

## **EFEKTIVITAS PENGAWASAN STASIUN PEMANTAUAN DAN KINERJA KAPAL BAKAMLA TERHADAP KEAMANAN DAN KESELAMATAN LAUT**

**Zakirman<sup>1</sup>, Ratna Kurnia Dewi<sup>1\*</sup>, M. Aji Luhur Pambudi<sup>1</sup>**

Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Bumi Akpelni  
Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

\*Email : ratna.kurnia.dewi@akpelni.ac.id

### **Abstrak**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas perairan mencapai dua pertiganya, posisi strategis sebagai jalur perdagangan dan pelayaran internasional disertai hak dan tanggung jawab memberikan kontribusi dalam menata, mengawasi dan melindungi keamanan dan keselamatan laut dikawasan. Dalam mewujudkan hal tersebut pemerintah hadir melalui Kantor Kamla Zona Maritim Timur Bakamla RI yang berlokasi di Ambon. Adanya peningkatan lalu lintas kapal asing yang mencurigakan dan beberapa kerawanan laut di wilayah Zona Maritim Timur, maka diperlukan pengawasan oleh SPKKL, kemudian data pemantauan SPKKL, dapat dipergunakan sebagai pertimbangan menggerakkan unsur Kapal Patroli untuk melakukan intersep terhadap kapal yang diduga melakukan tindak pelanggaran dilaut. penulis berniat meneliti tentang efektivitas pengawasan stasiun pemantauan dan implementasi kinerja kapal Bakamla terhadap keamanan dan keselamatan laut di wilayah Zona Maritim Timur. Tujuan Penelitian ini adalah untuk menghasilkan deskripsi kualitatif tentang Proses pengawasan kapal oleh stasiun pemantauan, Implementasi kinerja patroli oleh kapal Bakamla dan Efektivitas pengawasan stasiun pemantauan & kinerja kapal Bakamla terhadap keamanan dan keselamatan laut. Pengumpulan data dilakukan dengan mengadakan wawancara, observasi dan dokumentasi. Penjamin keabsahan data menggunakan teknik triangulasi data. Berdasarkan analisis data penelitian menunjukkan bahwasannya pengawasan stasiun pemantauan dan kinerja Kapal Patroli Bakamla terhadap keamanan dan keselamatan laut sudah berjalan dengan baik dan efektif.

**Kata Kunci:** Bakamla, Patroli, Pengawasan Kapal, Stasiun Pemantauan.

### **Abstract**

*Indonesia is the largest archipelagic country in the world with a water area of two-thirds, a strategic position as an international trade and shipping route along with the rights and responsibilities of contributing to organizing, supervising, and protecting the security and safety of the seas in the region. In realizing this, the government is present through the Kamla Office of the East Maritime Zone of Bakamla RI located in Ambon. There is an increase in suspicious foreign ship traffic and some marine vulnerabilities in the Eastern Maritime Zone area, it is necessary to supervise by the SPKKL, then SPKKL monitoring data can be used as a consideration to move elements of Patrol Vessels to intercept ships suspected of committing violations in the sea. the author intends to examine the effectiveness of monitoring station surveillance and the implementation of Bakamla ship performance on marine security and safety in the Eastern Maritime Zone region. The purpose of this study is to produce a qualitative description of the process of monitoring vessel supervision by monitoring stations, the Implementation of patrol performance by Bakamla vessels, and the Effectiveness of monitoring station supervision & performance of Bakamla vessels on marine security and safety. Data collection is carried out by conducting interviews, observations, and documentation. The guarantor of the validity of the data uses data triangulation techniques. Based on the analysis of research data, shows that the supervision of the monitoring station and the performance of the Bakamla Patrol Boat on marine security and safety has been running well and effectively.*

**Keywords:** Bakamla, Patrol, Ship Surveillance, Monitoring Station.

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang berpotensi menjadi negara maritim besar. Dengan luas perairan mencapai dua pertiganya, Indonesia menghadapi tantangan besar dengan jumlah ancaman maritim terhadap keamanan dan juga keselamatan di wilayah perairan serta wilayah yurisdiksi Indonesia.

Volume kegiatan perdagangan dan transportasi internasional melalui *Sea Line of Communication (SLOC)* dan *Sea Line of Transportation (SLOT)* di wilayah Perairan Indonesia dan Perairan Yurisdiksi Indonesia saat ini terus meningkat. Aktivitas di perairan yang terus meningkat tersebut menempatkan laut saat ini memiliki peranan yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat dan bangsa Indonesia maupun bagi masyarakat Internasional. Dengan posisi yang sangat strategis sebagai jalur perdagangan dan pelayaran nasional maupun internasional disertai hak dan tanggung jawabnya sebagai Negara Kepulauan, Indonesia harus memberikan kontribusi sekaligus pioner dalam menata, mengawasi dan melindungi keamanan dan keselamatan laut kawasan ASEAN dan sekitarnya terutama jalur-jalur penting yang dilalui kapal berbagai jenis dan beragam komoditi yang diangkutnya.

Indonesia sebagai negara hukum mengatur mengenai pentingnya keselamatan warga negaranya yang terletak di dalam Pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 berisi setiap negara bertanggung jawab atas fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan wawasan nusantara perlu disusun sistem transportasi nasional yang efisien dan efektif, untuk menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang memadai dan dinamis serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih mendukung perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara,

turut mendukung pertahanan dan keamanan, serta peningkatan hubungan internasional.

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2014 Tentang Cipta Kerja Kelautan, Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Di wilayah timur Indonesia dalam rangka meningkatkan jaminan rasa aman dan tertib pelayaran bagi pengguna laut dan aktifitas masyarakat maritim dari berbagai bentuk gangguan keamanan di laut, Bakamla-RI hadir melalui keberadaan Kantor Keamanan Laut Zona Maritim Timur yang berlokasi di Ambon. Dimana memiliki beberapa unsur kapal patrol serta ditunjang dengan Stasiun Pemantauan Keamanan dan Keselamatan Laut (SPKKL) yang tersebar di beberapa titik yaitu antara lain Merauke, Jayapura, Tual, Kupang, Bali, dan Ambon.

Dengan adanya peningkatan lalu lintas kapal asing yang mencurigakan dan beberapa kerawanan laut di wilayah Zona Maritim Timur, maka diperlukan pengawasan ekstra oleh stasiun pemantauan Bakamla RI. Mengingat kurangnya pengawasan lalu lintas kapal serta kurangnya patroli kapal di wilayah Zona Maritim Timur guna tercapainya keamanan dan keselamatan di laut.

Selanjutnya berdasar data dari pantauan SPPKL Bakamla RI serta dukungan data intelejen Bakamla, dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk menggerakkan unsur Kapal Patroli guna melakukan intersep terhadap kapal – kapal yang didapati melakukan pergerakan anomali atau tindakan yang mencurigakan sehingga kuat dugaan telah melakukan tindak pelanggaran dilaut.

Mengingat pentingnya analisa dari pada pengawasan stasiun pemantauan (SPKKL) Bakamla -RI dalam menunjang operasi selain dari pada informasi intelejen, dan juga perlunya patroli rutin melakukan pengawasan langsung Kapal Patroli yang mana dapat memonitor kapal – kapal baik yang terpantau oleh stasiun pemantauan melalui satelit ataupun yang tidak terpantau oleh stasiun pemantauan. Guna menunjang kegiatan yang

efektif dan efisien, maka Kantor Zona Maritim Timur mengambil langkah - langkah strategis dalam meningkatkan pelayanan, dalam melaksanakan peran Bakamla-RI terhadap pengawasan laut di wilayah timur, dengan harapan semakin meningkatkan keamanan dan keselamatan laut serta mendapatkan kejelasan informasi keamanan laut diikuti jaminan rasa aman berlayar di wilayah laut Zona Maritim Timur.

Didalam prosesnya Zona Maritim Timur mengalami beberapa kendala utama, salah satunya ialah keterbatasan jumlah personel terutamanya pengawak kantor stasiun pemantauan (SPKKL) dan pengawak unsur Kapal Patroli. Namun demikian seiring dengan pengembangan organisasi Bakamla menuju lebih baik, Kantor Keamanan Laut Zona Maritim Timur tidak diam pasrah menghadapi kendala tersebut, sesuai dengan salah satu slogan Bakamla yaitu “Terbatas Namun Dipercaya” (*Limited But Thrusted*). Kantor Keamanan Laut Zona Maritim Timur terus berupaya melakukan terobosan guna memberikan pelayanan yang ideal kepada masyarakat maritim.

Penelitian ini bertujuan untuk menghasilkan deskripsi analisa kualitatif tentang: 1). Proses pengawasan kapal - kapal oleh stasiun pemantauan Bakamla terhadap keamanan dan keselamatan laut di wilayah Zona Maritim Timur. 2). Implementasi kinerja patroli oleh kapal Bakamla terhadap keamanan dan keselamatan laut di wilayah Zona Maritim Timur. 3). Efektivitas stasiun pemantauan dan kinerja kapal Bakamla terhadap keamanan dan keselamatan laut di wilayah Zona Maritim Timur.

## LANDASAN TEORI

### 1. Teori pengawasan

Istilah kata pengawasan berasal dari kata dasar “awas” dimana menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) berarti dapat melihat baik-baik; tajam penglihatan, tajam tiliknya; dapat mengetahui (melihat) segala yang gaib (rahasia dan sebagainya), memperhatikan dengan baik; waspada, hati-hati; ingat, sedangkan pengawasan adalah penilikan dan penjagaan atau penilikan dan

pengarahan kebijakan dari jalannya perusahaan/instansi. Dengan demikian ditinjau daripada pendekatan arti pengawasan dari pada tugas dan fungsi Bakamla, maka pengawasan dapat di artikan sebagai suatu aktifitas melakukan pemantauan atas pelaksanaan suatu kegiatan (kapal-kapal yang memasuki wilayah perairan yurisdiksi Indonesia) agar sesuai dengan ketentuan dan prosedur. Menurut hukum administrasi negara, pengawasan dimaknai sebagai proses kegiatan yang membandingkan apa yang dijalankan, dilaksanakan atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan atau diperintahkan. Hasil pengawasan itu harus dapat menunjukkan sampai mana terdapat kecocokan dan ketidakcocokan dan menemukan penyebab ketidakcocokan yang muncul. Dalam konteks membangun manajemen pemerintahan publik yang bercirikan *good governance* (tata kllola pemerintahan yang baik), pengawasan merupakan aspek penting untuk menjaga fungsi pemerintahan berjalan sebagaimana mestinya, dalam konteks ini pengawasan terjadi sama pentingnya dengan penerapan *good governance* itu sendiri.

### 2. Teori Kinerja

Kinerja adalah hasil dari suatu proses yang mengacu dan diukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya. Menurut Fahmi (2017:188) “Kinerja adalah hasil dari suatu proses yang mengacu dan diukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya.”

Menurut Torang (2014:74) “Kinerja adalah kuantitas atau kualitas hasil kerja individu atau sekelompok di dalam organisasi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang berpedoman pada norma, standard operasional prosedur, kriteria dan ukuran yang telah ditetapkan atau yang berlaku dalam organisasi.

Menurut Edison (2016:176) “Kinerja adalah hasil yang diperoleh oleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat

*profit oriented dan non profit oriented* yang dihasilkan selama satu periode waktu”. Kinerja merefleksikan seberapa baik karyawan memenuhi persyaratan sebuah pekerjaan. Sering disalah tafsirkan sebagai upaya, yang mencerminkan energi yang dikeluarkan, kinerja diukur dari segi hasil.

Dari teori-teori yang diketahui diatas maka peneliti mengambil kesimpulan bahwa kinerja adalah suatu proses atau hasil kerja yang dihasilkan oleh individu atau sekelompok melalui beberapa aspek yang harus dilalui serta memiliki tahapan-tahapan untuk mencapainya dan bertujuan untuk meningkatkan kinerja individu atau sekelompok itu sendiri. Oleh karena itu kinerja merupakan elemen yang penting bagi kemajuan suatu organisasi, karena kinerja merupakan cerminan bagaimana suatu organisasi itu berjalan ke arah yang benar.

Kinerja dalam suatu organisasi memiliki standart kerja yang berbeda tergantung dari kebijakan perusahaannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja dikembangkan beragam dengan sudut pandang masing-masing. Menurut Prawirosentono dalam Sutrisno (2016:9), faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja adalah sebagai berikut:

1. Efektivitas dan Efisiensi
2. Otoritas dan Tanggung Jawab
3. Displin
4. Inisiatif

## **METODE**

Untuk mencapai tujuan dalam penelitian, Peneliti menggunakan teknik pengumpulan data melalui, dokumentasi, observasi, dan wawancara. Penjamin keabsahan data menggunakan teknik triangulasi data. Hal ini didasarkan pada pertimbangan bahwasanya cara tersebut efektif dan mudah dilaksanakan.

Data yang telah diperoleh dari hasil penelitian di olah dengan menggunakan analisis Kualitatif untuk mengetahui tentang Proses pengawasan kapal oleh stasiun pemantauan, Implementasi kinerja patroli oleh kapal Bakamla dan Efektivitas pengawasan stasiun pemantauan & kinerja

kapal Bakamla terhadap keamanan dan keselamatan laut.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **1) Proses Pengawasan Kapal Oleh Stasiun Pemantauan Bakamla**

Kapal – kapal yang melintasi wilayah perairan Indonesia bagian timur di awasi oleh 5 SPKKL meliputi SPKKL Kupang di NTT, SPKKL Ambon di Maluku, SPKKL Tual di Maluku, SPKKL Jayapura di Papua, SPKKL Merauke di Papua. Pada setiap SPKKL bertanggung jawab melaksanakan pemantauan aktivitas di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia untuk mendukung keamanan dan keselamatan laut di wilayah sekitar SPKKL itu berada.

Selanjutnya dalam observasi penelitian ini, Proses pengawasan aktivitas kapal – kapal yang melintas di wilayah perairan di sekitar SPKKL Ambon dirangkum dalam 2 tahapan. Proses pengawasan yang dilaksanakan di SPKKL Ambon adalah hal yang sama diterapkan di SPKKL lainnya di seluruh Indonesia. Berikut proses pengawasan kapal – kapal oleh stasiun pemantauan Bakamla:

1. Tahap pengawasan dilaksanakan melalui 5 metode, yaitu:
  - *Long Range Camera*
  - *Radio GMDSS*
  - Pemantauan melalui perangkat Radar
  - Pemantauan melalui AIS Terrestrial
  - Pemantauan Melalui Satelit

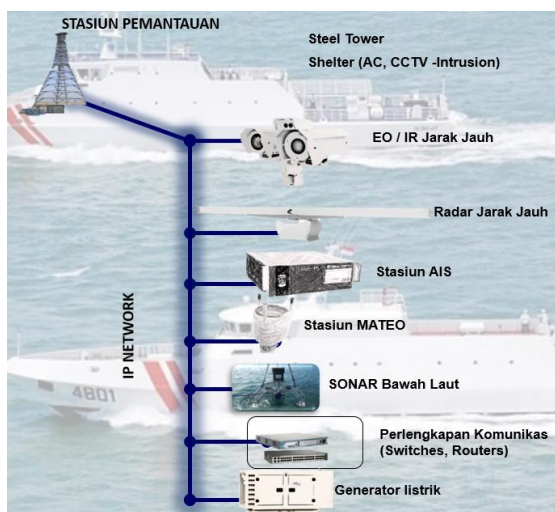
Pusat Data dan Informasi Bakamla – RI melalui KPIML (Kantor Pemantauan Marabaya Laut) mempunyai sebuah *Dashboard* pemantauan lalu lintas kapal se-Indonesia\_ melalui satelit. Aplikasi yang diberi nama *Vessel Scrutiny*, yang hanya dapat diakses oleh anggota Bakamla yang memiliki akses jaringan terhadap satelit yang digunakan oleh Bakamla.

Didalam pantauan *dashboard* Bakamla, memiliki banyak keuntungan yaitu pantauan kapal yang tidak terbatas jangkauannya terhadap kapal – kapal yang telah memiliki perangkat AIS (meliputi seluruh wilayah perairan Indonesia), serta dalam pantauan

tersebut petugas dapat mengetahui data-data kapal serta *tracking* kapal sampai 30 hari lamanya, sehingga data tersebut sangat membantu guna pendalaman terhadap kasus – kasus tertentu, seperti hal-nya yang paling umum adalah permintaan *tracking* kapal oleh Basarnas guna melakukan penentuan sektor operasi SAR terhadap kapal yang mengalami musibah di laut.

Dari pantauan *Vessel Scrutiny* terdapat 17 jenis kategori pengelompokan status kapal yang diamati, antara lain sebagai berikut:

- Kapal Berdiam Diri (7 Hari)
- Kapal Tanpa Tujuan
- *AIS Down*
- Kapal TranshAISipment
- Kapal Tanpa Data (Statis)
- Kapal Tanpa Data (Dinamis)
- Kapal Kecepatan Null
- Kapal Merubah Bendera
- Kapal *Blacklist*
- Kapal Merubah Kecepatan Signifikan.
- Kapal Berubah Draught
- Kapal Mengganti Jenis
- Kapal Mengganti Nama
- Kapal mengganti MMSI
- Kapal Mengganti No. IMO.
- Kapal *Spoofing*
- Kapal Pemerintah Asing



**Gambar 1. Diagram Command and Control Centre**

## 2. Tahap Pelaporan

### Pembuatan Laporan Situasi Maritim

Pemantauan SPKKL dilakukan mulai pukul 06.00 selama 1 x 24 jam secara bergantian oleh petugas piket. Kemudian sebelum pergantian jaga dibuatlah Laporan Situasi Maritim Harian dengan susunan: 1). Laporan cuaca, 2). Laporan koordinasi, 3). Laporan Data AIS, 4). Laporan Kejadian Maritim, 5). Laporan Anomali. Dari kelima data laporan tersebut dikumpulkan menjadi satu laporan dan dibuat dalam bentuk presentasi untuk dipaparkan dalam rapat *Daily Brief* Bersama Puskodal Bakamla dan Kementerian / Lembaga terkait, selanjutnya setelah data dikompilasi oleh Puskodal kemudian data tersebut akan di Analisa oleh Pusdatin Bakamla selanjutnya masuk kedalam tindak lanjut jika terdapat dugaan pelanggaran.

Melalui studi dokumen ditemukan dasar aturan penyelenggaraan SPKKL (Stasiun Pemantauan Keamanan dan Keselamatan Laut) tercantum dalam Peraturan Badan Keamanan Laut Nomor 21 Tahun 2021 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Stasiun Pemantauan Keamanan Dan Keselamatan Laut. Merujuk pada peraturan Badan Keamanan Laut Nomor 17 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Keamanan Laut. Selanjutnya dalam pembuatan Laporan anomali kapal merujuk pada No. SOP: SOP-074/SESTAMA/V/2020 tentang Data Anomali Kapal.

Kemudian daripada pengamatan, wawancara dan studi dokumen yang ada penulis menyimpulkan bahwa pengawasan yang dilaksanakan oleh stasiun pemantauan Bakamla di wilayah Zona Maritim Timur telah berjalan dengan baik, hal ini diketahui dengan perangkat pengawasan yang terawaki selama 24 jam setiap harinya serta ter-*cover*-nya area pengawasan, sehingga efektif dalam menunjang keamanan dan keselamatan dilaut.

Namun demikian dengan adanya kekurangan personel disetiap SPKKL di wilayah Zona Maritim Timur, dimungkinkan menambah beban kerja personel yang ada sekarang dan jika diteruskan akan mempengaruhi kinerja SPKKL

dalam jangka panjang, oleh karenanya segera diadakan percepatan dalam perekrutan personel SPKKL baik melalui jalur CPNS maupun merekrut pegawai dengan perjanjian kerja sehingga tidak mempengaruhi performa pengawasan SPKKL dalam kedepannya.

## 2) Implementasi Kinerja Patroli Oleh Kapal Bakamla

Penelitian ini akan menjelaskan hal – hal yang dilaksanakan dalam implementasi kinerja kapal terhadap pelaksanaan kegiatan patroli keamanan dan keselamatan Bakamla. Dari pada hasil yang didapat setelah melakukan studi dokumentasi. Berdasarkan Pedoman penyelenggaraan operasi keamanan dan keselamatan dilaut, ada beberapa bentuk dan jenis operasi, sebagai berikut:

Bentuk dan Jenis Operasi:

1. Bentuk penyelenggaraan operasi keamanan dan keselamatan laut Bakamla terdiri dari operasi keamanan dan keselamatan laut dalam negeri dan operasi keamanan dan keselamatan laut luar negeri yang digelar dengan mitra kerja (*stakeholder*) instansi pemerintah berwenang di laut.

2. Jenis-jenis penyelenggaraan operasi keamanan dan keselamatan laut Bakamla terdiri dari:

### a. Operasi Bersama

Operasi keamanan dan keselamatan laut yang digelar secara bersama dan terpadu dengan melibatkan aset Kapal Patroli, Pesawat Udara, personel, dan pangkalan/kantor milik Bakamla dan instansi berwenang di laut (mitra/stakeholder Bakamla) dalam kesatuan komando dan pengendalian operasi. Sasaran operasi bersama Bakamla adalah seluruh pelanggaran dan kejahatan di laut.

### b. Operasi Mandiri

Operasi keamanan laut yang digelar dan dikendalikan oleh Bakamla secara mandiri menggunakan aset Kapal Patroli, Pesawat Udara, personel, dan pangkalan/kantor milik Bakamla dengan sasaran tertentu/ditentukan.

### c. Operasi Khusus

Operasi keamanan dan keselamatan laut yang digelar menggunakan aset kapal,

Pesawat Udara, personel, dan pangkalan/kantor milik Bakamla dalam mendukung operasi atau kegiatan K/L atau instansi berwenang di laut (mitra/stakeholder Bakamla) secara terintegrasi, dengan sasaran kemanusiaan dan sosial. Operasi ini dapat berbentuk antara lain: Operasi keselamatan di laut seperti operasi perbantuan SAR, penanggulangan tumpahan minyak, perlindungan lingkungan maritim/sumber daya kelautan;

- 1) Operasi kemanusiaan di laut seperti penanggulangan bencana alam, penanggulangan migran;
- 2) Operasi pengamanan alur pelayaran;
- 3) Operasi laut untuk pengamanan hari besar;
- 4) Operasi laut untuk mendukung kegiatan *Sail* dan parade kapal, *International Fleet Review (IFR)*; dan;
- 5) Operasi laut lainnya sesuai program Pemerintah RI.

### d. Operasi Terkoordinasi

Merupakan operasi keamanan dan keselamatan laut luar negeri yang digelar oleh Bakamla secara mandiri maupun bersama dengan mitra stakeholdernya dengan negara sahabat secara terkoordinasi. Operasi Terkoordinasi merupakan operasi mandiri masing-masing instansi dibiayai oleh instansi masing-masing dan dapat juga dilaksanakan secara bersama dengan instansi lain secara terkoordinasi dilaksanakan di batas maritim di wilayah yurisdiksi masing-masing negara, dilaksanakan dalam rangka meningkatkan kerjasama dan persahabatan. Seluruh rangkaian kegiatan didahului dengan pembahasan rinci dan kesepakatan yang dituangkan dalam perjanjian kerjasama.

Mengingat laut tidak bisa dipagari dan juga tidak bisa diduduki setiap saat. Guna meningkatkan efektifitas dan efisiensi. Oleh karena itu, ada beberapa tahapan untuk melaksanakan gelar operasi. Berikut penjelasan mengenai tahapan operasi:

Mekanisme pelaksanaan operasi



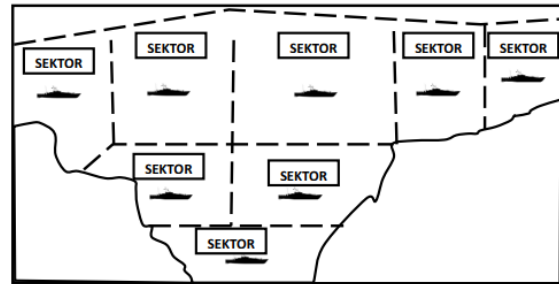
dalam rangka penegakan hukum di laut. Khusus unsur udara melaksanakan patroli udara maritim di sektor yang telah ditentukan secara selektif berdasarkan hasil analisa Sistem Peringatan Dini (SPD) sesuai pertimbangan taktis melaksanakan pengamatan laut untuk ditindaklanjuti oleh unsur laut dan melaporkan hasil pengamatan kepada Dansatgas operasi.

- b. Pertukaran dan dukungan informasi dari KPIML/PIM (Pusat Informasi Maritim), Datin dan mitra/stakeholder khususnya di daerah operasi.
  - c. Pengaturan perbekalan ulang oleh pengendali taktis dan penanggung jawab operasi secara berjenjang.
  - d. Pengaturan operasi baik administrasi maupun pengendalian oleh pengendali taktis dan pengendali operasi secara berjenjang.
  - e. Pemberian dukungan hukum (advokasi/supervisi oleh UPH atau dari Direktorat Hukum).
  - f. Kegiatan lain sesuai petunjuk penanggung jawab umum dan penanggung jawab operasi.
4. Pengakhiran
    - a. Kegiatan konsolidasi unsur operasi.
    - b. Melaksanakan kaji ulang untuk mengevaluasi hasil kegiatan operasi.
    - c. Administrasi dan laporan pertanggungjawaban.
    - d. Pengembalian unsur-unsur operasi yang terlibat kegiatan operasi ke instansi/pangkalan/kantor/satuan kerja masing-masing atau mengajukan perpanjangan penggunaan unsur ke stakeholder terkait.

Dari tahapan diatas sedikit banyak akan memberikan gambaran kita terhadap skema penyelenggaraan operasi di laut. Selanjutnya terkait kegiatan operasi dilapangan ada beberapa pola dalam melaksanakan operasi. Dalam penyelenggaraan operasi keamanan laut Bakamla dapat digunakan pola-pola operasi sebagai berikut:

- a. Pola Operasi Sektor

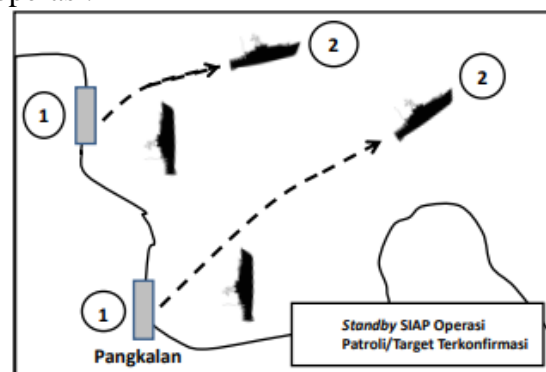
Pola operasi ini dengan membagi daerah operasi menjadi beberapa bagian, pada daerah operasi tersebut diberikan tanda dan kode tertentu. Kapal-Kapal Patroli didistribusikan ke masing-masing sektor dan untuk mengoptimalkan hasil operasi dapat bekerjasama dengan Pesawat Udara patroli maritim atau deteksi hasil *system surveillance* dalam menemukan target operasi.



**Gambar 2. Pola Operasi Sektor**

- b. Pola Operasi Posisi Tunggu

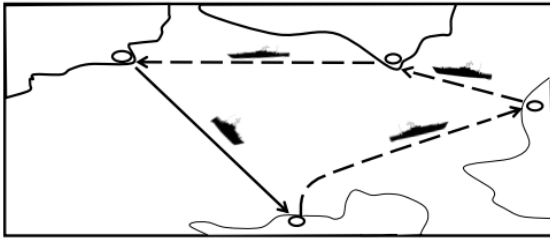
Pola operasi ini dengan mempersiapkan Kapal Patroli pada posisi tertentu di daerah operasi pada posisi tunggu/*standby* siap operasi (logistik dan personel tersedia cukup). Kapal siap sewaktu-waktu digerakkan oleh pengendali operasi. Pola operasi tunggu mengedepankan hasil analisa tim pengumpul data intelijen dilapangan dan deteksi Radar *surveillance* dengan akurasi yang tinggi dalam menentukan target operasi.



**Gambar 3. Pola Operasi Posisi Tunggu**

- c. Pola Operasi Poin ke Poin

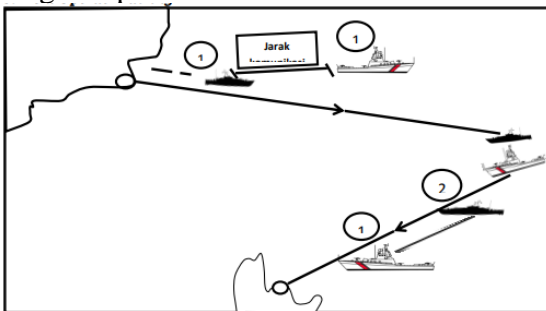
Pola operasi ini diterapkan di daerah operasi yang cukup luas dan sarana Kapal Patroli terbatas dengan target operasi yang belum teridentifikasi.



**Gambar 4. Pola Operasi Poin ke Poin**

d. Pola Operasi "Pairing Patrol"

Pola operasi ini menggunakan dua atau lebih Kapal Patroli secara berpasangan, dengan jarak antar kapal dan komunikasi telah ditentukan dan diperhitungkan sebelumnya. Pola ini dilakukan di daerah perbatasan maritim atau area sangat rawan dengan perhitungan jarak yang tepat maka kapal-Kapal Patroli dapat saling memberikan dukungan dan bantuan saat menghadapi situasi kritis atau tidak aman.



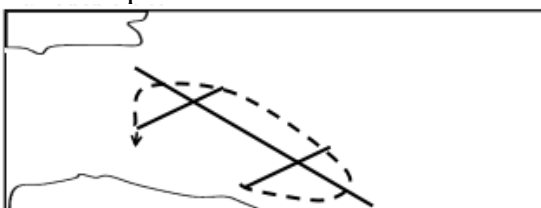
**Gambar 5. Pola Operasi "Pairing Patrol"**

e. Pola Operasi Intercept/Mencegat

Pola ini dilakukan dengan cara pencegahan atas target yang telah diketahui identitasnya di jalur awal pelayaran, di jalur pelayaran yang akan dilalui (kombinasi pola posisi tunggu) atau pencegahan pada jalur sebelum tujuan akhir kapal target. Pola operasi pencegahan dapat menggunakan tiga metode yakni:

1. Metode Garis Lurus

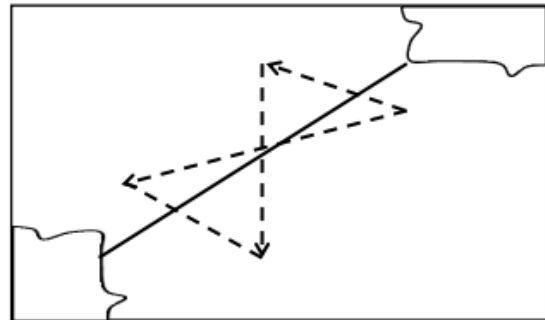
Kapal Patroli bergerak dari suatu tempat ke tempat lain sepanjang garis lurus di daerah operasi.



**Gambar 6. Metode Garis Lurus**

2. Metode Silang

Kapal Patroli bergerak dari suatu tempat ke tempat lain secara menyilang di daerah operasi yang tidak terlalu luas.



**Gambar 7. Metode Silang**

3. Metode Stasiun Tetap

Tetap Dua atau lebih Kapal Patroli bergerak setelah mempertimbangkan jarak antara dua pulau yang cukup jauh, dimana masing-masing Kapal Patroli bergerak bebas di posisi sektornya masing-masing. Apabila target operasi ditemukan tiap unsur dapat bersama atau sendiri melakukan tindakan pemeriksaan.



**Gambar 8. Metode Stasiun Tetap**

Dari deskripsi pola operasi diatas, lebih lanjut kepada tahap pendeteksian kapal, karena sebelum kita menentukan pola mana yang tepat adalah terlebih dahulu kita mengetahui posisi kapal target dan Analisa daerah di sekitar target operasi. Dibawah ini penjelasan Langkah-langkah dalam Pendeteksian Kapal.<sup>4</sup>

1. Pendeteksian dapat diperoleh antara lain:

- Satelit
- Data/informasi intelijen antara lain dari Interpol, Pusat Pengendali dan Pusat Informasi.
- Analisa Daerah Operasi (ADO)
- Laporan/informasi dari patroli udara maritim

- e. Laporan/informasi dari masyarakat
  - f. Laporan/informasi dari kapal seperti Kapal Patroli, Kapal Niaga, Kapal Nelayan dan Kapal-kapal lainnya
  - g. Media informasi lainnya seperti televisi, surat kabar, Radio dan lainnya.
2. Pengamatan/Pengenalan Pengamatan dengan cara sebagai berikut:
    - a. Menggunakan Radar, dengan menganalisa haluan dan kecepatan kapal, ukuran kapal, waktu dugaan mencegat, perubahan haluan kapal, kontak-kontak lain disekitar area dan keadaan geografis lokasi disekitarnya.
    - b. Secara Visual, aktivitas kapal dan awaknya, pergerakan kapal, jenis kapal, perkiraan jumlah awak kapal dan kegiatannya, bendera kapal, peralatan, tanda-tanda lain seperti tanda lambung kapal dan lain-lain. Kegiatan visual menggunakan teropong, UAV, optronik).
    - c. Radio komunikasi atau pemberian isyarat, dapat digunakan untuk berkomunikasi sebagai tindak lanjut observasi menggunakan Radar dan visual.
  3. Penilaian Sasaran Setelah melakukan pengamatan, maka dilakukan penilaian dan menentukan:
    - a. Jenis kapal (kapal perang, kapal pemerintah, kapal niaga, dan lain-lain).
    - b. Tanda pengenal kapal (nomor kapal, bendera, nomor lambung, warna dan lain-lain).
    - c. Kegiatan kapal (menarik jaring, menarik tongkang, lego jangkar, bongkar/muat dan lain-lain).
    - d. Data-data lain (pelabuhan asal dan tujuan, muatan kapal, dan lain-lain).

Melalui studi dokumen diketemukan dasar aturan penyelenggaraan Operasi Keamanan dan Keselamatan Laut tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Operasi Keamanan Dan Keselamatan Laut Badan Keamanan Laut, serta Peraturan Bakamla RI Nomor 28 Tahun 2020 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Aturan Penggunaan

Kekuatan Dalam Penegakan Hukum di Laut. Merujuk pada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang cipta kerja. Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut, dan Peraturan pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Laut.

Dari pengamatan dilapangan, studi dokumentasi serta wawancara terhadap komandan KN dan Komandan RHIB, penulis menyimpulkan bahwa secara umum, implementasi kinerja kapal berjalan dengan baik dan efektif mendukung keamanan dan keselamatan di wilayah Zona Maritim Timur. Akan tetapi ada beberapa hal yang perlu diperhatikan terhadap implementasi kinerja kapal dalam melaksanakan patroli, antara lain yaitu kesiapan personil dan materiil, Informasi akurat terhadap target operasi, dan perencanaan dan strategi patroli dilaut.

### **3) Efektivitas pengawasan stasiun pemantauan dan kinerja kapal Bakamla Terhadap Keamanan dan Keselamatan Laut**

Pada penelitian ini penulis telah melakukan studi dokumen terhadap data – data pelaksanaan operasi setiap kapal di wilayah kerja kantor Zona Maritim Timur dan studi data terkait laporan anomali daripada pengawasan setiap SPKKL di wilayah kerja Zona Maritim Timur. Dari studi dokumen tersebut penulis menemukan beberapa kejadian anomali yang dapat diangkat menjadi sampel penelitian ini, antara lain yaitu dua anomali yang terjadi pada wilayah Zona Maritim Timur yang diteruskan dengan dilakukannya tindak lanjut oleh unsur KN dilapangan, serta dua penangkapan yang dilakukan oleh unsur KN maupun RHIB dengan sumber data informasi di luar dari pada pengawasan SPKKL, sebagai berikut:

- a. Pergerakan unsur patroli berdasarkan data anomali

Yang pertama adalah anomali pada tanggal 05/03/2021 terpantau sebuah kapal

bernama “Kmarin Diamond” melaksanakan pergerakan zig-zag dan mengapung selama 5 hari di sekitar perairan laut seram bagian timur. Selanjutnya melalui data anomali digerakanlah unsur kapal KN. Kuda Laut – 403 yang kebetulan sedang melakukan patroli tidak jauh dari lokasi kapal Kmarin Diamond.

Dari hasil pemeriksaan tidak ada kegiatan yang mencurigakan diatas kapal dan di sekitarnya, dua petugas melakukan pemeriksaan *boarding* di kapal target dan memeriksa, seluruh dokumen lengkap. MT Kmarin Diamond membawa 29 ABK yang terdiri dari 17 orang kebangsaan Korea Selatan dan 12 orang lainnya merupakan kebangsaan Filipina. Berdasarkan informasi yang didapat kapal berhenti di koordinat tersebut sejak tanggal 27 Pebruari 2021 karena harus menunggu proses persiapan tim dari dinas Kesehatan dan Karantina Pelabuhan Bintuni untuk pemeriksaan dan memastikan tidak ada ABK yang terjangkit virus Covid19, selanjutnya MT Kmarin Diamond diarahkan untuk segera berpindah dari lokasi tersebut dan diperintahkan untuk mendekati wilayah Bintuni.



**LNG Tanker Kmarin Diamond:**  
 1. Kpl Kmarin Diamon berlayar dari Himeji, Jepang pada TW 0220.2330 WIB.  
 2. Saat ini melintas di Perairan Laut Seram Bagian Timur, Kpl Kmarin Diamond tpantau bergerak zig-zag selama 45 hari dr TW 0227.1938 WIB s.d TW 0204.0154 WIB di koordinat 2°5'11.616" S 128°32'10.716" E, Hal. 47.7', lego.  
 3. Perlu dilakukan pemantauan scr rutin utk mengantisipasi pergerakan tdk wjr lainnya.

**Gambar 9. Anomali LNG Tanker Kmarin Diamond**

Ditilik dari segi navigasi pun jika kapal tersebut melaksanakan melaksanakan pergerakan zig-zag dan mengapung selama 5 hari di perairan laut seram bagian timur tanpa ijin dikhawatirkan dapat membahayakan kapal – kapal lain dalam bernavigasi melewati perairan tersebut.

Berdasarkan data pemeriksaan terhadap nakhoda kapal berdalih bahwa melakukan *drifting* hanya untuk mengatur waktu tiba di tempat tujuan. Kapal tersebut berencana berlayar dari Jepang menuju Bintuni. Kapal tersebut berpotensi melanggar ketentuan UNCLOS’82 Terkait Hak Lintas Damai, Undang-undang nomor 11 tahun 2020 tentang cipta kerja, dan PP No. 36 tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam melaksanakan Lintas Damai melalui perairan Indonesia. Karena didalam UNCLOS’82 sudah diterangkan secara jelas pada pasal 19 pengertian lintas damai pada ayat ke 2 yang berbunyi “Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban, dan keamanan negara pantai apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut”. kemudian ditinjau pada point (l) menerangkan bahwa “setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan Lintas” selanjutnya di tilik pada pasal 18 ayat 2 menerangkan bahwa “Lintas harus terus menerus, langsung secara secepat mungkin. Namun demikian, lintas mencakup berhenti dan buang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena *Force Majeure* atau mengalami kesulitan atau guna memberi pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan”.

HASIL PEMERIKSAAN	
POSISI LAUT SERAM BAGIAN TIMUR	
KETERANGAN KAPAL YANG DIPERIKSA:	
1.	MT KMARIN DIAMOND
2.	CALL SIGN ZAKI4
3.	IMO: 9333620 / GT 102.064
4.	LNG TANKER / DWT 84553 T
5.	DOUGLAS / ISLE OF MAN (UNITED KINGDOM)
6.	ANJUN PTH LMBNG ORANYE
7.	MUATAN NIHIL
8.	29 ABK
9.	JEPANG – BINTUNI
KETERANGAN PELANGGARAN: NIHIL / DOKUMEN LENGKAP	
KAPAL TIDAK DIIZINKAN MENGAPUNG DI AREA TERSEBUT DIPERINTAHKAN MELANJUTKAN KE DAERAH TUJUAN	

**Gambar 10. Hasil Pemeriksaan**

Yang kedua adalah pantauan anomali kapal “Maran Gas Olympias” yang memasuki perairan indonesia sejak

08/12/2021, berdasarkan data *history tracking* berlayar dari Ningbo China, dengan status *For Orders*. Pada kesempatan ini unsur KN Ular Laut – 405 sedang melaksanakan patroli disekitar laut seram mendapat perintah bergerak mendekati posisi kapal Maran Gas Olympias untuk melaksanakan pengecekan. Tidak seperti yang dilakukan KN. Kuda Laut – 403. KN. Ular Laut – 405 hanya memantau dari kejauhan dan melakukan komunikasi menggunakan pesawat Radio serta memerintahkan kapal tersebut untuk segera meninggalkan perairan Indonesia. Dan selajutnya setelah kapal Maran Gas Olympias bergerak melanjutkan pelayaran sesuai tujuan awal. KN. Ular Laut - 405 memonitor dan melanjutkan patroli di sekitar laut seram.



**Gambar 11. Anomali Maran Gas Olympias**



**Gambar 12. Laporan Tindak Lanjut KN. Ular Laut – 405**

Dari dua studi kasus yang diambil terhadap dua laporan anomali yang paling menonjol di tahun 2021 tersebut, melalui studi dokumen, observasi langsung diatas kapal dan menilik terhadap hasil wawancara

kepada Komandan KN Kuda Laut 403. Penulis menyimpulkan bahwa di wilayah perairan Indonesia bagian timur masih terdapat beberapa kali anomali kapal yang melakukan pergerakan yang mencurigakan meski setelah dilaksanakan pemeriksaan oleh KN tidak terbukti melakukan Tindakan *illegal* namun tetap harus di waspadai dan perlu pendalaman lebih lanjut terhadap anomali kapal – kapal yang melintas di wilayah perairan Indonesia bagian timur.

Dari uraian diatas penulis berharap ada kajian lebih lanjut mengenai anomali kapal – kapal (kapal asing utamanya) yang sering melakukan Tindakan mencurigakan di sekitar perairan Indonesia dimana hal tersebut bertentangan dengan UNCLOS terkait hak lintas damai. Kemudian daripada penelitian tersebut dapat digunakan Bakamla -RI atau instansi terkait dalam pertimbangan penentuan kebijakan lebih lanjut terhadap anomali kapal - kapal asing yang melintasi perairan Indonesia.

b. Pergerakan kapal melalui sumber informasi lain terhadap target operasi yang tidak terpantau oleh SPKKL

Dalam operasi keamanan dan keselamatan laut tidak hanya mengandalkan informasi dari pemantauan kantor SPKKL, melalui pengamatan dan studi dokumentasi terdapat beberapa hasil tangkapan kapal yang merupakan bukan didapat dari informasi stasiun pemantauan. Salah satu kejadian yang belum lama yaitu penangkapan kapal pencuri batubara yang dilakukan oleh KN. Kuda Laut – 403 selama perbantuan operasi di wilayah zona maritim tengah tepatnya di perairan muara pegah samarinda.

Selama melaksanakan patroli KN. Kuda laut - 403 rutin melaksanakan pemeriksaan terhadap Tug Boat yang melintas guna pendataan asal barang dan tujuan terkait pengawalan ekspor batu bara yang sedang menjadi isu hangat di Indonesia. Selanjutnya KN mendapat keluhan dan laporan dari para ABK kapal Tug Boat yang melintas mengenai maraknya kapal - kapal yang mencuri batu bara secara masif di malam hari.

Kemudian setelah sampai di dekat perairan muara pegah samarinda KN dilaksanakan pengintaian selama 1 hari dengan menerjunkan Tim VBSS KN. Kuda Laut – 403 pada siang dan malam hari disekitar muara sehingga diketahui titik lokasi *check point* mereka saat melakukan aksinya. Didapati modus mereka adalah bergantian di siang hari mereka hanya mengambil dari tongkang kosong yang masuk, mereka beralih membersihkan sisa – sisa batu bara akan tetapi juga mengamati kapal – kapal yang keluar masuk.



**Gambar 13. Foto Kapal Pencuri Batubara pada siang hari**

Meski tidak merugikan bagi perusahaan tetapi Tindakan tersebut berpotensi mengganggu pelayaran di sepanjang alur muara pegah oleh karenanya aktivitas tersebut dapat membahayakan orang lain dan diri mereka sendiri. Selanjutnya pada malam hari mereka terang – terangan melakukan aksi pencurian terhadap tongkang yang masih penuh dengan muatan Batubara. Rata rata untuk satu perahu diawaki oleh 8 – 10 orang dan mampu menampung hasil curian sampai dengan  $\pm$  50 Ton batu bara.

Para pelaut tug boat tidak berani melakukan tindakan apa - apa dengan jumlah ABK mereka yang terbatas dan juga sangat susah dilakukan pengusiran mengingat area kejadian adalah di sepanjang alur sungai yang terbatas untuk dilakukan pergerakan kapal. Para ABK kapal hanya bisa melaporkan setiap kejadian kepada perusahaan sehingga perusahaan mengetahui apabila didalam pelabuhan

bongkar diketahui muatan berkurang.



**Gambar 14. Foto Penangkapan Kapal Pencuri Batubara**

Berdasarkan informasi yang didapatkan selama pengintaian, Senin 20 juni 2022 Tim VBSS KN. Kuda Laut – 403 berhasil menggagalkan pencurian batubara dan meringkus 1 kapal beserta 8 orang awak kapal tersebut. Kemudian barang bukti dan ke 8 tersangka di kawal menuju Balikpapan untuk dilaksanakan penyerahan hasil tangkapan kepada Tim UPH Bakamla – RI dan di teruskan kepada instansi terkait.

Kejadian selanjutnya adalah dari hasil Operasi RHIB 87-08 saat melaksanakan patroli di sekitar teluk ambon mendapatkan informasi dari masyarakat terkait maraknya penjualan satwa dilindungi kepada kapal - kapal yang singgah di pelabuhan Ambon. Selanjutnya Tim Bakamla melakukan investigasi selama beberapa hari terhadap beberapa kapal yang bersandar di sekitar wilayah perairan Teluk Ambon dan diperoleh informasi yaitu terdapat kapal yang membawa satwa liar dilindungi. Pihak Bakamla bersama Karantina Pertanian Ambon, serta BKSDA Maluku untuk melakukan operasi bersama, dan disepakati operasi tersebut dilaksanakan Selasa (29/06) pagi sampai siang hari.

Kemudian ditemukanlah beberapa ekor satwa dilindungi pada kapal Tug Boat yang singgah di pelabuhan Ambon, yaitu berupa 1 ekor nuri kepala hitam (*Lorius lory*), 3 ekor nuri maluku (*Eos bornea*), 3 ekor kakatua koki (*Cacatua galerita*), 3 ekor kakatua maluku (*Cacatua moluccensis*), dan 2 ekor kucica kampung (*Copsychus saularis*).

Satwa-satwa tersebut milik anak buah kapal (ABK), didapat melalui pembelian secara online dan nantinya akan dibawa kembali ke tempat asal para ABK.

Satwa-satwa tersebut diserahkan ke BKSDA dan dipelihara dalam kandang sementara sampai dapat dilepasliarkan. Hasil operasi ini menunjukkan sinergitas antar lembaga negara menjaga gangguan dan keamanan yang sering terjadi pada kapal-kapal yang sandar di sekitaran Teluk Ambon, termasuk pengamanan pengangkutan Tumbuhan dan Satwa Liar (TSL) dan Sumber Daya Alam (SDA) yang dilindungi. Kemudian dilakukan pembinaan terhadap ABK kapal tersebut beserta warga sebagai penjual satwa dilindungi.



**Gambar 15. Foto pemeriksaan ABK yang membawa satwa dilindungi**

Merujuk pada pengamatan, studi dokumen dan wawancara yang dilakukan, penulis menyimpulkan bahwa pengawasan stasiun pemantauan Bakamla sangat efektif guna melakukan efisiensi terhadap penjagaan laut Indonesia, namun dengan keterbatasan pantauan satelit (menggunakan alat elektronik) besar harapan kantor – kantor SPKKL yang tersebar di berbagai wilayah, mampu melakukan pengamatan dan pemahaman situasi sekitar perairan sehingga dapat memberi informasi guna mendukung unsur di lapangan selain daripada pantauan menggunakan perangkat elektronik.

Kemudian efektivitas kinerja kapal dalam melakukan patroli sudah cukup baik dalam mendukung keamanan dan

keselamatan di laut apalagi KN juga mampu melakukan penggalian informasi terhadap fenomena yang terjadi pada masyarakat maritim sehingga mampu melaksanakan fungsinya selama patroli dilaut dengan memadukan informasi dari pada pantauan SPKKL serta pengamatan mandiri.

## **KESIMPULAN**

### **a. Proses Pengawasan Kapal Oleh Stasiun Pemantauan Bakamla**

Proses pengawasan kapal – kapal oleh stasiun pemantauan Bakamla dilakukan dalam 2 tahapan yaitu Tahap pengawasan dan Tahap Pelaporan. Pengawasan yang dilaksanakan oleh stasiun pemantauan Bakamla di wilayah Zona Maritim Timur telah berjalan dengan baik, hal ini diketahui dengan perangkat pengawasan yang terawaki selama 24 jam setiap harinya serta ter-cover-nya area pengawasan, sehingga efektif dalam menunjang keamanan dan keselamatan dilaut. Namun dengan adanya kekurangan personel, dimungkinkan mempengaruhi kinerja SPKKL dalam jangka Panjang.

### **b. Implementasi Kinerja Patroli Oleh Kapal Bakamla**

Kinerja patroli yang berorientasi pada faktor – faktor yang mempengaruhi kapal dalam pelaksanaan kegiatan patroli keamanan dan keselamatan laut antara lain berdasarkan pada bentuk dan jenis operasi, tahapan penyelenggaraan operasi, dan pola – pola operasi, serta langkah – langkah pendeteksian kapal, merujuk pada Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Operasi Keamanan Dan Keselamatan Laut Badan Keamanan Laut. Secara umum, Implementasi kinerja kapal bakamla sudah berjalan dengan baik dan efektif, namun dalam pelaksanaannya tetap memperhatikan beberapa hal, antara lain yaitu kesiapan personil dan materiil, Informasi akurat terhadap target operasi, dan perencanaan dan strategi patroli dilaut.

### **c. Efektivitas pengawasan stasiun pemantauan dan kinerja kapal Bakamla**

Terhadap Keamanan dan Keselamatan Laut

Dari dua studi kasus yang diambil terhadap dua laporan anomali yang paling menonjol di tahun 2021. disimpulkan bahwa di wilayah Zona Maritim Timur masih ditemukan beberapa anomali kapal yang melakukan pergerakan yang mencurigakan meski setelah dilaksanakan pemeriksaan oleh KN tidak terbukti melakukan Tindakan *illegal*, namun tetap harus diwaspadai dan perlu pendalaman lebih lanjut terhadap anomali kapal – kapal yang melintas di wilayah Zona Maritim Timur, dimana hal tersebut bertentangan dengan UNCLOS terkait hak lintas damai.

Pengawasan stasiun pemantauan Bakamla sangat efektif guna melakukan efisiensi terhadap penjagaan laut Indonesia, namun dengan keterbatasan pantauan satelit (menggunakan alat elektronik) dimungkinkan peran kantor SPKKL yang tersebar di berbagai wilayah dapat melakukan pengamatan dan pemahaman situasi sekitar perairan sehingga dapat memberi informasi guna mendukung unsur di lapangan selain daripada pantauan menggunakan perangkat elektronik.

Kemudian efektivitas kinerja kapal dalam melakukan patroli sudah cukup baik dalam mendukung keamanan dan keselamatan di laut terlebih KN juga mampu melakukan penggalian informasi terhadap fenomena yang terjadi pada masyarakat maritim sehingga mampu melaksanakan fungsinya selama patroli dilaut dengan memadukan informasi dari pada pantauan SPKKL serta pengamatan mandiri. Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa kerjasama antara unsur pemantauan didarat (SPKKL) dengan unsur patroli kapal di laut yang saling kolaborasi dan bersinergi terbukti efektif dalam menjaga keamanan dan keselamatan di laut.

#### DAFTAR PUSTAKA

Abrar, Ana Nadya. (2016). *Mengenal jurnalisme lingkungan hidup*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press,

Buntoro, Kresno. (2012). *Alur Laut Kepulauan Indonesia*, Jakarta Selatan: SESKOAL.

Daulay, R., Dkk. (2017). *Manajemen*. Medan: Lembaga Penelitian dan Penulisan Ilmiah AQLI.

Dicky R. Munaf, Tri Sulistyningtyas, *Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelaut*, Jurnal Sioteknologi. (2015). 14 (3): 273-288

Erlis Milta Rin Sondole dkk, *Pengaruh Disiplin Kerja, Motivasi dan Pengawasan terhadap Kinerja Karyawan pada PT. Pertamina (Persero) Unit Pemasaran VII Pertamina BBM Bitung*, Jurnal EMBA. (2015). Vol. 3, h. 652.

Edison, Emron., dkk. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: Alfabeta.

Fahmi, Irham. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: Alfabeta.

Hamali, Arif Yusuf. (2018). *Pemahaman Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : PT. Buku Seru.

Handoko, T. Hani. (2016). *Manajemen*. Yogyakarta: BPFE.

[https://id.wikipedia.org/wiki/Badan\\_Keamanan\\_Laut\\_Republik\\_Indonesia/](https://id.wikipedia.org/wiki/Badan_Keamanan_Laut_Republik_Indonesia/)

<https://kbbi.web.id/Pengawasan/>

<https://www.Bakamla.go.id/>

<https://ambon.karantina.pertanian.go.id/operasi-trisula-bakamla-zona-wilayah-timur-gaet-karantina-pertanian-ambon-dan-ksda-maluku/>

<https://www.askara.co/read/2021/07/01/19845/kamla-zona-maritim-timur-bakamla-ri-amankan-12-satwa-liar-dilindungi>

<https://tni.mil.id/view-215404-kn-kuda-laut-403-bakamla-ri-gagalkan-aksi-pencurian-batubara-di-samarinda.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=gbVKAidPfEO>

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:192939/mmsi:235060455>

- [/imo:9333620/vessel:KMARIN\\_DIA\\_MOND#VesselInfo](https://imo:9333620/vessel:KMARIN_DIA_MOND#VesselInfo)  
<https://m.medcom.id/nasional/politik/yNL4Oa2N-peran-bakamla-menjaga-laut-indonesia-perlu-diperkuat>  
<https://tni.mil.id/view-164469-kepala-bakamla-ri-pimpin-uji-coba-rhib.html>  
<https://www.okebung.com/spkkl-tual-bakamla-ri-kerahkan-catamaran-5-07-sukseskan-vaksinasi-pulau-terpencil/>
- Kadarisman, M. (2015). *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Rajawali Pers, Jakarta.
- Mangkunegara, A.A. Anwar Prabu. (2012). *Evaluasi Kinerja SDM*. Bandung: PT. Refika Aditama
- Moehiono. (2012). *Pengukuran Kinerja Berbasis Kompetensi*. Surabaya: Ghalia.
- Moorhead, Gregory., Griffin, Ricky W. (2013). *Perilaku organisasi: Manajemen Sumber Daya Manusia dan Organisasi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sedarmayanti. (2014). *Manajemen Sumber Daya Manusia (Reformasi Birokrasi dan Manajemen Pegawai Negeri Sipil)*. Cetakan ketujuh. Bandung: PT Refika Aditama
- Perpres Nomor 81 Tahun 2005 Tentang *Badan Koordinasi Keamanan Laut*.
- Perpres Nomor 178 Tahun 2014 Tentang *Badan Keamanan Laut*.
- Peraturan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2021 Tentang *Organisasi dan Tata Kerja Badan Keamanan Laut*.
- Peraturan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2021 Tentang *Organisasi dan Tata Kerja Stasiun Pemantauan Keamanan Dan Keselamatan Laut*
- Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2017 Tentang *Pedoman Penyelenggaraan Operasi Keamanan Dan Keselamatan Laut Badan Keamanan Laut*.
- Sopi. (2013). *Pengaruh Pengawasan dan Penilaian Prestasi Kerja terhadap Motivasi Pegawai kantor Bea dan Cukai tipe Madya Bandung*. Jakarta: Bea Cukai Press.
- Suadi, Amran. (2014) *Sistem Pengawasan Badan Peradilan di Indonesia*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sudaryono. 2018. *Metode Penelitian*. Depok: Rajawali Pers.
- Sugiyanto. (2013) *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung: Alfabeta. 2014 *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2016). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: IKAPI.
- Sutrisno, Edy. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Cetakan Kedelapan. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Suyadi. 2013. *Libas Skripsi Dalam 30 Hari*. Jogjakarta: DIVA Press.
- Tri Cahyadi. (2017). *Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan*. Jurnal Pembaharuan Hukum. 4(1): 97
- Torang, Syamsir. 2014. *Organisasi dan Manajemen (Perilaku, Struktur, Budaya, dan Perubahan Organisasi)*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 Tentang *Kelautan*.
- Yanto, Nur. (2014). *Memahami Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Mitra Wacana Media.