



STRATEGI KEAMANAN LAUT PEMERINTAH INDONESIA UNTUK MENJAGA KEAMANAN MARITIM

Muhammad Ridha Iswardhana, Adi Wibawa, Hidayat Chusnul Chotimah

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Teknologi Yogyakarta

Abstrak

Keamanan maritim merupakan salah satu aspek yang sangat penting bagi negara Indonesia sebagai negara kepulauan. Namun selama berpuluh-puluh tahun, Pemerintah Indonesia belum memperhatikan wilayah laut secara serius sehingga menyebabkan timbulnya berbagai macam tantangan dan ancaman yang harus diatasi. Oleh sebab itu, penelitian ini bertujuan untuk mencari bagaimana format tata kelola yang tepat yang perlu diterapkan oleh pemerintah Indonesia dalam menjaga keamanan laut. Peneliti menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang diambil dari data primer berupa hasil wawancara dengan Ditpolairud Polda DIY dan Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI), serta pengumpulan data sekunder yang diperoleh dari studi dokumen yang berkaitan dengan isu-isu mengenai keamanan laut di Indonesia dan kelembagaannya. Analisis data dilakukan dengan mengaplikasikan Konsep Keamanan Maritim, Teori Kelembagaan, dan Teori Single Agency Multi Task VS Multi Agency Single Task.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tata kelola kelembagaan laut di Indonesia masih mengalami kendala. Hal tersebut direspon dengan mengeluarkan Strategi Poros Maritim Dunia oleh Presiden Ir. Joko Widodo dan dengan membentuk BAKAMLA. Namun, strategi pemerintah Indonesia tersebut justru menimbulkan adanya tumpang tindih dan kendala koordinasi lintas institusi negara sehingga kemudian dikeluarkan Perpres No. 115 Tahun 2015 tentang pembentukan Satgas 115. Peneliti menyimpulkan bahwa Satgas 115 merupakan contoh keberhasilan tata kelola dan koordinasi antar lembaga penegak hukum laut yang ideal.

Kata Kunci: Indonesia, Keamanan Maritim, Kelembagaan, Tata kelola, Satgas 115.

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki luas lautan lebih dari 75% dibandingkan wilayah daratannya, telah menjadikan laut Indonesia sebagai komponen strategis yang dapat menopang kehidupan masyarakat setempat. Jika dibandingkan wilayah daratan yang hanya mencapai sekitar 2,012 Juta Km², wilayah laut Indonesia jauh lebih luas yang mencapai sekitar 5,8 Juta km² dan disertai dengan adanya pulau-pulau yang membentang dari Sabang sampai Merauke sebanyak 17.504 pulau (Databoks, 2018). Kondisi tersebut telah menempatkan laut Indonesia sebagai sebagai pintu gerbang Indo Pasifik, wilayah perikanan yang strategis, tempat perdagangan dan bisnis, serta negara dengan luas wilayah terbesar di Kawasan Asia Tenggara (Mamahit, 2015). Selain itu, meskipun Indonesia memiliki lokasi yang strategis karena berada diantara Benua Asia dan Australia serta diapit oleh Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, namun posisi tersebut juga membawa kerawanan atau ancaman. Dalam hal ini, ancaman terhadap keamanan maritim Indonesia berkaitan erat dengan permasalahan klaim kedaulatan wilayah, pencurian ikan atau ilegal, unreported and unregulated (IUU) fishing, perompakan, kekerasan dan tindak kejahatan di laut. (Laksmna, Gindarsah & Mantong, 2018; Umar, 2020).

Berdasarkan data dari BNPB, sengketa perbatasan antara Indonesia dengan negara lain masih belum diselesaikan khususnya sengketa teritorial di tiga perbatasan darat dan tujuh perbatasan laut. Dalam hal ini, salah satu wilayah Indonesia yang memiliki resiko tumpang tindih klaim dengan negara lain adalah keberadaan kawasan kepulauan Natuna yang memiliki cadangan gas alam di dasar lautnya. Masalah lain yang menjadi ancaman keamanan maritim Indonesia yaitu berkenaan dengan adanya

penurunan jumlah ikan di kawasan Asia Tenggara sehingga menyebabkan aktivitas penangkapan ikan secara ilegal di perairan Indonesia yang dilakukan oleh kapal asing dari Tiongkok, Thailand, dan Vietnam. Aktivitas pencurian ikan tersebut telah membawa kerugian bagi Indonesia, yaitu sekitar 520 triliun rupiah selama tahun 2001 sampai 2003. Selanjutnya ancaman dari kegiatan perompakan laut juga menjadi perhatian pemerintah Indonesia mengingat bahwa aktivitas perompakan dan pembajakan di area Selat Malaka dan Laut Tiongkok Selatan terus meningkat. (Laksmna, Gindarsah & Mantong, 2018).

Berbagai macam persoalan tersebut menyebabkan perlu adanya peralihan fokus yang tidak hanya memprioritaskan pada pembangunan daratan, melainkan juga memperhatikan pada laut. Apalagi jika melihat pada kondisi keterbatasan anggaran dengan semakin menyuburkannya praktik-praktik ancaman keamanan maritim. Maka dibutuhkan adanya keberpihakan negara untuk menjaga kedaulatan dan keamanan wilayah laut Indonesia melalui berbagai kebijakan nyata dan pembentukan aparat penegak hukum yang kuat. Oleh sebab itu, penelitian ini akan berfokus pada rumusan masalah yaitu:

1. Apa saja strategi kebijakan Pemerintah Indonesia dalam aspek keamanan laut?
2. Bagaimana format tata kelola kelembagaan laut yang ideal bagi bangsa Indonesia?
3. Bagaimana keberadaan Satgas 115 berhasil mengatasi tantangan koordinasi antar berbagai lembaga keamanan laut di Indonesia?

Untuk menjawab rumusan masalah tersebut, artikel ini akan membahas tentang realitas dan kondisi ideal tata kelola keamanan laut di

Indonesia. Peneliti berargumen bahwa untuk membangun tata kelola lembaga laut Indonesia yang ideal diperlukan keberadaan Satgas 115 sebagai upaya penguatan perlindungan keamanan maritim Indonesia. Keberadaan Satgas 115 telah berhasil membentuk pola koordinasi yang efektif yang melibatkan berbagai lembaga penegak hukum laut dalam menjaga keamanan maritim Indonesia.

KERANGKA PEMIKIRAN

Reviu Literatur

Saat ini riset tentang strategi kebijakan, tata kelola, pola koordinasi lembaga keamanan laut cenderung masih terbatas. Namun, terdapat penelitian-penelitian terdahulu yang menjadi pembanding sebagai rujukan dalam penelitian ini, diantaranya: Pertama, penelitian oleh Syaiful Anwar (2016) yang berjudul "Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut". Penelitian ini mengidentifikasi macam-macam kepentingan nasional, ancaman kemaritiman, dan elemen keamanan laut dari pendekatan militer oleh TNI AL.

Kedua, terdapat penelitian yang dilakukan Ahmad Budiman (2016) tentang "Urgensi Pengaturan Masalah Keamanan Laut di Indonesia". Penelitian ini lebih menekankan aspek dasar hukum dalam keamanan maritim, lembaga penjaga keamanan laut, dan rekomendasi terhadap implikasi kebijakan yang ada. Belum ada penjelasan secara konkret terkait tata kelola lembaga dan pola koordinasi keamanan laut yang di bahas. Ketiga, penelitian Haryanto Ansori, dkk (2017) dengan judul "Sinergi Bakamla dengan TNI AL Guna Penganggulangan Tindak Pidana Di Laut Dalam angka Penegakan Hukum". Penelitian ini berusaha mendefinisikan penindakan pidana di laut dan bagaimana koordinasi penegakan hukum yang dilakukan oleh

Bakamla dan TNI AL. Namun, belum terdapat pembahasan tata kelola kelembagaan maupun koordinasi dengan lembaga lain selain TNI AL dan Bakamla.

Keempat, penelitian oleh Diah Atika Apriani (2019) mengenai "Integrasi Tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Berkelanjutan". Dalam penelitian ini membahas tentang tatakelola pembangunan kelautan yang perlu dijalankan, namun penjelasannya masih terbatas hanya pada peraturan perundang-undangan dan pengelolaan Sumber Daya Alam (SDA) kelautan untuk merespon perubahan iklim. Namun lagi-lagi penelitian ini belum membahas terkait strategi, tata Kelola, dan keamanan maritim di Indonesia secara komprehensif.

Dengan melihat penelitian-penelitian sebelumnya yang membahas mengenai keamanan laut di Indonesia, penelitian yang dilakukan oleh penulis memiliki perbedaan karena lebih berfokus pada pembahasan mengenai tata kelola kelembagaan laut yang ideal yang diperlukan sebagai strategi pemerintah Indonesia dalam menjaga keamanan maritim. Oleh sebab itu, peneliti akan menggunakan konsep keamanan maritim, teori kelembagaan dan konsep Single Agency Multi Task dan Multi Agency Single Task untuk mencari tahu format kelembagaan yang tepat dalam melindungi keamanan maritim di Indonesia

Konsep Keamanan Maritim

Menurut Buzan, istilah keamanan (security) dapat didefinisikan sebagai upaya dalam mengelola elemen ancaman (threat elements) untuk mewujudkan lingkungan kehidupan yang bebas dari segala bentuk ancaman. Hal ini senada dengan pendapat Worfer yang menyebutkan definisi keamanan sebagai bentuk absennya ancaman. Sementara Collins mendefinisikan istilah 'keamanan' dengan mengaitkannya pada konteks keberlangsungan diri (survival)

dari berbagai ancaman. Dalam hal ini, ancaman menurut Bandoro adalah segala hal yang masih berpotensi maupun bentuk aktifitas yang mengancam baik yang berasal dari luar maupun dalam negeri terhadap kedaulatan, keutuhan, dan eksistensi suatu negara yang berdaulat. (Putra, 2016).

Sementara, konsep keamanan maritim secara umum dipahami sebagai sebuah konsep yang menekankan aspek kepentingan nasional di ranah maritim dan bagaimana aktor-aktor yang ada memainkan peranannya dalam menjaga keamanan laut. Di lain pihak, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mendefinisikan keamanan maritim dengan menjelaskan keberadaan berbagai ancaman maritim, seperti perompakan laut, pencurian ikan, terorisme maritim, penyelundupan narkoba, perdagangan senjata, dan pencemaran lingkungan (Keliat, 2009). Sementara Bueger (2015) menjelaskan bahwa keamanan maritim memiliki keterkaitan erat dengan konsep ketahanan maritim; keselamatan dan ketahanan perairan laut; usaha mengembangkan keamanan laut; dan respon terhadap berbagai bahaya atas kejahatan di atas laut. Oleh sebab itu, untuk mengatasi ancaman maritim tersebut perlu melibatkan tidak hanya aktor pemerintah saja, melainkan juga masyarakat (Le Miere, 2014). Dengan demikian, keamanan maritim dapat dipahami sebagai upaya bersama untuk menciptakan ketertiban yang baik di laut.

Berdasarkan definisi dari berbagai pakar di atas dapat disimpulkan bahwa konsep keamanan maritim dapat dilihat dari pendekatan ekonomi, pertahanan, dan kedaulatan. Dari sisi pertahanan dan ekonomi, setiap negara yang memiliki wilayah laut akan memposisikan wilayah tersebut sebagai daerah yang penting karena menyimpan potensi laut sehingga perlu

menempatkan aparat sebagai representasi dari kehadiran negara di kawasan laut teritorial dan laut bebas tersebut. Sementara itu, sebagai wujud keadaulatan, maka keamanan maritim sangat penting karena berhubungan untuk mengatur dan memanfaatkan wilayah laut secara maksimal oleh setiap negara yang berdaulat melalui institusi pemerintah (Iswardhana, 2021). Dalam hal ini, sebuah negara mempunyai otonomi penuh atas kedaulatan dan wilayahnya berdasarkan kebijakan kelautan (Maritime Policy) yang ditetapkan (Umar, 2020).

Teori Kelembagaan

Teori ini berangkat pada pemikiran bahwa adanya kelembagaan sebagai norma maupun organisasi yang dapat mewujudkan keinginan dan membentuk perilaku masyarakat sebagaimana realitas modern yang rumit. Kelembagaan juga dapat diartikan sebagai tata aturan yang dibuat untuk mengoordinasikan berbagai pelaku agar dalam setiap relasi antar manusia dapat terwujud adanya kepastian. Adanya kelembagaan dapat menjadi aturan yang berguna bagi setiap orang dengan ditunjukkan pada adanya keberadaan pranata dengan melihat pada sisi sosial, ekonomi, dan budaya (Budiharsana dan Heywood, 2017). Keberadaan sebuah kelembagaan sebagai institusi dapat menjadi produk dari tatanan budaya dan kemajuan teknologi hingga pada satu titik dapat mendukung kemajuan sebuah negara melalui institusi (Hidayat, 2013). Adanya pranata tersebut dapat menjadi indikator keberhasilan sebuah negara dalam mewujudkan tata kebiasaan dan sarana untuk mengatur secara rasional melalui serangkaian usaha kontrol dan struktur administratif (Jaya, 2012).

Menurut teori ini juga diperlukan adanya organisasi atau lembaga yang dapat menjadi organisasi pelaksana kelembagaan untuk mewujudkan kepastian hukum,

mengatur tingkah laku masyarakat, dan juga mewujudkan kemajuan negara. Keberadaan badan tersebut penting karena dapat menjadi mekanisme dalam pengelolaan bidang tertentu sesuai dengan kebutuhan. Selain itu, kehadiran organisasi juga dapat membuat rencana dapat diimplementasikan berdasarkan realitas lapangan yang ada.

Teori Single Agency Multi Task VS Multi Agency Single Task

Teori ini berupaya menjelaskan tata kelola kelembagaan di sebuah negara yang berdasarkan pada jumlah institusi yang ada dan kewenangan yang dimilikinya. Single Agency Multi Task merupakan sebuah pemikiran pada kondisi ideal yang diwujudkan oleh sebuah organisasi yang memiliki kewenangan terpusat dan luas pada sebuah negara untuk menjalankan berbagai tugas di bawah otonominya. Sementara Multi Agency Single Task adalah keadaan yang mewakili realitas bahwa pelaksanaan sebuah tugas dijalankan oleh beberapa lembaga yang memiliki kewenangan yang sama (Wibawa et al, 2021).

Kedua pemikiran di atas saling bertentangan dalam melihat keberadaan dan fungsi dari lembaga pada sebuah negara. Pola Single Agency memiliki keunggulan karena dapat mewujudkan visi dan misi negara secara lebih efektif dan efisien melalui sebuah pengaturan terpusat, namun tetap memiliki kelemahan karena cenderung dapat membuat adanya resistensi dari Lembaga-lembaga lainnya yang memiliki kemiripan fungsi. Sebaliknya, Multi Agency menggambarkan kondisi bahwa keberadaan berbagai lembaga dapat lebih mudah untuk mencapai tujuan negara karena dikerjakan secara bersamaan. Adanya perbedaan dalam kedua teori ini menyesuaikan pada kebutuhan setiap pemerintahan. (Santosa, 2021). Meskipun demikian, beberapa ahli berpendapat bahwa pola

Single Agency merupakan tata kelola yang ideal agar tidak terjadi tumpang-tindih, persaingan, dan kebingungan bagi masyarakat yang berada di lapangan.

METODE PENELITIAN

Riset ini akan menggunakan pendekatan penelitian kualitatif yang memberikan penjelasan deskriptif, kekhasan, dan pengertian terhadap permasalahan yang akan diteliti. Penggunaan penelitian secara kualitatif dipilih agar bisa mendapatkan jawaban pasti melalui penjelasan dari individu, kelompok, maupun organisasi secara mendalam yang mengetahui secara pasti realitas yang ada di lapangan. Penelitian kualitatif akan memberikan peranan bagi peneliti untuk melakukan wawancara dan analisa data secara detail maupun mendalam sehingga objektif dan tidak dapat digeneralisir (Krisyantono, 2014). Urutan metode kualitatif dalam artikel ini, yakni:

- 1) In-deep Interview dan Study Literature yang dilaksanakan wawancara mendalam terhadap sejumlah pihak yang paham terkait keamanan laut Indonesia. Selain itu, proses pengumpulan data berdasarkan berbagai tulisan dan rilis resmi yang telah dikeluarkan terkait dengan riset ini, kemudian dilakukan pembuatan alur kronologis sehingga dapat dipahami sebagai suatu kasus yang runtut dan utuh. Interview mendalam dilaksanakan terhadap narasumber, diantaranya: Ditpolairud Polda DIY dan Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI). Sementara studi dokumen untuk mendalami dokumen, laporan, dan publikasi berhubungan dengan Keamanan Laut Indonesia

dengan mengunjungi perpustakaan, lembaga riset, maupun sumber daring di Yogyakarta. Pendalaman sumber data skunder juga dilakukan dari laporan yang dirilis resmi oleh kementerian/lembaga terkait, diantaranya: Kemenko Polhukam RI, BAKAMLA RI, dan lembaga terkait lainnya,

- 2) Existing Statistic berupa proses pemilahan data-data yang diperlukan yang berhubungan langsung dengan kajian riset ini. Selanjutnya dapat terlihat kaitan maupun benang merah antara satu data dengan data yang lainnya, baik yang bersifat berhubungan ataupun justru bertentangan. Hal tersebut dapat memudahkan penulis dalam penyusunan penulisan dan alur berpikir agar bisa dipahami oleh setiap pembaca.
- 3) Critical Analysis dilakukan penulis dengan membandingkan antara data-data yang diperoleh dengan landasan konseptual yang didapatkan sehingga dapat menganalisis secara objektif. Penting untuk menghubungkan antara konsep dan berbagai aspek yang berkaitan dengan studi kasus yang dibahas guna melihat keselarasan teori terhadap realitas di lapangan. Analisa kritis ini penting agar dapat menjawab rumusan masalah maupun tujuan sehingga dapat menghasilkan kesimpulan yang tepat dan logis (W.C, 2012).

PEMBAHASAN

Kondisi Keamanan Laut di Indonesia

Apabila membahas terkait strategi, tentunya juga perlu melihat pada kondisi ancaman terhadap keamanan laut itu sendiri yang kemudian dapat dibuat upaya pencegahan maupun penanganannya. Sebagaimana diketahui bahwa Indonesia memiliki luas wilayah laut besar berada di lokasi strategis dengan berbatasan berbagai negara berakibat memiliki risiko dan ancaman yang besar. Apalagi kondisi Indonesia sebagai negara berkembang yang memiliki keterbatasan sarana dan prasarana penjaga keamanan laut. Hal tersebut menyebabkan banyak pihak dari sengaja memanfaatkan peluang untuk melakukan tindakan kejahatan dan pelanggaran hukum. Merujuk pada Undang-Undang No.32 Tahun 2014 terdapat berbagai macam dan bentuk ancaman terhadap laut Indonesia sebagaimana tercantum pada Tabel 1.

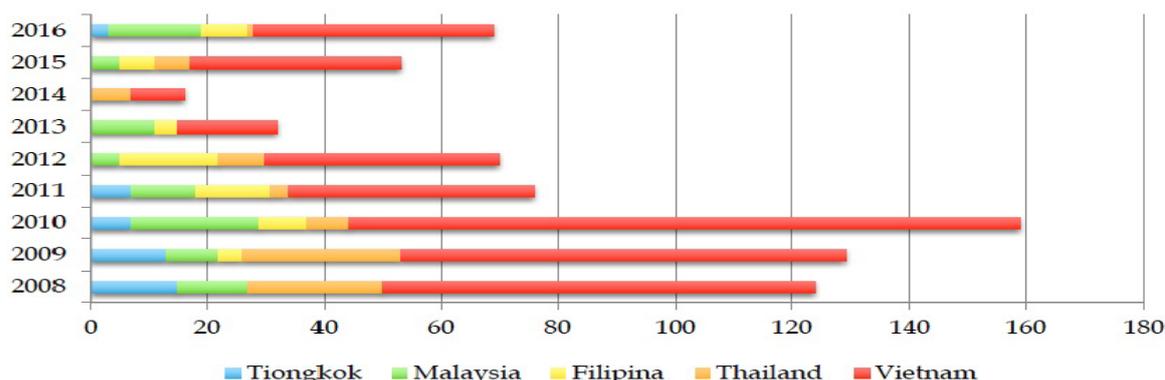
Tabel 1. Macam dan Bentuk Ancaman Keamanan Laut di Indonesia Menurut Undang-Undang No.32 Tahun 2014

No	Macam Ancaman	Bentuk Ancaman
1.	Ancaman tindak kekerasan menggunakan senjata.	Ancaman pembajakan, ancaman, penyebaran ranjau, bahaya terhadap obyek vital nasional, risiko sabotase, dan bahaya aksi kejahatan perompakan.
2.	Ancaman terhadap pelayaran	Ancaman akibat keadaan alam dan perairan, tantangan keberadaan sarana dan prasarana navigasi, dan kecelakaan.
3.	Ancaman kerusakan	Ancaman kerusakan

	sumber daya kelautan	ekosistem laut, perselisihan manajemen pemanfaatan sumber daya hayati, penggunaan alat tangkap yang tidak sesuai ketentuan, dan penyalahgunaan pulau.
4.	Pelanggaran Hukum	<i>Illegal fishing, human trafficking, illegal logging, illicit illicit drugs trafficking, smuggling, small arms trafficking,</i> dan kejahatan lain.

Selanjutnya, berdasarkan pada tabel 1 secara garis besar penulis merangkum macam dan bentuk ancaman laut dalam empat poin pokok, sebagai berikut:

Pertama, praktik pencurian ikan (lihat Gambar 1). Dalam praktik ini tidak hanya terkait tentang upaya penangkapan ikan secara ilegal, melainkan juga penggunaan alat tangkap yang melanggar aturan, dan aktivitas kelautan yang tidak dilaporkan. Terdapat kecenderungan bahwa peningkatan perekonomian Tiongkok juga berdampak pada keberadaan nelayan negara tersebut hampir di seluruh dunia, salah satunya berada di perairan Pasifik yang berdekatan dengan wilayah Indonesia Timur.



Gambar 1. Kapal Ikan Yang Ditangkap oleh Otoritas Indonesia Berdasarkan Negara Asal
 Sumber: Laksmana, Gindarsah & Mantong, 2018

Selain Tiongkok, terdapat juga Vietnam dan Filipina yang menjadi jawara ekspor perikanan di Kawasan Asia Tenggara, namun jika melihat Gambar 1. Maka patut diduga bahwa negara-negara tersebut melakukan pencurian ikan di wilayah Indonesia. Dalam berbagai kesempatan ditemukan bahwa banyak nelayan asal Filipina dan Vietnam yang menangkap ikan secara ilegal di Selat Malaka, Laut Natuna, bahkan Laut Sulawesi. Sebenarnya ketiga perairan tersebut dapat dikatakan cukup jauh dari kedua negara tersebut, akan tetapi nelayan dari kedua negara tersebut banyak ditemukan berada disana. Salah satu faktornya diakibatkan

oleh kegiatan penangkapan ikan yang tidak ramah lingkungan di perairan Vietnam maupun Filipina sehingga menyebabkan di sekitar laut kedua negara tersebut mengalami kerusakan. Dampaknya, mereka memilih menangkap ikan di wilayah Indonesia dengan tetap menggunakan pukat harimau.

Hal ini diperkuat dengan hasil wawancara terhadap Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) yang disampaikan oleh Imam Prakoso pada 31 Agustus 2021:

“...Aktivitas illegal fishing di Laut Natuna Utara ini didukung oleh negara Vietnam dan Filipina dengan bukti kapal-kapal patroli Vietnam selalu hadir di

batas laut Indonesia gitu tapi dengan jarak yang jauh dari timur ke barat bisa 400 km. Kalau kita lihat patroli kamla sampai sekarang itu belum efektif.” (Wawancara dengan Imam Prakoso, IOJI, 2021).

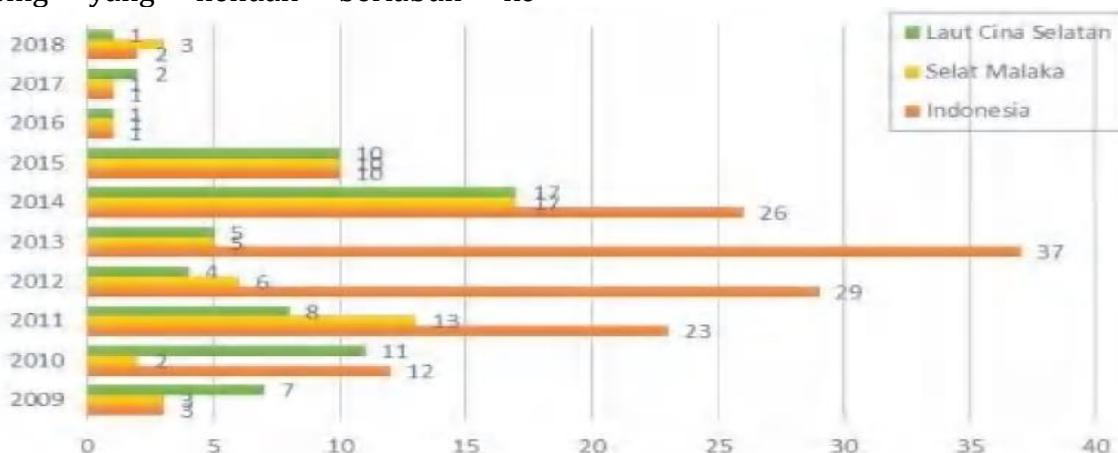
Kedua, kerusakan lingkungan. Permasalahan ini menjadi perhatian penting jika melihat kondisi bentang alam Indonesia yang mayoritas merupakan wilayah perairan. Perairan laut Indonesia yang sangat luas dari Sabang-Merauke dan Miangas-Rote ternyata menyimpan ancaman kerusakan ekosistem laut, utamanya terumbu karang. Hal ini tidak hanya diakibatkan oleh kesalahan manusia yang membuang sampah sembarangan, melainkan juga disebabkan oleh perilaku manusia lain, seperti: penggunaan alat tangkap yang berbahaya, kegiatan pertambangan di wilayah perairan, berbagai kecelakaan kapal yang terjadi, dan pembuangan limbah minyak. Berdasarkan riset Haryono (2020) menemukan bahwa 33,48% terumbu karang di Indonesia mengalami kerusakan parah hingga pada kondisi yang buruk yang disebabkan oleh bermacam kecerobohan dalam mengelola lingkungan. Sementara itu, pembuangan limbah minyak di wilayah sekitar Selat Malaka, yang diduga dilakukan oleh berbagai kapal tanker asing yang hendak berlabuh ke

Singapura, telah berkontribusi terhadap pencemaran laut di Indonesia.

Hal tersebut juga diperkuat hasil wawancara dengan IOJI yang disampaikan oleh Jeremia Humolong pada 31 Agustus 2021:

“...Kalau kita melihat logikanya kenapa mereka membuang di ALKI 1 karena memang mereka biasanya itu ketika mereka masuk ke Singapura, mereka ada standar yang ketat disana, pengecekan. Jadi, mereka kalau mau masuk mereka harus sudah clear dari masalah standar yang sudah di tetapkan (B3). Beberapa laporan menyebutkan bahwa pembuangan ini untuk mereka dapat masuk ke wilayah Singapura.” (Wawancara dengan Jeremia Humolong, IOJI, 2021).

Ketiga, kejahatan di laut. Kejahatan yang terjadi dapat dijabarkan ke dalam berbagai aktivitas, seperti perompakan laut, pembajakan kapal, perdagangan gelap, penyelundupan narkoba, pengiriman senjata ilegal, penyusupan pengungsi ilegal, dan perbudakan. Jika merujuk pada Gambar 2, wilayah Indonesia merupakan target utama dari serangan pembajakan laut selama kurun waktu 2009-2018. Hal ini tentu merupakan ancaman nyata bagi keamanan maritim Indonesia yang perlu diatasi.



Gambar 2. Serangan Pembajakan di Perairan dan Perbatasan Indonesia selama Kurun Waktu 2009-2018
Sumber: Nurdiansyah, 2020

Selain itu, adanya permintaan yang tinggi terhadap kebutuhan narkoba, penyusupan pengungsi, dan kebutuhan ekonomi menjadi latar belakang terbesar terhadap beragam aktivitas kriminal tersebut. Kejahatan di laut tetap terjadi karena luas wilayah laut Indonesia tidak diimbangi dengan adanya sarana dan prasarana yang dapat menopang keamanan laut. Melihat berbagai kejahatan tersebut, kondisi tersebut tentunya merugikan para nelayan, masyarakat pesisir, pemilik maupun nahkoda kapal, dan pelaku usaha yang menggantungkan hidupnya setiap hari di laut Indonesia.

Hal ini sesuai dengan hasil wawancara bersama Direktorat Polisi Air dan Udara (Ditpolairud) Polda DIY yang disampaikan oleh AKBP Bayu Herlambang pada 14 September 2021:

"...Di laut Selatan ini kita berbatasan dengan Samudera Hindia, di selatan kita ada benua Australia. Kemudian gambaran terkait wilayah selatan ini adalah langsung dengan lautan lepas. Beberapa tahun lalu ada kegiatan *people smuggling*, tahun 2010 terakhir. Dengan adanya kita bersatu, bersama menjaga kesolid-an keamanan wilayah Selatan ini, maka kegiatan tersebut dapat kita gagalkan. Sehingga tahun 2010 kita dapat gagalkan, sampai sekarang Alhamdulillah tidak ada lagi upaya-upaya dari negara-negara luar yang orang-orang dari negara luar pak ya, Timur Tengah mau ke Australia dalam rangka untuk kegiatan menuju ke Christmas Island sudah tidak ada lagi.." (Wawancara dengan AKBP Bayu Herlambang, KBO Polairud DIY, 2021).

Keempat, sengketa wilayah dan klaim sepihak negara lain di berbagai perairan di Indonesia. Tercatat bahwa Indonesia masih memiliki sengketa dan permasalahan yang belum selesai terkait wilayah perbatasan, diantaranya sengketa dengan Malaysia, Vietnam, Singapura, Thailand, dan Tiongkok. Meskipun Indonesia telah memiliki

Deklarasi Juanda 1957 yang diakui dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, akan tetapi negara-negara tersebut masih berusaha untuk menguasai wilayah laut di Indonesia atas dasar kepentingan sumber daya hayati dan kekayaan cadangan minyak gas yang terkandung dalam wilayah tersebut. Sebagai contoh Tiongkok secara sengaja telah mengklaim Laut Natuna yang diperkirakan kaya akan cadangan minyak gas maupun perikanan. Selain itu, adanya keterbatasan pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia di pulau terluar dan perbatasan menyebabkan terjadinya sengketa sebagaimana yang terjadi ketika Indonesia kehilangan Pulau Sipadan dan Ligitan.

Dengan melihat berbagai macam ancaman tersebut, maka diperlukan adanya strategi yang nyata untuk mewujudkan keamanan laut. Oleh sebab itu, pemerintah Indonesia perlu memformulasikan kebijakan tata kelola laut yang tepat untuk membuat laut menjadi beranda depan dan wilayah strategis Indonesia sehingga laut mampu menjadi pendukung kemajuan dan kesejahteraan bangsa.

Strategi Keamanan Laut Indonesia

Laut memiliki posisi yang strategis dan mempunyai potensi kekayaan luar biasa dalam mendukung kemajuan bangsa. Sebaliknya globalisasi dan liberalisasi perdagangan menyebabkan banyak negara menjadi ekspansif dan berusaha menguasai berbagai kawasan perairan. Untuk menghadapi kenyataan tersebut diperlukan adanya pengelolaan dan pengaturan bidang kelautan agar dapat melindungi dan mengelola sumber daya hayati secara berkelanjutan (Sunnyowati, 2010). Pendekatan yang digunakan adalah tidak hanya membutuhkan otoritas pengaturan dan penegakan

hukum semata, melainkan juga pengaturan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perlindungan atas konflik antar negara yang timbul atas sumber daya tersebut. Oleh sebab itu, guna mengakomodasi kebutuhan perlindungan keamanan laut Indonesia, diperlukan adanya pola pengelolaan pembangunan yang didukung oleh adanya sistem birokrasi dan komitmen untuk menjaga kelautan dan perikanan nasional sebagai bentuk keberpihakan negara terhadap perlindungan laut nasional. Efektivitas birokrasi di sini dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah yang terkait dengan implementasi kebijakan Poros Maritim Dunia (PMD) (Kusumastanto, 2010).

Strategi Poros Maritim Dunia (PMD) menjadi bentuk nyata Pemerintah Indonesia dalam melindungi wilayah perairan nasional pada periode 2014-2024. Beberapa pilar penting yang terkandung dalam PMD, diantaranya: revitalisasi budaya bahari, tanggung jawab melindungi sumber daya maritim, mendukung pembangunan konektivitas laut, memperkuat diplomasi maritim, dan memperkuat pertahanan laut. Strategi PMD menjadi penting agar Bangsa Indonesia memiliki identitas yang kuat sebagai bangsa bahari dan upaya melindungi kedaulatan maritim. Keberadaan PMD merupakan tindak lanjut terhadap perjuangan bangsa Indonesia yang tertuang dalam Deklarasi Juanda 1957 dan Pengakuan UNCLOS 1982. Melalui PMD tersebut, pola pikir Pemerintah Indonesia yang awalnya menganggap wilayah daratan sebagai daerah paling penting sehingga melupakan perairan laut, berubah dengan memprioritaskan perhatian terhadap laut nasional. PMD juga merupakan upaya perjuangan negara dalam melindungi segala potensi terhadap ancaman yang ada di wilayah laut dan memposisikan laut sebagai masa depan kejayaan bangsa Indonesia (Iswardhana, 2020).

Pengejawantahan strategi PMD telah dilakukan dengan berbagai kebijakan, seperti: perlindungan keamanan maritim, penegakan hukum laut, pemberdayaan pulau terluar dan wilayah perbatasan, peningkatan kesejahteraan nelayan dan pemanfaatan laut yang berkelanjutan, pengembangan wisata bahari, integrasi industri dengan jaringan pelabuhan, pembangunan tol laut, hingga diplomasi maritim terhadap dunia internasional. Selain itu, dari dimensi eksternal PMD, ada empat pilar strategi yang harus diwujudkan yaitu pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan laut (P2); tata kelola dan kelembagaan laut (P3); pengelolaan ruang laut dan pelindungan lingkungan laut (P4); dan pilar diplomasi maritim (P7) (Laksmah, Gindarsah & Mantong, 2018). Dalam penelitian ini, penulis akan berfokus pada perwujudan tata kelola dan kelembagaan laut (P3) dengan mempertegas kerangka tata kelola dan kelembagaan dengan menekankan penataan sistem hukum dan pemberlakuan hukum internasional di bidang kelautan yang diselaraskan dengan tata kelola kelautan di Indonesia

Mencari Bentuk Ideal Tata Kelola Kelembagaan Laut di Indonesia

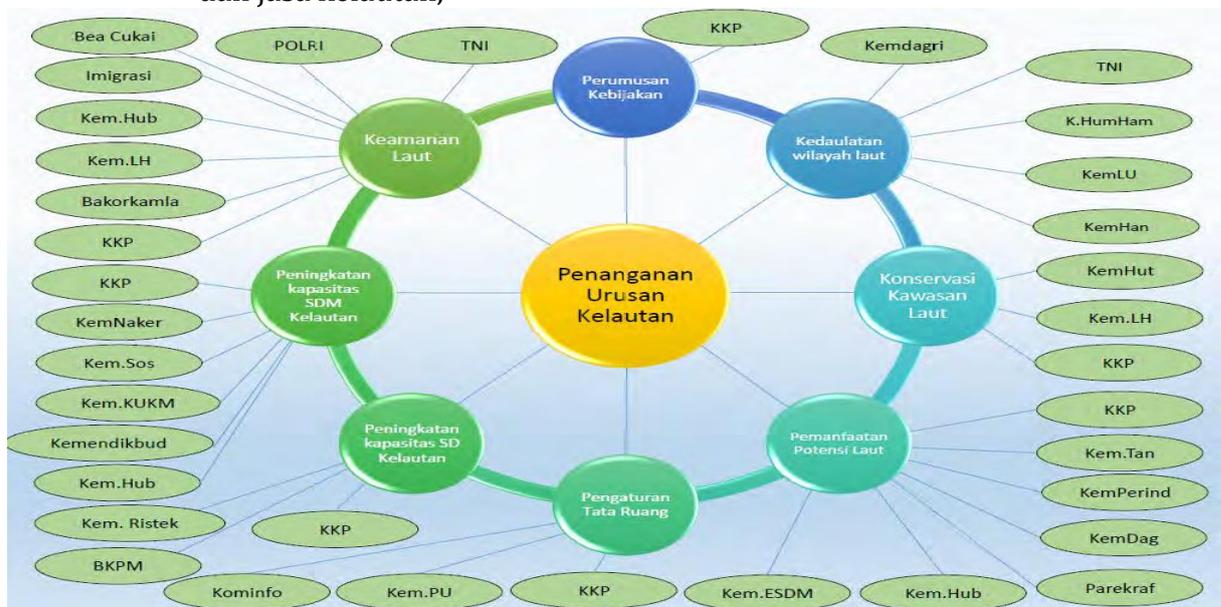
Pemerintah Indonesia mengadopsi konsep tata kelola lembaga laut dengan berdasarkan pada berbagai unsur, yakni: perikanan, industri kelautan, sumber daya dan energi, perhubungan dan transportasi, jasa kelautan, dan bangunan laut. Hal ini ditunjukkan dengan berbagai Kementerian / Lembaga (K/L) yang ikut serta dalam perlindungan dan pengelolaan laut Indonesia. Bahwa Pemerintah Indonesia telah memiliki strategi PMD yang berusaha membuat perairan laut menjadi poin strategis dan masa depan bangsa selanjutnya ditindaklanjuti dalam berbagai tata

kelola lembaga laut Indonesia sebagai berikut (Sari, 2019):

- 1) Pengawasan dan patroli pengamanan,
- 2) Konservasi laut dan pesisir,
- 3) Mitigas bencana pesisir dan laut,
- 4) Pedagangan komoditas perikanan dan hasil industri perikanan,
- 5) Pemanfaatan sumber daya hayati pesisir dan kelautan
- 6) Pemanfaatan sumber daya non hayati pesisir dan kelautan,
- 7) Pemanfaatan industri perikanan dan kelautan,
- 8) Pencemaran pesisir dan lingkungan laut,
- 9) Pemanfaatan pariwisata bahari,
- 10) Kepelabuhan, transportasi maritim, dan keselamatan pelayaran,
- 11) Pengembangan infrastruktur, bangunan, dan jasa kelautan,

- 12) Perlindungan Tenaga Kerja / Anak Buah Kapal,
- 13) Kesejahteraan masyarakat pesisir
- 14) Diplomasi Maritim.

Berdasarkan Undang-Undang RI No 34 tahun 2004, kekuatan maritim Indonesia merujuk kepada kekuatan TNI Angkatan Laut yang bertugas dalam melaksanakan pembinaan dan membawahi koordinasi berbagai armada sipil seperti armada perdagangan, armada perikanan, armada perhubungan, industri jasa maritim dan sebagainya dalam potensi ketahanan maritim. Meskipun demikian, penanganan keamanan maritim Indonesia tetap melibatkan lembaga lain yaitu Kepolisian Republik Indonesia (Polri), Bea Cukai, Imigrasi, kementerian perhubungan, kementerian lingkungan hidup, dan badan korodinasi keamanan laut (Bakorkamla) (Putra, 2016).



Gambar 3. Lembaga Penanganan Urusan Kelautan

Sumber: Kementerian Pendayagunaan dan Aparatur Negara, 2014 dalam Putra, 2016

Berdasarkan Gambar 3 dapat dilihat bahwa setiap lembaga memiliki fokus atau bidang yang saling beririsan

dengan lembaga lain dalam menangani urusan kemaritiman. Sebagian berperan dalam menjaga keamanan laut, sebagian yang lainnya lebih berperan dalam

konservasi kawasan laut, pengaturan tata ruang ataupun dalam memperjuangkan konteks kedaulatan wilayah laut. Seluruh lembaga tersebut memiliki kesempatan dan kapasitas dalam kerjasama internasional sesuai dengan ranah kewenangan masing-masing. Dalam hal ini, dibutuhkan koordinasi yang baik agar tidak ada tarik menarik kepentingan dalam melaksanakan kewenangan dari masing-masing lembaga tersebut.

Sementara khusus terkait keamanan laut di Indonesia terdapat beberapa instansi yang memiliki kewenangan yang serupa, diantaranya:

- 1) TNI AL bertugas menjaga kedaulatan laut pada semua zona maritim termasuk di dalamnya laut bebas berdasarkan Undang-Undang No.34 Tahun 2004 dan Undang-Undang No.32 Tahun 2014,
- 2) BAKAMLA RI bertugas melakukan pengawasan keamanan laut pada semua zona maritim kecuali laut bebas berdasarkan Undang No.32 Tahun 2014 dan Perpres No. 178 Tahun 2014,
- 3) KKP RI bertugas menjaga keamanan laut terutama terkait sumber daya kelautan dan perikanan pada semua zona kecuali laut bebas,
- 4) DJBC RI bertugas mengawasi kepabeanan dan cukai pada zona teritorial dan zona tambahan, dan
- 5) POLAIR POLRI bertugas melakukan penjagaan keamanan laut pada zona teritorial sesuai dengan Undang-Undang No.2 Tahun 2002,

Berdasarkan kelima lembaga keamanan laut di atas, penulis berupaya membedakan tugas dan kewenangan

dari masing-masing institusi, sebagai berikut:

- 1) TNI AL memiliki kewenangan menjaga kedaulatan wilayah laut di seluruh perairan maritim Indonesia, melaksanakan fungsi pertahanan laut, dan melakukan diplomasi maritim hingga laut bebas dan garis perbatasan.
- 2) BAKAMLA memiliki kewenangan mengawasi keamanan laut, evakuasi terhadap kecelakaan dan bencana alam, patroli kelautan hingga 200 mil.
- 3) KKP memiliki kewenangan terhadap pengawasan pemanfaatan sumber daya laut, budidaya kelautan, penangkapan ikan, pengelolaan ruang laut, dan peningkatan kesejahteraan nelayan hingga 200 mil.
- 4) DJBC memiliki kewenangan mengawasi arus barang yang masuk maupun keluar dari Indonesia dan memungut bea / pajak sesuai dengan aturan kepabeanan sejauh 24 mil.
- 5) POLAIR POLRI memiliki kewenangan melakukan pembinaan dan perlindungan terhadap masyarakat bahari, patroli perairan untuk mencegah kejahatan, dan operasi penyelamatan terhadap kecelakaan sejauh 12 mil dari titik daratan.

Pergeseran Paradigma Tata Kelembagaan Laut Indonesia dari Multi Agency Single Task ke Single Agency Multi Task

Dalam kenyataannya, sistem tata kelola lembaga keamanan laut di Indonesia cenderung masih mengadopsi Multi Agency Single Task yang ditunjukkan oleh berbagai lembaga yang

terlibat langsung dalam kepentingan keamanan laut (lihat Gambar 3). Adanya upaya pencegahan dan penanganan keamanan maritim merupakan sebuah keniscayaan sebagaimana bentuk kedaulatan negara. Akan tetapi adanya perbedaan aturan perundang-undangan menyebabkan keberadaan bermacam lembaga tersebut mengalami tumpang tindih. Diperlukan adanya koordinasi yang dapat mengatur dan melindungi berbagai institusi keamanan laut agar dapat lebih efektif, efisien, dan solid. Meskipun wilayah Indonesia sangat luas dan sebaliknya realitas kebutuhan peralatan masih terbatas dapat diselesaikan dengan adanya kerjasama dan koordinasi lintas lembaga.

Istilah Multi Agency Single Task merujuk pada adanya berbagai penegak hukum yang berwenang melakukan pengamanan maritim meskipun memiliki tugas yang serupa. Oleh sebab itu, pendirian BAKAMLA dapat menjadi wujud awal implementasi terminologi Single Agency Multi Task yang memungkinkan pengintegrasian kewenangan dari kegiatan pengawasan hingga penindakannya. Merujuk pada hal tersebut diharapkan adanya BAKAMLA dapat lebih meningkatkan pengamanan wilayah laut secara lebih efektif dan efisien yang tidak memerlukan berbagai instansi untuk mengawasi wilayah yang sama, terkait kemampuan pendeteksian dini, pengawasan keamanan, perlindungan sumber daya kelautan, keselamatan navigasi, evakuasi dan pertolongan kecelakaan, dan perlindungan wilayah kedaulatan.

Namun, BAKAMLA memiliki kekurangan berupa tidak dimilikinya kewenangan untuk melaksanakan penyidikan, sehingga mereka harus menyerahkan pelaku kejahatan di laut kepada institusi terkait sesuai dengan jenis pelanggaran hukumnya. Selain itu, fungsi dan tugas yang dimiliki oleh BAKAMLA belum ditunjang oleh Political Will yang kuat untuk menyatukan

berbagai lembaga keamanan laut, selain TNI AL. Terdapat kecenderungan bahwa terjadi duplikasi, persaingan, dan inkonsistensi program akibat aturan dan lembaga yang sudah ada tidak segera dilebur menyesuaikan keberadaan BAKAMLA. Apalagi jika melihat usia BAKAMLA yang masih muda cenderung memiliki keterbatasan dalam sarana dan prasarana dibandingkan penjaga pantai negara lain. Dampaknya, fakta lapangan menunjukkan bahwa kelima lembaga keamanan laut sebelumnya cenderung menjalankan tugasnya masing-masing. Hal tersebut tentunya menghambat kemampuan untuk penindakan dan kolaborasi bersama akibat terjadinya friksi antar lembaga di Indonesia.

BAKAMLA sebelumnya berdiri dengan nama Badan Koordinasi Keamanan Laut Republik Indonesia (BAKORKAMLA RI). Lembaga ini merupakan lembaga non struktural yang dibentuk pada tahun 1972 dengan Nomor : KEP.779/MK/III/12/1972, KEP-085/J.A/12/1972, SK/901/M/1972; J.S.8/72/1, dan KEP/B/45/XII/1972; tentang Pendirian Badan Koordinasi Keamanan di laut dan Komando Pelaksanaan Operasi Bersama Keamanan di Laut. BAKORKAMLA ini didirikan berdasarkan Keputusan Bersama Panglima Angkatan Bersenjata/ Menteri Pertahanan dan Keamanan, Jaksa Mulia, Menteri Kehakiman, Menteri Keuangan, dan Menteri Perhubungan. BAKORKAMLA memiliki kewenangan untuk melakukan pengawasan keamanan dan kedaulatan di wilayah perairan Indonesia. Pembentukan BAKORKAMLA bukanlah semata-mata untuk melakukan patroli di wilayah perairan Indonesia, namun juga untuk meningkatkan kualitas dan potensi sumber daya hayati sekaligus melindunginya dari berbagai ancaman yang ada.

Keadaan yang terus berkembang membuat pemerintah perlu melakukan pengembangan dan pembaharuan

terhadap peraturan yang menyangkut BAKORKAMLA, utamanya terkait kepentingan koordinasi dari beragam instansi pemerintah yang terkait dengan keamanan laut. Untuk merealisasikan hal tersebut dibentuk kerangka kerja Perencanaan Penegakan Hukum Laut dan Pembangunan Keamanan melalui Keputusan Menteri Koordinator Bagian Politik dan Keamanan (Menko Polkam) Nomor Kep.05/Menko/polkam/2/2003. Pada perkembangannya, penyusunan kebijakan nasional terkait keamanan wilayah Indonesia hingga pada 29 Desember 2005 menghasilkan peraturan mengenai Dasar Hukum BAKORKAMLA. Aturan tersebut tercantum dalam keputusan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 81 tahun 2005 (P2k UM, 2015).

Sembilan tahun berselang, dihasilkan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan yang menyebabkan BAKORKAMLA berubah secara resmi menjadi Badan Keamanan Laut (BAKAMLA). BAKAMLA merupakan badan atau lembaga pemerintah non kementerian yang memiliki tanggung jawab langsung kepada Presiden melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Menko Polhukam). Dalam undang-undang tersebut, BAKAMLA memiliki tugas untuk melakukan pengawasan keamanan dan patroli keselamatan di wilayah perairan maupun wilayah yurisdiksi Indonesia di bawah koordinasi Menko Polhukam. BAKAMLA bertugas melakukan pengamatan, pengamanan, pemeriksakaan, dan penegakan hukum terkait keamanan laut di wilayah Indonesia. Tugas BAKAMLA tersebut memberikan kewenangan perlindungan terhadap daerah di luar wilayah negara, baik Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), Zona Tambahan, maupun Landasan Kontinen. Merujuk pada hal tersebut, BAKAMLA dapat mengawasi sejauh 12 mil pada batas laut territorial dengan kedalaman 200 meter dan perbatasan ZEE

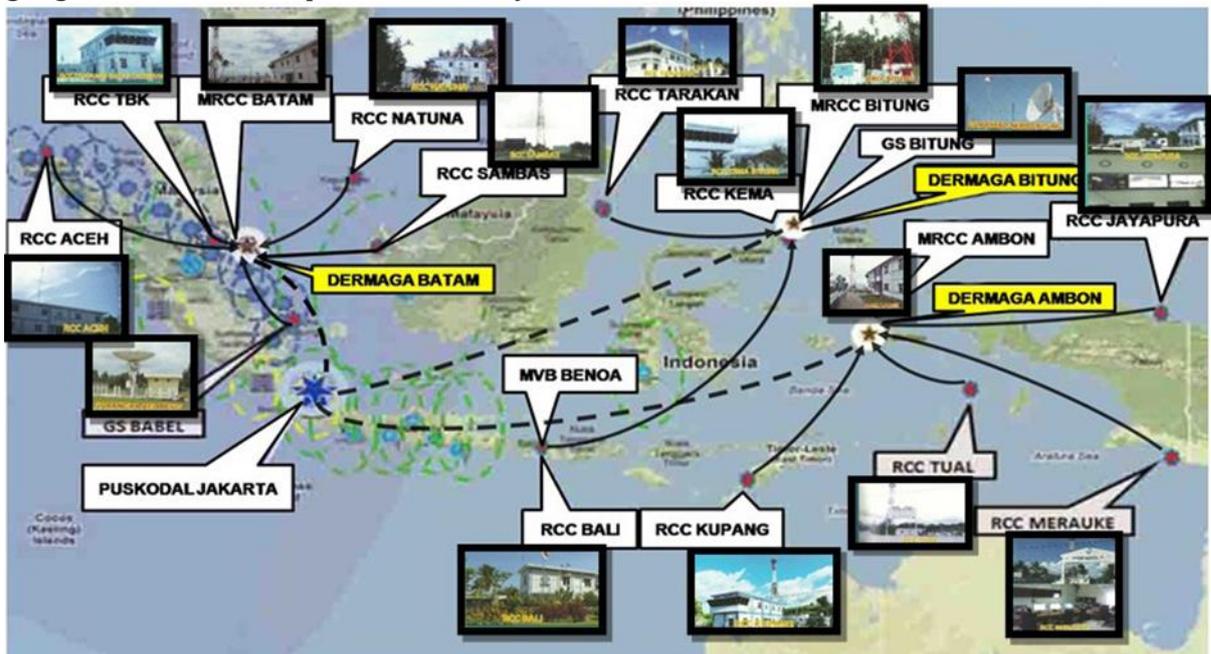
sepanjang 200 mil dari garis lurus (Lasabuda, 2013).

Selanjutnya, BAKAMLA memiliki visi untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan maritim berdasarkan asas gotong royong. BAKAMLA juga mempunyai tujuan untuk menciptakan keamanan laut berdasarkan hukum nasional maupun internasional dan menjadi lembaga yang profesional. BAKAMLA mempunyai berbagai sasaran strategis, diantaranya: melaksanakan penegakan hukum, perlindungan keamanan dan keselamatan laut, mendukung integrasi pengamanan wilayah laut yang modern dan efisien, membentuk aparat yang professional, dan pembuatan sistem peringatan dini berdasarkan sarana dan prasarana yang handal (Aziz et.al, 2016). Merujuk pada berbagai hal tersebut, dapat dikatakan bahwa keberadaan BAKAMLA merupakan wujud implementasi dalam menjaga sumber daya perikanan, transportasi antar pulau, peningkatan industri galangan kapal, keamanan maritim, dan Poros Maritim Dunia (PMD) (Humas FH UI, 2018).

Sementara untuk menunjang pelaksanaan operasional, BAKAMLA didanai oleh Pemerintah Indonesia berdasarkan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) setiap tahunnya (Tiara, 2020). Sebagai lembaga yang bertugas menjaga keamanan laut, terdapat perbedaan antara BAKAMLA dan TNI AL. TNI AL merupakan unsur utama dalam pertahanan di laut yang mempunyai tugas untuk menjaga kedaulatan negara, mencegah pelanggaran wilayah, menjaga sumber daya alam perbatasan, dan menciptakan kestabilan keamanan laut terhadap negara maupun aktor negara lain (Wiratama, 2015). Sementara BAKAMLA cenderung sebagai lembaga keamanan yang memiliki kewenangan penegakan hukum dan mewujudkan keamanan laut, tanpa melaksanakan pertahanan laut yang menggunakan persenjataan berat.

Untuk menjalankan tugasnya, BAKAMLA memanfaatkan Teknologi Informasi berupa National Picture Compilation (NPC). NPC merupakan sistem teknologi yang menjadi cara deteksi dini terhadap keamanan laut di Indonesia dengan menggunakan Satelit Inmarsat dan Vsat. Dalam pemanfaatannya, NPC juga menggunakan prakiraan cuaca, peta geografis, arus laut, pemetaan wilayah

perikanan, dan pergerakan kapal. Selanjutnya NPC dikembangkan dalam BAKAMLA Integrated Information System (BIIS) yang juga dilengkapi dengan stasiun pemantauan berupa Maritime Regional Crisis Center (MRCC) dan Regional Crisis Center (RCC) di berbagai wilayah di Indonesia sebagaimana terlihat pada Gambar 4 (Sulistyaningtyas, 2015).



Gambar 4. Stasiun Pemantauan MTCC dan RCC BAKAMLA

Berkaca pada penjelasan di atas, adanya keberadaan BAKAMLA diharapkan dapat menjadi lembaga keamanan laut di Indonesia yang sifatnya terpusat dengan memiliki berbagai kewenangan. Lahir dengan proses yang dinamis dan diperkuat oleh berbagai kebijakan yang menopangnya, telah membuat BAKAMLA menjadi solusi terhadap harapan masyarakat yang menghendaki simplifikasi birokrasi. Belum lagi dukungan anggaran dan penggunaan teknologi seharusnya dapat membuat BAKAMLA menjadi sebuah institusi tunggal yang kuat sebagai bentuk implementasi dari single agency multi-task yang berperan sebagai pelindung dan penegak hukum di lautan Indonesia.

Akan tetapi, adanya resistensi dari berbagai lembaga keamanan laut yang sudah lebih dahulu ada, cenderung mengabaikan keberadaan BAKAMLA karena bertolak belakang dengan eksistensi berbagai lembaga yang sudah lebih lama hadir. Selain itu, BAKAMLA juga belum berhasil mengkoordinir dan menggandeng insitusi keamanan laut lainnya untuk bersinergi Bersama dikarenakan oleh kebiasaan dan budaya dalam birokrasi Indonesia yang cenderung susah apabila seketika disatukan akibat sudah memiliki berbagai sistem yang baku dan lama.

Sebaliknya, komitmen Pemerintah Indonesia untuk menghadirkan BAKAMLA sebagai satu-satunya lembaga yang berwenang dalam perlindungan keamanan laut Indonesia

belum diterapkan secara nyata. Terdapat berbagai aturan dan ketentuan hukum yang berbeda-beda antar lembaga keamanan laut di Indonesia. Kenyataan ini tentunya bertentangan dengan semangat single agency multi-task yang selama ini digaungkan sebagaimana tercantum dalam strategi PMD. Perlu adanya kepastian hukum yang dapat menyatukan bermacam institusi tersebut menjadi sebuah lembaga tunggal beserta penyatuan seluruh sistem dari berbagai lembaga yang ada. Di sisi lain, lembaga keamanan laut yang sudah ada telah memiliki aturan, kewenangan, dan sistem atau aturan main sendiri.

Meskipun begitu, peneliti menemukan bahwa terdapat dua kutub besar dalam perlindungan keamanan laut di Indonesia, yakni: kubu yang menghendaki penyatuan lembaga tunggal dan kubu yang menginginkan pembagian kewenangan yang jelas dengan tetap melanjutkan keberadaan berbagai institusi yang ada. Berkaitan dengan idealisme tersebut, kubu pertama tentu memiliki pemikiran bahwa para nelayan, pelaku usaha, dan masyarakat bahari cenderung mengalami kendala maupun kesulitan karena harus menghadapi berbagai macam lembaga keamanan maritim saat berada di lautan.

Di sisi lain, kubu kedua menjadi suara mayoritas dalam pemerintahan yang menghendaki adanya keinginan untuk meneruskan keberadaan institusi yang ada, namun perlu adanya pembagian tugas dan kewenangan yang jelas atau menekankan perspektif multi agency single-task. Jika kelompok pertama mewakili harapan idealisme yang merujuk pada pola di negara maju, sementara kelompok kedua mewakili realitas yang terjadi dalam birokrasi pemerintahan di negeri ini. Namun, kita tidak bisa begitu saja menutup mata terhadap kenyataan birokrasi yang

terjadi di Indonesia sebagaimana yang disuarakan oleh kubu kedua.

Pertentangan terhadap kedua pihak tersebut merupakan sebuah dilemma yang muncul karena masing-masing memiliki alasan yang kuat untuk menerapkan paradigma yang dipercaya. Sementara keduanya juga sama-sama mempunyai semangat melindungi dan melestarikan laut Indonesia. Apabila kita melihat bahwa semua dari lembaga tersebut merupakan aktor yang menjadi perwujudan eksistensi pemerintah, tentunya pengambilan keputusan dapat diambil secara lebih bijak dan hal ini dapat dengan mudah diselesaikan apabila Pemerintah Indonesia segera menerbitkan aturan baru yang jelas yang dapat menggabungkan dan meringkas berbagai hukum yang sudah ada menjadi sebuah lembaga tunggal. Jika sebelumnya pemerintah pernah membuat Omnibus Law terkait Cipta Kerja, tentunya hal yang sama dapat dilakukan berkaitan dengan lembaga keamanan laut tersebut.

Jika kita berandai-andai bahwa pada waktu yang tidak lama lagi akan dihasilkan sebuah Omnibus Law di bidang lembaga keamanan laut di Indonesia, tentunya kebijakan tersebut tidak hanya dapat menghemat anggaran, tetapi juga menciptakan sebuah lembaga yang sangat kuat karena memiliki sumber daya, kapal, infrastruktur, peralatan, teknologi, dan sistem yang berlimpah dari berbagai insitusi yang bersatu padu. Sebaliknya, jika terlalu lama berdebat dan berpolemik, justru pelaku kejahatan dari negara-negara di sekitar Indonesia akan menikmatinya karena dapat melakukan pelanggaran hukum tanpa merasa khawatir karena belum ada kejelasan bentuk lembaga laut yang digunakan. Melihat kondisi tersebut, dilakukanlah terobosan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Periode 2014-2019 di bawah Menteri Susi Pudjiastuti yang membuat jalan tengah dengan tetap mengakui keberadaan

kelima lembaga yang ada sebelumnya, namun dilakukan penguatan terhadap kerjasama dan koordinasi lintas institusi tersebut.

Pola Koordinasi Keamanan Laut di bawah Satgas 115

Berkaca pada realitas bahwa Indonesia lebih condong menerapkan Multi Agency Single Task akibat budaya birokrasi masa lalu, Presiden Ir. Joko Widodo kemudian menerbitkan Perpres Nomor 115 Tahun 2015 Tentang Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Ilegal. Sebagai tindak lanjut dari Perpres tersebut dibentuklah Satuan Tugas (Satgas) 115 dengan menyesuaikan penamaan Perpres 115 tersebut. Adanya Satgas 115 memungkinkan adanya penegakan hukum terhadap pelanggaran dan kejahatan perikanan maupun kelautan secara terpadu. Satgas 115 ini berwenang melakukan koordinasi terkait identifikasi, pengumpulan informasi, dan penegakan hukum bersama dengan melibatkan berbagai institusi.

Keanggotaan Satgas 115 terdiri dari TNI AL, KKP, BAKAMLA, POLAIR, dan Kejaksaan Agung yang memungkinkan adanya pelaksanaan operasi penegakan hukum secara efektif dan efisien dengan memaksimalkan peralatan dan personil lintas lembaga. Penulis merangkum beberapa pemimpin satgas ini sebagai berikut:

- a) Satgas 115 dipimpin oleh Menteri Kelautan dan Perikanan,
- b) Kepala Pelaksana Harian dijabat oleh Wakil Kepala Staf TNI AL,
- c) Wakil Kepala Pelaksana Harian 1 dipimpin oleh Kepala BAKAMLA,
- d) Wakil Kepala Pelaksana Harian 2 dikomandoi oleh Kepala Badan Pemelihara Keamanan POLRI, dan

- e) Wakil Kepala Pelaksana Harian 3 dilaksanakan oleh Jaksa Agung Muda Tindak Pidana Umum Kejaksaan Agung RI.

Keberadaan Satgas 115 tidak hanya penting dalam hal koordinasi dan penyatuan operasi untuk menindak kejahatan laut, melainkan juga menciptakan efisiensi dalam pemanfaatan anggaran pemerintah. Apabila sebelumnya setiap lembaga melaksanakan pengawasan secara mandiri, maka dengan adanya Satgas 115, tugas-tugas dilakukan secara bergotong-royong. Selain itu, armada kapal pemerintah yang ikut serta dalam Satgas 115 juga menjadi sangat banyak secara jumlah dibandingkan apabila dilakukan secara sendiri-sendiri. Sebagai gambaran, TNI AL memiliki 469 kapal, POLAIR memiliki 480 kapal, DJBC memiliki 120 kapal, KKP memiliki 37 kapal, dan BAKAMLA memiliki 10 kapal (Kepala BAKAMLA, 2015). Terbukti hingga tahun 2020, Satgas 115 telah berhasil melaksanakan penindakan dengan menangkap maupun menenggelamkan 556 kapal, dengan rincian 231 kapal diantaranya merupakan kapal asing asal Vietnam, 91 kapal asal Filipina, dan 87 kapal asal Malaysia (DPR RI, 2020). Dalam pelaksanaannya Satgas 115 tidak hanya mengurus terkait pencurian ikan, melainkan juga berhasil mengungkap berbagai tindak kejahatan di laut, diantaranya penyelundupan narkoba, perdagangan manusia, perbudakan, penyelundupan satwa langka, aktivitas kelautan yang tidak dilaporkan, dan penangkapan kapal buronan asing (Maritime Observer, 2018).

Dengan adanya Satgas 115, hambatan birokrasi yang terjadi dapat lebih mudah diselesaikan karena hampir semua penegak hukum yang berhubungan dengan keamanan laut berada pada satu kesatuan ini. Selain itu,

adanya keluhan keterbatasan informasi dapat diselesaikan dengan adanya sharing information lintas sektoral yang memudahkan dalam pelaksanaan penindakan di bawah Satgas tersebut. Waktu yang dibutuhkan juga lebih singkat sehingga efektivitas operasi akan lebih cepat serta upaya penindakan dapat segera dilakukan tanpa harus menunggu izin birokrasi yang lama. Lebih jauh, hambatan yang berkenaan dengan ego sektoral dan persaingan antar lembaga keamanan maritim dapat dihindari melalui keberadaan Satgas 115. Apabila sebelumnya para penegak hukum cenderung berjalan sendiri-sendiri, bahkan ada kecenderungan persaingan antar lembaga keamanan, dengan adanya Satgas 115 ini dapat terselesaikan dan semua pihak dapat bekerjasama dengan baik.

Hal ini sesuai dengan hasil wawancara bersama IOJI yang disampaikan oleh Uddin Harimuddin pada 31 Agustus 2021, yang menyebutkan bahwa:

“...Jadi kurang lebih seperti itu kalau kita berbicara mengenai lembaga yang bertanggung jawab memang satgas 115 bukan satu-satunya yang terbaik tapi kita punya jaksa dan penyidik kepolisian di dalam situ. Kalau bicara mengenai teknisnya memang tidak keluar dari satgas tapi muncul dari instansi asalnya kemudian kita tindak lanjuti dengan kolaborasi.” (Wawancara dengan Uddin Harimuddin, IOJI, 2021).

Dapat dikatakan bahwa keberadaan Satgas 115 dapat menjadi wujud ideal dari tata kelola keamanan laut Indonesia yang baik. Dalam hal ini, di satu sisi budaya organisasi sudah terbiasa dengan paradigma Multi Agency Single Task yang ditunjukkan oleh banyaknya penegak hukum yang mengawasi keamanan laut Indonesia. sementara di sisi lain, pada saat yang bersamaan harapan untuk mengimplementasikan Single Agency Multi Task dengan keberadaan

BAKAMLA, belum dapat diwujudkan akibat belum adanya penyatuan berbagai lembaga keamanan laut yang ada di Indonesia tersebut. Dalam hal ini, Indonesia agak sulit jika hendak berubah menjadi Single Agency dalam waktu yang singkat, karena budaya organisasi yang telah terbentuk sebelumnya sudah menganut Multi Agency.

Langkah Pemerintah Indonesia dengan membentuk Satgas 115 ini perlu diapresiasi, karena negara-negara tetangga yang memiliki obsesi untuk mengklaim dan menguasai laut Indonesia menjadi berpikir berkali-kali. Selain itu, keberadaan Satgas 115 merupakan representasi wujud nyata dari adanya entitas negara dan sebagai bentuk perwujudan kedaulatan nasional.

Keamanan maritim yang hendak diwujudkan dalam strategi PMD dan melalui pembentukan Satgas 115 sebagai lembaga keamanan laut Indonesia, merupakan bentuk keseriusan negara Indonesia untuk menempatkan laut sebagai halaman depan, wilayah strategis, dan masa depan bangsa. Ketika Indonesia berhasil melindungi wilayah dan kedaulatannya tentunya dapat mencapai cita-cita nasional untuk mewujudkan keadilan dan kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Sementara bagi pihak-pihak tertentu yang tetap sengaja melakukan kejahatan di perairan laut, tentunya harus bersiap-siap menghadapi para penegak hukum yang tergabung dalam Satgas 115.

Meskipun begitu, kehadiran Satgas 115 sempat mengalami tantangan ketika terjadi dua kali pergantian Menteri KKP yang menyebabkan satgas ini sedikit berkurang efektivitasnya. Telah diketahui bersama bahwa Satgas KKP didirikan pada masa Menteri KKP Susi Pudjiastuti yang sangat tegas dalam upaya perlindungan laut Indonesia. Namun, setelah diganti oleh Eddy Prabowo, keberadaan Satgas 115 menjadi kurang mendapat perhatian. Selanjutnya, pada kepemimpinan saat

ini, Sakti Wahyu Trenggono, Satgas 115 mendapatkan tambahan tugas. Penulis tetap berharap kedepannya bahwa keberadaan Satgas 115 ini tetap kuat dan eksis dengan adanya landasan hukum yang lebih kuat, baik berupa Undang-Undang ataupun ketentuan lainnya.

SIMPULAN

Kesimpulan

Pemerintah Indonesia telah membuat kelembagaan keamanan laut berupa Strategi Poros Maritim Dunia sebagai bentuk kelembagaan dalam upaya penguatan perlindungan dan pengelolaan keamanan maritim. Poros tersebut tidak hanya sebagai respon terhadap kenyataan banyaknya ancaman, melainkan juga menjadikan laut sebagai wilayah strategis dan masa depan bangsa. Sejalan dengan hal tersebut, pemerintah membentuk BAKAMLA untuk memperbaiki tata kelola lembaga keamanan laut yang sudah ada. Akan tetapi, keberadaan BAKAMLA belum dapat memenuhi harapan akibat belum kuatnya Political Will dari Pemerintah Indonesia sendiri. Ketidaktegasan Pemerintah Indonesia untuk menjadikan BAKAMLA sebagai Single Agency Multi Task untuk menjaga keamanan laut Indonesia bertentangan dengan realitas yang terjadi atas keberadaan dari paradigma Multi Agency Single Task yang telah lama membudaya. Oleh sebab itu, karena Pemerintah Indonesia gagal mengharmonisasikan BAKAMLA dengan lembaga keamanan laut lainnya yang telah ada, dibentuklah Satgas 115.

Keberadaan Satgas 115 merupakan jawaban atas berbagai kendala teknis terkait tumpang tindih kewenangan dan hambatan koordinasi antar organisasi keamanan laut yang ada di Indonesia. Satgas 115 telah berhasil menciptakan rasa aman dengan berhasil menangkap ratusan kapal dan meningkatkan solidaritas antar penegak hukum di laut sebagaimana tujuan

keamanan maritim. Satgas 115 telah menjadi pola koordinasi dan tata kelola kelembagaan laut yang ideal dengan memprioritaskan pada efisiensi dan efektivitas operasi daripada ego sektoral di antara lima lembaga keamanan laut di Indonesia.

Rekomendasi

Guna mendukung tata kelola keamanan maritim Indonesia yang baik, penulis memiliki beberapa saran, antara lain:

1. Perlu adanya kepastian hukum yang mengatur pembagian kewenangan antar lembaga keamanan laut di Indonesia agar mencegah adanya tumpang tindih, konflik, dan perlombaan antar institusi.
2. Pemerintah Indonesia sebaiknya memberikan perhatian yang lebih besar kepada keberadaan Bakamla dan Satgas 115 dalam hal pendanaan, infrastruktur, dan pembagian tugas agar keberadaan lembaga ini sejajar dengan organisasi serupa di berbagai belahan dunia yang pada akhirnya meningkatkan profesionalitas institusi tersebut dan daya saing nasional di mata dunia.
3. Upaya pencegahan dan deteksi dini sebaiknya lebih diutamakan daripada berfokus pada penegakan hukum dan sosialisasi, mengingat ancaman kedaulatan dan keamanan maritim di Indonesia semakin berkembang.
4. Berbagai usaha dan pencapaian yang dilakukan oleh Bakamla dan Satgas 115 dalam menjaga keamanan laut di Indonesia perlu

dilakukan secara berkelanjutan dan dipublikasikan secara terbuka pada setiap tahunnya sehingga menimbulkan efek gentar bagi para aktor yang mengancam keamanan laut di perairan Indonesia.

5. Adanya pergantian kepemimpinan dan situasi politik nasional seharusnya dapat dikondisikan agar perlindungan dan pemanfaatan laut Indonesia dapat semakin maju sebagaimana berbagai negara maju yang selalu memperhatikan wilayah maritimnya.

Ucapan Terima Kasih

Tim peneliti mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada Kementerian Riset dan Teknologi / Badan Riset dan Inovasi Nasional (Kemenristek / BRIN) yang telah mendanai riset hingga dapat dihasilkan formulasi artikel ilmiah ini sebagaimana tercantum dalam Surat Keputusan Nomor 1867/E4/AK.04/2021 tanggal 07 Juni 2021 dan Perjanjian / Kontrak Nomor dan Perjanjian/Kontrak Nomor 066/E4.1/AK.04. PT/2021 tanggal 12 Juli 2021, Nomor 3278.8 /LL5/PG/2021 tanggal 21 Juli 2021, Nomor 23.21/UTY-R/KLP-BP/VII/2021 tanggal 23 Juli 2021. Ucapan terima kasih juga ditunjukkan bagi pihak-pihak yang menjadi narasumber dalam tulisan artikel ini.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Budiharsana, Meiwita P; Heywood, Peter F. (2017). Analisis dan Pengembangan Kelembagaan. Depok: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.

Fitri, Ajeng. (2018). Permasalahan Illegal Fishing Dan Ancaman Bagi Ekosistem Laut Indonesia. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Iswardhana, Muhammad Ridha. (2020). Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan: Merajut Kebinekaan dalam Menghadapi Tantangan Revolusi Industri. Yogyakarta: Penerbit Kanisius.

Jaya, W. Kirana. (2012). Mengenal Lebih Dekat Teori Ekonomi Kelembagaan Baru (New Institutional Economic). Yogyakarta: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Gadjah Mada.

Krisyantono, Rachmat. (2014). Teknik Praktis Riset Komunikasi. Jakarta: Prenada.

Kusumastanto, Tridoyo. (2010). Kebijakan Tata Kelola Kelautan Indonesia. Bogor: Pusat Kajian Sumber Daya Pesisir Maritim Institut Pertanian Bogor.

Le Miere, C. (2014). Maritime Diplomacy in the 21st Century: In Maritime Diplomacy in the 21st Century. London: Routledge

Nurdiansyah, Dickry Rizanny. (2020). Recalling Indonesia's Maritime Path. Makasar: Nas Media Pustaka.

Putra, I Nengah. (2016). Analisis Ancaman Maritim sebagai Dampak Perkembangan Lingkungan Strategis dalam Mendukung Penyelenggaraan Strategi Pertahanan Negara di Laut. Surabaya: CV. Bintang.

Umar, Harun. (2020). Politik Kebijakan Poros Maritim. Jakarta: Lembaga Penerbitan Universitas Nasional (LPU-UNAS).

W.C., John. (2012). Educational Research: Planning, Conducting and Evaluating Quantitative and Qualitative. Nebraska: University of Nebraska.

Wiratama, Heru. (2015). Kewenangan TNI AL Selaku Penyidik Tindak Pidana Dilaut Dalam Mengamankan Perairan Indonesia.

Malang: Magister Ilmu Hukum Dan Kenotariatan Universitas Brawijaya.

Jurnal dan Prosiding

Ansori, Haryanto, Agus. Suhardono, Edy. (2017). Sinergi BAKAMLA dengan TNI AL Guna Penanggulangan Tindak Pidana Di Laut Dalam Rangka Penegakan Hukum. *Jurnal Prodi Strategi Pertahanan Laut*. Vol.3. No.3.

Anwar, Syaiful. (2016). Membangun Keamanan Maritim Indonesia Dalam Analisa Kepentingan, Ancaman, dan Kekuatan Laut. *Jurnal Pertahanan*. Vol. 6. No.3.

Apriani, Diah Atika. (2019). Integrasi Tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Berkelanjutan. *Jurnal Rechtsvinding*. Vol. 8. No. 2.

Aziz, Nazili Abdul; R, L. Tri Setyawanto; Hardiwinoto, Soekotjo. (2016). Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia. *Diponegoro Law Journal*. Vol. 5. No.4.

Bueger, Christian. (2015). What is Maritime Security?. *Journal of Marine Policy*. Vol.53.

Budiman, Ahmad. (2016). Urgensi Pengaturan Masalah Keamanan Laut Di Indonesia. *Info Singkat Pemerintahan Dalam Negeri*. Vol. VIII. No. 21.

Hidayat. (2013). Peningkatan Kapasitas Kelembagaan Nelayan. *Jurnal Sejarah CITRA LEKHA*. Vol. XVII. No. 1.

Iswardhana, Muhammad Ridha. (2021). Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: BAKAMLA-US Coast Guard. *Jurnal Dinamika Pemerintahan*. Vol. 4. No. 1.

Keliat, Makmur. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*. Vol. 13. No.1.

Lasabuda, Ridwan. (2013). Pembangunan Wilayah Pesisir dan Laut Dalam Prespektif Negara Kepulauan Republik Indonesia. *Jurnal Ilmiah Platax*. Vol. I. No. 2.

Laksmiana, Evan A., Gindarsah, Iis & Mantong, Andrew W. (2018). Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke dalam Kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi. *CSIS WORKING PAPER SERIES WPSINT*, 01/2018.

Sari, Diah Apriani Atika. (2019). Integrasi Tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Berkelanjutan. *Rechtsvinding*. Vol. 8. No. 2.

Sunyowati, Dina. (2010). Tata Kelola Kelautan Berdasarkan Integrated Coastal And Ocean Management Untuk Pembangunan Kelautan Berkelanjutan. *Perspektif*. Vol. XV. No.1

Sulistyaningtyas, D. R. (2015). Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. *Jurnal Sosioteknologi*. Vol. 14. No.3.

Wibawa, Adi; Iswardhana, Muhammad Ridha; Chotimah, Chusnul. (2021). Pola Interaksi Antar-lembaga dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia: Bakamla RI. *Prosiding 1st SGD-CPAPIT 2021*.

Dokumen dan Publikasi Resmi

DPR RI. (2020). *Risalah Rapat Dengar Pendapat Komisi IV DPR RI*. Jakarta: Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia.

Kepala BAKAMLA. (2015). *Peran dan Upaya BAKAMLA dalam Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan*. Jakarta: Badan Keamanan Laut RI.

Mamahit, Desi Albert. (2015). *Tata Kelola Keamanan Laut Indonesia dalam Mendukung Program Pengembangan Poros Maritim Dunia*. Bogor: Universitas Pertahanan.

Website dan Media Daring

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional / BAPPENAS. (2014). *Konsep Mainstreaming Ocean Policy Ke Dalam Rencana Pembangunan Nasional Rencana Pembangunan Nasional*. https://www.bappenas.go.id/files/3114/6225/6899/LAPORAN_AKHIR_OCEAN_POLICY.pdf (diakses 20 Agustus 2021).

Databoks. (2018). *Berapa Jumlah Pulau di Indonesia?*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/10/16/berapa-jumlah-pulau-di-indonesia> (diakses 20 Agustus 2021).

Haryono, Agus. (2020). *Kondisi Terkini Ekosistem Pesisir Indonesia Nasional*. <http://lipi.go.id/berita/Kondisi-Terkini-Ekosistem-Pesisir-Indonesia/22072> (diakses 18 Agustus 2021).

Humas FH UI. (2018). *Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia*.

<https://law.ui.ac.id/v3/penegakan-hukum-di-wilayah-laut-indonesia/> (diakses 22 Agustus 2021).

Maritime Observer. (2018). Empat Tahun Dibentuk Kinerja Satgas 115 Membuahkan Hasil Yang Baik. <https://maritimeobserver.com/2018/11/empat-tahun-dibentuk-kinerja-satgas-115-membuahkan-hasil-yang-baik/> (diakses 25 Agustus 2021).

P2K UM. (2015). Badan Keamanan Laut Republik Indonesia. https://p2k.um-surabaya.ac.id/id3/2-3045-2942/Badan-Keamanan-Laut-Republik-I_236519_widyakartika_p2k-um-surabaya.html#cite_note-3 (diakses 20 Agustus 2021).

Tiara, Sutari. (2020). DPR Dukung Penambahan Anggaran Bakamla Untuk Jaga Natuna. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20200113130204-32-464853/dpr-dukung-penambahan-anggaran-bakamla-untuk-jaga-natuna> (diakses 21 Agustus 2021).

Wawancara

Herlambang, Bayu. Kepala Bagian Operasional Direktorat Polisi Air dan Udara Kepolisian Daerah Istimewa Yogyakarta. Tanggal 14 September 2021.

Uddin, Harimuddin; Prasetya, Jerimia Humolong; Prakoso, Imam. Indonesia Ocean Justice Initiative. Tanggal 31 Agustus 2021.