

# SISTEM OPERASI TERSINERGI BAKAMLA SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 32 TAHUN 2014 TENTANG KELAUTAN

Dicky R. Munaf, Tri Sulistyaningtyas  
*dicky\_munaf@yahoo.com*

## ABSTRAK

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

**Kata kunci :** keamanan laut, Bakamla, sistem operasi tersinergi.

## ABSTRACT

*In the context of law enforcement in the territorial waters and jurisdictions of Indonesia, especially in terms of the implementation of security and safety patrols in accordance with Law No. 32, Badan Keamanan Laut or the Maritime Security Agency of Indonesia deems responsible for performing the task. Bakamla is the result of revitalization and strengthening of the institutional capacity of the previous Badan Koordinasi Keamanan Laut or Maritime Security Coordinating Board. In carrying out its operations, Bakamla requires an implementation pattern of maritime security joint operations through the acts of joint operations that have been carried out thus far. It is essential that study and analysis be performed regarding the implementation of the maritime security joint operations; one of which is about the number of occurrences of crimes committed at sea, which has been increasing in the jurisdiction of the territorial waters of Indonesia. The types of violations and crimes include trespasses or criminal acts at sea. In addition, there is also the issue of sea-related accidents and problems related to safety at sea which require handling by Bakamla.*

**Keywords:** maritime security, Bakamla, synergized operation system

## PENDAHULUAN

Di dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, pada salah satu pasalnya dinyatakan bahwa “Dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan, dibentuk Badan Keamanan Laut”. Badan Keamanan Laut Indonesia adalah revitalisasi dan penguatan kapasitas kelembagaan dari Badan Koordinasi Keamanan Laut yang sudah ada sejak tahun 1972.

Badan Keamanan Laut (selanjutnya disingkat menjadi Bakamla) mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Bakamla memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut.

- 1) Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 2) menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan

- di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 3) menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
  - 4) memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
  - 5) memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan
  - 6) melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsi tersebut, Bakamla memiliki kewenangan sebagai berikut.

- 1) Melakukan pengejaran seketika;
- 2) memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut;
- 3) mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Kewenangan sebagaimana dimaksud, dilaksanakan secara terintegrasi dan terpadu dalam satu kesatuan komando dan kendali.

Berkaitan dengan hal tersebut, penguatan kapasitas Bakorkamla menjadi Bakamla sesuai dengan UU nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan sehingga diperlukan suatu format/bentuk/pola pelaksanaan operasi bersama keamanan laut yang disesuaikan dengan arahan UU Nomor 32 Tahun 2014 dalam rangka menjaga dan mengamankan wilayah perairan yurisdiksi Indonesia.

### **Sistem Keamanan yang bersifat sektoral**

Tata kelola keamanan dan keselamatan di laut selama ini masih

bersifat sektoral berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh undang-undang kepada instansi pemerintah sesuai dengan dimensi tugas dan fungsi instansi tersebut, seperti kepabeanan, keimigrasian, perikanan, dan pelayaran. Tata kelola tersebut masih mengacu pada *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie Stadsblad 1939 (TZMKO)*. Apabila kita cermati lebih mendalam, terdapat beberapa sektor yang keberadaannya layak mendapat perhatian karena telah diatur dalam perangkat perundang-undangan, di antaranya perikanan, perairan, pelayaran, kepabeanan, imigrasi, kelestarian Sumber Daya Alam, cagar budaya, lingkungan hidup, dan kehutanan. Akan tetapi, dalam praktik operasional, fungsi keamanan laut dari tiap sektor tersebut masih dijalankan secara terpisah oleh beberapa institusi atau kementerian/ lembaga yang memiliki kewajiban atas tiap sektor tersebut (Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, 2008).

Sistem keamanan laut yang bersifat sektoral atau “multiagency single task” memberikan kewenangan terhadap kementerian/ lembaga untuk mempunyai satuan-satuan patroli laut. Satuan patrol laut tersebut dalam rangka pelaksanaan tugas untuk menegakkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan sektor masing-masing. Saat ini, Indonesia memiliki satuan patroli laut dari berbagai instansi yang berperan dalam penegakkan hukum di laut, seperti TNI AL, Polri, Direktorat KPLP (Kementerian Perhubungan), Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Kementerian Kelautan dan Perikanan), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Kementerian Keuangan), dan Direktorat Jenderal Keimigrasian (Kementerian Hukum dan

HAM). Dalam praktik operasional di lapangan, sering timbul permasalahan tumpang tindih kewenangan dan pengawasan yang bersifat sektoral. Guna menangani permasalahan tersebut dan mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan penjagaan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut, pada 29 Desember 2005 dibentuklah Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005.

Seiring berjalannya waktu, pelaksanaan fungsi koordinasi yang dimiliki Bakorkamla masih dirasa kurang memadai sehingga pelaksanaan penegakan hukum di laut masih tidak efektif dan efisien serta masih diwarnai persaingan kepentingan antarinstansi. Sebagai akibatnya, sistem multiinstitusi ini merugikan pelaksanaan penegakan hukum, anggaran belanja dan pendapatan negara, serta ekonomi kelautan. Dengan demikian, dampak yang dirasakan Indonesia di mata dunia sangat signifikan di antaranya

- a. menurunnya citra kompetensi Indonesia di mata internasional karena banyak negara mengancam akan menggunakan kapal perang untuk mengawal kapal niaga mereka akibat ketidakmampuan Indonesia memelihara keamanan dan keselamatan di perairan terutama di Selat Malaka;
- b. kerugian negara yang harus ditanggung Indonesia sangat besar, yaitu sekitar US\$ 25 miliar per tahun karena masih maraknya penyelundupan dan pencurian kekayaan alam, belum termasuk kerugian jiwa manusia dan kerusakan lingkungan laut dan pantai;
- c. uang negara dibelanjakan secara tidak efisien untuk membiayai

pembangunan kapal patroli dan operasi sistem penegakan hukum yang bersifat multiinstitusi;

- d. beban asuransi maritim di perairan Indonesia meningkat karena perairan Indonesia dinyatakan oleh beberapa organisasi internasional dan regional sebagai wilayah navigasi laut paling tidak aman di dunia akibat maraknya perompakan bersenjata dan pembajakan kapal.

Oleh karena itu, sudah saatnya Indonesia memiliki badan/lembaga khusus yang bersifat tunggal dan integratif. Badan/lembaga tersebut dalam pelaksanaan operasionalnya memegang fungsi komando dan kendali. Dengan kata lain, badan tersebut menyinergikan instansi-instansi penegak hukum di laut. Dengan demikian, keberadaan badan ini dapat meminimalkan dan menghilangkan segala akibat yang ditimbulkan dari pelaksanaan penegakan hukum sebagai implikasi dari sistem penegakan keamanan dan keselamatan yang cenderung bersifat sektoral.

Pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla) merupakan mandat dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Bakamla berwenang menyinergikan pelaksanaan patroli keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut. Pembentukan Bakamla ini adalah bentuk keseriusan bangsa Indonesia dalam rangka mengukuhkan supremasi kedaulatan dan hukum di wilayah laut Indonesia. Pembentukan Bakamla telah mengubah paradigma pemerintah dalam mengelola keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut yang selama ini dianggap tidak efisien dan efektif. Lebih lanjut, pembentukan Bakamla merupakan jawaban terhadap kebutuhan dunia

internasional dan pengguna laut Indonesia terhadap kepastian hukum di wilayah laut Indonesia.

Sebagaimana telah ditentukan dalam Undang-Undang No 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Bakamla memiliki komando dan kendali terhadap pelaksanaan operasi keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Salah satu fungsi Bakamla adalah menyinergikan pelaksanaan patroli yang dilaksanakan oleh dua belas instansi yang memiliki kewenangan di laut. Sinergitas tersebut dimulai dari perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan proses hukum dari patroli keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut yang dilakukan oleh seluruh satuan patroli yang dimiliki Indonesia. Dengan demikian, sinergitas itu tidak akan menyebabkan tumpang tindih wilayah operasi dan kewenangan. Hal ini, akan membuat seluruh operasi yang dilakukan di bawah komando dan kendali Bakamla merupakan “one for all operation” atau sudah tidak merupakan operasi sektoral. Perlu dipahami bahwa pembentukan Bakamla tidak akan menghilangkan wewenang yang dimiliki oleh instansi yang sudah ada karena pelaksana operasi Bakamla adalah seluruh *stakeholders* yang memiliki armada patroli. Adapun penanganan proses hukum hasil tangkapan operasi Bakamla akan diberikan kepada instansi yang berwenang.

Dalam implementasi turunan UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan yang mengamanatkan terbentuknya Bakamla, telah ditetapkan Perpres Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (Bakamla). Dalam Perpres tersebut diatur tentang kedudukan, tugas, dan fungsi, serta

wewenang Bakamla. Di dalam salah satu fungsinya dinyatakan bahwa Bakamla mempunyai fungsi untuk melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Hal ini merupakan upaya dan solusi pelaksanaan penegakan hukum di laut yang tidak efektif dan tidak efisien yang diselenggarakan oleh berbagai instansi dan akan disinergikan dalam satu wadah yaitu Bakamla.

### **Sarana dan Prasarana Pendukung Keamanan Laut**

Selain *stakeholder* yang ikut serta dalam pelaksanaan gelar kekuatan operasi bersama kamla, tentu operasi tersebut perlu didukung oleh sarana dan prasarana pendukung untuk menjaga keamanan dan keselamatan laut.

Beberapa *stakeholder* tentunya memiliki sarana dan prasarana pendukung agar gelar kekuatan operasi bersama kamla berjalan dengan baik sesuai dengan yang diharapkan.

Berikut sarana dan prasarana pendukung keamanan laut. Sarana dan prasarana pendukung yang dimiliki TNI AL antara lain:

- a. Kapal perang
- b. Kapal patroli pendukung
- c. Pesawat udara
- d. Pasukan pendarat

### **Kapal**

Kapal TNI AL berjumlah 132 dengan inisial KRI (Kapal Republik Indonesia). KRI dibagi menjadi tiga kelompok kekuatan, yaitu

1. Kekuatan pemukul (*striking force*) terdiri atas 40 KRI yang memiliki persenjataan strategis:
2. Kekuatan patroli (*patrolling force*)

- berjumlah 50 KRI.
3. Kekuatan pendukung (*supporting force*) berjumlah 48 KRI. TNI AL sudah mempunyai 4 kapal LPD, 2 kapal *multipurpose* yang dibuat di Korea Selatan (KRI MKS dan KRI SBY), dan 2 unit dikerjakan oleh PT PAL yaitu KRI BAC dan KRI BJN. Selain itu, kapal TNI AL juga memiliki 12 radar yang ditempatkan di seluruh Indonesia.

#### **Sarana dan Prasarana Pendukung Kepolisian Republik Indonesia (POLRI)**

Instansi Polri yang terkait langsung dengan patroli keamanan laut adalah polair (polisi air). Sarana dan prasarana pendukung yang dimiliki polair adalah

- a. 10 kapal kelas A (panjang 48 m),
- b. 11 kelas B (panjang 28 m),
- c. 5 kelas C (motor boat, panjang 15 m) yang tersebar di Riau (2 kapal), Kaltim (2 kapal), dan Jakarta (1 kapal).
- d. 86 kapal 15 m tetapi kurang sesuai dengan standar operasi Polri.

#### **Sarana dan Prasarana Pendukung Departemen Perhubungan**

Sarana dan prasarana yang dimiliki Kementerian Perhubungan terkait kama terbagi menjadi dua, yaitu Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai serta Badan *Search and Rescue Nasional* (BASARNAS).

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

unit kapal kelas V. Adapun kapal negara Penjagaan Laut dan Pantai (Armada PLP) saat ini berjumlah 159 unit yang terdiri atas 4 unit kapal kelas I, 9 unit kapal kelas II, 27 unit kapal kelas III, 42 unit kapal kelas IV, dan 77 unit kapal kelas V.

#### **Sarana dan Prasarana Pendukung Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)**

Fasilitas infrastruktur dan sarana pendukung yang dimiliki KKP terkait dengan tugas pengawasan laut sesuai dengan kewenangannya adalah 20 kapal patroli, 20 kapal latihan, dan 31 *speed boat*. Selain itu, ada fasilitas infrastuktur pendukung yang telah digunakan oleh KKP, antara lain *Monitoring Controlling & Surveillance* (MCS) serta *Vessel Monitoring Surveillance* (VMS).

#### **Sarana dan Prasarana Pendukung Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC)**

Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) memiliki sarana dan prasarana pendukung, yaitu 27 *fast patrol boat* 28 meter bahan dasar kayu, 5 *fast patrol boat* 28 meter bahan dasar kayu, 10 LPC (*Local Patrol Craft*) dengan dasar fiberglass, 10 VSV (*very silinder vessel*), dan 155 *speed boat*.

#### **Sarana dan Prasarana Pendukung Badan Keamanan Laut (Bakamla)**

Bakamla memiliki sarana dan prasarana pendukung sebagai berikut.

##### **Kapal Patroli**

Kapal patroli yang dimiliki Bakamla adalah 5 unit dengan tipe Catamaran serta kapal 48 meter yang diberi nama KN Singa Laut dan KN Kuda Laut. Bakamla memiliki kapal



baru, yaitu Belut Laut, Bintang Laut, dan Gajah Laut. Ke depan, Bakamla berencana akan menambah 30 kapal.

### **Sistem Teknologi Informasi National Picture Compilation (NPC)**

Bakamla mempunyai sistem teknologi informasi National Picture Compilation (NPC). Sistem ini merupakan sistem yang dikembangkan oleh Bakorkamla dengan mengoptimalkan akses dua satelit, yakni Inmarsat dan Vsat. Kedua satelit ini juga digunakan oleh Kemenhub dan KKP. Sistem NPC ini bekerja dengan menggabungkan data prakiraan cuaca, peta dasar rupa bumi, pola arus, peta fishing ground (daerah penangkapan ikan), serta informasi dari Vessel Monitoring System (VMS). Semua data dan informasi tersebut terkumpul dalam Bakamla Integrated Information System (BIIS) yang telah dikembangkan sejak tahun 2007.

### **MRCC dan RCC**

Selain itu, Bakamla mempunyai Maritime Regional Crisis Center (MRCC) dan Regional Crisis Center (RCC), yaitu stasiun pemantau yang tersebar di seluruh Indonesia terutama untuk memantau jalur ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia). Stasiun ini dilengkapi dengan alat deteksi radar, AIS, Long Range Camera, dan peralatan komunikasi lain yang ditempatkan hampir di seluruh Indonesia. Lokasi MRCC dan RCC yang dimiliki Bakamla dapat dilihat pada gambar 1.

Terkait keamanan laut, Bakamla lebih menekankan pada sinergitas dan terintegrasinya sarana prasarana Early Warning System (EWS) dan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK). Dengan demikian, informasi dan data

yang terkait dengan bidang kemaritiman dapat memberikan kontribusi positif bagi pelaksanaan penjagaan keamanan dan keselamatan laut di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi nasional. Hal itu membuat pelaksanaan penjagaan keamanan dan keselamatan laut lebih efektif dan efisien (gambar 1).

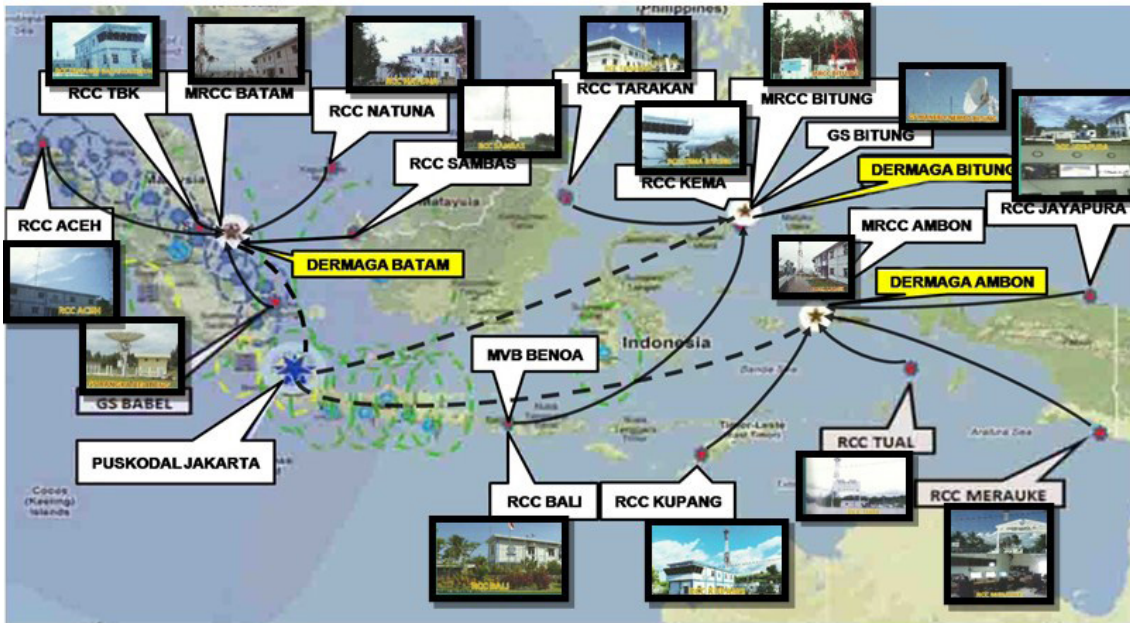
### **Gelar Kekuatan Operasi Bersama Keamanan Laut**

Gelar kekuatan operasi bersama kamla yang telah dilakukan oleh Bakamla adalah sebagai berikut.

#### **Operasi Gurita**

Operasi Gurita adalah sebuah gelar kekuatan operasi bersama keamanan laut yang melibatkan bakorkamla (dahulu) beserta *stakeholder*-nya dalam rangka menjaga keamanan dan keselamatan laut. Selain menggelar Operasi Gurita, Bakorkamla juga menggelar Operasi Bersama Sepanjang Tahun (OBST). Kedua operasi ini digelar secara rutin. Operasi tersebut dilakukan untuk mengatasi berbagai tindak kejahatan di wilayah yurisdiksi dan perbatasan Indonesia.

Gelar kekuatan operasi bersama keamanan laut ini dimulai sejak tahun 2007. Operasi gabungan *stakeholder* Bakorkamla atau Operasi Gurita dilakukan selama satu tahun. Dalam satu tahun, dilakukan lima kali operasi Gurita. Satu kali gelar kekuatan operasi bersama kamla berlangsung selama 20 hari. Dengan adanya operasi ini, upaya untuk menyelamatkan potensi kerugian negara bisa mencapai Rp 1,029 triliun. Hasil tersebut didapat dari 4 tahun (2007-2010). Gelar kekuatan operasi bersama kamla dapat menyelamatkan beberapa potensi kerugian, yaitu



Gambar 1 Lokasi RCC, MRCC dan GS Bakamla

- a. Potensi kerugian langsung, dari setiap operasi, aset negara berhasil diselamatkan
- b. Potensi kerugian tak langsung, dari setiap kali gelar kekuatan operasi bersama kamla, berbagai tindak kejahatan di laut bisa dihentikan

Dampak dari gelar kekuatan operasi bersama kamla, selain pencapaian target potensi penyelamatan kerugian negara secara langsung, juga dapat diukur dari menurunnya angka pelanggaran atau kejahatan laut. Selain itu, gelar operasi bersama kamla ini setidaknya memberikan efek jera kepada pelaku yang berniat melakukan tindak kejahatan di perairan yurisdiksi Indonesia.

Terkait tugas bakorkamla (dahulu) dalam pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut terpadu, target kuantitatif pemerintah dalam RPJM 2010-2014 untuk kejadian yang berhubungan dengan keamanan laut mengalami penurunan sebagai berikut.

1. Perompakan turun 76 % dari 30 kasus

pada tahun 2008,

2. penangkapan liar turun 75 % dari 2.120 kasus,
3. pembalakan liar turun 85 % dari 1.842 kasus,
4. pencemaran di laut turun 70 % dari 155 kasus, dan
5. penyelundupan manusia dari dan ke Indonesia turun 90 % dari 1.124 kasus.

Selain itu, terjadi peningkatan 85% untuk ketertiban pelayanan. Hal tersebut tidak terlepas dari peran Bakorkamla beserta *stakeholder*-nya dalam melaksanakan gelar kekuatan operasi bersama kamla. Kedua operasi itu adalah operasi Gurita dan OBST (Operasi Bersama Sepanjang Tahun).

### Operasi Bersama Sepanjang Tahun (OBST)

Operasi Bersama Sepanjang Tahun (OBST) merupakan operasi bersama kamla yang biasa dilakukan

bersama dengan operasi gurita. Kedua operasi ini biasa dilaksanakan di perairan wilayah tengah dan timur.

### **Operasi Raksamahiva**

Operasi Raksamahiva merupakan salah satu gelar kekuatan operasi bersama kamlam di wilayah perairan yurisdiksi Indonesia

### **Operasi Bilateral**

Operasi Bilateral merupakan gelar kekuatan operasi bersama kamlam yang dilakukan Bakorkamlam bersama salah satu negara tetangga terutama yang berbatasan dengan laut, seperti Australia, Singapura, Thailand, dan Malaysia.

### **Operasi Mandiri**

Operasi Mandiri merupakan gelar kekuatan operasi bersama kamlam yang dilakukan oleh Bakorkamlam sendiri.

### **Faktor Internal dan Eksternal yang Memengaruhi Gelar Kekuatan Operasi Bersama Kamlam**

Dalam pelaksanaan gelar kekuatan operasi bersama kamlam, tentunya tidak lepas dari berbagai faktor yang memengaruhi. Faktor tersebut adalah faktor internal maupun eksternal.

#### **Faktor internal**

Faktor internal lebih ditekankan pada permasalahan kejadian di laut yang beraneka ragam di antaranya *illegal BBM*, *illegal logging*, masalah pelanggaran wilayah, penyelundupan barang, manusia, dan binatang, *armed robbery*, dan *illegal fishing*

Selain itu, mengingat luasnya perairan yurisdiksi Indonesia, perairan Indonesia terbagi menjadi tiga wilayah,

yaitu perairan wilayah barat, perairan wilayah tengah, dan perairan wilayah timur.

### **Evaluasi dan Analisis Faktor Internal**

Evaluasi dan analisis dilakukan terhadap banyaknya kejadian pelanggaran di laut. Evaluasi dilakukan setiap bulan selama kurun waktu dua tahun sejak tahun 2013-2014. Data sebagai bahan evaluasi didapat dari hasil rekapan pelanggaran yang terjadi. Adapun data penegakan hukum diperoleh dari hasil terkait keamanan laut yang sudah di proses secara hukum. Evaluasi dilakukan untuk menganalisis apakah gelar kekuatan operasi bersama kamlam yang dilakukan selama ini sudah sesuai dengan kasus yang selama ini terjadi di laut.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Gelar Kekuatan Operasi Bersama Kamlam Tahun 2013**

Sebelum melakukan gelar kekuatan operasi bersama kamlam, dilakukan persiapan yang matang sehingga akan mendapatkan hasil yang maksimal. Sebelum operasi digelar terlebih dahulu ditetapkan dasar, waktu pelaksanaan, daerah operasi, sarana, prasarana, dan unsur pendukung.

### **Evaluasi dan Analisis Pelaksanaan Operasi Bersama Kamlam**

Setelah pelaksanaan operasi bersama kamlam, perlu dilakukan evaluasi dan analisis, di antaranya waktu pelaksanaan apakah sesuai dengan rencana operasi, daerah operasi, sarana prasarana, dan unsur pendukung. Hal-hal di atas apakah sesuai dengan rencana atau permintaan awal kepada *stakeholder* dan berapa unsur yang dapat didukung



oleh *stakeholder*. Evaluasi bidang intelijen terkait pelaksanaan operasi kamlam sebelumnya harus didahului oleh operasi bidang intelijen. Hasil evaluasi dan analisis dalam bidang logistik adalah minimnya dukungan logistik. Hal itu mengakibatkan terbatasnya pergerakan unsur di lapangan. Dukungan logistik dimaksud adalah harga bahan bakar yang tinggi dan berbeda di setiap daerah operasi. Harga pembelian BBM masih menggunakan pagu lama terutama untuk BBM nonsubsidi. Dengan demikian, hal itu tidak sesuai dengan harga riil di lapangan. Masalah perbedaan harga BBM di daerah berpengaruh pada terbatasnya jam operasi kapal di daerah operasi. Evaluasi dan analisis bidang hukum, seperti hasil rekap pemeriksaan dan penahanan pada saat operasi bersama kamlam.

Selain evaluasi di atas, dilakukan juga evaluasi dan analisis bidang komunikasi. Evaluasi dilakukan terhadap keterlibatan personel lemsaneg untuk *on board* di kapal. Personel lemsaneg bertugas untuk menjaga jaring pengamanan komunikasi selama pelaksanaan operasi. Selain itu, dilakukan pula evaluasi terhadap alat komunikasi radio berikut persandiannya. Hal lain yang perlu dievaluasi adalah bahwa Bakamlam harus memiliki frekuensi jalur komunikasi tersendiri. Hal itu, agar tercapai kelancaran dan keamanan komunikasi selama pelaksanaan operasi.

Selain itu, dilakukan evaluasi dan analisis personel yang terlibat *on board* untuk melihat sejauh mana perencanaan permintaan personel dipenuhi.

### **Evaluasi & Analisis Kejadian di Laut Sepanjang Tahun 2014 untuk Wilayah Perairan Barat**

Di wilayah perairan barat, banyak terjadi pelanggaran. Hasil rekap data pelanggaran yang terjadi sepanjang tahun 2014 dapat dilihat pada tabel 1 dan gambar 2.

#### **Wilayah Perairan Tengah**

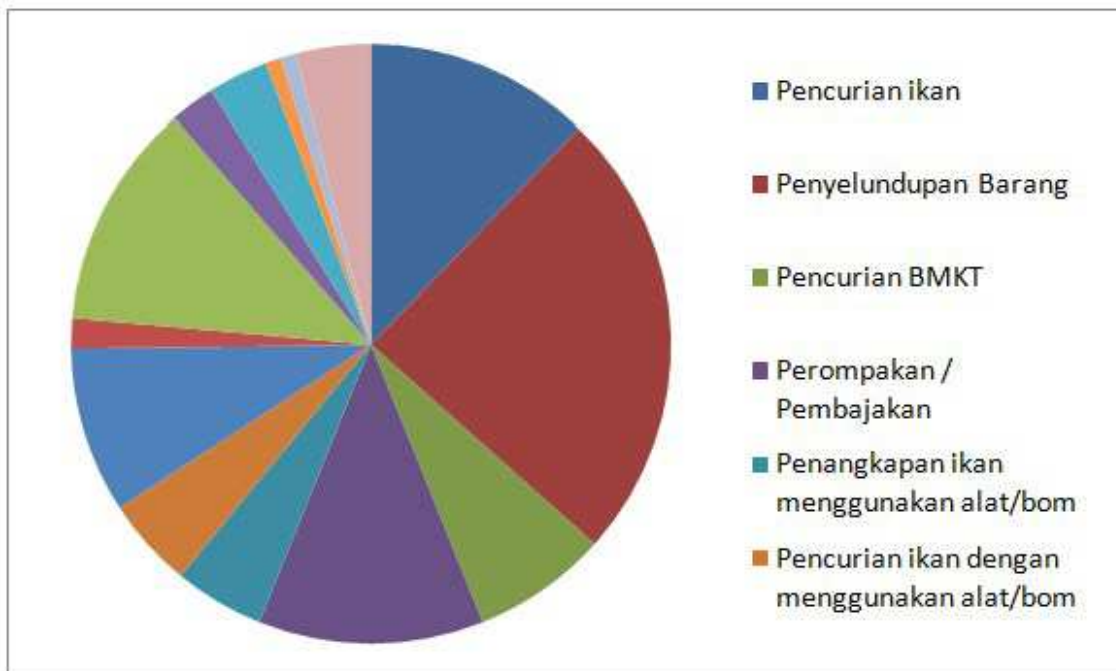
Kasus yang sering terjadi di wilayah perairan tengah adalah penyelundupan BBM, penangkapan dan pencurian ikan, serta penyelundupan manusia. Hasil rekap data yang terjadi selama tahun 2014 dapat dilihat pada tabel 2 dan gambar 3.

#### **Wilayah Perairan Timur**

Di wilayah perairan timur, jenis pelanggaran yang sering terjadi adalah penyelundupan BBM, pencurian dan penangkapan ikan tanpa izin, serta tumpahan minyak. Rekap dari jenis pelanggaran selama tahun 2014 dapat dilihat pada tabel 3 dan gambar 4.

**TABEL I DATA PELANGGARAN YANG TERJADI SELAMA 2014  
DI PERAIRAN WILAYAH BARAT**

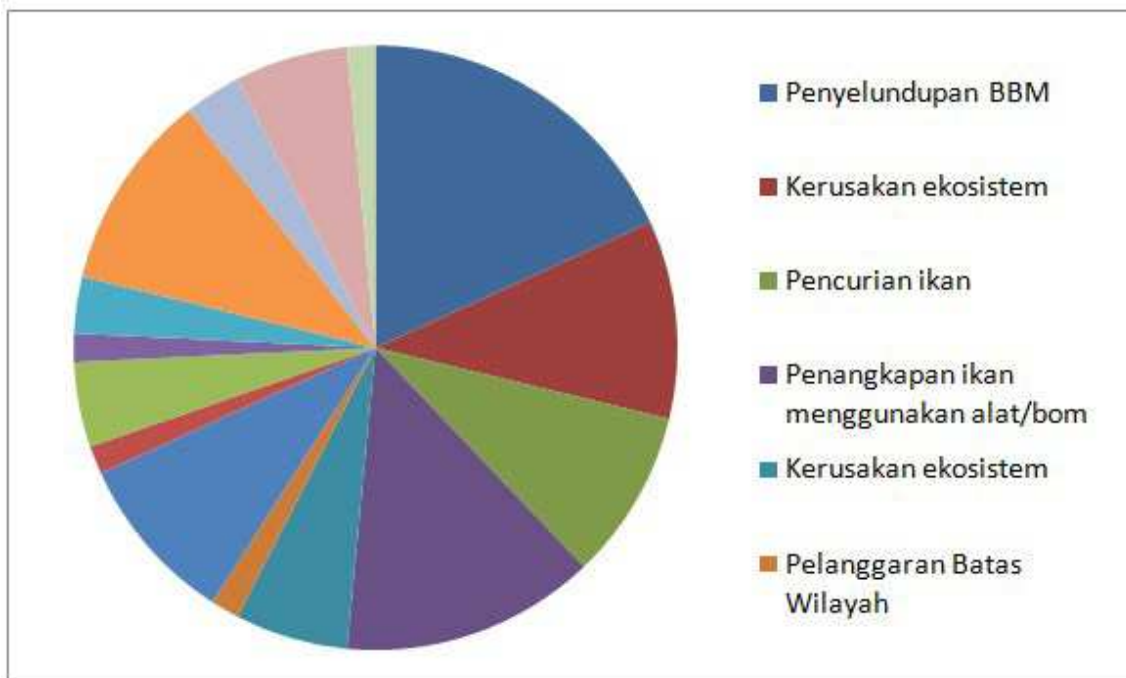
Jenis Pelanggaran	Jumlah
Pencurian ikan	15
Penyelundupan barang	30
Pencurian BMKT	9
Perompakan / pembajakan	15
Penangkapan ikan menggunakan alat/bom	6
Pencurian ikan dengan menggunakan alat/bom	6
Tanpa izin/dokumen	11
Kerusakan ekosistem	2
Pencurian/perampokan	15
Penyelundupan binatang	3
Penyelundupan kayu	4
Penyelundupan manusia	1
Penyelundupan miras	1
Penyelundupan narkoba	5



Gambar 2 Data pelanggaran yang terjadi selama 2014 di perairan wilayah barat

**TABEL II DATA PELANGGARAN YANG TERJADI SELAMA 2014  
DI PERAIRAN WILAYAH TENGAH**

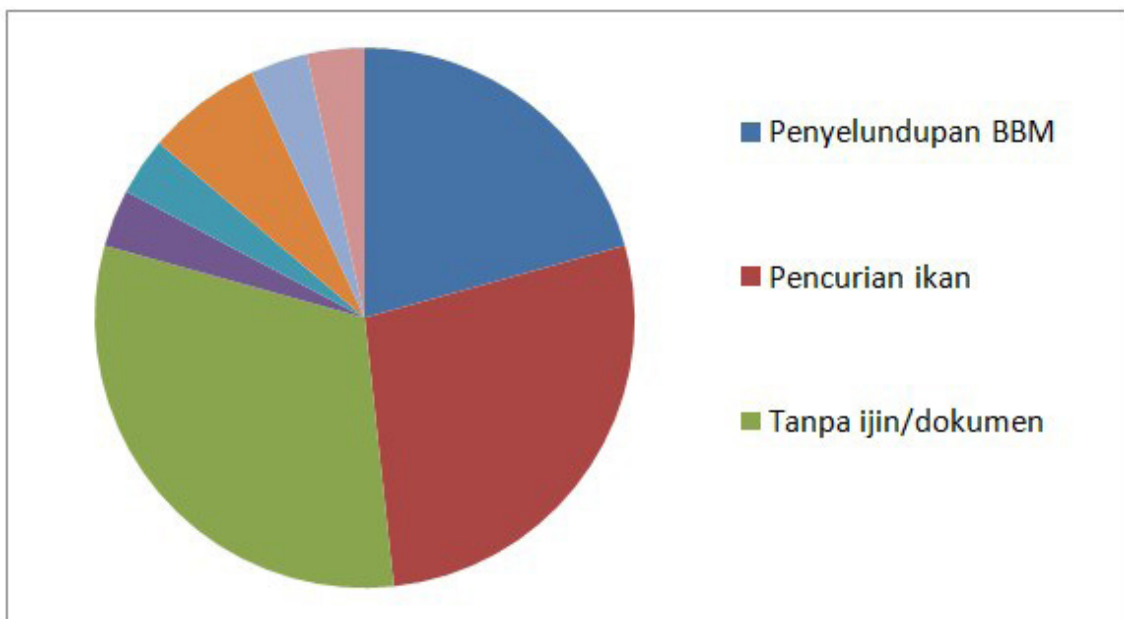
Jenis pelanggaran	Jumlah
Penyelundupan BBM	12
Kerusakan ekosistem	7
Pencurian ikan	6
Penangkapan ikan menggunakan alat/bom	9
Kerusakan ekosistem	4
Pelanggaran batas wilayah	1
Pencurian ikan menggunakan alat/bom	6
Pencurian/perampokan	1
Penyelundupan barang	3
Penyelundupan hewan	1
Penyelundupan kayu	2
Penyelundupan manusia	7
Penyelundupan miras	2
Penyelundupan narkoba	4
Tanpa izin/dokumen	1



Gambar 3 Data pelanggaran yang terjadi selama 2014 di perairan wilayah tengah

**TABEL III DATA PELANGGARAN YANG TERJADI SELAMA 2014  
DI PERAIRAN WILAYAH TIMUR**

jenis pelanggaran	Jumlah
Penyelundupan BBM	6
Pencurian ikan	8
Tanpa ijin/dokumen	9
Pembuangan Limbah / Tumpahan Minyak	1
Pencurian ikan menggunakan alat/bom	1
Penyelundupan Miras	2
Penyelundupan Senjata	1
Perampokan/Pembajakan	1



Gambar 4 Data pelanggaran yang terjadi selama 2014 di perairan wilayah timur

### Hasil Analisis

Berdasarkan analisis, Gelar Kekuatan Operasi Bersama Kamla yang selama ini dilakukan belum sebanding dengan banyaknya jenis kejadian pelanggaran dan kecelakaan yang terjadi di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Berdasarkan data kejadian hasil rekap setiap bulan, jenis pelanggaran hampir selalu ada. Oleh karena itu, Gelar Kekuatan Operasi Bersama Kamla tentunya harus dipersiapkan secara matang sehingga

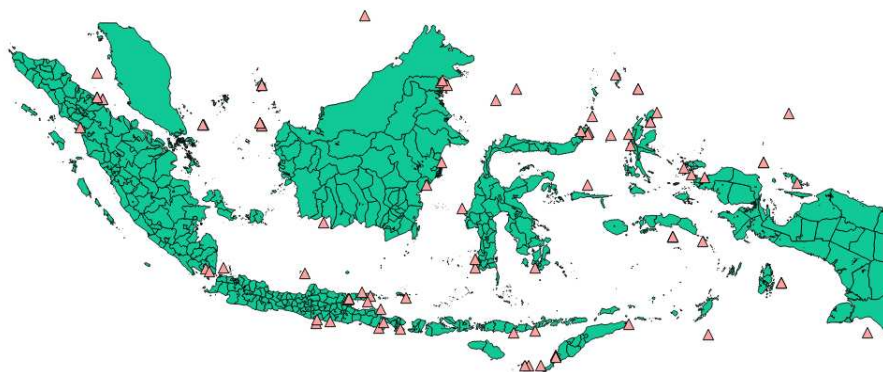
mendapatkan hasil yang memuaskan. Hal tersebut karena ditunjang usaha yang maksimal. Yang menjadi persoalan, gelar kekuatan operasi hanya dilaksanakan maksimal 8 kali dalam setahun. Itu semua tentu saja tidak sebanding dengan pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna laut yang hampir terjadi setiap hari. Pelanggaran yang banyak terjadi karena letak Indonesia yang sangat strategis dan menjadi perlintasan transportasi dunia.

**Faktor Eksternal**

Evaluasi terhadap faktor eksternal lebih kepada pengaruh alam, seperti cuaca, ombak, angin, dan arus. Dengan demikian, faktor eksternal dapat dievaluasi dan dianalisis setelah mengetahui deskripsi dinamika laut. Evaluasi terhadap faktor ini adalah dengan cara melakukan rekapitulasi data kejadian laut atau aktivitas laut. Data untuk evaluasi ini didapat dengan cara memvisualkan faktor-faktor tersebut dalam bentuk peta.

Pada gambar 5 kejadian atau aktivitas di laut dideskripsikan dalam bentuk peta. Data dalam peta diperoleh dengan cara menggunakan aplikasi GIS. Rekapitan data tersebut berasal dari data tabular yang dikumpulkan dari berbagai sumber seperti tampak pada gambar 6.

Setelah mengetahui data rekapitulasi di atas, visualisasi peta kejadian/aktivitas di laut dapat dibandingkan dengan data dinamika laut. Melalui perbandingan tersebut dapat kita peroleh korelasi dari kejadian di laut dengan model dinamika laut. Beberapa klasifikasi kejadian laut dapat dikelompokkan terhadap klasifikasi dinamika laut yang terjadi. Pada gambar 7 dapat kita lihat bahwa kejadian laut tersebut terjadi pada laut dengan gelombang yang tidak tinggi dan memiliki akses geografis yang terbuka lebar. Pada kasus tersebut terdapat aktivitas *illegal fishing* yang sangat cocok dengan kejadian laut tersebut (gambar 8).

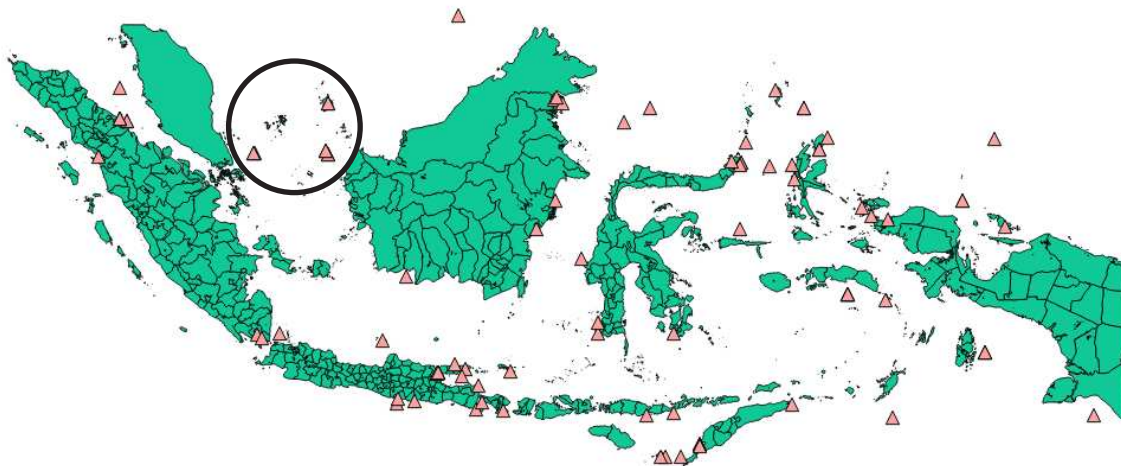


Gambar 5 Peta aktivitas di laut

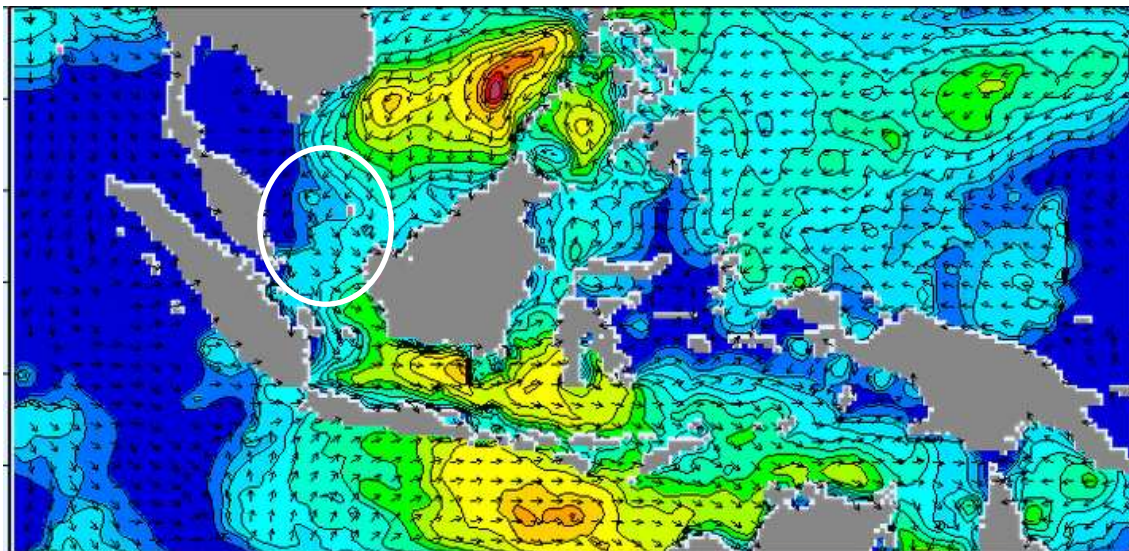
NO.	TANGGAL	NAMA KAPAL	SUMBER	ENIS PELANGGARAI	LOKASI KEJADIAN	JUMLAH MUATAN	ASAL
0	1 06-Agt-13	5 Unit Kapal Ikan...	Polres Sibolga da...	5 penangkapan ...	3 mil dari bibir pa...	-	-
1	2 1-Okt-13	kapal tanpa nama	kompas.com, trib...	penangkapan ika...	Perairan Teluk La...	250 kilogram ata...	-
2	3 18-Nov-13	KM. JHF 9296 B	bisnis-kepri.com, ...	penangkapan ika...	Perairan Selat m...	puluhan kilogram ...	Malaysia
3	4 23-Jun-13	PKFA 7773	web.inilah.com d...	Pencurian Ikan	Perairan Teritoria...	Ikan	Malaysia
4	5 23-Jun-13	BTH 96751 TS	web.inilah.com d...	Pencurian Ikan	Perairan Teritoria...	Ikan	Malaysia
5	6 18-Sep-13	Kapal tanpa nama	megapolitan.kom...	Pencurian ikan	Kepulauan Seribu	1 buah sampan, ...	Kepulauan seribu
6	7 22-Mar-13	KM JHF 5433T, G...	Operasi Gurita 3...	Pencurian ikan	Perairan Natuna ...	500 kg ikan campur	Malaysia
7	8 19-Mar-13	KM Mitra Bahari ...	dnaberita.com	Pencurian ikan m...	Perairan Ledong ...	-	Tanjung Balai
8	9 19-Mar-13	KM Kencana Bah...	dnaberita.com	Pencurian ikan m...	Perairan Ledong ...	-	Tanjung Balai
9	10 19-Mar-13	KM AS - I	regional.kompas....	Pencurian ikan m...	Perairan Pagura...	-	-
10	11 19-Mar-13	KM AS - II	regional.kompas....	Pencurian ikan m...	Perairan Pagura...	-	-
11	12 19-Mar-13	KM Simon Petrus IV	regional.kompas....	Pencurian ikan m...	Perairan Pagura...	-	-
12	13 19-Mar-13	KM Simon Petrus ...	regional.kompas....	Pencurian ikan m...	Perairan Pagura...	-	-
13	14 22-Mar-13	KM JHF 4888T, G...	Operasi Gurita 3...	Pencurian ikan m...	Perairan Natuna ...	300 kg ikan cam...	Malaysia
14	15 22-Mar-13	KM PAF 4116, G...	Operasi Gurita 3...	Pencurian ikan m...	Perairan Natuna ...	200 kg ikan camp...	Malaysia
15	16 17-Mei-13	KM Syukur	Polair Lampung d...	Pencurian ikan m...	perairan Pulau Le...	20 kg bubuk mesi...	Lampung
16	17 25-Mei-13	KM. BKM VIII (GT...	lensaindonesia.com	Pencurian Ikan m...	Perairan Laut Na...	-	Thailand
17	18 25-Mei-13	◆KM. BKM VII (G...	lensaindonesia.com	Pencurian Ikan m...	Perairan Laut Na...	-	Thailand
18	19 25-Mei-13	KM SUMIMAS 7 (...	lensaindonesia.com	Pencurian Ikan m...	Perairan Laut Na...	-	Thailand
19	20 25-Mei-13	◆KM. SUMIMAS ...	lensaindonesia.com	Pencurian Ikan m...	Perairan Laut Na...	-	Thailand
20	41 10 -Okt-14	KM Sumber Laut ...	Polair Polda Jatim...	2 Penyelundupa...	Perairan Madura	14 ton◆BBM ileg...	-
21	39 1-Okt-14	3 Kapal yaitu KL...	Tokoh masyarakat...	3 Kerusakan ek...	Perairan Sumenep	Merusak rumpun ...	Lamongan
22	42 10-Okt-14	Kapal Self Propell...	Polair Polda Jatim...	3 Penyelundupa...	Perairan Banyuw...	46 ton◆BBM ileg...	-

Gambar 6 Data kejadian di laut





Gambar 7 Kejadian di laut terjadi pada laut dengan gelombang yang tidak tinggi



Gambar 8 Peta aktivitas *illegal fishing* di laut

## SIMPULAN DAN SARAN

### Simpulan

1. Permasalahan Keamanan Laut di Perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia banyak menghadapi berbagai masalah. Penyebabnya antara lain:
  - a. luasnya perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
  - b. Perairan Indonesia menjadi perlintasan laut internasional (khususnya di jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia).
  - c. Tumpang tindih kewenangan antarinstansi kamlu karena operasi masih bersifat sektoral.
2. Banyaknya instansi yang terlibat dalam kamlu menyebabkan permasalahan keamanan dan keselamatan laut terkendala. Bakamla sebagai badan keamanan laut mengupayakan agar permasalahan keamanan dan keselamatan laut dapat diatasi. Oleh karena itu, Bakamla beserta instansi terkait terutama instansi yang terkait dengan satuan tugas patroli

- keamanan laut mengadakan gelar kekuatan operasi bersama kamla yang beranggotakan:
- a. Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL)
  - b. Kepolisian Republik Indonesia (POLRI)
  - c. Departemen Perhubungan
  - d. Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai
  - e. Departemen Kelautan dan Perikanan
  - f. Departemen Keuangan
  - g. Bea cukai
3. Gelar Kekuatan Operasi Bersama Kamla yang sudah dilaksanakan adalah
    - a. Operasi gurita
    - b. Operasi Bersama Sepanjang Tahun
    - c. Operasi Mandiri
    - d. Operasi Bilateral
  4. Banyak manfaat dengan digelarnya kekuatan operasi bersama kamla. Aspek positifnya adalah potensi kerugian negara dapat diselamatkan. Gelar kekuatan operasi bersama dilakukan sebanyak 7 sampai dengan 8 kali setiap tahun dengan membagi wilayah perairan menjadi
    - a. wilayah perairan barat
    - b. wilayah perairan tengah
    - c. wilayah perairan timur
  5. Kendala dari operasi bersama di antaranya tidak terealisasinya unsur pendukung, dukungan logistik yang belum maksimal, personel *on board* yang dilibatkan terbatas, dan faktor alam.
  6. Berdasarkan analisis, Gelar Kekuatan Operasi Bersama Kamla yang selama ini dilakukan belum sebanding dengan banyaknya jenis kejadian pelanggaran maupun kecelakaan laut yang terjadi di wilayah perairan

yurisdiksi Indonesia. Berdasarkan data kejadian hasil rekap tiap bulan, jenis pelanggaran hampir selalu ada. Seharusnya, Gelar Kekuatan Operasi Bersama Kamla dipersiapkan secara matang. Usaha yang dilakukan secara maksimal akan mendapatkan hasil yang memuaskan. Akan tetapi, gelar kekuatan hanya dilaksanakan maksimal 8 kali dalam setahun, sedangkan pelanggaran pengguna laut hampir terjadi setiap hari. Hal ini diakibatkan letak Indonesia yang sangat strategis dan menjadi perlintasan transportasi dunia. Di antara tiga wilayah Perairan yang paling rawan di wilayah barat adalah Selat Malaka, di wilayah tengah Laut Sulawesi, dan di wilayah timur sekitar Perairan Ambon.

7. Berdasarkan berbagai kejadian di laut, dapat dibuat peta kejadian aktivitas di laut. Dengan demikian, dapat dibandingkan dengan data dinamika laut sehingga melalui perbandingan tersebut dapat diperoleh korelasi dari kejadian di laut dengan model dinamika laut.

### **Saran**

1. Perlu adanya operasi tersinergi di wilayah-wilayah perairan yang rawan.
2. Dengan adanya UU no 32 tahun 2014 tentang Kelautan dan Perpres RI No 178 Tahun 2014 tentang Bakamla, setidaknya tumpang tindih kewenangan dapat diatasi dan Bakamla menjadi badan tunggal yang diharapkan dapat menjalankan apa yang menjadi sasaran dan tujuan yang tertuang dalam UU tersebut sehingga berbagai kekuatan dapat tersinergi.

3. Dengan adanya badan tunggal Bakamla, berbagai sarana pendukung sangat diperlukan terutama yang dapat menaikkan kinerja Bakamla agar lebih efektif dan efisien.

Coodinating Board (IMSCB), 2013, Laporan Pelaksanaan Operasi Bersama Sepanjang Tahun-1/2013Satgas-3 Ambon, Bakorkamla

## DAFTAR PUSTAKA

- Achdar, Andi. (2013) Kaji Ulang Ops Gurita 36 & OBST VII. Jakarta: Bakorkamla
- Maseo, Satria Firdaus. (2013) Kaji Ulang Operasi Gurita. Jakarta: Bakorkamla.
- Munaf, Dicky Rezady, Susanto. (2014). *“Geopolitik dan Geostrategi”*. Jakarta: PT. Gamedia Pustaka Utama,
- Purnomo, Heru Didik. (2011). *“Tahun 1511 Lima ratus Tahun Kemudian”*. Jakarta:PT. Gamedia Pustaka Utama
- Susanto, Dicky Rezady Munaf. (2015). *“Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut” Berbasis Peringatan Dini*. Jakarta: PT. Gamedia Pustaka Utama
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Tentara\\_Nasional\\_Indonesia\\_Angkatan\\_Laut](https://id.wikipedia.org/wiki/Tentara_Nasional_Indonesia_Angkatan_Laut)
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Polisi\\_Air\\_dan\\_Udara](https://id.wikipedia.org/wiki/Polisi_Air_dan_Udara)
- <http://gis.dephub.go.id/mapping/Prasarana/PelabuhanList.aspx>
- <http://maimunarenhoran.blogspot.com/2011/12/traditional-fishing-di-indonesia.html>
- <http://www.militerhankam.com/>  
Jakarta, InfoPublik
- [www.bakorkamla.go.id](http://www.bakorkamla.go.id)
- [www.bakamla.go.id](http://www.bakamla.go.id)
- UU no 32 Tahun 2014 tentang kelautan Indonesian Maritime Security

## Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Tuti Ida Halida, S.T., M.ITM Kepala Seksi Pengembangan Sistem Informasi pada Bakamla RI dan Ernawati, S.T.