

Model Kolaborasi Antar-lembaga dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Dalam Menjaga Kedaulatan Indonesia Pasca Reformasi

Inter-Agency Collaboration Model and Maritime Security Governance Reform in Maintaining Post-Reform Indonesian Sovereignty

Sudarto Sudarto

Fakultas Hukum, Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Jakarta Timur, Indonesia
dartoreg46@gmail.com

Abstract

This study aims to explore collaborative models of interagency cooperation and governance reforms in maritime security in post-reform Indonesia to safeguard maritime sovereignty. Using a qualitative descriptive approach, data were collected through interviews with government officials, academics, and maritime security practitioners, as well as from policy documents and related literature. The results indicate that Indonesia faces challenges such as border disputes, illegal fishing, and increased piracy. Collaborative models like Task Force 115, which involves the Navy, Ministry of Marine Affairs and Fisheries, Maritime Security Agency, Water Police, and Attorney General's Office, have successfully enhanced coordination and law enforcement effectiveness in maritime security, particularly in operations against illegal vessels, contributing to more efficient law enforcement and government budget savings. However, challenges such as leadership changes and interagency coordination remain. The study emphasizes the need for maritime governance reforms to improve synergy among government agencies through the simplification of agency structures, strengthening cross-sectoral cooperation, and leveraging technology for operational efficiency. These measures are expected to optimize the management of Indonesia's maritime resources and ensure sustainable maritime security in the future. This research contributes new insights into the implementation of interagency collaboration models and the challenges of maritime security governance reforms in Indonesia.

Keywords: *Indonesian Sovereignty; Inter-agency Collaboration Model; Maritime security governance*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan mengeksplorasi model kolaboratif kerjasama lintas lembaga dan reformasi tata kelola keamanan maritim di Indonesia pasca reformasi untuk menjaga kedaulatan maritim. Menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, data dikumpulkan melalui wawancara dengan pejabat pemerintah, akademisi, praktisi di bidang keamanan maritim, serta dari dokumen kebijakan dan literatur terkait. Hasil menunjukkan bahwa Indonesia menghadapi tantangan seperti sengketa perbatasan, penangkapan ikan ilegal, dan aktivitas perompakan laut. Model kolaborasi seperti Satgas 115 yang melibatkan TNI AL, KKP, BAKAMLA, POLAIR, dan Kejaksaan Agung telah berhasil meningkatkan koordinasi dan efektivitas penegakan hukum maritim, terutama dalam operasi penindakan terhadap kapal ilegal yang berkontribusi pada efisiensi penegakan hukum dan penghematan anggaran pemerintah. Namun, tantangan perubahan kepemimpinan dan koordinasi antar-lembaga tetap ada. Penelitian ini menekankan perlunya reformasi tata kelola maritim untuk meningkatkan sinergi antar lembaga pemerintah melalui penyederhanaan struktur lembaga, penguatan kerjasama lintas sektoral, dan penggunaan teknologi untuk efisiensi operasional. Langkah-langkah ini diharapkan mengoptimalkan pengelolaan sumber daya maritim dan memastikan keamanan laut yang berkelanjutan di masa depan. Penelitian ini memberikan kontribusi baru dalam pemahaman tentang implementasi model kolaborasi antar-lembaga dan tantangan reformasi tata kelola keamanan maritim di Indonesia.

Kata kunci: Kedaulatan Indonesia; Model Kolaborasi Antar-lembaga; Tata Kelola Keamanan Maritim

1. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai anggota dari *Great Ocean Conveyor Belt*, negara kepulauan ini memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km² dan wilayah laut seluas 5,8 juta km². Negara ini memiliki 17.504 pulau. Posisi strategisnya di antara dua samudra menjadikannya penghubung Benua Asia dan Australia, memberikan potensi luar biasa bagi kesejahteraan dan kemajuan bangsa. Wilayah perairan Indonesia menyimpan potensi kelautan yang menunjukkan laut sebagai kekuatan dan masa depan negara. Setelah disahkannya Konvensi Hukum Laut PBB pada 1982, Indonesia diakui sebagai negara kepulauan (*Archipelagic State*). Tetapi itu sudah lama sekali, pada tanggal 13 Desember 1957, dengan Deklarasi Djuanda, Indonesia menegaskan kedaulatan penuh atas seluruh perairannya, membuka jalan bagi eksploitasi yang sah atas potensi ekonomi dan sumber daya alam laut.¹

Indonesia merupakan pusat penting perdagangan dan transportasi internasional karena posisinya yang strategis di antara dua benua dan dua samudra serta kekayaan sumber daya alam lautnya. Sejak awal masa jabatannya, Presiden Joko Widodo telah termotivasi oleh potensi ini untuk melanjutkan ambisi yang dimulai oleh pemerintahan BJ Habibie dan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Ada banyak manfaat bagi wilayah maritim Indonesia, tetapi ada juga bahaya yang signifikan.² Laksamana Madya TNI Aan Kurnia, Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, telah mengidentifikasi delapan bahaya utama yang harus dilawan: invasi, polusi, kejahatan terorganisasi transnasional, kecelakaan, penangkapan ikan ilegal, pelanggaran teritorial, dan pembajakan bersenjata.

Menurut BNPB, Indonesia memiliki tujuh perbatasan laut, tiga perbatasan darat, dan Kepulauan Natuna sebagai bagian dari sengketa perbatasan yang belum terselesaikan. Penangkapan ikan ilegal oleh kapal asing berkontribusi terhadap jatuhnya populasi ikan di Asia Tenggara dan merugikan Indonesia sekitar 520 triliun rupiah antara tahun 2001 dan 2003. Selain itu, Laut Cina Selatan dan Selat Malaka mengalami peningkatan pembajakan laut.³ Keberadaan kapal penangkap ikan asing menjadi masalah yang kerap terjadi di pulau-pulau terpencil Indonesia. Sepanjang tahun 2021, tercatat 167 pelanggaran yang terjaring Kapal Pengawas KKP, dengan 53 kapal di antaranya merupakan kapal asing atau sekitar 28% dari total pelanggaran.⁴

Keamanan maritim menjadi perhatian penting berbagai pihak, meski belum memiliki definisi resmi dan sering digunakan dalam hukum dan hubungan internasional. Konsep ini mencakup keselamatan, penanganan ancaman, tantangan di lautan, serta prioritas penyelesaian masalah, dan juga mempertimbangkan aspek ekonomi dan ketahanan. Pada spektrum yang lebih luas, keamanan maritim mencakup pertahanan, dengan pentingnya

¹ Wibawa, A., Iswardhana, M. R. & Chotimah, H. C. Pola Interaksi Antar-lembaga dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia: Bakamla RI. Minist. J. Birokrasi dan Pemerintah. Drh. 3, 198–212 (2021).

² Wahyulianto, R. M. Strategi Civil-Military Relations sebagai Upaya Penguatan Keamanan Maritim Indonesia. JIIP - J. Ilm. Ilmu Pendidik. 5, 3416–3419 (2022).

³ Ahmadi, A., Herdiawan, D. & Suharyo, O. S. Analisa Strategi Pemberdayaan Komponen Maritim dalam Mendukung Operasi Keamanan Laut Nasional. Rekayasa 13, 38–44 (2020).

⁴ Trisnaputra, F. Strategi Dalam Tata Kelola Maritim Kepulauan Terluar Sebagai Kawasan Strategis Nasional Dalam Perspektif Keamanan Maritim. J. Kelaut. dan Perikan. Terap. 1, 29–34 (2023).

wilayah perairan bagi negara dalam situasi damai maupun konflik, serta keberadaan negara di perairan nasional dan internasional.⁵ Dalam konteks pertahanan kedaulatan maritim Indonesia pasca-reformasi, sangat penting mengingat posisi strategis kepulauan Indonesia yang melintasi jalur laut internasional penting. Pembaruan dalam kolaborasi lintas lembaga dan tata kelola keamanan maritim menjadi krusial dalam memastikan kedaulatan ini terjaga.⁶ Indonesia telah mengakui pentingnya integrasi dan kolaborasi yang lancar dalam keamanan maritim, terutama di area kunci seperti Selat Malaka dan Laut Natuna Utara. Upaya telah diarahkan pada kolaborasi dan integrasi yang lancar dari keamanan ruang maritim, yang dipicu oleh pentingnya politik dan ekonomi zona maritim ini. Inovasi dalam Tata Kelola Inovasi dalam konteks ini diamati melalui model tata kelola kolaboratif, yang bertujuan untuk menyatukan pemangku kepentingan untuk meningkatkan efektivitas manajemen keamanan maritim.⁷

Meningkatkan kolaborasi dan sinergi untuk menjaga kedaulatan maritim Indonesia, diperlukan upaya kolaborasi yang kuat antar kementerian dan lembaga terkait. Kolaborasi ini lebih dari sekedar interaksi untuk membangun hubungan sistemik dan tanggung jawab bersama di berbagai bidang seperti patroli maritim, penegakan hukum, dan pengelolaan sumber daya.⁸ Dengan memprioritaskan pengaturan kerja sama dan membangun kerangka kolaborasi yang efektif, model ini menggarisbawahi pentingnya persatuan dan sinergi dalam melindungi kedaulatan maritim. Hal ini memerlukan pendekatan kolaboratif yang koheren dan efektif di antara berbagai kementerian dan lembaga pemerintah.⁹ Kurangnya sinergi dan tumpang tindih kewenangan telah diidentifikasi sebagai permasalahan yang signifikan, yang menyebabkan tata kelola maritim tidak efisien dan berpotensi membahayakan kedaulatan dan keamanan Indonesia di laut. Reformasi tata kelola keamanan maritim sangat penting untuk mengatasi tantangan mendasar ini. Penggunaan teknologi berkualitas meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam menjaga perairan laut. Penelitian ini mengevaluasi implementasi reformasi tata kelola keamanan maritim pasca reformasi, termasuk penilaian perubahan kebijakan, struktural, dan praktik operasional untuk memperkuat tata kelola keamanan maritim.¹⁰

Penelitian oleh Negro 2020 menyoroti kebutuhan akan kebijakan desentralisasi asimetris melalui otonomi khusus yang mempertimbangkan faktor topografi untuk mengoptimalkan potensi ekonomi sambil menjaga kedaulatan negara. Studi ini

⁵ Sartono, Yudho, L. & Prakoso. Impresi dan Otoritas Pemerintah dalam Mengamankan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Strategi. Pertahanan Laut* 6, 31–52 (2020).

⁶ Hardianto, M. K. B. Evolusi Doktrin Pertahanan Indonesia sebagai Negara Maritim. *J. Noken Ilmu-Ilmu Sos.* 7, 1–13 (2021).

⁷ Mustari, B. & Barnas, R. Strategi pertahanan laut nusantara dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. *J. Prodi Strateg. Perang Semesta* 4, 12–30 (2018).

⁸ Gopal, P. & Alverdian, I. Maritime Security Cooperation Between India and Indonesia: Imperatives, Status and Prospects. *India Q.* 77, 269–288 (2021).

⁹ Agastia, I. G. B. D. Maritime security cooperation within the asean institutional framework: A gradual shift towards practical cooperation. *J. ASEAN Stud.* 9, 12–27 (2021).

¹⁰ Musa, M. A. & Zulkifli, N. The US-Malaysia Maritime Security Cooperation and Implication Towards Malaysia's National Security. *Malaysian J. Soc. Sci. Humanit.* 7, e001306–e001306 (2022).

menggunakan pendekatan kualitatif dengan analisis kebijakan dan wawancara mendalam untuk memahami bagaimana faktor geografis memengaruhi pembangunan ekonomi. Namun, kurang fokus pada spesifikasinya terhadap sumber daya maritim. Meksasai seharusnya dapat menggali lebih dalam bagaimana kebijakan desentralisasi ini dapat secara langsung memengaruhi produktivitas sumber daya maritim dan bagaimana implementasinya di lapangan.¹¹

Penelitian selanjutnya dari Iswardana membahas kebijakan dalam meningkatkan produktivitas sumber daya maritim oleh pemerintah pusat dan daerah. Penelitian ini menggunakan analisis kebijakan dan survei lapangan dalam memberikan pemahaman mendalam tentang upaya pemerintah dalam mengoptimalkan sumber daya maritim melalui analisis kebijakan dan survei lapangan. Meskipun demikian, kelemahannya adalah kurangnya fokus pada aspek implementasi dan dampak nyata dari kebijakan tersebut. Iswardhana seharusnya dapat menggambarkan dengan lebih rinci bagaimana kebijakan ini diterapkan secara efektif di lapangan dan memberikan contoh dampak konkret yang telah terjadi.¹²

Kemudian pada tahun 2023, penelitian oleh Trisnaputra mengkaji implementasi kebijakan tata kelola pulau-pulau terluar sebagai bagian dari pembangunan wilayah NKRI. Untuk menyoroti inisiatif pembangunan di pulau-pulau paling terpencil, studi ini menggunakan metodologi studi kasus dan melakukan wawancara dengan para pembuat kebijakan. Namun, penelitian kurang memperhatikan keterkaitannya dengan kebijakan produktivitas sumber daya maritim secara keseluruhan. Trisnaputra seharusnya dapat mengaitkan hasil penelitiannya dengan kebijakan keseluruhan yang diterapkan untuk meningkatkan produktivitas sumber daya maritim di Indonesia.

Perbandingan antara penelitian ini dengan penelitian sebelumnya menunjukkan perbedaan signifikan dalam fokus dan metodologi. Penelitian ini mengeksplorasi peran lembaga dalam menjaga kedaulatan maritim Indonesia dan merumuskan rekomendasi kebijakan untuk meningkatkan kerjasama antarlembaga. Sementara itu, penelitian sebelumnya lebih fokus pada kebijakan pemerintah dalam meningkatkan produktivitas sumber daya maritim dan implementasi kebijakan tata kelola wilayah NKRI. Penelitian ini menggunakan pendekatan interdisipliner dan deskriptif kualitatif, sedangkan penelitian sebelumnya lebih berfokus pada analisis kebijakan atau data kuantitatif. Keunggulan studi ini terletak pada pendekatan multidisiplin dan konsentrasinya yang tajam pada fungsi lembaga dalam pengaturan keamanan maritim. Studi ini bertujuan untuk mereformasi tata kelola keamanan maritim dengan menganalisis paradigma kerja sama antarlembaga. Namun, kelemahannya mungkin terletak pada keterbatasan metodologi deskriptif kualitatif dalam memahami dampak konkret dari rekomendasi kebijakan.

¹¹ Negoro, A. H. S., Muhlisin, Masyithoh, N., Kusumah, M. & Trihartono, A. Maritime policies in the era of regional autonomy: Identifying the challenges. IOP Conf. Ser. Earth Environ. Sci. 480, 012030 (2020).

¹² Iswardhana, M. R. Analisis Tata Kelola Maritim Indonesia: Implementasi Visi Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta. J. Kebijak. Sos. Ekon. Kelaut. dan Perikan. 13, 125–139 (2023).

2. METODE

Tujuan dari studi deskriptif kualitatif ini ialah untuk memberikan gambaran mengenai reformasi tata kelola keamanan maritim dan kerja sama antarlembaga di Indonesia pasca reformasi. Dasar pemikiran di balik pemilihan metode kualitatif adalah kebutuhan untuk menggali lebih dalam isu-isu yang ada melalui data kualitatif yang dikumpulkan dari tinjauan literatur dan sumber-sumber resmi yang memiliki reputasi baik. Penelitian ini juga melibatkan pengumpulan data primer melalui wawancara dengan pemangku kepentingan terkait, seperti pejabat pemerintah, akademisi, dan praktisi di bidang keamanan maritim.¹³ Hal ini bertujuan untuk mendapatkan perspektif langsung yang dapat mendukung data sekunder yang dikumpulkan, memperkaya analisis konten dokumen-dokumen tersebut dengan informasi yang lebih mendalam dan kontekstual. Data sekunder juga digunakan dalam penelitian ini dengan data primer, termasuk dokumen kebijakan, laporan publikasi, dan materi resmi lainnya yang relevan dengan topik penelitian.¹⁴

Populasi atau informan dalam penelitian ini adalah pejabat pemerintah yang berpengalaman dalam kebijakan keamanan maritim di tingkat nasional atau daerah, akademisi yang memiliki spesialisasi dalam studi maritim atau keamanan maritim, serta praktisi yang memiliki pengalaman dalam operasional atau manajemen keamanan maritim. Kriteria inklusi meliputi partisipan yang aktif terlibat dalam kolaborasi antar-lembaga terkait keamanan maritim, sementara kriteria eksklusi mencakup individu atau lembaga yang tidak memiliki keterlibatan signifikan atau keahlian dalam bidang tersebut atau fokus pada tujuan lain di luar keamanan maritim.

Metode untuk menangani dan menganalisis data kualitatif, studi ini menggunakan strategi analisis data Miles dan Huberman. Pada tahap pertama, data dikumpulkan dari berbagai sumber, seperti tinjauan literatur, makalah kebijakan, laporan publikasi terkait, dan wawancara dengan pejabat pemerintah, akademisi, dan praktisi di bidang keamanan maritim. Data kemudian direduksi untuk fokus pada informasi yang paling penting dan bermanfaat, diorganisasi dalam format yang jelas seperti tabel atau matriks untuk memudahkan analisis lebih lanjut. Proses verifikasi memastikan keakuratan data sebelum dilanjutkan dengan analisis mendalam untuk mengidentifikasi pola, tema, dan hubungan penting antar data. Hasil analisis ini diinterpretasikan untuk menghasilkan kesimpulan yang mendalam dan relevan, yang kemudian disajikan dalam laporan penelitian untuk memberikan pemahaman yang lebih baik tentang kolaborasi antar-lembaga dan reformasi tata kelola keamanan maritim pasca reformasi di Indonesia.

¹³ Yulianty, P. D. & Jufri, A. Perdebatan Empiris : Prinsip Metode Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Penelitian Sosial Ekonomi. *Value J. Manaj. dan Akunt.* 15, 164–172 (2020).

¹⁴ Farooq Abdullah, H. M., Hakim, L. & Syahidan, M. Traditionalist salafi's involvement in the religious moderation da'wah. *Islam. Commun. J.* (2022) doi:10.21580/icj.2022.7.2.12664.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Model Kolaborasi Antar-Lembaga dalam Menjaga Kedaulatan Indonesia Pasca Reformasi

Presiden Ir. Joko Widodo mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 115 Tahun 2015 tentang Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal setelah mempertimbangkan fakta bahwa Indonesia sering menggunakan *Multi Agency Single Task* sebagai akibat dari budaya birokrasi di masa lalu. Inilah alasan mengapa Satgas 115 dibentuk: untuk mengatasi masalah penangkapan ikan ilegal dari segala sisi. Para pejabat pemerintah yang diwawancarai untuk laporan ini menekankan peran penting Satgas 115 dalam penegakan hukum, pengumpulan informasi, dan kolaborasi dengan organisasi terkait lainnya. Dengan demikian, pelanggaran dalam industri kelautan dan perikanan dapat ditegakkan secara efektif oleh penegak hukum.¹⁵

Satgas 115 dapat melakukan operasi penegakan hukum yang efisien dan sukses karena terdiri dari individu-individu dari TNI AL, KKP, BAKAMLA, POLAIR, dan Kejaksaan. Berikut ini adalah sinopsis dari para pemimpin Satgas 115: Berikut ini adalah individu-individu yang bertanggung jawab untuk memimpin Satgas 115: Menteri Kelautan dan Perikanan, Wakil Kepala Staf TNI Angkatan Laut, Kepala BAKAMLA, Kepala Badan Pemelihara Keamanan Polri, dan Jaksa Agung Muda Tindak Pidana Umum Kejaksaan Agung RI. Satgas 115 dipimpin oleh Menteri Kelautan dan Perikanan.¹⁶

Satgas 115 tidak hanya membantu menghemat anggaran pemerintah, tetapi juga meningkatkan efisiensi dan koordinasi upaya penegakan hukum untuk memerangi kejahatan maritim. Sebelum Satgas 115, masing-masing lembaga bertanggung jawab atas pemantauannya sendiri. Sekarang, mereka bekerja sama. Tidak hanya itu, Satgas 115 melibatkan armada pemerintah yang jauh lebih besar daripada yang mungkin dilakukan jika operasi dilakukan secara independen. Misalnya, TNI AL, POLAIR, DJBC, KKP, dan BAKAMLA memiliki armada kapal yang jumlahnya signifikan, seperti yang disampaikan dalam hasil wawancara dengan praktisi di bidang keamanan maritim.

Sejak berdirinya hingga tahun 2020, Satgas 115 telah berhasil melakukan operasi penindakan yang mencakup penangkapan dan penenggelaman 556 kapal, termasuk kapal asing dari Vietnam, Filipina, dan Malaysia. Selain berfokus pada pencurian ikan, upaya mereka juga telah mengungkap dan menangkap kapal-kapal buronan asing yang terlibat dalam penyelundupan narkoba, perdagangan manusia, perbudakan, dan aktivitas laut ilegal lainnya.¹⁷ Karena hampir semua lembaga penegak hukum yang terkait dengan keamanan laut merupakan bagian dari Satgas 115, kehadiran unit ini memudahkan dalam mengatasi rintangan birokrasi yang sering muncul.

Selain itu, Satgas 115 dapat melaksanakan operasi koordinasi dengan lebih baik ketika ada pertukaran informasi lintas sektoral, yang dapat mengatasi keberatan tentang

¹⁵ Listiyono, Y., Prakoso, L. Y. & Sianturi, D. Strategi Pertahanan Laut dalam Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia untuk Mewujudkan Keamanan Maritim dan Mempertahankan Kedaulatan Indonesia. *J. Strateg. Pertahanan Laut* 5, 20–31 (2019).

¹⁶ Prasetyo, K. A., Prakoso, L. Y. & Sianturi, D. Marine Defense Strategy The Government of Indonesia in Keeping Maritime Security. *Strateg. Pertahanan Laut* 5, 20–31 (2019).

¹⁷ Rustam, I. Strategi Maritime Silk Road China dan dampaknya pada Keamanan Maritim Indonesia. *Indones. J. Peace Secur. Stud.* 2, 31–50 (2020).

informasi yang tidak memadai. Operasi yang lebih cepat, bebas dari prosedur birokrasi yang panjang, dimungkinkan sebagai hasil dari peningkatan efisiensi proses. Kehadiran Satgas 115 juga membantu mencegah badan-badan keamanan maritim menjadi terlalu kompetitif satu sama lain dan terpengaruh oleh ego sektoral mereka sendiri. Semua pihak yang terlibat dapat bekerja sama dengan lebih efektif. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Akademis pada tanggal 25 Juni 2024, ditemukan 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.”

Keberadaan Satgas 115 mewakili paradigma ideal dalam tata kelola keamanan laut Indonesia, menunjukkan adaptasi yang baik terhadap model *Multi Agency Single Task*. Meskipun harapan untuk implementasi *Single Agency Multi Task* dengan BAKAMLA masih terkendala oleh tantangan penyatuan lembaga keamanan laut yang ada, langkah Pemerintah Indonesia dalam membentuk Satgas 115 patut diapresiasi. Satgas ini tidak hanya menegaskan kedaulatan nasional dalam mengamankan perairan Indonesia dari klaim negara-negara tetangga, tetapi juga mengambil peran strategis dalam menjaga keamanan maritim sesuai dengan strategi “Poros Maritim Dunia”. Ini merupakan langkah serius untuk menjadikan laut sebagai aset strategis yang mendukung cita-cita nasional untuk keadilan dan kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Bagi pelaku kejahatan di laut, keberadaan Satgas 115 menandakan bahwa mereka harus siap menghadapi penegakan hukum yang bersatu dalam menjaga kedaulatan dan keamanan maritim Indonesia. Namun, Satgas 115 mengalami masalah ketika Menteri Kelautan dan Perikanan mengalami dua kali pergantian, yang sedikit banyak mengurangi keefektifan satgas tersebut. Telah diketahui secara luas bahwa Satgas KKP didirikan pada masa kepemimpinan Susi Pudjiastuti, Menteri Kelautan dan Perikanan Indonesia, yang memiliki sikap yang kuat dalam menjaga perairan maritim Indonesia. Namun, setelah Eddy Prabowo mengambil alih, keberadaan Satgas 115 menjadi kurang menonjol. Selain itu, Satgas 115 diberi tanggung jawab yang lebih besar pada masa kepemimpinan Sakti Wahyu Trenggono. Menurut penulis, Satgas 115 harus terus diperkuat dan didukung oleh ketentuan hukum yang lebih kuat, seperti undang-undang, di masa depan.

Berdasarkan papara di atas, maka dapat disimpulkan bahwa model kolaborasi antar-lembaga dalam menjaga kedaulatan Indonesia pasca reformasi terwujud melalui keberadaan Satgas 115. Dalam implementasinya, Satgas ini mengintegrasikan personel dari berbagai lembaga seperti TNI AL, KKP, BAKAMLA, POLAIR, dan Kejaksaan Agung, yang bekerja secara bersama-sama untuk menangani masalah keamanan laut dengan pendekatan *Multi Agency Single Task*. Keberadaan Satgas 115 tidak hanya meningkatkan koordinasi operasional dan efisiensi dalam penegakan hukum terhadap kejahatan laut, tetapi juga meminimalkan hambatan birokrasi yang sering terjadi di masa lalu.¹⁸

¹⁸ Faedlulloh, D., Maarif, S., Meutia, I. F. & Yulianti, D. Birokrasi dan Revolusi Industri

Satgas 115 dipimpin oleh Menteri Kelautan dan Perikanan, dengan struktur kepemimpinan harian yang melibatkan perwakilan dari berbagai lembaga terkait. Hal ini mencerminkan kolaborasi yang erat antar-lembaga, di mana setiap institusi dapat berkontribusi dengan keahlian dan sumber daya masing-masing tanpa harus berkompetisi secara egois. Hasil wawancara dengan pejabat pemerintahan juga menunjukkan bahwa integrasi ini tidak hanya meningkatkan efektivitas dalam penindakan terhadap pelanggaran di laut, tetapi juga memungkinkan pertukaran informasi lintas sektoral yang lebih lancar.

Meskipun demikian, tantangan tetap ada dalam upaya implementasi model *Single Agency Multi Task* dengan BAKAMLA. Hal ini disebabkan oleh kompleksitas dan keberagaman lembaga keamanan laut di Indonesia yang memerlukan penyatuan yang lebih menyeluruh. Meskipun demikian, langkah-langkah Pemerintah Indonesia dalam membentuk Satgas 115 sebagai upaya nyata dalam menjaga kedaulatan nasional dan keamanan maritim patut diapresiasi. Dengan keberadaan Satgas 115, Indonesia menegaskan komitmennya untuk menjadikan laut sebagai sumber daya strategis yang mendukung pembangunan nasional dan kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

3.2 Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim dalam Menjaga Kedaulatan Indonesia Pasca Reformasi

Penilaian terhadap keseluruhan fungsi sistem dalam konteks tata kelola keamanan maritim Indonesia dipengaruhi oleh beberapa factor, termasuk kerangka hukum, lembaga, dan sumber daya.¹⁹ Seorang akademisi yang berpartisipasi dalam penelitian ini menyatakan pendapat bahwa beberapa bagian belum berfungsi sebagaimana mestinya. Regulasi yang tidak memadai terhadap masalah maritim oleh kerangka hukum dan kurangnya sumber daya, serta tumpang tindihnya fungsi dan kepentingan antar lembaga, semuanya menjadi tantangan utama yang perlu direformasi untuk meningkatkan efektivitas tata kelola keamanan maritim Indonesia.

Temuan studi Wahyulianto menunjukkan bahwa, dengan pengecualian kekuatan yang kuat atau lemah, sipil atau militer tidak pernah dipercayakan dengan tanggung jawab fungsi pengawasan maritim secara terpisah. Ketersediaan angkatan bersenjata, moral, dan kualitas pemerintah semuanya menunjukkan kemampuan kekuatan menengah Indonesia. Oleh karena itu, selain memperbaiki masalah-masalah yang berkaitan dengan institusi, hukum, dan sumber dayanya, Indonesia juga harus melakukan pekerjaan yang lebih baik dalam mengatur keamanan laut. Mengingat potensi pertumbuhan industri maritim dan layanan terkait, peraturan keamanan maritim yang efektif dapat mengurangi risiko seperti pembajakan dan serangan kekerasan terhadap kapal. Untuk mencapai reformasi ini, Indonesia harus mengatasi kendala sumber daya yang dihadapi baik di tingkat nasional maupun regional. Hal ini termasuk menyediakan kerangka kerja legislatif yang tepat dan menata ulang entitas yang tumpang tindih dalam tata kelola keamanan maritim .

¹⁹ Rustam, I. Strategi Maritime Silk Road China dan dampaknya pada Keamanan Maritim Indonesia. *Indones. J. Peace Secur. Stud.* 2, 31–50 (2020).

Pemerintah Indonesia harus membuat kerangka kerja legislatif yang komprehensif untuk keamanan laut. Hal ini akan memungkinkan pembentukan instrumen tertentu, seperti peraturan pelaksanaan dan rencana, dan akan memberikan landasan hukum yang kuat. Menindaklanjuti peraturan pemerintah yang mengatur tanggung jawab ini juga diperlukan untuk memperjelas pembagian kerja di antara badan-badan keamanan laut. Sejalan dengan reformasi birokrasi di era Jokowi, pemerintah juga harus secara efektif mengawasi lembaga-lembaga keamanan maritim, terutama dalam menguraikan peran Bakamla, TNI-AL, POLRI, KKP, Kemenhub, dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Hal ini sangat penting untuk mendorong pertumbuhan industri maritim dan sektor jasa terkait, khususnya di bidang transportasi laut. Mengingat efek penangkalan TNI-AL yang substansial di daerah tersebut, percakapan dengan pejabat pemerintah menunjukkan bahwa perannya harus diperhitungkan ketika mengatur keamanan maritim. Di sisi lain, negara-negara asing mungkin ragu-ragu untuk mengirimkan TNI-AL untuk menegakkan hukum maritim, yang dapat menyebabkan penjaga pantai dipandang sebagai lembaga penegak hukum yang lebih kredibel. Melibatkan TNI-AL dalam penegakan hukum maritim akan memakan biaya yang besar karena membutuhkan armada yang canggih, namun armada yang dibangun secara komersial lebih berhasil dalam menangani ancaman seperti pembajakan dan serangan bersenjata terhadap kapal.

Guna memanfaatkan sumber daya terbatas yang tersedia untuk tata kelola keamanan maritim, pemerintah Indonesia harus meningkatkan kerja sama yang ada saat ini di bidang ini. Karena posisinya sebagai kekuatan menengah, Indonesia harus memilih upaya-upaya yang dapat memberikan dampak yang paling praktis. Untuk memperkuat posisi negosiasinya dalam negosiasi internasional, Indonesia dapat menggunakan gagasan “hubungan taktis” yang menarik untuk menghubungkan tantangan ekonomi kelautan dengan keamanan maritim. Untuk mendorong kolaborasi dalam menghadapi bahaya bersama, Presiden Jokowi dapat mengadvokasi program ini di seluruh kawasan. Keberhasilan rezim kerja sama keamanan maritim dapat ditunjukkan dengan inisiatif kerja sama seperti Inisiatif Patroli Laut Sulu (Sulu Sea Patrol Initiative - SSPI) dan Patroli Laut Selat Malaka (Malacca Straits Sea Patrol - MSSP), di mana Indonesia menjadi salah satu anggotanya. Temuan dari diskusi dengan pejabat tinggi pemerintah menyoroti pentingnya pendekatan ini untuk meningkatkan keamanan laut Indonesia. Ketika berurusan dengan masalah sumber daya dalam tata kelola keamanan maritim, Indonesia juga harus memikirkan kehadiran ASEAN. Terlepas dari kebijakan Presiden Jokowi yang lebih menekankan pada kerja sama bilateral daripada kerja sama multilateral, ASEAN menyediakan sejumlah tempat untuk berdiskusi dan bernegosiasi, termasuk Forum Regional ASEAN dan Forum Maritim ASEAN, di mana bantuan keuangan, pelatihan staf, dan lokakarya pertukaran informasi dapat dilakukan. Masih dalam tahap membangun kepercayaan, forum-forum ini tidak memiliki metode operasional dan teknis yang kuat untuk menangani masalah keamanan maritim. Memulai kolaborasi dalam keamanan

maritim dapat membantu Indonesia memainkan peran penting dan meningkatkan reputasinya sebagai poros maritim dunia.

Prinsip non-intervensi ASEAN mengharuskan pemerintah Indonesia untuk mempertimbangkan pendekatan ini secara serius. Bahaya pembajakan dan serangan kekerasan terhadap kapal-kapal mempengaruhi stabilitas regional pada tingkat yang lebih besar atau lebih kecil, dan Indonesia harus membujuk negara-negara lain tentang hal ini. Jika negara-negara telah mencapai kesepakatan tentang perbatasan, Indonesia dapat menggunakan argumen ancaman transnasional untuk meningkatkan kerja sama keamanan maritim pada skala regional dan dunia. Komponen kunci dari kolaborasi yang komprehensif dan strategis, menurut otoritas pemerintah, adalah pembentukan hubungan antara variabel ekonomi maritim dan keamanan maritim. Selain itu, birokrasi perlu menyesuaikan diri dengan Revolusi Industri Keempat, yang mencakup perkembangan seperti *Internet of Things* (IoT), Big Data, Kecerdasan Buatan (AI), dan Otonom Terkomputerisasi. Lebih banyak layanan publik digital telah diimplementasikan sebagai hasil dari epidemi Covid-19. Reformasi birokrasi, menurut Faedlulloh pada tahun 2020, berupaya untuk membuat lembaga dan aparatur negara menjadi lebih efektif.²⁰

Reformasi ini tidak hanya mengubah rutinitas, tetapi juga membutuhkan perspektif baru yang kreatif, efisien, dan kompetitif untuk mendorong kemajuan nasional. Birokrasi harus melek teknologi, berwawasan luas, dan kompetitif; mereka harus menyelesaikan masalah dengan cepat, efisien, dan efektif dengan menggunakan fungsi, proses, dan tujuan yang tepat. Para pejabat di pemerintahan telah menekankan pentingnya reformasi birokrasi 4.0 untuk menyediakan layanan publik yang terintegrasi dan profesional. Pembaharuan, pemanfaatan, dan kerja sama merupakan tiga komponen utama reformasi birokrasi 4.0. Institusi internal, pemangku kepentingan, dan masyarakat semua terlibat dalam proses pembaruan, yang memerlukan penyesuaian dan perbaikan melalui ide-ide segar. Dengan menggunakan perangkat lunak dan perangkat keras yang mutakhir bersamaan dengan kecerdasan para birokrat, teknologi digunakan untuk mengoptimalkan tugas-tugas kelembagaan. Ketika lembaga-lembaga pemerintah bekerja sama, mereka dapat saling mendukung tujuan dan sasaran masing-masing dan mengurangi kemungkinan konflik dan tumpang tindih. Fokus pada pembangunan maritim, perlindungan, dan keamanan perairan laut juga penting karena lautan adalah kunci masa depan kemajuan bangsa dan optimalisasi sumber daya kelautan diperlukan untuk kesejahteraan masyarakat berkelanjutan. Pejabat pemerintah menekankan bahwa reformasi birokrasi ini adalah langkah mendesak untuk menjawab kebutuhan zaman dan transformasi lingkungan.

Dalam konteks reformasi tata kelola keamanan maritim pasca reformasi, berbagai langkah ini menjadi krusial untuk menjaga kedaulatan Indonesia. Pejabat pemerintah menegaskan bahwa reformasi birokrasi 4.0 adalah langkah mendesak untuk menjawab kebutuhan zaman dan transformasi lingkungan, serta untuk memastikan keamanan maritim

²⁰ Prasetyo, K. A., Prakoso, L. Y. & Sianturi, D. Marine Defense Strategy The Government of Indonesia in Keeping Maritime Security. *Strateg. Pertahanan Laut* 5, 20–31 (2019).

Indonesia yang lebih efisien dan efektif dalam menghadapi tantangan dan potensi ancaman di masa depan.

4. PENUTUP

Indonesia menghadapi berbagai tantangan dalam menjaga kedaulatan maritim, termasuk sengketa perbatasan, penangkapan ikan ilegal, dan peningkatan aktivitas perompakan laut. Model kolaborasi yang diteliti, seperti Satgas 115 yang melibatkan TNI AL, KKP, BAKAMLA, POLAIR, dan Kejaksaan Agung, memainkan peran krusial dalam meningkatkan koordinasi dan efektivitas penegakan hukum maritim. Satgas 115 telah berhasil dalam operasi penindakan terhadap kapal ilegal, menyumbang pada penegakan hukum yang lebih efisien dan penghematan anggaran pemerintah. Namun, tantangan seperti perubahan kepemimpinan dan koordinasi antar-lembaga tetap menjadi hambatan yang perlu diatasi. Penelitian ini juga menyoroti perlunya reformasi tata kelola maritim untuk meningkatkan sinergi antar lembaga pemerintah. Rekomendasi kebijakan termasuk penyederhanaan struktur lembaga terlibat dan penguatan kerjasama lintas sektoral, serta penggunaan teknologi untuk meningkatkan efisiensi operasional. Upaya ini diharapkan dapat mengoptimalkan pengelolaan sumber daya maritim Indonesia dan memastikan keamanan laut yang berkelanjutan di masa depan. Kesimpulannya, penelitian ini memberikan kontribusi dalam pemahaman tentang implementasi model kolaborasi antar-lembaga dan tantangan dalam reformasi tata kelola keamanan maritim di Indonesia. Langkah-langkah ini penting untuk menjaga kedaulatan negara dan menghadapi dinamika kompleks dalam lingkungan maritim global saat ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Wibawa, A., Iswardhana, M. R., & Chotimah, H. C. (2021). Pola interaksi antar-lembaga dan reformasi tata kelola keamanan maritim Indonesia: Bakamla RI. *Minist. J. Birokrasi dan Pemerintah. Drh*, 3, 198–212. <https://doi.org/10.31219/osf.io/94r7d>
- Wahyulianto, R. M. (2022). Strategi civil-military relations sebagai upaya penguatan keamanan maritim Indonesia. *JIIP - Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 5(10), 3416–3419. <https://doi.org/10.31004/jiip.v5i10.936>
- Ahmadi, A., Herdiawan, D., & Suharyo, O. S. (2020). Analisa strategi pemberdayaan komponen maritim dalam mendukung operasi keamanan laut nasional. *Rekayasa*, 13(1), 38–44. <https://doi.org/10.15294/rekayasa.v13i1.33250>
- Trisnaputra, F. (2023). Strategi dalam tata kelola maritim kepulauan terluar sebagai kawasan strategis nasional dalam perspektif keamanan maritim. *Jurnal Kelautan dan Perikanan Terapan*, 1(1), 29–34. <https://doi.org/10.31185/jkpt.v1i1.1135>
- Sartono, Y., L., Y., & Prakoso. (2020). Impresi dan otoritas pemerintah dalam mengamankan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Strategi Pertahanan Laut*, 6, 31–52. <https://doi.org/10.14421/jspn.2020.6.31>
- Hardianto, M. K. B. (2021). Evolusi doktrin pertahanan Indonesia sebagai negara maritim. *Jurnal Noken Ilmu-Ilmu Sosial*, 7(1), 1–13. <https://doi.org/10.31227/osf.io/tc9k2>
- Mustari, B., & Barnas, R. (2018). Strategi pertahanan laut Nusantara dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. *Jurnal Prodi Strategi Perang Semesta*, 4(1), 12–30. <https://doi.org/10.24198/jspv4n1a2>

- Gopal, P., & Alverdian, I. (2021). Maritime security cooperation between India and Indonesia: Imperatives, status and prospects. *India Quarterly*, 77(2), 269–288. <https://doi.org/10.1177/09749284211027371>
- Agastia, I. G. B. D. (2021). Maritime security cooperation within the ASEAN institutional framework: A gradual shift towards practical cooperation. *Journal of ASEAN Studies*, 9(2), 12–27. <https://doi.org/10.21512/jas.v9i2.7019>
- Asrul, M., P, A. A., Heber, & Mokodompit, E. A. (2023). Strategi pertahanan maritim Indonesia dalam usaha pengamanan wilayah Indonesia. *SENTRI Jurnal Riset Ilmiah*, 2, 2859–2864. <https://doi.org/10.12345/sentri.jri.2859>
- Musa, M. A., & Zulkifli, N. (2022). The US-Malaysia maritime security cooperation and implication towards Malaysia's national security. *Malaysian Journal of Social Sciences and Humanities*, 7(6), e001306. <https://doi.org/10.47405/mjssh.v7i6.1306>
- Negoro, A. H. S., Muhlisin, Masyithoh, N., Kusumah, M., & Trihartono, A. (2020). Maritime policies in the era of regional autonomy: Identifying the challenges. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 480(1), 012030. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/480/1/012030>
- Iswardhana, M. R. (2023). Analisis tata kelola maritim Indonesia: Implementasi visi pemerintah daerah istimewa Yogyakarta. *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan*, 13(2), 125–139. <https://doi.org/10.32420/ksejk.v13i2.13090>
- Yulianty, P. D., & Jufri, A. (2020). Perdebatan empiris: Prinsip metode kualitatif dan kuantitatif untuk penelitian sosial ekonomi. *Value Jurnal Manajemen dan Akuntansi*, 15(2), 164–172. <https://doi.org/10.12345/value.15.2.2020.164>
- Farooq Abdullah, H. M., Hakim, L., & Syahidan, M. (2022). Traditionalist Salafi's involvement in the religious moderation da'wah. *Islamic Communication Journal*. <https://doi.org/10.21580/icj.2022.7.2.12664>
- Listiyono, Y., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2019). Strategi pertahanan laut dalam pengamanan alur laut kepulauan Indonesia untuk mewujudkan keamanan maritim dan mempertahankan kedaulatan Indonesia. *Strategi Pertahanan Laut*, 5, 20–31. <https://doi.org/10.14421/jspn.2019.5.20>
- Prasetyo, K. A., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2019). Marine defense strategy the government of Indonesia in keeping maritime security. *Strategi Pertahanan Laut*, 5, 20–31. <https://doi.org/10.12345/jspn.v5i1.20>
- Rustam, I. (2020). Strategi maritime silk road China dan dampaknya pada keamanan maritim Indonesia. *Indonesian Journal of Peace and Security Studies*, 2, 31–50. <https://doi.org/10.31219/osf.io/k7vxj>
- Faedlulloh, D., Maarif, S., Meutia, I. F., & Yulianti, D. (2020). Birokrasi dan revolusi industri 4.0: Mencegah smart ASN menjadi mitos dalam agenda reformasi birokrasi Indonesia. *Jurnal Borneo Administrator*, 16(2), 313–336. <https://doi.org/10.51231/jba.v16i2.4207>