

ISSN 2828-285x



POLICY BRIEF

**PERTANIAN, KELAUTAN, DAN
BIOSAINS TROPIKA**
Vol. 7 No. 2 Tahun 2025

Opsi Kelembagaan Keamanan Laut Indonesia dalam Perspektif Negara Kepulauan

Penulis

 Akhmad Solihin^{1,2}

¹ Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, IPB University

² Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan (PKSPL), IPB University

Opsi Kelembagaan Keamanan Laut Indonesia dalam Perspektif Negara Kepulauan

Isu Kunci

- (a) Indonesia menghadapi tantangan besar dalam pengelolaan keamanan laut karena pendekatan kelembagaan yang masih sektoral dan terfragmentasi.
- (b) Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia terletak di antara Samudra Hindia dan Pasifik serta dilintasi tiga ALKI, menjadikannya titik paling strategis dalam perdagangan dan aktifitas maritim global.
- (c) Indonesia perlu mempertimbangkan pilihan model kelembagaan keamanan laut yang dibangun berdasarkan karakteristik, tantangan negara kepulauan dan kondisi geografis lainnya.

Ringkasan

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak strategis di antara Samudra Hindia dan Pasifik serta dilintasi oleh tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), memiliki peran sentral dalam perdagangan, ekonomi maritim global dan stabilitas kawasan Indo-Pasifik. Namun, sistem keamanan laut Indonesia saat ini masih menghadapi tantangan serius akibat desain kelembagaan yang bersifat sektoral dan terfragmentasi, yang menyebabkan masih lemahnya koordinasi antar instansi, tumpang tindih kewenangan, dan inefisiensi dalam merespons ancaman pengelolaan maritim seperti penyelundupan, penangkapan ikan ilegal, dan pelanggaran wilayah. Mengacu pada model *coast guard* dari negara-negara lain seperti Amerika Serikat, Inggris, Jerman, Prancis, dan Malaysia menunjukkan pentingnya kelembagaan yang terintegrasi secara fungsional dan struktural. Dalam konteks Indonesia, ditawarkan tiga opsi kelembagaan: model eksisting yang bersifat koordinatif, model terintegrasi penuh, dan model terintegrasi parsial. Dari ketiganya, model integrasi parsial dinilai paling realistis untuk diterapkan dalam jangka menengah karena mampu meningkatkan efektivitas kelembagaan secara bertahap tanpa menimbulkan resistensi kelembagaan yang tinggi, sekaligus mempersiapkan fondasi hukum dan kelembagaan menuju sistem keamanan laut yang lebih terpadu, adaptif, dan berdaya saing global.

Kata kunci: ALKI, *coast guard*, integrasi, keamanan, kepulauan

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), serta berlokasi diantara Samudra Hindia dan Pasifik. Letaknya yang strategis menjadikan Indonesia sebagai simpul utama jalur transportasi maritim global dan paling sibuk di dunia, sekaligus rentan terhadap berbagai ancaman keamanan laut seperti penyelundupan, illegal fishing, kejahatan di laut dan pelanggaran wilayah. Posisi ini diperkuat oleh peran Indonesia dalam sistem arus laut global, khususnya sebagai pintu masuk utama *Indonesian Throughflow* (ITF) yang menghubungkan Samudra Pasifik dan Hindia. ITF membawa massa air dalam jumlah besar dan berperan penting dalam dinamika iklim regional serta global (Godfrey 1996; Sprintall *et al.* 2009; Kannad *et al.* 2022). Perubahan suhu laut yang dipengaruhi oleh arus ini dapat memengaruhi pola curah hujan dan sirkulasi laut, sehingga berdampak pada operasi pelayaran dan stabilitas perdagangan maritim internasional.

Namun demikian, kompleksitas tantangan keamanan laut yang sangat tinggi tersebut dihadapkan pada permasalahan kelembagaan keamanan laut Indonesia yang masih bersifat sektoral dan terfragmentasi. Pendekatan ini menyebabkan koordinasi antar lembaga masih lemah, kewenangan yang masih tumpang tindih, dan respon terhadap ancaman menjadi tidak efisien. Dalam konteks ini, perbandingan dengan model kelembagaan keamanan laut negara lain menjadi sangat penting untuk dapat merumuskan desain kelembagaan keamanan laut Indonesia yang lebih tepat, integratif, dan adaptif terhadap dinamika Indo-Pasifik yang terus berkembang.

Tinjauan Perbandingan Model Kelembagaan *Coast Guard* Negara Lain

Berbagai negara telah mengembangkan model kelembagaan *coast guard* yang disesuaikan dengan sistem pemerintahan, kebutuhan keamanan maritim, dan kondisi geografis masing-masing. Amerika Serikat misalnya, mengembangkan *United States Coast Guard* (USCG) sebagai lembaga multifungsi yang menggabungkan karakteristik militer dan penegakkan hukum. USCG berada di bawah *Department of Homeland Security*, namun memiliki mandat luas mulai dari keamanan pelabuhan, kesiapsiagaan militer, penegakkan hukum, hingga penyelamatan dan keselamatan pelayaran, serta bekerja melalui koordinasi formal dengan berbagai lembaga federal lainnya. Sebaliknya, Inggris menerapkan model organisasi sipil melalui *Her Majesty's Coast Guard* yang berperan utama dalam pencarian dan penyelamatan (SAR), pengawasan standar keselamatan kapal, dan penanggulangan pencemaran laut. Lembaga ini merupakan bagian dari *Maritime and Coastguard Agency* (MCA) dan beroperasi secara koordinatif dengan instansi teknis serta lembaga sukarelawan.

Sementara itu, Jerman mengadopsi model koordinatif antar kementerian melalui *Federal Coast Guard*, yang berfungsi sebagai konsorsium kelembagaan lintas kementerian federal seperti Kementerian Dalam Negeri, Transportasi, dan Keuangan. Fungsi utamanya meliputi penjagaan perbatasan, perlindungan lingkungan laut, keselamatan pelayaran, dan pengawasan perikanan, yang dijalankan oleh personel campuran dari unsur sipil dan penegak hukum. Di sisi lain, Prancis menggunakan pendekatan militeristik melalui *Maritime Gendarmerie*, yang berada di bawah otoritas militer dan memiliki tugas dalam keselamatan maritim, investigasi kriminal, serta pengamanan garis pantai dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Tabel 1. Perbandingan kelembagaan *coast guard* di dunia

Negara	Tipe Kelembagaan	Kewenangan & Fungsi	Struktur Organisasi & Koordinasi
AS	Kombinasi Militer & Penegak Hukum (<i>US Coast Guard</i>)	Keamanan pelabuhan, kesiapan militer, bantuan navigasi, oseanografi, penegakan hukum, SAR, stasiun laut, keselamatan pelayaran, dan pelatihan	Berada di bawah <i>Department of Homeland Security</i> ; koordinasi dengan lembaga federal lain melalui MoU
Inggris	Organisasi Sipil (<i>Her Majesty's Coast Guard</i>)	SAR, pemeriksaan standar kapal, pencegahan pencemaran laut, manajemen lalu lintas kapal, penanggulangan polusi laut	Bagian dari (MCA); pelaksana teknis berasal dari instansi lain, termasuk lembaga sukarela
Jerman	Kombinasi Sipil dan Penegak Hukum (<i>Federal Coast Guard</i>)	Penjagaan perbatasan, perlindungan lingkungan, keselamatan pelayaran, perlindungan perikanan, bea cukai	Konsorsium dari beberapa kementerian federal; personel campuran sipil dan Lembaga Penegak Hukum
Prancis	Militer (<i>Maritime Gendarmerie</i>)	Keselamatan maritim, investigasi kriminal, penjagaan garis pantai, misi pembantuan masyarakat yang berada dalam keadaan bahaya	Di bawah otoritas militer
Malaysia	Badan Penegak Hukum Sipil (MMEA)	Keamanan dan keselamatan zona maritim, keselamatan nyawa dan property Masyarakat yang melaut, SAR, dan Kerjasama dengan komunitas laut	Berada di bawah komando Perdana Menteri melalui Kementerian Dalam Negeri

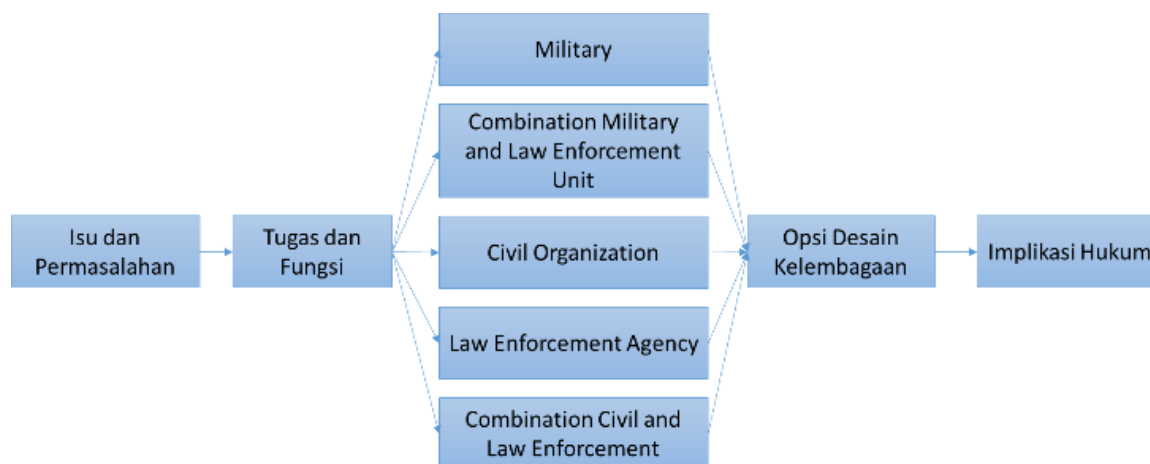
Adapun Malaysia membentuk *Malaysian Maritime Enforcement Agency* (MMEA) sebagai badan penegak hukum sipil yang mengemban tugas menjaga keamanan dan keselamatan zona maritim Malaysia, melaksanakan operasi SAR, dan menjalin kerjasama dengan komunitas maritim. MMEA berada di bawah kewenangan Perdana Menteri melalui Kementerian Dalam Negeri, namun dalam kondisi darurat dapat dioperasikan di bawah komando militer. Perbandingan Coast Guard negara di dunia disajikan Tabel berikut.

Opsi Kelembagaan Keamanan Laut Indonesia

Pembentukan awal *coast guard* di dunia menghadapi tantangan konflik kewenangan antar Lembaga, sebagaimana yang dihadapi Indonesia, sistem keamanan laut masih bergantung pada institusi sektoral yang bekerja secara terpisah-pisah. Hal ini berdampak pada rendahnya kemampuan respons terhadap ancaman keamanan laut seperti perompakan dan penangkapan ikan ilegal (Roy 2019; Buraga dan Fournol 2022). Dibandingkan dengan negara-negara seperti AS dan

Inggris yang memiliki sistem terpadu dalam merespons ancaman maritim, pendekatan Indonesia yang tidak terintegrasi cenderung mengurangi efektivitas kelembagaan.

Berdasarkan perbandingan tersebut, terlihat bahwa desain kelembagaan *coast guard* sangat bervariasi, mulai dari yang berkarakter militer, sipil, hingga gabungan, dengan struktur kelembagaan dan mekanisme koordinasi yang mencerminkan sistem pemerintahan negara masing-masing. Indonesia dapat mengambil pembelajaran dari beragam model ini dalam merumuskan desain kelembagaan keamanan laut yang sesuai dengan konteks kenegaraan dan geografisnya sebagai negara kepulauan. Dengan memanfaatkan posisinya yang strategis di jalur transportasi maritim global dan risiko dari dinamika fluktuasi iklim laut seperti ITF, Indonesia dapat memainkan peran kunci dalam penguatan tata kelola maritim regional bahkan global.



Gambar 1. Desain model kelembagaan *Indonesia Coast Guard*

Desain pilihan kelembagaan *Indonesia Coast Guard* dibangun atas dasar kondisi geografis dan institutional yang dihadapi Indonesia, sehingga desain kelembagaan keamanan laut nasional harus mempertimbangkan kondisi berikut: (1) penyebaran wilayah yang luas dan berbatasan langsung dengan berbagai negara; (2) keberadaan tiga ALKI yang menjadi jalur navigasi internasional; dan (3) fragmentasi kewenangan antar instansi. Oleh karena itu, perlu dirumuskan alternatif model kelembagaan, dengan 3 opsi : (a) model eksisting (koordinatif), (b) model terintegrasi penuh, dan (c) model terintegrasi parsial.

Model eksisting mengadopsi pendekatan *Her Majesty's Coast Guard* dari Inggris, yang bersifat koordinatif dan tidak memiliki kewenangan operasional penuh. Meskipun model ini mudah diterapkan dan tidak menimbulkan resistensi kelembagaan, kelemahannya terletak pada efektivitas pelaksanaan tugas di lapangan yang masih sangat tergantung pada instansi pelaksana. Fragmentasi ini menyebabkan penanganan ancaman keamanan laut bersifat sektoral dan tidak terpadu.

Model kedua adalah lembaga terintegrasi penuh, yang mengacu model USCG di Amerika Serikat. Model ini memusatkan seluruh fungsi keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum laut ke dalam satu lembaga tunggal yang diatur dengan undang-undang khusus. Keunggulannya terletak pada efisiensi anggaran, komando tunggal yang sangat kuat (*powerfull*), dan efektivitas operasional. Namun, model ini menghadapi resistensi tinggi dari berbagai instansi sektoral yang sudah eksis serta membutuhkan harmonisasi regulasi yang kompleks dan menyeluruh.

Model ketiga adalah lembaga terintegrasi parsial, yang merupakan bentuk kompromi dari dua model lainnya. Model ini mengintegrasikan sebagian fungsi dari instansi terkait ke dalam satu lembaga, sementara fungsi lainnya tetap berada di lembaga asal namun dikoordinasikan secara strategis. Pendekatan ini relatif lebih realistis diterapkan di Indonesia karena dapat mengurangi resistensi kelembagaan, tetap menjaga kesinambungan fungsi sektoral, namun dapat meningkatkan efektivitas kelembagaan secara bertahap.

Tabel 2. Opsi Pilihan Kelembagaan *Indonesia Coast Guard*

Model	Karakteristik Utama	Kelebihan	Tantangan
Eksisting	Koordinasi antar instansi; fungsi tersebar	Mudah diterapkan, tidak menimbulkan resistensi	Kurang efisien; Lambat dalam respons operasional;
Terintegrasi Penuh	Lembaga tunggal multifungsi	Efisiensi tinggi, komando tunggal, efektif	Resistensi tinggi; Perlu reformasi regulasi besar-besaran
Terintegrasi Parsial	Integrasi terbatas pada fungsi tertentu	Kompromi yang efisien, resistensi relatif rendah	Masih butuh koordinasi lintas lembaga; potensi konflik kewenangan

Rekomendasi

Pertama, pemerintah perlu mendorong pembentukan lembaga *coast guard* nasional yang terintegrasi secara parsial sebagai langkah awal menuju efisiensi kelembagaan keamanan laut. **Kedua**, diperlukan percepatan harmonisasi regulasi sektoral melalui revisi peraturan perundang-undangan yang memayungi kewenangan penegakan hukum laut. **Ketiga**, perlu dibuat undang-undang khusus mengenai kelembagaan *coast guard* Indonesia sebagai payung hukum yang kuat dan konsisten. **Keempat**, prioritasasi penguatan kapasitas kelembagaan melalui penyediaan sarana-prasarana terpadu dan peningkatan interoperabilitas antar sistem informasi pengawasan laut.

Kesimpulan

Indonesia membutuhkan reformasi kelembagaan yang mampu menjawab tantangan keamanan laut secara sistemik dan strategis. Studi perbandingan menunjukkan bahwa setiap negara mengembangkan desain *coast guard* sesuai dengan sistem politik dan struktur kelembagaannya masing-masing. Dalam konteks Indonesia, reformasi kelembagaan keamanan laut harus disesuaikan dengan tantangan geografis dan kerangka regulasi yang ada. Model integrasi parsial menjadi alternatif yang paling realistis diterapkan dalam jangka menengah, sembari mempersiapkan

landasan hukum dan kelembagaan menuju integrasi yang lebih utuh di masa depan.

Daftar Pustaka

- Buraga M, Fournol T. 2022. Indo-french cooperation and engagement in holistic maritime security: possibilities and implications in the indian ocean region. *EJSSS*. 3(2): 241-257. doi:10.47362/ejsss.2022.3209.
- Godfrey J. 1996. The effect of the indonesian throughflow on ocean circulation and heat exchange with the atmosphere: a review. *JGR Atmospheres*. 101(C5): 12217-12237. doi:10.1029/95jc03860.
- Kannad A, Goodkin N, Samanta D, Murty S, Ramos R, Smerdon J, Gordon A. 2022. Drivers of coral reconstructed salinity in the south china sea and maritime continent: the influence of the 1976 indo-pacific climate shift. *JGR Oceans*. 127(6). doi:10.1029/2021jc017787.
- Roy N. 2019. Reviewing ocean governance in asia. *ACIP*. 5(4): 437-448. doi:10.1177/2057891119883127.
- Sprintall J, Wijffels S, Molcard R, Jaya I. 2009. Direct estimates of the indonesian throughflow entering the indian ocean: 2004–2006. *JGR Atmospheres*. 114(C7). doi:10.1029/2008jc005257.



Policy Brief Pertanian, Kelautan, dan Biosains Tropika merupakan upaya mengantarmukakan sains dan kebijakan (science-policy interface) untuk mendukung pembangunan berkelanjutan yang inklusif. Media ini dikelola oleh Direktorat Kajian Strategis dan Reputasi Akademik (D-KASRA) IPB University. Substansi policy brief menjadi tanggung jawab penulis sepenuhnya dan tidak mewakili pandangan IPB University.

Author Profile



Akhmad Solihin, adalah Dosen Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan IPB dan Wakil Kepala Bidang Sosial Ekonomi dan Kelembagaan Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan IPB. Selama mengabdikan di IPB mendalami ilmu hukum dan kebijakan kelautan dan perikanan. Berdasarkan kepakaran tersebut, saat ini membantu Pemerintah dalam penyusunan dan pembahasan yang berkaitan dengan hukum dan kebijakan di Kementerian Kelautan dan Perikanan, Badan Keamanan Laut, dan Dewan Ketahanan Nasional, serta beberapa Pemerintah Daerah (Provinsi dan Kabupaten).

(Corresponding Author)

Email: akhmad_solihin@apps.ipb.ac.id

ISSN 2828-285X



Telepon

+62 811-1183-7330



Email

dkasra@apps.ipb.ac.id



Alamat

Gedung LSI Lt. 1
Jl. Kamper Kampus IPB Dramaga
Bogor - Indonesia 16680