampak bahwa hasil yang dicapai bersama akan lebih besar daripada hasil individual, seperti $2 + 2 = 5$.³⁸

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 dua sampel *stakeholders* yaitu PSDKP dan Bea Cukai dapat dilihat pada dan gambar berikut ini:

³⁷ Edward L. Miles, *The New Ocean Regime : Facilitating Implementation, compliance and evolution* dalam Wilson, David dan Sherwood, Dick, *Oceans Governance and Maritime Strategy*, Allen and Unwin, Australia, 200, hlm. 7-8.

³⁸ Sebastian Knoll, *Cross Bussines Synergies*, GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden, 2008.



Gambar 2 Komparasi Hasil Capaian Operasi Bersama Nusantara Bakamla, Operasi Mandiri Bea Cukai dan Operasi Mandiri PSDKP Tahun 2015-2016

(Sumber : Diolah oleh penulis dari Bakamla, PSDKP, dan 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.³⁹

³⁹ Berdasarkan laporan hasil Operasi PSDKP KKP, diakses di Kantor Pusat PSDKP KKP Jakarta

Sedangkan Operasi Mandiri yang dilakukan oleh Bea Cukai sepanjang tahun 2016 sebanyak 125 kapal berhasil ditangkap.⁴⁰ 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

⁴⁰ Berdasarkan laporan hasil Operasi Bea Cukai Kemenkeu, diakses di Kantor Pusat Ditjen Bea Cukai Kemenkeu Jakarta

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 bahwa sinergitas antar *stakeholders* pada saat ini terletak pada masalah *trust* (kepercayaan).⁴¹ 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.⁴² Temuan tersebut sesuai dengan *synergistic* menurut Stoner yang menyatakan bahwa terdapat tiga pola sinergitas yaitu *Defensive*, *Respectful* dan *Synergistic*.⁴³ 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.⁴⁴

D. Peningkatan Sinergitas antar Stakeholders

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*.⁴⁵ *Good Order at Sea* 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

⁴¹ Komunikasi Personal pada 9 Maret 2017 di Jakarta

⁴² Komunikasi Personal pada 1 Februari 2017

⁴³ James Stoner, *Manajemen Jilid I*, Erlangga, Jakarta, 1996.

⁴⁴ Sultan Djabieb, 2014

⁴⁵ Geoffrey Till, *Sea Power : A Guide for Twenty-First Century*, Routledge, New York, 2009.

internasional.⁴⁶ Prinsip-prinsip yang terdapat dalam *Good Order at* dapat digunakan untuk peningkatan sinergitas antar *stakeholders* keamanan maritim di Indonesia dalam rangka optimasi keamanan maritim.

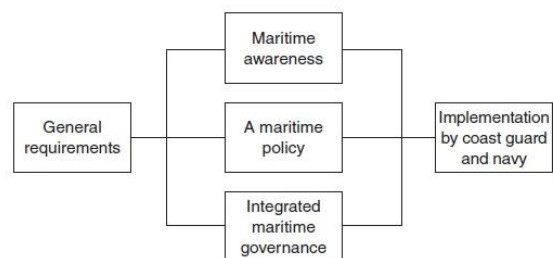
Kepentingan nasional maritim Indonesia adalah untuk *prosperity* atau peningkatan kesejahteraan dari sektor maritim, seperti yang dikatakan oleh Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla bahwa tujuan Jokowi membuat poros maritim salah satunya adalah meningkatkan kesejahteraan (*prosperity*), tujuan dari poros maritim itu adalah bagaimana pemerintah dapat meningkatkan *prosperity* untuk kesejahteraan rakyat.⁴⁷ 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

⁴⁶ Sam Bateman, et al, *Good Order at Sea*, RSIS Policy Paper, Nanyang Technological University, 2009, hlm. 7.

⁴⁷ Komunikasi personal pada 1 Februari 2017 di Jakarta

Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla.⁴⁸

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

Maritime Awareness

Maritime Awareness merupakan salah satu elemen dasar dari terciptanya *Good Order at Sea*. *Maritime Domain Awareness* merupakan suatu kemampuan untuk terus menerus memantau semua aspek yang

⁴⁸ Komunikasi personal pada pada 1 Februari 2017 di Jakarta

merupakan kepentingan negara di wilayah maritim, seperti kapal, kargo, kru, penumpang dan lain-lain.⁴⁹ 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 Bakamla⁵⁰ 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 menganalisis pergerakan kapal oleh personil Bakamla di PIM.

⁴⁹ Natalie Klein, et al, 2010, *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, New York, Routledge, 2010, hlm. 204.

⁵⁰ Paparan pada mahasiswa Universitas Pertahanan pada 9 Agustus 2016 di Kantor Pusat Bakamla Jakarta

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 bahwa Bakamla memiliki PIM (Pusat Informasi Maritim), melalui PIM informasi diolah dan disebarkan 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.⁵¹ 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.

Pertukaran informasi selama ini sudah berjalan dengan cukup baik, seperti yang disampaikan oleh beberapa

⁵¹ Komunikasi personal pada 1 Februari 2017 di Jakarta

stakeholders. 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.⁵² 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 menyatakan bahwa keamanan maritim di Indonesia didefinisikan berbeda-beda, ada yang mendefinisikan keselamatan maritim, keamanan maritim dan lain sebagainya.⁵³ Pendapat tersebut didukung oleh I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Bea Cukai menyatakan bahwa saat ini tidak ada definisi mengenai keamanan maritim yang disepakati antara para *stakeholders*..⁵⁴

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.

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

⁵² Marsetio, *Sea Power Indonesia*, Universitas Pertahanan Indonesia, Jakarta, 2014.

⁵³ Komunikasi personal pada 1 Februari 2017 di Jakarta

⁵⁴ Komunikasi personal pada 9 Maret 2017 di Jakarta,

rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia.⁵⁵

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.

Integrated Maritime Governance

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.⁵⁶ 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 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.⁵⁷ Bambang Widiatmoko, S.Ap selaku Kasubdit Perencanaan Litbang Bakamla menyatakan bahwa perlu ada konsep keamanan laut secara nasional demi kepentingan dan tujuan laut nasional, pembagian tugas dan kewenangan tiap *stakeholders* harus jelas.⁵⁸ I Wayan Sapta Dharma selaku Kasi Patroli Laut II Subdirektorat Patroli Laut Bea Cukai menyatakan bahwa saat ini tidak ada definisi mengenai keamanan maritim yang disepakati antara para *stakeholders*, jika ingin bersinergi harus ada kepentingan bersama, tujuan

⁵⁵ Pasal 1 Angka 1 Perpres No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

⁵⁶ Geoffrey Till, *Sea Power : A Guide for Twenty-First Century*, Routledge, New York, 2009, hlm 298.

⁵⁷ Korespondensi melalui surat elektronik pada 13 Maret 2017

⁵⁸ Komunikasi personal pada 1 Februari 2017 di Jakarta

bersama, barulah antar *stakeholders* dapat bersinergi.⁵⁹

Mukhtar A.Pi., M.Si selaku Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur Ditjen PSDKP KKP 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.⁶⁰

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.⁶¹

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 menyatakan bahwa ketersediaan dan kemampuan alutsista dari instansi terkait termasuk TNI AL belum sepenuhnya dapat mengcover wilayah perairan Indonesia, serta terbatasnya dukungan logistik dan bahan bakar minyak juga menjadi permasalahan.⁶² Mukhtar A.Pi M.Si selaku Kasi Patroli Kapal Pengawas Wilayah Timur PSDKP 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

⁵⁹ Komunikasi personal pada 9 Maret 2017 di Jakarta

⁶⁰ Komunikasi personal pada 7 Februari 2017

⁶¹ Sam Bateman, et al, *Good Order at Sea*, RSIS Policy Paper, Nanyang Technological University, 2009, hlm. 7.

⁶² Korespondensi melalui surat elektronik pada 13 Maret 2017

wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia yang harus dijaga oleh PSDKP.⁶³ Sependapat dengan dua narasumber sebelumnya, Kompol Jimmy Pakpahan, Kermalatdagri Polair menyatakan bahwa Postur Polair saat ini masih banyak kekurangan dan belum cukup untuk mengamankan wilayah Indonesia yang begitu luas.⁶⁴ 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. 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.

Koordinasi yang kurang optimal merupakan salah satu faktor dari sulitnya pemberantasan kegiatan ilegal di laut adalah koordinasi yang buruk antar instansi. SDM yang dimiliki oleh setiap instansi pun masih sangat kurang baik

dari segi kualitas maupun kuantitas dalam mengamankan wilayah laut Indonesia yang begitu luas dengan kompleksitas ancaman yang dihadapi. Hal ini 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.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan terhadap hasil penelitian, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

Pertama, terkait kinerja *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode Tahun 2015-2106. 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

⁶³ Komunikasi personal pada 20 Februari 2017 di Jakarta

⁶⁴ Komunikasi personal pada 6 Februari 2017 di Jakarta

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%.

Kedua, sinergitas antar *stakeholders* dalam Operasi Bersama Nusantara Bakamla Periode Tahun 2015-2016. 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.

Ketiga, peningkatan sinergitas antar *stakeholders* untuk optimasi keamanan maritim Indonesia. 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. Pengesahan Perpres No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia merupakan sebuah fondasi dan titik terang dalam upaya terciptanya *Good Order at Sea* di Indonesia.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada Letnan Jenderal TNI Dr. I Wayan Midhio, M.Phil. dan Kolenel Laut (KH) Kresno Buntoro, SH., LL.M., PhD. selaku dosen pembimbing tesis. Laksamana Muda TNI (Purn) Dr. Surya Wiranto, S.H., M.H, Letkol (Caj) Drs. I Nyoman Astawa, M.Si., M.Phil, dan Letkol (Sus) Dr. H.M. Halkis., M.H selaku dosen penguji atas kritik dan saran yang telah diberikan dalam penulisan karya ilmiah maupun jurnal ilmiah ini.

DAFTAR REFERENSI

- Agastia dan Perwita. 2016. *Maritime Security in Indo-Pacific*. Graha Ilmu
- 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
- Bateman, Sam, et al, 2009, *Good Order at Sea*, RSIS Policy Paper, Nanyang Technological University.
- Buntoro, Kresno, 2012, *Alur Laut Kepulauan Indonesia : Prospek dan Kendala*, Sekolah Staf dan Komando TNI AL, Jakarta
- Creswell, John W. 2013. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- 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.
- 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.
- Kwa, Chong Guan and Skogan, John K., 2007, *Maritime Security in South East Asia*, Routledge, New York.
- Lemhannas, 2015, *Naskah Seminar Sistem Keamanan Maritim Guna Mendukung NKRI Sebagai Negara Maritim Yang Berdaulat dalam rangka 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.
- Limjong, 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.
- Munaf, Dicky R., dan Sulistyningtyas, Tri, 2015, *Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai Dengan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan*, Jurnal Sositologi, 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.
- 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.
- Roell, Peter, et al, 2013, *Maritime Security, Perspectives for Comprehensive Approach*, IPSW Strategy Series : Focus on Defense and International Security. No : 222.

- 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.
- Stoner, James, 1996, *Manajemen Jilid I*, Erlangga, Jakarta.
- Sobandi, Baban et al, *Desentralisasi dan Tuntutan Penataan. Kelembagaan Daerah*, Bandung, 2006.
- Till, Geoffrey, 2009, *Sea Power : A Guide for Twenty-First Century*, Routledge, New York.
- 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

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