

SINERGITAS KOMANDO ARMADA I DAN BADAN KEAMANAN LAUT REPUBLIK INDONESIA DALAM STRATEGI PERTAHANAN LAUT GUNA MEMBERANTAS KEJAHATAN LINTAS NEGARA DI SELAT MALAKA

THE SYNERGY OF FLEET I COMMAND AND SEA SECURITY AGENCY OF THE REPUBLIC OF INDONESIA IN MARINE DEFENSE STRATEGY TO ELIMINATE TRANSNATIONAL CRIME IN MALACCA STRAIT

Andhika Wira Kusuma¹, Lukman Yudho Prakoso², Dohar Sianturi³

Program Studi Strategi Pertahanan Laut, Universitas Pertahanan
(dikavin@gmail.com)

Abstrak – Tesis ini menganalisis tentang kerjasama antara Koarmada I dan Bakamla dalam upaya memberantas kejahatan lintas negara yang terjadi di perairan Selat Malaka dan sekitarnya serta mengidentifikasi peraturan yang berlaku dalam melaksanakan kerjasama dan potensi celah yang ada pada tingkat operasional sehubungan dengan kejahatan yang terjadi di laut. Penelitian ini juga berfokus kepada faktor-faktor yang mempengaruhi hubungan kerjasama antara kedua lembaga tersebut dalam upaya pemberantasan kejahatan lintas negara. Pada dasarnya masing-masing lembaga telah memiliki sarana yang dibutuhkan untuk upaya tersebut, namun perlu adanya pemanfaatan bersama terhadap sarana yang ada untuk mencapai hasil yang optimal melalui kerjasama antara kedua lembaga tersebut. Untuk menganalisis hubungan antar kedua lembaga dipergunakan teori kerjasama antar instansi (*inter-agency working*), sementara untuk melihat manfaat yang dihasilkan dari kerjasama tersebut digunakan teori sinergitas. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif melalui pengamatan dan studi pustaka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih dibutuhkan kerjasama yang lebih intensif dan interaksi secara formal melalui prosedur kerjasama yang efektif agar upaya pemberantasan kejahatan lintas negara, khususnya di perairan Selat Malaka dan sekitarnya dapat berjalan dengan lebih optimal.

Kata Kunci: Kejahatan lintas negara, kerjasama, strategi, selat Malaka

Abstract – *This thesis analyzes the cooperation between Koarmada I and Bakamla in an effort to eradicate transnational crime that occurs in the waters of the Malacca Strait and its surroundings and identifies applicable regulations and potential gaps that exist at the operational level in relation to crimes that occur at sea. This study also focuses on factors that affect the relationship between the two institutions in the effort to eradicate transnational crime. Basically, each institution already has the tools needed for this effort, however, there needs to be a joint use of existing facilities to achieve optimal results through cooperation between the two institutions. To analyze the relationship between the two institutions, the theory of cooperation between agencies (*inter-agency working*) is used, while to see the benefits resulting from this collaboration, the theory of synergy is used. This research uses qualitative methods through observation and literature study. The results showed that more intensive cooperation and formal interactions were needed through effective cooperation procedures so that efforts to eradicate transnational crime, especially in the waters of the Malacca Strait, could run more optimally.*

Keywords: *Transnational crime, cooperation, strategy, Malacca Strait*

¹Prodi Strategi Pertahanan Laut Unhan

²Prodi Strategi Pertahanan Laut Unhan

³Prodi Strategi Pertahanan Laut Unhan

Pendahuluan

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, merupakan negara yang terdiri dari 17.499 pulau yang membentang dari Sabang sampai Merauke. Wilayah perairan Indonesia seluas 3,25 juta kilometer persegi ditambah Zona Ekonomi Eksklusif seluas 2,55 juta kilometer persegi, membuat wilayah perairan Indonesia lebih besar dari luas daratannya yang hanya sebesar 2,01 juta kilometer persegi⁴. Posisi Indonesia yang sangat strategis yang terletak di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik memberikan keuntungan secara geografis, selain itu Indonesia juga diapit oleh dua benua yaitu Asia dan Australia, kondisi tersebut menjadi sangat potensial karena dapat mendatangkan keuntungan bagi Indonesia, di sisi lain ada pula ancaman ataupun gangguan terhadap keamanan pelayaran yang dapat mempengaruhi pertahanan negara.

Di era globalisasi, bentuk dan pola ancaman terhadap suatu negara telah mengalami perubahan. Ancaman terhadap suatu negara saat ini sudah

tidak lagi berbentuk agresi militer atau perang terbuka dari negara lain, namun potensi ancaman saat ini telah berevolusi dengan melibatkan aktor non negara atau *non-state actors*⁵.

Berdasarkan Buku Putih Pertahanan Indonesia Tahun 2015, kejahatan lintas negara dipandang sebagai salah satu ancaman terhadap keamanan global. Di kawasan Asia Tenggara, kejahatan jenis ini merupakan ancaman serius dan menjadikan kerawanan bagi stabilitas keamanan. Dalam UU No. 5 Tahun 2009 tentang pengesahan *United Nations Convention Against Transnational Organized Crimes*, disebutkan sejumlah kejahatan yang termasuk dalam kejahatan terorganisir lintas negara, yaitu pencucian uang, korupsi, perdagangan satwa dan tumbuhan ilegal, perdagangan manusia, dan penyelundupan migran. Menurut Suhirwan, Indonesia perlu meratifikasi konvensi tersebut mengingat potensi ancaman kejahatan lintas negara yang semakin dinamis dihadapkan pada posisi strategis Indonesia saat ini⁶. Berdasarkan trend yang ada, saat ini terdapat

⁴BPHN, 'UU No. 9 Tahun 2015', *JDIH*, 2015 <<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>>, diakses pada 30 Oktober 2020.

⁵Elke Krahnemann, *New Threats And New Actors in International Security* (New York: Palgrave Macmillan, 2005), hlm. 71.

⁶Suhirwan and L. Y. Prakoso, *Defense Strategy at Sea Handling of Transnational Organized*

beberapa jenis kejahatan lintas negara yang marak di Indonesia, diantaranya adalah perdagangan narkoba dan obat-obatan terlarang, perdagangan manusia, perompakan laut, penyelundupan senjata, pencucian uang, serta terorisme⁷, dimana semua ancaman kejahatan lintas negara tersebut berpotensi masuk dari ataupun terjadi di wilayah laut dikarenakan posisi Indonesia yang sangat terbuka.

Laut memiliki empat fungsi utama yang dapat memberikan keuntungan bagi negara pada masa damai maupun perang⁸. Pertama, laut merupakan tempat berkumpulnya sumber daya, baik hayati maupun energi, yang berperan penting bagi negara. Kedua, laut sebagai jalur transportasi dan perdagangan yang merupakan unsur penghubung utama dari aktivitas perdagangan serta merupakan bagian dari globalisasi yang dianggap dapat meningkatkan perdamaian dan kemakmuran. Ketiga, laut sebagai media informasi dan penyebaran ide, dimana meningkatnya

arus aliran barang seringkali diikuti dengan pertukaran informasi atau ilmu pengetahuan baru dari berbagai belahan dunia. Terkait dengan hal ini, saat ini fungsi tersebut telah tergeser oleh perkembangan teknologi informasi. Keempat, laut sebagai atribut kekuasaan dimana negara menggunakan laut sebagai instrumen dalam upaya memenuhi kepentingan nasionalnya. Selat Malaka yang berada di antara dua wilayah daratan, yaitu Pulau Sumatera dan Semenanjung merupakan salah satu selat internasional terpenting di dunia. Pentingnya Selat Malaka dalam kegiatan pelayaran internasional dapat dilihat dari adanya penyaluran minyak yang diangkut oleh kapal yang melalui Selat ini tiga kali lebih besar dari Terusan Suez dan 15 kali lebih besar dari yang mengalir melalui Terusan Panama. Selain itu, dua per tiga ton minyak mentah berasal dari Teluk Persia dengan tujuan Jepang, Korea Selatan, dan Tiongkok. Bahkan lebih dari setengah pengiriman dunia melewati Selat Malaka⁹. Ada lebih dari 200 kapal

Crime (TNOc) in Nunukan Indonesia's National Sea Border, in *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2019, hlm 2.

⁷Buku Putih Pertahanan Indonesia. (Kementrian Pertahanan RI, 2015), hlm 15.

⁸Geoffrey Till, 'The Historic Attributes of The Sea And Maritime Developments in The Asia-Pacific', in *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security*, ed. by

Joshua Ho and Sam Bateman (New York: Routledge, 2013), hlm 34.

⁹Chong Guan Kwa and John K. Skogan, "Maritime Security in Southeast Asia", dalam Suproboningrum, Peran Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura untuk Menekan Angka Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka, 2018), hlm 20.

yang melewati Selat Malaka setiap hari dan sekitar 70.000 kapal per tahun. Diantara kapal-kapal tersebut 80% membawa minyak yang diangkut ke Asia Timur Laut serta sepertiga dari barang yang diperdagangkan di dunia. Kondisi lalu lintas pelayaran yang padat dan keadaan selat yang dangkal serta sempit dengan banyak pulau kecil menyebabkan Selat Malaka ideal terhadap potensi terjadinya kejahatan yang pada akhirnya dapat berdampak terhadap pertahanan negara di laut.

Dalam upaya pemberantasan kejahatan lintas negara yang terjadi di Selat Malaka dan sekitarnya, diperlukan perhatian serius dari para pemangku kepentingan di laut, diantaranya adalah Komando Armada I (Koarmada I) sebagai komando utama operasi (kotama ops) TNI Angkatan Laut di wilayah Barat dan Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai pelaksana penegakan keamanan dan keselamatan pada wilayah perairan negara Indonesia.

Koarmada I sebagai kotama ops TNI AL memiliki fungsi mengemban tugas TNI di bidang pertahanan laut, menegakkan

hukum serta menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional, melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut, serta melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut¹⁰. Sedangkan Bakamla bertugas melaksanakan penegakan keamanan dan keselamatan pada wilayah perairan negara Indonesia dan perairan yurisdiksi negara Indonesia¹¹. Kemiripan fungsi dan tugas dari kedua instansi tersebut di satu sisi dapat berguna untuk saling mendukung dalam upaya pemberantasan kejahatan lintas negara di laut, namun di sisi lain dapat menimbulkan permasalahan seperti munculnya ego sektoral dalam pelaksanaan tugas karena masing-masing memiliki pandangan dan dasar tersendiri terhadap tugas dan fungsinya. Menurut Lukman Yudho, faktor komunikasi sangat berpengaruh pada penerimaan kebijakan oleh sasaran kelompok badan penegakan hukum, sehingga kualitas komunikasi akan mempengaruhi efektifitas penerapan strategi pertahanan di laut¹².

¹⁰Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia, Lembaran Negara RI Tahun 2004 No 127 Pasal 9.

¹¹Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan Pasal 61.

¹²Lukman Yudho Prakoso, Suhirwan Suhirwan, and Kasih Prihantoro, Sea Defense Strategy And Urgency Of Forming Maritime Command Center, Jurnal Pertahanan, 2020, Vol 6 No 2 hlm 205.

Pada dasarnya, kedua instansi maritim tersebut telah memiliki sarana dan prasarana pada tingkat operasional masing-masing untuk melaksanakan upaya-upaya pemberantasan kejahatan lintas negara. Koarmada I memiliki unsur Kapal Perang Republik Indonesia (KRI) yang rutin melaksanakan patroli di wilayah kerjanya, termasuk perairan Selat Malaka, sedangkan Bakamla memiliki unsur Kapal Negara (KN) yang dipergunakan untuk melaksanakan operasinya. Dalam hal *surveillance*, Koarmada I memiliki radar pantai, *long range camera*, dan *AIS receiver* pada sistem *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS) sedangkan Bakamla memiliki AISSAT Bakamla sebagai sarana pengawasan di Selat Malaka. Yang sedikit berbeda adalah pada bidang personel, dimana Koarmada I diawaki militer (TNI AL) sedangkan pengawak Bakamla berasal dari sipil dan juga militer yang "dipinjamkan" dari TNI AL. Setiap instansi memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing dalam hal sarana guna pemberantasan kejahatan lintas negara, sehingga diperlukan kerjasama dan sinergi yang baik untuk mendapatkan hasil yang optimal.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan maksud untuk memberikan gambaran dan rekomendasi tentang hubungan dan sinergi antara Koarmada I dan Bakamla dalam hal upaya pemberantasan kejahatan lintas negara di Selat Malaka. Cara memperoleh data dalam penelitian ini adalah dengan studi kepustakaan dari berbagai sumber seperti dokumen resmi, jurnal, buku, dan halaman website. Selain itu, dilakukan juga pengamatan terhadap fenomena yang terjadi antara kedua lembaga dan juga bertanya kepada narasumber melalui sambungan telepon untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan guna mendukung penelitian. Dalam penelitian ini digunakan metode induktif dengan pendekatan konsep pemanfaatan sarana dan interoperabilitas. Metode induktif digunakan untuk menguraikan data di lapangan mengenai kemampuan sarana pengawasan dan pendeteksian yang ada berkaitan dengan interaksi antar lembaga, dimana data yang diperoleh kemudian dipertukarkan untuk menghasilkan informasi yang selanjutnya dianalisis dengan berpegang pada teori kerjasama antar instansi dalam upaya pemberantasan kejahatan lintas negara.

Selanjutnya untuk menganalisis hubungan antar instansi dalam upaya tersebut, dilakukan dengan menggunakan teori sinergitas.

Hasil dan Pembahasan

Kemampuan dan Sarana Kedua Instansi

Menurut Hamid, ada dua kekuatan laut dalam negara maritim, yaitu *naval power* dan *sea power*¹³. Kekuatan *naval power* merupakan konsep pengoperasian armada laut negara di kawasan laut dalam batas wilayah territorial suatu negara. Sedangkan kekuatan *sea power*, yaitu bentuk penguasaan wilayah laut dengan menggunakan armada laut yang tangguh, yang diperuntukkan pada kawasan laut yang strategis, terutama untuk menjamin kelancaran pelayaran dan perdagangan luar negeri. Dalam hal *naval power*, menurut Ken Booth, Angkatan Laut memiliki tiga peran yaitu peran militer, peran polisionil, dan peran diplomasi¹⁴. Peran militer merupakan peran TNI AL dalam memenangkan konflik bersenjata atau perang dengan mendayagunakan kekuatan militer secara optimal, sedangkan peran polisionil dilaksanakan dalam rangka penegakan hukum di laut,

sementara peran diplomasi dilaksanakan dengan menggunakan kekuatan laut sebagai sarana diplomasi guna mendukung negara dalam kebijakan politik luar negeri. Pelaksanaan kerjasama dalam pemberantasan kejahatan lintas negara di laut dengan instansi kemaritiman lain seperti Bakamla diharapkan dapat berjalan dengan baik sejalan dengan tiga peran tersebut. Sedangkan dalam hal *sea power*, kapal merupakan elemen utama yang diperlukan pada pelaksanaan operasi di laut, sehingga ketersediaannya baik dalam segi kualitas maupun kuantitas sangat menentukan keberhasilan dalam setiap operasi yang digelar. Dengan semakin banyaknya jumlah kapal yang dimiliki, maka tingkat kehadiran di laut akan semakin tinggi yang tentunya akan memberikan efek penangkalan terhadap tindak kejahatan di laut. Sementara dari segi kemampuan *surveillance*, sarana deteksi merupakan salah satu rangkaian *early warning system* yang menghasilkan data-data seperti identitas maupun pola gerak kapal dan lalu lintas di laut yang selanjutnya diolah menjadi informasi untuk dianalisis sehingga dapat diketahui

¹³Abd Rahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2013), hlm 27.

¹⁴Ken Booth, *Navies and Foreign Policy, Navies and Foreign Policy* (London: Routledge, 1977), hlm 16.

adanya indikasi terjadinya tindak kejahatan. Informasi tersebut untuk selanjutnya dapat diteruskan kepada unsur-unsur di lapangan untuk melakukan penyelidikan ataupun penindakan.

Kemampuan Unsur Koarmada I

Dalam situasi damai, unsur-unsur Koarmada I melaksanakan fungsi kehadiran di laut pada wilayah kerjanya melalui gelar operasi patroli. Dalam melaksanakan fungsi tersebut, Koarmada I memiliki lima satuan kapal dan satu satuan pasukan khusus, yaitu Satuan Kapal Eskorta (Satkor), Satuan Kapal Amfibi (Satfibi), Satuan Kapal Bantu (Satban), Satuan Kapal Cepat (Satkat), Satuan Kapal Ranjau (Satran) dan Satuan Komando Pasukan Katak (Satkopaska). Namun dalam pelaksanaan operasi patroli, diperlukan unsur-unsur KRI yang memiliki kecepatan dan daya jelajah tinggi serta manuverabilitas yang baik, sehingga pada umumnya satuan kapal Koarmada I yang melaksanakan patroli adalah Satkor dan Satkat, ditambah dengan unsur KRI dari Pangkalan Utama TNI AL (Lantamal) IV Tanjungpinang, dikarenakan Lantamal IV termasuk jajaran Koarmada I dan letaknya yang cukup

dekat dengan Selat Malaka. Secara keseluruhan, Koarmada I memiliki 24 KRI yang umum dipergunakan untuk pelaksanaan patroli secara terus menerus di Selat Malaka, yang terdiri dari 8 KRI dari Satkor, 12 KRI dari Satkat, dan 4 KRI dari Lantamal IV Tanjungpinang. Unsur-unsur KRI yang berasal dari Satkor pada umumnya memiliki panjang antara 70-90 meter dengan kecepatan antara 20-25 knot serta dipersenjatai dengan rudal pertahanan udara, torpedo, roket, dan meriam 30mm¹⁵. Sedangkan unsur-unsur KRI yang berasal dari Satkat dan Lantamal IV Tanjungpinang pada umumnya memiliki panjang antara 40-60 meter dengan kecepatan antara 20-30 knot serta dipersenjatai dengan mitraliur 12,7mm dan meriam 40mm, beberapa diantaranya juga dilengkapi rudal anti kapal permukaan. Disamping itu, untuk memperluas cakupan operasi, pesawat intai maritim juga turut dilibatkan dalam pelaksanaan gelar operasi walaupun secara struktural, penggunaan pesawat intai maritim harus dikoordinasikan dengan Pusat Penerbangan TNI AL (Puspenerbal). Selain itu dalam situasi tertentu seperti pembajakan atau penyanderaan di tengah laut yang

¹⁵Koarmabar, *Armada Pengawal Perairan Barat Nusantara* (Koarmabar, 2015), hlm 15.

membutuhkan infiltrasi ataupun sabotase, personel dari Satkopaska dapat dilibatkan untuk penanganan terhadap masalah tersebut.

Kemampuan Unsur Bakamla RI

Dalam melaksanakan operasi di laut, Bakamla RI secara keseluruhan memiliki 10 unit kapal yang dapat dipergunakan untuk patroli dalam waktu relatif panjang. Unsur-unsur kapal tersebut terdiri dari satu unit kapal markas berukuran 110 meter, 3 unit kapal patroli berukuran 80 meter, dan enam unit kapal patroli berukuran 48 meter. Selain itu untuk kegiatan patroli dalam jarak dekat dengan waktu relatif singkat, Bakamla memiliki 16 unit kapal tipe Catamaran berukuran 15 meter dan 14 RIB berukuran 12 meter¹⁶. Untuk kapal-kapal patroli Bakamla memiliki kecepatan maksimal 20 knot dan untuk kapal patroli dengan panjang 48 meter keatas dipersenjatai dengan mitraliur 12,7mm. Dihadapkan dengan luasnya wilayah operasinya di Selat Malaka, jumlah unsur Bakamla jauh dari mencukupi sehingga kadangkala memerlukan dukungan dalam pelaksanaannya, namun dalam operasi

yang memerlukan dukungan unsur KRI Koarmada I, Bakamla harus terlebih dahulu meminta persetujuan dari Panglima TNI, dimana permintaan tersebut tidak selalu mendapat persetujuan sehingga pelaksanaan operasi menjadi kurang optimal.

Sarana *surveillance* Koarmada I

Dalam hal *surveillance*, Koarmada I memiliki Pusat Komando dan Pengendalian (Puskodal) sebagai unsur pelayanan Staf Koarmada I yang bertugas membantu Panglima dibidang pelaksanaan kegiatan komando dan pengendalian operasi di lingkungan Koarmada I dalam mengumpulkan, menilai dan mengolah data serta menyajikan informasi mengenai kegiatan operasi dan latihan beserta hasil-hasilnya. Dalam pengawasan di wilayah Selat Malaka sendiri, Puskodal bertumpu kepada sistem informasi terintegrasi *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS) yang terdiri dari peralatan sensor berupa *Automatic Identification System* (AIS) monitor, *Forward Looking Infrared Camera* (FLIR) dan radar pantai yang memiliki jangkauan sampai dengan 90

¹⁶<https://jurnalmaritim.com/Armada-Sea-and-Coast-Guard-Indonesia/>, diakses pada 30 Oktober 2020.

Nm. Dari segi lokasi, dan penempatannya, infrastruktur IMSS dibagi menjadi empat. Yang pertama adalah *Fleet Command and Control Center* (FCC) yang berlokasi di Markas Komando (Mako) Koarmada I. Yang kedua adalah *Regional Command and Control Center* (RCC) yang berlokasi di Pangkalan TNI AL (Lanal) Batam. Yang ketiga adalah *Coastal Surveillance Station* (CSS) yang berada di sebelas Pos TNI AL Satuan Radar (Posal Satrad) di sepanjang Selat Malaka dan *Shipboard Surveillance System* (SSS) yang terpasang di enam KRI jajaran Koarmada I. Dalam kondisi ideal, sistem ini mampu melaksanakan pendeteksian dan pengklasifikasian target dengan kemampuan sensor serta kapasitas komunikasi yang handal khususnya di jalur Selat Malaka yang merupakan wilayah kerja Koarmada I. Kemampuan utama dari sistem ini adalah kemampuan menampilkan posisi KRI yang sedang melaksanakan gelar operasi disamping situasi lalu lintas perairan di sekitarnya secara *real time*. Saat ini kondisi sistem IMSS dalam keadaan tidak siap, dikarenakan cukup banyaknya peralatan yang mengalami kerusakan baik di CSS maupun SSS sehingga kemampuan deteksi dan *surveillance* Koarmada I menjadi tumpul. Dalam melaksanakan operasi maupun

penindakan terhadap target terpilih, Koarmada I mendapatkan sumber informasi dari intelijen, dan walaupun informasi terkait pendeteksian juga dapat diperoleh dari Bakamla, sifatnya masih insidental berdasarkan permintaan dari Koarmada I.

Sarana *surveillance* Bakamla RI

Dalam hal *surveillance* di Selat Malaka, Bakamla dilengkapi dengan sarana monitoring yang tersebar di kapal dan stasiun Bakamla. Walaupun sektor patroli KN Bakamla tidak selalu di Selat Malaka, namun 6 unit kapal patroli Bakamla yang berukuran 48 meter telah dilengkapi dengan radar, AIS, dan *long range camera*. Stasiun pemantauan keamanan dan keselamatan laut Bakamla di Aceh, Tanjung Balai Karimun, dan Batam juga telah dilengkapi dengan AIS *base station*, radar *coastal surveillance*, *long range camera*, dan *global maritime distress and safety system* (GMDSS). Selain itu kemampuan *surveillance* Bakamla juga dipertajam dengan AISSAT Bakamla yang telah dikembangkan menjadi *Bakamla Integrated Information System* (BIIS). Sistem ini mampu menyediakan informasi secara dini dengan cara melakukan analisis terhadap obyek atau kejadian yang mencurigakan berdasarkan perilaku

atau anomali tertentu sehingga dapat memberikan waktu untuk merespon informasi tersebut.

Pola Kerjasama Antar Lembaga

Menurut A.F. Stone James yang dikutip dari Susanto dan Munaf¹⁷, hubungan antara dua pihak atau lebih dapat menghasilkan tingkatan komunikasi yang dihadapkan pada elemen kerja sama dan kepercayaan. Berdasarkan pola hubungan kerja sama yang mungkin terjadi akan menghasilkan tiga sifat komunikasi, yaitu 1) defensif, tingkat kerja sama dan kepercayaan yang rendah sehingga mengakibatkan pola komunikasi bersifat pasif-defensif, 2) *respectful*, kerja sama dan kepercayaan yang tinggi sehingga menghasilkan pola komunikasi yang saling menghargai dan bersifat kompromi, 3) *synergistic*, dimana kerja sama yang sudah baik serta saling mempercayai akan menghasilkan pola komunikasi yang bersifat sinergitas yang berarti kerja sama yang terjalin akan menghasilkan output lebih besar dari penjumlahan hasil keluaran masing-masing pihak. Hal ini dikaitkan dengan keberadaan banyak lembaga yang berwenang untuk melaksanakan

pengamanan laut, melalui sinergitas antar lembaga dapat menghasilkan output kekuatan yang jauh lebih besar dalam menjaga stabilitas keamanan di laut. Sejauh ini, pelibatan unsur KRI Koarmada I dalam setiap operasi yang digelar Bakamla menunjukkan bahwa sinergitas antara kedua lembaga berada pada tingkat *respectful* yaitu memiliki kesepahaman dalam berkomunikasi yang bersifat kompromi dan saling menghargai. Salah satu faktor yang mempengaruhi hal ini adalah karena sebagian besar pengawak Bakamla, khususnya yang bertugas di KN adalah personel TNI AL, baik yang berasal dari Koarmada I maupun satuan TNI AL lain. Disamping itu, berdasarkan informasi yang diperoleh dari pusat komando dan pengendalian kedua lembaga, selama ini telah terjadi proses *information sharing* antara keduanya dalam mendukung pelaksanaan operasi. Di sisi lain, masih terdapat permasalahan terkait penggunaan unsur KRI Koarmada I dalam pelaksanaan operasi Bakamla dan proses *information sharing* yaitu sifatnya yang tidak reguler atau terus menerus. Dalam mencapai kondisi *synergistic*, diperlukan jalinan sinergi antara unsur kapal patroli

¹⁷Susanto and Dicky R. Munaf, *Komando Dan Pengendalian Keamanan Dan Keselamatan Laut*

Berbasis Sistem Peringatan Dini (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama., 2015), hlm 61.

dalam operasi dan hendaknya dibarengi dengan sinergi dalam pertukaran data yang dapat memberikan informasi tentang tindak kejahatan secara lebih tepat dan akurat. Berpedoman pada teori Penrose, dimana sinergi adalah upaya yang berbasis sumber daya¹⁸, maka sarana berupa kapal maupun informasi yang akurat secara bersama-sama merupakan sumber daya yang menjadi kekuatan untuk memberantas kejahatan lintas negara di laut. Secara lebih jauh, sinergi antar lembaga sepatutnya dapat memberikan kemenangan pada semua pihak yang terlibat tanpa ada yang merasa dikalahkan dengan hasil yang dicapai karena terjadinya sinergi tersebut dan seluruh pihak seharusnya mendapatkan manfaat yang sama atas sinergi yang terjalin. Dalam upaya pemberantasan kejahatan lintas negara di Selat Malaka, perlu adanya koordinasi antara kedua lembaga yang bersifat saling menguatkan. Alternatif langkah yang dapat diambil adalah dengan merumuskan suatu perjanjian kerjasama untuk memperjelas posisi masing-masing lembaga. Dalam hal penggunaan unsur-unsur KRI Koarmada I, Bakamla dapat

melaksanakan operasinya di Selat Malaka mulai dari garis pantai terluar sampai dengan 12 mil laut yang menjadi rezim laut teritorial¹⁹. Di sisi lain, hasil operasi berupa penangkapan diserahkan kepada Koarmada I untuk selanjutnya dilaksanakan penyidikan, karena kewenangan untuk melaksanakan penyidikan ada pada TNI AL maupun *stakeholder* lain sesuai bidangnya masing-masing. Menurut Mahan, strategi dalam mencapai kekuatan maritim yang baik tidak hanya bertumpu pada kekuatan Angkatan Laut saja, namun juga memerlukan kekuatan maritim dan sarana pendukung yang memadai dari semua pemangku kepentingan. Berdasarkan teori tersebut, dikaitkan dengan sinergitas Koarmada I dan Bakamla, maka kedua lembaga tersebut dapat saling mendukung dengan segenap kemampuan yang dimiliki oleh masing-masing pihak.

Menurut Himmelman, kerjasama yang dilaksanakan antar lembaga (*inter agency working*) dapat diidentifikasi sebagai *networking*, koordinasi, kerjasama, dan kolaborasi²⁰. Secara lebih jauh dapat diartikan bahwa *networking*

¹⁸Mehmet Barca, 'The Theory of the Growth of the Firm', in *Economic Foundations of Strategic Management*, 2018.

¹⁹United Nation, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* Pasal 3.

²⁰Arthur Turovh Himmelman, 'Collaboration for Change: Definitions, Decision-Making Models,

adalah proses pertukaran informasi, koordinasi adalah pertukaran informasi yang disertai dengan perubahan, kerjasama merupakan *networking* dan koordinasi yang disertai pembagian sumber daya, sedangkan kolaborasi adalah gabungan semua unsur tersebut ditambah peningkatan aktivitas instansi tertentu yang saling menguntungkan. Mengacu pada teori tersebut, hubungan antara Koarmada I dan Bakamla sejauh ini masih berada pada tahap koordinasi karena sebagian besar interaksi pada level operasional hanya dilakukan secara informal sehingga tidak memiliki dasar yang kuat bagi satu lembaga untuk memanfaatkan sumber daya yang dimiliki oleh lembaga lainnya, dan tanpa dasar yang kuat, akan sulit untuk mendapatkan dukungan bagi operasi patroli yang dilakukan untuk pemberantasan tindak kejahatan di laut.

Kesimpulan

Secara umum, kedua instansi telah memiliki sarana yang diperlukan dalam upaya pemberantasan kejahatan lintas negara di Selat Malaka. Keberhasilan dalam pelaksanaan operasi guna menjaga kestabilan situasi di Selat Malaka yang

bernilai strategis sudah tentu akan berdampak pada posisi Indonesia secara regional maupun global. Dari hasil penelitian terhadap sinergitas Koarmada I dan Bakamla dapat disimpulkan bahwa dalam hubungan antar lembaga yang ada, sinergi belum sepenuhnya terbangun, permasalahan yang ada diantaranya adalah belum adanya aturan yang jelas tentang penggunaan sumber daya berupa penggunaan alutsista dan *information sharing* diantara keduanya. Selain itu, hubungan kerjasama yang ada masih bersifat informal dan berada pada tahap koordinasi, sehingga keputusan yang diambil cenderung bersifat subyektif secara personal dan bukan sesuai ketentuan. Adapun saran yang dapat diberikan adalah perlu dibuat semacam perjanjian kerjasama sambil menunggu revisi Perpres mengenai kewenangan tiap-tiap pemangku kepentingan di laut. Perjanjian kerjasama tersebut hendaknya mengatur dengan jelas tentang prosedur penggunaan sumber daya berupa unsur KRI maupun informasi yang diperlukan dalam pelaksanaan kegiatan operasi masing-masing guna memberantas tindak

Roles, and Collaboration Process Guide', *White Paper*, 2002. hlm 2-4.

kejahatan lintas negara, khususnya di Selat Malaka.

Daftar Pustaka

Buku dan Jurnal

Barca, Mehmet (2018). *The Theory of the Growth of the Firm in Economic Foundations of Strategic Management*.

Booth, Ken (1977). *Navies and Foreign Policy*. London: Routledge.

Buku Putih Pertahanan Indonesia (2015).

Hamid, Abd Rahman (2013). *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Himmelman, Arthur Turovh (2002). *Collaboration for Change: Definitions, Decision-Making Models, Roles, and Collaboration Process Guide, White Paper*.

Koarmabar (2015). *Armada Pengawal Perairan Barat Nusantara*. Jakarta: Koarmabar.

Krahmann, Elke (2005). *New Threats And New Actors in International Security*. New York: Palgrave Macmillan.

Kwa, Chong Guan, and John K. Skogan (2007). *Maritime Security in Southeast Asia*.

Prakoso, Lukman Yudho, Suhirwan Suhirwan, and Kasih Prihantoro (2020). *Sea Defense Strategy And Urgency Of Forming Maritime Command Center*. Jurnal Pertahanan Vol. 6 No. 2

Suhirwan, and L. Y. Prakoso (2019). *Defense Strategy at Sea Handling of Transnational Organized Crime (TNOG) in Nunukan Indonesia's National Sea Border*, in IOP

Conference Series: Earth and Environmental Science.

Susanto, and Dicky R. Munaf (2015). *Komando Dan Pengendalian Keamanan Dan Keselamatan Laut Berbasis Sistem Peringatan Dini*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Till, Geoffrey (2013). *The Historic Attributes of The Sea And Maritime Developments in The Asia-Pacific*, in *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security*, ed. by Joshua Ho and Sam Bateman. New York: Routledge.

Internet dan website

<https://jurnalmaritim.com/Armada-Sea-and-Coast-Guard-Indonesia/>. 2019.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2009 tentang pengesahan United Nations Convention Against Transnational Organized Crime.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2015 tentang Pemerintahan Daerah.

United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982.

