

BAB IV

REGULASI HUKUM DAN SINERGITAS LEMBAGA INDONESIA (KKP DAN BAKORKAMLA) DALAM MENANGANGI PRAKTIK *ILLEGAL FISHING* DI SELAT MALAKA

Pada bab inilah, terdapat pembuktian mengenai jawaban dari rumusan masalah dengan hipotesis yang telah penulis sampaikan, bahwa diplomasi maritim Indonesia dalam penanganan praktik *illegal fishing* di Selat Malaka tahun 2014 belum efektif. Karena kurangnya regulasi dan sinergisitas yang dimiliki lembaga Indonesia yang berwenang terhadap penanganan praktik *illegal fishing* di Selat Malaka tahun 2014. Selain itu, penulis juga akan memfokuskan penjelasan mengenai lembaga Negara yang berwenang dalam penanganan praktik *illegal fishing*.

Dewasa ini, Indonesia memiliki lembaga Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA) sebagai pengawas keamanan dan keselamatan laut Indonesia dan Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) yang berwenang dalam menangani praktik kejahatan laut di bidang *illegal fishing* di wilayah perairan Indonesia. Melihat kondisi tersebut, beberapa tokoh berpendapat adanya tumpang tindih aturan penegakan hukum maritim. Seperti yang dikatakan oleh Direktur Eksekutif Indonesia Maritime Studies, Connie Rakahundini bahwa, pemerintah akan melikuidasi kewenangan penegakan hukum yang dimiliki Angkatan Laut.¹

Kemudian, Lembaga Keamanan dan Keselamatan Maritim Indonesia (IK2MI) mengadakan forum diskusi antar

¹ www.cnnindonesia.com diakses melalui <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004163018-20-82691/tumpang-tindih-aturan-penegakan-hukum-maritim/> pada 5 Desember 2017

lembaga penegak hukum maritim di Jakarta pada 23 Maret 2016 yang bertemakan Penguatan Penegakan Keamanan dan Kedaulatan Berbasis Perlindungan dan Keselamatan. Pada diskusi tersebut menekankan bagaimana perlindungan terhadap para pengguna laut di yuridiksi Indonesia. misalnya masalah nelayan yang terbesit pertanyaan mana yang mau dilindungi, kapan nelayan dilindungi, bagaimana cara melindungi nelayan.²

A. Badan Koordinasi Keamanan Laut

Dalam penelitian ini penulis akan memfokuskan pembahasan Bakorkamla pada tahun 2014 yang secara otomatis, metamorfosa Bakorkamla menjadi Bakamla belum terjadi. Karena fokus penelitian dilakukan pada tahun 2014, jadi peneliti menggunakan periode Bakorkamla sebagai instrument penelitian. Badan Koordinasi Keamanan laut (BAKORKAMLA) semula di bentuk berdasarkan surat keputusan bersama (SKB) Menhamkam/Pangab, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung pada tahun 1972. Bakorkamla yang waktu itu diketuai oleh Menhamkam Pangab bertugas mengkoordinir dan mensinergikan instansi penegak hukum yang memiliki kewenangan dilaut.

Pada tahun 2003, muncul pemikiran mengenai Bakorkamla. Pemerintah memberikan 2 (dua) alternatif solusi terkait dengan permasalahan tersebut. Alternatif yang pertama, apakah lembaga yang dibentuk berdasarkan SKB Menteri tersebut yang dibentuk pada tahun 1972 perlu dikembangkan untuk menjadi lebih

² www.maritimnews.com di akses melalui <http://maritimnews.com/ik2mi-dorong-kedaulatan-di-laut-berbasis-perlindungan-dan-keselamatan/>

baik. Alternatif kedua, badan tersebut digabungkan dan diganti dengan bentuk organisasi lain.³

Berdasarkan hal tersebut Menko Polkam Susilo Bambang Yudhoyono membuat Keputusan Menko Polkam Nomor Kep. 05/Menko/Polkam/2/2003 tentang Kelompok Kerja (Pokja) Perencanaan Pembangunan Keamanan dan Penegakan Hukum di Laut. Hasil yang dicapai dalam Pokja tersebut setelah dilakukan penelitian selama 3 (tiga) tahun memiliki pertimbangan sebagai berikut:⁴

1. Lembaga dan fasilitas yang sudah ada di evaluasi secara objektif.
2. Harus ada 2 (dua) *level* kelembagaan untuk mengatasi masalah kewenangan yang lebih kuat dan bertenaga (*Powerful*) untuk mengatasi penegakan hukum dan keamanan laut, lembaga pertama semacam Dewan Pengambil Keputusan dan Perencanaan Kebijakan dan lembaga kedua lembaga yang memiliki tugas operasional.

Melalui serangkaian seminar dan rapat koordinasi lintas sektoral, maka pada tanggal 29 Desember 2005 ditetapkan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinator Keamanan Laut (Bakorkamla). Di ketuai oleh Menkopolhubkam, sedangkan anggota Bakorkamla adalah Para Menteri/Lembaga Pemerintah setingkat dengan Menteri yang terdiri dari: Menlu, Mendagri, Menhan, Menkumham, Menkeu, Menhub, KKP, Kejaksaan RI, Panglima TNI, KAPOLRI, Kepala BIN, dan Kepala Staf TNI AL.⁵ Dengan harapan bisa mengakomodir dan

³ Rosmi Hasibuan, "Penegakan Hukum Di Bidang Pelayaran Bagi Kapal Asing Di Perairan Indonesia (Suatu Studi Melalui Perairan Belawan Lantamal-I Sumatera Utara)", Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara: Tesis, 2010, hal. 73

⁴ Ibid., hal. 98

⁵ Ibid., hal. 105

mengintegrasikan seluruh instansi/Kementerian yang memiliki kewenangan dilaut.

Koordinasi keamanan laut adalah upaya untuk memadukan kegiatan dan operasi keamanan laut yang dilakukan oleh instansi-instansi pemerintah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi serta Kewenangan masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁶ Bakorkamla memiliki tugas pokok mengkoordinir seluruh kegiatan operasional keamanan laut yang dilakukan oleh *stakeholder* atau Kementerian terkait.

Dalam operasi keamanan laut, Bakorkamla melakukan upaya dan tindakan terencana yang diselenggarakan secara khusus dan untuk sasaran atau tujuan tertentu oleh masing-masing instansi yang berwenang (operasi keamanan laut mandiri) dan/atau oleh dua atau lebih instansi secara bersama (operasi keamanan laut bersama) dalam rangka penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum, serta keselamatan pelayaran dan pengamanan terhadap aktivitas masyarakat dan pemerintah di wilayah perairan Indonesia.⁷ Dengan demikian Bakorkamla mengedepankan sistem “*Multy Agency Single Task*” (lihat Gambar 4.1).

⁶ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2005 Tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut, Pasal 1 ayat 2.

⁷ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2005 Tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut, Pasal 1 ayat 4.

Gambar 4. 1 Kewenangan Kapal-kapal Intansi Pemerintah Saat Patroli



Sumber: www.bakamla.com

Gambar di atas menunjukkan *stakeholder*/Kementerian yang tergabung dalam patroli bersama Bakamla dan di tentukan sesuai jarak tempuh yang dihitung dari bibir pantai atau pelabuhan. Melihat sedikitnya aset kapal yang di miliki oleh Bakamla atau Bakorkamla, maka sampai saat ini masih mengandalkan kapal KRI milik TNI AL untuk patrol sampai batas ZEE.

Walaupun penerapan sistem “*Multy Agency Single Task*” banyak yang berpendapat, menyebabkan kerugian dalam penegakan hukum yang terlalu tumpang tindih/*overlapping* kewenangan dan friksi antar instansi dan munculnya ego sektoral.⁸ Memberikan kewenangan terhadap kementerian/lembaga untuk mempunyai satuan-satuan patroli laut. Satuan patroli laut tersebut sebagai tugas pelaksanaannya mempunyai menegakkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan sektor masing-

⁸ Eka Martiana Wulansari, Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks, hal. 6

masing. Sampai tahun 2012 saja, masih terdapat 17 peraturan keamanan laut yang saling tumpang tindih.⁹

Tabel 4. 1 Tindak Pidana di Laut Indonesia dan Penegak Hukum

Tindakan Pidana	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Tindak Pidana dalam TZMKO	√		√	√								
TZMKO/1939 Psl 14	√	√										
UU No. 12/1951		√										
UU No. 5/1983	√											
UU No. 5/1990	√	√						√				
UU No. 11/2011					√				√			
UU No. 9/1992		√				√						
UU No. 5/1997		√								√		
UU No. 22/1997		√								√		
UU No. 32/2009		√					√					
UU No. 41/1999		√						√				
UU No. 17/2006			√									
UU No. 15/2003	√	√										
UU No. 31/2004 revisi UU No. 45/2009	√	√			√							
UU No. 17/2008	√	√		√								

⁹ Jurnal Kajian LemHanNas RI Edisi 14 Desember 2014, hal. 81

Tindak Pidana Wilayah Negara	√	√										
UU No. 4/2009											√	

Keterangan:

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1 : TNI AL | 7 : PPNS LN |
| 2 : POLRI | 8 : PPNS PKA/HUTAN |
| 3 : PPNS BEA CUKAI | 9 : PPNS DEPHUB |
| 4 : PPNS HUBLA | 10 : PPNS KES |
| 5 : PPNS DKP | 11 : PPNS SDM |
| 6 : PPNS IMIGRASI | 12 : BAKORKAMLA |

Sumber: Jurnal Kajian Lemhannas RI-Pengamanan wilayah maritim dan permasalahannya (Waasops Kasal, Roundtable Discussion di Lemhannas, 29 Mei 2012)

Tabel di atas menunjukkan bahwa, berbagai pelanggaran hukum yang sering terjadi di perairan Indonesia, di sertai dengan lembaga yang menanganinya. Terlihat dari beberapa pelanggaran hukum, Bakorkamla tidak mempunyai kapasitas dan legalitas hukum untuk menangani kasus-kasus pelanggaran hukum di perairan Indonesia. Bahkan Bakorkamla hanya lembaga yang mengkoordinasi lembaga/Kementerian untuk mengamankan laut Indonesia. Seperti penanganan praktik *illegal fishing* yang mempunyai tanggungjawab penuh adalah Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui PPNS DKP atau sekarang menjadi Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP).

Berbicara mengenai MALSINDO sebagai kerjasama diplomasi maritim di Selat Malaka. Negara-negara yang tergabung didalamnya, termasuk Indonesia yang mengikutsertakan *coast guard* mereka sebagai satuan pengaman laut dan pantai. Bakorkamla melalui Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 Pasal 2¹⁰

¹⁰ Lembaga non structural yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Presiden.

tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut dan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 276¹¹ tentang Pelayaran, berperan sebagai *coast guard* Indonesia. Walaupun dalam Peraturan Presiden dan Undang-undang tersebut tidak secara eksplisit menjelaskan Bakorkamla sebagai *coast guard* Indonesia.

Abbie Griffin mengutip perkataan Sir James Cable bahwa: “*Gun Boat diplomacy is the overt display, demonstration, threat or use of limited sea based force by state or non-state actor designed to coerce an opponent to further a political goal, often unstead, by compellence or deterrence*”.¹² Menjelaskan bahwa sering kali ancaman atau penggunaan kekerasan berbasis laut terbatas yang dilakukan oleh negara atau aktor non negara. Mengharuskan Angkatan Laut, *coast guard* dan semua kekuatan laut adalah alat negara yang dapat digunakan untuk kepentingan operasi maritim.

1. Peran Bakorkamla di MALSINDO

Efektivitas kerja MALSINDO sejak berdiri sampai pada tahun 2014 menggunakan 3 (tiga) cara. Pertama, *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP) yakni patroli bersama yang dilakukan oleh 4 (empat) anggota MALSINDO melalui laut dengan mengerahkan seluruh armada *coast guard*. Jalur patroli yang digunakan yakni sepanjang Selat Malaka sampai perbatasan Selat Singapura. Kedua, *Eye's in the Sky* (EiS) adalah patroli yang dilakukan

¹¹ (1). Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai. (2). Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai. (3). Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

¹² Abie Griffin, “*In This Issue*”, *The Journal of Product Innovation Management*: Volume 22 No. , 2005, hal. 109

oleh 4 (empat) negara anggota melalui udara secara bersama. Dalam setiap pesawat yang berpatroli terdapat perwakilan dari masing-masing negara anggota MALSINDO yang tergabung menjadi *Combine Mission Patrol Team (CMPT)*. dan Ketiga, *Intelligence Exchange Group (IEG)* adalah kegiatan patroli keamanan yang dilakukan oleh masing-masing negara anggota MALSINDO di wilayah perairan negaranya masing-masing, seperti yang telah di atur pada ketentuan UNCLOS.¹³

Seperti yang sudah dijelaskan penulis di atas, mengenai MALSINDO yang merupakan bentuk kerjasama diplomasi maritim di Selat Malaka yang mengikutsertakan *coast guard* sebagai satuan pengamanan laut dan pantai. Bakorkamla melalui Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 Pasal 2¹⁴ tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut dan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 276¹⁵ tentang Pelayaran, berperan sebagai *coast guard* Indonesia.

Melihat peran dan fungsi Bakorkamla menjalankan koordinasi kegiatan dalam pelaksanaan tugas di bidang keamanan laut yang meliputi kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan

¹³ Tri Setyawan Adi Putro, "Efektivitas *Malacca Strait Patrol* dalam Mengatasi Pembajakan dan Perampokan Bersenjata di Perairan Selat Malaka (2009-2014)", *Journal of International Relations* : Vol. 3 No. 4, 2017, hal. 134-134

¹⁴ Lembaga non structural yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Presiden.

¹⁵ (1). Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai. (2). Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai. (3). Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan pemerintah di wilayah perairan Indonesia. Dengan kata lain, sistem yang digunakan Bakorkamla adalah “*Multy Agency Single Task*”. Namun, penerapan sistem “*Multy Agency Single Task*” Bakorkamla membuat kerugian dalam hal penegakan hukum yang terlalu tumpang tindih/*overlapping* antar Kementerian.

Saat Bakorkamla merepresentatifkan diri sebagai *coast guard* Indonesia di MALSINDO, sistem “*Multy Agency Single Task*” Bakorkamla pun akan berpengaruh terhadap mekanisme patroli kerja di lapangan dengan melibatkan beberapa lembaga/Kementerian. Misalnya ketika patroli MALSINDO berhasil menangkap praktik *illegal fishing*, otoritas hukum Indonesia yang bertanggungjawab menangkap adalah Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Keikutsertaan Bakorkamla pada tahun 2004 dalam patroli MALSINDO masih mengandalkan Aset atau infrastruktur milik TNI Angkatan Laut. Karena infrastruktur milik Bakorkamla masih terhitung sedikit dan belum sesuai standar jika digunakan untuk patroli gabungan negara anggota MALSINDO. Pada April tahun 2014, Bakorkamla hanya memiliki 3 kapal berukuran 40 meter, 3 kapal berukuran 80 meter dan 3 kapal tidak di ketahui ukurannya.¹⁶

Sehingga infrastruktur Bakorkamla di maksimalkan penggunaannya saat patroli terkoordinasi dengan *stakeholder*/Kementerian di perairan Indonesia. Terkait rutinitas pelaksanaan

¹⁶ www.antarajatim.com melalui <http://www.antarajatim.com/lihat/berita/130951/bakorkamla-tambah-enam-armada-kapal-patroli> di akses pada 09 Desember 2017

patroli negara-negara anggota MALSINDO, dan patroli antar *stakeholder*/Kementerian yang diadakan oleh Bakorkamla, membuat efektifitas peran Indonesia dalam menangani praktik *illegal fishing* menjadi berkurang terutama di wilayah yang padat perlintasan lautnya seperti Selat Malaka. Karena fokus keduanya terbagi.

B. Kementerian Kelautan dan Perikanan

Sumber daya kelautan dan perikanan yang dimiliki oleh Indonesia sangat beragam, baik jenis dan potensinya. Potensi sumber daya tersebut terdiri dari sumber daya yang dapat diperbaharui, seperti sumber daya perikanan, baik perikanan tangkap maupun budidaya laut dan pantai, energi non konvensional dan energi serta sumber daya yang tidak dapat diperbaharui seperti sumber daya minyak dan gas bumi dan berbagai jenis mineral.¹⁷ Tapi terkadang semua potensi sumber daya itu hanya di manfaatkan secara terus menerus dan tak mampu untuk menjaganya.

Selain dua jenis sumberdaya tersebut, juga terdapat berbagai macam jasa lingkungan lautan yang dapat dikembangkan untuk pembangunan kelautan dan perikanan seperti pariwisata bahari, industri maritim, jasa angkutan dan sebagainya. Tentunya inilah yang mendasari Presiden Abdurrahman Wahid dengan Keputusan Presiden No.355/M Tahun 1999 tanggal 26 Oktober 1999 dalam Kabinet Periode 1999-2004 mengangkat Ir. Sarwono Kusumaatmaja sebagai Menteri Eksplorasi Laut.¹⁸ Sektor pariwisata bahari merupakan daya tarik yang di miliki Indonesia, dengan biota laut yang beraneka ragam. Seperti seluruh jenis terumbu karang yang ada di dunia, 1/4nya berada di Indonesia.

¹⁷ www.kkp.go.id di akses melalui <http://kkp.go.id/sejarah/> pada 08 Desember 2017

¹⁸ *Ibid.*

Keindahan tersebut harus betul-betul di jaga dan di lestarikan.

Selanjutnya pengangkatan tersebut diikuti dengan pembentukan Departemen Eksplorasi Laut (DEL) beserta rincian tugas dan fungsinya melalui Keputusan Presiden Nomor 136 Tahun 1999 tanggal 10 November 1999 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi, dan Tata Kerja Departemen. Ternyata penggunaan nomenklatur DEL tidak berlangsung lama karena berdasarkan usulan DPR dan berbagai pihak, telah dilakukan perubahan penyebutan dari Menteri Eksplorasi Laut menjadi Menteri Eksplorasi Laut dan Perikanan berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 145 Tahun 1999 tanggal 1 Desember 1999. Perubahan ini ditindaklanjuti dengan penggantian nomenklatur DEL menjadi Departemen Eksplorasi Laut dan Perikanan (DELP) melalui Keputusan Presiden Nomor 147 Tahun 1999 tanggal 1 Desember 1999.¹⁹

Dalam perkembangan selanjutnya, telah terjadi perombakan susunan kabinet setelah Sidang Tahunan MPR tahun 2000, dan terjadi perubahan nomenklatur DELP menjadi Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) sesuai Keputusan Presiden Nomor 165 Tahun 2000 tanggal 23 November 2000 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Wewenang, Susunan Organisasi, dan Tata Kerja Departemen.²⁰

Kemudian berubah menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan sesuai dengan Peraturan Presiden No. 47 tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara, maka Nomenklatur Departemen Kelautan dan Perikanan menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan yang selanjutnya di singkat KKP,

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

sedangkan struktur organisasi pada Kementerian Kelautan dan Perikanan tidak mengalami perubahan.²¹

Dalam pengelolaan laut Indonesia yang tertuang dalam UU No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan, KKP mempunyai peran penting untuk penyelenggaraan pembangunan laut Indonesia untuk masa depan, antara lain: wilayah laut, pembangunan kelautan, pengelolaan kelautan, pengembangan kelautan, pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut, pertahanan keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut, tata kelola dan kelembangaan.²²

Kemudian, dalam rangka mewujudkan pengelolaan wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan meningkatkan kemakmuran serta membangun ekonomi dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan secara berkelanjutan, selama periode Oktober-Desember 2014 KKP telah mengeluarkan berbagai kebijakan, terutama terkait dengan upaya pemberantasan *IUU Fishing*.²³

Kebijakan tersebut dituangkan dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 56/PERMEN-P/2014 tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 57/PERMEN-KP/2014 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (yang melarang *transshipment*).²⁴

Berbicara tentang potensi sumber daya yang dapat diperbaharui, seperti sumber daya perikanan, dewasa ini masih terdapat banyak penyimpanan untuk

²¹ Ibid.

²² Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No. 45/PerMen-KP/2015, hal. 13.

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

pemanfaatan perikanan atau IUU *fishing* di perairan Indonesia. IUU *fishing* atau sering di sebut *illegal fishing* dapat mengakibatkan kerugian di berbagai aspek. Maka sudah saatnya pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan perlu dilakukan secara lestari dan berkelanjutan. Dalam mewujudkan komitmennya, KKP bersama Bakorkamla (Bakamla), TNI AL, POLRI, Kementerian Keuangan (Ditjen Bea Cukai), Kementerian Hukum dan HAM serta Pemerintah Daerah berupaya untuk terus memperketat pengawasan.

Bersamaan dengan itu, KKP melalui kegiatan Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) mendukung terwujudnya kedaulatan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan yang berkelanjutan untuk kesejahteraan masyarakat, dengan membentuk 14 Unit Pelaksana Teknis (UPT) di beberapa titik, diantaranya: Batam, Benoa, Bitung, Jakarta, Lampulo, Tual, Ambon, Belawan, Biak, Cilacap, Kupang, Pontianak, Tahuna, dan Tarakan.²⁵

Untuk melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan, sampai saat ini Direktorat Jenderal PSDKP telah memiliki 27 kapal pengawas dalam berbagai tipe/ukuran (14 m - 42 m), dan 89 speed boat pengawas yang penempatannya di alokasikan pada daerah yang rawan pelanggaran dengan pembagian 2 wilayah kerja, yaitu Barat dan Timur.²⁶

Data hasil operasi kapal pengawas mencatat bahwa selama kurun tahun 2014 aparat pengawasan dari Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) KKP telah berhasil menangkap 39 kapal pelaku *illegal fishing* (lihat Tabel 4.2). 16 diantaranya Kapal

²⁵ www.djpsdkp.kkp.go.id di akses melalui djpsdkp.kkp.go.id/arsip/c/53/DIREKTORAT-JENDERAL-PENGAWASAN-SUMBER-DAYA-KELAUTAN-DAN-PERIKANAN/?category_id=31 pada 11 Desember 2017

²⁶ *Ibid.*

Perikanan Asing (KIA) dan 23 Kapal Perikanan Indonesia (KII).

Tabel 4. 2 Jumlah Kapal Pelaku Praktik Illegal Fishing pada Tahun 2014 di Perairan Indonesia

Kapal Yang Ditangkap Pada Tahun 2014	Kapal Perikanan Indonesia (KII)	Kapal Perikanan Asing (KIA)	Jumlah	Jumlah Pengawas
	23	16	39	27

Sumber: *Mina Bahari Edisi 1, April-Juni 2015*

Pada tabel di atas merupakan total dari keseluruhan penangkapan pelaku *illegal fishing* tahun 2014. Pada tahun 2014 saja terlihat dari keseluruhan jumlah pelanggar tidak sesuai dengan jumlah pengawas yang bertugas.

Pada bab II penulis telah menjelaskan tentang penangkapan terhadap para pelaku praktik *illegal fishing* yang dilakukan oleh PSDKP Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia di Selat Malaka pada tahun 2014, yakni: PSDKP Batam telah menangkap 7 (tujuh) kapal asal Malaysia dan PPNS PSDKP Belawan telah menangkap 10 (sepuluh) kapal. Saat melakukan penangkapan terhadap kapal pelaku *illegal fishing*, KKP menggunakan aplikasi-aplikasi teknologi penanggulangan *illegal fishing* sebagai berikut:²⁷

1. Sistem Pemantauan Kapal Perikanan: *Vessel Monitoring System (VMS)*
Vessel Monitoring System (VMS) adalah penggunaan teknologi komunikasi dan sistem navigasi untuk melacak pergerakan kapal.

²⁷ Konsep *Mainstreamin Ocean Policy* Kedalam Rencana Pembangunan, Kedeputan Bidang Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup Badan Perencanaan Pembangunan Nasional 2014, hal. 252-262

Sistem Pemantauan Kapal Perikanan/*Vessel Monitoring System* (VMS) merupakan salah satu bentuk sistem pengawasan di bidang penangkapan dan/atau pengangkutan ikan dengan menggunakan satelit dan peralatan transmitter yang di tempatkan pada kapal perikanan guna mempermudah pengawasan dan pemantauan terhadap kegiatan/aktifitas kapal ikan berdasarkan posisi kapal yang terpantau di monitor *Vessel Monitoring System* Pusat Pemantauan Kapal Perikanan (*Fisheries Monitoring Center*) di Jakarta atau di daerah Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pengawasan. *Vessel Monitoring System* (VMS) adalah sistem penjejak (*tracking system*) yang hanya memberikan informasi kepada kapal yang membawa transmitter. Jadi kapal yang tak berizin dan kapal lain yang tidak di lengkapi transmitter yang sesuai tidak akan terpantau oleh VMS.

Implementasi VMS di Indonesia saat ini diatur dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.05/MEN/2007 tentang Penyelenggaraan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan. Dalam peraturan tersebut diatur bahwa kapal perikanan Indonesia yang berukuran 60 GT ke atas wajib untuk memasang transmitter dan kapal perikanan berukuran di atas 30 GT sampai 60 GT wajib dilengkapi dengan transmitter offline yang disediakan oleh negara. Kapal yang telah terpasang transmitter VMS apabila tidak memberi informasi posisi kapal dan tidak melaporkan mengenai hal-hal yang tidak terkait dengan kapal dan/atau transmitter, maka akan dikenakan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku dalam peraturan tertentu.

2. *Automatic Identification System (AIS)*
Automatic Identification System atau AIS pada dasarnya merupakan sebuah sistem yang digunakan kapal untuk berbagi informasi antara dua kapal atau lebih. Informasi yang dibagikan diantaranya: (1). Identitas kapal seperti: mana kapal, nomor IMO, nomor MMSI, dan call sign, (2). Posisi, kecepatan dan arah gerakan kapal, dan (3). Pelabuhan tujuan kapal. Dalam sistem AIS, pertukaran data dilakukan secara otomatis melalui perangkat AIS yang dipasang di kapal, melalui gelombang radio. Selanjutnya, informasi tersebut di tampilkan di layar masing-masing kapal seperti halnya informasi radar. Dengan demikian, permasalahan komunikasi yang sering dialami oleh kapal pada saat cuaca buruk dapat dihindari juga. Ini merupakan tujuan awal dari terciptanya perangkat ini. Itu sebabnya, sering kali AIS di sebut sebagai *collision avoidance system* atau sistem untuk menghindari tabrakan.
3. *Infrastructure Development for Space Oceanography (Indeso)*
Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) saat ini tengah fokus mengawasi laut Indonesia dari ancaman illegal fishing dengan TNI, KAPOLRI dan *stakeholder* KP lainnya. Salah satu upaya tersebut dilakukan dengan menggandeng kerjasama dengan Pemerintah Perancis menggunakan teknologi satelit yang bernama *Infrastructure Development for Space Oceanography (Indeso)* dimana teknologi tersebut sudah diimplementasikan oleh KKP sejak tahun 2012. *Infrastructure Development for Space Oceanography (Indeso)* merupakan fasilitas pendukung yang berfungsi untuk memonitor

pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan yang lestari dan berkelanjutan di perairan Indonesia. Selain itu, teknologi yang di tempatkan di Balai Penelitian dan Observasi Laut (BPOL) Perancak, Bali ini bisa digunakan untuk memantau empat aktifitas perairan strategi secara *real time*, yaitu memonitoring kegiatan IUU *fishing*, ruaya ikan tuna, pemantauan kondisi terumbu karang dan hutan bakau, serta mendeteksi pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak.

Semua data tersebut akan langsung dikirim ke Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) di Jakarta paling lambat hanya 30 menit untuk di analisa apakah akan ada potensi pencurian ikan atau kerusakan lingkungan akibat pencemaran. Berkat adanya *Infrastructure Development for Space Oceanography* (Indeso), Indonesia melalui KKP dapat berperan lebih kuat lagi dalam mengembangkan pengelolaan sumber daya laut serta aturan kerjasama Internasional baik secara bilateral maupun multilateral.

Dalam melakukan patroli pengawasan dan pengamanan laut terhadap praktik *illegal fishing*, KKP memiliki tanggungjawab hanya di dalam wilayah ZEE Indonesia. Baik patroli yang di adakan secara mandiri oleh Petugas Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) atau patroli yang terkoordinasi oleh Bakorkamla. Pada penjelasan tentang penangkapan terhadap seluruh pelaku praktik *illegal fishing* di Selat Malaka tahun 2014, seluruh penangkapan dilakukan saat patroli mandiri PSDKP di dalam ZEE Indonesia sepanjang Selat Malaka. Disamping itu, penulis belum menemukan data tahun 2014 tentang penangkapan praktik *illegal fishing* di Selat Malaka yang di lakukan Bakorkamla pada operasi MALSINDO.

C. Efektifitas Diplomasi Maritim Indonesia

Untuk menjawab dan mengulas permasalahan ketidakefektifan diplomasi maritim Indonesia, maka penulis akan menggunakan teori yang telah dijelaskan pada Bab I. Hal tersebut akan tergambarkan dengan memaparkan penyebab ketidakefektifan diplomasi maritim Indonesia dalam kerjasama diplomasi maritim di Selat Malaka untuk menangani praktik *illegal fishing*.

1. Kerjasama Diplomasi Maritim

Kerjasama yang dilakukan oleh beberapa Negara di dunia Hubungan Internasional, dalam rangka untuk mengamankan suatu kawasan (aset maritim) yang dianggap memberikan keuntungan bagi Negara di sekitarnya dari ancaman kejahatan. Hadirnya 'kerjasama diplomasi maritim' mengharuskan Angkatan Laut, *coast guard*, dan semua kekuatan laut yang di miliki oleh Negara digunakan untuk kepentingan operasi maritim dan diplomasi maritim.²⁸

Dalam hal ini, *Malacca strait patrol* (MALSINDO) merupakan bentuk kerjasama diplomasi maritim negara litoral di kawasan Selat Malaka. Berdirinya MALSINDO adalah upaya memenuhi tanggungjawab Negara litoral untuk mengamankan selat.²⁹ Walaupun Negara penggagas berdirinya MALSINDO hanya melibatkan 3 (tiga) Negara yakni Malaysia, Singapura dan Indonesia.

²⁸ Muhammad Harry Riana Nugraha, "*Diplomacy Maritme as a Strategy Developing Maritime Security in Indonesia*", Jurnal Wacana Politica: Vol. 1 No. 2, 2014, hal. 177

²⁹ Alfred Daniel Matthews, "*Indonesia Maritime Security Cooperation in the Malacca Strait*", California: Naval Postgraduate School Prestantia Per Scientiam, 2015, hal. 57

Namun pada 18 September 2008 Thailand bergabung ke dalam *Malacca Strait Patrol*.³⁰

Kemudian, yang di maksud dengan istilah aset maritim adalah titik perairan strategis yang memberikan potensi bagi Negara kawasan di sekitarnya. Penulis dalam hal ini menempatkan Selat Malaka sebagai aset maritim bagi Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand. Karena tingginya nilai strategis yang dimiliki Selat Malaka dapat memberi potensi besar bagi Negara sekitarnya. Namun, potensi besar tersebut masih di manfaatkan oleh beberapa pelaku kejahatan, terutama pelaku praktik *illegal fishing*.

Keikutsertaan Negara litoral Selat Malaka ke dalam kerjasama diplomasi maritim merupakan bentuk kesadaran (*goodwill*) Negara litoral untuk mengamankan selat dari segala bentuk ancaman kejahatan. Dapat dikatakan bahwa kerjasama diplomasi maritim dalam konteks ini masuk ke dalam kategori *soft power*.

Akan tetapi, untuk mendukung efektifitas kerja *soft power* sebagai bentuk kerjasama keamanan di bidang kemaritiman, harus di dukung dengan fasilitas infrastruktur (*hard aset*) dari masing-masing Negara anggota. Infrastruktur tersebut meliputi kapal penunjuang patroli, penggunaan teknologi, dan sumber daya manusia yang ahli.

Melihat konteks Indonesia, terkait tentang infrastruktur yang di miliki oleh Indonesia. Pada tahun 2014, *coast guard* Indonesia hanya memiliki 3 kapal berukuran 40 meter, 3 kapal berukuran 80 meter dan 3

³⁰ www.mindef.gov.sg di akses melalui

https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2008/sep/18sep08_nr.html pada 14 Desember 2017

kapal tidak di ketahui ukurannya.³¹ Dengan mengandalkan sistem '*Multy Agency Single task*' yang dimiliki *coast guard* Indonesia, pengadaan infrastruktur kapalnya masih menggunakan ± 50 kapal milik TNI AL.³² Kemudian, untuk penggunaan teknologi dan sumber daya manusia ahli, *coast guard* Indonesia masih mengandalkan sistem '*Multy Agency Single task*' pula, sehingga sejauh ini di bantu oleh PSDKP Kementerian Kelautan dan Perikanan. Karena secara kelembagaan, *coast guard* Indonesia masih belum di perkuat dengan infrastruktur penunjang. Hal tersebut dipengaruhi oleh tumpang tindihnya dasar hukum yang dimiliki beberapa instritusi yang terlibat dalam pengamanan laut. Sehingga regulasi yang dikeluarkan pun terasa tumpang tindih pula.

Kembali ke pembahasan *Malacca Strait Patrol* (MALSINDO), untuk memperkuat MALSINDO (*capacity building*) sebagai wadah kerjasama diplomasi maritim di Selat Malaka, maka di butuhkan latihan bersama (*joint training*) antar negara anggota. Pengadaan latihan bersama ini akan dapat mengukur kemampuan dan membangun kepercayaan (*confidence building*) Negara anggota MALSINDO pada saat melakukan patroli keamanan di Selat Malaka. Namun, sampai tahun 2014 pelatihan bersama hanya melibatkan 2 (dua) Negara anggota MALSINDO saja. Seperti latihan bersama yang dilakukan oleh Angkatan Tentara Malaysia (ATM) bersama dengan Tentara Nasional Indonesia (TNI)

³¹ www.antarajatim.com di akses melalui

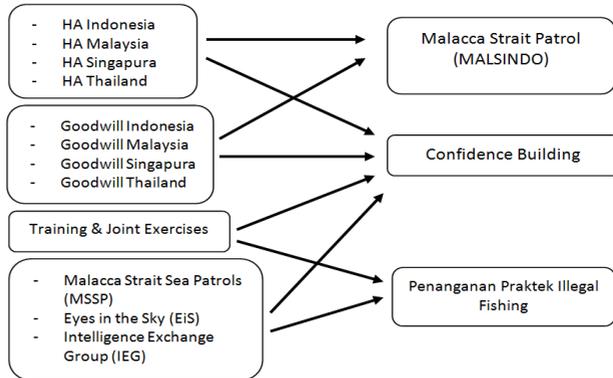
<http://www.antarajatim.com/lihat/berita/130951/bakorkamla-tambah-enam-armada-kapal-patroli> pada 09 Desember 2017

³² www.ajisularso.com di akses melalui

<http://ajisularso.com/sulitnya-menjaga-laut/> pada 15 Desember 2017

pada 6 Desember 2013 di Lapangan Banteng, Medan.³³

Gambar 4. 2 Implementasi Tahapan Diplomasi Maritim di Selat Malaka



Bagian I: Penanganan *Illegal fishing* dengan Kerjasama Diplomasi Maritim (*Maritime Diplomacy Cooperation: C. Le Miere*).

Pada gambar di atas menjelaskan bahwa penggunaan *Hard Aset* (Infrastruktur (kapal), penggunaan teknologi dan sumber daya manusia ahli) yang di miliki oleh negara litoral dan di ikuti dengan kesadaran atau niat baik (*Goodwill*) dari negara litoral akan membangun kerjasama (MALSINDO) dengan tujuan pula. Kemudian, saat kerjasama negara litoral telah terjalin dengan baik, maka diperlukan latihan bersama (*Training & Joint Exercises*) antar negara litoral untuk mengukur kemampuan dan kekuatan

³³ www.tribunnews.com di akses melalui <http://www.tribunnews.com/nasional/2013/06/12/panglima-tni-panglima-atm-bertemu-di-lapangan-benteng-medan> pada 15 Desember 2017

mereka miliki. Sehingga, hasil pengukuran kemampuan dan kekuatan tersebut, negara litoral akan lebih percaya diri untuk melakukan operasi pengamanan maritim bersama/*Join Maritime Security Operations (Malacca Strait Ses Patrols, Eyes in the Sky dan Intelligence Exchange Group)*. Agar tujuan bersama (*Coalition building*) yang menjadi hasil akhir untuk menangani praktik *illegal fishing* dapat teratasi.

2. Kepentingan Kelembagaan

Keberhasilan strategi yang di rancang oleh suatu lembaga dalam melakukan kerjasama di bidang tertentu, dipengaruhi oleh dasar hukum lembaga tersebut. Agar nantinya saat memutuskan suatu keputusan dalam proses kerjasama, lembaga tersebut mempunyai dasar hukum yang jelas. Demikian juga, saat kita melihat konteks kerjasama diplomasi maritim di Selat Malaka atau MALSINDO, lembaga yang berperan di dalamnya dapat mempengaruhi efektifitas kerja MALSINDO.

Seperti yang sudah dijelaskan pada Bab sebelumnya, bahwa keterlibatan Negara-negara litoral ke dalam *Malacca Strait Patrol* untuk mengamankan Selat Malaka dari ancaman kejahatan dengan mengikutsertakan *coast guard* dari masing-masing negara litoral selat tersebut. Dengan demikian, negara Malaysia di wakili oleh *Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA)*, negara Indonesia di wakili oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), negara Singapura di wakili oleh *the Police Coast guard of Singapore* dan negara Thailand di wakili oleh *the Royal Thai Navy*.

Lembaga Negara Indonesia yang berperan dalam kerjasama diplomasi maritim untuk menangani praktik *illegal fishing* di Selat Malaka adalah *coast guard* Indonesia. Seperti yang telah penulis jelaskan bahwa melalui melalui Peraturan Presiden Nomor 81

Tahun 2005 Pasal 2³⁴ tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut dan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 276³⁵ tentang Pelayaran, mengisyaratkan Bakorkamla berperan sebagai *coast guard* Indonesia.

Namun, pada UU No. 17 tahun 2008 tidak ada satu pasal pun yang memberikan penjelasan tentang Bakorkamla sebagai *coast guard* Indonesia. Hanya saja penjelasan mengenai *coast guard* hanya berupa lembaga non struktural yang kedudukannya di bawah tanggungjawab Presiden dan teknis operasionalnya dilakukan oleh para Menteri. Tetapi perihal tugas Bakorkamla sampai tahun 2014 hanya didasari pada Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut.

Walaupun demikian, keberadaan Peraturan Presiden yang mengatur tentang Bakorkamla itu banyak yang mengatakan bahwa kurang kuatnya dasar hukum yang di gunakan oleh Bakorkamla dalam melaksanakan tugasnya sebagai *coast guard* Indonesia di forum kerjasama *Malacca Strait Patrol*. Karena Bakorkamla hanya berperan untuk memadukan kegiatan dan operasi keamanan laut yang dilakukan oleh instansi-instansi pemerintah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi serta Kewenangan masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan yang

³⁴ Lembaga non structural yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Presiden.

³⁵ (1). Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai. (2). Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai. (3). Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

berlaku.³⁶ Dengan kata lain, Bakorkamla hanya memiliki tugas pokok mengkoordinir seluruh kegiatan operasional keamanan laut yang dilakukan oleh *stakeholder* atau Kementerian terkait. Melihat dari itu semua, berdampak pada fasilitas infrastruktur yang di miliki Bakorkamla seperti masih kurangnya sumber daya manusia ahli dan tidak didukung oleh teknologi penunjang, serta pada bulan April 2014 saja, Bakorkamla hanya memiliki 3 kapal berukuran 40 meter, 3 kapal berukuran 80 meter, dan 3 kapal tidak diketahui ukurannya.

Sistem yang digunakan oleh Bakorkamla dalam melaksanakan tugasnya dengan '*Multy Agency Singel Task*', dengan kata lain sistem tersebut memberikan kewenangan terhadap kementerian/lembaga untuk mempunyai satuan-satuan patroli laut. Satuan patroli laut tersebut sebagai tugas pelaksanaannya mempunyai menegakkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan sektor masing-masing. Sampai tahun 2012 saja, masih terdapat 17 peraturan keamanan laut yang saling tumpang tindih.³⁷

Melihat penjelasan di atas, tentang sinergisitas lembaga Indonesia yang berwenang dalam mengamankan keamanan di Selat Malaka masih terjadinya *overlapping* kebijakan hukum. Hal tersebut dikarenakan dasar hukum yang ada sampai tahun 2014 tidak mengatur bahwa Bakorkamla sebagai aktor tunggal yang berperan sebagai penegak hukum untuk berbagai pelanggaran non-tradisional di perairan Indonesia, khususnya di Selat Malaka. Maka berpengaruh terhadap strategi yang di susun sebagai langkah-langkah untuk kepentingan pengamanan di

³⁶ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2005 Tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut, Pasal 1 ayat 2.

³⁷ Jurnal Kajian LemHanNas RI Edisi 14 Desember 2014, hal. 81

Selat Malaka tidak berjalan dengan efektif dan pengaruhnya terhadap pengadaan teknologi serta sumber daya manusia ahli yang dapat digunakan saat patroli bersama antar negara litoral.