

KAJIAN PENGEMBANGAN ARMADA PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (SEA & COAST GUARD)

Johny Malisan *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No.5 Jakarta

ABSTRACT

Indonesian archipelagic country geographically provides a tremendous endowment. Therefore, sea transportation is important in the nation life and the national economic development. Building and developing of sea transportation service network continues to be encouraged until the optimal level of service for the community has been achieved. Wide service network could be better accomplished whenever supported by a safety and security of shipping system and conductively as possible to avoid maritime pollution. The development of sea and coast guard fleet in supporting safety and security systems at ports and sea waters as well as the prevention of marine pollution to be carried out by developing them fleet that capable to synergize with other relevant agencies. Law on Shipping (No 17/2008) expressed the need for unification of related agencies in order to be able performing its duties and functions to enforce the law in safety and security of shipping. Supporting of its fleet to be one important part for the smooth of those duties and functions as mandated by the shipping law. An analysis to be done accordingly through some variables that are included in several aspects like human resources, facilities, infrastructure, and range of territorial waters. Its result shows that improvement on several variables in each aspect are still needed so that performance of sea and coast guard fleet could be improved and able to provide maximum service while carrying out its duties and functions.

Keywords: *development of sea and coast guard fleet, ship safety and security.*

PENDAHULUAN

Bangsa Indonesia adalah satu-satunya bangsa di dunia yang menamakan wilayahnya sebagai tanah air. Pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah RI melalui Deklarasi Juanda mengklaim seluruh perairan antar pulau di Indonesia sebagai wilayah nasional. Deklarasi tersebut merupakan pernyataan jati diri Indonesia sebagai negara kepulauan, di mana laut menjadi penghubung antar pulau, bukan pemisah. Klaim ini bersamaan dengan upaya memperpanjang batas laut teritorial menjadi 12 mil dari pantai. Kendati prinsip negara kepulauan mendapat tentangan dari negara-negara

besar, namun akhirnya pada tahun 1982 lahirlah Konvensi kedua PBB tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*) yang mengakui konsep negara kepulauan, sekaligus juga mengakui konsep Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang diperjuangkan oleh Chili dan negara-negara Amerika Latin lainnya. Setelah diratifikasi oleh 60 negara maka *UNCLOS* kemudian resmi berlaku pada tahun 1994. Berkat perjuangan yang gigih dan memakan waktu, Indonesia akhirnya mendapat pengakuan dunia atas tambahan wilayah nasional sebesar 3,1 juta km² wilayah perairan dari

hanya 100.000 km² warisan Hindia Belanda, ditambah dengan 2,7 juta km² ZEE yaitu bagian perairan internasional dimana Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memberdayakan perairannya demi kelancaran aktivitas perdagangan, pelayaran dan industri maritim di dalam negeri. Perdagangan antar pulau dan perdagangan lewat laut harus menjadi basis perekonomian Indonesia. Terlebih lagi bahwa berdasarkan posisi geografis, Indonesia berbatasan dengan : Utara - Negara Malaysia, Singapura, Filipina, Laut Cina Selatan. Selatan - Negara Australia, Samudera Hindia. Barat - Samudera Hindia. Timur - Negara Papua Nugini, Timor Leste, dan Samudera Pasifik. Sekalipun memiliki posisi dan kondisi geografis yang strategis, namun aktivitas pelayaran dan pemanfaatan sumberdaya laut Indonesia belum signifikan. Hal ini karena penerapan kebijakan dalam memanfaatkan seluruh potensi belum optimal, dan belum didukung oleh SDM dan sarana untuk melakukan pemantauan dan pengawasan yang memadai, terlebih lagi jika dibandingkan dengan luas wilayah yang sangat besar.

Berdasarkan data Dinas Hidrologi dan Oceanografi (Dishidros), Indonesia memiliki ±17.500 pulau, dipisahkan oleh laut dengan luas lebih dari tiga kali luas daratan atau setara dengan 5,8 juta km². Sebagai negara yang wilayah laut lebih besar dari wilayah daratannya, Indonesia harus dapat membangun dan melindungi aktivitas di wilayah perairan tersebut yang meliputi perdagangan, pelayaran dan industri maritim secara terpadu dalam satu sistem jaringan yang tersebar merata ke seluruh penjuru tanah air (Wahyono, 2009). Disamping itu, transportasi laut berperan besar dalam fungsinya melayani

aktivitas tersebut baik di lingkup lokal, regional, nasional maupun internasional, serta peranannya sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya. Transportasi laut merupakan unsur vital dalam kehidupan bangsa dan dalam memupuk kesatuan dan persatuan bangsa. Karena itu pembinaan dan pengembangan transportasi laut terus digalakkan sampai mencapai tingkat pelayanan yang optimal bagi masyarakat pengguna jasa. Melalui transportasi laut, telah terbentuk jaringan pelayaran yang luas, baik di dalam negeri maupun ke luar negeri. Jaringan pelayanan yang luas ini dapat terselenggara dengan baik apabila didukung oleh sistem keselamatan dan keamanan yang kondusif serta semaksimal mungkin menghindari terjadinya pencemaran lingkungan.

Berdasarkan hal tersebut, penulis melakukan analisis pengembangan armada penjagaan laut dan pantai sebagai perwujudan dari UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Analisis pengembangan armada penjagaan laut dan pantai dilakukan secara proporsional sehingga lembaga ini dapat melakukan tugas dan fungsinya secara efektif dan efisien dalam mendukung penegakan peraturan bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Dengan demikian diharapkan akan memberikan jaminan kelancaran aktivitas lalu lintas kapal di wilayah perairan Indonesia.

TINJAUAN PUSTAKA

Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 276, menyatakan bahwa pelaksanaan fungsi tersebut berada di pundak lembaga yang diberi fungsi sebagai

penjaga dan penegak peraturan perundang-undangan di laut dan pantai (*sea and coast guard*). Diharapkan dengan terbentuknya lembaga ini, penegakan aturan keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dilakukan secara terpadu dan terkoordinasi baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antar-bangsa. Pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran (Muis, 2010). Pemanfaatan sarana transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi sebagai alat pemantauan perairan dimaksudkan agar pelaksanaan pengawasan dapat dilakukan secara terkendali. Perairan Indonesia berikut landas kontinennya perlu dikendalikan secara terpusat mengingat fungsi laut adalah pemersatu yang semestinya tidak dikapling-kaplingkan (Supit, 2004) demi menjaga keutuhan wilayah Negara Republik Indonesia.

Selanjutnya dalam pasal 278 UU Pelayaran Nomor 17/2008 dinyatakan bahwa dalam melaksanakan tugasnya penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk (a) melaksanakan patroli laut, (b) melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*), (c) memberhentikan dan memeriksa kapal di laut, (d) melakukan penyidikan. Oleh karena itu, kewenangan melaksanakan patrol laut dan pantai perlu didukung dengan sarana atau armada yang memadai. Pengembangan armada Penjaga Laut dan Pantai dalam mendukung sistem keamanan dan keselamatan di pelabuhan dan di perairan

dilakukan oleh aparat penjaga dan penyelamatan dengan bantuan armada/kapal patrol dan fasilitas pendukung lainnya. Untuk terlaksananya sistem pengamanan laut yang baik, selain diperlukan dasar hukum yang jelas, juga diperlukan prasarana dan sarana seperti kapal patrol (Rokhmin Dahuri, 2005). Efisiensi dan efektivitas operasi penegakan peraturan di laut juga akan terwujud jika dioperasikan kapal dengan teknologi dan kapasitas yang memadai dan berada dalam satu kendali operasional oleh sebuah institusi/lembaga yang dibentuk untuk itu (Subur Tjahjono, 2010), tidak seperti saat ini bahwa masing-masing instansi yang memiliki kewenangan di laut ikut mengoperasikan kapal sejenis. Berdasarkan hal tersebut, maka perlu dilakukan analisis pengembangan armada penjagaan laut dan pantai sebagai perwujudan dari UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional (DEKIN, 2009). Wilayah perairan Indonesia merupakan wilayah yang strategis karena posisinya yang memungkinkan banyak pengusaha pelayaran internasional khususnya memanfaatkan jalur pelayaran melalui Indonesia. Jumlah kapal yang lalu-lalang di perairan cukup tinggi yakni rata-rata sebanyak 165 kapal per hari (Anomim, 2007). Karena jumlah kapal yang beraktivitas cukup tinggi, risiko terjadinya tindak pidana di laut juga tinggi sehingga

memerlukan penegakan hukum yang sinergis antar instansi terkait seperti TNI-AL, Polisi Perairan, dan Penjaga laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*). Hal nyata yang juga sering terjadi adalah bahwa koordinasi antar unsur terkait sering kali terhambat oleh sikap-sikap yang mengutamakan kepentingan sektoral dan kekakuan birokrasi. Aspek perizinan, baik bagi keperluan penelitian, survei, dan pemetaan serta bagi kepentingan dunia usaha, sering kurang mendukung (Harsono Soepardjo, 2010). Perlunya sinergitas antara instansi terkait selain untuk menekan tindak pidana di laut, juga untuk memberikan peringatan dini kepada kapal-kapal saat menghadapi cuaca buruk. Oleh karena itu, diperlukan pengembangan armada yang mampu memantau perairan nusantara yang cukup luas, dan garis pantainya yang cukup panjang. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa wilayah nusantara saat ini memiliki garis pantai sepanjang 81.290 km, dan luas lautan 5,8 juta km². Dalam rangka mendukung tugas dengan cakupan wilayah yang luas tersebut, lembaga penjaga laut dan pantai sesuai dengan pasal 277 UU 17/2008 didukung oleh prasarana berupa pangkalan armada penjaga laut dan pantai yang berlokasi di seluruh wilayah Indonesia, dan dapat menggunakan kapal dan pesawat udara yang berstatus sebagai kapal negara atau pesawat udara negara.

Bagi Penjaga Laut dan Pantai Indonesia, pengembangan armada dalam mendukung penegakan sistem keamanan dan keselamatan pelayaran di pelabuhan dan di perairan dilakukan dengan mengadakan armada patroli yang dilakukan oleh aparat penjaga dan penyelamatan. Hal ini selaras dengan tugas penjaga laut dan pantai sebagaimana diamanatkan dalam

Pasal 276 UU Nomor 17 tahun 2008 antara lain:

1. Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
2. Melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
3. Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
4. Pengawasan dan penertiban kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
5. Pengamanan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran; dan
6. Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.

Untuk pengaturan lebih lanjut terhadap fungsi penegakan hukum di laut khususnya dalam kaitan dengan bidang pelayaran, maka pemerintah memberikan arahan tugas dan fungsi yang lebih implementatif melalui keputusan Menteri Perhubungan yakni tugas dibidang penjagaan dan bidang penyelamatan yakni:

1. Penjagaan
 - a. Pengawasan terhadap dipatuhi-nya peraturan perundang-undangan untuk menjaga keter- tiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan;
 - b. Pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal;
 - c. Pengawasan terhadap kapal asing;
 - d. Pengawasan terhadap sarana bantu navigasi (SBNP) di laut;
 - e. Pengawasan terhadap bongkar muat barang-barang berbahaya;

- f. Pengamanan dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan;
- g. Pengamanan dan penyidikan tindak pidana pelabuhan.

2. Penyelamatan

- a. pengawasan pelaksanaan pengangkatan kerangka kapal;
- b. pengawasan pekerjaan bawah air;
- c. memberikan pertolongan kecelakaan di pelabuhan dan laut;
- d. penanggulangan pencemaran di pelabuhan dan laut.

Kondisi nyata dengan jumlah armada kapal KPLP sebanyak 150 unit, terdiri dari 125 unit berada di Adpel/Kanpel dan 25 unit berada di Armada PLP serta kondisi teknis sekitar 62,5%. Dengan kondisi armada dan pangkalan PLP yang ada saat ini pada pangkalan Tanjung Priok Jakarta Tanjung Uban Riau, Tanjung Perak Surabaya, Bitung Sulawesi Utara, Tual Maluku, perlu dilakukan pengkajian secara mendalam. Cakupan luas wilayah operasi armada PLP tersebut perlu penataan terkait dengan kedudukan dan pembagian wilayah kerja operasi secara proporsional, sehingga dalam pelaksanaannya, tugas PLP dapat dilakukan secara efektif dan efisien dalam mendukung operasi wilayah perairan yang begitu luas.

METODE PENELITIAN

1. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis arah pengembangan armada penjagaan laut dan pantai. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif dengan menggunakan pendekatan survei. Penelitian ini membahas empat variabel utama yakni SDM, sarana dan

prasarana, dan jarak jangkauan armada penjaga laut dan pantai (PLP). Data dikumpulkan dengan menggunakan kuesioner dan wawancara sebagai alat pengumpulan data tambahan. Jumlah keseluruhan sampel adalah 60 yang terdiri atas aparat yang secara struktural terkait dengan tugas penjagaan laut dan pantai pada kantor pangkalan armada PLP; tugas penjagaan dan penyelamatan pada Adpel atau Kanpel, serta 10 perusahaan pelayaran sebagai pengguna jasa transportasi laut ada pada 5 lokasi survei antara lain Batam/Tg. Uban, Jakarta, Surabaya, Makassar dan Bitung.

2. Metode penelitian terdiri dari proses pengumpulan data dan proses analisis dan evaluasi.
3. Proses pengumpulan data sekunder dilakukan melalui survei kepustakaan, mencakup kebijakan pemerintah terkait dengan substansi penjagaan laut dan pantai di Indonesia, serta laporan-laporan penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah teritori perairan Indonesia. Sedangkan data primer dikumpulkan melalui diskusi dengan beberapa nara sumber maupun responden tentang kebijakan dan upaya penegakan peraturan keselamatan dan keamanan pelayaran. Aspek yang menjadi fokus analisis dalam menilai kinerja armada PLP yaitu SDM, sarana dan prasarana, dan aspek jarak jangkauan dari armada PLP. Yang selanjutnya hasil survei diolah dengan menggunakan *fishbein model*. Model ini mengukur sikap seseorang dengan mempertimbangkan perbedaan bobot terhadap kondisi atau kinerja yang dinilai. Penilaian terhadap suatu kinerja mengandung

dua komponen penting yakni evaluasi (*evaluation*) dan keyakinan (*belief*) yang ada pada diri responden terhadap suatu objek tertentu.

Komponen evaluasi adalah bobot yang diberikan responden terhadap kondisi atau kinerja tertentu, sedangkan komponen belief adalah tingkat kepuasan responden, dimana dalam hal ini kuesioner akan diberikan kepada responden untuk menilai bobot terhadap kondisi atau kinerja pada suatu objek penelitian. Objek penelitian yang dinilai terdiri dari beberapa aspek yang didalam aspek tersebut terdapat beberapa variabel yang akan dinilai atau diukur. Pengukuran sikap dilakukan dengan mengukur keseluruhan variabel yang ada pada masing-masing aspek dengan rumus sebagai berikut (Richard, 1976) :

$$A_0 = \sum_{i=1}^n B_i E_i \dots \dots \dots (1)$$

dimana :

A_0 = Sikap responden terhadap kondisi objek penelitian.

B_i = Keyakinan responden terhadap variabel yang dinilai.

E_i = Evaluasi konsumen terhadap variabel.

HASIL DAN PEMBAHASAN

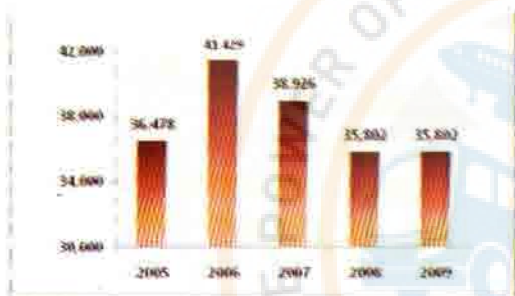
Perkembangan Armada Penjagaan laut dan Pantai

Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan sehingga wilayah darat dan laut menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan. Wilayah perairan laut Indonesia memiliki berbagai potensi dan sumberdaya alam yang dapat dimanfaatkan untuk kemakmuran dan kesejahteraan bangsa. Selain itu, juga sangat

strategis karena berada di antara dua benua (Asia dan Australia) dan dua samudera (India dan Pasifik). Seluruh jalur laut penghubung Asia Barat dengan Asia Timur yang sangat ramai, terletak di dalam wilayah Indonesia, yang dapat dilayari melalui alur yang telah ditetapkan oleh pemerintah sebagaimana tercantum dalam PP Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia dan PP Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.

Dalam piagam organisasi maritim internasional (IMO) artikel IX ditekankan bahwa fungsi administrasi berada di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang pelaksanaannya ditugaskan kepada Kesatuan Penjagaan laut dan pantai (KPLP), oleh karena ruang lingkup dan tugas tanggung jawab pemerintah negara anggota adalah di bidang keselamatan pelayaran, navigasi, dan angkutan laut. Oleh karena itu, fungsi tersebut sangat bergantung pada kemampuan jangkauan armada yang dimiliki. Akan tetapi berdasarkan data tersebut di atas tampaknya bahwa perkembangan jumlah armada yang dimiliki masih sangat kurang jika dibandingkan luas wilayah jangkauan dari masing-masing sarana kapal (perhatikan gambar 1). Pada tahun 2005 dengan jumlah kapal 159 unit maka luas wilayah jangkauan adalah 36.478 km², bebannya meningkat menjadi 41.429 km² pada tahun 2006 karena berkurangnya jumlah kapal yang dioperasikan. Pada tahun-tahun berikutnya dilakukan penambahan armada agar dapat dilakukan peningkatan pengawasan sehingga luas

wilayah dapat diperkecil menjadi 35.802 km² pada tahun 2009. Pemerintah masih terus berupaya untuk menambah kekuatan armada meskipun tidak terlalu besar karena penambahannya disesuaikan dengan kemampuan anggaran pemerintah. Penambahan yang belum signifikan ini, menyebabkan sulitnya dilakukan penegakan hukum di laut dan pantai terlebih lagi masih banyak terjadi kriminal di laut dalam bentuk perompakan yang sangat mengganggu perdagangan internasional, dan masih banyaknya kecelakaan kapal maupun pencemaran oleh kapal.



Sumber: Hasil Olahan

Gambar 1. Luas Wilayah Jangkauan Armada PLP

Keselamatan dan Keamanan di Laut

Indonesia telah meratifikasi beberapa konvensi maritim internasional, sehingga wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan di dalamnya, termasuk menerima sanksi internasional jika gagal memenuhi aturan tersebut. Salah satu konvensi yang relevan saat ini adalah tentang keselamatan jiwa di laut atau *safety of life at sea* (SOLAS 1974) berupa ketentuan khusus tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS Code 2002). Pemenuhan ketentuan SOLAS di seluruh tingkat industri maritim Indonesia menurut beberapa sumber masih membutuhkan manajemen dan kepemimpinan yang sesuai. Hal ini penting diperhatikan karena ketidakmampuan Indonesia dalam memenuhi persyaratan internasional tentang kesela-

matan dan keamanan pelayaran tentu akan berdampak negatif terhadap perekonomian nasional. Dampak tersebut dapat berupa embargo bagi kapal-kapal Indonesia yang berlayar ke pelabuhan negara lain atau kapal negara lain yang berangkat dari pelabuhan Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia perlu meningkatkan penjagaan wilayah perairannya sehingga dapat menjamin kelancaran aktivitas perekonomian di laut.

Di Indonesia telah ada upaya untuk melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran melalui pembentukan lembaga penjaga laut dan pantai sesuai dengan amanat UU 17/2008. Namun, organisasi ini belum terbentuk namun berupaya merangkul multi instansi yang memiliki kewenangan masing-masing sehingga masih memunculkan masalah. Oleh karena itu, kewenangan dan tugas yang tumpang tindih diantara aparat penegakan hukum di laut tidak dapat dibiarkan berlarut-larut. Penanganan masalah keselamatan dan keamanan maritim telah menjadi sorotan dunia internasional. Tabel 1 menggambarkan pelaksanaan tugas dan fungsi PLP yang dilakukan secara multi instansi yang tentunya didasarkan pada peraturan yang mendasari masing-masing instansi tersebut.

Kepentingan Pembentukan Coast Guard Indonesia

Pembentukan *Sea and Coast Guard* di Indonesia sesuai dengan UU 17/2008 memang diperlukan, mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi atas wilayah perairan Indonesia, baik yang menyangkut aspek keselamatan pelayaran, aspek keamanan lingkungan kelautan, aspek pelanggaran hukum laut dan lain sebagainya. Beberapa kejadian yang memerlukan penanganan fungsi *sea and coast guard*.

Tabel 1. Pelaksanaan Fungsi *Sea and Coast Guard* (PLP) oleh Instansi Terkait

Fungsi PLP	DKP	Ditjen Hubla	SAR	Pol Airud	TNIAL	Bea Cukai	Bakorkamla
Penyelundupan		√		√	√	√	√
Pembajakan		√		√	√		√
Perompakan		√		√	√		√
Search & Rescue		√	√				
Pencurian ikan	√	√		√	√		
Port State Control	√	√					
Kelaiklautan kapal		√					
Surat Ijin Berlavar	√	√					
Tertib lalu lintas kapal di pelabuhan		√		√			
Barang berbahaya dan beracun		√		√			
Port & waterways	√	√		√	√	√	√
Marine environment protection	√	√					
Aid to navigation		√					
Kecelakaan kapal dan pelanggaran hukum di perairan		√		√	√	√	√

Sumber: Final Report Kajian *Coast Guard* di Indonesia, 2002.

1. Sektor Kelautan dan Perikanan

a. Kerusakan fisik habitat ekosistem pesisir

Kerusakan ini pada umumnya terjadi pada ekosistem mangrove, terumbu karang dan rumput laut. Kerusakan terumbu karang di Indonesia disebabkan oleh kegiatan-kegiatan perikanan yang bersifat destruktif, yaitu penggunaan bahan peledak, bahan beracun (cyanide) dan juga aktivitas penambangan karang untuk bahan bangunan reklamasi pantai. Kegiatan pariwisata yang kurang bertanggung jawab dan sedimentasi akibat meningkatnya erosi dari lahan atas.

b. Over Eksploitasi Sumberdaya Hayati Laut

Sumberdaya hayati laut kita banyak telah mengalami over-eksploitasi. Sebagai contoh sumberdaya perikanan laut, meskipun secara agregat (nasional) sumberdaya perikanan laut baru dimanfaatkan sekitar 58,5 % dari total

potensi lestariannya, namun di beberapa kawasan perairan, beberapa persediaan sumberdaya ikan telah mengalami kondisi tangkap lebih (*overfishing*).

c. Pencemaran

Tingkat pencemaran di beberapa kawasan pesisir dan lautan Indonesia pada saat ini telah berada pada kondisi yang sangat memprihatinkan.

2. Sektor transportasi Laut

a. Kondisi Geografi NKRI dan Konsep Negara Kepulauan.

Geografi Indonesia yang terletak di posisi silang dunia membentuk jurusan-jurusan strategi bagi pengguna laut seperti di selat Malaka, selat Singapura, selat Sunda, dan selat Lombok. Kondisi ini mengakibatkan terjadinya kawasan padat lalu lintas. Dampak negatif yang dapat timbul dengan ditetapkannya ALKI sebagai berikut :

- (1) Kecelakaan laut di sekitar ALKI, terkait dengan padatnya

lintas laut di ALKI yang mewadahi semua pelayaran Internasional yang bebas di perairan kepulauan Indonesia

- (2) ALKI dapat dimanfaatkan guna pelanggaran wilayah , yang kemudian dapat berkembang menjadi tindakan imigrasi gelap, penyelundupan, subversi, dan inviltrasi serta pencurian sumber daya alam di ALKI
- (3) Penduduk yang anti pemerin-tah, dapat mengadakan link up dengan pihak asing disekitar ALKI
- (4) Kemungkinan terorisme atau sabotase terhadap object vital di sekitar ALKI.
- (5) Pencemaran lingkungan laut di sekitar ALKI

b. Musibah Pelayaran

Berdasarkan hasil penelitian Puslitbang Perhubungan Laut tentang Penelitian Kecelakaan Kapal di Indonesia dan

Upaya Mengatasinya pada tahun 2002 bahwa dari sejumlah kejadian kasus kecelakaan kapal di Indonesia (1.328 kasus), yang telah dianalisis 224 kasus kecelakaan kapal dan yang telah disidangkan oleh Mahkamah Pelayaran, ditemukenali bahwa 72% faktor penyebab kecelakaan kapal di Indonesia adalah oleh kesalahan SDM dengan distribusi sebagai berikut :

- (1) Murni kesalahan manusia 52 %
- (2) Kesalahan manusia dan teknis 9,8 %
- (3) Kesalahan manusia dan alam 5,3 %
- (4) Kesalahan manusia, teknis dan alam 4,9%.

Evaluasi Kinerja Armada Sea and Coast Guard Indonesia

1. Aspek Sumber Daya Manusia

Berdasarkan perhitungan jumlah rata-rata variabel diperoleh hasil seperti pada tabel 2.

Tabel 2. Penilaian Responden Berdasarkan Aspek SDM

VARIABEL	ASPEK SDM	NILAI VARIABEL
1	Dalam menjalankan tugasnya sebagai Penjaga Laut dan Pantai, apakah Sumber Daya Manusia yang dimiliki armada PLP sudah mencukupi.	3,38
2	Dalam nejalankan tugasnya sebagai Penjaga Laut dan Pantai, apakah jumlah Pelaut yang dimiliki armada PLP sudah memadai.	3,38
3	Dalam pelaksanaan operasi dan penegakan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran di perairan laut dan pantai apakah sudah terlaksana dengan baik	3,21
4	Dalam pelaksanaan penyelidikan dan penyidikan terhadap tindak pidana pelayaran, apakah sudah terlaksana dengan baik.	3,04
5	Dalam pelaksanaan pengawasan dan penerbitan kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, penyelaman, eksplorasi dan eksploitasi, bangunan di atas dan di bawah air apakah sudah terlaksana dengan baik.	3,20
6	Apakah dalam pemberian bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut dan penanggulangan kebakaran, armada PLP sudah menjalankan dengan baik.	2,91
7	Apakah armada PLP dalam pelaksanaan pelatihan pengawasan kapal dan instalasi sudah terlaksana dengan baik.	2,65
8	Apakah armada PLP dalam menjalankan tugasnya untuk pengadaan, pemeliharaan dan dukungan logistik sudah terlaksana dengan baik.	2,90
	Nilai rata-rata variabel	3,08

Dari tabel di atas terlihat bahwa variabel sumber daya manusia yang dimiliki armada PLP ternyata mendapat nilai yang paling tinggi, berarti responden mempunyai keyakinan bahwa kinerja sumber daya manusia yang dimiliki armada PLP adalah yang paling baik dibanding dengan kinerja yang lain. Nilai Rata-rata total penilaian responden terhadap aspek SDM adalah 3,08.

Berdasarkan peta posisi terhadap aspek SDM menunjukkan bahwa variabel no. 6, 7, dan 8 yaitu pemberian bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut dan penanggulangan;

logistik menunjukkan kinerjanya masih dibawah rata-rata, yang artinya masih memerlukan upaya-upaya perbaikan terhadap kinerja tersebut. Upaya yang perlu dilakukan terhadap kinerja tersebut antara lain :

- a. Perlunya terus melaksanakan program pendidikan dan pelatihan dibidang pencarian dan pertolongan.
- b. Perbaikan dan peningkatan kualitas armada dan sarana lainnya yang dapat memberikan bantuan kelancaran pelaksanaan tugas PLP di laut.



Gambar 2. Peta posisi nilai masing-masing variabel pada aspek ADM

armada PLP dalam pelaksanaan pelatihan pengawakan kapal dan instalasi; dan armada PLP dalam menjalankan tugasnya untuk pengadaan, pemeliharaan dan dukungan

- c. Perlunya mengadakan dan meningkatkan kerjasama dengan instansi yang sama di negara lain agar dapat meningkatkan kemampuan profesionalitas SDM PLP.

Tabel 3. Penilaian Responden Berdasarkan Aspek Sarana

VARIABEL	ASPEK SARANA	NILAI VARIABEL
1	Apakah jumlah kapal yang dimiliki armada PLP sudah memadai.	3,79
2	Apakah jumlah senjata yang dimiliki armada PLP sudah memadai.	3,74
3	Apakah jumlah peluru untuk keperluan senjata yang akan digunakan yang dimiliki armada PLP sudah memadai.	3,88
4	Apakah peralatan-peralatan yang digunakan dalam menangani musibah/ kecelakaan kapal di perairan laut dan pantai yang dimiliki armada PLP sudah memadai.	3,50
	Nilai rata-rata variabel	3,73

2. Aspek Sarana

Berdasarkan perhitungan jumlah rata-rata variabel maka diperoleh data seperti pada tabel 3.

Dari tabel 3 di atas terlihat bahwa variabel jumlah peluru untuk keperluan senjata yang akan digunakan ternyata mendapat nilai yang paling tinggi, berarti responden mempunyai keyakinan bahwa kinerja jumlah peluru untuk keperluan senjata yang akan digunakan adalah yang paling baik dibanding dengan kinerja yang lain. Nilai Rata-rata total penilaian responden terhadap aspek sarana adalah 3,73 yang artinya sikap responden terhadap aspek sarana sebesar 3,73. Untuk melihat peta posisi masing-masing variabel pada aspek sarana dapat dilihat pada gambar 3.



Gambar 3. Peta posisi nilai masing-masing variabel pada aspek sarana

Berdasarkan peta posisi terhadap aspek sarana menunjukkan bahwa variabel nomor 4 yaitu peralatan-peralatan yang digunakan dalam menangani musibah/kecelakaan kapal di perairan laut dan pantai menunjukkan kinerjanya masih dibawah rata-rata yang artinya masih diperlukan upaya perbaikan. Upaya yang perlu dilakukan terhadap kinerja tersebut adalah :

- a. Melakukan rehabilitasi terhadap kapal-kapalnya sehingga mampu memberikan dukungan saat dibutuhkan.
- b. Penambahan sarana yang tidak hanya terbatas pada kapal di laut melainkan juga sarana bantuan lainnya untuk moda lain khususnya armada pesawat udara.

3. Aspek Prasarana

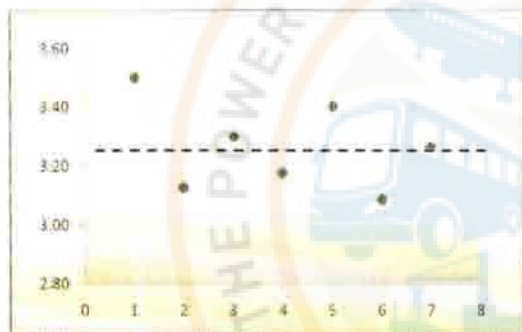
Berdasarkan perhitungan jumlah rata-rata variabel dari aspek prasarana diperoleh data seperti pada tabel 4 berikut:

Tabel 4. Komposisi Responden Berdasarkan Aspek Prasarana

VARIABEL	ASPEK PRASARANA	NILAI VARIABEL
1	Apakah kondisi dan jumlah dermaga yang dimiliki armada PLP sudah memadai	3,50
2	Apakah kondisi bangunan kantor yang digunakan oleh para karyawan yang dimiliki armada PLP sudah memadai	3,13
3	Apakah bangunan gudang untuk penyimpanan senjata dan peluru yang dimiliki armada PLP sudah memadai	3,30
4	Apakah bangunan asrama yang digunakan untuk para pelaut armada PLP sudah memadai	3,17
5	Apakah prasarana untuk latihan menembak dan tempat untuk latihannya yang dimiliki armada PLP sudah memadai	3,40
6	Apakah peralatan SAR yang digunakan dalam menangani kecelakaan yang dimiliki armada PLP sudah memadai	3,08
Nilai rata-rata variabel		3,26

Dari tabel 4 di atas terlihat bahwa variabel jumlah dermaga yang dimiliki armada PLP ternyata mendapat nilai yang paling tinggi, berarti responden mempunyai keyakinan bahwa kinerja jumlah dermaga yang dimiliki armada PLP adalah yang paling baik dibanding dengan kinerja yang lain. Nilai Rata-rata total penilaian responden terhadap aspek prasarana adalah 3,26. Untuk melihat peta posisi masing-masing variabel pada aspek prasarana dapat dilihat pada gambar 4.

Berdasarkan peta posisi terhadap aspek prasarana menunjukkan bahwa



Gambar 4. Peta posisi nilai masing-masing variabel pada aspek prasarana

variabel no. 2, 4 dan 6 yaitu kondisi bangunan kantor yang digunakan oleh para karyawan; bangunan asrama yang digunakan untuk para pelaut armada PLP; dan peralatan SAR yang digunakan dalam menangani kecelakaan menunjukkan kinerjanya masih dibawah rata-rata yang artinya masih diperlukan upaya perbaikan. Upaya yang perlu dilakukan terhadap kinerja tersebut antara lain :

- Rehabilitasi/perbaikan prasarana untuk menciptakan iklim kerja yang kondusif bagi SDM penjaga laut dan pantai.
- Perbaikan dan pengembangan prasarana khususnya yang berhubungan dengan peralatan pencarian dan pertolongan dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja aparat PLP.

4. Aspek Jarak Jangkauan

Berdasarkan perhitungan jumlah rata-rata variabel diperoleh hasil seperti pada tabel 5.

Tabel 5. Komposisi responden berdasarkan aspek jarak jangkauan

VARIABEL	ASPEK PRASARANA	NILAI VARIABEL
1	Apakah jarak jangkauan yang ditempuh kapal-kapal armada PLP dalam menjalankan tugasnya sebagai penjagaan, penyelamatan, pengamanan dan penertiban di perairan laut dan pantai sudah terjangkau	3,58
2	Apakah jarak jangkauan armada PLP dalam menangani musibah/kecelakaan pelayaran yang terjadi di perairan laut dan pantai selama ini sudah terjangkau	3,29
3	Apakah jarak jangkauan armada PLP dalam menangani pelanggaran berlayar yang terjadi di perairan laut dan pantai selama ini sudah terjangkau	3,42
4	Apakah jarak jangkauan armada PLP dalam menangani berbagai tindakan kriminal yang terjadi di perairan laut dan pantai selama ini sudah terjangkau	3,04
5	Apakah jarak jangkauan dalam mengawasi zonasi penambangan pasir laut sudah terjangkau	2,86
6	Apakah jarak jangkauan dalam mengawasi dan menanggulangi pencemaran di laut dan pesisir pantai sudah terjangkau	3,17
7	Apakah jarak jangkauan dalam penyelidikan terhadap penyebab terjadinya kecelakaan atau pelanggaran hukum di wilayah perairan laut dan pantai sudah terjangkau	2,86
	Nilai rata-rata variabel	3,17

Dari tabel di atas terlihat bahwa variabel jarak jangkau yang ditempuh kapal-kapal armada PLP dalam menjalankan tugasnya sebagai penjagaan, penyelamatan, pengamanan dan penertiban di perairan laut dan pantai ternyata mendapat nilai yang paling tinggi, berarti responden mempunyai keyakinan bahwa kinerja jarak jangkau yang ditempuh kapal-kapal armada PLP dalam menjalankan tugasnya sebagai penjagaan, penyelamatan, pengamanan dan penertiban di perairan laut dan pantai adalah yang paling baik, dibanding dengan kinerja yang lain. Nilai rata-rata total penilaian atau sikap responden terhadap aspek prasarana adalah 3,17. Untuk melihat peta posisi masing-masing variabel pada aspek jarak jangkauan dapat dilihat pada gambar 5.



Gambar 5. Peta posisi nilai masing-masing variabel berdasarkan aspek jarak jangkauan.

Berdasarkan peta posisi terhadap aspek jarak jangkauan menunjukkan bahwa variabel no. 4, 5 dan 7 yaitu jarak jangkau armada PLP dalam menangani berbagai tindakan kriminal yang terjadi di perairan laut dan pantai; jarak jangkau dalam mengawasi zonasi penambangan pasir laut; dan jarak jangkau dalam penyelidikan terhadap penyebab terjadinya kecelakaan atau pelanggaran hukum

menunjukkan kinerjanya masih dibawah rata-rata yang artinya masih diperlukan upaya perbaikan. Upaya yang perlu dilakukan terhadap kinerja tersebut adalah :

- a. Penambahan jumlah armada kapal yang mampu bekerja secara maksimal dalam menjalankan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran.
- b. Memperkecil wilayah kerja sehingga jarak jangkauan tidak terlalu banyak untuk mencapai efisiensi dan efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsinya.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Melalui transportasi laut, terbentuk jaringan pelayaran yang luas, baik di dalam maupun ke luar negeri. Jaringan pelayaran ini terselenggara dengan baik jika didukung oleh sistem keselamatan dan keamanan yang kondusif dan penegakan hukum yang jelas dan tegas. Untuk pengaturan lebih lanjut terhadap fungsi penegakan hukum di laut khususnya dalam kaitan dengan bidang pelayaran, maka pemerintah memberikan arahan tugas dan fungsi yang lebih implementatif kepada penjaga laut dan pantai melalui UU Nomor 17 Tahun 2008 khususnya dalam Bab XVII.
2. Kinerja lembaga penjaga laut dan pantai (*sea and coast guard*) dapat ditunjukkan melalui aspek SDM, sarana/prasarana, dan berdasarkan hasil analisis, variable dari masing-masing aspek tersebut yang kinerjanya belum optimal antara lain :

- a. Aspek Sumber Daya Manusia meliputi pelaksanaan tugas pemberian bantuan pencarian dan pertolongan musibah di laut, pelaksanaan pelatihan pengawakan kapal, dan menjalankan fungsi pengadaan, pemeliharaan dan pemberian dukungan logistik.
 - b. Aspek Sarana meliputi kualitas dan kuantitas sarana kapal atau peralatan yang digunakan dalam menangani musibah/kecelakaan kapal di perairan laut dan pantai yang dimiliki oleh PLP belum memadai.
 - c. Aspek Prasarana meliputi kondisi bangunan kantor untuk aparat PLP, bangunan asrama untuk para pelaut, peralatan SAR yang belum memadai.
 - d. Aspek Jarak Jangkauan meliputi jarak jangkauan armada PLP dalam menangani berbagai kasus kriminal di perairan laut dan pantai, jarak jangkauan dalam mengawasi zonasi penambangan pasir laut, dan jarak jangkauan dalam penyelidikan penyebab terjadinya kecelakaan atau pelanggaran hukum di wilayah perairan laut dan pantai sudah terjangkau.
- pelaksanaan tugas PLP, serta mengadakan dan meningkatkan kerjasama dengan instansi yang sama di negara lain agar dapat meningkatkan kemampuan profesionalitas SDM.
- b. Aspek sarana : merehabilitasi armada agar mampu memberikan dukungan saat dibutuhkan, dan penambahan sarana yang tidak hanya terbatas pada kapal saja melainkan juga pesawat dan pangkalannya.
 - c. Aspek prasarana : perbaikan prasarana untuk menciptakan iklim kerja yang kondusif bagi SDM, dan perbaikan atau pengembangan prasarana khususnya yang berhubungan dengan peralatan SAR untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja aparat PLP.
 - d. Aspek jarak jangkauan :
Penambahan jumlah armada kapal yang mampu bekerja secara maksimal dalam menjalankan fungsi keselamatan dan keamanan, serta memperkecil wilayah kerja sehingga jarak jangkauan tidak terlalu banyak demi mencapai efisiensi dan efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsi yang diemban oleh PLP.

B. Saran

1. Upaya yang disarankan untuk memperbaiki kinerja variabel yang masih lemah atau belum memadai pada masing-masing aspek antara lain :
 - a. Aspek SDM : secara terus menerus melaksanakan program diklat tentang pencarian dan pertolongan, perbaikan dan peningkatan kualitas armada yang dapat memberikan bantuan kelancaran
2. Dibandingkan dengan luas wilayah perairan Indonesia jika dibandingkan dengan jumlah dan kondisi armada dan pangkalan PLP yang masih terbatas, maka perlu pengembangan lebih lanjut terhadap armada PLP dan penguatan aspek hukumnya karena tanpa hal tersebut Indonesia sulit untuk memiliki daya maritim.

3. Tulisan ini juga belum dapat mengungkapkan hubungan atau keterkaitan antara luas wilayah perairan dan penegakan hukum yang mengakibatkan terjadinya kriminal seperti perompakan yang mengganggu perdagangan laut maupun menimbulkan kecelakaan laut lainnya. Oleh karena itu perlu penelitian lebih lanjut tentang hal ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Anomim. 2007. *Tiga Instansi akan Bentuk Sistem Keamanan di Laut*. (<http://buletinbisnis.wordpress.com>. diakses 3 maret 2011).
- Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN). 2009. *Analisis Kebijakan Pemberdayaan Pelayaran*, Departemen Kelautan dan Perikanan, Jakarta. (<http://www.dekin.kkp.go.id/yopi/files/Pelayaran.pdf>. diakses 25 februari 2011).
- Harsono Soepardjo. 2010. *Kebijakan Kelautan Indonesia*, Kompas Cyber Media. (<http://www.ptbas.co.id/newsdefa2.htm>. diakses 1 Maret 2011).
- Hengki Supit. 2004. *Teropong Kajian Tata Kelautan Indonesia*. Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia & Des Graphic. Batam. ISBN 979-98948-0-8.
- Kuswadi. Erna Mutiara. 2004. *Statistik Berbasis Komputer Untuk Orang Non Statistik*. Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Maritime Safety Committee-IMO (MSC). *SOLAS Consolidated*. Edition 2007.
- Muhadjir. Neong. 2003. *Metodologi Penelitian Kebijakan dan Evaluation Reseach*. Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Muis Life Notes. 2010. *Pola Pembinaan Yang Dilaksanakan Pemerintah di Bidang Perkapalan Dan Pelayaran*. (<http://muislife.com/> diakses 5 Maret 2011).
- Richard J Lutz. 1976. *Conceptual And Operational Issues In The Extended Fishbein Model*. Consumer Research Volume 03. pages 469-476. (<http://www.acrwebsite.org/volumes/display.asp?id=9302>. diakses 12 oktober 2010).
- Rokhmin Dahuri. 2005. *Pendekatan Ekonomi dan Keamanan Dalam Menegakkan Kedaulatan Wilayah Laut Negara*. Kompas 17 Maret 2005.
- Sarwono Kusumaatmadja. 2005. *Visi Maritim Indonesia : Apa Masalahnya*, Bahan ceramah di Seskoal 27 Juli 2005. (<http://www.sarwono.net/analisispol.php>. diakses februari 2010).
- Subur Tjahjono. 2010. *Embrio Penjaga Laut dan Pantai Indonesia*. Institute for Defense, Security and Peace Studies). (<http://idsps.org/idsps-news-indonesia/berita-media/-embrio-penjaga-laut-dan-pantai-indonesia-201011084655/>. diakses 5 maret 2011)
- Wahyono S.K. 2009. *Indonesia Negara Maritim*. Cetakan II. Teraju. Anggota Ikapi. Jakarta. ISBN : 978-979-3603-94-0.
- *) Lahir di Pinrang 21 Maret 1961, S1 Unhas Makassar, S2 Port and Coastal Engineering University of LE HAVRE FRANCE, Peneliti Madya Transprtasi Laut