Komparasi Kelembagaan Coast Guard di Empat Negara: Analisis Praktik Baik Untuk Indonesian Coast Guard

*Comparison of Coast Guard Institutions in Four Countries:
Analysis of Good Practices For The Indonesian Coast Guard*

Desty Bulandari

Pusat Analisis Keparlemenan, Badan Keahlian DPR RI

Email: desty.bulandari@dpr.go.id

Riwayat Artikel	Abstract
Diterima: 22 Januari 2025 Direvisi: 14 Mei 2025 Disetujui: 19 Mei 2025 doi: 10.22212/jp.v16i1.5106	<p>Maritime security is a critical element for countries with sea access, including Indonesia, which has vast and strategically important waters. However, Indonesia faces challenges due to overlapping authorities in maritime law enforcement, leading to inefficiencies in addressing threats such as illegal fishing, smuggling, and piracy. This study aims to compare the coast guard institutions in four countries: Australia, South Korea, People's Republic of China (PRC), and Singapore, to identify good practices applicable to Indonesia. A comparative method is employed to examine the institutional structures to the functions of the coast guard in each of these countries. The findings reveal that each country adopts different approaches. Australia prioritizes a multi-agency approach with collaboration between civilian and military agencies, while South Korea emphasizes specific task allocation and clear coordination in law enforcement. PRC highlights the importance of integrating maritime law enforcement agencies under a unified command with strong political support and a robust legal framework. Singapore, on the other hand, applies a Whole-of-Government approach, where all institutions related to maritime security work together synergistically to maintain maritime security. Based on this analysis, it is recommended that Indonesia establish a clear institutional framework through legislation to enhance the effectiveness of maritime security governance.</p> <p>Keywords: Coast Guard; Comparative; Maritime Security.</p>

Abstrak

Keamanan maritim merupakan elemen penting bagi negara-negara dengan akses laut, termasuk Indonesia, yang memiliki wilayah perairan luas dan strategis. Namun, Indonesia menghadapi tantangan akibat tumpang tindih kewenangan dalam penegakan hukum maritim, yang menyebabkan inefisiensi dalam menangani ancaman seperti penangkapan ikan ilegal, penyelundupan, dan pembajakan. Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan kelembagaan coast guard di empat negara: Australia, Korea Selatan, Republik Rakyat Tiongkok (RRT), dan Singapura, guna mengidentifikasi praktik baik yang dapat diterapkan di Indonesia. Metode komparatif digunakan untuk menelaah struktur hingga fungsi coast guard di masing-masing negara tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap negara memiliki pendekatan yang berbeda dalam pengelolaan coast guard mereka. Australia mengutamakan pendekatan multi-agensi dengan kolaborasi antara lembaga sipil dan militer, sementara Korea Selatan menekankan pembagian tugas yang spesifik dan koordinasi yang jelas dalam penegakan hukum. RRT menunjukkan pentingnya integrasi lembaga penegakan hukum maritim di bawah satu komando dengan dukungan politik yang kuat dan kerangka hukum yang kokoh. Singapura, di sisi lain, menerapkan pendekatan Whole-of-Government, di mana semua lembaga yang terkait dengan keamanan laut bekerja sama secara sinergis untuk

Indonesia menetapkan kerangka kelembagaan yang jelas melalui peraturan perundang-undangan

Kata Kunci: Coast Guard; Keamanan Maritim; Komparatif.

Pendahuluan

Dalam menghadapi dunia yang kian terhubung dan kompleks, keberhasilan maritim menjadi aset berharga bagi negara dengan akses ke perairan,¹ Akses laut memiliki peran krusial bagi ekonomi negara-negara di seluruh dunia² dan berbagai negara di dunia mengandalkan sistem keamanan laut yang efektif untuk melindungi jalur perdagangan mereka. Negara-negara dengan garis pantai yang panjang dan perairan strategis memiliki tanggung jawab besar dalam menjaga keamanan laut mereka dari berbagai ancaman, seperti perompakan dan pelanggaran hukum.

Di Indonesia, keamanan laut menghadapi berbagai permasalahan, seperti adanya tumpang tindih wewenang antara lembaga-lembaga penegak hukum di laut dan regulasi yang tidak memadai.³ Permasalahan ini mengakibatkan penanganan yang tidak efisien terhadap ancaman maritim dan pelanggaran hukum di laut. Berbagai ancaman di laut, terutama penangkapan ikan ilegal dan penyelundupan di laut Indonesia,⁴ menuntut penanganan strategis oleh *coast guard*.

Berbeda dengan daratan yang jelas merupakan wilayah kedaulatan tempat manusia tinggal, laut pada titik tertentu merupakan wilayah bersama bagi seluruh dunia. Hal tersebut mengharuskan laut dikelola secara bersama-sama untuk kepentingan bersama. Namun, laut juga dapat menjadi sumber ancaman yang membahayakan kepentingan bersama. Karena itu, angkatan laut di seluruh dunia, termasuk TNI AL, memiliki tugas dalam penegakan hukum dan diplomasi, selain menjaga kedaulatan. Namun, ada pandangan global yang menganggap penggunaan militer untuk penegakan hukum di laut tidak tepat, terutama karena mayoritas pengguna laut adalah kalangan sipil. Hal ini menyebabkan munculnya *coast guard*, yang dianggap memiliki pendekatan yang lebih lunak dibandingkan militer.⁵

Keberadaan *coast guard* yang kuat menjadi salah satu komponen utama dalam keamanan laut. *Coast guard* berperan penting dalam menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban di laut dengan melaksanakan berbagai tugas dan layanan.⁶ Setiap negara memiliki pendekatan yang unik dalam membentuk dan mengelola lembaga *coast guard* mereka. Pengembangan *coast guard* memberikan solusi bagi masing-masing negara untuk menangani berbagai masalah keamanan laut dengan sumber daya yang terbatas.⁷ Sementara itu, Indonesian Coast Guard (ICG) masih belum jelas pembentukannya.

Indonesia memiliki setidaknya 13 instansi dengan kewenangan terkait dengan penegakan hukum di laut dan enam di antaranya mempunyai armada kapal untuk patroli. Kewenangan

- 1 M. Arief Rahman, et al., "Economic, Security and Environmental Impacts of the Decline of Maritime Glory." *Jurnal Kemaritiman* 4, no. 2 (2023): 65, <https://doi.org/10.17509/ijom.v4i1.60298>.
- 2 Harun Umar, *Politik Kebijakan Poros Maritim* (Jakarta: Lembaga Penerbitan Universitas Nasional, 2020), 13.
- 3 Arie Afriansyah, Christou Imanuel, and Aristyo R. Darmawan, "Nurturing Hero or Villain: BAKAMLA as the Indonesian Coast Guard," *Politics and Governance* 12, no. 7806 (2024): 2. <https://doi.org/10.17645/pag.7806>.
- 4 Haidul F. Sitorus and Budiman D. Said. "Synergy Among the Indonesia Maritime Security Institutions in Conducting Maritime Patrol." *Jurnal Pertahanan* 9, no. 1 (2023): 30, <http://dx.doi.org/10.33172/jp.v9i1.7890>.
- 5 Edna C. Pattisina, "Membangun "Coast Guard" Indonesia," *Kompas*, February 19, 2020.
- 6 Suk Kyoong Kim, *Coast Guards and International Maritime Law Enforcement* (Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2020), 1.
- 7 Prashanth Parameswaran, "Managing the Rise of Southeast Asia's Coast Guards," *Wilson Center's Asia Program*, February, 2019, www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/documents/publication/2019-02_managing_the_rise_of_southeast_asias_coast_guards.pdf.

ketiga belas instansi didasarkan pada setidaknya 20 peraturan perundang-undangan yang berpotensi memunculkan tumpang tindih wewenang, khususnya dalam patroli perairan, di mana terjadi penumpukan kapal patroli di beberapa wilayah, sementara wilayah lain kekurangan kehadiran kapal patroli. Selain itu, tiap instansi hanya menegakkan hukum dalam sektor yang menjadi tugasnya sehingga terdapat kemungkinan adanya pelanggaran di luar kewenangan yang luput saat pemeriksaan dilakukan. Di samping itu, terdapat keterbatasan partisipasi instansi-instansi dalam operasi bersama, mengingat adanya operasi mandiri yang berlandaskan pada peraturan terkait.⁸

Berbagai penelitian telah dilakukan mengenai pengaturan lembaga dalam menjaga keamanan maritim Indonesia, terutama terkait dengan kerangka normatif seputar kewenangan yang tumpang tindih.^{9 10 11} Namun, masih sedikit yang fokus pada komparasi mendalam tentang kelembagaan *coast guard*. Berdasarkan gap tersebut, diperlukan adanya studi komparatif kelembagaan *coast guard* di berbagai negara. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi praktik yang dapat diterapkan dalam konteks keamanan laut Indonesia.

Analisis ini dilakukan dengan membandingkan *coast guard* di Australia, Korea Selatan, Republik Rakyat Tiongkok (RRT), dan Singapura. Keempat negara dipilih untuk menggambarkan bagaimana kelembagaan *coast guard* diatur di berbagai konteks geopolitik dan sistem pemerintahan yang berbeda. Australia, dengan tantangan besar dalam pengamanan pantai dan luasnya domain maritim.¹² Korea Selatan, sebagai negara yang menghadapi ketegangan dalam keamanan maritim regional.¹³ RRT, dengan kebijakan maritim yang mengalami pasang surut terhadap ASEAN selama dua dekade terakhir.¹⁴ Selain itu, Singapura, sebagai pengelola Selat Singapura yang memerlukan pengawasan ketat.¹⁵ Melalui komparasi ini, diharapkan dapat diidentifikasi pelajaran yang relevan untuk memperkuat keamanan laut Indonesia.

Kerangka Konseptual

Tidak ada definisi yang disepakati secara universal mengenai *coast guard* dalam hukum internasional. Istilah *coast guard* umumnya digunakan untuk merujuk pada berbagai jenis badan penegak hukum maritim yang memiliki tanggung jawab untuk patroli lepas pantai hingga penegakan hukum maritim.¹⁶ *Coast guard* kini menjadi aktor penting dalam penegakan hukum maritim seiring diberlakukannya United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) dan meningkatnya tantangan keamanan maritim.¹⁷ Di beberapa negara, *coast*

8 Aan Kurnia et al., "Transformasi Konsep Tata Kelola Penyelenggaraan Keamanan Laut Indonesia: Sebuah Tinjauan dari Perspektif Badan Keamanan Laut," *Jurnal Kelautan Nasional* 19, no. 1 (2024): 34-35.

9 Andy Omara, "The Importance of Institutional Arrangement to Safeguard Maritime Security and Safety in Indonesia: The Case of Marine Security and Safety Agency." *SASI* 30, no. 1 (2024): 58, <https://doi.org/10.47268/sasi.v30i1.1789>.

10 Dhiana Puspitawati et al., "Law Enforcement at Indonesian Waters: Bakamla vs. Sea and Coast Guard." *Indonesian Journal of International Law* 17, no. 4 (2020): 495-518, <https://doi.org/10.17304/ijil.vol17.4.797>.

11 Gita Prissandi, et al., "Reformulation of Regulations in the Context of Structuring the Indonesian Maritime Security Regime." *International Journal of Humanities Education and Social Sciences* 2, no. 6 (2023): 1969.

12 Mike Noonan and Elizabeth Williams, "Combating Maritime Transnational Crime: An Australian Perspective," *Journal of the Indian Ocean Region* 12, no. 1 (2016): 46, <http://dx.doi.org/10.1080/19480881.2016.1138711>.

13 Seong-Hyon Lee, "U.S.-South Korea Coordination Toward China: Maritime Security," *Council on Foreign Relations*, January 4, 2024, www.cfr.org/blog/us-south-korea-coordination-toward-china-maritime-security.

14 YingHui Lee and Jane Chan, "China-ASEAN Nontraditional Maritime Security Cooperation," *The China Review* 12, no. 4 (2021): 12, dr.ntu.edu.sg/handle/10356/160268.

15 Ditjen Bea Cukai, Tingkatkan Pengawasan di Perbatasan, Bea Cukai Jalin Kolaborasi dengan Singapore Police Coast Guard, September 30, 2022, www.beacukai.go.id/berita/tingkatkan-pengawasan-di-perbatasan-bea-cukai-jalin-kolaborasi-dengan-singapore-police-coast-guard.html.

16 Kim, *Coast Guards*, 2.

17 Evan A. Laksmana, "Remodelling Indonesia's Maritime Law Enforcement Architecture: Theoretical and Policy

guard berdampingan dengan institusi militer untuk menjaga kedaulatan.¹⁸

Perkembangan kawasan yang semakin kompleks menuntut negara-negara maritim untuk memiliki *coast guard* guna menjaga keamanan laut dari ancaman non-militer. Di negara-negara Asia Tenggara, *coast guard* menjadi lembaga utama yang bertanggung jawab atas keamanan maritim, mengingat ketergantungan negara-negara tersebut pada jalur komunikasi laut untuk mendukung perekonomian. Tugas utama *coast guard* mencakup empat bidang: keselamatan maritim, perlindungan lingkungan laut dari polusi dan penangkapan ikan ilegal, penegakan hukum maritim untuk menjaga ketertiban laut, dan meringankan peran angkatan laut agar bisa fokus pada pertahanan wilayah. Mereka juga menghadapi ancaman keamanan non-tradisional, seperti perompakan, penyelundupan, perdagangan narkoba, serta perampokan bersenjata di laut, yang bisa merusak lingkungan dan menghambat pertumbuhan ekonomi.¹⁹

Berbagai jenis *coast guard* di seluruh dunia dapat diklasifikasikan dalam beberapa tipe berdasarkan fitur organisasi yang paling menonjol.²⁰ Pertama, *military force*, biasanya merupakan cabang dari angkatan bersenjata negara. Yang kedua, *paramilitary force*, adalah layanan sipil yang dilengkapi senjata. Ketiga, *police force*, yang memiliki wewenang yudisial lebih luas dibandingkan jenis lainnya.

Yang keempat, *civil service*, umumnya hanya personel operasional dengan wewenang yudisial cenderung sangat terbatas atau bahkan tidak ada dibandingkan jenis lainnya. Kelima, *volunteer organization*, merupakan bagian dari lembaga penegak hukum maritim yang mengoordinasikan ET operasi penyelamatan oleh relawan yang bekerja sama dengan lembaga lain seperti kepolisian dan militer. Terakhir, *non-separate coast guard*, yakni tidak memiliki layanan *coast guard* yang terpisah (tersendiri) dan malah menjalankan fungsi-fungsi *coast guard* melalui berbagai lembaga-lembaga pemerintah.

Meskipun hak negara atas laut semakin diakui secara internasional, lautan tetap menjadi tantangan besar bagi aktivitas manusia karena sifatnya yang luas dan sulit diakses. Mengelola wilayah maritim membutuhkan biaya besar, termasuk investasi dalam kelembagaan *coast guard*. Seiring dengan meningkatnya perhatian terhadap sengketa perbatasan, *coast guard* menjadi alat negara untuk melindungi hak-hak di perairannya. Selain itu, bersamaan dengan meningkatnya kesadaran akan dampak aktivitas manusia di laut dan pentingnya sumber daya laut, banyak negara mulai menata ulang kelembagaan *coast guard* mereka agar turut fokus pada pengelolaan wilayah pesisir.²¹

Pasal 1 UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara menetapkan bahwa wilayah laut Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) mencakup perairan pedalaman, kepulauan, dan laut teritorial, sementara wilayah yurisdiksi mencakup Zona Ekonomi Eksklusif, landas kontinen, dan zona tambahan. Penegakan kedaulatan di laut dilakukan melalui operasi militer sesuai UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (TNI), sedangkan penegakan hukum yang terjadi di laut mengacu pada KUHAP (Kitab UU Hukum Acara Pidana).²²

Considerations," *Contemporary Southeast Asia* 4, no. 1 (2022): 126. <https://doi.org/10.1355/cs44-1e>.

18 Putra P. A. Saifulloh and Charles Simabura, "Penataan Lembaga Pengamanan dan Penegakan Hukum Laut Berdasarkan Cita Hukum Pancasila," *Jurnal Rechtsvinding* 12, no. 3 (2023): 401.

19 RSiS, *The Maritime Security Roles of Coast Guards in Southeast Asia*, by Jay T. Tarriela, Singapore: NTU, 2022.

20 Kim, *Coast Guards*, 9–18.

21 Andreas Østhagen, *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic* (Singapore: Palgrave, 2020), 16.

22 Soleman B. Ponto, "Pembangunan Sistem Keamanan Laut untuk Mewujudkan Tata Kelola Laut yang Berkelanjutan" (presentation, Tata Kelola Kelautan dalam Menjaga Keberlangsungan Kehidupan di Laut dan Keberlanjutan Pemanfaatan Sumber Daya Laut FGD, Jakarta, May 15, 2024).

Terdapat delapan jenis ancaman faktual dan potensial yang dapat terjadi di laut, yaitu pelanggaran batas wilayah, perompakan, kecelakaan di laut, *trans organized crime*, IUU (*Illegal, Unreported, Unregulated*) Fishing, pencemaran laut, terorisme, dan invasi.²³ Setiap jenis pelanggaran UU di laut memiliki penyidik dan instansi yang berwenang untuk menangani kasus tersebut. Bakamla, sebagai lembaga yang diatur dalam UU Kelautan, memiliki tugas untuk melakukan patroli guna menjaga keamanan serta keselamatan di perairan dan wilayah yurisdiksi negara, tetapi menghadapi kendala terkait dengan kewenangan operasional, seperti tidak disebutkan memiliki wewenang penyidikan.²⁴

Tabel 1. Penanganan Ancaman Keamanan Laut

Ancaman Keamanan Laut	UU yang Dilanggar	Instansi yang Berwenang
Pelanggaran kedaulatan	UU 43/2008 tentang Wilayah Negara	Kemhan, Mabes TNI
Perompakan	UU 17/2008 tentang Pelayaran	TNI AL, POLRI, Kemhub
<i>Trans organized crime</i>	UU 2/2011 tentang Keimigrasian	Imigrasi
IUUF	UU 45/2019 tentang Perikanan	Kementerian Kelautan & Perikanan
Terorisme	UU 34/2004 tentang TNI	TNI AL, POLRI
Pencemaran laut	UU 17/2008 tentang Pelayaran	Kemhub
Kecelakaan di laut	UU 17/2008 tentang Pelayaran	Kemhub, BASARNAS

Sumber: Ponto, "Sistem Keamanan Laut."

Bakamla bukan penyidik sehingga harus menyerahkan tangkapan kepada instansi lain yang berwenang melanjutkan proses hukum.²⁵ Dalam penegakan hukum di laut, beberapa institusi memiliki kewenangan sebagai penyidik, seperti Polisi berdasarkan UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara, TNI Angkatan Laut berdasarkan UU No. 34 Tahun 2004 tentang TNI, serta PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) dari berbagai instansi seperti KPLP, Bea Cukai, dan Kementerian Kelautan & Perikanan yang diatur oleh undang-undang masing-masing terkait pelayaran, kepabeanaan, dan perikanan.

Belum adanya ICG berpotensi membuat Indonesia dianggap sebagai wilayah berisiko tinggi, sehingga premi asuransi menjadi mahal dan dapat menghambat visi Indonesia menjadi poros maritim dunia. Mengingat hal tersebut, Presiden Joko Widodo memberikan instruksi khusus kepada Kepala Bakamla pada 12 Februari 2020 untuk mempercepat transformasi Bakamla menjadi ICG, sebagai lembaga utama yang mengatur wilayah laut.²⁶ Hal tersebut mempertimbangkan efektivitas praktik tata kelola perairan Indonesia yang terhambat oleh duplikasi peran dan tanggung jawab instansi-instansi yang terlibat. Dengan kapabilitas yang tersebar di berbagai instansi, Indonesia juga menghadapi kesulitan dalam mewujudkan *maritime domain awareness* yang sangat penting untuk menjamin keamanan laut.²⁷

Upaya mengoptimalkan pengelolaan keamanan laut Indonesia yang tengah menerapkan pendekatan *multi-agency* dengan berbagai instansi bertugas dalam penegakan hukum di laut,²⁸

23 Abdul Kodir, Agus Sudarya, and Yusuf Ali, "Penanggulangan Ancaman di Perairan Sulawesi dalam Rangka Mendukung Pertahanan Laut Indonesia," *Jurnal Kewarganegaraan* 6, no. 2 (2022): 3265.

24 Puspitawati et al., "Law Enforcement," 514.

25 Nazili A. Azis, L. Tri Setyawanto R., and Soekotjo Hardiwinoto, "Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia," *Diponegoro Law Journal* 5, no. 4 (2016): 6.

26 Afriansyah, Imanuel, and Darmawan, "Indonesian Coast Guard," 1-2.

27 Muhamad Arif, "The Navy-Coast Guard Nexus and the Nature of Indonesian Maritime Security Governance," in *Grey and White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus* (Springer, 2019).

28 Aristyo R. Darmawan, review of *Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies*, by Senia Febrica, *Indonesia Law Review* 10, no. 1 (March 2021): 112.

didorong oleh kian berkembangnya ancaman terhadap besarnya potensi ekonomi dan nilai strategis kelautan nasional.²⁹ Untuk mengatasi ancaman tersebut, *maritime security sector governance* (MSSG) menyediakan kerangka kerja yang relevan dengan menekankan bahwa semua aktor keamanan maritim, termasuk *coast guard* harus beroperasi berdasarkan prinsip tata kelola yang baik. MSSG dapat diperkuat melalui *maritime security sector reform* yang melibatkan reformasi kelembagaan untuk meningkatkan kapasitas dan efektivitas serta reformasi politik untuk meningkatkan integritas dan akuntabilitas.³⁰

Dengan membandingkan *coast guard* di berbagai negara, dapat dipahami mekanisme kelembagaan masing-masing dalam menghadapi ancaman keamanan laut. Komparasi kelembagaan *coast guard* memperhatikan bagaimana setiap negara merespons ancaman melalui mekanisme koordinasi dalam penegakan hukum laut serta bagaimana mekanisme ini mencerminkan prioritas strategis dan struktur tata kelola mereka.

Metode Penelitian

Metode komparatif dipilih untuk menganalisis kelembagaan *coast guard* di Australia, Korea Selatan, RRT, dan Singapura. Sebab, metode ini memungkinkan pemahaman mendalam mengenai perbandingan *coast guard* di berbagai negara. Di samping itu, bagaimana konteks geopolitik dan sistem pemerintahan memengaruhi pembentukan dan operasional mereka. Metode komparatif menyediakan kerangka sistematis untuk menganalisis data secara simultan. Adapun metode lainnya seperti studi kasus tunggal tidak dapat memberikan analisis lintas negara.

Data yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari, di antaranya buku, regulasi, artikel akademik, dan publikasi pemerintah yang relevan. Analisis data dilakukan melalui beberapa tahapan utama. Pertama, deskripsi data dilakukan untuk memahami karakteristik kelembagaan *coast guard* di setiap negara. Kedua, perbandingan data dilakukan dengan mengevaluasi perbedaan dan kesamaan antara masing-masing kelembagaan. Ketiga, hasil analisis akan diinterpretasikan untuk mengidentifikasi faktor-faktor kunci sistem *coast guard* di setiap negara.

Kelembagaan Coast Guard

Kelembagaan *coast guard* memainkan peran krusial dalam pengelolaan dan keamanan wilayah perairan. Transformasi agen-agen keamanan laut di berbagai negara saat ini telah mengarah pada pembentukan kelembagaan *coast guard* yang bersifat universal.³¹ Sementara itu, berbeda dengan angkatan laut, jenis layanan yang menjadi tanggung jawab lembaga *coast guard* di berbagai negara sangat beragam, tergantung pada latar belakang sejarah sampai prioritas urusan maritim masing-masing negara.³² Meski memiliki fungsi inti yang serupa, operasi *coast guard* bervariasi antarnegara.

29 Omara, "Institutional Arrangement," 59.

30 Kevin Socquet-Clerc et al., *Maritime Security Sector Governance and Reform in Southeast Asia* (Geneva: DCAF - Geneva Centre for Security Sector Governance, 2023), 7-13.

31 Kurnia et al., "Keamanan Laut," 41.

32 Kim, *Coast Guards*, 8.

Kelembagaan Coast Guard di Australia

Meskipun Australia memiliki *Volunteer Coast Guard*, versi "coast guard" pemerintah Australia menggunakan pendekatan multi-yurisdiksi di mana berbagai lembaga dan departemen memiliki tanggung jawab dalam keamanan maritim. Pendekatan ini mencerminkan kompleksitas ancaman maritim dan geografi serta sistem politik federal Australia. Pada tahun 2020, Australian Border Force (ABF) merilis Panduan Multi-Agensi untuk Pengaturan Keamanan Maritim Australia yang menyoroiti kompleksitas ini. Berada di bawah Departemen Urusan Dalam Negeri, ABF mengoordinasikan lembaga penegak hukum perbatasan dan layanan bea cukai. Di dalam ABF, terdapat tim tugas multi-agensi yang disebut Maritime Border Command (MBC) yang berfungsi sebagai *coast guard de facto*. MBC dipimpin oleh Laksamana Muda serta didukung oleh kemampuan dari Australian Defence Force (ADF) dan ABF. MBC bekerja sama dengan Australian Federal Police (AFP), Australian Fisheries Management Authority, dan Australian Maritime Safety Authority (AMSA) untuk menjalankan tanggung jawab keamanan maritim sipil.³³

MBC menggunakan berbagai strategi untuk mencegah pelanggaran maritim sipil, termasuk kehadiran di air dan udara, keterlibatan komunitas internasional dan domestik, serta strategi komunikasi. MBC bekerja sama dengan lembaga federal, negara bagian, dan teritori, serta mitra internasional untuk mengidentifikasi dan menilai risiko di seluruh wilayah maritim Australia. MBC juga merespons ancaman dengan menggunakan berbagai aset dari ABF dan ADF berdasarkan *Maritime Powers Act 2013*, terutama untuk menegakkan *Customs Act 1901*, *Migration Act 1958*, dan *Fisheries Management Act 1991*.³⁴

Di Australia, baik di tingkat federal maupun negara bagian, ada banyak lembaga yang bertanggung jawab atas berbagai aspek lingkungan maritim. MBC menjadi otoritas yang menjadi titik kontak tunggal, yang harus berkoordinasi dengan sekitar 18 departemen dan lembaga, serta melibatkan industri karena banyak aspek keamanan maritim terkait dengan perlindungan aktivitas ekonomi. Berada di bawah ABF, MBC sebagai satu lembaga sipil yang mengelola aset sipil untuk pemantauan dan respons keamanan maritim menjadi penting guna menghindari pemborosan anggaran, mengingat perselisihan antara lembaga keamanan maritim sering kali berkaitan dengan persaingan anggaran. Selain itu, kombinasi militer-sipil dalam tugas pemantauan dan respons maritim di Australia menjadi pilihan yang efektif karena militer memiliki kapasitas cadangan untuk memperkuat upaya penegakan hukum. Menurut *Maritime Powers Act 2013*, Australia tidak memiliki pembatasan dalam penggunaan angkatan bersenjata untuk penegakan hukum di domain maritim.³⁵

Kelembagaan Coast Guard di Korea Selatan

KMPA atau Korea Maritime Policy Agency (dalam bahasa Korea) didirikan pada 1953 sebagai unit National Police Agency (NPA) untuk melindungi sumber daya perikanan dari eksploitasi Jepang dan melawan kapal mata-mata Korea Utara selama Perang Dingin. Pada tahun 1996, Korea Maritime Policy Agency dipisahkan dari NPA serta ditempatkan di bawah Kementerian

33 Kate Clayton and Bec Strating, "Australia's Maritime Border Command: Grappling with the Quad to realize a free and open Indo-Pacific," *Pacific Forum*, January 17, 2023, <https://pacforum.org/wp-content/uploads/2024/01/PacNet05.2023.01.17.pdf>.

34 Maritime Border Command, "Protecting The Australian Maritime Domain," July 12, 2024, <https://www.abf.gov.au/what-we-do-subsite/Pages/Border-command/protecting-maritime-domain.aspx>.

35 RSiS, *Coast Guard-Navy Jointness as A Response to Hybrid Threats*, by James Goldrick, Singapore: NTU, 2017.

Kelautan dan Perikanan, kemudian pada 2006 diganti nama dalam bahasa Inggris menjadi Korea Coast Guard (KCG) untuk mencerminkan peran dan fungsi yang lebih luas dalam keamanan maritim, meski nama Korea tidak berubah, dengan dipimpin oleh komisioner yang setara dengan komisioner NPA. KCG tidak sepenuhnya diisi oleh petugas kepolisian, misalnya departemen tanggap pencemaran laut dioperasikan oleh pegawai sipil, dan meskipun memiliki struktur organisasi yang berbeda dari NPA, keduanya berbagi hukum dan aturan yang sama mengenai status petugas dan wewenang penegakan hukum.³⁶ Setelah kecelakaan kapal feri MV Sewol pada tahun 2014, KCG dibubarkan dan digabungkan ke organisasi dengan tingkat lebih rendah, yaitu Maritime Security and Safety Headquarters (MSSH), karena kegagalan respons darurat yang mengakibatkan korban jiwa massal. Pada tahun 2017, KCG dipulihkan kembali.³⁷

KCG bertanggung jawab atas penegakan hukum maritim sesuai dengan *Coast Guard Act*. Undang-undang ini merupakan dasar hukum yang memberi kewenangan bagi KCG untuk memeriksa, mengejar, dan menyita kapal-kapal yang diduga telah melanggar atau akan melanggar hukum Korea dan/atau perjanjian internasional yang telah diratifikasi oleh Korea.³⁸ Dalam hal kerja sama internasional, Komisioner KCG dapat mengirimkan sebagian anggotanya ke luar negeri untuk latihan dan kegiatan bantuan. Komisioner juga dapat menyerahkan kapal patroli yang tidak digunakan kepada negara berkembang untuk mendukung kerja sama internasional. Sementara itu, dalam keadaan darurat terkait aktivitas *coast guard*, Komisioner dapat membentuk badan konsultatif bersama beberapa kementerian dan lembaga untuk memfasilitasi pengumpulan dan penyebaran informasi.³⁹

KCG bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan perairan negara melalui berbagai tugas, termasuk manajemen keselamatan pesisir, penegakan hukum maritim, perlindungan terhadap polusi, dan kegiatan keamanan untuk melindungi kedaulatan maritim. Sementara itu, KCG fokus pada peningkatan pelatihan penyelamatan, pemberantasan kejahatan narkoba, serta peningkatan kapasitas investigasi. Adapun dalam rangka meningkatkan kekuatan keamanan, KCG mengembangkan sistem platform informasi maritim dan memperluas pemantauan real-time. Selain itu, dalam KTT Korea-Vietnam di bulan Juni 2023, kontribusi KCG pada proyek keamanan maritim menjadi bagian penting dari strategi diplomatik negara. Agar semua orang dapat menikmati keamanan di laut, KCG berupaya memperkuat kemampuan respons melalui latihan praktis untuk memastikan pelaksanaan misi yang sempurna saat terjadi kecelakaan.⁴⁰

Kelembagaan Coast Guard di Republik Rakyat Tiongkok (RRT)

Pada tahun 2013, RRT membentuk China Coast Guard (CCG) atau China Maritime Police dalam bahasa Mandarin, dengan menggabungkan empat dari lima lembaga penegak hukum maritim. Meskipun nama resminya menunjukkan bahwa itu adalah kekuatan polisi, CCG dapat diklasifikasikan sebagai layanan paramiliter karena fitur paramiliternya yang jelas. Empat lembaga yang digabungkan meliputi China Marine Surveillance di bawah Administrasi

36 Kim, *Coast Guards*, 14-15.

37 Sanghee Park, "Politics or Bureaucratic Failures? Understanding the Dynamics of Policy Failures in Democratic Governance," *Korean Journal of Policy Studies* 36, no. 3 (2018): 28.

38 Seokwoo Lee and Eonkyung Park, "Maritime Law Enforcement by the Republic of Korea Concerning Proliferation of Weapons of Mass Destruction: Search and Interdiction," *Pacific Focus* 33, no. 3 (2018): 494. <https://doi.org/10.1111/pafo.12129>.

39 *Coast Guard Affairs Act*, 2019, chap. 2 (Republic of Korea).

40 Kim Jong-Uk, "He Who Rules the Seas Rules the World and the KCG Protects Korea Around the Clock," *The Korea Post*, October 11, 2023, <https://www.koreapost.com/news/articleView.html?idxno=33442>.

Laut, China Fisheries Management Bureau di bawah Kementerian Pertanian, Maritime Anti-Smuggling Force di bawah Administrasi Kepabeanan Tiongkok, dan Border Defense Coast Guard di bawah Kementerian Keamanan Publik. Sebelum penggabungan, tugas penegakan hukum dan perlindungan kedaulatan di ZEE dilakukan oleh Border Defense Coast Guard dan China Marine Surveillance secara terpisah, dengan Border Defense Coast Guard sebagai unit paramiliter bersenjata yang memiliki fungsi polisi dan militer.⁴¹

CCG yang baru dibentuk di bawah Administrasi Laut Negara pada tahun 2013 bertujuan untuk menyatukan berbagai kekuatan maritim serta mengintegrasikan fungsi dan peran mereka. Namun, reformasi pertama ini belum sepenuhnya berhasil, karena CCG tetap terdiri dari empat organisasi dengan kapal-kapal besar mereka masing-masing yang dikoordinasikan. Untuk memperbaiki masalah ini, kontrol atas CCG dipindahkan pada tahun 2018 ke People's Armed Police (PAP) di bawah Komisi Militer Pusat. Reformasi 2018 memastikan bahwa CCG memperoleh kekuatan politik dan identitas terpadu di bawah PAP, serta dilengkapi dengan kerangka hukum untuk pengembangannya sebagai kekuatan profesional.⁴² Perubahan ini memberikan landasan yang kuat bagi CCG untuk berkembang lebih lanjut sebagai entitas yang terorganisasi secara efektif.

Pelaksanaan tugas organisasi CCG diatur dan dijamin melalui *Coast Guard Act 2021*. CCG yang dioperasikan oleh Angkatan People's Armed Police secara seragam melaksanakan tugas penegakan hak maritim. Penegakan hukum perlindungan hak maritim mengikuti kepemimpinan Partai Komunis Tiongkok. Tugas dasar CCG meliputi diantaranya menjaga keselamatan dan keamanan maritim, memelihara keamanan dan ketertiban maritim, menanggulangi penyelundupan, mengawasi pengembangan dan pemanfaatan sumber daya laut, serta melindungi lingkungan ekologi laut. Negara membentuk mekanisme koordinasi untuk koordinasi darat dan laut, pembagian tugas, serta kerja sama penegakan hukum hak maritim yang ilmiah dan efisien, di antaranya dengan Dewan Negara dan pemerintah lokal pesisir.⁴³

Kelembagaan Coast Guard di Singapura

Singapore Police Coast Guard (SPCG) didirikan pada tahun 1866, jauh lebih lama dibandingkan Republic of Singapore Navy (RSN). SPCG pada masa penjajahan Inggris bertugas untuk menanggulangi perompakan yang marak saat itu dan awalnya dikenal dengan nama Marine Police hingga namanya diubah menjadi SPCG setelah dilakukan reformasi struktural pada tahun 1993. Berbeda dengan RSN yang berada di bawah Kementerian Pertahanan dan tidak memiliki kewenangan dalam hal penegakan hukum karena bukan merupakan lembaga kepolisian, SPCG merupakan bagian dari Singapore Police Force yang berada di bawah Kementerian Dalam Negeri.⁴⁴ Dengan demikian, SPCG memiliki wewenang penegakan hukum. Prioritas utama SPCG adalah mencegah imigrasi ilegal, menangani intrusi kapal pemerintah asing, dan menjaga Mercusuar Horsburgh di Selat Singapura.⁴⁵

41 Kim, *Coast Guards*, 13-14.

42 Laksmana, "Maritime Law Enforcement," 130.

43 Air University, *Coast Guard Law of the People's Republic of China*, 2021, https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/CASI/documents/Translations/2021-02-11%20China_Coast_Guard_Law_FINAL_English_Changes%20from%20draft.pdf.

44 Collin Koh, *Second Amongst Equals? The Police Coast Guard within Singapore's Maritime Security Architecture*. Korea Institute for Maritime Strategy, 2022.

45 Kim, *Coast Guards*, 15.

Berkat lokasi geostrategis di persimpangan Samudra Hindia dan Pasifik yang menjadikannya pusat pelayaran dan perdagangan, Singapura telah menikmati perkembangan sosial ekonomi yang sangat pesat. Sementara itu, tantangan keamanan maritim yang dihadapi Singapura di antaranya terorisme transnasional, perompakan, penyelundupan, dan transaksi ilegal.⁴⁶ Menanggapi hal itu, SPCG berfokus pada pelatihan dan pembangunan kapasitas untuk menjaga keselamatan dan keamanan perairan Singapura. Misi SPCG adalah mencegah, menanggulangi, dan mendeteksi kejahatan di perairan teritorial Singapura. SPCG menerapkan pertahanan berlapis untuk melindungi garis pantai Singapura serta memanfaatkan kerja sama internasional, intelijen, pengawasan, patroli kapal, penguatan garis pantai, dan patroli darat untuk mencapai tujuan keamanan perairan yang diinginkan.⁴⁷

Pada tahun 2011, Singapura meluncurkan National Maritime Security System yang merupakan kerangka strategi berbasis *Whole-of-Government*. Kerangka arsitektur tersebut mengharuskan SPCG, yang setara dengan Kepolisian Perairan (Polair) di Indonesia, untuk bekerja sama dengan lembaga lain seperti Immigration and Checkpoints Authority, Singapore Customs, serta RSN meskipun mungkin ada tumpang tindih fungsi dan yurisdiksi. Setelah perubahan Singapore Armed Forces 1972 pada tahun 2007, RSN kini memiliki kewenangan lebih luas yang sebelumnya merupakan tanggung jawab SPCG, termasuk melakukan penahanan kapal yang melanggar. Perubahan itu dilakukan untuk menanggapi perkembangan keamanan dan kelemahan hukum sebelumnya serta memperjelas batasan kekuasaan RSN yang mewajibkan hasil penangkapan harus segera diserahkan kepada SPCG. Adapun *Public Order and Safety (Special Powers) Bill 2018* menguntungkan SPCG dengan memberikan kekuasaan untuk menurunkan atau menonaktifkan pesawat tanpa awak, kendaraan, dan kapal otonom di area kejadian, tanpa harus menilai niat dan aktivitas mereka.⁴⁸

Perbandingan Kelembagaan Coast Guard

Pendirian dan struktur organisasi setiap *coast guard* berbeda-beda, tetapi standarisasi juga tampak, misalnya dalam penamaan badan-badan tersebut.⁴⁹ Makna istilah *coast guard* bervariasi dan tidak selalu jelas dalam menggambarkan badan yang melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan maritim secara menyeluruh, dengan berbagai *coast guard* fokus pada tugas yang berbeda, sementara beberapa badan yang tidak menggunakan nama *coast guard* menjalankan fungsi serupa *coast guard*.⁵⁰ Berdasarkan bentuk organisasi, Korea Selatan memiliki *coast guard* independen yang secara administratif dinaungi oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan. Adapun Australia memiliki *coast guard* berupa MBC di bawah naungan ABF sebagai badan penjaga perbatasan dengan menggunakan aset operasional maritim dari ABF dan Angkatan Laut. Sementara itu, RRT memiliki CCG di bawah naungan PAP sebagai badan polisi keamanan yang terpisah dari badan polisi umum, dan Singapura memiliki SPCG di bawah naungan lembaga polisi.

46 Koh, Police Coast Guard.

47 Singapore Police Force, Police Coast Guard, July 3, 2023, <https://www.police.gov.sg/Who-We-Are/Organisation-Structure/Specialist-and-Line-Units/Police-Coast-Guard>.

48 Koh, Police Coast Guard.

49 Iwanami Shuichi, "The Growth of Coast Guard Agencies Worldwide and the Current Situation on Their Cooperation," *Ocean Newsletter*, no. 24 (2022), [spf.org/opri/en/global-data/publications/newsletter/20220322134710805.pdf](https://www.opri.org/en/global-data/publications/newsletter/20220322134710805.pdf).

50 "Research on the Current State of the Coast Guard Agencies of the World," Shuichi Iwanami and Kiyoshi One, Japan Coast Guard Foundation, March, 2021, [jcgmuseum.jp/en/wp-content/uploads/2022/08/0c697143bf732337739bd4743f152ca9.pdf](https://www.jcgmuseum.jp/en/wp-content/uploads/2022/08/0c697143bf732337739bd4743f152ca9.pdf).

Berbagai bentuk pengembangan badan penjaga pantai di dunia bervariasi tergantung pada negara masing-masing. Di Australia, ABF dibentuk pada tahun 2015 melalui penggabungan departemen imigrasi dengan bea cukai, dan kini mengelola fungsi-fungsi *coast guard* melalui MBC yang mengoordinasikan operasi maritim lembaga-lembaga terkait. Adapun CCG di RRT dibentuk pada tahun 2013 dengan mengintegrasikan empat departemen penegakan hukum maritim. Sementara itu, SPCG di Singapura dibentuk pada tahun 1866 dan KCG di Korea Selatan dibentuk pada tahun 1953 sebagai badan baru yang berdiri sendiri.⁵¹ Keempat negara ini menunjukkan beragam cara pembentukan dan pengembangan *coast guard*, mulai dari integrasi departemen yang ada hingga pembentukan badan baru.

Tabel 2. Komparasi Kelembagaan Coast Guard

<i>Coast Guard</i>	Lembaga Induk	Pembentukan dan Perkembangan
MBC	ABF di bawah Departemen Urusan Dalam Negeri	2005: Joint Offshore Protection Command dibentuk 2006: diubah nama menjadi Border Protection Command 2015: diubah nama menjadi MBC
KCG	Langsung di bawah Kementerian Kelautan dan Perikanan	1953: KMPA didirikan sebagai unit National Police Agency 1996: dipindah dari NPA menjadi di bawah Kementerian 2006: dinamai KCG (<i>english</i>), nama bahasa Korea tetap 2014: dibubarkan dan digabungkan ke MSSH 2017: dipulihkan kembali
CCG	PAP di bawah Komisi Militer Pusat	2013: dibentuk di bawah Administrasi Laut (gabung 4 lembaga) 2018: dipindahkan ke PAP di bawah Komisi Militer Pusat
SPCG	SPF di bawah Kementerian Dalam Negeri	1866: didirikan dengan nama Marine Police 1993: diubah nama menjadi SPCG

Sumber: Diolah dari berbagai sumber

Meskipun memiliki struktur institusi yang berbeda, *coast guard* di MBC di Australia, CCG di RRT, KCG di Korea Selatan, dan SPCG di Singapura memiliki tanggung jawab yang serupa. Keempat lembaga ini terlibat dalam operasi pencarian dan penyelamatan. Selain itu, mereka bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan dan keamanan maritim, termasuk melindungi sumber daya laut dan lingkungan maritim. Semua lembaga ini juga memiliki peran dalam pengawasan perbatasan serta penegakan hukum untuk melawan penyelundupan dan kegiatan ilegal di perairan mereka. Kesamaan tanggung jawab ini mencerminkan kebutuhan universal untuk operasi *coast guard* yang efektif.

Di keempat negara, fokus *coast guard* menunjukkan perbedaan yang mencerminkan kebutuhan dan tantangan masing-masing negara. Di Australia, MBC fokus pada keamanan perbatasan laut dengan menangani berbagai ancaman seperti imigrasi ilegal, penangkapan ikan ilegal, dan pencemaran laut. Adapun KCG berfokus pada di antaranya meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. CCG memiliki fokus antara lain pada patroli di perairan Tiongkok, melindungi pulau strategis, dan menangani pelanggaran keamanan maritim. Sementara itu, SPCG mengutamakan pencegahan dan deteksi kejahatan di perairannya dengan berkolaborasi dengan Angkatan Laut Singapura untuk menjaga keamanan laut. Perbedaan utama terletak pada fokus spesifik masing-masing negara: Australia pada keamanan perbatasan, Korea pada sumber daya laut, RRT pada kepentingan klaim hak maritim, dan Singapura pada pencegahan kejahatan.

51 "Current State of the Coast Guard."

Pembelajaran bagi Indonesia

Mengingat berbagai institusi di Indonesia bertanggung jawab atas penegakan hukum serta keselamatan dan keamanan maritim dengan masing-masing menjalankan operasi sesuai kebutuhan institusinya,⁵² mempelajari kelembagaan *coast guard* di berbagai negara dapat memberikan wawasan bagi Indonesia dalam memperkuat kapasitas pengamanan maritimnya. Komparasi Australia, Korea Selatan, RRT, dan Singapura menunjukkan bagaimana *coast guard* masing-masing negara menjalankan tanggung jawab sesuai dengan tantangan dan kebutuhan spesifik mereka. Bagi Indonesia, memahami praktik dari negara-negara ini dapat memberi pertimbangan kebijakan untuk menjaga keamanan dan sumber daya laut nasional.

Studi komparatif mengenai *coast guard* di Australia, Korea Selatan, RRT, dan Singapura dapat memberi pembelajaran bagi Indonesia dalam merumuskan kebijakan keamanan maritim. Pembelajaran yang dimaksud dapat berupa bagaimana negara-negara tersebut mengatur kelembagaan *coast guard* berikut prioritas tanggung jawabnya dalam menghadapi tantangan maritim yang dihadapi. Hal ini penting untuk dianalisis dalam pengembangan *coast guard* Indonesia.

Pembelajaran dari Kelembagaan Coast Guard di Australia

Australia menerapkan kelembagaan *coast guard* yang mendorong koordinasi multi-agensi dalam mengelola keamanan maritim. Australia mengadopsi pendekatan multi-yurisdiksi melalui MBC di bawah ABF, yang mengoordinasikan berbagai lembaga seperti Australian Federal Police, Australian Fisheries Management Authority, dan Australian Maritime Safety Authority. Hal ini menunjukkan bahwa lembaga-lembaga dapat diintegrasikan dalam merespons ancaman maritim. Untuk Indonesia, yang juga memiliki banyak lembaga dengan tanggung jawab maritim, praktik di Australia yang dapat dipelajari ialah penetapan satu instansi sebagai koordinator keamanan laut secara definitif. Pembelajaran lainnya adalah pentingnya perumusan kerangka pengaturan serupa Guide to Australian Maritime Security Arrangements untuk mengefisienkan koordinasi antarlembaga dalam menghadapi tiap ancaman keamanan maritim nasional.

Selain itu, pengalaman Australia dalam memadukan kapasitas militer dan sipil dalam keamanan maritim menawarkan pelajaran bagi Indonesia. MBC yang menggunakan kemampuan dari Australian Defence Force (ADF) untuk mendukung operasi keamanan maritim memperlihatkan bahwa integrasi antara kekuatan militer dan sipil dapat memperkuat upaya penegakan hukum. Indonesia, dengan wilayah maritim yang luas, dapat mempertimbangkan untuk meningkatkan sinergi antara TNI AL dan lembaga maritim sipilnya. Pendekatan ini dapat meningkatkan kapasitas respons dan efektivitas operasional dalam penegakan hukum maritim.

Pembelajaran dari Kelembagaan Coast Guard di Korea Selatan

Dari kelembagaan *coast guard* di Korea Selatan, Indonesia dapat memperoleh pelajaran mengenai pentingnya pembagian tugas yang jelas dan spesifik dalam penegakan hukum maritim. KCG beroperasi di bawah Kementerian Kelautan dan Perikanan serta memiliki tanggung jawab mencakup penegakan hukum, perlindungan lingkungan, dan manajemen keselamatan pesisir. KCG tidak sepenuhnya diisi oleh petugas kepolisian, melainkan juga melibatkan pegawai sipil

⁵² RSiS, *Inward-Looking Navy And Expanding Bakamla: The Indonesian Case of Navy-Coastguard Nexus*, by Muhamad Arif, Singapore: NTU, 2017.

untuk fungsi-fungsi tertentu, seperti penanganan pencemaran laut. Ini menunjukkan bahwa pengelolaan keamanan maritim yang efektif didukung oleh kombinasi personel dengan keahlian khusus dan pelatihan yang sesuai untuk berbagai aspek keamanan maritim.

Di samping itu, pengalaman Korea Selatan dalam memfasilitasi kerja sama internasional dan penanggulangan bencana dapat menjadi contoh bagi Indonesia. KCG memiliki mekanisme untuk mengirimkan anggotanya ke luar negeri untuk latihan dan bantuan serta membentuk badan konsultatif dalam situasi darurat untuk memfasilitasi koordinasi antarlembaga.⁵³ Indonesia dapat mengadopsi kebijakan tersebut dengan menyusun dasar hukum yang memperkuat kerja sama internasional dan mekanisme koordinasi internal dalam menghadapi situasi darurat, seperti bencana alam. Membangun kapasitas respons yang terkoordinasi dan berbasis kerja sama internasional akan sangat penting bagi Indonesia untuk menangani tantangan maritim nasional hingga regional secara efektif dan berkelanjutan.

Pembelajaran dari Kelembagaan Coast Guard di Republik Rakyat Tiongkok

Dari kelembagaan CCG, Indonesia dapat mempelajari proses integrasi berbagai lembaga penegak hukum maritim. Dengan mendirikan Coast Guard yang terintegrasi di bawah Administrasi Laut pada 2013, RRT berusaha menyatukan berbagai kekuatan maritim, lalu melakukan reformasi pada 2018 untuk mengatasi masalah keterpaduan yang masih ada, dengan memindahkan CCG menjadi di bawah People's Armed Police. Langkah ini menunjukkan bahwa menyatukan berbagai fungsi dalam satu organisasi harus disertai dengan penataan struktur organisasi yang menyeluruh untuk memastikan efektivitas operasional. Indonesia, dengan banyaknya lembaga yang terlibat dalam penegakan hukum maritim, dapat mempertimbangkan model ini untuk efisiensi struktur yang dapat mempermudah koordinasi antarlembaga.

Selain itu, CCG menunjukkan pentingnya dukungan politik dan kerangka hukum yang kuat. CCG beroperasi di bawah pengawasan Komisi Militer Pusat dan menggunakan *Coast Guard Act* untuk melaksanakan tugas-tugasnya. Hal ini mencerminkan bahwa kekuatan maritim yang efektif memerlukan dukungan dari otoritas politik yang kuat dan landasan hukum yang jelas untuk menjalankan tugas-tugasnya secara profesional. Indonesia bisa mencontoh hal tersebut dengan memastikan bahwa struktur kelembagaan maritimnya mendapatkan dukungan politik yang memadai dan dasar hukum yang jelas agar dapat menjalankan fungsinya secara optimal.

Pembelajaran dari Kelembagaan Coast Guard di Singapura

Pembelajaran bagi Indonesia dari kelembagaan SPCG adalah pentingnya penerapan pendekatan *Whole-of-Government*. Singapura memiliki sistem kolaborasi melalui koordinasi erat yang mengharuskan SPCG bekerja sama dengan lembaga lain, termasuk Immigration and Checkpoints Authority, Singapore Customs, serta Republic of Singapore Navy (RSN) guna memastikan alokasi sumber daya yang efisien untuk menangani ancaman keamanan maritim.

Singapura, dengan wilayah maritim yang terbatas tetapi strategis, telah memiliki kerangka National Maritime Security System (NMSS) yang memungkinkan pengamanan maritim lebih terarah. Lewat NMSS, diketahui bahwa sinergi antara SPCG dan RSN dalam beberapa operasi telah menunjukkan bahwa kerja sama yang erat antara berbagai agensi dapat memaksimalkan keamanan maritim. Model tersebut tidak menghilangkan otoritas atau kemampuan spesialisasi

53 *Coast Guard Affairs Act*, 2019, chap. 2 (Republic of Korea).

agensinya, tetapi mengintegrasikan mereka secara sementara selama insiden atau operasi. Dengan demikian, Indonesia dapat memperkuat sinergi antara lembaga-lembaga keamanan maritimnya dengan mengembangkan struktur koordinatif dalam kerangka strategi nasional.

Analisis Kelebihan dan Kekurangan dari Keempat Model Coast Guard

Kelembagaan *coast guard* di Australia yang dioperasikan melalui MBC dengan dukungan dari ADF memiliki kelebihan dalam hal cakupan kompetensi multi-agensi yang memungkinkan respons komprehensif terhadap berbagai ancaman maritim. Namun, kekurangan dari MBC terletak pada kompleksitas koordinasi antara berbagai lembaga dan tantangan dalam alokasi anggaran. Sementara itu, *coast guard* di Korea yang berjenis *police force* menawarkan kelebihan berupa kewenangan penegakan hukum yang lebih luas dibandingkan dengan jenis *coast guard* lainnya dalam melakukan penangkapan dan penyelidikan terhadap kejahatan maritim. Akan tetapi, KCG menghadapi tantangan efisiensi rantai komando dan pelaporan guna eksekusi tindakan cepat di lokasi darurat.

Adapun kelebihan *coast guard* di RRT dapat dilihat dari dukungan politik dan kerangka hukum yang kuat, terutama setelah berada di bawah PAP pada 2018, telah memperkuat kinerja dan identitas kelembagaannya. Meski begitu, sebagai kekuatan paramiliter, CCG dapat menimbulkan ketegangan diplomatik dan melanggar prinsip-prinsip hukum internasional dengan menggunakan pendekatan yang lebih militeristik dalam penegakan hukum maritim. Sementara itu, kelembagaan *coast guard* di Singapura yang beroperasi dalam kerangka NMSS mempunyai kelebihan berupa memungkinkan pengamanan maritim yang lebih terarah dan terpadu. Namun, SPCG menghadapi tantangan dalam menyatukan upaya dan sumber daya dengan lembaga lain.

Dalam mempertimbangkan bentuk kelembagaan untuk ICG, dapat dilakukan melalui analisis terhadap kelebihan dan kekurangan dari berbagai struktur yang telah diterapkan di keempat negara.

Tabel 3. Opsi Kelembagaan Coast Guard

Opsi Kelembagaan	Kelebihan	Kekurangan
Satu institusi bertanggung jawab penuh (CCG di RRT)	Meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam pengamanan maritim	Tingginya resistensi dari perombakan instansi-instansi
Beberapa institusi berbagi peran setara dengan satu koordinator (MBC di Australia)	Memungkinkan spesialisasi tugas di tiap instansi	Rentan tumpang tindih kewenangan antarinstansi
Satu institusi utama, tetapi bekerja sama dengan lembaga lain dalam situasi tertentu (KCG di Korea Selatan dan SPCG di Singapura)	Koordinasi yang baik tanpa penghapusan instansi yang ada	Mengharuskan mekanisme koordinasi yang jelas

Sumber: Diolah dari berbagai sumber

Rekomendasi untuk Pengembangan Coast Guard di Indonesia

Pengembangan ICG dapat mempertimbangkan berbagai alternatif kelembagaan guna menghasilkan efektivitas dalam pengamanan maritim. Bentuk kelembagaan seperti yang diterapkan oleh CCG di RRT menunjukkan bagaimana struktur terpusat dapat meningkatkan efektivitas operasional. Dengan mengonsolidasikan tanggung jawab keamanan maritim di bawah satu otoritas, opsi ini mengurangi fragmentasi dan menyederhanakan pengambilan keputusan. Jika Indonesia mempertimbangkan pendekatan ini, transisi bertahap dengan dukungan hukum yang kuat akan

diperlukan. Namun, pendekatan semacam itu mungkin menghadapi keengganan dari instansi-instansi yang kewenangannya dirombak secara besar-besaran.

Sebagai alternatif, MBC di Australia menawarkan struktur satu koordinator yang terus-menerus berbagi kewenangan dengan banyak lembaga lain. Bentuk kelembagaan tersebut memungkinkan setiap lembaga untuk mengkhususkan diri dalam domainnya masing-masing guna menjalankan spesialisasi operasi. Namun, kewenangan yang serupa atau tumpang tindih dapat menimbulkan tantangan jika mekanisme koordinasi kurang didefinisikan dengan baik dan kurang ditindaklanjuti oleh tiap institusi dengan sinergis. Bagi Indonesia, penerapan kerangka ini dapat dikatakan mirip dengan yang diimplementasikan beberapa tahun terakhir. Dalam mengefektifkan opsi semacam ini, diperlukan kejelasan mandat bagi setiap instansi dan struktur hukum yang kuat untuk mencegah kendala penindakan dalam pengamanan maritim.

Sementara itu, pendekatan lain dapat ditemukan dalam opsi yang dicontohkan oleh KCG di Korea Selatan dan SPCG di Singapura, di mana terdapat satu lembaga utama dengan otoritas dominan, tetapi masih perlu berkoordinasi dengan instansi lain dalam situasi tertentu dan bukan dalam keseharian. Pendekatan ini menawarkan titik tengah antara dua opsi kelembagaan lainnya, dengan memungkinkan penguatan satu lembaga utama tanpa merombak institusi yang ada. Namun, efektivitas pendekatan ini bergantung pada pembagian peran bagi *stakeholders* yang terlibat dan panduan nasional yang mapan. Jika diterapkan di Indonesia, opsi ini akan memerlukan kesepakatan antarlembaga yang komprehensif untuk memastikan alur kolaborasi yang lancar serta infrastruktur teknologi yang canggih untuk komunikasi dan pengawasan, khususnya bagi lembaga utama yang ditunjuk.

Simpulan

Negara-negara maritim membentuk *coast guard* untuk menghadapi ancaman non-militer di laut, seperti perompakan, penyelundupan, serta kejahatan lainnya yang berdampak pada ekonomi dan lingkungan. Dengan komparasi kelembagaan *coast guard* di Australia, Korea Selatan, RRT, dan Singapura, dihasilkan identifikasi praktik yang dapat diterapkan oleh Indonesian Coast Guard (ICG). Hal ini mengingatkan Indonesia menghadapi masalah belum jelasnya pembentukan ICG di tengah adanya tumpang tindih kewenangan di antara instansi-instansi yang memiliki wewenang dalam melaksanakan patroli perairan nasional. Padahal, penanganan ancaman maritim memerlukan keberadaan *coast guard* yang kuat.

Struktur dan fungsi lembaga *coast guard* berbeda di setiap negara, dengan beberapa memiliki nama dan tugas yang bervariasi, tetapi semua lembaga ini bertanggung jawab untuk keselamatan, keamanan, dan perlindungan maritim. Kelembagaan *coast guard* di Australia, Korea Selatan, RRT, dan Singapura masing-masing memiliki kelebihan serta kekurangan, yang dapat menjadi referensi bagi pembahasan mengenai kelembagaan ICG.

Rekomendasi

Berdasarkan analisis ini, DPR dan Pemerintah RI dalam jangka pendek disarankan untuk menindaklanjuti: [1] hasil pengawasan Panitia Kerja Keamanan Laut Komisi I DPR RI yang kemungkinan besar mengarah pada urgensi legislasi perihal *coast guard*, [2] kepastian implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum (KKPH) di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia serta Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2023 tentang Kebijakan Nasional KKPH di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Afriansyah, Arie, Christou Imanuel, and Aristyo R. Darmawan. "Nurturing Hero or Villain: BAKAMLA as the Indonesian Coast Guard." *Politics and Governance* 12, no. 7806 (2024): 1-14. <https://doi.org/10.17645/pag.7806>.
- Air University. *Coast Guard Law of the People's Republic of China*. 2021. https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/CASI/documents/Translations/2021-02-11%20China_Coast_Guard_Law_FINAL_English_Changes%20from%20draft.pdf.
- Arif, Muhamad. "The Navy-Coast Guard Nexus and the Nature of Indonesian Maritime Security Governance." In *Grey and White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus*. Springer, 2019.
- Azis, Nazili A., L. Tri Setyawanto R., and Soekotjo Hardiwinoto. "Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia." *Diponegoro Law Journal* 5, no. 4 (2016): 1-13.
- Clayton, Kate and Bec Strating. "Australia's Maritime Border Command: Grappling with the Quad to realize a free and open Indo-Pacific." *Pacific Forum*. January 17, 2023. <https://pacforum.org/wp-content/uploads/2024/01/PacNet05.2023.01.17.pdf>.
- Darmawan, Aristyo R. *Review of Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies*, by Senia Febrica. *Indonesia Law Review* 10, no. 1 (March 2021): 111-112.
- Ditjen Bea Cukai. *Tingkatkan Pengawasan di Perbatasan, Bea Cukai Jalin Kolaborasi dengan Singapore Police Coast Guard*. September 30, 2022. www.beacukai.go.id/berita/tingkatkan-pengawasan-di-perbatasan-bea-cukai-jalin-kolaborasi-dengan-singapore-police-coast-guard.html.
- Fitri, Yurike. "Ini Alasan Dibutuhkannya Lembaga Baru Sebagai Coast Guard." RRI. June 4, 2024. www.rri.co.id/nasional/734240/ini-alasan-dibutuhkannya-lembaga-baru-sebagai-coast-guard.
- Japan Coast Guard Foundation. "Research on the Current State of the Coast Guard Agencies of the World." Shuichi Iwanami and Kiyoshi One. March, 2021. jcgmuseum.jp/en/wp-content/uploads/2022/08/0c697143bf732337739bd4743f152ca9.pdf.
- Jong-Uk, Kim. "He Who Rules the Seas Rules the World and the KCG Protects Korea Around the Clock." *The Korea Post*. October 11, 2023. <https://www.koreapost.com/news/articleView.html?idxno=33442>.
- Kodir, Abdul, Agus Sudarya, and Yusuf Ali. "Penanggulangan Ancaman di Perairan Sulawesi dalam Rangka Mendukung Pertahanan Laut Indonesia." *Jurnal Kewarganegaraan* 6, no. 2 (2022): 3261-71.
- Kim, Suk Kyoan. *Coast Guards and International Maritime Law Enforcement* (Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2020).
- Koh, Collin. *Second Amongst Equals? The Police Coast Guard within Singapore's Maritime Security Architecture*. Korea Institute for Maritime Strategy. 2022.
- Kurnia, Aan, Wisnu Pramandita, Hutomo Putra, and Tatang Rusata. "Transformasi Konsep

- Tata Kelola Penyelenggaraan Keamanan Laut Indonesia: Sebuah Tinjauan dari Perspektif Badan Keamanan Laut." *Jurnal Kelautan Nasional* 19, no. 1 (2024): 31-42.
- Laksmiana, Evan A. "Remodelling Indonesia's Maritime Law Enforcement Architecture: Theoretical and Policy Considerations." *Contemporary Southeast Asia* 4, no. 1 (2022): 126. <https://doi.org/10.1355/cs44-1e>.
- Lee, Seokwoo and Eonkyung Park. "Maritime Law Enforcement by the Republic of Korea Concerning Proliferation of Weapons of Mass Destruction: Search and Interdiction." *Pacific Focus* 33, no. 3 (2018): 478-496. <https://doi.org/10.1111/pafo.12129>.
- Lee, Seong-Hyon. "U.S.-South Korea Coordination Toward China: Maritime Security." Council on Foreign Relations. January 4, 2024. www.cfr.org/blog/us-south-korea-coordination-toward-china-maritime-security.
- Lee, YingHui and Jane Chan. "China-ASEAN Nontraditional Maritime Security Cooperation." *The China Review* 12, no. 4 (2021): 11-37. dr.ntu.edu.sg/handle/10356/160268.
- Maritime Border Command. "Protecting The Australian Maritime Domain." July 12, 2024. <https://www.abf.gov.au/what-we-do-subsite/Pages/Border-command/protecting-maritime-domain.aspx>.
- Noonan, Mike and Elizabeth Williams. "Combating Maritime Transnational Crime: An Australian Perspective." *Journal of the Indian Ocean Region* 12, no. 1 (2016): 46-51. <http://dx.doi.org/10.1080/19480881.2016.1138711>
- Omara, Andy. "The Importance of Institutional Arrangement to Safeguard Maritime Security and Safety in Indonesia: The Case of Marine Security and Safety Agency." *SASI* 30, no. 1 (2024): 58. <https://doi.org/10.47268/sasi.v30i1.1789>.
- Østhagen, Andreas. *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic* (Singapore: Palgrave, 2020).
- Parameswaran, Prashanth. "Managing the Rise of Southeast Asia's Coast Guards," Wilson Center's Asia Program, February, 2019, www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/documents/publication/2019-02_managing_the_rise_of_southeast_asias_coast_guard.pdf.
- Park, Sanghee. "Politics or Bureaucratic Failures? Understanding the Dynamics of Policy Failures in Democratic Governance." *Korean Journal of Policy Studies* 36, no. 3 (2018): 25-36.
- Pattisina, Edna C. "Membangun "Coast Guard" Indonesia," *Kompas*, February 19, 2020.
- Ponto, Soleman B. "Pembangunan Sistem Keamanan Laut untuk Mewujudkan Tata Kelola Laut yang Berkelanjutan." Presented at the Tata Kelola Kelautan dalam Menjaga Keberlangsungan Kehidupan di Laut dan Keberlanjutan Pemanfaatan Sumber Daya Laut Focus Group Discussion, Jakarta, May 2024).
- Prissandi, Gita et al. "Reformulation of Regulations in the Context of Structuring the Indonesian Maritime Security Regime." *International Journal of Humanities Education and Social Sciences* 2, no. 6 (2023): 1969.

- Puspitawati, Dhiana, Shinta Hadiyantina, Fransisca A. Susanto, and Nurul Apriyanti. "Law Enforcement at Indonesian Waters: Bakamla vs. Sea and Coast Guard." *Indonesian Journal of International Law* 17, no. 4 (2020): 495–518. <https://doi.org/10.17304/ijil.vol17.4.797>
- Rahman, M. Arief, Alem Pameli, Yulia Hapsari, Yunita F. Achmad, and Rika Sadariawati. "Economic, Security and Environmental Impacts of the Decline of Maritime Glory." *Jurnal Kemaritiman* 4, no. 2 (2023): 63–68. <https://doi.org/10.17509/ijom.v4i1.60298>.
- RSiS. *Coast Guard-Navy Jointness as A Response to Hybrid Threats*, by James Goldrick, Singapore: NTU, 2017.
- RSiS. *Inward-Looking Navy And Expanding Bakamla: The Indonesian Case Of Navy-Coastguard Nexus*, by Muhamad Arif, Singapore: NTU, 2017.
- RSiS. *The Maritime Security Roles of Coast Guards in Southeast Asia*, by Jay T. Tarriela, Singapore: NTU, 2022.
- Shuichi, Iwanami. "The Growth of Coast Guard Agencies Worldwide and the Current Situation on Their Cooperation." *Ocean Newsletter*, no. 24 (2022). spf.org/opri/en/global-data/publications/newsletter/20220322134710805.pdf.
- Singapore Police Force. *Police Coast Guard*. July 3, 2023. <https://www.police.gov.sg/Who-We-Are/Organisation-Structure/Specialist-and-Line-Units/Police-Coast-Guard>.
- Sitorus, Haidul F. and Budiman D. Said. "Synergy Among the Indonesia Maritime Security Institutions in Conducting Maritime Patrol." *Jurnal Pertahanan* 9, no. 1 (2023): 30. <http://dx.doi.org/10.33172/jp.v9i1.7890>.
- Socquet-Clerc, Kevin, Samantha Khoo Su-Yen, Scott Edwards, Gilang Kembara, Asyura Salleh, and Jay Tristan Tarriela. *Maritime Security Sector Governance and Reform in Southeast Asia* (Geneva: DCAF - Geneva Centre for Security Sector Governance, 2023).
- Umar, Harun. *Politik Kebijakan Poros Maritim* (Jakarta: Lembaga Penerbitan Universitas Nasional, 2020).