



Tugas Bakamla dan Tantangan dalam Menjaga Laut Indonesia

Oleh

M. Habib Pashya

Program Magister Hubungan Internasional, Universitas Gadjah Mada (UGM)
pashya808@gmail.com

Gufron Gozali

Program Magister Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY)
gufrongozali1979@gmail.com

Pendahuluan

Dalam hampir satu dekade, Badan Keamanan Laut (Bakamla) Republik Indonesia berperan vital dalam menjaga laut Indonesia, sesuai dengan Undang-Undang (UU) Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.¹ Secara geografis, Indonesia terletak di wilayah yang rentan terhadap ancaman. Indonesia berada di antara Laut Pasifik dan India serta dikelilingi oleh Selat Malaka, Laut China Selatan (LCS), dan Sulu. Dalam beberapa tahun terakhir, wilayah tersebut dipenuhi dengan masalah-masalah seperti klaim sepihak Tiongkok di LCS, bajak laut, hingga penangkapan ikan secara ilegal. Misalnya, Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) mencatat pada periode Februari-Maret 2023, terdapat enam kapal ikan Vietnam yang melakukan penangkapan ikan ilegal di Natuna Utara – termasuk wilayah LCS.²

Melihat masifnya ancaman tersebut, pada Juni 2023, Indonesia, diwakili oleh Bakamla, ditunjuk sebagai tuan rumah *ASEAN Coast Guard Forum (ACF) 2023*, yang dihadiri oleh Brunei Darussalam, Filipina, Thailand, Singapura, dan Malaysia.³ ACF dijadikan wadah oleh negara-negara tersebut, terutama Indonesia, untuk saling bertukar informasi, melakukan kerja sama operasional, dan meningkatkan kapasitas dalam menghadapi ancaman laut. ACF bukanlah forum pertama antar instansi badan keamanan yang mengawasi urusan kelautan. Terdapat beberapa forum kerja sama serupa, seperti *Southeast Asia Maritime Law Enforcement Initiative (SEAMLEI)*, *Head of Asian Coast Guard Agency Meeting (HACGAM)*, dan *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery (ReCAAP)*.



Pada Awal Januari 2023, Bakamla mengirimkan kapal perang terbesar ke Laut Natuna Utara. Hal ini bertujuan untuk menghalau kinerja dari kapal Tiongkok CCG 5901 atau "Monster." Pada Oktober 2022, Bakamla pernah menangkap kapal Malaysia di Kepulauan Riau atas dasar pencurian ikan. Kemudian, pada Juli 2023, Bakamla menangkap kapal Iran MT Arman 114 akibat aktivitas ilegal di Natuna Utara.

Namun, kinerja Bakamla akhir-akhir ini penuh dengan kritik, mulai dari hal teknis hingga operasional. Sukamta, Wakil Ketua Fraksi Partai Keadilan Sejahtera (PKS), misalnya, mengkritik kinerja Bakamla dalam konteks masuknya kapal asing yang masif. Sukamta mengatakan bahwa Indonesia harus bertindak secara tegas; bila perlu, ia mengusulkan untuk mengeluarkan kebijakan seperti Mantan Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti, yaitu penenggelaman kapal asing.

Tantangan Bakamla

Pertama, ASEAN tidak memprioritaskan ancaman maritim, terutama sengketa LCS. Sengketa tersebut melibatkan beberapa negara ASEAN seperti Malaysia, Vietnam, Filipina, hingga Brunei Darussalam terhadap klaim sepihak Tiongkok. Di tahun 2020, pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ASEAN ke-36, ASEAN tidak menjadwalkan agenda pembahasan permasalahan tersebut. Hal ini sudah diakui oleh pihak Indonesia melalui Direktur Jenderal ASEAN Kementerian Republik Indonesia, Sidharto Suryodipuro, yang menegaskan bahwa sengketa perairan bukan urusan organisasi regional.

Terlebih lagi, *Code of Conduct* (CoC) di antara ASEAN dan Tiongkok belum terselesaikan sejak 2002. Meskipun ASEAN dan Tiongkok akan menggelar pertemuan CoC tahun 2026, Aristyo Rizka Darmawan, Dosen Hukum Internasional di Universitas Indonesia, mengatakan bahwa CoC tidak akan menyelesaikan konflik, melainkan menambah konflik baru. Selain itu, Collin Koh, Peneliti di S. Rajaratnam School of International Studies, menyatakan bahwa negara di ASEAN tidak melihat sengketa di LCS sebagai masalah utama yang harus dihadapi dan diselesaikan.⁴

Dalam hal ini, Bakamla banyak menemukan kesulitan dalam melakukan koordinasi dengan negara ASEAN yang terlibat. Hal ini seharusnya menjadi prioritas bagi ASEAN dengan menciptakan solidaritas terhadap ancaman laut, mengingat LCS adalah jalur vital yang melewati Asia Tenggara.

Kedua, instansi maritim Indonesia tidak terintegrasi dengan baik.⁵ Indonesia memiliki 18 instansi yang memiliki tugas dalam keamanan maritim. Dari instansi tersebut, lima di antaranya memiliki kewenangan untuk melakukan patroli, seperti Bakamla, TNI Angkatan Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan





(KKP), Kepolisian Perairan dan Udara, dan Kementerian Perhubungan.⁶

Awalnya, pemerintah berusaha mengurangi dan menyelesaikan permasalahan tersebut melalui Peraturan Pemerintah (PP) No. 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia. Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan, Mahfud MD, menuturkan bahwa PP tersebut tidak mengurangi kewenangan kementerian atau lembaga dalam penegakkan hukum di laut.⁷

Namun, UU ini tidak menjawab permasalahan yang ada. Pemerintah tetap memelihara banyak badan yang memiliki kewenangan serupa dan bahkan berencana akan membuat *coast guard* atau penjaga lepas pantai. Oleh karena itu, Indonesia perlu mereduksi jumlah institusi tersebut dengan memprioritaskan TNI AL dan Bakamla. Kedua agensi ini diharapkan akan berkoordinasi, terutama dengan mengadakan *Joint Maritime Security Command*. Kemudian, pemerintah dapat menghemat, memfokuskan, dan mengoptimalkan anggaran yang sebelumnya harus dibagi ke 18 instansi serupa.

Evan Laksmana berargumen langkah ini diperlukan untuk mengoptimalkan langkah dalam mengatasi tantangan maritim. Argumen itu pun diperkuat oleh Wakil Ketua Umum III Indonesian National Shipowners Association (INSA), Darmansyah, yang percaya bahwa Indonesia harus dan wajib memiliki satu instansi tunggal yang mampu menuntaskan masalah maritim hingga penegakan hukum dengan baik.⁸

Di lain hal, Indonesia memerlukan sebuah cetak biru strategis untuk keamanan maritim. Posisi Bakamla di dunia internasional juga masih lemah. Dalam kurun waktu sembilan tahun sejak dibentuk, Bakamla masih berstatus sebagai lembaga penjaga pantai nasional, tanpa mendapat pengakuan oleh komunitas internasional seperti International Maritime Organization (IMO). Pengakuan IMO penting karena akan memberikan Bakamla legitimasi, memperkuat kerja sama antar lembaga serupa, dan, jika Indonesia terlibat dalam konfrontasi, Indonesia memiliki kemungkinan yang lebih besar untuk mendapat dukungan dari komunitas internasional.

Ketiga, keterbatasan infrastruktur atau unit operasi. Wilayah operasi Bakamla berada pada lebih dari 24 mil garis pantai. Secara spesifik, zona operasi Bakamla dibagi menjadi tiga, yaitu Barat, Tengah, dan Timur. Masing-masing zona tersebut memiliki pusat operasi seperti di Batam, Manado, dan Ambon. Pembagian wilayah ini membutuhkan armada yang banyak.





Di tahun 2022, Bakamla hanya memiliki total 40 kapal, namun hanya 10 kapal yang masuk dalam kategori kapal patroli dan kapal patroli lepas pantai.⁹ Secara spesifik, 40 kapal tersebut terdiri dari satu kapal patroli lepas pantai dengan panjang 110 meter, tiga kapal latihan sepanjang 80 meter, enam kapal patroli pantai sepanjang 48 meter, dan sisanya 30 kapal patroli kecil (*high-speed craft/HSC*). Dari 40 kapal tersebut, Bakamla hanya mampu menempatkannya di 22 titik vital. Oleh karena itu, menurut Kolonel Bakamla, Wisnu Pramandita, Bakamla idealnya memiliki minimal 77 kapal jika ingin beroperasi secara maksimal. Hal ini telah diajukan dalam proposal Rencana Strategis (Renstra) Bakamla tahun 2020-2024. Bahkan, dari 900 personel Bakamla, mayoritas masih dipenuhi oleh TNI AL.¹⁰

Meskipun anggaran Bakamla meningkat lebih dari tiga kali lipat dari Rp380 miliar menjadi Rp960 miliar, angka tersebut masih jauh dari anggaran ideal.¹¹ Bakamla mengusulkan untuk meningkatkan anggaran setidaknya Rp5 triliun.¹² Anggaran ini dimaksudkan untuk prasarana dan sarana, seperti pembelian unit kapal hingga persediaan persenjataan.

Keempat, armada laut Tiongkok semakin menguat. Berdasarkan laporan Kementerian Pertahanan Tiongkok pada tahun 2023, budget militer Tiongkok sebesar Rp3.436 triliun, meningkat 7.2% dari tahun 2022. Laporan tersebut tidak merilis secara rinci mengenai armada maritim Tiongkok. Namun, menurut Center for Strategic and International Studies (CSIS), armada tersebut akan semakin kuat mengingat Tiongkok saat ini terus mempromosikan keamanan maritim, terutama di LCS.

Pada Juni 2023, Tiongkok mengembangkan kapal anti-misil (penjaga pantai atau *coast guard*) yang dilengkapi meriam sebesar 76 milimeter dan diyakini lebih besar dari kapal Amerika Serikat (AS). Tahun ini, Tiongkok berpatroli dengan masif di beberapa wilayah seperti Karang Second Thomas, Karang Luconia, Karang Scarborough, Vanguard Bank, and Pulau Thitu.¹³ Meskipun tidak berbatasan langsung dengan Indonesia, program Tiongkok tersebut diyakini dapat mengancam wilayah teritorial Indonesia. Hal ini didorong oleh fakta bahwa Tiongkok sedang menunjukkan dominasi di perairan LCS. Dalam beberapa tahun terakhir, Tiongkok juga telah memasuki wilayah teritorial Indonesia di Natuna Utara, terutama untuk melakukan *illegal fishing*, dan memaksa Indonesia untuk menghentikan pengeboran minyak.

Menanggapi masalah itu, Bakamla tidak memiliki kapasitas yang lebih mumpuni daripada Tiongkok. Di tahun 2020, Bakamla baru dibekali dengan senjata meriam berkaliber 12,7 mm dan 30 mm, yang berukuran dua kali lebih kecil daripada yang dimiliki oleh *coast guard* Tiongkok, dan bahkan Vietnam, yang mencapai 70 mm.¹⁴ Sebelumnya, Bakamla hanya memiliki peluru karet untuk pertahanan diri.¹⁵





Pada saat kasus tersebut terjadi, Bakamla hanya mampu untuk “menegur” dengan menerapkan strategi “*shadowing*” terhadap *coast guard* Tiongkok. Berbeda dengan badan maritim Indonesia, lembaga Tiongkok sudah lebih terstruktur dengan komando yang jelas. Tahun 2018, China telah menugaskan China Coast Guard (CCG) untuk berada di bawah komando People’s Armed Police (PAP).

Pergerakan Tiongkok yang semakin agresif mendapatkan respons dari AS. Pemerintah AS memandang Tiongkok sebagai ancaman besar karena tindakan ilegal berupa *nine dash-line*¹⁶ dan pelanggaran terhadap *freedom of navigation*. Perseteruan kedua negara ini berpotensi menyebabkan perang terbuka. Hal ini akan membahayakan Indonesia dan wilayah perairannya. Oleh karena itu, Indonesia, terutama Bakamla, harus bergerak cepat untuk memperkuat pertahanan laut.

Kesimpulan

Melalui penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa meskipun Bakamla telah melakukan komunikasi dengan beberapa negara ASEAN, Bakamla masih menemukan kesulitan. Perlu ada pihak yang terlibat secara intensif, yakni dari pemerintah, untuk meningkatkan kapasitas dan membantu Bakamla dengan maksimal, seperti melalui peningkatan dana operasional atau lainnya. Dengan beragam kelemahan, Indonesia perlu melihat ancaman maritim sebagai ancaman prioritas. Dengan memperkuat Bakamla, setidaknya, keamanan laut Indonesia dapat dijaga dengan maksimal.





Endnotes

- 1 “Bakamla Miliki Peran Strategis Menjaga Keamanan Laut Indonesia,” *DPR RI*, 25 November 2015, <https://www.dpr.go.id/berita/detail/id/11734>
- 2 “Di Laut Natuna Utara, KIA Vietnam Bergerak Mendekati Kepulauan Terluar,” *Indonesia Ocean Justice Initiative*, 3 Januari 2023, <https://oceanjusticeinitiative.org/2023/01/03/di-laut-natuna-utara-kia-vietnam-bergerak-mendekati-kepulauan-terluar/>
- 3 Humas Bakamla RI, “Bakamla RI Beserta 5 Negara ASEAN Sepakati Draf Pembentukan ASEAN Coast Guard Forum (ACF),” *Badan Keamanan Laut RI*, 9 Juni 2023, https://bakamla.go.id/publication/detail_news/bakamla-ri-beserta-5-negara-asean-sepakati-draf-pembentukan-asean-coast-guard-forum-acf
- 4 Kris Mada, “Pengamat Singapura: Sengketa Laut China Selatan Bukan Perhatian Utama ASEAN,” *Kompas.id*, 5 Juli 2023, <https://www.kompas.id/baca/internasional/2023/07/05/pengamat-singapura-sengketa-laut-china-selatan-bukan-perhatian-utama-asean>
- 5 Edna C. Pattisina, “Indonesia Memerlukan Sinergi Operasional Keamanan Laut,” *Kompas.id*, 6 Juni 2020, <https://www.kompas.id/baca/polhuk/2020/06/06/indonesia-memerlukan-sinergi-operasional-keamanan-laut>
- 6 Aristyo Darmawan, “Indonesia’s maritime law enforcement faces troubled waters,” *East Asia Forum*, 29 Agustus 2020, <https://www.eastasiaforum.org/2020/08/29/indonesias-maritime-law-enforcement-faces-troubled-waters/>
- 7 Kadek Melda Luxiana, “Mahfud soal Omnibus Law Keamanan Laut: Bakamla Diberi Kewenangan Penyidikan,” *detikNews*, 30 Maret 2020, <https://news.detik.com/berita/d-6007275/mahfud-soal-omnibus-law-keamanan-laut-bakamla-diberi-kewenangan-penyidikan>
- 8 Sri Mas Sari, “Ternyata Ada 18 Instansi Penegakan Hukum di Laut, INSA : Perlu Badan Tunggal!” *Bisnis*, 20 Agustus 2019, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190820/98/1138527/ternyata-ada-18-instansi-penegakan-hukum-di-laut-insa-perlu-badan-tunggal>
- 9 Evan A. Laksmana “Remodelling Indonesia’s Maritime Law Enforcement Architecture: Theoretical and Policy Considerations.” *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 44, No. 1, p. 138. <https://doi.org/10.1355/cs44-1e>
- 10 *Ibid.*
- 11 Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, *Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia No. 7 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Tahun 2020-2024.*
- 12 Sri Mas Sari, “Ternyata Ada 18 Instansi Penegakan Hukum di Laut.”
- 13 “Flooding the Zone: China Coast Guard Patrols in 2022 | Asia Maritime Transparency Initiative,” *Asia Maritime Transparency Initiative*, 30 Januari 2023, <https://amti.csis.org/flooding-the-zone-china-coast-guard-patrols-in-2022/>
- 14 Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, *Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia No. 7 Tahun 2020.*
- 15 Muhammad Ilman Nafian, “Kabakamla Gembira Prabowo Izinkan Bakamla Gunakan Senjata,” *detikNews*, 30 Desember 2020, <https://news.detik.com/berita/d-5314550/kabakamla-gembira-prabowo-izinkan-bakamla-gunakan-senjata>
- 16 Artikel ini ditulis sebelum Tiongkok merilis pembaruan terhadap petanya pada penghujung Agustus 2023, yang mengubah *nine-dash line* menjadi *ten-dash line*.





THC INSIGHTS

THC Insights are timely and policy-relevant analysis of current political, economic and socio-cultural issues affecting Indonesia and the region. The expert observations and recommendations are produced by contributors at The Habibie Center. Disclaimer: The opinions expressed in this article are those of the author and do not necessarily represent those of The Habibie Center.

The **Habibie Center** was founded by Bacharuddin Jusuf Habibie and family in 1999 as an independent, non-government, non-profit organisation. The vision of The Habibie Center is to create a structurally democratic society founded on the morality and integrity of cultural and religious values. The mission of The Habibie Center are first, to establish a structurally and culturally democratic society that recognizes, respects, and promotes human rights by undertaking study and advocacy of issues related to democratization and human rights, and second, to increase the effectiveness of the management of human resources and the spread of technology.

Contact:

The Habibie Center

Jl. Kemang Selatan No. 98, Jakarta 12560

Tel: +62 21 781 7211 | Fax: +62 21 781 7212

Email: thc@habibiecenter.or.id

Website: www.habibiecenter.or.id