

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang

#### a. Gambaran Umum

Indonesia merupakan salah satu Negara yang terletak di kawasan Asia Tenggara. Negara kepulauan ini memiliki jumlah pulau sebanyak 13.466 pulau di tahun 2014 (Badan Informasi Geospasial tahun 2010), dan berubah jumlahnya pada tahun 2017 menjadi 16.056. Rilis data terbaru ini disampaikan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan Badan Informasi Geospasial pada sidang *United Nation Group of Experts on Geographical Names di New York*. Secara geografis, bentangan pulau-pulau di Indonesia tersebut diapit oleh dua samudera dan dua benua yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta Benua Asia dan Benua Australia.

Dengan jumlah pulau yang sangat besar di atas, maka perairan Indonesia pun sangat luas. Luasannya mencapai 5,9 juta kilometer persegi dengan panjang garis pantai 104 ribu kilometer. Luas perairan itu meliputi perairan kepulauan, laut teritorial (seluas 2,981.211 km) dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 279.322 km (KKP 2017). Dalam kehidupan kesehariannya, masyarakat Indonesia seringkali memanfaatkan perairan tersebut untuk kepentingan sosial dan ekonominya. Dunia perikanan dan pelayaran tradisional sangat jelas terlihat sebagai bagian hidup dari masyarakat Indonesia. Sementara dunia industri kelautan yang melibatkan para pelaku ekonomi lintas negara pun seringkali memanfaatkan perairan Indonesia tersebut. Sayangnya, potensi lautan yang luas itu belum mampu dijaga secara maksimal, padahal aktivitas pemanfaatan wilayah laut Indonesia untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi potensi ekonomi laut dan jasa transportasi laut semakin meningkat. Akibatnya, potensi terjadinya pelanggaran yang melibatkan masyarakat dalam negeri ataupun para pelaku luar negeri akan semakin besar.

Potensi pelanggaran di perairan Indonesia dari tahun ke tahun semakin beragam. Pelanggarannya bukan hanya pada persoalan *illegal fishing* saja semisal (i) pelanggaran wilayah pemanfaatan alat tangkap; (ii) ketidaklengkapan dokumen perizinan penangkapan; dan (iii) tidak mengaktifkan kelengkapan alat komunikasi. Namun, bentuk pelanggaran itu telah meluas pada aspek lainnya, seperti *human trafficking*, pasokan dan peredaran Narkoba, pasokan dan distribusi senjata untuk kepentingan kejahatan umum dan terorisme, rute imigran gelap, dan kejahatan internasional lainnya. Bentuk-bentuk pelanggaran seperti ini bukan saja

merugikan negara Indonesia secara ekonomi, tetapi juga secara sosial politik telah menjatuhkan dan mengancam kedaulatan bangsa Indonesia di tengah pergaulan internasional.

Seiring Program Nawacita Pemerintahan saat ini yang berusaha mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, maka bentuk-bentuk dan intensitas pelanggaran di perairan Indonesia harus diminimalisir. Upaya ini diharapkan dapat menjadikan Negara Indonesia sebagai barometer keamanan kawasan dan kunci stabilitas nasional yang mengacu pada konsep maritim dunia.

Konsep poros maritim sendiri memiliki lima pilar, yaitu (i) budaya maritim, (ii) pengelolaan sumber daya laut, (iii) konektivitas maritim, (iv) diplomasi maritim dan (v) pertahanan maritim. Dari kelima pilar ini, maka pilar pertahanan maritim lebih tajam jika diterjemahkan sebagai kedaulatan negara pada matra laut, dan hal ini merupakan syarat mutlak agar NKRI bisa menjadi poros maritim dunia. Pilar kelima inilah yang menjadi pijakan penting dari berbagai lembaga terkait untuk mengerahkan kekuatannya dalam “mengamankan kepentingan nasional di perairan laut”. Lembaga-lembaga itu misalnya TNI AL, Polair, Ditjen Imigrasi, Ditjen Bea Cukai, Kejaksaan, Ditjen Perhubungan Laut (Armada PLP/KPLP), Kehutanan dan KKP. Sayangnya, kewenangan di antara mereka seringkali terpisah-pisah dan sektoral, sehingga pengamanan di perairan laut pun menjadi tumpang tindih dan tidak maksimal. Hal ini merupakan persoalan yang belum terselesaikan dengan baik hingga kini.

Konflik kewenangan tidak jarang terjadi, misalnya yang terjadi antara TNI AL dan Bea Cukai. TNI AL bertugas mengawasi hingga Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), namun wilayah tugas Bea dan Cukai tidak begitu jelas pengaturannya. Dalam tugas di lapangannya, tidak jarang terjadi persinggungan antara TNI AL dan Bea Cukai dalam menangani kasus pelanggaran di perairan Indonesia. Demikian juga dengan kewenangan lembaga-lembaga lain, misalnya antara KPLP dengan Polisi Perairan Kepolisian Republik Indonesia. Kedua lembaga tersebut seringkali bertumpang tindih dalam pelaksanaan tugasnya.

Polisi Perairan adalah bagian penting dari Kepolisian Republik Indonesia. Secara normatif, Polri merupakan salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Fungsi dan kewenangannya ditegaskan dalam pasal 13 Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, bahwa tugas pokok Kepolisian RI adalah: 1) memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, 2) menegakkan hukum, dan 3) memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Selain itu, dalam pasal 14 huruf g Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, dikatakan bahwa “Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya”. Tugas pokok kepolisian ini merujuk ke semua matra, baik darat, udara, ataupun laut. Oleh karenanya, Polisi Perairan dengan tugas mengamankan perairan laut pun merupakan bagian penting kepolisian dalam menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat yang berhubungan atau berkaitan dengan perairan laut.

Beberapa langkah tersebut telah dilakukan oleh Polair dengan cara: (i) melakukan patroli pengawasan dan pemeriksaan terhadap kapal-kapal penangkap dan pengangkut ikan; (ii) meningkatkan frekuensi kerjasama operasi dengan instansi berwenang; (iii) melaksanakan sosialisasi dampak *illegal fishing* dan berbagai bentuk kejahatan lain di wilayah perairan kepada masyarakat; (iv) melaksanakan sistem monitoring system (VMS); dan (v) melaksanakan pemeriksaan dokumen-dokumen perizinan kapal, baik kapal penangkapan ikan ataupun pelayaran laut.

Wewenang Kepolisian sebagai penyelidik dan penyidik, termasuk yang dilakukan oleh Polisi Perairan tersebut sesuai pengaturan yang terdapat dalam ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), dimana di dalam pasal 4 KUHAP dikatakan, bahwa Penyelidik adalah setiap pejabat Polisi Negara Republik Indonesia. Sedangkan dalam pasal 6 ayat (1) KUHAP, dikatakan bahwa penyidik adalah Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia dan Pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh Undang-Undang. Selain berdasarkan undang-undang kepolisian dan KUHAP wewenang kepolisian di wilayah perairan laut juga dinyatakan dalam berbagai peraturan perundang-undangan lainnya yang mengatur tentang tindak pidana tertentu di wilayah perairan laut.

Sebagai contoh, wewenang Polri (Polair) dalam tindak pidana tertentu seperti dimaksud pasal 282 ayat (1) undang-undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran juga memberikan kewenangan kepada pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran. Amanah undang-undang pun dilakukan oleh jajaran Polisi Perairan dengan berbagai upaya untuk menjaga wilayah Indonesia dari ketidakamanan yang ditimbulkan oleh para pelaku kejahatan. Upaya Direktorat Polisi Perairan (Dit Polair) untuk menjaga tiap jengkal perairan Indonesia terus dilakukan. Saat ini, Polisi perairan (Polair) memiliki 1.005 kapal yang terdiri dari berbagai tipe kapal (A, B, C) yang siap berada di 60 dermaga atau dermaga.

Jika dibandingkan dengan luas perairan laut Indonesia, maka jumlah kapal dan dermaga Polisi Perairan di atas sebenarnya kurang memenuhi rasio perbandingan untuk menciptakan keamanan dan ketertiban. Demikian juga dengan senjata, alat penyelamatan, radar, dan sebagainya masih jauh dari rasio luas perairan dan jumlah personel yang ada. Sarana dan prasarana yang tersedia pun seringkali tidak sesuai dengan kebutuhan di lapangan. Belum lagi dengan persoalan klasik terkait pada pemeliharaan atau perawatan dan dukungan operasional lain yang sedikit banyak mengganggu kinerja polisi perairan.

Di beberapa dermaga atau dermaga, permasalahan perawatan di atas akan dapat dijumpai, banyak kapal dan dermaga yang kondisinya kurang terawat dan terpelihara dengan baik. Banyak kapal patroli yang tidak jalan atau laik jalan karena kurang dukungan anggaran harwat dan operasional, sehingga mengalami kerusakan secara fisik. Akibatnya, operasional pengamanan di lapangan menjadi tidak atau kurang efektif. Demikian halnya dengan prasarana berupa dermaga yang kurang memadai, baik sebagai tempat sandar kapal ataupun tempat koordinasi dan komando dari satuan Polisi Perairannya.

Ada dugaan kuat bahwa keadaan seperti di atas dapat menyebabkan efek tidak baik, baik secara jasmani, mentalitas, dan sosial bagi satuan Polisi Perairan. Secara jasmani, prasarana dermaga yang buruk akan menyebabkan risiko kesehatan personel satuan menjadi sangat rentan, selain juga pada aspek perawatan sarana kapal. Sementara secara mentalitas, hal ini dapat menjatuhkan mental berupa “ketidakbetahan” personel yang bertugas, sehingga mereka akan memilih tempat atau rumah non-dermaga tempatnya bertugas. Akibatnya, respon terhadap laporan dan amatan terhadap gangguan kamtibmas keamanan dan ketertiban menjadi sangat lemah.

Efek paling mengganggu adalah efek sosial yang disebabkan oleh buruknya prasarana dermaga dan sarana kapal operasional Polisi Perairan. Efek sosial yang ditimbulkan adalah munculnya “ketidakpercayaan masyarakat terhadap tugas dan kemampuan Polisi Perairan dalam menjaga perairan lautnya”. Ibaratnya, bagaimana mau mengamankan perairan laut, sementara kapalnya sendiri kalah cepat dengan kapal-kapal para pelaku kejahatan, atau bahkan mogok sebelum mengejar atau merespon segala gangguan kamtibmas yang ada. Jika efek sosial ini muncul di kalangan masyarakat, khususnya di sekitar wilayah dermaga, maka kebanggaan personel satuan pun akan menurun, dan akhirnya akan mengganggu kinerja dan melemahkan etos sebagai penegak hukum yang tegas di perairan laut Indonesia.

Namun demikian dalam menghadapi berbagai isue keselamatan dan perlindungan laut di perairan Indonesia, jajaran Polair dihadapkan permasalahan urgensi di lapangan dalam hal kesiapan dan ketersediaannya. Sejauh mana efektifitas sarana dan prasarana Polair dalam rangka mewujudkan Kamtibmas di perairan Indonesia, maka perlu dilakukan

penelitian dengan mengambil sampel di 10 (sepuluh) Polda yaitu Polda Sumut, Polda Kepri, Polda Lampung, Polda Kalteng, Polda Kaltim, Polda Jatim, Polda NTB, Polda Sulsel, Polda Maluku dan Polda Papua Barat.

#### **b. Dasar Hukum**

- 1) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tanggal 8 Agustus 1996 Tentang Perairan Indonesia;
- 2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- 3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2017 tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Satuan Organisasi Pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- 4) Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2018, tentang Revisi Perkap No 22 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Satuan Organisasi Pada Tingkat Kepolisian Daerah;
- 5) Keputusan Kapuslitbang Polri Nomor: Kep/06/VII/2017 tanggal 10 Juli 2017, tentang Rencana Kerja Puslitbang Polri TA. 2018;
- 6) Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Petikan T.A. 2018 Nomor: SP.DIPA-060.01.1.642377/2018 tanggal 28 Agustus 2018, tentang Revisi ke-02 DIPA Puslitbang Polri TA. 2018;
- 7) Surat Kapuslitbang Polri Nomor: Sprin/50/I/2018 Tanggal 24 Januari 2018, perihal Pokja Penelitian “Efektivitas Sarpras Polair Dalam Rangka Mewujudkan Kamtibmas di Wilayah Perairan Indonesia”.

## **2. Rumusan Masalah**

Dari kondisi empirik sebagaimana yang terpapar di bagian latar belakang di atas, maka pokok permasalahannya adalah; “bagaimana efektivitas sarana prasarana polair dalam rangka mewujudkan Kamtibmas di wilayah perairan Indonesia”.

Permasalahan tersebut di atas mewakili seluruh permasalahan yang dihadapi oleh satuan dan personel Polisi Perairan di seluruh Indonesia. Harus diakui bahwa belum ada standar yang baku terkait dengan sarana prasarana polisi perairan dalam mendukung kegiatan kamtibmas di wilayah perairan Indonesia, dimana pada beberapa satuan wilayah Polda dan Polres merupakan wilayah perairan dan perlu pengamanan. Dari permasalahan di atas, dapatlah dijabarkan tiga rumusan persoalan sebagai berikut:

- a. Bagaimana kondisi geografis dan gangguan Kamtibmas yang ada di wilayah hukum Polisi Perairan pada saat ini?
- b. Bagaimana ketersediaan sarana prasarana Polisi Perairan di kewilayahan pada saat ini?
- c. Bagaimana kuantitas dan kualitas personel Polisi Perairan yang di kewilayahan pada saat ini?

### **3. Tujuan**

Penelitian terkait efektivitas sarana prasarana polisi perairan dalam rangka mewujudkan Kamtibmas di wilayah perairan Indonesia ini memiliki tiga tujuan, yaitu:

- a. Menganalisis kondisi geografis dan gangguan kamtibmas yang ada di wilayah hukum Polisi Perairan pada saat ini;
- b. Menganalisis ketersediaan sarana prasarana Polisi Perairan di kewilayahan pada saat ini;
- c. Menganalisis kuantitas dan kualitas personel Polisi Perairan yang di kewilayahan pada saat ini.

### **4. Manfaat**

Adapun manfaat dari hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan oleh pimpinan Polri untuk :

- a. Merencanakan distribusi sarana berupa kapal dan pembangunan dermaga sesuai dengan kondisi geografis dan gangguan kamtibmas yang ada di wilayah hukum Polisi Perairan;
- b. Merencanakan pengadaan berupa sarana kapal dan dermaga sesuai dengan kebutuhan oleh satuan kewilayahan;
- c. Melaksanakan rekrutimen dan Pendidikan pelatihan sesuai engan kuantitas dan kualitas personel Polisi Perairan yang dibutuhkan satuan kewilayahan.

### **5. Ruang Lingkup**

Ruang lingkup penelitian ini mencakup sebagai berikut :

- a. Sarana  
Sarana dalam penelitian ini dibatasi pada kapal tipe C1, C2 dan C3 serta Rubber Boat.
- b. Prasarana  
Prasarana dalam penelitian ini dibatasi pada ketersediaan dermaga.

- c. Kuantitas dan Kualitas personel  
Kuantitas dan kualitas personel dibatasi pada Direktorat Polair Polda dan Satuan Polair Polres.

## 6. Sistematika

Adapun sistematika penulisan dalam penyusunan laporan penelitian tentang “Efektivitas Sarpras Polair Dalam Rangka Mewujudkan Kamtibmas di Wilayah Perairan Indonesia”, adalah sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini dijelaskan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat, ruang lingkup dan sistematika penulisan.

### **BAB II : LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini dijelaskan berbagai tinjauan pustaka yang digunakan dalam penelitian yaitu: sarana, prasarana, efektivitas, perairan nusantara, laut territorial dan keamanan.

### **BAB III : METODOLOGI PENELITIAN**

Dalam bab ini menjelaskan tentang; jenis penelitian dan teknik pengumpulan data, analisa data, sumber data, lokasi penelitian dan tim peneliti.

### **BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini berisi tentang: kondisi geografis dan gangguan kamtibmas yang ada di wilayah hukum Polisi Perairan, ketersediaan sarana prasarana Polisi Perairan di kewilayahan, kuantitas dan kualitas personel Polisi Perairan yang di kewilayahan. Yang ada di 10 (sepuluh) Polda yaitu Polda Sumut, Polda Kepri, Polda Lampung, Polda Kalteng, Polda Kaltim, Polda Jatim, Polda NTB, Polda Sulsel, Polda Maluku, Polda Papua Barat dan Polres jajarannya.

### **BAB V : PENUTUP**

Dalam bab ini berisikan kesimpulan dan rekomendasi, yang menyimpulkan tentang hasil penelitian dan rekomendasi kebijakan kepada pimpinan.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

Salah satu strategi peningkatan kinerja sebuah organisasi, termasuk institusi kepolisian Republik Indonesia adalah memetakan kelemahan dan keunggulan sarana dan prasarana yang dimilikinya. Namun, selain sarana dan prasarana yang ada, kemampuan personel yang memanfaatkan atau menggunakan atau mengelola sarana dan prasarana yang ada juga merupakan salah satu kunci keberhasilan dalam pencapaian tujuan organisasi yang dimandatkan kepadanya. Harus diakui, bahwa sarana dan prasarana polisi perairan di lingkungan Polri, baik di tingkat Direktorat Polisi Perairan ataupun Polres adalah sesuatu yang dapat memudahkan dan memperlancar pelaksanaan suatu kegiatan atau tugas ketertiban dan keamanan di wilayah perairan laut.

Dalam hal ini sarana dan prasarana direktorat polisi perairan bisa disamakan dengan fasilitas pengamanan wilayah. Besar kemungkinan sarana dan prasarana direktorat polisi perairan merupakan faktor yang mempunyai andil besar dalam meningkatkan pengamanan wilayah perairan Indonesia. Kegiatan patroli keamanan wilayah perairan misalnya merupakan kegiatan yang senantiasa dilakukan secara intensif, dan di dalamnya selalu menuntut adanya sarana dan prasarana yang memadai. Kapal/speed, senjata, personel dan SOP merupakan prasyarat penting dalam efektivitas pencapaian tugas Kamtibmas di wilayahnya.

#### **1. Teori Efektivitas**

Efektivitas sendiri memiliki arti berhasil atau tepat guna. Efektif merupakan kata dasar, sementara kata sifat dari efektif adalah efektivitas. Menurut Effendy (1989) mendefinisikan efektivitas sebagai berikut: "Komunikasi yang prosesnya mencapai tujuan yang direncanakan sesuai dengan biaya yang dianggarkan, waktu yang ditetapkan dan jumlah personel yang ditentukan" (Effendy, 1989:14). Efektivitas menurut pengertian di atas mengartikan bahwa indikator efektivitas dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya merupakan sebuah pengukuran dimana suatu target telah tercapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Pengertian lain menurut Susanto, "Efektivitas merupakan daya pesan untuk mempengaruhi atau tingkat kemampuan pesan-pesan untuk mempengaruhi" (Susanto, 1975:156). Menurut pengertian Susanto di atas, efektivitas bisa diartikan sebagai suatu pengukuran akan tercapainya tujuan yang telah direncanakan sebelumnya secara matang.

Dalam konteks ini, efektivitas pencapaian tugas merujuk pada terselenggaranya fungsi penjagaan Kamtibmas Polisi Perairan yang didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana tugas yang memadai. Hal lain yang sama pentingnya adalah kesiapan mental dan jasmani personel dalam pelaksanaan tugasnya. Bisa jadi keduanya saling terkait untuk menghasilkan pencapaian tugas yang efektif. Artinya, ketersediaan sarana dan prasarana menjadi pemberi pengaruh besar bagi kesiapan

mental dan jasmani personel, dan demikian sebaliknya. Hubungan keduanya tersebut memberikan pengaruh besar bagi efektivitas pencapaian kinerja Polisi Perairan di wilayahnya masing-masing.

## 2. Konsep Sarana dan Prasarana

Sarana sendiri diartikan sebagai segala sesuatu (bisa berupa syarat atau upaya) yang dapat dipakai sebagai alat atau media dalam mencapai maksud atau tujuan (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2002:999). Menurut Moenir (1992:119) mengemukakan bahwa: sarana adalah segala jenis peralatan, perlengkapan kerja dan fasilitas yang berfungsi sebagai alat utama/pembantu dalam pelaksanaan pekerjaan, dan juga dalam rangka kepentingan yang sedang berimplikasi dengan organisasi kerja.

Pengertian yang dikemukakan oleh Moenir, jelas memberi arah bahwa sarana dan prasarana adalah merupakan seperangkat alat yang digunakan dalam suatu proses kegiatan, baik alat tersebut merupakan peralatan pembantu maupun peralatan utama, yang keduanya berfungsi untuk mewujudkan tujuan yang hendak dicapai. Demikian juga dengan prasarana, ia didefinisikan sebagai segala sesuatu yang merupakan alat utama terselenggaranya suatu proses. Sarana sendiri diartikan sebagai segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai makna dan tujuan (Darsini 2007). Dalam konteks penelitian, sarana dan prasarana merupakan seperangkat alat dan fasilitas yang mendukung pelaksanaan tugas dari satuan dan personel Polisi Perairan dalam upaya Kamtibmas di wilayahnya.

## 3. Konsep Kamtibmas

Mengacu kepada Undang-Undang No 2 Tahun 2002 tentang Polri bahwa yang dimaksud dengan keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) adalah suatu kondisi dinamis masyarakat sebagai salah satu prasyarat terselenggaranya proses pembangunan nasional dalam rangka tercapainya tujuan nasional yang ditandai dengan terjaminnya keamanan, ketertiban dan tegaknya hukum, serta terbinanya ketentraman yang mengandung kemampuan membina serta pengembangan potensi dan kekuatan masyarakat dalam menangkap, mencegah dan menanggulangi segala bentuk pelanggaran hukum dan bentuk-bentuk gangguan lainnya yang dapat meresahkan masyarakat. Upaya Kamtibmas bisa mencakup wilayah darat, udara dan laut. Untuk di laut, maka tugas Polisi Perairan menjadi sangat penting, terlebih ketika dihadapkan pada berbagai bentuk kejahatan transnasional yang semakin merebak.

## 4. Konsep Perairan Indonesia

Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman (Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1). *Pengertian Perairan Nusantara dan Laut Territorial*–Perairan Nusantara (*Archipelagic waters*) dan perairan pedalaman (*Internal waters*).

*Perairan nusantara* adalah semua perairan yang berupa selat dan laut yang menghubungkan pulau-pulau yang membentuk Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Perairan pedalaman adalah perairan antara garis dasar kepulauan dan garis pantai, misalnya di teluk, muara sungai dan sebagainya.

Laut territorial (laut wilayah) adalah wilayah laut sejauh 12 mil laut diukur dari garis dasar kepulauan, yang menghubungkan titik terluar dari pulau-pulau terluar. Laut territorial merupakan wilayah kedaulatan NKRI, termasuk udara di atasnya, kolom air laut, dasar laut, dan tanah dibawah dasar laut, termasuk sumber daya hayati dan nirhayati yang berada di dalamnya.

Keamanan adalah keadaan aman dan tenteram (Tarwoto dan Wartonah, 2010). Keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit atau cedera tapi keamanan juga dapat membuat individu aman dalam aktifitasnya, mengurangi stres dan meningkatkan kesehatan umum. Keamanan fisik (*biologic safety*) merupakan keadaan fisik yang aman terbebas dari gangguan kamtibmas kecelakaan dan cedera (*injury*) baik secara mekanis, termis, listrik maupun bakteriologis. Kebutuhan keamanan fisik merupakan kebutuhan untuk melindungi diri dari bahaya yang mengancam kesehatan fisik, yang pada pembahasan ini akan difokuskan pada *providing for safety* atau memberikan lingkungan yang aman (Fatmawati, 2009).

## 5. Landasan Hukum

Berbicara tentang kelautan dan kemaritiman, tidak akan terlepas dari hukum nasional dan internasional, kedua aturan hukum tersebut saling bersinergi dan saling mendukung satu sama lain. Negara yang wilayah teritorialnya berada disuatu perairan tidak memiliki kepentingan eksklusif terhadap perairan tersebut. Sebaliknya, negara-negara lain diperbolehkan memanfaatkan suatu perairan dengan syarat-syarat tertentu, misalnya dimanfaatkan untuk lalu lintas damai (*innocent passage*) pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), kenavigasian dan lain-lainnya.

Tugas keamanan dalam negeri merupakan tanggungjawab Polri, meskipun pelaksanaannya di lapangan tetap terintegrasi dengan para stakeholder, satuan Polair merupakan bagian dari Polri yang berperan penting dalam pelayanan kepada masyarakat perairan laut, sungai dan danau. Demikian pula pelayanan kepada warga negara asing, baik turis wisatawan asing yang berwisata sepanjang pulau perairan maupun kapal asing yang beroperasi dalam kegiatan loading maupun dumping pada titik koordinat tertentu di wilayah perairan Indonesia, ataupun kapal asing yang melewati Alur Laut Kepulauan Indonesia sesuai perjanjian UNCLOS. Hal ini menuntut jajaran polair untuk selalu patuh dan tertib secara mandiri terkait dengan hukum Internasional sehingga tidak dapat diabaikan. Hukum kelautan dan kemaritiman selalu mengacu kepada konvensi-konvensi yang telah diratifikasi. Jajaran Polair harus selalu mengikuti perkembangan kemaritiman seiring dengan pertumbuhan jumlah kapal dengan kecepatan dan kapasitas yang lebih besar sebanding dengan kesiapan dan ketersediaan sarana dan prasarana serta kompetensi sumber daya manusia Polair.

Dampak perkembangan teknologi yang diikuti oleh revolusi industri, menuntut jajaran Polri untuk berinovasi guna memberikan sumbangan pemikiran tentang keseimbangan kemajuan teknologi tersebut, pada design kapal, dengan tenaga torsi maksimal dan lambung kapal yang terbuat dari besi/baja ataupun almunium, yang selama ini body kapal-kapal jajaran Polair masih terbuat dari bahan dasar fiber. Transportasi laut menjadi industri yang nyata, sehingga Polri menganggap perlu memberlakukan aturan yang ketat terhadap kondisi kapal-kapal Polair.

Hal penting yang perlu diperhatikan pada jajaran Polair dalam design kapal antara lain: konstruksi kapal, peralatan keselamatan, pencegahan kebakaran, pemadam kebakaran, peralatan telegrafi tanpa kabel, bantuan navigasi dan aturan mencegah tubrukan kapal.

Pandangan kelautan dan kemaritiman inilah, yang akan menjadi salah satu tolok ukur dalam penelitian baik pada tingkat Polda maupun Polres guna menentukan kualifikasi ketersediaan sarana prasarana serta sumber daya manusianya, yang relevan dengan konvensi Internasional Maritim Organization (IMO). Kesiapan dan ketersediaan sarana prasarana serta sumber daya manusia Polair, tidak mengabaikan konvensi UNCLOS (*United Nation Convention on The Law*) yang berlaku secara internasional sejak 16 November 1984 dan diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 17 tahun 1983, 31 Desember 1985. Konvensi yang telah diratifikasi Indonesia sehubungan dengan keselamatan transportasi laut:

- a. SOLAS 1960 (*safety of life at sea*) diratifikasi dengan Kepres 203/1966.
- b. *Load line* 1966, diratifikasi menjadi Kepres 47/1976.
- c. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, diratifikasi menjadi Kepres 18/1978.
- d. *Special Trade Pass Ships* 1971, diratifikasi menjadi Kepres 7/1972.
- e. *Internatioanl Conventional for Save Containers* 1972, diratifikasi Kepres 33/1989.
- f. SOLAS 1974, diratifikasi Kepres 65/1980.
- g. *International Marine/Maritime Satellite Inmarsat* 1976, dirafikasi Kepres 21/1988.
- h. *Standard of Training sertification and Watch Keeping for Seafaress* (STCW), diratifikasi Kepres 60/1986.
- i. Amandemen SOLAS 1874 (ISPS) yang berlaku secara internasional 1 Juli 2004.

Sebagai negara kepulauan Indonesia, sudah saatnya menjalankan pemerintahan sesuai dengan jati dirinya UNCLOS menyatakan tiga pilar yang harus ditegaskan antara lain:

- a. Otoritas Negara Pantai (*Coastal State*)  
Pasal 220 UNCLOS 1982, menegaskan bahwa penegakan hukum di perairan dilaksanakan oleh otoritas negara pantai, Indonesia masih tumpang tindih dalam hal kewenangan, BAKAMLA 32/2014 tentang kelautan.

- b. Otoritas Negara Pelabuhan (*Port State*)  
Pasal 268, menegaskan bahwa penegakkan hukum di pelabuhan menjadi otoritas negara pelabuhan, syahbandar dalam peraturan border 1925 pemegang otoritas tertinggi di pelabuhan.
- c. Otoritas Negara Bendera (*Flag State*)  
Pasal 217, nahkoda sebagai pemegang otoritas negara di atas kapal, seorang Nakhoda berhak mengeluarkan sertifikat kematian dan akta kelahiran di atas kapal. Undang-undang 17/2017 tidak menegaskan fungsi Nakhoda sebagai pemegang otoritas negara di atas kapal.

Konvensi UNCLOS ini sebagai bahan untuk diadopsi menjadi peraturan Kapolri guna penyusunan pedoman keselamatan pelayaran jajaran Polisi perairan.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

#### **1. Jenis Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian ini menggunakan metode campuran (*mix methode*), yaitu gabungan antara metode kuantitatif dengan kualitatif. Metode ini berhubungan dengan ruang lingkup dan aspek yang hendak dibahas dalam penelitian ini. Dalam penerapan metode kualitatifnya, data primer yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data kualitatif, yaitu berupa narasi yang mendeskripsikan suatu realitas atau keadaan tertentu dari ruang lingkup penelitian.

Aspek-aspek dalam pengumpulan data kualitatif misalnya mencakup aspek kualitas sarana dan prasarana, SOP perawatan dan implementasinya, dan pemahaman mendalam personel dalam penggunaan sarana dan prasarana yang ada. Demikian juga aspek pengaruh antara ketersediaan atau keterbatasan sarana dan prasarana terhadap kesiapan mental (psikologis), jasmani, dan sosial satuan dan personel dapat diungkap secara kualitatif. Ada tiga cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data lapangan, yaitu kuesioner, wawancara mendalam, *focus group discussion* (FGD) dan observasi.

Wawancara mendalam di tingkat Polda dilakukan dengan Karo Ops, Karo SDM, Karo Logistik, Dirpolair, para Kasubdit di jajaran Ditpolair Polda, dan beberapa informan lain yang dianggap mengetahui persoalan yang diteliti. Sedangkan di tingkat Polres dengan Kapolres/Waka, Kabag Ops, Kabag Sumda dan Kasat Polair. Selain dengan personel di satuan Polisi Perairan, wawancara dengan masyarakat sekitar dermaga menjadi sangat penting. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan pandangan mereka tentang citra dan kinerja Polisi Perairan khususnya yang terkait dengan ketersediaan sarana dan prasarana yang mendukung tugasnya. Citra Polisi Perairan di mata masyarakat menjadi penting untuk memahami pengaruhnya terhadap kesiapan mentalitas, jasmani, dan sosial personel saat bertugas.

Untuk keperluan wawancara mendalam maka disusun pedoman wawancara, yang berisi poin-poin pertanyaan yang akan ditanyakan dalam penelitian. Poin-poin itulah yang akan dikembangkan oleh peneliti di lapangan, yang pelaksanaannya tidak terbatas pada poin pertanyaan yang sudah tersedia, tetapi bisa berkembang sesuai permasalahan yang ditemukan. Oleh karena itu dalam penelitian ini, sikap kritis peneliti sangat diperlukan, untuk menggali permasalahan sehingga tidak ada pertanyaan yang terlewatkan.

FGD dilakukan untuk mendiskusikan permasalahan dan kendala yang dihadapi tugas Ditpolair yang terkait dengan sarana prasarana sebagai alat pendukung dalam pelaksanaan tugas. Adapun observasi dilakukan untuk mengetahui sarana prasarana yang tersedia pada fungsi Direktorat Polisi Perairan untuk mewujudkan Kamtibmas di wilayah perairan Indonesia.

Sementara metode kuantitatif diterapkan untuk menggali variabel terkait persepsi dan kesiapan personel yang dihadapkan pada persoalan ketersediaan sarana dan prasarana, dan pandangan masyarakat dalam melihat kinerja Polisi perairan. Beberapa pertanyaan utama terkait variabel dan indikatornya akan diterjemahkan dalam bentuk pertanyaan dalam lembar kuesioner. Penggunaan skala likert akan dilakukan dalam pemberian jawaban dari pertanyaan yang ada. Penyebaran kuesioner kepada 30 responden secara purposive pada personel Polisi Perairan pada setiap Polda akan dilakukan bersamaan dengan pengumpulan data secara kualitatif.

## 2. Analisis Data

Analisa data untuk data kualitatif dilakukan secara deskriptif-analitik, yakni mengelompokkan lebih dulu data yang sudah diperoleh, dengan cara memilih antara satu data dengan data lainnya. Data yang sudah dikelompokkan tersebut kemudian dianalisis dan disajikan dalam bentuk narasi. Sementara data kuantitatif akan dianalisis dengan menggunakan distribusi frekuensi dan uji korelasional sederhana, sehingga dapat diketahui hubungan antara ketersediaan sarana dan prasarana dengan kinerja kepolisian perairan.

Analisis korelasi sederhana (*Bivariate Correlation*) digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan antara dua variabel dan untuk mengetahui arah hubungan yang terjadi. Koefisien korelasi sederhana menunjukkan seberapa besar hubungan yang terjadi antara dua variabel. Penggunaan SPSS *Pearson Correlation (Product Moment Pearson)* akan dilakukan dengan menggunakan data berskala interval atau rasio. Nilai korelasi ( $r$ ) berkisar antara 1 sampai -1, nilai semakin mendekati 1 atau -1 berarti hubungan antara dua variabel semakin kuat, sebaliknya nilai mendekati 0 berarti hubungan antara dua variabel semakin lemah. Nilai positif menunjukkan hubungan searah (X naik maka Y naik) dan nilai negatif menunjukkan hubungan terbalik (X naik maka Y turun). Pengujian menggunakan uji dua sisi dengan tingkat signifikansi  $\alpha = 5\%$  (uji dilakukan 2 sisi karena untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan yang signifikan, jika 1 sisi digunakan untuk mengetahui hubungan lebih kecil atau lebih besar).

## 3. Sumber Data

Sesuai dengan permasalahan yang ada, sumber data dalam penelitian ini antara lain diperoleh dari:

- a. Tingkat Polda :
  - 1) Dir Polair;
  - 2) Kasubdit Gakkum;
  - 3) Kasatrol;
  - 4) Kabagmin;

- 5) Komandan Kapal;
  - 6) Kasubbaglog;
  - 7) Anak Buah Kapal;
  - 8) Masyarakat nelayan.
- b. Tingkat Polres :
- 1) Kapolres/Wakapolres;
  - 2) Kabag Sumda;
  - 3) Kasubbaglog;
  - 4) Kasubbag SDM;
  - 5) Kabag Ops;
  - 6) Kasat Polair;
  - 7) Kanit Patroli;
  - 8) Kanit Gakkum;
  - 9) Komandan kapal;
  - 10) Anak Buah Kapal;
  - 11) Masyarakat nelayan.

Dalam penggunaan teknik pengumpulan datanya, subyek penelitian di atas akan dikategorikan menjadi dua; yaitu kelompok subyek untuk pengumpulan data kualitatif (wawancara mendalam dan FGD); dan kelompok subyek untuk pengumpulan data kuantitatif (penyebaran kuesioner). Pada kelompok pertama, hampir seluruh subyek penelitian di atas berpeluang menjadi narasumber. Sementara pada kelompok kedua, penelitian hanya akan tertuju pada personel Polisi perairan yang bertugas langsung di lapangan, dan kelompok masyarakat yang berada atau berhubungan langsung dengan tugas atau fungsi Polisi perairan.

#### **4. Lokasi Penelitian**

Penelitian lapangan tentang “Efektivitas Sarpras Polisi Perairan Dalam Rangka Mewujudkan Kamtibmas di Wilayah Perairan Indonesia” dilaksanakan di 10 (sepuluh) Polda dan Polres jajaran meliputi; Polda Sumut, Polda Kalteng, Polda Jatim, Polda Lampung, Polda Papua Barat, Polda NTB, Polda Kaltim, Polda Maluku, Polda Kepri dan Polda Sulsel. Adapun Polres yang diteliti di setiap Polda dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1. Polda dan Polres Jajaran Lokasi Penelitian**

No	Polda	Ditpolair / Polres
1.	Polda Sumatera Utara	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditpolair Polda Sumut</li> <li>2. Satpolair Polres Serdang Bedagai</li> <li>3. Satpolair Polres Tanjung Balai</li> <li>4. Satpolair Polres Labuhan Batu</li> <li>5. Satpolair Polres Sibolga.</li> </ol>
2.	Polda Kalimantan Tengah	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditpolair Polda Kalteng</li> <li>2. Satpolair Polres Kapuas</li> <li>3. Satpolair Polres Kobar</li> <li>4. Satpolair Polres Seruyan</li> <li>5. Satpolair Polres Kotim.</li> </ol>
3.	Polda Jawa Timur	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditpolair Polda Jatim</li> <li>2. Satpolair Polres Lamongan</li> <li>3. Satpolair Polres Gresik</li> <li>4. Satpolair Polres Pasuruan</li> <li>5. Satpolair Polres Probolinggo</li> <li>6. Satpolair Polres Sampang</li> <li>7. Satpolair Polres Bangkalan</li> </ol>
4.	Polda Lampung	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditpolair Polda Lampung</li> <li>2. Satpolair Polresta Lampung</li> <li>3. Satpolair Polres Lampung Timur</li> <li>4. Satpolair Polres Lampung Tengah</li> <li>5. Satpolair Tulang Bawang</li> <li>6. Satpolair Polres Lampung Selatan.</li> </ol>
5.	Polda Papua Barat	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditpolair Polda Papua Barat</li> <li>2. Satpolair Polres Manokwari</li> <li>3. Satpolair Polres Sorong Kota</li> <li>4. Satpolair Polres Sorong Kabupaten</li> <li>5. Satpolair Polres Raja Ampat</li> </ol>
6.	Polda Nusa Tenggara Barat	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditpolair Polda NTB</li> <li>2. Satpolair Polres Lobar</li> <li>3. Satpolair Polres Loteng</li> <li>4. Satpolair Polres Sumbawa</li> <li>5. Satpolair Polres Dompu</li> <li>6. Satpolair Bima.</li> </ol>
7.	Polda Kalimantan Timur	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditpolair Polda Kaltim</li> <li>2. Satpolair Polres Kukar</li> <li>3. Satpolair Polres Bontang</li> <li>4. Satpolair Polres Balikpapan</li> <li>5. Satpolair Polres Panajam Paser Utara</li> <li>6. Satpolair Polres Paser</li> </ol>

No	Polda	Ditpolair / Polres
		7. Satpolair Polres Berau
8.	Polda Maluku	1. Ditpolair Polda Maluku 2. Satpolair Polres Maluku Tenggara Barat 3. Satpolair Polres Pulau Buru
9.	Polda Kepulauan Riau	1. Ditpolair Polda Kepri 2. Satpolair Polresta Balerang 3. Satpolair Polres Bintan 4. Satpolair Polres Tanjung Pinang 5. Satpolair Polres Karimun
10.	Polda Sulawesi Selatan	1. Ditpolair Polda Sulawesi Selatan 2. Satpolair Polres Pelabuhan 3. Satpolair Polres Pangkep 4. Satpolair Polres Bone 5. Satpolair Polres Sinjai

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **1. Polda Jatim**

##### **a. Kondisi Geografis dan Gangguan Kamtibmas**

###### **1) Kondisi Geografis**

Jawa Timur adalah sebuah propinsi yang memiliki wilayah perairan yang sangat luas. Di ujung Barat, wilayah perairannya berbatasan langsung dengan wilayah Rembang Jawa Tengah. Di ujung Timur, ia langsung berbatasan dengan selat Bali yang berada di antara Bali dan Banyuwangi. Terkecuali Ngawi, Nganjuk, Kediri, dan beberapa wilayah kabupaten lainnya, maka hampir seluruh wilayahnya dilingkari oleh perairan laut. Garis pantainya berada pada sisi utara yang berhadapan dengan laut Jawa dan sisi selatan yang berhadapan langsung dengan Samudra Hindia. Sementara sisi timurnya berhadapan dengan selat Bali, yang mempertemukan antara laut Jawa dengan Samudera Hindia.

Karakter wilayah perairannya sendiri cukup unik, karena pada beberapa wilayahnya memiliki kontur laut dangkal dan berlumpur seperti yang terjadi pada wilayah pesisir utara, dan sebagian besar wilayah lainnya memiliki kontur laut dalam dan berkarang sebagaimana yang terjadi di wilayah selatan dan bagian timurnya. Keadaan perairan seperti ini belum ditambah dengan beberapa pulau yang membentang di antara daratan besarnya. Setidaknya ada 74 pulau, baik besar ataupun kecil. Pulau Madura misalnya sebagai salah satu pulau terbesar yang terpisah dari daratan Jawa Timur, memiliki puluhan pulau kecil di sepanjang wilayah perairannya. Demikian juga pulau Bawean, pulau terbesar kedua setelah Madura, ada puluhan pulau kecil di luar daratan besarnya.

Propinsi ini menjadi satu propinsi yang memiliki wilayah perairan yang paling luas di pulau Jawa. Bahkan wilayah lautnya, jika dihitung dengan cakupan zona ekonomi eksklusif 12 mil lautnya, maka wilayah lautnya akan lebih luas daripada daratannya. Wilayah Propinsi Jawa Timur memiliki panjang garis pantai sekitar + 2.128 km. Kawasan laut dan pesisir Jawa Timur mempunyai luas hampir dua kali luas daratannya (+ 47220 km persegi) atau mencapai + 75700 km persegi apabila dihitung dengan 12 mil batas wilayah propinsi (lihat peta garis pantai Jawa Timur).

**Gambar 1. Garis Pantai Jawa Timur**



Pesisir pantai Utara Jawa Timur pada umumnya berdataran rendah yang ketinggiannya hampir sama dengan permukaan laut. Wilayah yang termasuk zona pesisir utara Jawa Timur adalah Kabupaten Tuban, Lamongan, Gresik, Surabaya, Sidoarjo, Pasuruan, Probolinggo dan Situbondo. Pesisir pantai utara Jawa dikenal sebagai daerah cekungan yang mengalami penurunan pada zaman Oligo-Miosen (Asikin, 1986). Kawasan di Pesisir Utara Jawa Timur merupakan salah satu wilayah mengalami tekanan berat akibat dampak pembangunan di sekitarnya. Kawasan itu mencakup Selat Madura dan pesisir selatan Kabupaten Pamekasan, Sampang, Bangkalan, Gresik, Kodya Surabaya, Sidoarjo, Pasuruan dan Probolinggo.

Di wilayah pesisir utara Jawa Timur ini telah terjadi eksploitasi sumber daya pesisir yang besar dan laju pencemaran industri dan domestik yang sangat pesat. Hal ini berakibat pada penurunan kualitas fisik lingkungan perairan dan produktivitas ekosistem yang turun ke titik terendah. Dampak yang mungkin muncul adalah merosotnya kondisi sosial-ekonomi masyarakat setempat yang sebagian besarnya menggantungkan hidupnya pada sumberdaya alam di sekitar perairan. Indikasi kondisi sosial ini dapat terlihat pada besarnya populasi penduduk dan kepadatannya di kawasan pesisir terutama di sekitar Gresik, Surabaya dan Sidoarjo. Pada tahun 2017 ini, kepadatan penduduknya mencapai rata-rata 1.000 orang per km<sup>2</sup>.

Di beberapa daerah di pesisir utara Jawa Timur terutama yang berdekatan dengan muara-muara sungai dan di daerah di sekitar teluk dan tanjung terjadi proses akresi yang ditandai dengan majunya garis pantai. Proses akresi ini bisa terjadi secara alamiah akibat tanah timbul ataupun disengaja oleh perilaku mereklamasi pantai oleh industri ataupun masyarakat. Daerah-daerah tersebut kemudian berkembang menjadi daerah pemukiman, pertanian, pertambangan, pergudangan dan pelabuhan. Pantai-pantai itu umumnya berupa tanggul alam dan buatan, hutan, bakau, tanaman keras dan pematang pantai yang dapat melindungi kawasan pantai terhadap proses abrasi.

Sementara di kawasan pantai selatan, kontur perairannya sangat dalam dan bergelombang besar. Di bagian pantainya pada umumnya dibentengi dengan bukit-bukit karang terjal dan berbatu cadas. Karena wilayah perairannya sangat berbahaya, perairan bagian selatan tidak terlalu banyak dihuni penduduk. Demikian juga wilayah perairannya juga belum dimanfaatkan sedemikian rupa baik bagi kepentingan penangkapan ikan ataupun pelayaran tradisional dan komersial. Zona ekonomi eksklusif di wilayah perairan bagian selatan belum banyak dieksploitasi, karena ia terkait pada risiko yang sangat tinggi. Rata-rata gelombangnya berkisar 1,5 sampai 2 meter pada keadaan biasa, dan lebih 3 meter ketika pada musim-musim tidak menentu atau musim angin kencang dari Benua Australia.

Provinsi Jawa Timur memiliki panjang bentangan barat-timur sekitar 400 km. Lebar bentangan utara-selatan di bagian barat sekitar 200 km, namun di bagian timur lebih sempit hingga sekitar 60 km. Luas wilayahnya 47.922 km<sup>2</sup>, dan jumlah penduduknya 42.030.633 jiwa (sensus 2015). Jawa Timur dikenal sebagai pusat Kawasan Timur Indonesia, dan memiliki signifikansi perekonomian yang cukup tinggi, yakni berkontribusi 14,85% terhadap Produk Domestik Bruto nasional. Ia juga kaya dengan sumberdaya alam, baik dari sektor pertanian, pertambangan, perikanan, jasa dan industri, dan lainnya yang tentunya akan menjadi daya dukung pembangunan wilayahnya. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dikenal ramai dengan hilir mudik kapal-kapal nasional dan internasional. Kapal-kapal tersebut membawa bahan-bahan baku industri dan pangan, dan juga membawa produk-produk yang dihasilkan oleh sektor industri di Jawa Timur. Selain itu, Pelabuhan Tanjung Perak juga menjadi jalur perlintasan yang ramai dari kapal-kapal penumpang, baik kapal nasional ataupun kapal pelayaran tradisional. Tanjung Perak merupakan pelabuhan terbesar kedua setelah Tanjung Priuk.

Keramaian lalu lintas pelayaran nasional dan internasional di atas juga memungkinkan berbagai potensi dan gangguan kamtibmas gangguan Kamtibmas di wilayah perairan dan sektor-sektor pendukungnya akan hadir. Gangguan tersebut bisa saja tidak hanya terjadi di wilayah sekitar pelabuhan atau perairan ramai, tetapi juga berada di jalur-jalur tikus yang memanfaatkan kawasan perairan yang sepi dan tidak terdeteksi oleh pengawasan polisi perairan. Tantangan polisi perairan di wilayah perairan di Jawa Timur sangat besar, karena selain karakter wilayahnya yang berbeda-beda, juga tingkat dan bentuk gangguannya juga sangat kompleks.

## 2) Kondisi Gangguan Kamtibmas

Berbagai tindakan kejahatan dan pelanggaran Kamtibmas dapat terdeteksi ketika ada pemahaman dan pengetahuan yang kuat atasnya. Proses penyelidikan dan penyidikan pun dapat dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah itu. Oleh karena itu, salah satu tugas utama menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku dan bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya. Kasus *illegal fishing*, *illegal mining*, *supply dan demand illegal logging*, penyelundupan barang, *human trafficking*, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP. Namun, ada beberapa kasus pelanggaran yang masih bersifat abu-abu, baik dalam persoalan delik hukumnya ataupun berdasarkan pihak mana yang paling berwenang dalam melakukan penyidikan terhadapnya. Salah satu contohnya adalah penggunaan jaring yang tidak ramah lingkungan tetapi belum termuat dalam Undang-undang atau peraturan lainnya.

Selain persoalan maraknya tindakan pelanggaran hukum, wilayah perairan laut adalah wilayah yang sangat ramai dengan kewenangan lembaga-lembaga yang ada. Terlebih ketika kewenangan penyelidikan dan penyidikan juga bisa dilakukan oleh pihak-pihak lain di luar kepolisian. Lembaga-lembaga seperti TNI AL, KKP, Bea Cukai dan Imigrasi misalnya memiliki kewenangan penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan. Sebagian di antaranya telah memiliki Penyelidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Walaupun masing-masing memiliki karakter khusus terhadap kasus dan tempat kejahatannya, namun ia seringkali bertabrakan antara satu lembaga dengan lembaga lainnya. Koordinasi dan kerjasama antar pihak menjadi sangat penting dan strategis untuk penanganan berbagai bentuk pelanggaran yang ada. Sayangnya, ada beberapa lembaga di beberapa wilayah satuan Polres Jawa Timur yang masih bersifat ego sektoral, sehingga seringkali terjadi tumpang tindih dalam penanganan kasus hukumnya. Lembaga seperti inilah yang memungkinkan kerjasama lintas instansi terkait penanganan pelanggaran kamtibmas akan sulit

dilakukan. Mereka pada umumnya berlindung dibalik UU atau Peraturan Pemerintah yang mengatur kewenangannya.

Penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan, sebenarnya sama saja dengan mekanisme yang dilakukan pada kasus-kasus kejahatan di wilayah daratan yang dilakukan para penyidik polisi di satuan polresnya masing-masing. Untuk menunjukkan bahwa polisi perairan telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh satuan polisi perairan di wilayah Jawa Timur.

**Tabel 2. Jumlah dan Tahapan Penyelidikan dan Penyidikan Pelanggaran 2017**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah Kasus yang ditangani	Tahapan					
		Penangkapan	Olah TKP	Penyelidikan	Penyidikan	P21	Penyelesaian
Ditpolair Jatim	19	19	19	12	9	2	2
Lamongan	11	11	11	9	7	1	1
Gresik	9	9	9	8	8	1	1
Pasuruan	13	13	13	8	7	1	1
Probolinggo	10	10	10	9	9	-	-
Sampang	7	7	7	6	6	1	1
Bangkalan	9	9	9	7	7	1	1

Jika dibandingkan dengan jumlah populasi yang ada dan panjangnya garis pantai yang dimiliki, maka tingkat kejahatan (terlapor dan tertindaklanjuti) sangat rendah. Hal ini terlihat pada tahapan penyelidikan dan penyidikan kasus hukum di wilayah perairan yang diajukan ke kejaksaan sangat rendah. Berdasarkan data di atas, bisa jadi ada dua fenomena. *Pertama*, penyelesaian hukum dilakukan secara informal dengan menggunakan perangkat-perangkat adat dan kekeluargaan, sehingga polisi perairan kemudian hanya menjadi pihak mediator saja di dalam penyelesaian hukum tersebut. *Kedua*, penyelesaian hukum terkendala oleh kewenangan polisi perairan yang terbatas, karena kewenangan lainnya telah terbagi ke instansi-instansi terkait. Penanganan pelanggaran dalam tingkat penyelidikan dan penyidikan kurang bisa dilakukan ketika ada dua atau tiga instansi terlibat. Hal yang paling memungkinkan adalah melibatkan instansi lain sebagai tenaga ahli dalam memberikan penjelasan atau pendapatnya tentang bentuk kejahatan yang ada.

Secara umum, tabel di atas yang menunjukkan rendahnya gangguan Kamtibmas, dapat dimaknai dengan empat kondisi yang ada, yaitu:

- a) Wilayah tugas layanan benar-benar aman terkendali, sehingga tidak ada pelaporan kasus dari masyarakat atau pihak lainnya.
- b) Terjadi pembiaran pelanggaran yang sebenarnya memiliki delik hukum di dalamnya, akibat ketidaktahuan atau ketidakmengertian anggota saat melakukan patroli.
- c) Penyelesaian kasus di bawah tangan; dan
- d) Pelimpahan kewenangan perkara hukum ke pihak lain yang didasarkan pada jenis perkara ataupun karena kewenangan yang didasarkan pada Undang-undang dan peraturan lainnya.

Akhirnya, perkara-perkara hukum yang dihadapi oleh satuan polisi perairan di wilayah Jawa Timur bisa jadi berjumlah banyak atau kejadiannya, tetapi sangat sedikit yang dilaporkan dan diajukan ke pengadilan. Keadaan ini sebenarnya sangat selaras dengan potensi wilayah perairan Jawa Timur yang merupakan wilayah perairan yang memiliki akses langsung ke lalu lintas pelayaran nasional dan internasional, ataupun ramainya dunia industri dan sektor industri strategis yang menjadi pendukung utama wilayah perairannya.

## **b. Kondisi Sarana Prasarana**

### **1) Sarana Polair Polda Jatim dan Jajarannya**

#### **a) Ketersediaan Sarana di Satpolair di Lingkungan Polda Jatim**

Polisi perairan di wilayah Polda Jawa Timur merupakan satuan polisi yang memiliki gugus tugas wilayah perairan yang sangat luas. Wilayahnya membentang dari perbatasan Rembang-Tuban dan melingkar ke selat Bali dan sampai ke pantai Samudra Hindia di wilayah Paciran-Pacitan. Ada tiga karakter laut yang jelas terlihat, yaitu: (i) laut dangkal di wilayah laut Jawa; (ii) laut dalam dan berkarang di wilayah Samudra Hindia; dan (iii) laut yang berada di antara pulau-pulau yang pada umumnya berarus keras, banyak karang, dan menjadi lalu lintas pelayaran tradisional ataupun pelayaran internasional kapal-kapal barang dan penumpang. Karakter wilayah perairannya benar-benar berbasiskan pada jejak ekologis laut. Sementara sungai-sungai yang bermuara ke laut jarang sekali digunakan sebagai wilayah tugas polisi perairan. Hal ini disebabkan aktivitas di alur sungai seperti Brantas, Bengawan

Solo, Porong dan lainnya tidak seramai di masa lalu. Alur sungai tersebut lebih banyak dimanfaatkan untuk kepentingan penambangan galian C dan kegiatan selingan penduduk seperti memancing atau berekowisata.

Dengan karakter wilayah perairan yang berbeda dibandingkan wilayah lainnya, maka ketersediaan sarana dan prasarana yang ada pun harus diperhatikan. Hal ini penting dilakukan untuk menunjang tugas polisi dalam memelihara Kamtibmas. Sebagaimana disebutkan dalam UU Kepolisian Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 bahwa Polisi Republik Indonesia adalah alat negara yang diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) di dalam negeri. Selain proses penindakan, tugas polisi juga mencakup pencegahan gangguan dan gangguan kamtibmas keamanan, serta menjadi pihak pengayom dan pemelihara rasa aman bagi masyarakat. Tugas ini harus diimplementasikan oleh satuan-satuan tugas kepolisian dari satuan paling atas sampai satuan paling bawah, ataupun satuan-satuan tertentu yang memiliki tugas-tugas tertentu yang dianggap memiliki kekhususan pada karakter wilayah ataupun pada aspek penugasannya.

Salah satu satuan kepolisian itu adalah polisi perairan yang menjadi perangkat utama pemelihara kamtibmas di wilayah perairan. Cakupan wilayah perairan itu sendiri terdiri dari laut, sungai, muara, dan danau. Setiap cakupan wilayah tersebut tentu menuntut sarana dan prasarana sesuai karakter wilayahnya, baik secara umum ataupun secara khusus. Namun, karena wilayah tugas polisi perairan di lingkungan Polda Jawa Timur kebanyakan adalah wilayah perairan laut dan pulau, maka ketersediaan sarana dan prasarana yang ada pun hanya akan dikhususkan pada kewilayahan laut dengan tiga karakter sebagaimana disebutkan di atas.

Dalam banyak kasus, sebagaimana terlihat di wilayah Polres Lamongan, Gresik, Pasuruan, dan Bangkalan, pelaksanaan tugas polisi perairan, baik berhubungan dengan penanganan dan pencegahan gangguan Kamtibmas ataupun peningkatan kualitas kegiatan-kegiatan polisi kemasyarakatan sering terhambat oleh keterbatasan sarana yang ada. Keterbatasan yang seringkali dijumpai pada umumnya adalah mencakup (i) spesifikasi kapal atau sarana lainnya yang kurang tepat jika ditilik dari karakter wilayah perairannya; (ii) kekurangan jumlah sarana jika dibandingkan dengan luasan wilayah tugasnya; (iii) kurangnya personel satuan jika dibandingkan dengan rasio luasan wilayah dan jumlah penduduk yang dilayaninya. Hal ini memungkinkan terjadinya

ketidakefektifan dalam pengawasan atau patroli pemeliharaan kamtibmas yang dilakukan di berbagai wilayah perairannya; (iv) dukungan keahlian atau pengetahuan bagi anggota yang memanfaatkan sarana yang ada, dan sebagainya. Dalam soal jumlah sarana misalnya, penyediaan sarana terhambat karena faktor anggaran Polri secara nasional dan rembesannya ke tingkat satuan Polres dan Polsek. Persoalan dana di tingkat satuan polisi perairan memang sangat terbatas, karena ia pada umumnya akan terbagi pada berbagai satuan polisi di tingkat polresnya.

Belum lagi kebijakan pengadaan sarana yang pada umumnya bersifat *top down* dari atas. Hal ini memungkinkan terjadinya kekeliruan dalam penyediaan spesifikasi sarana yang sesuai dengan karakter wilayah perairannya. Dalam soal spesifikasi, kasus kekeliruan spesifikasi kapal di lingkungan Polda Jatim merupakan keadaan yang paling sering terlihat jelas, dan menjadi kasus yang paling menonjol. Kapal-kapal laut dangkal ataupun kapal ringan selalu diberikan kepada Polres dengan gugus tugas di wilayah perairan laut dalam dan kepulauan. Bahkan, untuk satuan polisi perairan di Gresik yang menugaskan beberapa orang personel satuan polisi perairannya di pulau Bawean hanya disediakan kapal speedboat, yang pada umumnya digunakan untuk wilayah perairan laut dangkal dan tidak bergelombang. Padahal, arus laut di pulau Bawean pada musim biasa saja mencapai rata-rata dua meter. Jika musim tidak biasa, maka ombaknya bisa memiliki ketinggian di atas 3 meter. Akhirnya, kapal tersebut jarang sekali dioperasikan, baik untuk di wilayah sekitar pelabuhan Sangkapura ataupun wilayah perairan sekitar pelabuhan rakyat di Teluk Tanjung Kepuh Tambak. Hal serupa terjadi juga pada wilayah perairan di Probolinggo, dan beberapa informasi menyebutkan bahwa wilayah Polres di pantai selatan yang berhadapan dengan Samudera Hindia hanya dibekali dengan kapal-kapal C3 yang peruntukannya untuk wilayah laut dangkal dan tidak bergelombang kuat. Kapal-kapal tersebut akhirnya lebih banyak bersandar di dermaga dibandingkan melakukan patroli di wilayah perairannya. Karena sarana yang ada tidak memenuhi spesifikasi untuk wilayah perairannya, maka para personel seringkali mengambil inisiatif untuk meminjam kapal nelayan dalam patrolinya, terlebih ketika ada laporan tentang tindak kejahatan. Penggunaan kapal yang dimilikinya seringkali dianggap lebih beresiko dibandingkan kapal nelayan yang dipinjamnya itu.

Selain persoalan ketersediaan sarana yang sesuai dengan karakter wilayah perairannya, persoalan lain adalah pada aspek kemampuan dan keterampilan para anggota yang mengawaknya. Dalam soal dukungan keahlian atau pengetahuan anggota dalam memanfaatkan sarana yang tersedia seringkali terlihat kurangnya

pendidikan kejuruan di antara mereka. Setiap satuan polisi perairan di tingkat Polres paling bantar yang memiliki sertifikasi ANT 5 ataupun sertifikat lainnya tidak lebih dari dua orang per wilayahnya. Selebihnya adalah anggota yang mengikuti pelatihan yang sifatnya tambahan, seperti pelatihan selam, SAR, dan pemadam kebakaran. Sementara untuk keterampilan yang berkaitan dengan mengawaki dan melakukan tata kelola gerak kapal hanya sedikit orang saja. Akibatnya, proses harwat dan operasional sarana lebih banyak menggunakan insting dibandingkan keahlian yang memadai. Kenyataan ini tentu sangat membahayakan personel, dan memberikan risiko tinggi terhadap sarana yang digunakannya. Berikut ini adalah tabel ketersediaan sarana di satuan-satuan polisi perairan yang berada di lingkungan Polda Jatim.

**Tabel 3. Ketersediaan Sarana di Satpolair di Lingkungan Polda Jatim**

Satuan Polisi Perairan	Kapal		Senjata	Alat penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jum		Jaket	Alat apung	
Ditpolair Jatim	C1= 1 C2= 2 C3= 13	16	424	35	29	57
Lamongan	C2 = 2 C3 = 2	4	10	16	5	5
Gresik	C3	5	-	2	-	2
Pasuruan	C3	3	-	4	8	4
Probolinggo	C3	3	2	4	6	3
Sampang	C3	4	5	3	8	4
Bangkalan	C3	3	-	3	7	3

Dibandingkan wilayah Sumatera seperti Sumatera Utara dan Kalimantan (Kalimantan Tengah), ketersediaan kapal di setiap Polres di lingkungan Jawa Timur kurang memenuhi rasio luas wilayah perairan dan jumlah populasi dan ketersebaran pendudukan. Ketersediaan kapal speedboat dan kapal C3 lebih banyak dibandingkan ketersediaan kapal C2 atau C1. Padahal karakter wilayahnya mencakup tiga karakter wilayah yang berbeda. Speedboat dan kapal C3 akan lebih cocok digunakan untuk wilayah laut dangkal di bawah 5 mil seperti polres-polres yang ada di pantai utara, seperti Gresik dan Lamongan. Lebih dari 5 mil, maka dua jenis kapal tersebut akan memiliki risiko sangat tinggi.

Selain itu, jumlah yang tersedia pun relatif lebih sedikit dibandingkan wilayah-wilayah Sumatera dan Kalimantan. Padahal tuntutan tugasnya cukup banyak, terlebih Jawa Timur merupakan pintu masuk dan pintu keluar ke kawasan Indonesia tengah dan Indonesia timur. Lalu lintas jasa pelayaran barang, penumpang, penambangan dan aktivitas harian para nelayan sangat padat, sehingga memerlukan pengawasan yang cukup ketat dari polisi perairan. Jika jumlah sarana yang tersedia terbatas, di mana jumlah personelnya juga sangat terbatas, tentu akan berdampak pada “bocornya kegiatan-kegiatan yang berpotensi melanggar kamtibmas”.

Walaupun jumlah kapal lebih dari dua, namun spesifikasi kapal tersebut bukanlah kapal C2 ataupun C3 plus yang cocok digunakan untuk wilayah perairan laut dalam atau kepulauan. Memang dari sisi kuantitas akan bisa dianggap cukup ketika ia dihadapkan dengan jumlah anggota yang mengawakinya. Tetapi, jika dihadapkan pada luasan wilayah, maka jumlah tersebut tidaklah rasional. Pada umumnya, anggota polisi perairan di setiap Polres berkisar antara 10 sampai 15 orang, padahal kapalnya kadang lebih dari 3 walaupun pada umumnya adalah speedboat dan kapal C3. Permasalahan rasio antara jumlah anggota, jumlah kapal, luasan wilayah tugas, dan jumlah anggota masyarakat yang ada menjadi fenomena umum di setiap Polres di lingkungan wilayah Polda Jawa Timur.

Permasalahan paling besar sebenarnya terdapat pada spesifikasi kapal untuk wilayah perairan yang pada umumnya adalah laut dengan gelombang yang besar, dengan disertai batu karang, dan jalur pertemuan samudera. Spesifikasi yang sesuai tentu didasarkan pada karakter wilayah perairannya, dan hal ini diukur berdasarkan sistem kalibrasi dan aerodinamika yang tepat di pusat-pusat pengujian teknis yang ada. Pengujian terhadap besaran atau kekuatan gelombang, kedalaman air, benturan dengan material karang dan kayu, sedimentasi, material rintangan daerah pelayaran dan lainnya perlu diukur, sehingga kemampuan dan spesifikasi kapal yang ada sesuai dengan karakter wilayahnya masing-masing. Kategorisasi dan pengklasifikasian wilayah perairan perlu dipetakan, sehingga penyediaan atau pengadaan kapal tinggal mengikuti pemetaan tersebut. Sayangnya, pertimbangan aerodinamika tersebut tidak digunakan dalam proses penyediaan sarana kapal ke satuan polisi perairan di setiap Polresnya masing-masing.

Selain sarana kapal, sering ditemukan adanya kekurangan senjata bagi para anggota yang sedang bertugas, baik tugas patroli rutin, penindakan ataupun kepolisian masyarakat. Demikian juga dengan model tata kelola peminjaman senjata ke Polres pun dianggap cukup menyulitkan khususnya bagi satuan polisi perairan yang berada jauh dari markas utama Polresnya. Pada umumnya, markas-markas satuan polisi perairan seringkali berada jauh dari Polres, karena mereka berada pada sisi dermaga perairan yang dianggap memenuhi standar berlabuh atau bersandarnya kapal-kapal yang ada. Kondisi ini terlihat misalnya pada dermaga polisi perairan di Polres Lamongan. Posisi sandaran kapalnya berada di wilayah Paciran, sekitar 40 km dari Polresnya. Juga terlihat pada satuan polisi perairan di Pasuruan, di mana jaraknya juga cukup jauh dari lokasi Polresnya. Sayangnya, senjata yang melekat pada anggota sendiri jumlahnya sangat sedikit. Sementara senjata laras panjang pun jumlahnya hanya satu atau dua pada setiap markas polisi perairannya.

Persoalan jumlah ketersediaan senjata di setiap Polres memang menjadi kendala utamanya. Namun, persoalan itu tentu bukan permasalahan utamanya. Banyak anggota yang tidak lulus tes psikologi dalam penggunaan senjata. Tentu hal ini juga terkait pada kesiapan mental dari calon pemegang senjata. Bisa dikatakan bahwa personel yang memasuki satuan polisi perairan pada umumnya adalah penunjang pimpinan. Kesiapan mental di laut tentu sangat berbeda ketika berada di lautan, dan hal ini sangat mempengaruhi kesiapan dalam memegang senjata. Bahkan mereka juga belum teruji dalam kemahiran, kemampuan atau keterampilan di laut, khususnya dalam olah gerak kapal atau menembak di atas kapal.

Jika diamati dari bentuk kejahatan yang dominan, penggunaan senjata tidak begitu diperlukan. Bentuk-bentuk kejahatan yang ada di wilayah Jawa Timur masih terkait pada persoalan illegal fishing berupa penggunaan garok, cantrang, mini trawl, dan penangkapan benur berbagai macam jenis; perusakan terumbu karang akibat bom atau keperluan bahan bangunan; pencurian komponen kapal, dan lainnya yang jarang “tertangkap basah” ketika tindakan itu dilakukan. Penggunaan senjata api sendiri di lapangan, baik saat patroli ataupun saat respon kejadian sangat jarang dilakukan oleh personel. Dalam wawancara mendalam dengan para anggota di seluruh Polres, hampir tidak ada informasi bahwa dalam satu bulan misalnya mereka meletuskan senjatanya. Hal ini sangat mungkin terjadi, karena pendekatan keamanan yang sekarang dilakukan polisi perairan adalah polisi kemasyarakatan dengan pendekatan persuasif.

Kemahiran dan penggunaan senjata memang masih diperlukan di wilayah-wilayah Polres dengan cakupan perairan laut yang memiliki tingkat kerawanan tinggi terhadap kejahatan yang bersifat transnasional ataupun kejahatan dengan kekerasan, seperti pencurian dengan kekerasan, perampokan kapal atau hasil laut dengan kekerasan, kerusuhan atau amuk massa nelayan menghakimi kapal atau kelompok lain yang dianggap mengganggu wilayah tangkapannya, atau para pelaku bom ikan yang tidak segan-segan melempar bom ke kapal polisi perairannya, penyelundupan Narkoba atau lainnya. Wilayah pelabuhan Perak di Surabaya, pelabuhan niaga dan penumpang di Gresik, dan Lamongan merupakan wilayah perairan yang sangat rawan kejahatan, dan menuntut penggunaan senjata dalam pelaksanaan tugas polisi perairannya.

Oleh karena itu, prioritas penyediaan senjata yang standar dengan wilayah perairan laut perlu dilakukan. Di wilayah-wilayah seperti Surabaya, Gresik dan Lamongan, spesifikasi dan tipe senjata yang ada perlu disesuaikan kembali. Penggunaan senjata yang ada kebanyakan adalah revolver lama hasil pinjaman dari bagian Sarpras Polres. Type Glock ataupun Ho tidak pernah dijumpai penggunaannya oleh satuan polisi perairan di seluruh lingkungan Polda Jawa Timur. Penggunaan senjata revolver pun jumlahnya sangat terbatas, yaitu rata-rata hanya dua pucuk senjata; dan biasanya akan digunakan oleh kasatpolair dan kanitgakkum polairnya.

Jika ada kegiatan patroli biasa, maka dua senjata revolver tersebut akan digunakan oleh anggota untuk pelaksanaan tugasnya. Sementara jika ada kegiatan khusus, di mana ada karakter khusus bentuk kejahatan atau patroli bersama (*on board*) dengan lembaga-lembaga lain semisal KPLP, TNI AL, dan imigrasi, maka persenjataan yang ada akan ditambah oleh Satpras Polresnya. Senjata SS P2 Sabhara seringkali dipinjamkan untuk satuan polisi perairan saat pelaksanaan tugas khusus tersebut. Sebagaimana satuan polisi perairan di wilayah lain, ada informasi kuat yang menyebutkan bahwa setidaknya setiap markas satuan polisi perairan, rata-rata memiliki satu atau dua senjata laras panjang setingkat SS P2 Sabhara yang dititipkan di markas satuan polisi perairan. Penyiapan senjata tersebut dilakukan ketika terjadi tuntutan tugas khususnya terkait pada gangguan kamtibmas di wilayahnya.

Jika diperhatikan secara seksama, kapal-kapal yang dimiliki oleh satuan polisi perairan sebenarnya dapat dikatakan “mewah” dan imaje yang dibangunnya “tidak memalukan”. Pada bagian luar

misalnya, bahan material fiber dan bentuk kapal yang khas untuk patroli menjadi keunggulan tersendiri bagi kapal satuan polisi perairan itu. Sayangnya, penampilan dari luar itu seringkali tidak didukung oleh spesifikasi peralatan yang memadai di dalam kapalnya. Beberapa alat dukung di dalam kapal seringkali rusak dan tidak ada. Sistem radar (GPS), pengukur kedalaman (sounder) dan alat komunikasi adalah beberapa sarana polisi perairan yang melekat dalam kapal yang seringkali dilupakan keberadaan dan harwatnya oleh anggota ataupun oleh pihak Mabes Polri. Saat pengiriman pertama, kapal-kapal tersebut pada umumnya masih lengkap dengan GPS dan alat komunikasi yang sifatnya sederhana. Namun, dalam satu tahun saja alat-alat tersebut mengalami kerusakan dan tidak bisa diperbaiki lagi.

Dalam banyak kasus, kemudi kapal-kapal patroli pada umumnya menggunakan kompas yang bersifat manual dan sederhana saja. Bahkan, penggunaan insting para anggota yang dikenal mahir di dalam dunia pelayaran paling sering digunakan saat mereka berada di wilayah perairan. Kontur wilayah laut sangat berbeda dengan kontur dan alur wilayah perairan sungai. Kalau di perairan sungai, penggunaan insting tersebut mudah dilakukan, karena hanya dua arah utama, yaitu arah hulu sungai atau arah ilir sungai. Sementara kalau wilayah perairan laut, tentu ia memiliki banyak arah. Kesalahan penentuan arah bisa menyebabkan kapal dan anggota salah sasaran dalam tugas dan kesulitan untuk kembali ke markasnya. Ketika ia salah arah, di mana kemudian bahan bakar habis, maka risiko tenggelam dan hanyut terbawa ke lautan luas akan sangat besar potensinya. Keadaan ini benar-benar mengancam keselamatan personel polisi perairan dalam menjalankan tugas di lapangannya.

Alat navigasi kapal yang pada awalnya lengkap dan sesuai standar, dalam beberapa tahun sering mengalami kerusakan, dan akhirnya tidak berfungsi. Demikian juga dengan sarana lain, khususnya alat komunikasi yang dimiliki oleh polisi perairan, baik yang melekat pada anggota, kapal, ataupun di atas kapal. Sarana ini bisa dikatakan tidak ada, karena tidak berfungsi. Terkecuali di Ditpolair Jatim, penggunaan radio HT dan Reviter jarang ditemukan pada tingkat satuan polisi perairan di berbagai Polres. Keterbatasan ini tentu sangat mengganggu komunikasi para anggota yang bertugas di lapangan dengan markas dan pimpinannya.

Untuk mengurangi keterbatasan di atas, para anggota yang bertugas pada umumnya akan menggunakan alat komunikasi yang bersifat pribadi, seperti telepon, SMS, dan media sosial melalui HP yang dimilikinya sendiri. Namun, penggunaan HP anggota

seringkali terhambat oleh ketiadaan jaringan di tengah lautan atau saat berada di lautan lepas. Keterbatasan ini tentu sangat membahayakan ketika ada gangguan Kamtibmas atau respon cepat yang memerlukan komunikasi intensif dengan Polres dan pihak-pihak lainnya. Demikian juga dengan alat pengeras suara di laut, setiap kapal tidak dibekali. Oleh karenanya, beberapa cara tradisional, seperti dengan melambaikan sarung, baju, bendera, dan lainnya sering digunakan untuk komunikasi jarak pendek dengan perahu-perahu nelayan yang berada di sekitarnya.

Dalam soal penyediaan alat keamanan laut, seperti jaket, sekoci, pemadam kebakaran manual (afar), dan lainnya, umumnya telah melekat pada setiap kapal yang ada. Jumlahnya rata-rata sesuai dengan jumlah anggota yang mengawakinya, dan ditambah dengan beberapa cadangan lainnya. Alat keselamatan cadangan akan digunakan ketika petugas patroli perairan menghadapi kecelakaan laut yang melibatkan orang atau kapal lain. Dari sisi jumlah, alat perlengkapan ini sesuai dengan standar yang ada. Namun, seringkali alat-alat keselamatan itu telah berusia lama (sesuai umur kapal, atau bahkan ada yang lebih lama akibat kapalnya telah hancur atau tenggelam atau telah disposal), sehingga alat pendukung tersebut dikhawatirkan tidak efektif ketika saat dibutuhkan. Hal paling sederhana adalah umur kadaluarsa dari afar sendiri sering ditemukan telah melewati masa batas racun apinya. Bisa jadi saat digunakan, ia hanya bersifat uapnya saja. Pengawasan dan pembaharuan alat-alat kelengkapan kapal akhirnya menjadi prioritas operasional kapal dan anggota yang mengawakinya. Sayangnya, keadaan-keadaan alat dan perlengkapan kapal seperti ini sangat jarang diperhatikan oleh para anggota, baik dalam arti jumlah, pemanfaatannya ataupun masa kadaluarsanya. Hal ini tercermin dari jawaban-jawaban para anggota saat ditanya tentang posisi dan ketidaktahuan mereka atas perlengkapan kapal tersebut.

**b) Jumlah dan Usia Pakai Sarana serta Pemanfaatannya**

Keadaan polisi perairan, khususnya dalam aspek ketersediaan sarana dan prasarana yang ada, jauh berbeda dengan satuan-satuan polisi lainnya. Satuan Brimob dan lalu lintas merupakan dua satuan yang paling menonjol dalam ketersediaan sarana dan prasarana yang dimilikinya. Kendaraan roda empat dan dua beserta perlengkapan keamanan yang melekat pada anggota ataupun pada kendaraan Bergeraknya sangat menyakinkan dan menciptakan imaje sebagai polisi yang profesional. Keadaan ini jauh berbeda dengan sarana polisi perairan di berbagai Polres di wilayah Jawa Timur.

Jika dikalkulasi dengan rasio jumlah anggota personel, maka jumlah sarana kapal dan prasarana lainnya dapat “dikatakan” cukup memadai, baik dari sisi jumlah ataupun kualitasnya. Namun jika jumlah sarana kapal, perlengkapan, dan senjata yang ada dihadapkan pada komposisi jumlah penduduk dan luasan wilayah perairannya, maka jumlah tersebut tentu jauh dari jumlah yang memadai. Beberapa satuan Polres sendiri, seperti Lamongan, Gresik, Bangkalan, dan Probolinggo masih mengalami keterbatasan sarana yang ada. Kapal yang tersedia masih tipe C3 dan speedboat, padahal kontur dan karakter wilayah perairannya cukup dalam dan padat dengan lalu lintas pelayaran barang niaga dan pengangkutan. Respon terhadap laporan gangguan kamtibmas kamtibmas dan kecelakaan laut menjadi ujung tombak tugas polisi perairan di wilayah-wilayah tersebut. Sayangnya, kapal yang tersedia tidak sesuai dengan karakter perairan yang ada.

Jumlah rata-rata sarana di berbagai satuan polisi Jawa Timur, khususnya kapal yang ada telah dianggap cukup. Aspek yang kurang memadainya adalah spesifikasi kapal dalam peruntukannya di wilayah perairan yang memiliki karakternya masing-masing. Perairan laut dangkal tentu sangat berbeda dengan perairan laut kepulauan, laut berkarang dan samudera Hindia. Oleh karena itulah, salah satu unsur penilaian tentang efektivitas sarana dan prasarana yang menunjang tugas polisi perairan di Jawa Timur tentu mencakup pada upaya mengidentifikasi terhadap jumlah, usia pakai dan pemanfaatan sarana yang ada. Identifikasi terhadap jumlah misalnya akan terhubung erat dengan rasio atau jumlah personalia yang mengawaki, biaya harwat, dan jangkauan wilayah tugas pelayanannya.

Dalam soal usia pakai, sebagaimana argumentasi atau justifikasi yang disodorkan dalam ketentuan pembiayaan yang ada misalnya akan terkait erat dengan komposisi pembiayaan harwat yang dialokasikan. Hal ini juga terkait pada kemampuan kerja sarana yang diharapkan. Semakin tua usia pakai sebuah sarana seperti kapal, tentu akan semakin besar biaya operasional, biaya perawatannya dan termasuk semakin besar risiko kerusakan, dan sayangnya semakin rendah efektivitasnya. Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah polisi perairan di lingkungan Jawa Timur pada triwulan pertama tahun 2018.

Tabel 4: Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Satuan Polisi Perairan

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat Penyelamatan		
	Jenis	Jum	Usia Pakai	Jaket	Alat Apung	Usia Pakai
Ditpolair Jatim	C1= 1 C2= 2 C3= 13	16	3 – 7 Tahun	35	29	1 – 5 Tahun
Lamongan	C2 = 2 C3 = 2	4	2 – 3 Tahun	16	5	1 – 2 Tahun
Gresik	C3	5	1 – 3 Tahun	2	-	1 – 2 Tahun
Pasuruan	C3	3	1 – 2 Tahun	4	8	1 – 3 Tahun
Probolinggo	C3	3	1 – 3 Tahun	4	6	1 – 3 Tahun
Sampang	C3	4	1 – 5 Tahun	3	8	1 – 2 Tahun
Bangkalan	C3	3	1 – 4 Tahun	3	7	1 – 3 Tahun

Ada dua gambaran penting mengenai aspek-aspek yang mendasar dari ketersediaan sarana di setiap satuan polisi perairannya. Gambaran tersebut akan menjadi justifikasi bahwa pengadaan sarana tidak unsih pengadaan barang dan jasa, tetapi di dalamnya juga sarat dengan tuntutan-tuntutan lainnya, semisal penambahan anggota polisi perairan di setiap polresnya, penambahan biaya harwat dan operasional, dan dukungan lainnya. Dua gambaran tentang ketersediaan sarana itu sebagai berikut: *Pertama*, pengadaan kapal-kapal di satuan polisi perairan di wilayah Jawa Timur tercatat yang paling tua adalah tahun 2002, dan yang termuda adalah pengadaan di tahun 2017 akhir, dan datang ke satuan awal tahun 2018. Rata-rata usia pakai di seluruh satuan polisi perairannya antara 2 sampai 15 tahun. Kapal-kapal speedboat atau C3 baru belum bisa dioperasikan oleh anggota karena terkait nomor lambung dan belum adanya sprint dari Polres.

Usia pakai kapal masih relatif lama, dan tuntutan perbaikan mesin dan kapal juga belum begitu banyak. Namun, ada beberapa kapal di satuan Polres seperti Sampang dan Probolinggo telah mengalami kerusakan, akibat sistem harwat yang kurang sesuai dengan spesifikasi mesin. Demikian juga dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Kapal dan mesinnya bisa bertahan di atas 10 tahun penggunaan, walaupun ia sebenarnya dirancang untuk usia 20 sampai 30 tahun dari awal pengadaan barunya. Sementara usia pakai peralatan penyelamatan itu hanya mampu berkisar 3 sampai 5 tahun.

Jika peralatan ini diasumsikan sama dengan usia kapal, dan penggunaannya sama dengan proses operasional kapal, maka ia akan sangat membahayakan personel yang mengawakinya. Selain itu, rasa percaya diri para personel dalam mengawakinya pun akan berkurang. Keadaan terakhir ini sering dijumpai pada setiap satuan polisi perairan wilayah Jawa Timur. Banyak alat keselamatan, baik jaket keselamatan, alat pelampung, Avar (alat pemadam kebakaran), dan lainnya telah melewati masa usia pakai (kadaluarsa). Di satu sisi, keadaan ini terjadi karena kurangnya pengawasan terhadap barang dan perlengkapan yang ada. Sedangkan di sisi lain, biaya harwat kurang mencukupi dan ditambah segala pengadaan yang sifatnya material mahal semuanya dikembalikan kepada pihak Mabes di Jakarta.

*Kedua*, usia pakai kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Badan kapal akan awet jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, terterjang oleh kayu-kayu besar, atau tertancap oleh tunggak-tunggak batang pohon bakau dan kayu-kayu material terjatuh dari kapal pengangkut kayu, tidak terkena tritip yang banyak, dan kejadian terbalik, maka usia pakai kapal bisa bertahan maksimal 30 tahun. Keadaan ini berbeda dengan mesin sebagai komponen utamanya. Masa pakai mesin pada umumnya lebih rendah dibandingkan komponen keras lainnya. Terlebih mesin-mesin yang sering digunakan oleh unit-unit kapal yang dimiliki oleh polisi perairan rata-rata adalah mesin tempel tersebut.

Mesin tempel memiliki usia pakai lebih pendek dibandingkan mesin duduk atau *built in*. Mesin tempel memiliki risiko kerusakan yang sangat tinggi, karena getaran langsung berbalik arah ke komponen mesin dan terpaan air laut bersifat langsung. Mesin tempel sendiri memiliki kelebihan meringankan beban kapal, sehingga tingkat kecepatannya bisa maksimal. Keadaan masa pakai antara mesin dan kapal itu memang sangat berbeda. Mesin selalu diibaratkan seperti “komponen lunak” yang berada pada kapal sebagai “komponen kasar”nya. Masa pakai mesin sangat terbatas, masa efektifnya tidak lebih dari 10 tahun lamanya. Setelah lebih dari 10 tahun, maka sebuah mesin tempel kapal dengan merek terkenal seperti Yamaha dan Honda sekalipun akan mengalami penyusutan kerja mesin secara drastis, terlebih ketika mesin tersebut tidak terawat dengan baik.

Beberapa personel di satuan polisi perairan di berbagai Polres hampir seragam memberikan informasi bahwa terjadi penyusutan kuat dari mesin tempel yang ada per dua tahunnya. Pada tahun pertama pemakaian, mesin tempel berkekuatan 150 PK dengan 2 kekuatan lengkap (300 PK) dapat melajukan kapal dengan kecepatan 30 knot per jam. Namun, angka tersebut akan turun pada dua tahun pemakaiannya, yaitu menjadi 25 knot per jam, dan kecepatan tersebut akan terus menyusut pada angka 15 knot per jam pada 10 tahun berikutnya. Penyusutan ini memang sangat cepat. Salah satu penyebabnya adalah bahan pelumas olie yang digunakan pada umumnya bukan olie pabrikan yang distandarkan dalam katalog mesinnya. Bahan pelumas standar tersebut berharga sangat mahal dan jarang ditemukan di pasaran wilayah polres masing-masing.

Selain persoalan bahan pelumas, perawatan itu tentu berhubungan dengan siklus penggantian komponen yang aus dan habis masa pakainya, perawatan dari korosi (karat), serta penggunaan BBM yang menyalahi aturan spesifikasi yang ada. Tiga aspek prasyarat pemeliharaan komponen mesin dengan dukungan biaya harwat tersedia itulah yang seringkali tidak diperhatikan oleh satuan polisi perairan dan pihak Satpras di setiap polresnya masing-masing. Sebagaimana disebutkan di atas tentang rasio pembiayaan harwat yang pada umumnya sangat terbatas di tingkat satuan Polres, maka sering ditemukan beberapa kendala. Kendala-kendala itu misalnya:

- (1) ketidaksegeraan dalam penggantian komponen yang sudah aus dan melebihi masa pakai telah menyebabkan masa pakai mesin tersebut berjangka waktu sangat pendek. Filter atau saringan minyak dan olie merupakan salah satu komponen yang dianggap memiliki masa pakai paling pendek, dan ia seringkali dibiarkan begitu saja sehingga akhirnya terjadi penggumpalan atau pencampuran antara BBM dengan air di dalam mesin sendiri. Beberapa komponen lain, semisal seal-seal rotor, penghubung kipas dengan mesin utama, dan seal gas sendiri jarang sekali diperhatikan usia pakainya. Mereka baru melakukan penggantian, saat komponen rusak itu telah mempengaruhi gerak mesin atau telah terjadi kebocoran BBM dan sebagainya. Pembiaran seperti ini terus dilakukan karena anggota takut salah prosedur harwat.
- (2) penggunaan BBM dan minyak pelumas yang tidak sesuai dengan tuntutan dari spesifikasi mesin. Mesin tempel merek Honda dan Yamaha dengan ukuran PK nya masing-masing seringkali menuntut BBM dengan standar Pertamina.

Sementara karena keterbatasan biaya operasional dan harwat, serta ditambah langkanya BBP Pertamina itu di wilayah-wilayah tertentu, maka mesin-mesin kapal polisi perairan tersebut sering diisi dengan BBM pada standar Peralite, dan bahkan Premium. Sering dijumpai pula bahwa penggunaan olie atau bahan pelumas seringkali berbeda dengan ketentuan yang ada. Pada katalog mesin, bahan pelumas yang disarankan adalah Yamalube atau setingkat dengannya. Perbandingan penggunaannya adalah 20 liter pertamax dengan 1 liter olie.

- (3) Nyatanya, pemilihan bahan pelumas yang dilakukan Satpras Polres rata-rata adalah pelumas literan di pasar umum dengan harga yang lebih murah. Artinya, bahan pelumasnya tidak sesuai dengan tuntutan spesifikasi mesin yang ada. Hal ini tentu akan sangat mempengaruhi usia pakai mesin. Oleh karena itulah, sering ditemukan mesin tempel yang ada hanya mampu bertahan tidak lebih dari lima tahun saja. Kalaupun ia bertahan di atas lima tahun, maka penyusutan gerak kecepatannya sudah sangat kentara. Mesin tempel 250 PK pada umumnya bisa menggerakkan kapal C3 dengan kecepatan 30 knot per jam. Namun, rata-rata kecepatan itu tidak bisa bertahan pada tiga tahun berikutnya. Ia akan menjadi 25 knot per jam, dan akhirnya hanya akan menjadi 15 knot per jam pada usia kelima tahunnya.
- (4) penempatan yang salah dari mesin-mesin tempel yang ada, sehingga mengakibatkan kurangnya perhatian terhadap arah kipas mesin tempel yang ada. Anggota satuan polisi perairan, termasuk komandan kapalnya sendiri sangat jarang memperhatikan putaran kipas atau arah putarannya ketika ada kejadian penempatan yang salah dari suatu mesin tempel kapal itu. Dalam banyak kasus, hal sederhana seperti ini seringkali dilupakan oleh komandan kapal. Terlebih ketika terjadi kerusakan, mereka pun akan kebingungan saat meletakkan rotor sesuai tempatnya. Akibatnya, kualitas gerak kapal kurang maksimal, dan menjadi penyebab utama kerusakan satu mesin lainnya. Hal ini diduga akan merusak kemampuan rotasi dan kekuatan mesin yang ada. Mesin 250 PK yang mampu melaju kapal dengan kecepatan 25 sampai 30 knot per jam, akhirnya dapat menyusut menjadi 10 sampai 15 knot/jamnya dalam waktu usia pakai yang pendek.

- (5) Jika demikian yang terjadi, maka sarana kapal, mesin, dan lainnya tidak akan efektif dalam menunjang kinerja kepolisian perairan yang ada. Pemborosan keuangan pun terjadi ketika pilihan awalnya untuk berhemat atau mengurangi biaya harwat sarana yang tersedia itu.

Ada beberapa kondisi lain yang menyangkut persoalan jumlah dan usia pakai sarana yang ada. Banyak kapal yang berada atau dimiliki satuan polisi perairan di Jawa Timur adalah kapal-kapal yang merupakan keluaran tahun 2005 awal, dan pengadaan barang pada tahun 2017. Artinya, kapal-kapal C2 yang terdapat pada satuan polisi perairan di tingkat Polres rata-rata telah berusia di atas 5 tahun sejak proses pembuatan, dan rata-rata 5 tahun saat pengadaannya. Sementara kapal C3 dan speedboat, pengadaannya kebanyakan di tahun 2010 an. Selain itu, ada kapal hibah yang diberikan oleh Polsek di Probolinggo yang tidak mampu mengurus sendiri operasional kapalnya, karena ia diadakan langsung oleh Mabes Polri di akhir tahun 2016 kepada polisi perairan di polres Probolinggo. Dalam banyak kasus, pemberian kapal hibah tersebut tidak serta merta didukung oleh biaya harwat dari polres ataupun dari Mabes Polrinya. Polres Probolinggo hanya melakukan perencanaan dan pembiayaan harwat terhadap kapal-kapal yang dimiliki oleh Polres sejak awal. Kapal hibah itu pun tidak terurus dengan baik, dan tingkat kerusakannya mulai tampak di sana sini. Sepertinya mekanisme hibah kapal dan mesin secara internal di lingkungan Polri sendiri belum dipikirkan pihak Satpras Polres masing-masing, dan oleh Bidang Logistik Mabes Polri di Jakarta.

Kenyataan yang sering dilupakan adalah kapal-kapal hibah di atas seringkali menjadi ajang “kanibalisme” komponen atau suku cadang untuk kapal-kapal pengadaan atau kapal yang disediakan di tingkat polres yang masih relatif berusia muda. Hal ini terjadi akibat langkanya spare part atau mahalnya harga di pasar umum, sementara biaya harwat terhadap kapal hibah sendiri tidak ada. Fenomena “kanibalisme” spare part dan kecenderungan membiarkan kerusakan atau masa pakai komponen yang seharusnya diganti terjadi akibat biaya operasional dan biaya harwat yang relatif sangat sedikit di tingkat Polres. Seringkali terjadi bahwa pengadaan kapal di sebuah satuan wilayah polisi perairan tidak disertai dengan dukungan biaya harwat dan ABK yang memiliki kompetensi sesuai spesifikasi kapalnya. Fenomena kapal hibah yang diabaikan tersebut berada di satuan polres Probolinggo. Sementara di polres lain tidak ditemukan.

Kapal-kapal pengadaan lama ataupun kapal hibah dari berbagai pihak seringkali tidak dihitung dalam penganggaran DIPA, walaupun perencanaan anggaran harwatnya telah diusulkan oleh pihak Polres dan Polda sekalipun. Akibatnya usia pakai kapal semakin pendek, karena terjadinya pembiaran terhadap kerusakan yang terjadi atau saat usia pakai komponen harus diganti. Jika kondisi seperti ini terus dibiarkan, akan terjadi fenomena kerusakan kapal dan usia pakai kapal polisi perairan yang sangat rendah. Hal tersebut tentu akan sangat mengganggu kinerja kelembagaan Polri dan merugikan keuangan negara yang sangat besar. Rupanya proses disposal (pembangaran) barang negara juga sulit atau lama penyelesaiannya. Keadaan ini membuat biaya rawat juga harus tetap dianggarkan sebelum proses disposal selesai dilakukan atau disetujui pihak Mabes Polri.

**c) Usia Pakai dan Tingkat Kerusakan Prasarana**

Sarana dan prasarana yang efektif adalah ketika ia masih berada pada usia pakai yang memenuhi syarat kecakapan. Identifikasi usia pakai akan mudah dilakukan pada aspek sarana yang tersedia. Penetapan indikator usia pakai sering dihubungkan dengan spesifikasi yang ada berdasarkan buku panduan atau katalog tertentu. Di dalam dokumen itu digambarkan secara detail cara perawatan, ketentuan penggunaan, dan prasyarat-prasyarat yang harus dipenuhi oleh operator dalam menjalankan sarannya. Ketika operator bekerja di luar dari ketentuan yang ada, maka ia diasumsikan telah melakukan malpraktik terhadap sarana yang ada. Akibatnya, penyusutan kerja dan kerusakan sarana itu akan cepat terjadi dan tidak lagi sesuai dengan lama waktu yang menjadi standar operasional pabrikannya. Kapal dan mesin adalah komponen pabrikan yang masing-masing bagiannya telah memiliki standar atau ketentuan yang jelas dan berlaku secara internasional. Praktik menyalahi standar tersebut tentu berdampak pada efektivitas dan usia pakai sarannya.

Jika dalam penggunaan sarana seperti kapal dan mesin terlihat jelas indikator pengukuran usia pakainya, yaitu dengan asumsi bahwa bagi operator yang menyalahi prasyarat penggunaan dan perawatan dalam buku panduan, maka usia pakai sarannya akan pendek. Sebaliknya, ketika ia memenuhi standar yang dipersyaratkan dalam katalognya, maka usia pakainya akan sesuai dengan target pabrikannya, dan bisa bertahan lebih lama lagi. Namun tidak demikian halnya dalam pengukuran usia pakai pada prasarana yang ada. Pengukuran efektivitas ketersediaan, kelayakan, usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana yang ada sedikit mengalami kesulitan. Prasarana itu mencakup markas,

dermaga (tempat bersandar dan berlabuhnya kapal), dan mess personel anggota.

Selain soal kelayakan, jumlah dan rasio perbandingannya dengan anggota yang ada di suatu satuan markas, maka usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana juga menjadi faktor yang dapat mempengaruhi kinerja satuan polisi perairan. Usia pakai itu tentu didasarkan pada tahun pembangunan beserta cara perawatannya. Selain ditpolair di Surabaya Jawa Timur, maka beberapa bangunan markas dan dermaga di satuan polisi perairan lain di wilayah Polres dalam kondisi yang cukup memprihatinkan. Markas dan dermaga polisi perairan selain Ditpolair dan Satpolair Gresik misalnya tidak memiliki bangunan cukup memadai. Di Sampang, Probolinggo, Pasuruan, Bangkalan, dan Lamongan, bangunan yang ada sangat terbatas, karena ia pada umumnya adalah hasil peminjaman dari pihak lain. Secara formal dan administratif, bangunan hasil pinjaman tidak akan mendapatkan alokasi anggaran khusus untuk harwat.

Keadaan markas, dermaga dan polisi perairan di lingkungan Jawa Timur sendiri rata-rata masih memprihatinkan. Markas dan dermaga wilayah satuan polisi perairan di Pasuruan dan Probolinggo misalnya, selain berada di kawasan pelabuhan yang dikelola dan dimiliki Kementerian Perikanan dan Kelautan, keadaannya kurang mendukung kerja operasional anggota. Jarak antara markas dengan dermaga cukup jauh, hingga pengawasan atas kapal dan perlengkapan lain kurang dilakukan. Semua markas satuan polisi perairan yang ada di seluruh Polres Jawa Timur umumnya tidak memiliki mess anggota, baik yang bermukim ataupun yang bertugas untuk penjagaan ataupun patroli rutin. Petugas umumnya hanya memanfaatkan ruang kosong atau ruangan kantor untuk rebahan atau tidur. Kondisi markas seperti itu jauh berbeda dengan bangunan Bea Cukai, Imigrasi, dan Kantor Pengawasan KKP sendiri. Artinya, keadaan bangunan markas satuan polisi perairan “paling jelek” dibandingkan bangunan lembaga lain yang berada pada kompleks pelabuhan ataupun perkantoran lain yang memiliki gugus tugas di wilayah perairan yang sama. Keadaan ini sangat memprihatinkan dalam membangun imaje polisi yang profesional.

Dalam banyak kasus, pihak Polres, di mana satuan polisi perairan berada, hanya menekankan kegiatan operasional kapal dengan penilaian biaya patroli sekian hari dalam satu tahunnya, tetapi seringkali melupakan dukungan pendanaan untuk pengadaan dan perawatan gedung markas, dermaga dan mess anggota polisi perairan. Jika kondisi demikian terus berlanjut, maka keadaan

prasarana satuan polisi perairan dari hari ke hari akan semakin memprihatinkan, dan tentu akan mempengaruhi kinerja para anggotanya. Berbagai langkah perlu dilakukan pihak Mabes, sehingga prioritas pengadaan perlu diidentifikasi lebih lanjut. Keperluan penyediaan prasarana bagi banyak satuan polisi perairan di berbagai Polres lebih prioritas dibandingkan pengadaan sarana berupa kapal-kapal tambahan lagi.

**d) Keunggulan dan Kelemahan Sarana dan Prasarana yang dimiliki**

Memang harus diakui, bahwa ada sarana dan prasarana yang bersifat terbatas. Selain itu, persoalan lain yang cukup signifikan adalah kurangnya personel satuan polisi perairan di berbagai wilayah Polres di lingkungan Polda Jawa Timur. Keadaan ini memang bersangkutan dengan dukungan anggaran yang berasal dari Mabes, Polda dan setiap Polresnya. Namun, kita juga tidak bisa menafikan keunggulan dan kelemahan dari sarana yang dimiliki oleh polisi perairannya. Rasio jumlah dan usia pakai beserta penghadapannya dengan jumlah anggota telah diterangkan pada bagian sebelumnya. Jika ditelisik lebih dalam, maka ada titik kelemahan dan keunggulan pada setiap sarana dan prasarana yang dimiliki oleh polisi perairan di wilayah Jawa Timur.

**(1) Kapal**

Kapal dengan berbagai type merupakan sarana terpenting polisi perairan yang cakupan tugas pemeliharaan Kamtibmas berada pada wilayah perairan. Dengan memperhatikan secara seksama, seluruh satuan polisi perairan, baik di tingkat Ditpolair ataupun Polres di Jawa Timur telah memiliki kapal dengan berbagai typenya. Masalah jumlah kapal tersebut cukup bervariasi, sebagaimana tabel 4 yang dituangkan di atas. Beberapa satuan polisi perairan di tingkat Polres memang sering menghadapi persoalan tentang rasio jumlah kapal dengan jumlah anggota yang mengawakinya. Hal ini tentu terkait pada ketersediaan dan penempatan anggota polisi ke satuan polisi perairan yang memiliki kekhususan tersendiri dalam pelaksanaan tugasnya. Ibarat seperti mobil atau kendaraan roda dua untuk satuan polisi lalu lintas, maka kapal menjadi sarana utama pelaksanaan tugas satuan polisi perairan. Oleh karena itulah, spesifikasi kapal yang ada pun harus disesuaikan dengan karakter wilayah perairan yang menjadi area tugas bagi satuan polisi perairan di tingkat Polresnya masing-masing. Sayangnya, pengadaan kebutuhan kapal yang dilakukan oleh Logistik Mabes Polri itu

seringkali tidak sesuai dengan wilayah perairannya. Pengadaan kapal kurang memperhatikan konteks dan karakter wilayah perairan di tingkat Polres.

Jumlah dan type kapal di satuan Polres juga tidak bervariasi sebagaimana kapal-kapal yang dimiliki dan berada di bawah tata kelola Ditpolair Jawa Timur. Di Ditpolair, kapal-kapalnya cukup variatif, baik dari jenis, type, dan spesifikasinya. Hal ini mengakibatkan keterbatasan terhadap pilihan penggunaan kapal yang sesuai spesifikasinya bagi wilayah-wilayah perairan tertentu saat berpatroli atau penindaklanjutan laporan dari masyarakat atau pihak lain. Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan type-type kapal berdasarkan informasi dari satuan polisi perairan di berbagai Polres Jawa Timur yang memiliki satuan polisi perairannya. Informasi ini hanya didasarkan pada tata kelola dan pengalaman anggota polisi perairan selama penggunaannya. Kelemahan dan keunggulan yang ada masih bersifat subyektif pengguna. Hal ini tentu berbeda dengan keunggulan yang ditawarkan perusahaan pembuatnya, baik dalam iklan ataupun dalam katalog kapalnya. Subyektivitas pengguna menjadi sangat penting untuk mengetahui tingkat keunggulan dan kelemahan kapal di wilayah perairannya.

**Tabel 5. Keunggulan dan Kelemahan Kapal**

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
C1	Pertamax/Pertalite	2 unit Mesin dalam	Panjang 16 meter, Kecepatan 30 knot, muat 6 awak, daya jelajah 400 note mile	
C2	Pertamax	Mesin dalam	1. Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan. 2. Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.	1. Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah. 2. Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar. 3. Belum dilegkapi dapur masak bila piket berhari-hari.
C3	Pertamax/pertalite	Mesin tempel tunggal	1. Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan. 2. Mesin sudah standar sesuai	1. Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah. 2. Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
			dengan body kapal.	3. Belum dilengkapi dapur masak bila piket sehari-hari.
C1	Pertamax/Pertalite	2 unit Mesin dalam	Panjang 16 meter, Kecepatan 30 knot, muat 6 awak, daya jelajah 400 note mile	
C2	Pertamax	Mesin dalam	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>2. Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>2. Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>3. Belum dilengkapi dapur masak bila piket sehari-hari.</li> </ol>
C3	Pertamax/pertalite	Mesin tempel tunggal	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>2. Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>2. Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>3. Belum dilengkapi dapur masak bila piket sehari-hari.</li> </ol>

Jika ditelisik lebih dalam, maka kelemahan yang disebutkan di atas lebih banyak berada pada ketidaksesuaian dengan karakter wilayah perairannya. Ketika kapal berbahan fiber itu ditabrak oleh kayu batangan, tunggak-tunggak pohon bakau atau batu karang, maka risiko hancur dan bocor akan segera dialami. Hampir semua Polres yang memiliki karakter wilayah perairan laut dangkal dan berkarang selalu mengusulkan adanya pengadaan kapal yang terbuat dari aluminium, sehingga kokoh dan kuat, tetapi tetap ringan digunakan untuk menghemat BBM yang dibutuhkan mesin penggeraknya.

Titik kelebihan pada kapal-kapal yang dimiliki oleh Polri pada umumnya adalah kekuatan mesinnya yang bisa mencapai 250 PK per mesin. Kekuatan PK mesin yang cukup tinggi ini tentu mampu menjangkau wilayah-wilayah tertentu dengan cepat. Sayangnya, mesin-mesin tempel dengan PK tinggi itu sangat boros. Akibatnya, biaya BBM untuk operasional

kapalnya sangat tinggi. Banyak saran agar BBM yang ada diganti dengan solar. Ketika usulan penggunaan solar itu dilakukan, sebenarnya mau tidak mau adalah penggantian mesin kapal yang tidak lagi mesin tempel, tetapi mesin dalam di bawah haluan kapal. Kapal dengan spesifikasi seperti ini sangat jarang dimiliki oleh satuan polisi perairan di wilayah Jawa Timur.

## (2) Senjata dan Peralatan Kapal Lainnya (Alat Keselamatan)

Selain kapal dan perlengkapannya di dalamnya, maka pada umumnya setiap kendaraan patroli kepolisian, baik di darat ataupun di perairan pada umumnya akan dilengkapi oleh berbagai fasilitas yang ada. Selain senjata yang melekat pada anggota kepolisian, ada juga senjata yang dipasang pada kendaraannya. Pada jenis-jenis kapal tertentu, senjata tertentu biasanya telah masuk ke dalam lelang pengadaan barangnya. Namun, kapal-kapal satuan polisi perairan non Ditpolair, tidak dilengkapi dengan senjata utama di atas kapal. Keadaan ini sebenarnya menunjukkan bahwa karakter tugas antara satuan polisi perairan di tingkat Polres dengan Ditpolair sebenarnya sedikit berbeda. Jangkauan tugas Ditpolair lebih luas dibandingkan dengan jangkauan tugas polisi perairan di tingkat Polresnya masing-masing. Oleh karena itulah, ketersediaan kapal dan sarana yang dimilikinya pun akan berbeda antara satu dengan lainnya.

Senjata di setiap satuan polisi perairan di tingkat Polres sangat terbatas. Hal ini terkait pada ketersediaan persenjataan yang ada dan proses administrasi yang cukup rumit di tingkat satpras Polres. Uji psikotes kelayakan kepemilikan atau penggunaan senjata pun menjadi salah satu pembatas utama dari ketersediaan senjata yang dimiliki oleh setiap satuan polisi perairan. Padahal, senjata yang ada meskipun bersifat terbatas itu tetap diperlukan dalam pelaksanaan tugas polisi perairan. Pada umumnya senjata yang dimiliki atau digunakan oleh polisi perairan adalah revolver. Pada waktu-waktu tertentu, mereka akan dipinjami oleh Satrpras Polres SS P2 sabhara yang akan digunakan pada kegiatan-kegiatan tertentu, seperti pengamanan pemilu, patroli bersama, respon adanya tindak kejahatan tertentu, dan *in board* bersama dengan pihak lain.

Sayangnya, spesifikasi pengadaan senjata yang digunakan sama dengan tipe senjata yang digunakan satuan polisi lain yang cocok digunakan untuk daratan. Spesifikasi untuk wilayah perairan dengan karakter tertentu tentu sangat berbeda dengan senjata yang cocok digunakan di wilayah daratan. Karakter wilayah perairan sangat berbeda dengan wilayah daratan di mana senjata dan alat lain digunakan anggota kepolisian. Arus gelombang yang besar, frekuensi angin yang cukup kuat, kandungan air, suhu udara yang ekstrim, dan kondisi lainnya ikut mempengaruhi penggunaan alat-alat yang ada dan termasuk sistem atau proses perawatan terhadap persenjataan yang ada.

Titik lemah dan unggul dalam persenjataan sebenarnya ada, walaupun hampir semua anggota tidak bisa memastikannya secara persis. Masalahnya, penggunaan senjata dan pengeluaran peluru dari senjata yang melekat pada diri harus dipertanggungjawabkan secara resmi pada bidang pengawasan polres. Latihan penggunaan senjata juga jarang dilakukan, terlebih latihan penggunaan senjata di wilayah perairan pun tidak pernah dilakukan sama sekali. Namun demikian, titik lemah dan titik unggul dari senjata yang ada dapat dihasilkan dari adanya asumsi bahwa penilaian efektif senjata di daratan saja belum tentu efektif ketika ia digunakan pada wilayah perairan dengan keadaan yang ekstrim tersebut. Kebenaran pasti atas kelemahan dan keunggulannya diserahkan kepada laboratorium uji teknis persenjataan yang ada. Tabel di bawah ini hanya merupakan indikator asumsi dari titik lemah dan titik unggul senjata dan peralatan lain yang terdapat pada satuan polisi perairan di lingkungan Polda Jawa Timur.

## **2) Prasarana Dermaga, Mess Personel dan Standar Minimum**

Polisi Republik Indonesia adalah lembaga negara yang diberi tugas menjaga ketertiban dan keamanan dalam negeri. Dalam menjalankan tugasnya, personel polisi seringkali tidak memperhatikan tingkat keselamatannya, karena adanya keterbatasan sarana yang melekat pada dirinya ataupun prasarana yang mendukung pelaksanaan tugasnya. Keadaan ini juga terlihat jelas pada ketersediaan sarana dan prasarana pada polisi perairan. Ketersediaan sarana terkait kekhususannya dalam pelaksanaan tugas seperti kapal, senjata, alat komunikasi, alat keselamatan dan lainnya menjadi kebutuhan pokok bagi anggota polisi perairan. Sementara aspek penting lain yang tidak kalah juga dalam menunjang pelaksanaan tugas polisi perairan adalah prasarana yang dimiliki atau dikelola oleh setiap satuan wilayahnya masing-masing. Terlebih ketika wilayah tugasnya dihadapkan dengan

lalu lintas perairan yang cukup padat, keberadaan tempat tinggal anggota yang relatif jauh, dan adanya para pihak lain yang berada di sekitar wilayah tugasnya, tentu kebutuhan prasarana menjadi hal penting untuk diperhatikan.

Prasarana polisi perairan itu mencakup markas, dermaga kapal, dan mess personel. Seturut teori pada umumnya bahwa prasarana yang baik akan menunjang kinerja para anggota di dalamnya. Budaya organisasi dan budaya kerja pun dapat dikondisikan dengan baik ketika aspek prasarannya mendukung hal tersebut. Demikian pula kondisi markas, dermaga dan mess personel yang memadai akan menunjang kinerja polisi perairan dan ikut serta dalam menjaga sarana yang tersedia. Hal penting lainnya adalah ketika ia dihadapkan pada aspek kesiapan jiwa (psikisi), pembentukan citra, dan kesiapan jasmani para anggotanya, maka ketersediaan prasarana menjadi salah satu kunci pembentukan tersebut. Berdasarkan informasi dan observasi yang dilakukan terhadap personel di tujuh wilayah di lingkungan Polda Jawa Timur, maka ditemukan fakta bahwa tingkat kepemilikan prasarana satuan polisi perairan di wilayah polres masing-masing sangat rendah. Bahkan, ada satuan polisi perairan seperti di Pasuruan dan Probolinggo yang markas dan dermaganya masih bersifat pinjaman dari pihak lain, yaitu pengelola Tempat Pelelangan Ikan (TPI). Sementara lainnya, ada yang berasal dari hibah masyarakat dan ada juga yang menggunakan aset milik pelabuhan. Keadaan prasarana satuan polisi perairan di lingkungan Jawa Timur sebagai berikut:

**Tabel 6: Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan Jawa Timur**

Satuan Polisi Perairan	Markas		Dermaga		Mess Anggota	
	Hak Milik	Hak Pakai	Milik Satuan	Menumpang pelabuhan	Ada	Tidak ada
Ditpolair Jatim	-	√	-	KKP	-	√
Lamongan	-	√	√	-	-	√
Gresik	-	√	√	-	-	√
Pasuruan	-	√	-	KKP	-	√
Probolinggo	-	√	-	PELINDO	-	√
Sampang	-	√	-	DISHUB	-	√
Bangkalan	-	√	-	ASDP	-	√

Sebagaimana data tabel di atas hampir semua prasarana polisi perairan di wilayah Polda Jawa Timur masih berstatus hak pakai atau peminjaman dari pihak pelabuhan (Syahbandar, Bea Cukai, Imigrasi, Pelindo, ASDP), pemerintah daerah dan bahkan ada dari masyarakat, bukan status hak milik Polri. Satuan polisi perairan di Probolinggo, Pasuruan, dan Lamongan, markasnya adalah milik Kementerian Kelautan dan

Perikanan (bekas TPI); markas satpolair Bangkalan dan Sampang adalah milik Syahbandar; dan Gresik adalah termasuk wilayah pelabuhan, tetapi tersiar informasi bahwa ia adalah milik masyarakat yang sudah dihibahkan ke satuan polisi perairan. Beberapa satuan polisi perairan telah berusaha untuk mengajukan atau menjadikannya sebagai hak milik secara sah. Namun, sejarah tanah yang ada sering tidak jelas, karena merupakan tanah negara yang posisi kepemilikannya selalu berpindah dari satu lembaga ke lembaga lainnya. Akibatnya, proses pengurusannya pun bertele-tele dan sulit pengadministrasiannya, sehingga hal ini pun akhirnya dilupakan oleh Kapolres ataupun Kasatpolair seiring proses mutasi ataupun rotasi di antara mereka.

Kondisi di atas telah menyebabkan kinerja polisi perairan di lingkungan Polda Jatim cukup terganggu. Ada beberapa faktor misalnya; (i) adanya ketergantungan yang bisa saja mempengaruhi independensi satuan polisi perairan dalam menjalankan tugas; (ii) pembiayaan harwat prasarana tidak bisa diberikan ketika status prasarana yang ada masih bersifat hak pakai atau hak guna. Hal ini menyebabkan keadaan masing-masing item prasarana tersebut pada umumnya kusam, kumuh, dan tidak menggambarkan sebuah bangunan yang memiliki imaje yang membanggakan bagi polisi perairan sendiri. Terkecuali Ditpolair di Jawa Timur di Surabaya, maka hampir dapat dikatakan bahwa seluruh prasarana pada satuan polisi perairan di Jawa Timur tersebut dalam kondisi yang memprihatinkan; dan (iii) para anggota satuan polisi perairan sendiri akhirnya tidak merasa memiliki prasarana yang dipinjamkannya tersebut, sehingga mereka seringkali membiarkan prasarana yang ada bersifat seadanya dan kurang adanya inisiatif terhadap perawatan prasarana yang ada.

Keadaan yang seadanya ini telah menyebabkan semangat personel satuan polisi perairan menurun. Salah satu buktinya adalah tingkat keberadaan mereka di markas untuk siaga terhadap respon ataupun siaga untuk patroli rutin kurang maksimal. Hal ini terlihat jelas pada satuan polisi perairan di wilayah Pasuruan dan Probolinggo. Faktor-faktor di atas pun telah menyebabkan banyaknya prasarana di beberapa Polres kurang kondusif dalam pelaksanaan tugas polisi perairan. Ada markas dan dermaga yang seringkali mengalami kerusakan parah dan tampilan yang kurang memadai, karena biaya harwat tidak diberikan berdasarkan alasan bukan status hak milik.

Jika kondisi di atas dibiarkan terus menerus, maka hipotesis bahwa ketika markas, mess, dan dermaga sangat kondusif, dan dapat menunjang kinerja dan tugas personel polisi perairan di wilayahnya pun tentu akan gagal. Anggota tidak akan mampu mengembangkan inisiatif-inisiatif dalam pelaksanaan program polisi kemasyarakatan, menelisik lebih dalam berbagai delik dalam penegakan hukum, dan lainnya.

Kesiapan psikis atau kejiwaan personel pun akan terganggu dan kurang siap dalam menjalankan tugas harian, karena suasana prasarananya buruk, kotor, dan tidak jelas. Hal ini wajar, karena bagaimana pun ia akan menjadi beban pikiran dari setiap orang yang berada pada lingkup prasarananya itu.

Jika markas saja masih bersifat pinjaman, bagaimana pula dengan mess dan dermaga yang menjadi cakupan prasarana polisi perairan itu. Mess atau tempat tinggal sementara khususnya bagi anggota-anggota yang akan mendapatkan sprint patroli ataupun mereka yang bertempat tinggal jauh di luar kota atau petugas BKO dari Polda berdekatan dengan markas dan dermaga menjadi prasarana penting yang seharusnya dipenuhi oleh organisasi polisi perairan. Di dalam mess tersebut, para anggota dapat beristirahat dengan baik. Kesiapan jasmani para anggota akan terasa dan akhirnya mereka akan selalu siap dan bugar saat bertugas kembali. Wilayah perairan laut khususnya merupakan wilayah yang memiliki tantangan fisik yang berat. Ketika fisik kurang sehat atau kurang tidur, maka potensi menysasar di tengah lautan bebas, tabrakan kapal, ketidakawasan dan ketidakwaspadaan mereka dalam patroli akan terjadi. Hal ini tentu menyebabkan kinerja polisi perairan kurang maksimal, selain juga marabahaya yang selalu mengancam dirinya ketika mereka lengah sedikitpun. Kesiapan mental dan fisik para anggota akhirnya kurang terpenuhi ketika markas dan mess tidak mendukung pelaksanaan tugas mereka.

Hal serupa juga terjadi pada kondisi dermaga yang menjadi tempat sandar kapal dan penyimpanan bahan bakar atau peralatan kapal lainnya juga kurang diperhatikan oleh Kasatpolair dan Kapolres di wilayahnya masing-masing. Hampir semua satuan polisi perairan di lingkungan Polda Jatim tidak memiliki dermaga. Kapal-kapal mereka masih ditempatkan pada titik-titik tertentu di wilayah muara sungai atau area pelabuhan yang dimiliki oleh Pelindo dan sebagainya. Akibatnya, penempatan kapal yang terlalu jauh dengan markas telah menyebabkan sistem pengawasan terhadap kapal dan perlengkapannya pun sulit dilakukan. Hal ini juga berpengaruh terhadap minimnya upaya pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan oleh anggota polisi perairan, semisal membuat garasi (*in door*) kapal sehingga kapal tidak terus menerus terkena panas matahari atau kehujanan. Inisiatif yang sebagaimana dilakukan oleh satuan polisi perairan di Kalimantan Tengah semisal Pulang Pisau, Kapuas, dan Kuala Pembuang yang membuat garasi bagi kapal-kapal milik mereka tidak pernah dijumpai pada satuan polisi perairan di lingkungan Polda Jawa Timur. Pada tingkat Ditpolairnya saja, inisiatif pembuatan garasi kapal secara *in door* tidak ditemukan, padahal lokasi dermaga dan markasnya telah menempel langsung dengan alur gerak kapalnya.

Ketiadaan inisiatif pembuatan garasi seperti itu tentu didasarkan pada pertimbangan bahwa markas dan Dermaga bukan tanah milik polisi, sehingga ada perasaan kuat untuk tidak mengganggu keberadaan bangunan awal atau memperbaiki segala sesuatu yang ada di atasnya. Oleh karena itulah, kepemilikan markas, mess dan Dermaga menjadi sangat penting untuk dilakukan oleh setiap Polresnya. Keberadaannya mampu membangun kesiapan fisik, mental dan imaje polisi perairan dalam pelaksanaan tugas hariannya, baik tugas rutin ataupun respon terhadap setiap kejadian yang ada di wilayah tugasnya.

### **3) Dukungan Operasional dan Harwat serta Mekanisme Penggunaannya**

Sarana dan prasarana pokok yang dibutuhkan oleh satuan polisi perairan sebenarnya mudah dikalkulasi dalam jumlah dan kualitas ketersediaannya. Ia hanya mencakup kapal beserta perlengkapan di dalamnya, senjata, alat komunikasi, markas, mess, dan Dermaga. Sementara sarana dan prasarana pendukung sebenarnya tergantung pada ketersediaan dana yang dimiliki atau dialokasikan kepada polisi secara nasional. Keberadaan sarana dan prasarana pokok khususnya menjadi sangat penting dalam pelaksanaan tugas polisi perairan dengan baik. Sarana yang tersedia harus selalu dalam keadaan siap untuk digunakan atau dioperasionalkan kapan pun. Demikian juga prasarana yang mendukungnya pun harus selalu dalam keadaan aman dan nyaman, di mana para anggota tetap berada di dalam wilayah sekitar tempat bertugasnya. Tujuannya, agar mereka siap merespon cepat terhadap gangguan keamanan yang ada, ataupun bisa mendeteksi gejala yang mengarah pada perbuatan kejahatan. Oleh karena itulah, agar keadaan sarana dan prasarana tetap baik, maka proses pemeliharaan dan perawatan secara rutin dan temporal menjadi tuntutan di dalamnya.

Dalam banyak kasus, ada temuan bagaimana keadaan sarana dan prasarana polisi perairan yang cukup memprihatinkan. Mesin kapal yang rusak, kapal yang bocor, kapal yang kotor dan kusam, senjata yang seringkali macet, alat pemadam kebakaran yang kadaluarsa, alat keselamatan yang usang dan melewati batas waktu penggunaan, dan lainnya seringkali terlihat jelas di beberapa satuan polisi perairan di lingkungan Polda Jawa Timur. Keadaan ini belum ditambah dengan aspek prasarana yang kurang memadai, baik dari sisi kepemilikan, perawatan, dan luasannya.

Setidaknya ada tiga penyebab utama dalam keterbatasan atau ketidakterediaan sarana dan prasarana yang memadai dan siap operasional. *Pertama*, dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada

pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Hampir pada seluruh satuan polisi perairan di tingkat polres, pembiayaan Harwat rata-rata berkisar pada 30-60% dari anggaran yang dibutuhkan. Keadaan demikian tentu sangat mengganggu kegiatan operasional dan perawatan sarana dan prasarana yang ada. Tabel pembiayaan operasional dan harwat di bawah menunjukkan gejala kekurangdukungan dalam operasional dan harwat yang ada pada satuan polisi perairan.

**Tabel 7: Pembiayaan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)
Ditpolair Jatim	DIPA	33 M	40 M	DIPA	500 Juta	1 Milyar
Lamongan	DIPA	250 Juta	350 Juta	DIPA	150 Juta	200 Juta
Gresik	DIPA	140 Juta	200 Juta	DIPA	90 Juta	100 Juta
Pasuruan	DIPA	120 Juta	200 Juta	DIPA	80 Juta	150 Juta
Probolinggo	DIPA	120 Juta	250 Juta	DIPA	80 Juta	150 Juta
Sampang	DIPA	125 Juta	200 Juta	DIPA	60 Juta	100 Juta
Bangkalan	DIPA	130 Juta	250 Juta	DIPA	60 Juta	100 Juta

Menilik angka-angka dan keterangan di atas, dan termasuk saat wawancara dengan para kasatpolair, kabagsunda, kabagops, kabagsatpras, dan kasatpolair di tingkat Polres masing-masing, ditemukan kenyataan bahwa dalam persoalan operasional dan harwat adalah kekurangan pembiayaan dalam operasional khususnya kegiatan patroli dan harwat pada setiap item sarana dan prasarana yang ada. Beberapa satuan polisi perairan di Polres-polres Jawa Timur menetapkan biaya Harwat kapal sangat sedikit jumlahnya. Penetapan ini didasarkan pada rasio pengeluaran dan kebutuhan dari seluruh operasi dan sarana prasarana pada seluruh satuan yang ada di tingkat polres. Pertimbangan yang diberikan oleh Kapolres memang menjadi sangat penting dalam melakukan perencanaan pembagian alokasi mata anggaran DIPAnya. Pada umumnya, Kapolres akan mempertimbangkan rasio jumlah personel, perlengkapan sarana dan prasarana yang dimiliki, dan prioritas pelaksanaan tugas pada setiap satuan yang ada.

Selain biaya operasional kendaraan roda empat dan roda dua yang sifatnya terbatas pada setiap polisi perairan (karena tidak semua satuan polisi perairan memiliki sarana tersebut), pembiayaan harwat kapal pada umumnya rata-rata berjumlah Rp. 8 juta sampai 20 juta per tahun. Jumlah biaya Harwat tersebut mencakup kapal-kapal yang dimiliki oleh setiap satuan polisi perairannya. Walaupun satuan polisi perairan di Jawa Timur kebanyakan hanya memiliki C3 dan kapal-kapal speedboat, dan sedikit yang memiliki C2, namun pembiayaan tersebut tetap jauh dari angka yang mencukupi. Biaya harwat di Ditpolair sendiri termasuk rendah, yaitu hanya 20 juta per kapal per tahun. Padahal jika ada kerusakan, khususnya mesin kapal C3 atau C2, maka biaya servis per mesinnya bisa mencapai angka Rp. 42 – 56 juta.

Sayangnya, biaya harwat di atas juga termasuk biaya pemeliharaan atau pengecatan luar (yang bisa saja dialokasikan melalui keputusan kasatpolair) untuk bangunan markas, dermaga, dan sebagainya. Oleh karena itulah, banyak satuan polisi perairan yang kemudian memprioritaskan biaya harwat untuk pemeliharaan dan perawatan mesin yang sifatnya bisa terjangkau oleh dana yang ada. Sekiranya ada kerusakan mesin yang berbiaya tinggi, maka kasatpolair akan mengembalikan persoalan ini kepada pihak Polres. Kejadian di wilayah Pasuruan misalnya merupakan contoh paling akurat untuk persoalan harwat ini. Ketika satu kapal mengalami kerusakan pada mesinnya, di mana proses penggantian komponen dan biaya servis seringkali mencapai jumlah di atas dua juta dan bahkan ada yang puluhan juta, maka perawatan kapal dan mesin tidak akan bisa menyebar untuk semua kapal. Pada umumnya biaya harwat untuk dukungan prasarana yang ada akan ditiadakan, dan lebih diprioritaskan pada kapal operasional yang mendukung secara langsung pelaksanaan tugasnya. Semua proses ini kemudian dilaporkan kepada kepala bagian perencanaan dan bagian sarana dan prasarana di tingkat Polres.

*Kedua*, kekurangmampuan anggota polisi perairan dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek prasarana dan sarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional dan harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah satuan, seperti di Gresik, Bangkalan dan Sampang, anggota polisi perairan hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Pelatihan harwat juga hanya diikuti oleh beberapa personel pada setiap satuan wilayahnya. Oleh karena itulah, pelaksanaan harwat didasarkan pada inisiatif atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan

katalog kapal dan sarana lainnya ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan oleh para anggota polisi perairan.

*Ketiga*, tidak diperkenankan adanya ketersediaan stock komponen suku cadang di markas atau dermaga. Setiap satuan polisi perairan di ditpolair dan polisi perairan di lingkungan Polda Jawa Timur pada umumnya tidak memiliki persediaan sukucadang sarana yang disimpan di dalam markas atau dermaga. Akibatnya, ketika sebuah mesin kapal mengalami kerusakan komponen walaupun bersifat kecil dan sederhana sekalipun, maka prosesnya harus terlebih dahulu dimintakan kepada bagian satpras Polresnya masing-masing. Sementara kalau di ditpolair Polda, maka penggantian atau penyediaan sukucadangnya terlebih dahulu dilaporkan ke bagian perencanaan dan sarana prasarana, dan mereka lah yang kemudian memesan komponen sesuai spesifikasi yang dimintanya. Akibatnya, respon perbaikan terhadap kerusakan atau penggantian suku cadang tersebut membutuhkan waktu cukup lama.

Lebih parah lagi ketika pengusulan penggantian sukucadang mesin itu dilakukan di awal-awal atau akhir tahun berjalan, maka waktu yang dibutuhkan akan lebih lama dari waktu biasanya. Kebijakan ini telah memungkinkan banyak mesin kapal yang akhirnya tidak bisa operasional dan tidak mendukung pelaksanaan tugas polisi perairannya. Pilihannya, satuan polisi perairan akan menggunakan kapal yang sama secara terus menerus dalam setiap patroli rutinnnya. Jika keadaan seperti ini terus dilakukan, maka risiko kerusakan sarana yang ada akan semakin tinggi pada setiap satuan polisi perairan di wilayah polresnya masing-masing.

### **c. Kuantitas dan Kualitas Personel Ditpolair Polda Jatim dan Jajaran**

#### **1) Kuantitas Polisi Perairan**

Sebagaimana terjadi di dua polda, yaitu Polda Sumatera Utara dan Kalimantan Tengah, salah satu persoalan yang cukup signifikan pada satuan polisi perairan di luar dari persoalan ketersediaan sarana dan prasarana khususnya terkait pada spesifikasi yang kurang sesuai dengan karakter wilayah perairannya, adalah persoalan personel. Dalam soal personel, keterbatasan personel polisi perairan yang jumlahnya tidak imbang dengan jumlah kapal yang ada, walaupun spesifikasi beberapa kapalnya kurang cocok untuk wilayah tugasnya. Ketersediaan sarana dan prasarana memang menjadi faktor penting dalam mendukung tugas polisi perairan di wilayahnya masing-masing. Namun ketersediaan sarana itu tidak bermakna banyak ketika jumlah personel polisi perairannya sendiri sedikit dan kurang memiliki kompetensi yang sejalan dengan sarana yang tersedia. Hampir semua satuan polisi perairan di tujuh lokasi penelitian mengalami kekurangan jumlah personel, sehingga rasio yang mengawaki kapal seringkali kurang

tercukupi. Sistem roling anggota untuk mengawaki kapal-kapal patrolinya memiliki tingkat intensitas tinggi. Kondisi demikian tentu akan membawa dampak fisik kelelahan yang cukup besar bagi anggota, dan termasuk beban psikologis dalam menjalankan tugas Kamtibmas di wilayah perairannya.

Ketika ditelusur secara normatif dan formal dari jumlah personel yang tersedia dan Daftar Satuan Personel (DSP) pada setiap satuan polisi perairan dan Ditpolair, maka rasio kekurangannya rata-rata 60 sampai 80%. Rasio ini tentu didasarkan pada kebutuhan anggota polisi per jumlah penduduk di wilayah polresnya. Saat ini rasio yang ada di wilayah Jawa Timur adalah satu orang polisi melayani 2.400 orang penduduk. Walaupun ada beberapa polres yang memiliki rasionya 1:2.650 orang. Secara nasional angka idealnya adalah 1 orang polisi melayani 350 orang saja. Artinya, fenomena rasio yang tidak imbang pada tingkat Polres juga akan berpengaruh besar terhadap jumlah anggota di setiap satuan tingkat Polresnya, termasuk satuan polisi perairan. Bahkan, dibandingkan satuan lain, satuan polisi perairan adalah satuan yang paling dijauhi dari sistem mutasi dan rotasi penugasan kepolisian di tingkat polres. Banyak anggota yang tidak atau enggan berpindah atau dipindahkan ke satuan polisi perairan. Aspek kemahiran melaut dan berenang menjadi alasan yang paling sering dijumpai.

Gambaran ketidakseimbangan rasio polisi yang terjadi secara nasional dan provinsi juga menimpa di tingkat satuan polres masing-masing. Rupanya selain soal pengadaan personel baru pada tingkat tamtama dan bintara yang setiap tahunnya berkurang akibat kebijakan moratorium ataupun *zero growth*, maka faktor kemauan personel polisi umum yang mau dipindahkan ke satuan polisi perairan sangat rendah. Ada beberapa alasan keengganan ataupun ketidakmauan personel polisi tersebut, misalnya (i) kompetensi dan keahlian yang dimiliki tidak berhubungan erat dengan kebutuhan polisi di wilayah perairan; (ii) risiko tugas yang sangat tinggi, karena berada di wilayah atau lingkungan yang cukup berbahaya; (iii) jaminan ekonomi yang kurang menarik; (iv) alasan daerah tugas yang jauh dari tempat tinggal; (v) alasan teknis dan jasmani yang kurang mendukung dalam pelaksanaan tugas polisi perairannya; dan (vi) sulitnya mutasi ke satuan lain ketika telah berada di satuan polisi perairan. Dalam kasus di Jawa Timur, enam kendala tersebut telah menghadirkan rasio jumlah personel satuan polisi perairan di bawah 30 persen dari DSP yang ada. Perhatikan tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah polisi perairan di lingkungan Polda Jawa Timur berikut ini:

Tabel 8: Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan di Jawa Timur

Satuan Polisi Perairan	Jumlah			DSP	Rasio Kekurangan %
	Fungsional/Organik	Staf Pendukung	Total		
Ditpolair Jatim	172	63	253	435	58%
Lamongan	6	3	9	35	25 %
Gresik	6	2	8	30	26 %
Pasuruan	13	2	15	34	44 %
Probolinggo	8	2	10	26	38 %
Sampang	5	2	7	25	28 %
Bangkalan	5	1	6	23	26 %

Sebagaimana terjadi pada berbagai lembaga dan kementerian, sejak lima tahun terakhir tidak ada kebijakan rekrutmen. Demikian juga yang terjadi di kepolisian RI, di mana hampir seluruh satuan polisi perairan di Jawa Timur tidak lagi mendapatkan tambahan personel. Jumlah rata-rata personel antara 10 sampai 15 orang per Polresnya. Jumlah ini tentu sangat memprihatinkan ketika dihadapkan pada kenyataan bahwa kehidupan masyarakat Jawa Timur sangat dekat dengan dunia perairan laut. Selain soal jumlah, maka keadaan yang memprihatinkan lainnya adalah pada usia rata-rata para anggota. Usia rata-rata para anggotanya berada pada usia menengah, yaitu di atas 35 - 45 tahun. Jika diamati seksama, maka sangat jarang ditemukan adanya anggota satuan polisi perairan yang berusia di bawah 30 tahun. Kondisi seperti ini tentu sangat memprihatinkan bagi keberlangsungan sebuah organisasi yang menuntut adanya kaderisasi dan berbagi pengalaman tugas. Bisa jadi, satuan polisi perairan akan disatukan kewenangannya sebagaimana polisi umum lainnya, ketika jumlah personel organisasinya sendiri tidak memenuhi kriteria rasio dan kompetensinya.

## 2) Kualitas Personel Polair

Persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan personel adalah kompetensi anggota. Kompetensi ini umumnya didasarkan pada tingkat kepangkatan, keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota polisi perairan. Di bawah ini adalah tabel kompetensi anggota polisi perairan di seluruh wilayah satuan lokasi penelitian di lingkungan Jawa Timur.

**Tabel 9: Keikutsertaan Anggota dalam Pelatihan dan Pendidikan**

Satuan Polisi Perairan	Jenis Pendidikan/Pelatihan						
	ANT 5	BST	Selam	SAR	Mesin	Radar	Nautice
Ditpolair Jatim	8	2	-	16	5	7	14
Lamongan	2	-	-	-	1	-	-
Gresik	2	-	-	2	-	-	-
Pasuruan	2	-	-	-	1	-	-
Probolinggo	1	-	-	-	-	-	-
Sampang	2	-	-	3	2	-	-
Bangkalan	1	-	-	-	1	-	-

Keikutsertaan anggota personel di tingkat polres dalam kegiatan pelatihan dan kejuruan, sesungguhnya sangat rendah. Hal ini berbanding terbalik dengan anggota polisi perairan yang berada di Ditpolair, di mana akses terhadap pelatihan dan kejuruan lebih besar. Jika dicermati secara seksama, maka perbandingannya rata-rata berada pada posisi 6:1. Artinya, dari lima anggota yang ada, maka hanya satu orang anggota saja yang mengikuti pelatihan. Pelatihan yang diikutinya pun adalah pelatihan dasar, seperti pelatihan yang menjadi syarat masuknya seseorang menjadi anggota polisi perairan. Jika kondisi seperti ini terus berlanjut, maka kompetensi anggota satuan polisi perairan tentu sangat rendah, dan hal ini akan berpengaruh terhadap pekerjaan, khususnya terkait pada pengelolaan sarana, penanganan atas pelanggaran Kamtibmas di sekitar wilayah tugasnya, dan respon terhadap berbagai permintaan masyarakat seperti pada kecelakaan lalu lintas pelayaran laut.

**Tabel 10: Keikutsertaan Pelatihan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Pelatihan Operasional		Pelatihan Harwat	
	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya
Ditpolair Jatim	Daspa	16 Orang	Pemeliharaan dan perawatan ringan kapal	15 Orang
	Dasba	55 Orang		
	Dasta	77 Orang		
	Pa Idik	11 Orang		
	Jurba Idik	17 Orang		
	ANT V	8 Orang		
	ATT V	4 Orang		
	ANT D	15 Orang		
	Nautika	14 Orang		
	Teknik	5 Orang		
	Harwat	15 Orang		

Satuan Polisi Perairan	Pelatihan Operasional		Pelatihan Harwat	
	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya
	SAR Komlek Juru Mudi Laka Laut	16 Orang 7 Orang 2 Orang 2 Orang		
Lamongan	Dasba Daspa ANT V Teknik Harwat SAR Komlek	4 Orang 2 Orang 1 Orang 1 Orang 1 Orang 2 Orang 1 Orang	Pemeliharaan dan perawatan ringan kapal	1 Orang
Gresik	ANT V Teknik Harwat SAR Komlek	2 Orang 1 Orang 1 Orang 1 Orang 2 Orang	Pemeliharaan dan perawatan ringan kapal	1 Orang
Pasuruan	ANT V SAR Pa Idik	3 Orang 1 Orang 1 Orang	-	-
Probolinggo	ANT V SAR Pa Idik Teknik	2 Orang 1 Orang 1 Orang 1 Orang	-	-
Sampang	ANT V SAR Dasba Juru Mudi	2 Orang 1 Orang 2 Orang 1 Orang	-	-
Bangkalan	ANT V SAR Pa Idik Teknik Harwat	2 Orang 1 Orang 1 Orang 1 Orang 1 Orang	Pemeliharaan dan perawatan ringan kapal	1 Orang

Keluhan paling sering dikemukakan bahwa ketiadaan atau keterbatasan pelatihan terkait harwat dan pelatihan lainnya yang ada seringkali dihubungkan dengan ketersediaan pada aspek pembiayaan sebagaimana disebutkan pada poin pertama di atas. Hal ini menunjukkan rendahnya akses anggota polisi perairan dalam keikutsertaan pelatihan yang dilakukan, baik di tingkat Polda (Ditpolair) ataupun di tingkat polres. Banyak informasi yang disampaikan bahwa ketika ada undangan kegiatan pelatihan dari Ditpolair Jakarta ataupun Ditpolair pada satuan polres, maka peserta yang dikirim ke pelatihan tersebut didasarkan pada sistem kedekatan, senioritas, dan tugas bagian yang paling berhubungan. Padahal pelatihan tersebut sebenarnya ditujukan kepada personel-personel yang diharapkan dapat memangku kegiatan operasional dan harwat yang ada di satuan polisi perairannya.

Selain soal pelatihan harwat, pelaksanaan harwat dan bahan baku operasional seringkali menggunakan sistem pelelangan kepada pihak ketiga (vendor). Sayangnya, perusahaan yang memenangkan pelelangan tersebut ada kalanya tidak sesuai atau tidak memenuhi standar dalam memenuhi kebutuhan pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh polisi perairan pada setiap wilayah Polresnya. Ketika proses pelaksanaan harwat telah dilakukan misalnya, banyak mesin kapal C3, speedboat, dan lainnya kemudian menjadi tidak sesuai dengan standar teknik sebagaimana yang ditetapkan dalam katalog mesin dan kapalnya. Ada beberapa komponen mesin yang sulit didapatkan di daerah, dan akhirnya akan menggunakan sistem “kanibal” dengan mesin lain yang dianggap telah rusak parah baik milik polisi perairan ataupun milik pihak lain. Mereka juga biasa memodifikasi alat lain yang dianggap sesuai dengan spesifikasi alat yang dibutuhkan. Langkah terakhir adalah menunggu datangnya kiriman barang dari supplier resmi yang berasal dari Jakarta. Persoalan mesin yang khusus ini memang sulit diatasi dalam persoalan harwatnya. Dalam harwatnya, mesin-mesin tersebut diperlakukan ibarat seorang bayi. Salah pendekatan saja, ia akan rewel. Ketika ia rewel, salah sentuhan saja iya bisa rusak sepanjang waktu. Oleh karena itu, para anggota sering memilih untuk menghindari otak-atik mesin, karena takut salah langkah dan mematikan semua komponen mesin yang ada itu. Tentu hal ini akan menjadi catatan atau teguran keras dari pimpinannya.

## 2. Polda Maluku

### a. Kondisi Geografis dan Gangguan Kamtibmas

#### 1) Kondisi Geografis

Gambar 2. Provinsi Maluku



Provinsi Maluku merupakan salah satu wilayah kepulauan di Indonesia. Karakteristik wilayah yang heterogen dengan ribuan pulau menjadikan provinsi ini berbeda (unik) dari wilayah-wilayah lain. Kondisi alam yang di dominasi lautan seharusnya merupakan kekuatan atau potensi lokal (local specific) bagi pengembangan wilayah yang berbasis pada kearifan lokalnya.

Secara geografis batas-batas antara Maluku Utara dan Provinsi Maluku di bagian Bagian Utara, barat papua provinsi di timur, Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Tengah di Barat, dan The Republik Demokratik Timor-Leste dan Australia di Selatan. Sementara secara total 581 daerah 376 km<sup>2</sup> yang terdiri dari 527 191 km<sup>2</sup> wilayah laut laut, dan 54 185 km<sup>2</sup> wilayah laut, atau dengan kata lain sekitar 90% Provinsi Maluku merupakan daerah laut. Sebagai Provinsi Kepulauan, Maluku memiliki 559 pulau yang memiliki pulau-pulau yang relatif besar beberapa, antara lain: pulau Seram (18 625 km<sup>2</sup>), Pulau Buru (9000 km<sup>2</sup>) Yamdena (5085 km<sup>2</sup>) dan Pulau Wetar (3624 km<sup>2</sup>). Dengan kondisi dominan perairan daerah, Provinsi Maluku sangat terbuka untuk berinteraksi dengan yang lain Provinsi dan negara-negara sekitarnya.

Pulau Maluku memiliki iklim monsoon tropis iklim ini sangat dipengaruhi oleh keberadaan laut perairan yang luas dan berlangsung seirama dengan musim climatic sana. Suhu rata-rata berdasarkan stasiun Meteorologi di Ambon, Tual dan Saumlaki masing C 26,80, 27,70 C dan 27,40 C. Suhu minimum masing-masing 24,00, 24,70 C dan 23,80 C,

sedangkan suhu Tual, kelembaban rata-rata mencapai 85,4% ketika merekam Saumlaki Stasiun Meteorologi menunjukkan kelembaban rata-rata adalah 80,2%.

## 2) Kondisi Gangguan Kamtibmas

Salah satu tugas menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku dan bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya. Kasus illegal logging, illegal maining, human trafficking, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian ikan dengan bahan peledak, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP maupun diluar KUHP. Wilayah perairan adalah wilayah yang sangat ramai dengan lembaga-lembaga yang berwenang menangani pelanggaran di dalamnya. Terlebih ketika kewenangan penyelidikan dan penyidikan juga bisa dilakukan oleh pihak-pihak lain di luar Kepolisian. TNI AL, Bakamla, KKP, Syahbandar, Bea Cukai dan Imigrasi misalnya memiliki kewenangan penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan. Walaupun masing-masing memiliki karakter khusus terhadap kasus dan tempat kejahatannya, namun ia seringkali bertabrakan antara satu lembaga dengan lembaga lainnya. Koordinasi dan kerjasama antar pihak menjadi sangat penting dan strategis untuk penanganan berbagai bentuk pelanggaran yang ada.

Untuk menunjukkan bahwa Polisi perairan telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh satuan Polisi perairan di wilayah

**Tabel 11: Jumlah dan Tahapan Penyelidikan dan Penyidikan Pelanggaran 2017**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah Kasus yang ditangani	Tahapan					
		Penangkapan	Olah TKP	Penyelidikan	Penyidikan	P21	Penyelesaian
Ditpolair Polda Maluku	9	-	-	9	7	5	5
Satpolair Polres Maluku Tenggara Barat	-	-	-	-	-	-	-
Satpolair Polres Pulau Buru	-	-	-	-	-	-	-

Berdasarkan tabel di atas, maka tahapan penyelidikan dan penyidikan kasus hukum di wilayah perairan Maluku rata-rata sangat rendah. Tingkat rendah ini bisa menunjukkan tiga kondisi yang ada, yaitu: wilayah tugas layanan benar-benar aman terkendali, sehingga tidak ada pelaporan kasus dari masyarakat atau pihak lainnya, terjadi pembiaran pelanggaran yang sebenarnya memiliki delik hukum di dalamnya, akibat ketidaktahuan atau ketidaktelitian anggota saat melakukan patroli,

dan pengaruh iklim atau cuaca ekstrim berdampak kepada kegiatan-kegiatan utamanya para nelayan lebih minim dalam melakukan penangkapan ikan baik secara legal maupun illegal. Fakta empiris lainnya menunjukkan luas wilayah perairan laut dibandingkan dengan wilayah komunitas masyarakat pesisir pantai, tidak memungkinkan nadanya pelaporan masyarakat kepada satuan polair dikarenakan posisi geografis wilayah sangat jauh, cenderung menyelesaikan sendiri melalui musyawarah mufakat.

## **b. Kondisi Sarpras**

### **1) Sarana Polair Polda Maluku**

#### **a) Ketersediaan Sarana Satpolair Polda Maluku**

Pada penejelasan di atas telah digambarkan bahwa ketersediaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Polisi perairan pada satuan Polisi perairan di wilayah Maluku. Jika dilihat dari jumlah kapal, sebenarnya seluruh satuan Polisi perairan di berbagai Polda dan Polres itu belum memadai. terlebih ketika dihadapkan dengan ketersediaan kapal yang tidak sesuai dengan karakteristik wilayah perairan yang berhadapan dengan laut lepas.

Permasalahan yang dihadapi sebenarnya lebih terkait pada spesifikasi kapal yang diadakan oleh Sarpras Mabes Polri. Ada banyak kasus, spesifikasi kapal tersebut tidak sesuai dengan yang dibutuhkan di lapangan. Kapal-kapal C3 dengan bahan bakar 2 tak dan body fiber yang diperuntukkan wilayah sungai dan danau seringkali dikirim ke wilayah Polres yang memiliki perairan laut dalam dan bergelombang besar. Hal seperti ini dialami di satuan Polres Maluku Tenggara Barat dan Polres Pulau Buru, sedangkan kedua Polres ini lebih rentan terhadap cuaca ekstrim angin selatan dan angin utara. Yang lebih tepat penggunaan kapal baik tipe C2 dan C3 yang ada di Polres-Polres menggunakan bahan bakar HSD atau solar dan body aluminium guna ketahanan atau terjangan ombak. Terlebih di wilayah perairan Polres Saumlaki /MTB dengan adanya rencana kegiatan eksplorasi tambang minyak dan gas bumi / off shore ditemukannya cadangan potensi yang cukup besar, sehingga kesiapan sarana Polair harus menyesuaikan dengan instansi samping terdekat, dalam hal ini minimal peningkatan eselon Polair atau penambahan BKO induk Direktorat Polair atau Mabes Polri guna mengantisipasi kejahatan berupa perompakan laut terhadap kegiatan loading / unloading di wilayah eksplorasi tersebut.

## b) Jumlah dan Usia Pakai Sarana serta Pemanfaatannya

Salah satu unsur penilaian tentang efektivitas sarana dan prasarana yang menunjang tugas Polisi perairan adalah identifikasi terhadap jumlah, usia pakai dan pemanfaatan sarana yang ada. Identifikasi terhadap jumlah misalnya akan terhubung erat dengan rasio personel yang mengawaki, biaya harwat, dan jangkauan wilayah tugas pelayanannya. Dalam banyak kasus, kapal-kapal yang berada atau dimiliki oleh satuan Polisi perairan di wilayah Maluku adalah kapal-kapal yang merupakan keluaran tahun 2000 awal, dan pengadaan barang pada tahun 2008. Artinya, kapal-kapal C2 dan C3 yang terdapat pada satuan Polisi perairan di tingkat Polda dan Polres rata-rata telah berusia di atas 10 tahun sejak proses pembuatan dan pengadaannya. Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah Polisi perairan di Polda Maluku dan jajaran.

Tabel 12: Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Satuan Polisi Perairan

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat Penyelamatan		
	Jenis	Jumlah	Usia pakai	Jaket	Alat Apung	Usia Pakai
Ditpolair Polda Maluku	C1	1	12 Thn	-	-	-
	C2	10	3-12 Thn	109	7	3-4 Thn
	C3	7	12-16 Thn	36	1	3-4 Thn
	RIB	3		24	-	1 Thn
	RIB Tactical	1		10	-	2 Minggu
Satpolair Polres Tenggara Barat	C2	2	6 Thn	12	2	1 Thn
Satpolair Polres Pulau Buru	C2	2	3 Thn	6	2	1 Thn
	C3	1	1 Thn	-	-	-

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat adanya kecenderungan yang mencolok. Dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Usia pakai body kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, diterjang oleh ombak besar, atau terancam oleh batu karang, cuaca yang ekstrim, dan kejadian terbalik, maka usia pakainya bisa bertahan maksimal di atas 20 tahun. Yang menjadi perhatian khusus dan menjadi temuan dalam penelitian adalah pemakaian bahan body kapal dengan menggunakan fiber akan lebih cepat mengalami kerusakan karena

pengaruh air laut terhadap ketahanan body akan memudahkan keropos demikian pula pengaruh wilayah yang lebih banyak terdapat terumbu karang. Tingkat kerusakan mesin yang masih menggunakan BBM 2 tax berdampak kepada komponen mesin dari pengaruh campuran bahan bakar dengan oli yang tidak sesuai dengan kualitas oli tersebut, perbandingannya oli melebihi jumlah kapasitas BBM, sehingga mesin sering mengalami kerusakan/panas dan hal ini sangat membahayakan bagi personel Polri Polair dalam kegiatan patroli laut bila terjadi di tengah laut.

**c) Usia Pakai dan Tingkat Kerusakan Prasarana**

Ketersediaan prasarana berupa dermaga pada Direktorat Polair Polda Maluku masih cukup memadai jika melihat dari pada luasan dan penempatan sarana baik dalam kondisi pasang maupun surut air laut. Demikian pula dengan posisi dermaga yang cukup representatif karena menghadap daratan, sehingga pengaruh ombak tidak terlalu signifikan ketika terjadi perubahan iklim terutama saat cuaca ekstrim. Fakta empiris menunjukkan penempatan beberapa sarana diatas dermaga masih terlindungi, karena beberapa sarana kapal ditutup oleh fasilitas in door (tertutup), fasilitas in door lainnya terbangun bersebelahan dengan dermaga. Namun sebaliknya ketersediaan prasarana di Polres Saumlaki/MTB dan Polres Pulau Buru/Namlea sama sekali tidak dilengkapi dengan fasilitas formal yang dimiliki oleh Polres, sehingga penempatan sarana kapal melekat pada instansi lain dan masyarakat sebagai hasil upaya penggalangan personel Polair, dalam usahanya menitipkan sarana tersebut. Upaya jajaran Polres dalam menyiapkan prasarana berupa dermaga telah dilakukan melalui pengajuan kebutuhan baik formal/dinas maupun informal dalam hal ini Pemda setempat belum teralisasi. Ketidaktersediaan prasarana sangat berpengaruh kepada maintenance/perawatan sarana kapal.

**d) Keunggulan dan kelemahan Sarpras Yang Dimiliki**

Perhatian terhadap ketersediaan dan keberadaan sarana dan prasarana yang mendukung kinerja Polisi perairan pada umumnya didasarkan pada rasio jumlah, usia pakai, dan keunggulan yang terdapat di dalamnya. Rasio jumlah dan usia pakai telah diterangkan secara detail di bagian sebelumnya. Pada pembahasan ini kita mengungkap mengenai aspek keunggulan dan kelemahan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh satuan Polisi perairan di wilayah Maluku. Bagian ini kita akan ungkap item per itemnya.

(1) Kapal

Seluruh satuan Polisi perairan, baik di tingkat Ditpolair ataupun Satpolair Polres seluruhnya memiliki kapal dengan berbagai tipenya. Masalah jumlah kapal tersebut cukup bervariasi, sebagaimana tabel di atas. Beberapa satuan Polisi perairan di tingkat Polres memang seringkali menghadapi persoalan tentang rasio jumlah kapal dengan jumlah anggota dikaitkan dengan kompetensi personel yang mengawaki. Keadaan ini berhubungan dengan kompetensi anggota yang seringkali tidak sesuai dengan kompetensi tugas Polisi perairan yang cukup beresiko.

Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan tipe-tipe kapal berdasarkan informasi dari satuan Polisi perairan di berbagai wilayah. Informasi ini tentu didasarkan pada pengalaman selama menggunakannya, bukan didasarkan pada standar yang ditetapkan dalam katalog kapal dari perusahaan pengadaannya.

Tabel 13. Keunggulan dan Kelemahan Kapal

Satuan Polisi Perairan	Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
Ditpolair Polda Maluku	B1	-	-	-	-
	C1	MT-88	Mesin dalam	-	-
	C2	Premium / MT - 88	Mesin dalam / Tempel	3. Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan. 4. Perawatn lebih mudah	4. Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah. 5. Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.
	C3	Premium / Kerosine	Mesin dalam / Tempel	-	-
	RIB	Premium	Mesin Tempel	-	-
	RIB Tactical	Premium	Mesin Tempel	-	-
	Rubber Boat	Premium	Mesin Tempel	-	-
Satpolair Polres Maluku Tenggara Barat	C2	Premium + Oli pelumas 2T	Yamaha 150 2 unit PK mesin tempel	1. Perawatan lebih mudah 2. Sangat membantu jika terjadi trouble engine	1. Spare part sulit 2. Konsumsi BBM lebih boros
Satpolair Polres Pulau Buru	C2	Premium	Yamaha mesin tempel	1. Perawatan lebih mudah 2. Sangat membantu jika	1. Spare part sulit 2. Konsumsi BBM lebih boros

Satuan Polisi Perairan	Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
				terjadi trouble engine	

Tabel di atas menunjukkan adanya keunggulan dan kelemahan berdasarkan pengalaman yang dirasakan oleh para anggota Polisi perairan, bukan didasarkan gambaran yang dijelaskan oleh produsen kapal. Pengalaman para anggota tersebut menjadi penting untuk menjadi pelajaran dalam penentuan kapasitas dan spesifikasi pengadaan kapal oleh Mabes Polri.

## (2) Senjata dan Peralatan Kapal Lainnya (Alat Keselamatan)

Aspek sarana lain yang dianggap penting adalah senjata dan peralatan kapal lainnya. Walaupun jumlah senjata Polisi perairan sangat terbatas, karena terkait pada proses administrasi yang ada di satpras Polres dan uji psikotes kelayakan pemilik senjata, namun senjata yang terbatas tersebut tetap diperlukan dalam pelaksanaan tugas Polisi perairan. Pada umumnya senjata yang dimiliki atau digunakan oleh Polisi perairan adalah revolver. Pada waktu-waktu tertentu, mereka akan dipinjamkan SS V2 sabhara dari pihak Satpras Polres dalam kegiatan-kegiatan tertentu.

**Tabel 14. Keunggulan dan Kelemahan Senjata dan Peralatan Lainnya**

Satuan Perairan	Polisi	Jenis Senpi/Tipe	Jenis	Komponen Utama	Keunggulan	Kelemahan
Ditpolair Maluku	Polda	Revolver				
		Senjata Bahu				
		Radat				
		Alat Komunikasi				
Satpolair Maluku Barat	Polres Tenggara	Senjata Bahu	SS1-V1	-	Cocok untuk wilayah perairan	Terlalu besar untuk mobilisasi personel di atas kapal
		Alkom	Radio Rik	Radio antena	Baik untuk komunikasi internal Polres	Jangkauan kurang maksimal
			Radio VHF	Radio antena	Baik untuk komunikasi dengan radio jalur umum	Jangkauan kurang maksimal
			Radio HT	Radio charger	Mudah dibawa kemana-mana	Jangkauan kurang maksimal

Satuan Perairan	Polisi	Jenis Senpi/Tipe	Jenis	Komponen Utama	Keunggulan	Kelemahan
Satpolair Pulau Buru	Polres	Senjata Bahu	SS1-V1	-	Cocok untuk wilayah perairan	Terlalu besar untuk mobilisasi personel di atas kapal

## 2) Prasarana Dermaga, Mess dan standar Minimum

Aspek lain yang tak kalah penting untuk menunjang pelaksanaan tugas Polisi perairan selain sarana adalah prasarana yang dimiliki atau dikelola oleh setiap satuan wilayahnya masing-masing. Prasarana itu mencakup markas, dermaga dan mess personel. Ketiganya walaupun berupa tempat kedudukan anggota saat bertugas dan tempat sarana mendiaminya menjadi sangat penting. Kondisi markas, dermaga dan mess personel yang memadai akan menunjang kinerja Polisi perairan untuk lebih baik.

Ketika keadaan markas, mess, dan dermaga sangat kondusif, maka personel Polisi perairan dapat melaksanakan tugas dengan baik. Secara kejiwaan mereka akan merasa nyaman saat berada di markas dan dermaga, sehingga siap merespon apapun yang terjadi. Sementara saat di mess, mereka dapat beristirahat dengan baik, sehingga mereka akan segar bugar saat bertugas kembali. Demikian juga dengan keadaan dermaga yang mencakup tempat sandar kapal dan penyimpanan bahan bakar atau peralatan kapal lainnya. Ketika dermaga telah dimiliki, maka ada aspek untuk menjaga sebaik mungkin. Perasaan ini juga akan mendorong pada upaya untuk menjaga dan merawat sarana yang mendiaminya.

**Tabel 15. Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Markas/Kantor		Dermaga		Mess Anggota	
	Hak Milik	Hak Pakai	Milik Satuan	Menumpang Pelabuhan	Ada	Tidak Ada
Ditpolair Polda Maluku	-	√	√	-	√	-
Satpolair Polres Maluku Tenggara Barat	-	√	-	√	-	√
Satpolair Polres Pulau Buru	-	√	-	√	-	√

Berdasarkan tabel di atas, maka hal paling penting yang perlu diperhatikan adalah tentang ketersediaan prasarana markas/kantor, dermaga dan mess anggota. Hampir semua prasarana Polisi perairan berupa dermaga masih berstatus menumpang dari pihak pelabuhan maupun swasta. Keadaan demikian memungkinkan kinerja Polisi perairan dapat terganggu, karena terkait pada ketergantungan yang bisa saja mempengaruhi independensi satuan dalam menjalankan tugas.

### 3) Dukungan Operasional dan Harwat

Kondisi memprihatinkan pada aspek prasarana dan sarana yang dimiliki oleh Polisi perairan pada satuan wilayah di Maluku bisa disebabkan oleh dua hal. *Pertama*, dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Tabel pembiayaan operasional dan harwat di bawah menunjukkan gejala kekurangdukungan dalam operasional dan harwat yang ada pada satuan Polisi perairan.

**Tabel 16. Pembiayaan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)
Ditpolair Polda Maluku	-	-	-	-	-	-
Satpolair Polres Maluku Tenggara Barat	Uang saku ABK	150.000	250.000	Perawatan rutin kapal	50 juta per tahun	100 juta per tahun
Satpolair Polres Pulau Buru	Uang saku patroli	2.400.000	6.000.000	Perawatan rutin kapal	119 juta	150 juta

Berdasarkan tabel di atas, gejala paling tampak adalah kekurangan pembiayaan dalam operasional khususnya kegiatan patroli, dan harwat pada setiap item sarana dan prasarana yang ada. Ketika pembiayaan harwat per tahun untuk membiayai perawatan terhadap kapal-kapal C1, C2, C3 dan RIB belum terpenuhi, maka akan mempengaruhi kelangsungan dan usia pakai dari pada kapal-kapal tersebut dalam kegiatan patroli rutin. Hal tersebut tentu tidak seimbang dengan tuntutan kebutuhannya.

Begitu pula dengan kekurangmampuan anggota Polisi perairan dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek sarana dan prasarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah satuan, anggota Polisi perairan hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Hal itu pun pada umumnya didasarkan pada inisiatif

atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan katalog kapal dan sarana lainnya, ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan.

**c. Kuantitas dan Kualitas Personel Polda Maluku**

1) Jumlah dan Kompetensi Polisi Perairan

Ketersediaan sarana dan prasarana memang menjadi faktor penting dalam mendukung tugas Polisi perairan di wilayahnya masing-masing. Namun, ketersediaan sarana itu tidak bermakna banyak ketika jumlah personel Polisi perairannya sendiri sedikit dan kurang memiliki kompetensi yang sejalan dengan sarana yang tersedia. Hampir semua satuan Polisi perairan di lima lokasi penelitian mengalami kekurangan jumlah personel, sehingga rasio yang mengawaki kapal pun seringkali kurang tercukupi. Akibatnya, sistem roling anggota untuk mengawaki kapal-kapal patrolinya memiliki tingkat intensitas tinggi. Kondisi demikian tentu akan membawa dampak fisik kelelahan yang cukup besar bagi anggota, dan termasuk beban psikologis dalam menjalankan tugas Kamtibmas di wilayah perairannya. Di bawah ini adalah tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah Polisi perairan di Maluku.

**Tabel 17. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah			DSP	Rasio Kekurangan %
	Fungsional/Organik	Staf Pendukung	Total		
Ditpolair Polda Maluku	79 orang	39 orang	118	199	59 %
Satpolair Polres Maluku Tenggara Barat	11 orang	2 orang	13	34	30 %
Satpolair Polres Pulau Buru	15 orang	2 orang	17	34	50 %

Selain soal jumlah personel, ada persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan kompetensi anggota. Kompetensi ini pada umumnya didasarkan pada tingkat keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota Polisi perairan.

2) Tingkat Pengetahuan Bentuk-Bentuk Kejahatan Perairan Laut

Selain persoalan kompetensi teknis di atas, persoalan lain yang cukup berpengaruh kepada kemampuan dan kompetensi personel Polisi perairan adalah tingkat pengetahuan terhadap bentuk-bentuk kejahatan atau gangguan Kamtibmas pada wilayah perairan sesuai dengan regulasi yang setiap saat berkembang dan berubah. Kata pengetahuan tersebut tentu tidak hanya berhubungan dengan aspek kejadian atau peristiwa kejahatannya, tetapi juga mencakup peraturan dan undang-undang atau KUHP yang mencakupi di dalamnya. Memang pengetahuan dan pengembangan untuk kewenangan tersebut akan dikuasai oleh

anggota satuan yang berada pada seksi Gakkum, tetapi tahap pengumpulan informasi, pencegahan dan penangkapan awal sebenarnya berada pada petugas patroli yang berada di lapangan. Mereka lah yang menjadi pihak penting dalam melihat dan merespon langsung bentuk kejahatan sesuai konteks waktu, dan tempat delik kejahatannya.

Pengetahuan bentuk-bentuk kejahatan beserta penanganannya dapat diperoleh melalui keikutsertaan anggota Polisi perairan pada kegiatan-kegiatan sosialisasi, penyuluhan dan pendidikan khusus yang berkaitan dengan penindakan hukum di wilayah perairan. Sayangnya, dalam banyak satuan Polisi perairan di wilayah Maluku, keterlibatan anggota dalam kegiatan-kegiatan tersebut sangat rendah, demikian pula kurangnya pemberian petunjuk teknis tentang penyelidikan dan penyidikan dari pembina fungsi teknis di luar Satker Pol air. Hal ini didasarkan pada data jenis kegiatan lain di luar patroli yang rutin dilakukan, ataupun undangan kegiatan mengikuti pelatihan atau kegiatan tersebut, terutama kegiatan oleh pembina fungsi teknis satuan atas.

**Tabel 18. Jenis dan Jumlah Kegiatan**

Satuan Polisi Perairan	Keikutsertaan Anggota Dalam Jenis Kegiatan					Keterangan
	Seminar	Sosialisasi	Penyuluhan	Rapat Koordinasi	Diskusi Terbatas	
Ditpolair Polda Maluku	4	6	6	9	7	-
Satpolair Polres Maluku Tenggara Bara	-	2	4	3	2	-
Satpolair Polres Pulau Buru	-	2	4	2	3	-

Tabel di atas menunjukkan rendahnya keikutsertaan anggota Polisi perairan di setiap wilayah satuan Polresnya. Artinya, pelaksanaan tugas Kamtibmas yang dilakukan oleh Polisi perairan lebih banyak didasarkan pada hasil common sense, kebiasaan umum, dan praduga dari para anggota di lapangan. Jika pembiaran ini terus dilakukan, maka antipati dan tuntutan balik terhadap Polisi perairan di wilayah Maluku bisa sangat mungkin terjadi pada suatu saat nanti. Namun demikian tidaklah sangat berpengaruh bahwa kegiatan tersebut diatas berdampak kepada motivasi personel polair dalam menjalankan tugas di wilayahnya, akan lebih berpengaruh bila kemampuan personel Polair tidak diimbangi dengan penguasaan teknis dalam upaya penegakan hukum di perairan, utamanya terhadap kejahatan-kejahatan yang bersifat *lex specialis*, dapat di contohkan ketika personel Polair melakukan kegiatan upaya paksa terhadap kapal asing berbendera asing, kondisi seperti ini menuntut adanya kemampuan personel polair yang lebih terhadap pengetahuan hukum terkait dengan peraturan pelayaran internasional guna

menghindari tuntutan Mahkamah internasional. Wilayah perairan Polda Maluku menuntut perlunya kemampuan pengetahuan yang lebih terhadap personel Polair dalam menjalankan tugasnya, mengingat alur laut kepulauan Indonesia / ALKI terdapat dua jalur penting di wilayah ini yang dilewati oleh kapal-kapal berbendera asing, sehingga menjadi peran yang sangat penting terhadap mobilisasi pada alur tersebut terutama aspek keamanan guna menghindari adanya penyalahgunaan keistimewaan fasilitas kapal-kapal asing, baik yang akan melakukan loading dan dumping di wilayah kepulauan Maluku dan sekitarnya, ataupun sebagai jalur antara perairan internasional.

### **3. Polda Papua Barat**

#### **a. Kondisi Geografis dan Gangguan Kamtibmas**

##### **1) Kondisi Geografis**

**Gambar 3. Provinsi Papua Barat**



Karakter wilayah di Papua Barat cukup beragam dengan klasifikasi wilayahnya masing-masing. Di dalamnya ada gelombang besar, samudra pasifik, berbagai gugusan pulau, risiko bencana angin kencang, gempa bumi dan tsunami yang sangat besar, dan lainnya menjadi perhatian penting dalam penyediaan sarana dan prasarana bagi Polisi perairan;

Pintu-pintu penyelundupan sangat banyak, khususnya di wilayah barat, karena keadaan laut di sana jarang tersentuh oleh patroli Polisi perairan dan pihak lain yang memiliki kewenangan di laut;

Masyarakat di wilayah pesisir perairannya kebanyakan adalah masyarakat nelayan tradisional yang menggunakan alat tangkap sederhana, seperti pancing, jaring dengan mata pukat yang kecil, tombak, dan lainnya. Walaupun ada sebagian nelayan lain yang sering menggunakan bom ikan dan potasium. Namun, seiring waktu, *destruktive fishing* ini pun akhirnya mulai ditinggalkan oleh masyarakat, baik khawatir karena terkena sanksi hukum ataupun karena kesadaran atas risiko yang dihadapinya sendiri;

Masyarakat Papua Barat menerapkan hak ulayat laut atau sasi, di mana setiap kepala suku berhak meminta sejumlah “biaya adat” kepada para nelayan yang melakukan penangkapan ikan di wilayahnya. Terlepas dari kepentingan ekonomi di dalamnya, ulayat sasi juga telah memungkinkan sistem konservasi dan *over fishing* dapat dihindarkan sedemikian rupa. Namun, ketidaktahuan masyarakat lain atas pemberlakuan adat sasi akan menimbulkan konflik horizontal di antara para nelayan.

## 2) **Kondisi Gangguan Kamtibmas**

Hal penting lain terkait identifikasi kompetensi anggota polisi perairan adalah kemampuan penyelidikan dan penyidikan terhadap berbagai kejadian yang dianggap mengandung unsur hukum pidana atau hukum perdata. Berbagai tindakan kejahatan dan pelanggaran Kamtibmas dapat terdeteksi ketika ada pemahaman dan pengetahuan yang kuat atasnya. Proses penyelidikan dan penyidikan pun dapat dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah itu. Oleh karena itu, salah satu tugas utama menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku beserta pengetahuan mereka terhadap bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya.

Kasus perompakan, *illegal fishing*, *illegal mining*, *suply dan demand illegal logging*, penyelundupan barang, *human traficking*, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP. Namun, ada beberapa kasus pelanggaran yang masih bersifat abu-abu, baik dalam persoalan delik hukumnya ataupun berdasarkan pihak mana yang paling berwenang dalam melakukan penyidikan terhadapnya. Salah satu contohnya adalah penggunaan jaring yang tidak ramah lingkungan tetapi belum termuat dalam Undang-undang atau peraturan lainnya.

Penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan, sebenarnya sama saja dengan mekanisme yang dilakukan pada kasus-kasus kejahatan di wilayah daratan yang dilakukan para penyidik polisi di satuan Polresnya masing-

masing. Untuk menunjukkan bahwa polisi perairan telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh satuan polisi perairan di wilayah Papua Barat.

**Tabel 19. Jumlah dan Tahapan Penyelidikan dan Penyidikan Pelanggaran 2017**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah Kasus yang ditangani	Tahapan					
		Penangkaan	Olah TKP	Penyidikan	Penyidikan	P21	Penyelesaian
Polres Manokwari	2 Kss	-	-	-	-	2 Kss	-
Polda Papua Barat	10	10	-	10	10	10	10
Polres Sorong Kota	8	8	ada	ada	ada	-	4 kss msh dlm lidik-sidik 1 kss dilimpahkan ke Polres 2 kss penolakan otopsi dr Kel 1 kss pencabutan laporan
Satpolair Polres Sorong Kabupaten	-	-	-	-	-	-	-
Satpolair Polres Raja Ampat	1	-	1	1	-	-	-

Jika dibandingkan dengan jumlah populasi yang ada dan luasnya wilayah perairan yang dimiliki, maka tingkat kejahatan (terlapor dan tertindaklanjuti) sangat rendah. Hal ini terlihat pada tahapan penyelidikan dan penyidikan kasus hukum di wilayah perairan yang diajukan ke kejaksaan sangat rendah.

## **b. Kondisi Sarpras**

### **1) Sarana Polair Polda Papua Barat**

#### **a) Ketersediaan Sarana Satpolair**

Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah alat Negara yang diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) di dalam negeri. Selain proses penindakan, tugas Polisi juga mencakup pencegahan gangguan dan gangguan kamtibmas keamanan, serta menjadi pihak pengayom dan pemelihara rasa aman bagi masyarakat. Tugas ini pun diimplementasikan oleh satuan-satuan tugas Kepolisian. Salah satu satuan Kepolisian itu adalah Polisi perairan yang menjadi perangkat utama pemelihara Kamtibmas di wilayah perairan. Cakupan wilayah perairan itu sendiri terdiri dari laut, sungai, muara,

dan danau. Setiap cakupan wilayah tersebut tentu menuntut sarana dan prasarana sesuai karakter wilayahnya, baik secara umum ataupun secara khusus.

Secara umum misalnya adalah kondisi sarana yang sesuai dengan karakter wilayahnya. Sementara secara khusus merujuk pada kekhususan aspek yang hadir bersamaan dengan karakter wilayahnya. Lautan misalnya, dalam kondisi tertentu dapat diartikan sebagai sebuah karakter wilayah yang berbeda dengan lingkungan sungai dan danau. Namun, di wilayah perairan laut sendiri terjadi perbedaan yang cukup tajam, dan perbedaan itu akhirnya menuntut ketersediaan sarana yang sesuai dan memadai karakter khususnya. Karakter khusus itu misalnya, laut dalam (selain bergelombang besar dan berbatu karang) dan laut dangkal (selain juga berpasir, bergelombang sedang, penuh dengan pohon bakau, dan berbatu karang). Karakter-karakter khusus tersebut perlu diperhatikan dalam penyediaan sarana kapal dan senjata yang diperuntukkan bagi Polisi perairan di wilayah Papua Barat. Berikut ini adalah tabel ketersediaan sarana di satuan-satuan Polisi perairan yang menjadi lokasi penelitian. Ketersediaan sarana pada satuan-satuan polisi perairan yang berada di lingkungan Polda Papua Barat tergambarkan secara jelas pada tabel di bawah ini:

**Tabel 20. Ketersediaan Sarana Satuan Polisi Perairan Polda Papua Barat**

Satuan Polisi Perairan	Kapal		Senjata	Alat Penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jumlah		Jaket	Alat Apung	
Satpolair Polres Manokwari	C-1	-	1 pucuk	30	6	6
	C-2	1				
	C-3	3				
	Sea Rider	1				
	Perahu karet	1				
Ditpolair Polda Papua Barat	C-1	1	4 pucuk	7	1	
	C-3	3				
	RIB	1				
	Rubber boat	7				
Satpolair Polres Sorong Kota	C-2	1	-	6	-	Radar Furuno (RR)
	C-3	1	-	4	-	Navnet (RR)
Satpolair Polres Sorong Kabupaten	C-3	1	2	21	2	GPS, Radio kapal, kompas
Satpolair Polres Raja Ampat	C-2	2	-	10	-	1
	C-3	1	-	4	-	1

Jika diperhatikan secara seksama, ketersediaan kapal di setiap Polres di lingkungan Papua Barat kurang memenuhi rasio luas wilayah perairan, jumlah populasi, ketersebaran pendudukan, dan empat karakter wilayah perairannya. Secara umum sarana kapal di tingkat polres hanya disediakan jenis tipe C1 dan tipe C3. Kecuali satuan di ditpolair yang hanya memiliki kapal tipe C1. Hal ini sangat disayangkan, karena wilayah ini mencakup kawasan kepala burung pulau Papua dan kepulauan-kepulauan di sekelilingnya. Di sebelah utara, provinsi ini dibatasi oleh Samudra Pasifik, bagian barat berbatasan dengan provinsi Maluku Utara dan provinsi Maluku, bagian timur dibatasi oleh Teluk Cenderawasih, selatan dengan Laut Seram dan tenggara berbatasan dengan provinsi Papua. Batas Papua Barat hampir sama dengan batas Afdeling ("bagian") West Nieuw-Guinea ("Guinea Baru Barat") pada masa Hindia Belanda. Provinsi ini dibagi dalam beberapa kabupaten dan Kota.

#### b) Jumlah dan Usia Pakai Sarana serta Pemanfaatannya

Salah satu pengukuran efektivitas sarana dan prasarana adalah usia pakai, sebagaimana argumentasi atau justifikasi yang disodorkan dalam ketentuan pembiayaan yang ada. Artinya, usia pakai akan terkait erat dengan komposisi pembiayaan harwat yang dialokasikan. Hal ini juga terkait pada kemampuan kerja sarana yang diharapkan. Semakin tua usia pakai sebuah sarana seperti kapal, tentu akan semakin besar biaya operasional, biaya perawatannya dan termasuk semakin besar risiko kerusakan, dan sayangnya semakin rendah efektivitasnya. Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah polisi perairan di lingkungan Papua Barat pada triwulan pertama tahun 2018.

Tabel 21. Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Polair Papua Barat

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat Penyelamatan		
	Jenis	Jum	Usia pakai	Jaket	Alat Apung	Usia Pakai
Satpolair Polres Manokwari	C-1	-	-	30	10	4 Tahun
	C-2	1	KP Raimuti 1003 (5 Th)			
	C-3	3	KP Raimuti 1001 (20 Th) KP Raimuti 1002 (13 Th) KP Raimuti 1004 (1 Th)			
	Sea Rider	1	1 Tahun			
	Perahu Karet	1	4 Tahun			
Ditpolair Polda Papua Barat	C-1	1	1 Tahun	7	1	1 Th
	C-3	3	2 Tahun			
	RIB	1	1 Tahun			
	Perahu karet	7	2= 3 tahun, 5 =3 bulan			

Satpolair Polres Sorong Kota	C-2	1	13 Tahun	9	-	13 Th
	C-3	1	7 Tahun	4	-	7 Th
	RS	1	17 Tahun	-	-	17 Th
Satpolair Polres Sorong Kabupaten	C-3 Mini	1	1 Tahun	21	2	6
	Rubber Boat	2	6 Tahun			
Satpolair Polres Raja Ampat	C-2	2	6 Tahun	10	-	6 Th
	C-3	1	7 Tahun	4	-	7 Th

Berdasarkan tabel di atas, setidaknya ada gambaran penting mengenai aspek-aspek yang mendasar dari ketersediaan sarana di setiap satuan polisi perairannya. Gambaran tersebut akan memberikan justifikasi bahwa pengadaan sarana tidak unich pengadaan barang dan jasa, tetapi di dalamnya juga sarat dengan tuntutan-tuntutan lainnya, semisal penambahan anggota polisi perairan di setiap polresnya, penambahan biaya harwat dan operasional, dan dukungan lainnya. Dua gambaran tentang ketersediaan sarana itu sebagai berikut:

Pengadaan kapal-kapal di satuan polisi perairan di wilayah Papua Barat tercatat yang paling tua adalah tahun 2008, dan yang termuda adalah pengadaan di tahun 2017 akhir, dan datang ke satuan awal tahun 2018. Rata-rata usia pakai di seluruh satuan polisi perairannya antara 2 sampai 10 tahun. Kapal-kapal speedboat atau C3 baru belum bisa dioperasikan oleh anggota karena terkait belum adanya persiapan teknis dari satuan polisi perairan di tingkat polresnya, belum adanya nomor lambung dan belum adanya sprint dari Polres untuk pelaksanaan patroli yang menggunakan kapal-kapal baru tersebut.

Berdasarkan tahun pengadaan, maka usia pakai kapal masih relatif baru, dan tuntutan perbaikan mesin dan kapal juga belum begitu banyak. Namun, ada beberapa kapal di satuan Polres jajaran telah mengalami kerusakan, akibat benturan langsung dengan tempat sandar dan sistem harwat yang kurang sesuai dengan spesifikasi mesin. Demikian juga dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Kapal dan mesinnya bisa bertahan di atas 10 tahun penggunaan, walaupun ia sebenarnya dirancang untuk usia 20 sampai 30 tahun dari awal pengadaan barunya. Sementara usia pakai peralatan kapal dan alat penyelamatan itu hanya mampu berkisar 3 sampai 5 tahun.

Sayangnya banyak satuan polisi perairan menganggap bahwa permasalahan ini tidak penting. Jika semua peralatan kapal ini kemudian diasumsikan sama dengan usia kapal, dan penggunaannya sama dengan proses operasional kapal, maka ia akan sangat membahayakan personil yang mengawakinya. Selain itu, rasa percaya diri para personil dalam mengawakinya pun akan berkurang. Keadaan terakhir ini sering dijumpai pada setiap satuan polisi perairan wilayah Papua Barat. Banyak alat keselamatan, baik jaket keselamatan, alat pelampung, Avar (alat pemadam kebakaran), dan lainnya telah melewati masa usia pakai (kadaluarsa). Di satu sisi, keadaan ini terjadi karena kurangnya pengawasan terhadap barang dan perlengkapan yang ada. Sedangkan di sisi lain, biaya harwat kurang mencukupi dan ditambah segala pengadaan yang sifatnya material berharga mahal semuanya dikembalikan kepada pihak Mabes di Jakarta. Sementara pihak Mabes sendiri tidak memperhitungkan persoalan ini sebagai suatu permasalahan yang urgen bagi satuan polisi perairannya.

Usia pakai kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama (dengan catatan jika sistem harwatnya juga berjalan baik) dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Badan kapal akan awet jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, terterjang oleh kayu-kayu besar, atau tertancap oleh tunggak-tunggak batang pohon bakau dan kayu-kayu material terjatuh dari kapal pengangkut kayu, tidak terkena tritip yang banyak, tidak berbenturan langsung dengan tempat sandaran kapal yang terbuat dari beton, dan kejadian terbalik, maka usia pakai kapal bisa bertahan maksimal 30 tahun.

Keadaan kapal di atas sangat berbeda dengan keadaan mesin sebagai komponen utamanya. Masa pakai mesin pada umumnya lebih rendah dibandingkan komponen keras lainnya. Terlebih mesin-mesin yang sering digunakan oleh unit-unit kapal yang dimiliki oleh polisi perairan rata-rata adalah mesin tempel tersebut. Mesin tempel memiliki usia pakai lebih pendek dibandingkan mesin duduk atau *built in*. Mesin tempel memiliki risiko kerusakan yang sangat tinggi, karena getaran langsung berbalik arah ke komponen mesin, terpaan air laut bersifat langsung, dan mesin tempel ini seperti mudah rewel di mana ia memerlukan perhatian cukup besar.

Mesin tempel sendiri memiliki kelebihan dalam meringankan beban kapal, sehingga tingkat kecepatannya bisa maksimal. Keadaan masa pakai antara mesin dan kapal itu memang sangat berbeda. Mesin selalu diibaratkan seperti “komponen lunak” yang berada

pada kapal sebagai “komponen kasar”nya. Masa pakai mesin sangat terbatas, masa efektifnya tidak lebih dari 10 tahun lamanya. Setelah lebih dari 10 tahun, maka sebuah mesin tempel kapal dengan merek terkenal seperti Yamaha dan Honda sekalipun akan mengalami penyusutan kerja mesin secara drastis, terlebih ketika mesin tersebut tidak terawat dengan baik. Artinya, antara usia pakai dan usia pakai mesin rata-rata adalah 3:1, yaitu 30 tahun untuk kapal, dan 10 tahun untuk mesin.

### c) Keunggulan dan Kelemahan Sarpras Yang Dimiliki

Kelemahan dan keunggulan yang ada masih bersifat subyektif pengguna. Hal ini tentu berbeda dengan keunggulan yang ditawarkan perusahaan pembuatnya, baik dalam iklan ataupun dalam katalog kapalnya. Subyektivitas pengguna menjadi sangat penting untuk mengetahui tingkat keunggulan dan kelemahan kapal di wilayah perairannya.

**Tabel 22. Keunggulan dan Kelemahan Kapal di Papua Barat**

Satuan Polair	Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
Polres Manokwari	C-2 KP. Raimuti 1003	Bensin / Peralite	Yamaha 150 PK X 2	Perawatan Mudah	Jarak tempuh terbatas
	C-3 KP Raimuti 1001 KP Raimuti 1002 KP Raimuti 1004	Bensin / Peralite Bensin / Peralite Bensin / Peralite	Yamaha 40 PK X 2 Yamaha 85 PK X 2 Yamaha 85 PK X 2	Perawatan Mudah Perawatan Mudah Perawatan Mudah	Jarak tempuh terbatas
	Sea Rider	Bensin / Peralite	Evintrude 200 PK X 2	Perawatan Mudah	Jarak tempuh terbatas
	Perahu Karet / Rubber Boat	Bensin / Peralite	Mariner 40 PK	Perawatan Mudah	Jarak tempuh terbatas
	Ditpolair Polda Papua Barat	C-1	Solar	Induk Men	Kapal lebih besar dan jarak tempuh jauh
C-3		Premium / Bensin	Motor tempel	Dapat masuk ke tempat selat kecil	Tidak bisa menempuh jarak jauh
Rubber Boat		Premium / Bensin	Motor tempel	Dapat masuk ke tempat selat kecil	Tidak bisa menempuh jarak jauh
Polres Sorong Kota	C-2	Bensin	Mesin tempel Yamaha 200 PK	Spare part mudah didapat	Boros BBM
	C-3	Bensin	Mesin tempel Mercuruy 250 PK	Tenaga mesin besar	Spare part mahal dan sulit didapat
	Rubber Boat / RS	Bensin Campur	Mesin tempel Yamaha 40 PK	Spare part mudah didapat	Boros BBM

Polres Sorong Kabupaten	C-3 Mini	MT. 88	Yamaha 85 PK	Perawatan mudah	BBM Boros
	Rubber Boat / RS	MT. 88	Mercury 40 PK	Mesin irit	Sparepart sulit
Polres Raja Ampat	C-2	Bensin Campur	Mesin Tempel	Perawatan mudah	Sprare mahal part
	C-3	Bensin Campur	Mesin Tempel	Perawatan mudah	Sprare mahal part
	Rubber Boat	Bensin Campur	Mesin Tempel	Perawatan mudah	Sprare mahal part

Beberapa kelemahan yang disebutkan lebih banyak berada pada ketidaksesuaian dengan karakter wilayah perairannya. Ketika kapal berbahan fiber itu ditabrak oleh kayu batangan, tunggak-tunggak pohon bakau atau batu karang, atau berbenturan langsung dengan beton tempat sandar kapal, maka risiko hancur dan bocor akan segera dialami. Hampir semua polres yang memiliki karakter wilayah perairan laut dangkal, berkarang, dan pulau selalu mengusulkan adanya pengadaan kapal yang terbuat dari alumunium, sehingga kokoh dan kuat, tetapi tetap ringan digunakan untuk menghemat BBM yang dibutuhkan mesin penggeraknya.

Sementara itu, beberapa kelebihan pada kapal-kapal yang dimiliki oleh Polri pada umumnya adalah kekuatan mesinnya yang bisa mencapai 250 PK per mesin. Kekuatan PK mesin yang cukup tinggi ini tentu mampu menjangkau wilayah-wilayah tertentu dengan cepat. Sayangnya, mesin-mesin tempel dengan PK tinggi itu sangat boros. Akibatnya, biaya BBM untuk operasional kapalnya sangat tinggi.

Masing-masing jenis senjata tentu memiliki titik lemah dan titik unggulnya, namun hampir semua anggota tidak bisa memastikannya secara persis. Masalahnya, penggunaan senjata dan pengeluaran peluru dari senjata yang melekat pada diri harus dipertanggungjawabkan secara resmi ke bidang pengawasan polres. Latihan penggunaan senjata juga jarang dilakukan, terlebih latihan penggunaan senjata di wilayah perairan pun tidak pernah dilakukan sama sekali. Namun demikian, titik lemah dan titik unggul dari senjata yang ada dapat dihasilkan dari adanya asumsi bahwa penilaian efektif senjata di daratan saja belum tentu efektif ketika ia digunakan pada wilayah perairan dengan keadaan yang sangat ekstrim tersebut. Kebenaran pasti atas kelemahan dan keunggulannya diserahkan kepada laboratorium uji teknis persenjataan yang ada.

Tabel di bawah ini hanya merupakan indikator asumsi dari titik lemah dan titik unggul senjata dan peralatan lain yang terdapat pada satuan polisi perairan di lingkungan Polda Papua Barat.

**Tabel 23. Keunggulan dan Kelemahan Senjata dan Peralatan Lainnya**

Satuan Polair	Jenis Senpi/Type	Jenis	Komponen Utama	Keunggulan	Kelemahan
Polres Manokwari	Senjata Bahu	AR 1 Pucuk	-	Terapung di air	Tidak akurat
	Alat Komunikasi	6 Unit	Marine Band	-	Jangkauan terbatas
Polda Papua Barat	Revolver	Taurus, FN, HS dan CZ	-	Kecil dan melekat pada tubh	Jarak tembak pendek
	Senjata Bahu	SS1 V1	-	Besar dan jarak tembak jauh	Mudah berkarat dan sering kets
	Alat Komunikasi	Radio	-	Komunikasi jarak jauh	-
Pores Sorong Kota	Senjata Bahu	AK	Besi / Kayu	Kuat dan akurat	Amunisi sulit didapat
		BRANCEKO	Besi	Kuat	Amunisi sulit didapat
		RUGERMINI	Besi / Kayu	Amunisi mudah didapat	Kayu kropos/mudah patah
	Radar	Furuno	Elektronik	Kuat, mudah dioperasikan	Mudah rusak
		Navnet	Elektronik	Kuat, mudah dioperasikan	Lokasi sering tiak sesuai
	Alkom	Radio marine (Icom)	Elektronik	Jangkauan jauh	Mudah rusak
Polres Sorong Kabupaten	Senjata Bahu	SS1 -V2	-	-	Sering Macet
	Alat Komunikasi	Kenwood dan Icom	-	Batterai tahan lama	Penerimaan kurang bagus
Polres Raja Ampat	Senjata Bahu	SS1-V5	Senpi SS1-V5	Jarak tembak jauh	Laras mudah panas
	Radar	Garmin	Radar Garmin	Dapat mendeteksi dengan baik	Operator khusus
	Alat Komunikasi	Kenwood dan Icom	Radio I-Com	Dapat mendeteksi dengan baik	Operator khusus

Tabel di atas menunjukkan secara subyektif titik kelemahan dan titik unggul dalam penggunaan jenis-jenis tertentu yang didapatkan dari persepsi para anggota polisi perairan. Subyektivitas ini tentu akan berbeda dengan kesimpulan obyektif yang dihasilkan oleh pihak produsennya. Namun, subyektivitas itu penting untuk mendapatkan penilaian dalam penggunaan senjata dalam konteks wilayah perairan.

## 2) Prasarana Dermaga, Mess dan Standar Minimum

Dalam menjalankan tugasnya, personil polisi perairan seringkali tidak memperhatikan aspek dan tingkat keselamatannya. Keadaan demikian lebih disebabkan oleh adanya keterbatasan sarana yang melekat pada dirinya ataupun prasarana yang mendukung pelaksanaan tugasnya. Hal ini juga terlihat jelas pada ketersediaan sarana dan prasarana pada polisi perairan. Ketersediaan sarana terkait kekhususannya dalam pelaksanaan tugas seperti kapal, senjata, alat komunikasi, alat keselamatan dan lainnya menjadi kebutuhan pokok bagi anggota polisi perairan.

Sementara aspek penting lain yang juga tidak kalah penting dalam menunjang pelaksanaan tugas polisi perairan adalah prasarana yang dimiliki atau dikelola oleh setiap satuan wilayahnya masing-masing. Terlebih ketika wilayah tugasnya dihadapkan dengan lalu lintas perairan yang cukup padat, keberadaan tempat tinggal anggota yang relatif jauh, dan adanya para pihak lain yang berada di sekitar wilayah tugasnya, tentu kebutuhan prasarana menjadi hal penting untuk diperhatikan. Prasarana polisi perairan itu mencakup markas, dermaga kapal, dan mess personil. Seturut teori pada umumnya bahwa prasarana yang baik akan menunjang kinerja para anggota di dalamnya, maka pengukuran ketersediaan prasarana yang menunjang pelaksanaan tugas polisi perairan juga menjadi penting untuk dilakukan.

Demikian juga penciptaan dan pembentukan budaya organisasi dan budaya kerja dapat dilakukan dengan baik ketika aspek prasarananya mendukung hal tersebut. Oleh karena itu, kondisi markas, dermaga dan mess personil yang memadai akan menunjang kinerja polisi perairan dan ikut serta dalam menjaga sarana yang tersedia. Hal penting lainnya adalah ketika ia dihadapkan pada aspek kesiapan jiwa (psikisi), pembentukan citra, dan kesiapan jasmani para anggotanya, maka ketersediaan prasarana menjadi salah satu kunci pembentukan tersebut.

Berdasarkan informasi dan observasi yang dilakukan terhadap personil di lima satuan polisi perairan di lingkungan Polda Papua Barat, maka ditemukan fakta bahwa tingkat kepemilikan dan aksesibilitas terhadap prasarana satuan polisi perairan di wilayah polres masing-masing sangat rendah. Bahkan untuk satuan polisi perairan seperti di Ditpolair Papua Barat, Sorong Kabupaten dan Sorong Kota yang markas dan dermaganya masih numpang dengan pihak lain. Keadaan prasarana satuan polisi perairan di lingkungan Polda Papua Barat sebagai berikut:

**Tabel 24. Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Markas/Kantor		Dermaga		Mess Anggota	
	Hak Milik	Hak Pakai	Milik Satuan	Menumpang Pelabuhan	Ada	Tidak Ada
Satpolair Polres Manokwari	-	√	√	-	-	√
Ditpolair Polda Papua Barat	√	-	-	√	√	-
Satpolair Polres Sorong Kota	-	-	-	√	-	√
Satpolair Polres Sorong Kabupaten	-	Numpang	√	-	-	√
Satpolair Polres Raja Ampat	-	-	-	√	-	√

Berdasarkan tabel di atas, maka pusat perhatian ketersediaan prasarana adalah pada status kepemilikan dan keberadaan markas, dermaga dan mess anggota. Hampir semua prasarana polisi perairan di wilayah Polda Papua Barat masih berstatus hak pakai atau peminjaman dari pihak lain/swasta. Keadaan prasarana di atas tentu sangat problematis. Beberapa satuan polisi perairan telah berusaha untuk mengajukan pengadaan kantor dan dermaga, namun tanah di wilayah Papua Barat sangat terbatas.

### 3) Dukungan Operasional dan Harwat

Setelah pembahasan sarana dan prasarana di atas dipaparkan, di mana di dalamnya ada berbagai persoalan terkait spesifikasi, jumlah, hak milik, dan sebagainya, maka ada persoalan lain yang tidak kalah penting. Persoalan itu menyangkut dukungan operasional dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Sarana dan prasarana pokok yang dibutuhkan oleh satuan polisi perairan sebenarnya mudah dikalkulasi dalam jumlah dan kualitas ketersediaannya. Ia hanya mencakup kapal beserta perlengkapan di dalamnya, senjata, alat komunikasi, markas, mess, dan dermaga. Sementara sarana dan prasarana pendukung sebenarnya tergantung pada ketersediaan dana yang dimiliki atau dialokasikan kepada polisi secara nasional dan kemudian dirembeskan kepada satuan polisi di seluruh wilayah Indonesia.

Keberadaan sarana dan prasarana pokok khususnya menjadi sangat penting dalam pelaksanaan tugas polisi perairan dengan baik. Sarana yang tersedia harus selalu dalam keadaan siap untuk digunakan atau dioperasionalkan kapan pun. Demikian juga prasarana yang mendukungnya pun harus selalu dalam keadaan aman dan nyaman, di mana para anggota tetap berada di dalam wilayah sekitar tempat bertugasnya. Tujuannya, agar mereka siap merespon cepat terhadap gangguan keamanan yang ada, ataupun bisa mendeteksi gejala yang mengarah pada perbuatan kejahatan. Oleh karena itulah, agar keadaan

sarana dan prasarana tetap baik, maka proses pemeliharaan dan perawatan secara rutin dan temporal menjadi tuntutan di dalamnya.

Banyak temuan di lapangan mengenai keadaan sarana dan prasarana polisi perairan yang cukup memprihatinkan. Mesin kapal yang rusak, kapal yang bocor, kapal yang kotor dan kusam, senjata yang seringkali macet, alat pemadam kebakaran yang kadaluarsa, alat keselamatan yang usang dan melewati batas waktu penggunaan, dan lainnya seringkali terlihat jelas di beberapa satuan polisi perairan di lingkungan Polda Papua Barat. Keadaan ini belum ditambah dengan aspek prasarana yang kurang memadai, baik dari sisi kepemilikan, perawatan, dan luasannya.

Melihat keadaan demikian, maka setidaknya ada tiga penyebab utama dalam aspek keterbatasan atau ketidaktersediaan sarana dan prasarana yang memadai dan siap operasional.

Aspek dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Hampir pada seluruh satuan polisi perairan di tingkat polres, pembiayaan Harwat rata-rata berkisar pada 30% dari anggaran yang dibutuhkan. Keadaan demikian tentu sangat mengganggu kegiatan operasional dan perawatan sarana dan prasarana yang ada.

**Tabel 25. Pembiayaan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)
Satpolair Polres Manokwari	Patroli	-	109.500.000	C2	560.000.000	600.000.000
	Sambang Nusa	19.986.000	39.960.000	C3 3 unit	250.000.000	750.000.000
				Sea rider	-	500.000.000
				Perahu karet	29.000.000	30.000.000
Ditpolair Polda Papua Barat	Truck	1	Layak	Gd. Kantor	1	Layak
	Bus	1	Layak	C1	1	Layak
	Motor	10	Layak	C3	3	Layak
				RIB	1	Layak
				Rubber boat	7	Layak

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)
Satpolair Polres Sorong Kota	BBM	794.768.000	Layak	Harwat kapal	853.500.000	Layak
Satpolair Polres Sorong Kabupaten	Quick wins Prog 1&6	39.580.000	-	DIPA	20.400.000	-
	BMP Rutin	324.095.000	-	-	-	-
Satpolair Polres Raja Ampat	C-2	2	100.000.000	C2	560.000.000	450.000.000
	C-3	1	100.000.000	C3	250.000.000	350.000.000
	Perahu Karet	1	25.000.000	Perahu Karet	20.240.000	25.000.000
	Rubber Boat	1	25.000.000	Rubber Boat	14.500.000	25.000.000

Aspek kekurangmampuan anggota polisi perairan dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek prasarana dan sarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional dan harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah, anggota polisi perairan hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Pelatihan harwat juga hanya diikuti oleh beberapa personel pada setiap satuan wilayahnya. Oleh karena itu, pelaksanaan harwat didasarkan pada inisiatif atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan katalog kapal dan sarana lainnya ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan oleh para anggota polisi perairan.

### c. Kuantitas dan Kualitas Personel Polda

Dalam kasus di lingkungan Polda Papua Barat, enam kendala tersebut telah menghadirkan rasio jumlah personel satuan polisi perairan di bawah 40 persen dari DSP yang ada. Perhatikan tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah polisi perairan di lingkungan Polda Papua Barat berikut ini:

Tabel 26. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan

Satuan Polisi Perairan	Jumlah			DSP	Rasio Kekurangan %
	Fungsional/Organik	Staf Pendukung	Total		
Satpolair Polres Manokwari	14	1	15	29	50 %
Ditpolair Polda Papua Barat	67	-	67	106	63 %
Satpolair Polres Sorong Kota	16	2	18	35	17%
Satpolair Polres Sorong Kabupaten	11	1	12	29	41%
Satpolair Polres Raja Ampat	15	1	16	Sesuai kebutuahn	

Tabel di atas menunjukkan rasio jumlah personil yang kurang memenuhi cakupan wilayahnya. Hal seperti ini juga terjadi pada berbagai lembaga dan kementerian, khususnya sejak lima tahun terakhir tidak ada kebijakan rekrutmen. Demikian juga yang terjadi di kepolisian RI, di mana hampir seluruh satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung tidak lagi mendapatkan tambahan personil. Jumlah rata-rata personil antara 10 sampai 15 orang per Polresnya. Jumlah ini tentu sangat memprihatinkan ketika dihadapkan pada kenyataan bahwa kehidupan masyarakat Papua Barat sangat dekat dengan dunia perairan laut, dan terlebih ketika menjadi wilayah strategis dalam lalu lintas pelayaran.

Persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan personil adalah kompetensi anggota. Kompetensi ini umumnya didasarkan pada tingkat kepangkatan, keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota polisi perairan. Di bawah ini adalah tabel kompetensi anggota polisi perairan di seluruh wilayah satuan lokasi penelitian di lingkungan Polda Papua Barat.

Tabel 27. Keikutsertaan Anggota Dalam Pelatihan dan Pendidikan

Satuan Polisi Perairan	Jenis Pendidikan/Pelatihan						
	ANT 5	BSC	Selam	SAR	Mesin	Radar	Nautice
Satpolair Polres Manokwari	-	-	15	12	1	-	-
Ditpolair Polda Papua Barat	-	-	60	15	1	-	-
Satpolair Polres Sorong Kota	-	-	-	1	1	-	-
Satpolair Polres Sorong Kabupaten	-	-	1	3	-	-	-
Satpolair Polres Raja Ampat	-	-	1	3	1	-	-

Jika diperhatikan dari tabel di atas, maka keikutsertaan anggota personil di tingkat polres dalam kegiatan pelatihan dan kejuruan, sesungguhnya sangat rendah. Hal ini berbanding terbalik dengan anggota polisi perairan yang berada di Ditpolair, di mana akses terhadap pelatihan dan kejuruan lebih besar. Perbandingannya rata-rata berada pada posisi 7:1. Artinya, dari tujuh anggota yang ada, maka hanya satu orang anggota saja yang mengikuti pelatihan. Pelatihan yang diikutinya pun adalah pelatihan dasar, seperti pelatihan yang menjadi syarat masuknya seseorang menjadi anggota polisi perairan. Jika kondisi seperti ini terus berlanjut, maka kompetensi anggota satuan polisi perairan tentu sangat rendah, dan hal ini akan berpengaruh terhadap pekerjaan, khususnya terkait pada pengelolaan sarana, penanganan atas pelanggaran Kamtibmas di sekitar wilayah tugasnya, dan respon terhadap berbagai permintaan masyarakat seperti pada kecelakaan lalu lintas pelayaran laut.

#### **4. Polda Sumut**

##### **a. Kondisi geografis dan Gangguan Kamtibmas**

###### **1) Kondisi Geografis**

Provinsi Sumatera Utara terletak pada 1° - 4° Lintang Utara dan 98° - 100° Bujur Timur, Luas daratan Provinsi Sumatera Utara 72.981,23 km<sup>2</sup>.

Sumatera Utara pada dasarnya dapat dibagi atas: pesisir timur, pegunungan Bukit Barisan, pesisir barat dan Kepulauan Nias

Pesisir timur merupakan wilayah di dalam provinsi yang paling pesat perkembangannya karena persyaratan infrastruktur yang relatif lebih lengkap daripada wilayah lainnya. Wilayah pesisir timur juga merupakan wilayah yang relatif padat konsentrasi penduduknya dibandingkan wilayah lainnya.

Di wilayah tengah provinsi berjajar Pegunungan Bukit Barisan. Di pegunungan ini terdapat beberapa wilayah yang menjadi kantong-kantong konsentrasi penduduk. Daerah di sekitar Danau Toba dan Pulau Samosir, merupakan daerah padat penduduk yang menggantungkan hidupnya kepada danau ini.

Pesisir barat merupakan wilayah yang cukup sempit, dengan komposisi penduduk yang terdiri dari masyarakat Batak, Minangkabau, dan Aceh.

Adapun batas-batas wilayah Provinsi Sumatera Utara adalah:

- Sebelah utara, berbatasan dengan Provinsi Aceh dan Selat Malaka.
- Sebelah selatan, berbatasan dengan Provinsi Riau, Provinsi Sumatera Barat, dan Samudera Indonesia.
- Sebelah barat, berbatasan dengan Provinsi Aceh dan Samudera Indonesia.
- Sebelah timur, berbatasan dengan Selat Malaka.

Terdapat 419 pulau di propisi Sumatera Utara. Pulau-pulau terluar adalah pulau Simuk (kepulauan Nias), dan pulau Berhala di selat Sumatera (Malaka).

Kepulauan Nias terdiri dari pulau Nias sebagai pulau utama dan pulau-pulau kecil lain di sekitarnya. Kepulauan Nias terletak di lepas pantai pesisir barat di Samudera Hindia. Pusat pemerintahan terletak di Gunung Sitoli.

Kepulauan Batu terdiri dari 51 pulau dengan 4 pulau besar: Sibua, Pini, Tanahbala, Tanahmasa. Pusat pemerintahan di Pulautelok di pulau Sibua. Kepulauan Batu terletak di tenggara kepulauan Nias. Pulau-pulau lain di Sumatera Utara: Imanna, Pasu, Bawa, Hamutaia, Batumakalele, Lego, Masa, Bau, Simaleh, Makole, Jake, dan Sigata, Wunga.

**Gambar 4. Peta Provinsi Sumatera Utara**



## 2) Kondisi Gangguan Kamtibas

Jika ditilik secara seksama, maka wilayah-wilayah perairan di Sumatera Utara memiliki karakter yang cukup berbeda. Wilayah pesisir Timur yang berhadapan langsung dengan selat Malaka tentu akan lebih ramai lalu lintas pelayaran lautnya dibandingkan wilayah pesisir Barat. Di wilayah perairan pesisir timur, di mana kedalaman dan arus airnya tidak sebanding dengan wilayah pesisir barat, menjadi sangat strategis bagi pengembangan pelabuhan dan lalu lintas pelayaran laut. Pelabuhan laut Belawan misalnya menjadi penanda penting bahwa wilayah pesisir timur adalah pintu utama ekspor hasil tambang dan perkebunan ke negara lain dan pusat penerimaan suply-distribusi ke wilayah Indonesia lainnya. Di pelabuhan ini, penerimaan barang impor akan sering ditemukan.

Artinya, wilayah pesisir timur merupakan wilayah lalu lintas pelayaran laut yang melibatkan kapal-kapal barang domestik dan internasional. Hal demikian berhubungan langsung dengan tantangan yang akan dihadapi oleh Polisi perairan dalam menjalankan tugasnya. Kasus penyelundupan barang, obat-obatan terlarang, senjata, BBM, hasil hutan, dan manusia, serta kejahatan lain yang melibatkan moda kendaraan laut akan sering terlihat dibandingkan di wilayah pesisir barat.

**Tabel 28. Bentuk dan Jumlah Kejahatan di Wilayah Pesisir Timur**

No	Bentuk Kejahatan	Jumlah	Ket
1	Penyeludupan Barang	15	
2	Obat-Obatan Terlarang	7	
3	Senjata	3	
4	Bahan Bakar Minyak	21	
5	Hasil Hutan	27	
6	Perdagangan Manusia	6	

Sementara wilayah pesisir Barat dan kepulauan Nias, adalah wilayah perairan yang masuk ke dalam bentangan Samudera Hindia yang memiliki kedalaman cukup dalam, dan ombak yang sangat tinggi dan berbahaya. Dalam banyak kasus, tingkat kecelakaan kapal dan perahu nelayan di sini sangat tinggi. Di wilayah perairan seperti ini, maka pengembangannya lebih diorientasikan pada sektor penangkapan ikan dibandingkan pelayaran laut untuk orang dan barang. Pelabuhan Sibolga dan Mandailing Natal menjadi bukti bahwa pelabuhan ini menjadi tempat berlabuh dari kapal-kapal penangkap ikan, baik yang tradisional ataupun modern. Namun demikian, karena ia masuk dalam perairan internasional, maka bentuk gangguan kamtibasnya pun sedikit berbeda dengan gangguan kamtibas yang berada pada wilayah pesisir pantai Timur. Bentuk gangguan kamtibas illegal fishing, penyelundupan kayu,

dan penyelundupan manusia akan seringkali dijumpai oleh Polisi perairan di wilayah pesisir barat.

**Tabel 29. Bentuk dan Jumlah Kejahatan di Wilayah Pesisir Barat**

No	Bentuk Kejahatan	Jumlah	Ket
1	Illegal Fishing	127	
2	Penyelundupan Kayu	8	
3	Penyelundupan Manusia	5	

Jika ditilik dari dua tabel di atas, maka bentuk kejahatan yang ada memiliki karakternya sendiri. Dengan demikian, sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Polisi perairan dalam menjalankan tugasnya pun harus disesuaikan dengan karakter wilayah perairannya masing-masing.

**b. Kondisi Sarpras**

**1) Sarana Polair Polda**

**a) Ketersediaan Sarana Satpolair Polda**

Secara umum misalnya adalah kondisi sarana yang sesuai dengan karakter wilayahnya. Sementara secara khusus merujuk pada kekhususan aspek yang hadir bersamaan dengan karakter wilayahnya. Lautan misalnya, dalam kondisi tertentu dapat diartikan sebagai sebuah karakter wilayah yang berbeda dengan lingkungan sungai dan danau. Namun, di wilayah perairan laut sendiri terjadi perbedaan yang cukup tajam, dan perbedaan itu akhirnya menuntut ketersediaan sarana yang sesuai dan memadai karakter khususnya. Karakter khusus itu misalnya, laut dalam (selain bergelombang besar dan berbatu karang) dan laut dangkal (selain juga berpasir, bergelombang sedang, penuh dengan pohon bakau, dan berbatu karang). Karakter-karakter khusus tersebut perlu diperhatikan dalam penyediaan sarana kapal dan senjata yang diperuntukkan bagi Polisi perairan di wilayah Sumatera Utara. Berikut ini adalah tabel ketersediaan sarana di satuan-satuan Polisi perairan yang menjadi lokasi penelitian.

**Tabel 30. Ketersediaan Sarana di Satuan Polisi Perairan Polda Sumut**

Satuan Polisi Perairan	Kapal		Senjata	Alat Penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jumlah		Live Jacket	Alat Apung	
Belawan	C1	1	22	27	35	7
	C2	6				
	C3	3				

Satuan Polisi Perairan	Kapal		Senjata	Alat Penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jumlah		Live Jacket	Alat Apung	
Serdang Bedagai	C2	1	4	5	11	1
	C3	1				
Tanjung Balai	C2	2	3	6	7	1
	C3	1				
Labuhan Batu	C2	2	-	5	12	1
Sibolga	C2	2	3	6	9	2
	C3	1				

Berdasarkan tabel di atas, beberapa wilayah memiliki jenis kapal yang sesuai dengan karakter wilayahnya. Kapal type C2 fiber akan sangat cocok digunakan untuk wilayah dengan karakter perairan yang tenang dan dangkal. Wilayah Belawan, Tanjung Balai dan Labuhan Batu bisa dikategorikan cocok untuk type C2. Sementara kapal C2 yang menggunakan besi cocok digunakan untuk wilayah yang berbatu karang tajam dan yang memiliki tunggak-tunggak pohon bakau. Namun, usulan penggunaan kapal C2 besi sebenarnya hanya berasal dari anggota Polisi perairan yang tidak didasarkan pada konsekuensi lain seperti bahan bakar, biaya perawatan, dan lainnya. Usulan penggunaan kapal besi C2 saat itu dihadapkan pada persoalan bahayanya tunggak pohon bakau yang banyak berada di wilayah-wilayah perairan pesisir Timur.

Selain persoalan type kapal, persoalan lain adalah keterbatasan dan tata kelola persenjataan yang ada. Terkecuali di Ditpolair yang memiliki senjata yang melekat pada personel dan markas dengan jumlah yang cukup memadai (walaupun tidak sebanding dengan jumlah anggota personel), maka jumlah dan type senjata satuan-satuan Polisi perairan di tingkat Polres tidak sebanding dengan tingkat gangguan kamtibmas dan bentuk kejahatan yang ada di kawasan perairannya. Tipe senjata yang ada dan sering digunakan anggota adalah revolver pinjaman dari bagian Sarpras Polres. Jumlahnya rata-rata hanya dua pucuk senjata; yang biasanya akan digunakan oleh Kasat Polair dan Kanit Gakkum Polair.

Jika ada kegiatan patroli biasa, maka dua senjata revolver tersebut akan digunakan oleh anggota untuk pelaksanaan tugasnya. Sementara jika ada kegiatan khusus, di mana ada karakter khusus bentuk kejahatan atau patroli bersama (*on board*), maka persenjataan yang ada akan ditambah oleh Satpras Polresnya. Senjata SS V2 Sabhara seringkali dipinjamkan untuk satuan Polisi perairan saat pelaksanaan tugas khusus tersebut. Dalam banyak kasus, SS V2 Sabhara seringkali memiliki banyak kelemahan. Senjata ini memang dirancang khusus untuk penembakan di

daratan, bukan di atas perairan. Risiko macet akibat karat dan percikan air laut sangat tinggi, belum lagi ditambah magazine yang seringkali macet karena terjadi pelebaran bungkus magazine yang ada.

Selain kapal dan persenjataan, sistem radar (GPS) dan komunikasi adalah satu-satunya sarana Polisi perairan yang seringkali dilupakan. Hampir semua satuan Polisi perairan di wilayah-wilayah penelitian tidak memiliki atau dibekali sistem radar dan komunikasi yang melekat di dalam kapalnya. Dalam soal alat penentuan arah, kapal-kapal dan anggota Polisi perairan hanya dibekali dengan kompas yang bersifat manual dan sederhana saja. Banyak GPS di kapal-kapal C2 dan C1 kiriman Mabes dan Ditpolair yang rusak dan tidak bisa diperbaiki kembali, sehingga penggunaan teknik-teknik manual pun akhirnya dilakukan.

Hal lain yang cukup memprihatinkan adalah ketiadaan alat komunikasi yang dimiliki oleh Polisi perairan, baik yang melekat pada anggota, kapal, ataupun di atas kapal. Terkecuali di Ditpolair Belawan, penggunaan radio HT, Reviter dan lainnya jarang ditemukan pada tingkat satuan Polisi perairan di berbagai Polres. Keterbatasan ini tentu sangat mengganggu komunikasi para anggota yang bertugas di lapangan dengan markas dan pimpinannya. Untuk mengurangi keterbatasan itu, para anggota yang bertugas pada umumnya hanya akan menggunakan alat komunikasi yang bersifat pribadi, seperti telepon, SMS, dan media sosial melalui HP yang dimilikinya sendiri. Penggunaan HP anggota seringkali terhambat oleh ketiadaan jaringan di tengah lautan ataupun di aliran sungai yang jauh di pedalaman atau di lautan lepas.

Keterbatasan sarana yang dimiliki oleh satuan Polisi perairan di atas terjadi akibat tiga kondisi yang saling terkait. Kondisi pertama tentu disebabkan oleh dukungan pendanaan yang diterima oleh Kepolisian RI secara nasional ataupun pada tingkat satuan Polda dan Polres. Kondisi kedua disebabkan oleh tidak adanya standar minimum sarana yang dibuat oleh markas besar Kepolisian perairan pada setiap itemnya. Kondisi ketiga disebabkan oleh ketidakselarasan antara kebutuhan sarana berdasarkan karakter wilayah satuan Polisi perairannya dengan penyediaan sarana yang dikirim ke tingkat satuan Polisi di daerahnya. Dalam kasus penetapan standar minimum, maka setidaknya merujuk pada sistem katalog peralatan yang melekat pada proses pembelian atau pengirimannya. Sementara rasio jumlahnya bisa disesuaikan

dengan standar umum yang berlaku dalam setiap item ketersediaan sarana yang ada.

**b) Jumlah dan Usia Pakai Sarana serta Pemanfaatannya**

Salah satu unsur penilaian tentang efektivitas sarana dan prasarana yang menunjang tugas Polisi perairan adalah identifikasi terhadap jumlah, usia pakai dan pemanfaatan sarana yang ada. Identifikasi terhadap jumlah misalnya akan terhubung erat dengan rasio personalia yang mengawaki, biaya harwat, dan jangkauan wilayah tugas pelayanannya. Sementara dalam soal usia pakai, sebagaimana argumentasi atau justifikasi yang disodorkan dalam SOP Harwat di atas misalnya terkait erat dengan komposisi pembiayaan harwat yang dialokasikan. Hal ini juga terkait pada kemampuan kerja sarana yang diharapkan. Semakin tua usia pakai sebuah sarana seperti kapal, tentu akan semakin besar biaya operasional, biaya perawatannya dan termasuk semakin besar risiko kerusakan, dan sayangnya semakin rendah efektivitasnya.

Dalam banyak kasus, kapal-kapal yang berada atau dimiliki oleh satuan Polisi perairan di wilayah Sumatera Utara adalah kapal-kapal yang merupakan keluaran tahun 2000 awal, dan pengadaan barang pada tahun 2008. Artinya, kapal-kapal C2 dan C3 yang terdapat pada satuan Polisi perairan di tingkat Polres rata-rata telah berusia di atas 10 tahun sejak proses pembuatan, dan rata-rata 10 tahun saat pengadaannya. Bahkan, ada beberapa kapal C2 seperti di Tanjung Balai dan Sibolga yang merupakan kapal hibah dari pihak lain, seperti Kementerian Perikanan ataupun Pos terpadu perikanan yang telah berusia lanjut. Pada saat pemberian hibah kapal tersebut, keadaan kapal dan mesinnya sebenarnya dalam keadaan baik dan bisa berjalan. Namun, karena pemberian hibah tersebut tidak disertai pembiayaan operasional dari pihak pemberi hibah ataupun dana dampingan harwat dari Satpras dan logistik Mabes Polri, maka kapal-kapal tersebut akhirnya menjadi rusak.

Dampak paling buruk adalah kapal-kapal hibah tersebut seringkali menjadi ajang dari “kanibalisme” sparepart untuk kapal-kapal pengadaan atau kapal yang disediakan di tingkat polres yang masih relatif berusia muda. Hal ini terjadi akibat langkanya spare part atau mahalnnya harga di pasar umum, sementara biaya harwat sendiri tidak mendukung untuk memenuhi kebutuhan pembelian tersebut. Terlebih ketika kapal yang ada pun merupakan kapal yang dianggap relatif berfungsi dibandingkan kapal hibah pihak lain tersebut.

Fenomena “kanibalisme” *sparepart* dan kecenderungan membiarkan kerusakan ataupun masa pakai komponen yang seharusnya diganti terjadi akibat biaya operasional dan biaya harwat yang relatif sangat sedikit di tingkat Polres. Seringkali terjadi bahwa pengadaan kapal di sebuah satuan wilayah Polisi perairan tidak disertai dengan dukungan biaya harwat dan ABK yang memiliki kompetensi sesuai spesifikasi kapalnya. Demikian juga ada kecenderungan bahwa kapal-kapal pengadaan lama juga seringkali tidak dihitung dalam penganggaran DIPA, walaupun perencanaan anggaran harwatnya telah diusulkan oleh pihak Polres dan Polda. Pada akhirnya, usia pakai kapal pun semakin sedikit, karena terjadinya pembiaran terhadap kerusakan yang terjadi atau saat usia pakai komponen harus diganti. Jika kondisi seperti ini dibiarkan, maka akan terjadi fenomena kerusakan kapal dan usia pakai kapal Polisi perairan yang sangat rendah. Hal tersebut tentu akan sangat mengganggu kinerja kelembagaan Polri dan merugikan keuangan negara yang sangat besar. Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah Polisi perairan di Sumatera Utara.

**Tabel 31. Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat Penyelamatan		
	Jenis	Jumlah	Usia pakai	Jaket	Alat Apung	Usia Pakai
Polda Sumut	Patroli	16	1 – 13 thn	42 Buah	35 Buah	1 – 6 thn
Serdang Bedagai	Patroli	3	1 – 6 thn	15 Buah	8 Buah	1 – 6 thn
Tanjung Balai	Patroli	3	1 – 10 thn	20 Buah	7 Buah	1 – 8 thn
Labuhan Batu	Patroli	2	1 – 5 thn	16 Buah	6 Buah	1 – 5 thn
Sibolga	Patroli	3	1 – 6 thn	27 Buah	11 Buah	1 – 7 thn

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat adanya dua kecenderungan yang mencolok. *Pertama*, dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Kapal dan mesinnya bisa bertahan di atas 10 tahun penggunaan, walaupun ia sebenarnya dirancang untuk usia 20 sampai 30 tahun dari awal pengadaan barunya. Sementara usia pakai peralatan penyelamatan itu hanya mampu berkisar 3 sampai 5 tahun. Jika peralatan ini diasumsikan sama dengan usia kapal, dan penggunaannya sama dengan proses operasional kapal, maka ia akan sangat membahayakan personel yang mengawakinya. Selain itu, rasa percaya diri para personel dalam mengawakinya pun akan berkurang.

*Kedua*, usia pakai kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, terterjang oleh kayu-kayu besar, atau tertancam oleh tunggak-tunggak batang pohon bakau, kadar asin yang tidak ekstrem, dan kejadian terbalik, maka usia pakainya bisa bertahan maksimal di atas 30 tahun. Keadaan ini sangat berbeda dengan mesin sebagai komponen utamanya. Masa pakai mesin pada umumnya lebih rendah dibandingkan komponen keras lainnya.

Mesin ibarat “komponen lunak” yang berada pada kapal sebagai “komponen kasar”nya. Masa pakai mesin sangat terbatas, masa efektifnya tidak lebih dari 10 tahun lamanya. Setelah lebih dari 10 tahun, maka sebuah mesin tempel kapal yang terkenal sekalipun akan mengalami penyusutan drastis, terlebih ketika mesin tersebut tidak terawat dengan baik. Perawatan itu tentu berhubungan dengan siklus penggantian komponen yang aus dan habis masa pakainya, perawatan dari korosi (karat), serta penggunaan BBM dan pelumas yang tepat dan tidak menyalahi aturan spesifikasi yang ada.

Pada umumnya, dengan pembiayaan yang sangat terbatas pada tingkat satuan Polres, maka penggunaan BBM dan minyak pelumas yang tidak sesuai serta ketidaksegeraan dalam penggantian komponen yang sudah aus dan melebihi masa pakai telah menyebabkan masa pakai mesin tersebut berjangka waktu sangat pendek. Filter atau saringan olie merupakan salah satu komponen yang dianggap memiliki masa pakai paling pendek, dan ia seringkali dibiarkan sehingga akhirnya terjadi penggumpalan atau pencampuran antara BBM dengan air di dalam mesin sendiri.

Kejadian tersebut akan merusak kemampuan rotasi dan kekuatan mesin yang ada. Mesin 250 PK yang mampu melaju kapal dengan kecepatan 25 sampai 30 knot per jam, akhirnya dapat menyusut menjadi 10 sampai 15 knot/jamnya. Jika demikian yang terjadi, maka sarana kapal, mesin, dan lainnya tidak akan efektif dalam menunjang kinerja Kepolisian perairan yang ada.

### **c) Usia Pakai dan Tingkat Kerusakan prasarana**

Hal paling sering dilupakan pada pengukuran efektivitas kinerja adalah ketersediaan, kelayakan, usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana yang ada. Sebagaimana disebutkan sebelumnya bahwa prasarana itu mencakup markas, dermaga (tempat bersandar dan berlabuhnya kapal), dan mess personel anggota. Selain soal

kelayakan, jumlah dan rasio perbandingannya dengan anggota yang ada di suatu satuan markas, maka usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana juga menjadi faktor yang dapat mempengaruhi kinerja satuan Polisi perairan.

Usia pakai itu tentu didasarkan pada tahun pembangunan beserta cara perawatannya. Selain ditpolair di Belawan Medan, beberapa bangunan markas dan dermaga di satuan-satuan Polisi perairan lain dalam kondisi yang memprihatinkan. Markas dan dermaga Polisi perairan di Tanjung Balai, Labuhanbatu, dan Sibolga masih menumpang di atas tanah-tanah milik pihak lain (Pemerintah daerah, pelabuhan, dan masyarakat). Selain itu, keadaan markas, dermaga dan Polisi perairan sendiri rata-rata masih memprihatinkan. Markas dan dermaga wilayah satuan Polisi perairan di Sibolga misalnya, selain berada di dalam kawasan pelabuhan yang dikelola dan dimiliki oleh Kementerian Perikanan dan Kelautan, keadaannya masih kurang mendukung kerja operasional anggota. Jarak antara markas dengan dermaga sekitar 500 meter, sehingga pengawasan terhadap kapal dan perlengkapan lainnya kurang dilakukan.

Demikian juga markas yang ada, ia hanya terdiri dari dua bilik, yaitu bilik umum untuk rapat dan ruang kumpul anggota, dan bilik kedua yang dipecah kembali menjadi ruang komandan satuan dan toilet di belakangnya. Di dalam markas tersebut tidak terdapat mess penginapan anggota, baik yang bermukim ataupun yang bertugas. Petugas hanya memanfaatkan ruang di belakang meja duduk anggota yang bertugas untuk sekadar rebahan atau tidur. Kondisi markas tersebut jauh berbeda dengan bangunan Bea Cukai, Imigrasi, dan Kantor Pengawasan KKP sendiri. Artinya, keadaan bangunan markas satuan Polisi perairan Sibolga adalah yang “paling jelek” dibandingkan bangunan-bangunan lembaga lain yang berada pada kompleks pelabuhan tersebut.

Satuan Polisi perairan Sibolga adalah salah satu contoh akurat dari sekian keadaan bangunan markas dan dermaga Polisi perairan di Sumatera Utara. Jika wilayah Sibolga sendiri yang berada di wilayah “kota Sibolga” dalam keadaan yang cukup memprihatinkan, bagaimana pula keadaan markas, dermaga dan mess anggota di wilayah-wilayah lain yang pada umumnya jauh dari kota dan berada di wilayah pesisir yang menyatu dengan lingkungan pemukiman masyarakat.

Jika diamati secara seksama, markas, dermaga dan (ketiadaan) mess anggota yang memprihatinkan itu rata-rata berada di bawah kewenangan Polres. Sepertinya beban Polres sangat besar untuk menaungi satuan organik dan fungsional lain di dalamnya, sehingga mereka seringkali “menganaktirikan” keberadaan satuan Polisi perairan dari sisi dukungan sarana, prasarana, operasional, harwat, dan lainnya. Pihak Polres hanya menekankan kegiatan operasional kapal dengan penilaian biaya patroli sekian hari dalam satu tahunnya, tetapi sering melupakan dukungan pendanaan untuk pengadaan dan perawatan gedung markas, dermaga dan mess anggota Polisi perairan.

Hal ini disebabkan oleh DIPA anggaran berbasiskan pada satuan polres, bukan DIPA berbasiskan kegiatan. Pihak perencanaan anggaran di Polres yang kemudian merancang dan mengalokasikan anggaran sesuai profil berbagai satuan yang ada di wilayah Polresnya. Karena beban anggaran yang cukup besar itulah, maka dukungan prasarana terhadap satuan Polisi perairan seringkali menjadi sangat kurang. Terlebih ketika rencana penganggaran tingkat Polres didasarkan pada jumlah personel satuan Polisi perairan, maka hal tersebut kembali menjadi aspek yang melemahkan dukungan Polres kepada satuan Polisi perairannya.

Pada umumnya, jumlah personel di satuan perairan Sumatera Utara adalah berkisar antara 10 sampai 15 anggota, baik yang bersifat struktural, organik ataupun staf pendukungnya. Jumlah tersebut jauh dari DSP yang ditetapkan pada setiap satuan Polisi perairan di tingkat Polresnya. Jika kondisi demikian terus berlanjut, maka keadaan prasarana satuan Polisi perairan dari hari ke hari akan semakin memprihatinkan.

#### **d) Keunggulan dan Kelemahan Sarpras Yang Dimiliki**

Perhatian terhadap ketersediaan dan keberadaan sarana dan prasarana yang mendukung kinerja Polisi perairan pada umumnya didasarkan pada rasio jumlah, usia pakai, dan keunggulan yang terdapat di dalamnya. Rasio jumlah dan usia pakai telah diterangkan secara detail di bagian sebelumnya. Pada pembahasan ini kita mengungkap mengenai aspek keunggulan dan kelemahan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh satuan Polisi perairan di wilayah Sumatera Utara. Bagian ini kita akan ungkap item per itemnya.

## (1) Kapal

Seluruh satuan Polisi perairan, baik di tingkat Ditpolair ataupun Satpolair Polres seluruhnya memiliki kapal dengan berbagai typenya. Masalah jumlah kapal tersebut cukup bervariasi, sebagaimana tabel 4 yang dituangkan di atas. Beberapa satuan Polisi perairan di tingkat Polres memang seringkali menghadapi persoalan tentang rasio jumlah kapal dengan jumlah anggota yang mengawakinya. Hal ini tentu terkait pada ketersediaan dan penempatan anggota Polisi ke satuan Polisi perairannya. Sayangnya, tidak semua personel Polisi dapat serta merta (mau) ditempatkan di satuan Polisi perairan tersebut. Keadaan ini berhubungan dengan kompetensi anggota yang seringkali tidak sesuai dengan kompetensi tugas Polisi perairan yang cukup beresiko.

Kemampuan mengelola kapal dan mengatasi kejahatan perairan dengan berbagai bentuknya adalah tuntutan tugas yang tidak semua orang dapat lakukan. Kapal menjadi sarana utama pelaksanaan tugas satuan Polisi perairan. Oleh karena itulah, spesifikasi kapal yang ada pun harus disesuaikan dengan karakter wilayah perairan yang menjadi area tugas satuan Polisi perairan di tingkat Polres. Sayangnya, pengadaan kebutuhan kapal itu seringkali tidak sesuai dengan wilayah perairannya. Pengadaan kapal kurang memperhatikan konteks dan karakter wilayah perairan di tingkat Polres.

Padahal kapal di tingkat Polres merupakan sarana di garda paling depan dalam menciptakan Kamtibmas di wilayah tugasnya. Jumlah dan type kapal di satuan Polres juga tidak bervariasi sebagaimana kapal-kapal yang dimiliki dan berada di bawah tata kelola Ditpolair Belawan Medan. Di Ditpolair, kapal-kapalnya cukup variatif, baik dari jenis, type, dan spesifikasinya.

Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan type-type kapal berdasarkan informasi dari satuan Polisi perairan di berbagai wilayah. Informasi ini tentu didasarkan pada pengalaman selama menggunakannya, bukan didasarkan pada standar yang ditetapkan dalam katalog kapal dari perusahaan pengadaannya.

Tabel 32. Keunggulan dan Kelemahan Kapal

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
B1	Pertamax	Kekuatan mesin 220-330 PK	Panjang 45 meter, 24 knot, muat 20 awak,	Berat 100 ton, harga lebih mahal
C1	Pertamax/Pertalite	2 unit Mesin dalam	Panjang 16 meter, Kecepatan 30 knot, muat 6 awak, daya jelajah 400 note mile	
C2	Pertamax	Mesin dalam	5. Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan. 6. Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.	6. Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah. 7. Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar. 8. Belum dilegkapi dapur masak bila piket sehari-hari.
C3	Pertamax/pertalite	Mesin tempel tunggal	3. Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan. 4. Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.	4. Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah. 5. Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar. 6. Belum dilegkapi dapur masak bila piket sehari-hari.

Tabel di atas menunjukkan adanya keunggulan dan kelemahan berdasarkan *common sense* atau pengalaman yang dirasakan oleh para anggota Polisi perairan, bukan didasarkan pada iklan atau gambaran yang dijelaskan oleh produsen kapalnya. Pengalaman para anggota tersebut menjadi penting untuk menjadi pelajaran dalam penentuan kapasitas dan spesifikasi pengadaan kapal oleh Mabes Polri.

## 2) Senjata dan Peralatan Kapal Lainnya (Alat Keselamatan)

Aspek sarana lain yang dianggap penting adalah senjata dan peralatan kapal lainnya. Walaupun jumlah senjata Polisi perairan sangat terbatas, karena terkait pada proses administrasi yang ada di satpras Polres dan uji psikotes kelayakan pemilik senjata, namun senjata yang terbatas tersebut tetap diperlukan dalam pelaksanaan tugas Polisi perairan. Pada umumnya senjata yang dimiliki atau digunakan oleh Polisi perairan adalah revolver. Pada waktu-waktu tertentu, mereka akan dipinjamkan SS V2 sabhara dari pihak Satpras Polres dalam kegiatan-kegiatan tertentu.

### 3) Prasarana Dermaga, Mess dan standar Minimum

Aspek penting lain yang menunjang pelaksanaan tugas Polisi perairan selain sarana adalah prasarana yang dimiliki atau dikelola oleh setiap satuan wilayahnya masing-masing. Prasarana itu mencakup markas, dermaga dan mess personel. Ketiganya walaupun berupa tempat kedudukan anggota saat bertugas dan tempat sarana mendiaminya menjadi sangat penting. Kondisi markas, dermaga dan mess personel yang memadai akan menunjang kinerja Polisi perairan untuk lebih baik. Terlebih ketika hal tersebut dihadapkan pada aspek kejiwaan personel satuan dan imaje tentang Polisi perairan yang hendak dibangun.

Ketika keadaan markas, mess, dan dermaga sangat kondusif, maka personel Polisi perairan dapat melaksanakan tugas dengan baik. Secara kejiwaan mereka akan merasa nyaman saat berada di markas dan dermaga, sehingga siap merespon apapun yang terjadi. Sementara saat di mess, mereka dapat beristirahat dengan baik, sehingga mereka akan segar bugar saat bertugas kembali. Demikian juga dengan keadaan dermaga yang mencakup tempat sandar kapal dan penyimpanan bahan bakar atau peralatan kapal lainnya. Ketika dermaga telah dimiliki, maka ada aspek untuk menjaga sebaik mungkin. Perasaan ini juga akan mendorong pada upaya untuk menjaga dan merawat sarana yang mendiaminya.

Hubungan korelasional seperti di atas menjadi efektif, ketika personel secara kejiwaan berada pada keadaan nyaman dan bangga terhadap prasarana yang dimilikinya. Kenyamanan pun dapat diperoleh ketika imaje yang baik hadir di tengah masyarakat terkait pada prasarana yang dimilikinya, dan tentu ditunjang oleh sarana dan kompetensi personel yang cukup baik pula. Pencitraan tersebut secara sosial adalah hal baik dalam membangun kinerja Kepolisian RI, termasuk di dalamnya Polisi perairan. Berikut ini adalah tabel prasarana yang dimiliki oleh satuan Polisi perairan di wilayah Polda Sumatera Utara.

**Tabel 33. Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan Sumut**

Satuan Polisi Perairan	Mako		Dermaga		Mess Anggota	
	Hak Milik	Hak Pakai	Milik Satuan	Menumpang Pelabuhan	Ada	Tidak Ada
Polda Sumut	-	√	-	√	√	-
Serdang Bedagai	-	√	-	√	-	√
Tanjung Balai	-	√	-	√	-	√
Labuhan Batu	√	-	-	√	-	√
Sibolga	-	√	-	√	-	√

Berdasarkan tabel di atas, maka hal paling penting yang perlu diperhatikan adalah tentang status kepemilikan dari keberadaan markas, dermaga dan mess anggota. Hampir semua prasarana Polisi perairan tersebut masih berstatus hak pakai dari pihak pelabuhan, pemerintah daerah dan bahkan ada dari masyarakat, bukan status hak milik Polri. Keadaan demikian memungkinkan kinerja Polisi perairan dapat terganggu, karena terkait pada ketergantungan yang bisa saja mempengaruhi independensi satuan dalam menjalankan tugas. Hal lain yang perlu diperhatikan adalah keadaan masing-masing item prasarana tersebut pada umumnya kusam, kumuh, dan tidak menggambarkan sebuah bangunan yang memiliki imaje yang membanggakan bagi Polisi perairan sendiri. Terkecuali Ditpolair di Belawan, maka hampir dapat dikatakan bahwa seluruh prasarana pada satuan Polisi perairan di Sumatera Utara tersebut dalam kondisi yang memprihatinkan.

### 3) Dukungan Operasional dan Harwat

Kondisi memprihatinkan pada aspek prasarana dan sarana yang dimiliki oleh Polisi perairan pada satuan wilayah di Sumatera Utara bisa disebabkan oleh dua hal. *Pertama*, dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Hampir pada seluruh satuan Polisi perairan di tingkat polres, pembiayaan Harwat rata-rata berkisar pada 30-60% dari anggaran yang dibutuhkan. Keadaan demikian tentu sangat mengganggu kegiatan operasional dan perawatan sarana dan prasarana yang ada. Tabel pembiayaan operasional dan harwat di bawah menunjukkan gejala kekurangdukungan dalam operasional dan harwat yang ada pada satuan Polisi perairan.

**Tabel 34. Pembiayaan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)
Polda Sumut	Patroli	42 Jt	+ 150 Jt	Perbaikan	42 Jt	+ 150 Jt
Serdang Bedagai	Patroli	23 Jt	+ 100 Jt	Perbaikan	23 Jt	+ 100 Jt
Tanjung Balai	Patroli	24 Jt	+ 125 Jt	Perbaikan	24 Jt	+ 125 Jt
Labuhan Batu	Patroli	24 Jt	+ 150 Jt	Perbaikan	24 Jt	+ 150 Jt
Sibolga	Patroli	25 Jt	+ 150 Jt	Perbaikan	25 Jt	+ 150 Jt

Berdasarkan tabel di atas, gejala paling tampak adalah kekurangan pembiayaan dalam operasional khususnya kegiatan patroli, dan harwat pada setiap item sarana dan prasarana yang ada. Ketika pembiayaan harwat hanya rata-rata berjumlah Rp. 24 juta sampai 42 juta per tahun, dan jumlah tersebut harus membiayai perawatan terhadap dua kapal C2 sebagaimana umumnya dimiliki oleh setiap satuan wilayah, beberapa speedboat, memperbaiki dermaga, dan sebagainya, maka jumlah tersebut tentu tidak seimbang dengan tuntutan kebutuhannya.

*Kedua*, kurang mampuan anggota Polisi perairan dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek prasarana dan sarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional dan harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah satuan, anggota Polisi perairan hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Hal itu pun pada umumnya didasarkan pada inisiatif atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan katalog kapal dan sarana lainnya, ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan.

Dalam kuesioner yang dibagikan, ada point tentang pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki berdasarkan pelatihan yang pernah diikuti. Pada umumnya anggota Polisi perairan menjawab jarang atau tidak diikuti dalam pelatihan-pelatihan terkait operasional dan harwat yang ada, sehingga mereka seringkali mengalami kesulitan dalam mengatasi permasalahan yang terjadi pada kapal, alat perlengkapan lain, senjata, dan lainnya. Tabel di bawah ini menunjukkan kurang terlibatnya anggota dalam pelatihan Harwat sarana yang ada.

**Tabel 35. Keikutsertaan Pelatihan Operasional dan Harwat Polair Sumut**

Satuan Polisi Perairan	Pelatihan Operasional		Pelatihan Harwat	
	Jenis	Jumlah Pers	Jenis	Jumlah Pers
Polda Sumut	SAR, Pa Idik,	4	Perbaikan ringan kapal	2
Serdang Bedagai	ANT V	1	Perbaikan mesin kapal	1
Tanjung Balai	ANT D	-	Perbaikan mesin kapal	1
Labuhan Batu	Selam	1	Perbaikan ringan kapal	1
Sibolga	ANT V, SAR	1	Perbaikan mesin kapal	1

Ketiadaan atau keterbatasan pelatihan yang ada seringkali dihubungkan dengan ketersediaan pada aspek pembiayaan sebagaimana disebutkan pada poin pertama di atas. Hal ini menunjukkan adanya akses anggota Polisi perairan dalam keikutsertaan pelatihan yang dilakukan, baik di tingkat Polda (Ditpolair) ataupun di Mabes Polri. Ada informasi bahwa ketika ada undangan kegiatan pelatihan dari Ditpolair Baharkam Polri

ataupun Ditpolair Polda, maka peserta yang dikirim ke pelatihan tersebut didasarkan pada sistem kedekatan ataupun senioritas yang ada. Padahal pelatihan tersebut sebenarnya ditujukan kepada personel-personel yang diharapkan dapat memangku kegiatan operasional dan harwat yang ada di satuan Polisi perairannya. Bahkan ada personel dari satuan lain yang diberangkatkan untuk mengikuti pelatihan, padahal pelatihan itu berhubungan dengan kegiatan operasional wilayah perairan.

Perlu disampaikan pula bahwa dalam banyak kasus, operasional dan harwat seringkali menggunakan sistem pelelangan, di mana perusahaan yang memenangkan pelelangan tersebut seringkali tidak sesuai atau tidak memenuhi standar dengan kebutuhan pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Polisi perairan pada setiap wilayahnya. Akibatnya, banyak mesin-mesin kapal C2, speedboat, dan lainnya yang diperbaiki tidak sesuai dengan standar teknik sebagaimana yang ditetapkan dalam katalog mesin dan kapalnya. Ada beberapa komponen mesin yang sulit didapatkan di daerah, dan akhirnya akan menggunakan sistem “kanibal” dengan mesin lain yang dianggap telah rusak parah, memodifikasi alat lain yang dianggap sesuai dengan spesifikasi alat yang dibutuhkan, atau menunggu datangnya kiriman barang dari supplier resmi yang berasal dari Jakarta ataupun Singapura.

Demikian juga dalam persoalan penyediaan BBM yang disediakan oleh perusahaan pemenang lelang pun seringkali terkendala oleh aspek transportasi. Banyak satuan Polisi perairan yang berada jauh di pelosok daerah, sehingga akses ke sana mengalami kesulitan. Hal ini juga akan mengganggu aktivitas operasional sarana, karena BBM seringkali datang tidak sesuai waktu yang diharapkan.

### **c. Kuantitas dan Kualitas Personel Polda**

Berdasarkan jumlah personel yang tersedia dan Daftar Susunan Personel (DSP) dari setiap satuan Polisi perairan dan Ditpolair, maka rasio kekurangannya rata-rata 50 sampai 100%. Rupanya selain soal pengadaan personel baru pada tingkat Tamtama dan Bintara yang setiap tahunnya berkurang, maka faktor kemauan personel Polisi umum yang mau dipindahkan ke Polisi perairan sangat rendah. Ada beberapa alasan keengganan ataupun ketidakmauan personel Polisi tersebut, misalnya (i) kompetensi dan keahlian yang dimiliki tidak berhubungan erat dengan kebutuhan Polisi di wilayah perairan; (ii) risiko tugas yang sangat tinggi, karena berada di wilayah atau lingkungan yang cukup berbahaya; (iii) jaminan ekonomi yang kurang menarik; dan (iv) alasan daerah tugas yang jauh dari tempat tinggal.

Pada lima tahun terakhir, hampir seluruh satuan Polisi perairan tidak mendapatkan tambahan personel, sehingga usia rata-rata para anggotanya pun berada pada usia menengah. Di bawah ini adalah tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah Polisi perairan di Sumatera Utara.

**Tabel 36. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan di Sumut**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah			DSP	Rasio Kekurangan %
	Fungsional/Organik	Staf Pendukung	Total		
Polda Sumut	159	37	196	248	79%
Serdang Bedagai	14	6	20	42	47%
Tanjung Balai	12	7	19	36	52%
Labuhan Batu	13	6	19	42	45%
Sibolga	8	4	12	48	25%

Selain soal jumlah personel, ada persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan kompetensi anggota. Kompetensi ini pada umumnya didasarkan pada tingkat kepangkatan, keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota Polisi perairan. Di bawah ini adalah tabel kompetensi anggota Polisi perairan di seluruh wilayah satuan lokasi penelitian.

**Tabel 37. Keikutsertaan Anggota Dalam Pelatihan dan Pendidikan**

Satuan Polisi Perairan	Jenis Pendidikan/Pelatihan						
	ANT 5	Pa Idik	Selam	SAR	Mesin	Radar	Nautice
Polda Sumut	8 org	11 org	10 org	16 org	5 org	7 org	6 org
Serdang Bedagai	2 org	3 org	4 org	6 org	2 org	2 org	2 org
Tanjung Balai	1 org	1 org	3 org	5 org	2 org	1 org	1 org
Labuhan Batu	2 org	2 org	3 org	4 org	2 org	1 org	1 org
Sibolga	3 org	2 org	3 org	3 org	2 org	2 org	1 org

Jika ditilik dari keikutsertaan anggota personel di atas, maka jumlahnya sangat rendah. Perbandingannya rata-rata berada pada posisi 5:1. Artinya, dari lima anggota yang ada, maka hanya satu saja yang mengikuti pelatihan. Pelatihan yang diikutinya pun pada umumnya adalah pelatihan dasar, seperti pelatihan yang menjadi syarat masuknya seseorang menjadi anggota Polisi perairan. Jika kondisi seperti ini terus berlanjut, maka kompetensi anggota tentu sangat rendah, dan hal tersebut akan berpengaruh terhadap pekerjaan. Ketidakmampuan bermanuver kapal, baik dalam pengejaran, pemahaman arus sungai dan laut, patroli biasa ataupun saat parkir, serta proses pemeliharaan dan perawatan kapan dan mesin yang tidak semua anggota Polisi perairan mampu melakukannya menjadi bukti penting dari rendahnya kompetensi tersebut.

## 5. Polda Lampung

### a. Kondisi Geografis dan Gangguan Kamtibmas

#### 1) Kondisi Geografis

Lampung adalah provinsi paling selatan di Pulau Sumatera, Indonesia, Ibukotanya terletak di Bandar Lampung. Provinsi ini memiliki 2 Kota dan 15 Kabupaten. Kota yang dimaksud adalah Kota Bandar Lampung dan Kota Metro. Di sebelah utara berbatasan dengan Bengkulu dan Sumatera Selatan.

Provinsi Lampung memiliki pelabuhan utama, yaitu: Pelabuhan Panjang dan Pelabuhan Bakauheni serta pelabuhan nelayan seperti Pasar Ikan (Telukbetung), Tarahan, dan Kalianda di Teluk Lampung. Bandar udara (Bandara) utama adalah "Radin Inten II", yaitu nama baru dari "Branti", terletak 28 km dari ibukota Bandar Lampung, dan tiga Bandara perintis yaitu: Bandara Mohammad Taufik Kiemas di Krui, Pesisir Barat; Bandara Gatot Soebroto di Kabupaten Way Kanan dan Lapangan terbang AURI terdapat di Menggala yang bernama Astra Ksetra.

Provinsi Lampung memiliki luas 35.376,50 km<sup>2</sup> dan terletak di antara 103° 40' – 105° 50' Bujur Timur dan 6° 45' – 3° 45' Lintang Selatan. Daerah ini di sebelah barat berbatasan dengan Samudera Hindia, di sebelah timur dengan Laut Jawa, di sebelah utara berbatasan dengan provinsi Sumatera Selatan, dan di sebelah selatan berbatasan dengan Selat Sunda. Beberapa pulau termasuk dalam wilayah Provinsi Lampung, yang sebagian besar terletak di Teluk Lampung, di antaranya: Pulau Darot, Pulau Legundi, Pulau Tegal, Pulau Sebuku, Pulau Ketagian, Pulau Sebesi, Pulau Poahawang, Pulau Krakatau, Pulau Putus dan Pulau Tabuan. Ada juga Pulau Tampang dan Pulau Pisang di yang masuk ke wilayah Kabupaten Lampung Barat.

Keadaan alam Lampung, di sebelah barat dan selatan, di sepanjang pantai merupakan daerah yang berbukit-bukit sebagai sambungan dari jalur Bukit Barisan di Pulau Sumatera. Di tengah-tengah merupakan dataran rendah. Sedangkan ke dekat pantai di sebelah timur, di sepanjang tepi Laut Jawa terus ke utara, merupakan perairan yang luas.

**Gambar 5. Peta Provinsi Lampung**



Berikut adalah sungai-sungai yang mengalir di daerah Lampung, yaitu menurut panjang dan *cathment area* (c.a)-nya adalah:

- Way Sekampung, panjang 265 km, c.a. 4.795,52 km<sup>2</sup>
- Way Semaka, panjang 90 km, c.a. 985 km<sup>2</sup>
- Way Seputih, panjang 190 km, c.a. 7.149,26 km<sup>2</sup>
- Way Jepara, panjang 50 km, c.a. 1.285 km<sup>2</sup>
- Way Tulangbawang, panjang 136 km, c.a. 1.285 km<sup>2</sup>
- Way Mesuji, panjang 220 km, c.a. 2.053 km<sup>2</sup>

Way Sekampung mengalir di daerah kabupaten Tanggamus, Pringsewu, Pesawaran dan Lampung Selatan. Anak sungainya banyak, tetapi tidak ada yang panjangnya sampai 100 km. Hanya ada satu sungai yang panjangnya 51 km dengan c.a. 106,97 km<sup>2</sup> ialah Way Ketibung di Kalianda.

Way Seputih mengalir di daerah kabupaten Lampung Tengah dengan anak-anak sungai yang panjangnya lebih dari 50 km adalah:

- Way Terusan, panjang 175 km, c.a. 1.500 km<sup>2</sup>
- Way Pengubuan, panjang 165 km, c.a. 1.143,78 km<sup>2</sup>
- Way Pegadungan, panjang 80 km, c.a. 975 km<sup>2</sup>
- Way Raman, panjang 55 km, c.a. 200 km<sup>2</sup>

Way Tulangbawang mengalir di kabupaten Tulangbawang dengan anak-anak sungai yang lebih dari 50 km panjangnya, di antaranya:

- Way Kanan, panjang 51 km, c.a. 1.197 km<sup>2</sup>
- Way Rarem, panjang 53,50 km, c.a. 870 km<sup>2</sup>
- Way Umpu, panjang 100 km, c.a. 1.179 km<sup>2</sup>
- Way Tahmy, panjang 60 km, c.a. 550 km<sup>2</sup>

- Way Besay, panjang 113 km, c.a. 879 km<sup>2</sup>
- Way Giham, panjang 80 km, c.a. 506,25 km<sup>2</sup>

Way Mesuji yang mengalir di perbatasan provinsi Lampung dan Sumatera Selatan di sebelah utara mempunyai anak sungai bernama Sungai Buaya, sepanjang 70 km dengan c.a. 347,5 km<sup>2</sup>

## 2) Kondisi Gangguan Kamtibmas

Hal penting lain terkait identifikasi kompetensi anggota polisi perairan adalah kemampuan penyelidikan dan penyidikan terhadap berbagai kejadian yang dianggap mengandung unsur hukum pidana atau hukum perdata. Berbagai tindakan kejahatan dan pelanggaran Kamtibmas dapat terdeteksi ketika ada pemahaman dan pengetahuan yang kuat atasnya. Proses penyelidikan dan penyidikan pun dapat dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah itu. Oleh karena itu, salah satu tugas utama menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku beserta pengetahuan mereka terhadap bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya.

Kasus perompakan, *illegal fishing*, *illegal mining*, *supply dan demand illegal logging*, penyelundupan barang, *human trafficking*, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP. Namun, ada beberapa kasus pelanggaran yang masih bersifat abu-abu, baik dalam persoalan delik hukumnya ataupun berdasarkan pihak mana yang paling berwenang dalam melakukan penyidikan terhadapnya. Salah satu contohnya adalah penggunaan jaring yang tidak ramah lingkungan tetapi belum termuat dalam Undang-undang atau peraturan lainnya.

Selain persoalan maraknya tindakan pelanggaran hukum, wilayah perairan laut adalah wilayah yang sangat ramai dengan kewenangan lembaga-lembaga yang ada. Terlebih ketika kewenangan penyelidikan dan penyidikan juga bisa dilakukan oleh pihak-pihak lain di luar kepolisian. Lembaga-lembaga seperti TNI AL, KKP, Bea Cukai dan Imigrasi misalnya memiliki kewenangan penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan. Sebagian di antaranya telah memiliki Penyelidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Walaupun masing-masing memiliki karakter khusus terhadap kasus dan tempat kejahatannya, namun ia seringkali bertabrakan antara satu lembaga dengan lembaga lainnya.

Koordinasi dan kerjasama antar pihak menjadi sangat penting dan strategis untuk penanganan berbagai bentuk pelanggaran yang ada. Sayangnya, ada beberapa lembaga di beberapa wilayah satuan Polda

Papua Barat yang masih bersifat ego sektoral, sehingga seringkali terjadi tumpang tindih dalam penanganan kasus hukumnya. Lembaga seperti inilah yang memungkinkan kerjasama lintas instansi terkait penanganan pelanggaran kamtibmas di wilayah perairan akan sulit dilakukan. Mereka pada umumnya berlindung dibalik UU atau Peraturan Pemerintah yang mengatur kewenangannya.

Penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan, sebenarnya sama saja dengan mekanisme yang dilakukan pada kasus-kasus kejahatan di wilayah daratan yang dilakukan para penyidik polisi di satuan polresnya masing-masing. Untuk menunjukkan bahwa polisi perairan telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh satuan polisi perairan di wilayah Lampung.

**Tabel 38. Jumlah dan Tahapan Penyelidikan dan Penyidikan Pelanggaran 2017**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah Kasus yang ditangani	Tahapan					
		Penangkapan	Olah TKP	Penyelidikan	Penyidikan	P21	Penyelesaian
Ditpolair Lampung	8	8		-	3	3	1
Polresta Lampung	3	3	-	-	-	1	-
Lampung Timur	4	4	-	-	-	1	-
Tulang Bawang	3	3	-	-	-	-	-
Lampung Selatan	3	3	-	-	-	1	-

Jika dibandingkan dengan jumlah populasi yang ada dan luasnya wilayah perairan yang dimiliki, maka tingkat kejahatan (terlapor dan tertindaklanjuti) sangat rendah. Hal ini terlihat pada tahapan penyelidikan dan penyidikan kasus hukum di wilayah perairan yang diajukan ke kejaksaan sangat rendah. Berdasarkan data di atas, bisa jadi ada dua fenomena. *Pertama*, penyelesaian hukum dilakukan secara informal dengan menggunakan perangkat-perangkat adat dan kekeluargaan, sehingga polisi perairan kemudian hanya menjadi pihak mediator saja di dalam penyelesaian hukum tersebut. *Kedua*, penyelesaian hukum terkendala oleh kewenangan polisi perairan yang terbatas, karena kewenangan lainnya telah terbagi ke instansi-instansi terkait. Penanganan pelanggaran dalam tingkat penyelidikan dan penyidikan kurang bisa dilakukan ketika ada dua atau tiga instansi terlibat. Hal yang paling memungkinkan adalah melibatkan instansi lain sebagai tenaga ahli dalam memberikan penjelasan atau pendapatnya tentang bentuk kejahatan yang ada

## **b. Kondisi Sarpras**

### **1) Sarana Polair Polda**

#### **a) Ketersediaan Sarana Satpolair Polda**

Sebuah kerangka kerja yang efektif dalam sebuah wilayah tugas selalu tergantung pada tiga hal, yaitu (i) personalia yang mendapatkan mandat untuk menjalankan tugas; (ii) ketersediaan sarana dan prasarana yang mendukung pelaksanaan tugas; dan (iii) adanya kelompok-kelompok yang mampu mendukung pelaksanaan tugas personalia, baik kerjasama secara internal kelembagaan ataupun kerjasama dengan masyarakat dan komponen lainnya. Prasyarat demikian juga menjadi kerangka kerja yang harus menjadi bagian integral dari polisi perairan dalam pelaksanaan tugasnya.

Polisi perairan di lingkungan wilayah Polda Lampung merupakan satuan polisi yang memiliki gugus tugas wilayah perairan yang sangat luas. Wilayahnya membentang dari perbatasan Bengkulu dan Sumatera Barat dan melingkar ke selat Sunda dan sampai ke pantai Samudra Hindia di wilayah Sumatera Selatan. Ada empat karakter laut yang jelas terlihat, yaitu: (i) laut dangkal di wilayah laut Jawa; atau biasa disebut pantai Timur (Laut utara Jawa); (ii) laut dalam dan berkarang di wilayah Samudra Hindia; (iii) laut yang berada di antara pulau-pulau yang umumnya berarus keras dan banyak karang; dan (iv) laut selat Sunda dan teluk Semangka, di mana ia menjadi alur dari lalu lintas pelayaran tradisional ataupun pelayaran nasional dan internasional kapal barang dan penumpang.

Wilayah Lampung memiliki karakter perairan yang benar-benar berbasiskan pada jejak ekologis laut dan selat. Profilnya hampir sama dengan Jawa Timur yang berhadapan selat Bali dan selat Madura, ditambah dengan laut Jawa dan Samudera Hindia. Sementara sungai-sungai yang bermuara ke laut jarang sekali digunakan sebagai wilayah tugas polisi perairan. Hal ini disebabkan aktivitas di alur sungai seperti way Kambas, way Jepara, dan lainnya tidak dimanfaatkan untuk pelayaran rakyat ataupun aktivitas penangkapan ikan secara maksimal. Alur sungai tersebut lebih banyak dimanfaatkan untuk kepentingan penambangan galian C dan kegiatan selingan penduduk seperti memancing atau berekowisata di hari-hari liburan.

Karakter wilayah perairan Lampung yang cukup berbeda dibandingkan wilayah lain di Sumatera ini, khususnya pada keberadaan selat dan pulau-pulau sekitarnya, maka ketersediaan sarana dan prasarana yang ada pun harus diperhatikan. Hal ini penting dilakukan untuk menunjang tugas polisi dalam memelihara Kamtibmas dan memberikan pelayanan maksimal pada masyarakat. Ketersediaan sarana prasarana tentu terkait pada pelaksanaan tugas sebagaimana yang disebutkan dalam Undang-Undang Kepolisian Negara Republik Indonesia No 2 Tahun 2002 bahwa Polisi Republik Indonesia adalah alat negara yang diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) di dalam negeri. Selain proses penindakan, tugas polisi juga mencakup pencegahan gangguan dan ancaman keamanan, serta menjadi pihak pengayom dan pemelihara rasa aman bagi masyarakat.

Mandat penugasan yang ditetapkan di atas tentu harus diimplementasikan oleh satuan-satuan tugas kepolisian dari satuan paling atas sampai satuan paling bawah, ataupun satuan-satuan tertentu yang memiliki tugas-tugas tertentu yang dianggap memiliki kekhususan pada karakter wilayah ataupun pada aspek penugasannya. Salah satu satuan kepolisian itu adalah polisi perairan yang menjadi perangkat utama pemelihara kamtibmas di wilayah perairan. Cakupan wilayah perairan itu sendiri terdiri dari laut, sungai, muara, dan danau. Setiap cakupan wilayah tersebut tentu menuntut sarana dan prasarana sesuai karakter wilayahnya, baik secara umum ataupun secara khusus. Namun, karena wilayah tugas polisi perairan di lingkungan Polda Lampung kebanyakan adalah wilayah perairan laut, selat dan pulau, maka ketersediaan sarana dan prasarana yang ada pun hanya akan dikhususkan pada kewilayahan laut dengan empat karakter sebagaimana disebutkan di atas. Terlebih ketika wilayah perairannya lebih luas dibandingkan daratan, maka kebutuhan terhadap sarana dan prasarana yang ada tentu menjadi tuntutan harian polisi perairan di lapangan.

Sayangnya, dalam banyak kasus, sebagaimana terlihat di wilayah Polres Lampung Selatan, Tulang Bawang, Tulang Bawang, Lampung Timur, dan Polresta Lampung, pelaksanaan tugas polisi perairan, baik berhubungan dengan penanganan dan pencegahan gangguan Kamtibmas ataupun peningkatan kualitas kegiatan-kegiatan polisi kemasyarakatan sering terhambat oleh keterbatasan sarana yang ada. Keterbatasan yang seringkali dijumpai pada umumnya adalah mencakup (i) spesifikasi kapal atau sarana lainnya yang kurang tepat jika ditilik dari karakter wilayah perairan, khususnya pada wilayah laut dalam, pulau dan selatnya; (ii) kekurangan jumlah sarana jika dibandingkan dengan luasan

wilayah tugasnya; (iii) kurangnya personil satuan jika dibandingkan dengan rasio luasan wilayah dan jumlah penduduk yang dilayaninya. Hal ini memungkinkan terjadinya ketidakefektifan dalam pengawasan atau patroli pemeliharaan kamtibmas yang dilakukan di berbagai wilayah perairan; (iv) dukungan keahlian atau pengetahuan bagi anggota yang memanfaatkan sarana yang ada; (v) komitmen anggota dalam pelaksanaan tugas di wilayah perairannya, terlebih ketika ia berhadapan dengan lingkungan sosial yang tidak nyaman, tempat penugasan yang jauh dan lainnya.

Hal paling sering terlihat adalah dalam soal jumlah dan spesifikasi sarana. Penyediaan sarana terhambat karena faktor anggaran Polri secara nasional dan rembesannya ke tingkat satuan Polres dan Polsek. Persoalan dana di tingkat satuan polisi perairan memang sangat terbatas, karena dana alokasi Polres pada umumnya akan terbagi pada berbagai satuan polisi di tingkat polresnya. Keadaan ini belum lagi ditambah dengan kebijakan pengadaan sarana yang pada umumnya bersifat *top down* dari atas. Dalam prosesnya, banyak sekali terjadi kekeliruan dalam penyediaan spesifikasi sarana yang sesuai dengan karakter wilayah perairannya.

Dalam soal spesifikasi, kasus kekeliruan spesifikasi kapal di lingkungan Polda Lampung merupakan keadaan yang paling sering terlihat jelas, dan menjadi kasus yang paling menonjol. Kapal-kapal laut dangkal ataupun kapal ringan selalu diberikan kepada Polres dengan gugus tugas di wilayah perairan laut dalam, kepulauan, dan selat. Bahkan, untuk satuan polisi perairan di Lampung Selatan yang menugaskan beberapa orang personil satuan polisi perairannya di selat Sunda dengan tantangan gelombang selat yang cukup besar dan cuaca ekstrim, untuk ikut serta mengawasi lalu lintas pelayaran komersil dan pelayaran domestik, hanya disediakan kapal speedboat atau kapal type C3 standar. Dua jenis kapal ini sebenarnya lebih cocok digunakan untuk wilayah perairan laut dangkal dan tidak bergelombang. Arus laut di selat Sunda, terlebih ketika berada dalam kondisi situasi ekstrim, maka bisa mencapai tiga meteran. Akibatnya, banyak kapal dengan dua type itu jarang sekali dioperasikan, baik untuk di wilayah sekitar pelabuhan Bakauheni ataupun wilayah perairan sekitar pelabuhan rakyat di sekitaran selatnya. Respon apapun pada umumnya tidak akan menggunakan kapal yang tersedia di dermaga. Polisi perairan di Polres tersebut akan lebih banyak menggunakan sepeda motor milik pribadinya untuk sampai ke Tempat Kejadian Perkara atau lokasi pelayanan polisi kemasyarakatan yang ada.

Hal serupa juga terjadi pada wilayah perairan di Polres Tenggamu dan Pringsewu yang menyebutkan bahwa wilayah Polres di pantai barat yang berhadapan langsung dengan Samudera Hindia hanya dibekali juga dengan kapal-kapal C3 dan speedboat yang peruntukannya untuk wilayah laut dangkal dan tidak bergelombang kuat. Kapal-kapal itu pun hanya bersandar di dermaga dibandingkan melakukan patroli di wilayah perairannya. Sesekali kapal tersebut dipanaskan dan dibuat keliling. Walaupun ada anggaran BBM sekalipun, alokasi BBM lebih banyak digunakan untuk operasional personil di darat, yaitu membiaya kendaraan roda dua dan roda empat untuk kepentingan penyuluhan, mendatangi TKP, dan lainnya.

Ketidakefektifan sarana di atas tentu lebih disebabkan oleh adanya spesifikasi kapal yang kurang memenuhi syarat untuk wilayah perairannya. Selain untuk pembiayaan BBM kendaraan darat, para personil polisi perairan di beberapa Polres juga seringkali mengambil inisiatif untuk meminjam kapal nelayan dalam patrolinya, terlebih ketika ada laporan tentang tindak kejahatan. Penggunaan kapal yang dimiliki seringkali dianggap lebih beresiko dibandingkan kapal nelayan yang dipinjamnya itu. Memang beberapa kali kapal itu digunakan untuk patroli, namun sepertinya tidak efektif dan hanya lebih mengandalkan pada sistem respon ketika ada laporan saja. Keadaan seperti ini tentu sangat memprihatinkan dan dapat merusak citra polisi perairan di mata masyarakat.

Permasalahan ketersediaan dan spesifikasi sarana yang sesuai dengan karakter wilayah perairannya menjadi aspek paling urgent dari keberadaan polisi perairan dalam menjalankan tugasnya. Namun demikian, ada persoalan lain yang juga tidak kalah urgennya, yaitu aspek kemampuan dan keterampilan para anggota yang mengawakinya. Dalam soal dukungan keahlian atau pengetahuan anggota dalam memanfaatkan sarana yang tersedia seringkali terlihat kurangnya pendidikan kejuruan di antara mereka. Setiap satuan polisi perairan di tingkat Polres paling bantar yang memiliki sertifikasi ANT 5 ataupun sertifikat lain yang didasarkan pada pelatihan lama tidak lebih dari dua orang per wilayahnya. Selebihnya adalah anggota yang mengikuti pelatihan yang sifatnya tambahan atau pendukung saja, seperti pelatihan selam, SAR, dan pemadam kebakaran. Sementara untuk keterampilan yang berkaitan dengan mengawaki dan melakukan tata kelola gerak kapal hanya sedikit orang saja. Kekurangan pelatihan tersebut telah menyebabkan proses harwat dan operasional sarana lebih banyak menggunakan insting dibandingkan keahlian yang memadai. Kenyataan ini tentu sangat membahayakan personil, dan

memberikan risiko tinggi terhadap sarana yang digunakannya, serta akan membahayakan pelayaran masyarakat umum ketika kesalahan teknis terjadi pada kapal polisi perairan tersebut.

Ketersediaan sarana pada satuan-satuan polisi perairan yang berada di lingkungan Polda Lampung tergambarkan secara jelas pada tabel di bawah ini:

**Tabel 39. Ketersediaan Sarana di Satpolair di Lingkungan Polda Lampung**

Satuan Polisi Perairan	Kapal		Senjata	Alat penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jum		Jaket	Alat apung	
Ditpolair Lampung	C2= 7 C3= 17	21	127	17	15	HT= 25, SSB= 24
Polresta Lampung	C2 C3	1 1	4	5	11	1
Lampung Timur	C2 C3	2 1	3	6	7	1
Tulang Bawang Lampung	C2= 1 C3= 1	2	7	8	12	HT= 3
Lampung Selatan	C2 C3	2 1	3	6	9	2

Jika diperhatikan secara seksama, ketersediaan kapal di setiap Polres di lingkungan Lampung kurang memenuhi rasio luas wilayah perairan, jumlah populasi, ketersebaran pendudukan, dan empat karakter wilayah perairannya. Hampir semua polres hanya disediakan kapal jenis speedboat dan kapal C3 standar. Kecuali satuan di ditpolair yang hanya memiliki kapal C2 atau C1, dan itu pun jumlah tidak lebih banyak dibandingkan wilayah Sumatera Utara dan Kalimantan Tengah. Sangat disayangkan, wilayah Lampung yang menjadi pintu masuk dan menjadi barometer pertumbuhan ekonomi di wilayah Sumatera secara umum, di mana lalu lintas pelayaran laut sangat ramai, polisi perairannya hanya disediakan kapal-kapal jenis kecil yang hanya melaju di bawah 3 mil laut dari garis pantai ketika cuaca tidak pasti.

Persoalan ini semakin pelik ketika dihadapkan pada tiga dari empat karakter wilayah perairannya memiliki potensi yang sangat membahayakan polisi perairan saat pelaksanaan tugas di lapangannya. Wilayah laut dalam, pulau dan selat dengan marabahaya gelombang besar, terumbu karang, dan memiliki kedalaman di atas rata-rata tentu membutuhkan kapal-kapal dengan type maksimal pada tiga karakter wilayah yang berbeda itu. Speedboat dan kapal C3 akan lebih cocok digunakan untuk wilayah laut dangkal atau laut pantai Timur yang menjangkau bawah 5 mil dari garis pantai dalam kondisi normal. Kapal-kapal ini memang cocok digunakan untuk polres-polres yang berhadapan dengan laut

Jawa, seperti Tulang Bawang, Lampung Timur, dan Polresta Lampung. Sarana itu pun jika digunakan lebih dari 5 mil, maka dua jenis kapal tersebut juga akan memiliki risiko yang sangat tinggi bagi para anggota yang sedang bertugas.

Hal lain di luar dari spesifikasi kapal, jumlah yang tersedia relatif lebih sedikit dibandingkan wilayah-wilayah yang hanya memiliki alur sungai seperti Kalimantan Tengah. Padahal tuntutan tugasnya cukup banyak dan mencakup garis pantai seperti tapal kuda, dari perbatasan Sumatera Utara dan Bengkulu sampai ke perbatasan Sumatera Barat dan seterusnya. Apalagi wilayah Lampung menjadi pintu masuk dan pintu keluar ke kawasan Indonesia bagian Sumatera. Di tempat-tempat inilah, berbagai sektor strategis nasional berada. Fasilitasi dan keamanan laut, khususnya dalam pengangkutan barang-barang produksinya perlu menjadi perhatian dari polisi perairan di seluruh Polres di lingkungan Polda Lampung. Lalu lintas jasa pelayaran barang, penumpang, penambangan dan aktivitas harian para nelayan sangat padat, sehingga memerlukan pengawasan yang cukup ketat dari polisi perairan. Jika jumlah sarana yang tersedia terbatas, di mana jumlah personilnya juga sangat terbatas, tentu akan berdampak pada “bocornya kegiatan-kegiatan yang berpotensi melanggar kamtibmas” dan terjadi ketidakefektifan dalam merespon dan memberikan pelayanan kepada masyarakat luas.

Beberapa Polres di atas memang memiliki kapal kapal lebih dari dua, namun spesifikasi kapal tersebut bukanlah kapal C2 ataupun C3 plus yang cocok digunakan untuk wilayah perairan laut dalam, selat atau kepulauan. Memang dari sisi kuantitas akan bisa dianggap cukup ketika ia dihadapkan dengan jumlah anggota yang mengawakinya. Tetapi, jika dihadapkan pada luasan wilayah dan karakter perairannya, maka jumlah tersebut tidaklah rasional. Pada umumnya, anggota polisi perairan di setiap Polres berkisar antara 10 sampai 15 orang, padahal kapalnya kadang lebih dari 3 walaupun pada umumnya adalah speedboat dan kapal C3. Permasalahan rasio antara jumlah anggota, jumlah kapal, luasan wilayah tugas, dan jumlah anggota masyarakat yang ada menjadi fenomena umum di setiap Polres di lingkungan wilayah Polda Lampung.

Terlepas dari persoalan lainnya, permasalahan paling besar sebenarnya berada pada spesifikasi kapal untuk wilayah perairan yang pada umumnya adalah laut dengan gelombang yang besar, disertai batu karang, jalur pertemuan samudera, dan perairan selat yang cenderung memiliki cuaca ekstrim dan tidak menentu. Spesifikasi yang sesuai tentu didasarkan pada karakter wilayah

perairannya, dan hal ini diukur berdasarkan sistem kalibrasi dan aerodinamika yang tepat di pusat-pusat pengujian teknis yang ada. Pengujian terhadap besaran atau kekuatan gelombang, kedalaman air, benturan dengan material karang dan kayu, sedimentasi, material rintangan daerah pelayaran dan lainnya perlu diukur, sehingga kemampuan dan spesifikasi kapal yang ada sesuai dengan karakter wilayahnya masing-masing. Kategorisasi dan pengklasifikasian wilayah perairan perlu dipetakan, sehingga penyediaan atau pengadaan kapal tinggal mengikuti pemetaan tersebut. Sayangnya, pertimbangan aerodinamika dan empat karakter perairan di seluruh polres pada wilayah Polda Lampung tersebut tidak digunakan dalam proses penyediaan sarana kapal ke satuan polisi perairan di setiap polresnya masing-masing.

#### (1) Senjata

Spesifikasi kapal yang kurang tepat menjadi persoalan urgen yang dihadapi oleh polisi perairan di lingkungan Polda Lampung. Namun, permasalahan semakin terasa ketika dijumpai juga adanya kekurangan senjata bagi para anggota yang sedang bertugas, baik dalam pelaksanaan tugas patroli rutin, penindakan ataupun kepolisian masyarakat. Demikian juga dengan model tata kelola peminjaman senjata ke Polres pun dianggap cukup menyulitkan khususnya bagi satuan polisi perairan yang berada jauh dari Polres sebagai markas utamanya. Pada umumnya, markas-markas satuan polisi perairan seringkali berada jauh dari polres, karena mereka berada pada sisi dermaga perairan yang dianggap memenuhi standar berlabuh atau bersandarnya kapal-kapal yang ada. Kondisi ini terlihat misalnya pada dermaga polisi perairan di Polres Lampung Timur dan Tulang Bawang. Posisi sandaran kapalnya berada sekitar 30 km dari Polresnya. Persoalannya bukan karena jaraknya, tetapi aksesibilitas menuju ke sana itu penuh perjuangan. Jalan tanah yang berlumpur telah menyebabkan para anggota polisi perairan lebih banyak di sekitar dermaga, ketimbang wira-wiri ke rumah-rumahnya yang berada di sekitar ibukota kabupatennya. Jumlah senjata yang melekat pada anggota sendiri jumlahnya sangat sedikit. Sementara senjata laras panjang pun jumlahnya hanya satu atau dua pada setiap markas polisi perairannya.

Jumlah senjata pada satuan polisi perairan sesungguhnya terkait pada persoalan jumlah ketersediaan senjata di setiap Polresnya. Keadaan demikian memang telah menjadi kendala umum di berbagai polres di mana pun. Namun, persoalan jumlah itu sebenarnya bukan permasalahan utamanya. Banyak

anggota yang tidak lulus tes psikologi dalam penggunaan senjata. Tentu hal ini juga terkait pada kesiapan mental dari calon pemegang senjata. Bisa dikatakan bahwa personil yang memasuki satuan polisi perairan pada umumnya adalah penunjukkan pimpinan. Kesiapan mental di laut tentu sangat berbeda ketika berada di lautan, dan hal ini sangat mempengaruhi kesiapan dalam memegang senjata. Selain itu, mereka juga belum teruji dalam kemahiran, kemampuan atau keterampilan di laut, khususnya dalam olah gerak kapal atau menembak di atas kapal. Keahlian seperti itu sebenarnya adalah prasyarat utama dalam menetapkan seseorang dipilih atau dimutasi ke satuan polisi perairan.

Penggunaan senjata sebenarnya menjadi penting ketika di lokasi tugasnya memiliki intensitas gangguan kamtibmas yang sangat tinggi. Jika diperhatikan dari bentuk-bentuk kejahatan yang dominan, khususnya perompakan nelayan dan perompakan kapal lain serta konflik antar nelayan, maka kepemilikan dan penggunaan senjata memang sangat diperlukan untuk satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung. Selain itu, adanya fenomena illegal fishing berupa penggunaan garok, cantrang, mini trawl, dan penangkapan benur; perusakan terumbu karang akibat bom atau keperluan bahan bangunan; pencurian komponen kapal, dan lainnya yang jarang “tertangkap basah” yang dihadapi juga cukup menjadi perhatian untuk kepemilikan dan peningkatan jumlah senjata di satuan polisi perairan. Terdengar cerita bahwa banyak pelaku kejahatan di Lampung, baik di daratan ataupun di lautan yang sering membawa senjata api rakitan produksi lokal. Mereka tidak canggung-canggung dalam menggunakannya. Tembakan peringatan ataupun tembakan langsung ke tubuh seringkali dilakukan oleh para penjahat saat menjarah hasil tangkapan nelayan atau mengambil perlengkapan kapal yang ada. Artinya, jika polisi perairan tidak dibekali senjata yang cukup, maka hal tersebut akan mempengaruhi kepercayaan diri dan efektivitas dalam menjalankan tugas di lapangannya.

Selain persoalan jumlah, kemahiran dan penggunaan senjata oleh personil polisi perairan juga masih belum teruji. Pelatihan tersebut memang diperlukan di wilayah-wilayah Polres dengan cakupan perairan laut yang memiliki tingkat kerawanan tinggi terhadap kejahatan yang bersifat transnasional ataupun kejahatan dengan kekerasan, seperti pencurian dengan kekerasan, perampokan kapal atau hasil laut dengan kekerasan, kerusuhan atau amuk massa nelayan

menghakimi kapal atau kelompok lain yang dianggap mengganggu wilayah tangkapannya, atau para pelaku bom ikan yang tidak segan-segan melempar bom ke kapal polisi perairannya, penyelundupan Narkoba atau lainnya. Wilayah pelabuhan Bakauheni di Lampung Selatan, pelabuhan nelayan dan penumpang di Kalianda, dan Lampung Timur merupakan wilayah perairan yang sangat rawan kejahatan, dan menuntut penggunaan senjata dalam pelaksanaan tugas polisi perairannya. Oleh karena itu, prioritas penyediaan senjata yang standar dengan wilayah perairan laut perlu dilakukan oleh Mabes Polri. Di wilayah-wilayah seperti Lampung Selatan, Lampung Timur, Tulang Bawang dan beberapa Polres yang ada di bagian selatan, perlu mendapatkan pasokan senjata dengan spesifikasi dan tipe yang tepat. Hal ini juga perlu didasarkan pada empat karakter wilayah perairan dan bentuk-bentuk kejahatan dominannya. Penggunaan senjata yang ada kebanyakan adalah revolver lama hasil pinjaman dari bagian Sarpras Polres. Type Glock ataupun Ho tidak pernah dijumpai penggunaannya oleh satuan polisi perairan di seluruh lingkungan Polda Lampung. Penggunaan senjata revolver pun jumlahnya sangat terbatas, yaitu rata-rata hanya dua pucuk senjata; dan biasanya akan digunakan oleh kasatpolair dan kanitgakkum polairnya. Kalaupun ada jumlah tambahan, maka satu komandan kapal yang akan mendapatkan prioritas penggunaannya.

Pada praktik di lapangannya, dua senjata revolver yang ada tetap akan digunakan oleh anggota yang berhak memegang senjata itu. Para anggota yang bertugas patroli akan dibekali dengan senjata laras panjang, baik senjata lama ataupun SS P2 sabhara. Sementara jika ada kegiatan khusus, di mana ada karakter khusus dalam penindakan bentuk kejahatan atau patroli bersama (*on board*) dengan lembaga-lembaga lain semisal KPLP, TNI AL, KSOP, dan imigrasi, maka persenjataan yang ada akan ditambah oleh Satpras Polresnya. Senjata SS P2 Sabhara seringkali dipinjamkan untuk satuan polisi perairan saat pelaksanaan tugas khusus tersebut. Sebagaimana satuan polisi perairan di wilayah lain, ada informasi kuat yang menyebutkan bahwa setidaknya setiap markas satuan polisi perairan, rata-rata memiliki satu atau dua senjata laras panjang setingkat SS P2 Sabhara yang dititipkan di markas satuan polisi perairan. Penyiapan senjata tersebut dilakukan ketika terjadi tuntutan tugas khususnya terkait pada gangguan kamtibmas di wilayahnya. Sementara jika patroli rutin, maka hanya satu senjata SS P2 sabhara saja yang boleh dibawa di atas kapal.

## (2) Perlengkapan Kapal

Kapal-kapal yang dimiliki oleh satuan polisi perairan sebenarnya dapat dikatakan “mewah” dan imaje yang dibangunnya “tidak memalukan”. Pada bagian luar misalnya, bahan material fiber dan bentuk kapal yang khas untuk patroli menjadi keunggulan tersendiri bagi kapal satuan polisi perairan itu. Sayangnya, penampilan dari luar itu seringkali tidak didukung oleh spesifikasi peralatan yang memadai di dalam kapalnya. Beberapa alat dukung di dalam kapal seringkali rusak dan tidak ada. Sistem radar (GPS), pengukur kedalaman (sounder) dan alat komunikasi adalah beberapa sarana polisi perairan yang melekat dalam kapal yang seringkali dilupakan keberadaan dan harwatnya oleh anggota ataupun oleh pihak Mabes Polri. Saat pengiriman pertama, kapal-kapal tersebut pada umumnya masih lengkap dengan GPS dan alat komunikasi yang sifatnya sederhana. Namun, dalam satu tahun saja alat-alat tersebut mengalami kerusakan dan tidak bisa diperbaiki lagi.

Dalam banyak kasus, kemudi kapal-kapal patroli pada umumnya menggunakan kompas yang bersifat manual dan sederhana saja. Bahkan, penggunaan insting para anggota yang dikenal mahir di dalam dunia pelayaran paling sering digunakan saat mereka berada di wilayah perairan. Kontur wilayah laut, terlebih samudera, pulau, dan laut dalam lainnya sangat berbeda dengan kontur dan alur wilayah perairan sungai. Kalau di perairan sungai, penggunaan insting tersebut mudah dilakukan, karena hanya dua arah utama, yaitu arah hulu sungai atau arah ilir sungai. Sementara kalau wilayah perairan laut, tentu ia memiliki banyak arah. Kesalahan penentuan arah bisa menyebabkan kapal dan anggota salah sasaran dalam tugas dan kesulitan untuk kembali ke markasnya. Ketika ia salah arah, di mana kemudian bahan bakar habis, maka risiko tenggelam dan hanyut terbawa ke lautan luas akan sangat besar potensinya. Keadaan ini benar-benar mengancam keselamatan personil polisi perairan dalam menjalankan tugas di lapangannya.

Di berbagai wilayah seperti Sumatera Utara, Kalimantan Tengah, Jawa Timur, dan demikian juga di wilayah Lampung, alat navigasi kapal yang pada awalnya lengkap dan sesuai standar, dalam beberapa tahun sering mengalami kerusakan, dan akhirnya tidak berfungsi. Demikian juga dengan sarana lain, khususnya alat komunikasi yang dimiliki oleh polisi

perairan, baik yang melekat pada anggota, kapal, ataupun di atas kapal. Sarana ini bisa dikatakan tidak ada, karena tidak berfungsi. Terkecuali di Ditpolair Lampung, penggunaan radio HT dan Reviter jarang ditemukan pada tingkat satuan polisi perairan di berbagai Polres. Keterbatasan ini tentu sangat mengganggu komunikasi para anggota yang bertugas di lapangan dengan markas dan pimpinannya.

Keterbatasan komunikasi di atas tentu harus bisa diatasi oleh para anggota. Umumnya mereka akan menggunakan alat komunikasi yang bersifat pribadi, seperti telepon, SMS, dan media sosial melalui HP yang dimilikinya sendiri. Namun, penggunaan HP anggota seringkali terhambat oleh ketiadaan jaringan di tengah lautan, saat di pulau-pulau kecil atau saat berada di lautan lepas. Keterbatasan ini tentu sangat membahayakan ketika ada gangguan Kamtibmas atau respon cepat yang memerlukan komunikasi intensif dengan Polres dan pihak-pihak lainnya. Demikian juga dengan alat pengeras suara di laut dan lampu sorot untuk operasi atau patroli malam hari, setiap kapal tidak dibekali. Genset untuk keperluan itu memang tidak menjadi bagian dari spesifikasi kapal type C3 ataupun speedboat. Dalam pelaksanaannya, beberapa cara tradisional, seperti dengan melambaikan sarung, baju, bendera, dan lainnya sering digunakan untuk komunikasi jarak pendek dengan perahu-perahu nelayan yang berada di sekitarnya. Sementara untuk patroli malam hari, pada umumnya tidak ada. Kalaupun ada laporan terkait gangguan kamtibmas dan kecelakaan laut, maka polisi perairan akan menyewa atau meminjam kapal-kapal nelayan yang memiliki fasilitas yang lengkap, baik komunikasi, lampu, dan alat-alat pendukung lainnya.

#### **b) Jumlah dan Usia Pakai Sarana serta Pemanfaatannya**

Jika diperhatikan uraian dan tabel-tabel di atas, maka keadaan polisi perairan, khususnya dalam aspek ketersediaan sarana dan prasarana yang ada, jauh berbeda dengan satuan-satuan polisi lainnya. Satuan Brimob dan lalu lintas merupakan dua satuan yang paling menonjol dalam ketersediaan sarana dan prasarana yang dimilikinya. Kendaraan roda empat dan dua beserta perlengkapan keamanan yang melekat pada anggota ataupun pada kendaraan Bergeraknya sangat menakutkan dan menciptakan imaje sebagai polisi yang profesional. Keadaan ini jauh berbeda dengan sarana polisi perairan di berbagai Polres di wilayah Lampung.

Memang jika dikalkulasi dengan rasio jumlah anggota personil, maka jumlah sarana kapal dan prasarana lainnya dapat “dikatakan” cukup memadai, baik dari sisi jumlah ataupun kualitasnya. Namun jika jumlah sarana kapal, perlengkapan, dan senjata yang ada dihadapkan pada komposisi jumlah penduduk, luasan wilayah perairan, dan empat karakter perairannya, maka jumlah tersebut tentu jauh dari jumlah yang memadai dan tidak sesuai dengan spesifikasi yang diharapkan. Hampir semua satuan polisi perairan di masing-masing Polres amatan masih mengalami keterbatasan sarana yang ada. Kapal yang tersedia masih tipe C3 dan speedboat, padahal kontur dan karakter wilayah perairannya cukup dalam, kepulauan, selat yang memiliki cuaca ekstrim dan padat dengan lalu lintas pelayaran barang niaga dan pengangkutan.

Padahal respon terhadap laporan ancaman atau gangguan kamtibmas dan kecelakaan laut yang cepat menjadi ujung tombak pelaksanaan tugas polisi perairan di wilayah-wilayah tersebut. Keadaan demikian tentu harus didukung oleh ketersediaan kapal yang sesuai dengan karakter perairan yang ada. Jika menggunakan pengukuran rasio jumlah personil satuan polisi perairan saat ini, maka jumlah rata-rata sarana di berbagai satuan polisi Lampung, khususnya kapal yang ada telah dianggap cukup. Aspek yang kurang memadainya adalah spesifikasi kapal dalam peruntukkannya di wilayah perairan yang memiliki karakternya masing-masing.

Spesifikasi kapal untuk wilayah perairan laut dangkal seperti C3 dan speedboat tentu sangat berbeda dengan perairan laut kepulauan, wilayah selat, pulau, laut berkarang dan samudra Hindia. Oleh karena itulah, salah satu unsur penilaian tentang efektivitas sarana dan prasarana yang menunjang tugas polisi perairan di Lampung tentu mencakup pada upaya mengidentifikasi terhadap jumlah, usia pakai dan pemanfaatan sarana yang ada. Identifikasi terhadap jumlah misalnya akan terhubung erat dengan rasio atau jumlah personalia yang mengawaki, biaya harwat, dan jangkauan wilayah tugas pelayanannya. Dalam konteks DSP yang ideal, maka jumlah kapal yang ada sekarang ini tentu sangat kurang. Artinya, jumlah kapal yang ada harus juga memperhatikan jumlah personil yang mengawakinya, dan jumlah personil pada satuan Polres juga harus memperhatikan jumlah penduduk, karakter wilayah, dan tingkat gangguan kamtibmas yang ada.

Salah satu pengukuran efektivitas sarana dan prasarana adalah usia pakai, sebagaimana argumentasi atau justifikasi yang disodorkan dalam ketentuan pembiayaan yang ada. Artinya, usia pakai akan terkait erat dengan komposisi pembiayaan harwat yang

dialokasikan. Hal ini juga terkait pada kemampuan kerja sarana yang diharapkan. Semakin tua usia pakai sebuah sarana seperti kapal, tentu akan semakin besar biaya operasional, biaya perawatannya dan termasuk semakin besar risiko kerusakan, dan sayangnya semakin rendah efektivitasnya. Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah polisi perairan di lingkungan Lampung pada triwulan pertama tahun 2018.

**Tabel 40. Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Satpolair Polda Lampung**

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat penyelamatan		
	Jenis	Jum	Usia pakai	Jaket	Alat Apung	Usia Pakai
Ditpolair Polda Lampung	C2= 7 C3= 17	21	1 – 13 thn	17 buah	15 buah	1 – 6 thn
Polresta Lampung	C-3	3	1 – 6 thn	15 Buah	8 Buah	1 – 6 thn
Lampung Timur	Patroli	3	1 – 10 thn	20 Buah	7 Buah	1 – 8 thn
Tulang Bawang	C2= 1 C3= 1	2	1 – 5 thn	8 buah	12 buah	1 – 5 thn
Lampung Selatan	C-3	3	1 – 6 thn	27 Buah	11 Buah	1 – 7 thn

Berdasarkan tabel di atas, setidaknya ada dua gambaran penting mengenai aspek-aspek yang mendasar dari ketersediaan sarana di setiap satuan polisi perairannya. Gambaran tersebut akan memberikan justifikasi bahwa pengadaan sarana tidak unich pengadaan barang dan jasa, tetapi di dalamnya juga sarat dengan tuntutan-tuntutan lainnya, semisal penambahan anggota polisi perairan di setiap polresnya, penambahan biaya harwat dan operasional, dan dukungan lainnya. Dua gambaran tentang ketersediaan sarana itu sebagai berikut:

*Pertama*, pengadaan kapal-kapal di satuan polisi perairan di wilayah Lampung tercatat yang paling tua adalah tahun 2008, dan yang termuda adalah pengadaan di tahun 2017 akhir, dan datang ke satuan awal tahun 2018. Rata-rata usia pakai di seluruh satuan polisi perairannya antara 2 sampai 10 tahun. Kapal-kapal speedboat atau C3 baru belum bisa dioperasikan oleh anggota karena terkait belum adanya persiapan teknis dari satuan polisi perairan di tingkat polresnya, belum adanya nomor lambung dan belum adanya sprint dari Polres untuk pelaksanaan patroli yang menggunakan kapal-kapal baru tersebut.

Berdasarkan tahun pengadaan, maka usia pakai kapal masih relatif baru, dan tuntutan perbaikan mesin dan kapal juga belum begitu banyak. Namun, ada beberapa kapal di satuan Polres seperti Lampung Timur dan Tulang Bawang telah mengalami kerusakan, akibat benturan langsung dengan tempat sandar dan sistem harwat

yang kurang sesuai dengan spesifikasi mesin. Demikian juga dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Kapal dan mesinnya bisa bertahan di atas 10 tahun penggunaan, walaupun ia sebenarnya dirancang untuk usia 20 sampai 30 tahun dari awal pengadaan barunya. Sementara usia pakai peralatan kapal dan alat penyelamatan itu hanya mampu berkisar 3 sampai 5 tahun.

**c) Usia Pakai dan Tingkat kerusakan prasarana**

Paparan mengenai jumlah dan spesifikasi di atas cukup memberikan gambaran jelas mengenai kondisi sarana dan prasarana polisi perairan di lingkungan Polda Lampung. Hal urgen lain juga terkait pada usia pakai. Sarana dan prasarana yang efektif adalah ketika ia masih berada pada usia pakai yang memenuhi syarat kecakapan. Identifikasi usia pakai akan mudah dilakukan pada aspek sarana yang tersedia. Penetapan indikator usia pakai sering dihubungkan dengan spesifikasi yang ada berdasarkan buku panduan atau katalog tertentu. Di dalam dokumen itu digambarkan secara detail cara perawatan, ketentuan penggunaan, dan prasyarat-prasyarat yang harus dipenuhi oleh operator dalam menjalankan sarananya.

Oleh karena itu, ketika operator atau mekanik bekerja di luar dari ketentuan yang ada, maka ia diasumsikan telah melakukan malpraktik terhadap sarana yang ada. Akibatnya, penyusutan kerja dan kerusakan sarana itu akan cepat terjadi dan tidak lagi sesuai dengan lama waktu yang menjadi standar operasional pabrikannya. Kapal dan mesin adalah komponen pabrikan yang masing-masing bagiannya telah memiliki standar atau ketentuan yang jelas dan berlaku secara internasional. Praktik menyalahi standar tersebut tentu berdampak pada efektivitas dan usia pakai sarana, khususnya kapal dan mesin yang ada.

Penggunaan sarana seperti kapal dan mesin sebenarnya sangat terlihat jelas indikator pengukuran usia pakainya, yaitu dengan asumsi bahwa bagi operator yang menyalahi prasyarat penggunaan dan perawatan dalam buku panduan, maka usia pakai sarananya akan pendek. Sebaliknya, ketika ia memenuhi standar yang dipersyaratkan dalam katalognya, maka usia pakainya akan sesuai dengan target pabrikannya, dan bisa bertahan lebih lama lagi. Namun tidak demikian halnya dalam pengukuran usia pakai pada prasarana yang ada. Pengukuran efektivitas ketersediaan, kelayakan, usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana yang ada

sedikit mengalami kesulitan. Prasarana itu mencakup markas, dermaga (tempat bersandar dan berlabuhnya kapal), dan mess personil anggota.

Soal kelayakan menjadi penting, tetapi jumlah dan rasio perbandingannya dengan anggota yang ada di suatu satuan markas juga menjadi sangat penting. Demikian pula usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana juga menjadi faktor yang dapat mempengaruhi kinerja satuan polisi perairan. Usia pakai itu tentu didasarkan pada tahun pembangunan beserta cara perawatannya. Selain ditpolair di Bandar Lampung, maka beberapa bangunan markas dan dermaga di satuan polisi perairan lain di wilayah Polres dalam kondisi yang cukup memprihatinkan, dan bahkan bukan milik mereka sendiri. Markas dan dermaga polisi perairan selain Ditpolair tidak memiliki bangunan cukup memadai. Di Lampung Timur, Tulang Bawang, Polresta Bandar Lampung, dan Lampung Selatan, bangunan yang ada sangat terbatas, karena ia pada umumnya adalah hasil peminjaman dari pihak lain. Secara formal dan administratif, bangunan hasil pinjaman tidak akan mendapatkan alokasi anggaran khusus untuk harwat. Artinya, proses pemeliharaan gedung yang ada hanya bersifat penyisihan alokasi anggaran lain untuk kepentingan itu.

Keadaan markas, dermaga dan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung sendiri rata-rata masih memprihatinkan. Markas dan dermaga wilayah satuan polisi perairan di Lampung Selatan dan Lampung Timur misalnya, selain berada di kawasan pelabuhan yang dikelola dan dimiliki Kementerian Perikanan dan Kelautan, keadaannya kurang mendukung kerja operasional anggota. Jarak antara markas dengan dermaga cukup jauh, hingga pengawasan atas kapal dan perlengkapan lain kurang dilakukan.

Semua markas satuan polisi perairan yang ada di seluruh Polres Lampung umumnya tidak memiliki mess anggota, baik yang bermukim ataupun yang bertugas untuk penjagaan ataupun patroli rutin. Petugas umumnya hanya memanfaatkan ruang kosong atau ruangan kantor untuk rebahan atau tidur. Kondisi markas seperti itu jauh berbeda dengan bangunan Bea Cukai, Imigrasi, dan Kantor Pengawasan KKP sendiri. Artinya, keadaan bangunan markas satuan polisi perairan “paling jelek” dibandingkan bangunan lembaga lain yang berada pada kompleks pelabuhan ataupun perkantoran lain yang memiliki gugus tugas di wilayah perairan yang sama. Keadaan ini sangat memprihatinkan dalam membangun imaje polisi yang profesional.

#### **d) Keunggulan dan Kelemahan Sarpras Yang Dimiliki**

Secara umum sarana dan prasarana satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung masih bersifat terbatas. Namun, ada persoalan lain yang cukup signifikan, yaitu karena kurangnya personil satuan polisi perairan di berbagai wilayah Polres di lingkungan Polda Lampung. Keadaan ini memang bersangkutan dengan dukungan anggaran yang berasal dari Mabes, Polda dan setiap Polresnya. Namun, kita juga tidak bisa menafikan keunggulan dan kelemahan dari sarana yang dimiliki oleh polisi perairannya. Rasio jumlah dan usia pakai beserta penghadapannya dengan jumlah anggota telah diterangkan pada bagian sebelumnya. Jika ditelisik lebih dalam, maka ada titik kelemahan dan keunggulan pada setiap sarana dan prasarana yang dimiliki oleh polisi perairan di wilayah Lampung.

##### **(1) Kapal**

Kapal dengan berbagai type merupakan sarana terpenting polisi perairan yang cakupan tugas pemeliharaan Kamtibmas berada pada wilayah perairan. Dengan memperhatikan secara seksama, seluruh satuan polisi perairan, baik di tingkat Ditpolair ataupun Polres di Lampung telah memiliki kapal dengan berbagai tipenya. Masalah jumlah kapal tersebut cukup bervariasi. Beberapa satuan polisi perairan di tingkat Polres memang sering menghadapi persoalan tentang rasio jumlah kapal dengan jumlah anggota yang mengawakinya. Hal ini tentu terkait pada ketersediaan dan penempatan anggota polisi ke satuan polisi perairan yang memiliki kekhususan tersendiri dalam pelaksanaan tugasnya. Ibarat seperti mobil atau kendaraan roda dua untuk satuan polisi lalu lintas, maka kapal menjadi sarana utama pelaksanaan tugas satuan polisi perairan.

Oleh karena itulah, spesifikasi kapal yang ada pun harus disesuaikan dengan karakter wilayah perairan yang menjadi area tugas bagi satuan polisi perairan di tingkat Polresnya masing-masing. Sayangnya, pengadaan kebutuhan kapal yang dilakukan oleh Logistik Mabes Polri itu seringkali tidak sesuai dengan wilayah perairannya. Pengadaan kapal kurang memperhatikan konteks dan karakter wilayah perairan di tingkat Polres. Jumlah dan type kapal di satuan Polres juga tidak bervariasi sebagaimana kapal-kapal yang dimiliki dan berada di bawah tata kelola Ditpolair Polda Lampung. Di Ditpolair, kapal-kapalnya cukup variatif, baik dari jenis, type, dan spesifikasinya.

Keadaan di atas telah mengakibatkan keterbatasan terhadap pilihan penggunaan kapal yang sesuai spesifikasinya bagi wilayah-wilayah perairan tertentu saat berpatroli atau penindaklanjutan laporan dari masyarakat atau pihak lain. Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan type-type kapal berdasarkan informasi dari satuan polisi perairan di berbagai Polres Lampung yang memiliki satuan polisi perairannya. Informasi ini hanya didasarkan pada tata kelola dan pengalaman anggota polisi perairan selama penggunaannya. Kelemahan dan keunggulan yang ada masih bersifat subyektif pengguna. Hal ini tentu berbeda dengan keunggulan yang ditawarkan perusahaan pembuatnya, baik dalam iklan ataupun dalam katalog kapalnya. Subyektivitas pengguna menjadi sangat penting untuk mengetahui tingkat keunggulan dan kelemahan kapal di wilayah perairannya.

**Tabel 41. Keunggulan dan Kelemahan Kapal**

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
C2	Pertamax	Mesin dalam	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>• Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>• Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>• Belum dilegkapi dapur masak bila piket sehari-hari.</li> </ul>
C3	Pertamax/pertalite	Mesin tempel tunggal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>• Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>• Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>• Belum dilegkapi dapur masak bila piket sehari-hari.</li> </ul>

Beberapa kelemahan yang disebutkan lebih banyak berada pada ketidaksesuaian dengan karakter wilayah perairannya. Ketika kapal berbahan fiber itu ditabrak oleh kayu batangan, tunggak-tunggak pohon bakau atau batu karang, atau berbenturan langsung dengan beton tempat sandar kapal, maka risiko hancur dan bocor akan segera dialami. Hampir semua Polres yang memiliki karakter wilayah perairan laut dangkal, berkarang, dan pulau selalu mengusulkan adanya pengadaan kapal yang terbuat dari aluminium, sehingga kokoh dan kuat, tetapi tetap ringan digunakan untuk menghemat BBM yang dibutuhkan mesin penggerakannya.

Sementara itu, beberapa kelebihan pada kapal-kapal yang dimiliki oleh Polri pada umumnya adalah kekuatan mesinnya yang bisa mencapai 250 PK per mesin. Kekuatan PK mesin yang cukup tinggi ini tentu mampu menjangkau wilayah-wilayah tertentu dengan cepat. Sayangnya, mesin-mesin tempel dengan PK tinggi itu sangat boros. Akibatnya, biaya BBM untuk operasional kapalnya sangat tinggi. Banyak saran agar BBM yang ada diganti dengan solar. Ketika usulan penggunaan solar itu dilakukan, sebenarnya mau tidak mau adalah penggantian mesin kapal yang tidak lagi mesin tempel, tetapi mesin dalam di bawah dek kapal. Kapal dengan spesifikasi seperti ini sangat jarang dimiliki oleh satuan polisi perairan di wilayah Polda Lampung. Bahkan, disebut-sebut, kapal dengan mesin dalam lebih cenderung memiliki laju kecepatan yang rendah. Beban mesin yang besar dan berbahan bakar solar menjadi penyebab utama dari kelambatan tersebut.

## (2) Senjata dan Peralatan Kapal Lainnya (Alat Keselamatan)

Kapal beserta perlengkapannya merupakan sarana pokok tugas polisi perairan. Kapal menjadi kendaraan sebagaimana polisi lalu lintas menggunakan kendaraan roda empat dan roda dua dalam pelaksanaan tugasnya. Setiap kendaraan patroli kepolisian, baik di darat ataupun di perairan pada umumnya akan dilengkapi oleh berbagai fasilitas yang ada. Selain senjata yang melekat pada anggota kepolisian, ada juga senjata yang dipasang pada kendaraannya. Pada jenis-jenis kapal tertentu, khususnya di atas C2, senjata tertentu biasanya telah masuk ke dalam lelang pengadaan barangnya. Kapal jenis C1 dan di atasnya rata-rata dimiliki oleh Ditpolair di setiap provinsinya.

Tidak demikian halnya dengan kapal-kapal satuan polisi perairan non Ditpolair, ia pada umumnya tidak dilengkapi dengan senjata utama di atas kapal. Keadaan ini sebenarnya menunjukkan bahwa karakter tugas antara satuan polisi perairan di tingkat Polres dengan Ditpolair sebenarnya sedikit berbeda. Jangkauan tugas Ditpolair lebih luas dibandingkan dengan jangkauan tugas polisi perairan di tingkat Polresnya masing-masing. Oleh karena itulah, ketersediaan jumlah dan spesifikasi kapal beserta sarana yang dimilikinya pun akan berbeda antara satu dengan lainnya, termasuk dalam hal ini persoalan senjata.

Pada setiap satuan polisi perairan di tingkat Polres, jumlah senjata sangat terbatas. Hal ini terkait pada ketersediaan persenjataan yang ada dan proses administrasi yang cukup rumit di tingkat satpras Polres. Uji psikotes kelayakan kepemilikan atau penggunaan senjata pun menjadi salah satu pembatas utama dari ketersediaan senjata yang dimiliki oleh setiap satuan polisi perairan. Padahal, senjata yang ada meskipun bersifat terbatas itu tetap diperlukan dalam pelaksanaan tugas polisi perairan. Pada umumnya senjata yang dimiliki atau digunakan oleh polisi perairan adalah revolver. Pada waktu-waktu tertentu, mereka akan dipinjami oleh Satrpras Polres SS P2 sabhara yang akan digunakan pada kegiatan-kegiatan tertentu, seperti pengamanan pemilu, patroli bersama, respon adanya tindak kejahatan tertentu, dan *in board* bersama dengan pihak lain baik dalam urusan penindakan bersama ataupun sekadar unjuk kekuatan dari semua kelembagaan yang berhubungan dengan wilayah perairan.

Jika diperhatikan secara seksama, spesifikasi pengadaan senjata yang digunakan sama dengan tipe senjata yang digunakan satuan polisi lain yang cocok digunakan untuk daratan. Spesifikasi untuk wilayah perairan dengan karakter tertentu tentu sangat berbeda dengan senjata yang cocok digunakan di wilayah daratan. Karakter wilayah perairan sangat berbeda dengan wilayah daratan di mana senjata dan alat lain digunakan anggota kepolisian. Arus gelombang yang besar, frekuensi angin yang cukup kuat, kandungan air, suhu udara yang ekstrim, dan kondisi lainnya ikut mempengaruhi penggunaan alat-alat yang ada dan termasuk sistem atau proses perawatan terhadap persenjataan yang ada. Keadaan ini jarang diperhatikan oleh Mabes.

Masing-masing jenis senjata tentu memiliki titik lemah dan titik unggulnya, namun hampir semua anggota tidak bisa memastikannya secara persis. Masalahnya, penggunaan senjata dan pengeluaran peluru dari senjata yang melekat pada diri harus dipertanggungjawabkan secara resmi ke bidang pengawasan polres. Latihan penggunaan senjata juga jarang dilakukan, terlebih latihan penggunaan senjata di wilayah perairan pun tidak pernah dilakukan sama sekali. Namun demikian, titik lemah dan titik unggul dari senjata yang ada dapat dihasilkan dari adanya asumsi bahwa penilaian efektif senjata di daratan saja belum tentu efektif ketika ia digunakan pada wilayah perairan dengan keadaan yang sangat ekstrim tersebut. Kebenaran pasti atas kelemahan dan keunggulannya diserahkan kepada laboratorium uji teknis persenjataan yang ada. Tabel di bawah ini hanya merupakan indikator asumsi dari titik lemah dan titik unggul senjata dan peralatan lain yang terdapat pada satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung.

**Tabel 42. Keunggulan dan Kelemahan Senjata dan Peralatan Lainnya**

Type	Jenis	Komponen Utama	Keunggulan	Kelemahan
Revolver	Taurus Pindad	Besi Baja	Akurat	Terlalu besar dan berat bila panas macet
Senjata Bahu	V2	Besi dan plastik	Bentuknya simpel	Seringkali macet saat digunakan
Radar	Garmin	Bahan terbuat dari plastik	Akurat dalam mencari arah	Rawan rusak bila kena air hujan
Alat komunikasi	ICOM	Terbuat dari besi dan plastik	Jangkauan pancar cukup luas/jauh	Bila ada petir mengalami gangguan

Tabel di atas menunjukkan secara subyektif titik kelemahan dan titik unggul dalam penggunaan jenis-jenis tertentu yang didapatkan dari persepsi para anggota polisi perairan. Subyektivitas ini tentu akan berbeda dengan kesimpulan obyektif yang dihasilkan oleh pihak produsennya. Namun, subyektivitas itu penting untuk mendapatkan penilaian dalam penggunaan senjata dalam konteks wilayah perairan.

## 2) Prasarana Dermaga, Mess dan standar Minimum

Dalam menjalankan tugasnya, personil polisi perairan seringkali tidak memperhatikan aspek dan tingkat keselamatannya. Keadaan demikian lebih disebabkan oleh adanya keterbatasan sarana yang melekat pada dirinya ataupun prasarana yang mendukung pelaksanaan tugasnya. Hal ini juga terlihat jelas pada ketersediaan sarana dan prasarana pada polisi perairan. Ketersediaan sarana terkait kekhususannya dalam pelaksanaan tugas seperti kapal, senjata, alat komunikasi, alat keselamatan dan lainnya menjadi kebutuhan pokok bagi anggota polisi perairan.

Sementara aspek penting lain yang juga tidak kalah penting dalam menunjang pelaksanaan tugas polisi perairan adalah prasarana yang dimiliki atau dikelola oleh setiap satuan wilayahnya masing-masing. Terlebih ketika wilayah tugasnya dihadapkan dengan lalu lintas perairan yang cukup padat, keberadaan tempat tinggal anggota yang relatif jauh, dan adanya para pihak lain yang berada di sekitar wilayah tugasnya, tentu kebutuhan prasarana menjadi hal penting untuk diperhatikan. Prasarana polisi perairan itu mencakup markas, dermaga kapal, dan mess personil. Seturut teori pada umumnya bahwa prasarana yang baik akan menunjang kinerja para anggota di dalamnya, maka pengukuran ketersediaan prasarana yang menunjang pelaksanaan tugas polisi perairan juga menjadi penting untuk dilakukan.

Demikian juga penciptaan dan pembentukan budaya organisasi dan budaya kerja dapat dilakukan dengan baik ketika aspek prasarananya mendukung hal tersebut. Oleh karena itu, kondisi markas, dermaga dan mess personil yang memadai akan menunjang kinerja polisi perairan dan ikut serta dalam menjaga sarana yang tersedia. Hal penting lainnya adalah ketika ia dihadapkan pada aspek kesiapan jiwa (psikisi), pembentukan citra, dan kesiapan jasmani para anggotanya, maka ketersediaan prasarana menjadi salah satu kunci pembentukan tersebut.

Berdasarkan informasi dan observasi yang dilakukan terhadap personil di lima satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung, maka ditemukan fakta bahwa tingkat kepemilikan dan aksesibilitas terhadap prasarana satuan polisi perairan di wilayah polres masing-masing sangat rendah. Bahkan, ada satuan polisi perairan seperti di Tulang Bawang, dan Lampung Selatan yang markas dan dermaganya masih bersifat pinjaman dari pihak lain, yaitu dari perusahaan pengelolaan ikan dan pihak pelabuhan (KSOP). Sementara lainnya, ada yang berasal dari hibah masyarakat dan ada juga yang menggunakan aset milik lembaga lainnya. Keadaan prasarana satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung sebagai berikut:

**Tabel 43. Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan di Lingkungan Polda Lampung**

Satuan Polisi Perairan	Markas		Dermaga		Mess Anggota	
	Hak Milik	Hak Pakai	Milik Satuan	Menumpang Pelabuhan	Ada	Tidak ada
Ditpolair Lampung	-	√	-	-	√	
Polresta Lampung	-	√	-	√	-	√
Lampung Timur	-	√	-	√	-	√
Tulang Bawang	-	√	-	√	√	
Lampung Selatan	-	√	-	√	-	√

Berdasarkan tabel di atas, maka pusat perhatian ketersediaan prasarana adalah pada status kepemilikan dan keberadaan markas, dermaga dan mess anggota. Hampir semua prasarana polisi perairan di wilayah Polda Lampung masih berstatus hak pakai atau peminjaman dari pihak pelabuhan (Syahbandar, Bea Cukai, Imigrasi, Pelindo, ASDP), pemerintah daerah dan bahkan ada dari masyarakat (pengusaha pengelola ikan), bukan status hak milik Polri. Satuan polisi perairan di Lampung Selatan, Polresta Lampung, dan Lampung Timur, markasnya adalah milik Kementerian Kelautan dan Perikanan (bekas TPI). Sementara itu, markas satpolair Tulang Bawang adalah milik pengusaha pengelola ikan yang mengembangkan tambak dan budidaya ikan kerapu dan benih udang.

Keadaan prasarana di atas tentu sangat problematis. Beberapa satuan polisi perairan telah berusaha untuk mengajukan atau menjadikannya sebagai hak milik secara sah. Namun, sejarah tanah yang ada sering tidak jelas, karena merupakan tanah negara yang posisi kepemilikannya selalu berpindah dari satu lembaga ke lembaga lainnya. Akibatnya, proses pengurusannya pun bertele-tele dan sulit pengadministrasiannya, sehingga hal ini pun akhirnya dilupakan oleh Kapolres ataupun Kasatpolair seiring proses mutasi ataupun rotasi di antara mereka. Dengan problema seperti disebutkan di atas, maka kinerja dan pengelolaan tata laksana perkantoran polisi perairan di lingkungan Polda Lampung sebenarnya sangat terganggu. Ada beberapa faktor misalnya;

- a) Adanya ketergantungan yang bisa saja mempengaruhi independensi satuan polisi perairan dalam menjalankan tugas.
- b) Pembiayaan harwat prasarana tidak bisa diberikan ketika status prasarana yang ada masih bersifat hak pakai atau hak guna. Mekanisme seperti ini tentu akan menyebabkan keadaan masing-

masing item prasarana tersebut pada umumnya kusam, kumuh, dan tidak menggambarkan sebuah bangunan yang memiliki imaje yang membanggakan bagi polisi perairan sendiri. Terkecuali Ditpolair di Lampung, maka hampir dapat dikatakan bahwa seluruh prasarana pada satuan polisi perairan di Lampung tersebut dalam kondisi yang memprihatinkan; dan

- c) Para anggota satuan polisi perairan sendiri akhirnya tidak merasa memiliki prasarana yang dipinjamkannya tersebut, sehingga mereka seringkali membiarkan prasarana yang ada bersifat seadanya dan kurang adanya inisiatif terhadap perawatan prasarana yang ada.

Selain menjatuhkan citra polisi perairan, keadaan yang seadanya ini akan menyebabkan semangat dan integritas personil satuan polisi perairan pun akan menurun. Salah satu buktinya adalah tingkat keberadaan mereka di markas untuk siaga terhadap respon ataupun siaga untuk patroli rutin kurang maksimal. Hal ini terlihat jelas pada satuan polisi perairan di wilayah Polres Tulang Bawang dan Lampung Timur. Selain jarak dengan dermaga kapal cukup jauh, maka faktor-faktor di atas telah menyebabkan banyaknya prasarana di beberapa Polres kurang kondusif dalam pelaksanaan tugas polisi perairan. Ada markas dan dermaga yang seringkali mengalami kerusakan parah dan tampilan yang kurang memadai, karena biaya harwat tidak diberikan berdasarkan alasan bukan status hak milik. Mekanisme “hak milik” pada aset yang ada telah menyebabkan penyempingan alokasi anggaran untuk kepentingan pembenahan prasarana polisi perairan di wilayahnya masing-masing.

Sayangnya, keadaan demikian telah berlangsung berpuluh-puluh tahun. padahal jika kondisi seperti itu dibiarkan terus menerus, maka hipotesis bahwa ketika markas, mess, dan dermaga sangat kondusif, dan dapat menunjang kinerja dan tugas personil polisi perairan di wilayahnya pun tentu akan gagal. Akhirnya, anggota tidak akan mampu mengembangkan inisiatif-inisiatif dalam pelaksanaan program polisi kemasyarakatan, menelisik lebih dalam berbagai delik dalam penegakan hukum, dan lainnya. Kesiapan psikis atau kejiwaan personil pun akan terganggu dan kurang siap dalam menjalankan tugas harian, karena suasana prasarananya buruk, kotor, dan tidak jelas. Hal ini wajar, karena bagaimana pun ia akan menjadi beban pikiran dari setiap orang yang berada pada lingkup prasarananya itu. Pada akhirnya, pelaksanaan tugas polisi perairan di seluruh polres di lingkungan Polda Lampung akan menjadi tidak efektif.

Bayangkan saja jika markas saja masih bersifat pinjaman, bagaimana lagi dengan mess dan dermaga yang menjadi cakupan prasarana polisi perairan itu. Mess atau tempat tinggal sementara khususnya bagi anggota-anggota yang akan mendapatkan sprint patroli ataupun mereka yang bertempat tinggal jauh di luar kota atau petugas BKO dari Polda berdekatan dengan markas dan dermaga menjadi prasarana penting yang seharusnya dipenuhi oleh organisasi polisi perairan. Di dalam mess tersebut, para anggota dapat beristirahat dengan baik. Kesiapan jasmani para anggota akan terasa dan akhirnya mereka akan selalu siap dan bugar saat bertugas kembali.

Wilayah perairan laut khususnya merupakan wilayah yang menuntut kesiapan fisik yang kuat dan bugar. Ketika fisik kurang sehat atau kurang tidur, maka potensi menysasar di tengah lautan bebas, tabrakan kapal, ketidakawasan dan ketidakwaspadaan mereka dalam patroli akan mudah terjadi. Hal ini tentu menyebabkan kinerja polisi perairan kurang maksimal, selain juga marabahaya akan selalu mengancam personil ketika mereka lengah sedikitpun. Kesiapan mental dan fisik para anggota akhirnya kurang terpenuhi ketika markas dan mess tidak mendukung pelaksanaan tugas mereka. Keadaan ini hampir terjadi pada semua satuan polisi perairan di lingkungan polda Lampung, dan seolah dibiarkan sejak berdirinya satuan polisi perairan di tingkat polresnya masing-masing.

Rupanya keadaan seperti markas juga menimpa pada prasarana berupa dermaga. Kondisi dermaga yang menjadi tempat sandar kapal dan penyimpanan bahan bakar atau peralatan kapal lainnya juga kurang diperhatikan oleh Kasatpolair dan Kapolres di wilayahnya masing-masing. Hampir semua satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung tidak memiliki dermaga. Kapal-kapal mereka masih ditempatkan pada titik-titik tertentu di wilayah muara sungai, kolam dermaga masyarakat atau perusahaan atau area pelabuhan yang dimiliki oleh Pelindo dan sebagainya. Akibatnya, penempatan kapal yang terlalu jauh dengan markas telah menyebabkan sistem pengawasan terhadap kapal dan perlengkapannya pun sulit dilakukan. Hal ini juga berpengaruh terhadap minimnya upaya pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan oleh anggota polisi perairan, semisal membuat garasi (*in door*) kapal sehingga kapal tidak terus menerus terkena panas matahari atau hujan.

Inisiatif yang sebagaimana dilakukan oleh satuan polisi perairan di Kalimantan Tengah semisal Pulang Pisau, Kapuas, dan Kuala Pembuang yang membuat garasi secara mandiri bagi kapal-kapal milik mereka tidak pernah dijumpai pada satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung. Pada tingkat Ditpolairnya saja, inisiatif pembuatan garasi kapal secara *in door* tidak ditemukan, padahal lokasi dermaga dan

markasnya telah menempel langsung dengan alur gerak kapalnya. Artinya, keberadaan prasarana juga menjadi ujian penting dalam menciptakan inisiatif dan inovasi untuk perawatan sarana yang dimilikinya. Walaupun tidak semua yang dilengkapi prasarana yang bagus pada akhirnya dapat menciptakan inisiatif dan inovasi terkait pemeliharaan sarannya.

Tidak adanya inisiatif pembuatan garasi seperti di atas tentu didasarkan pada pertimbangan bahwa markas dan dermaga bukan tanah milik polisi, sehingga ada perasaan kuat untuk tidak mengganggu keberadaan bangunan awal atau memperbaiki segala sesuatu yang ada di atasnya. Oleh karena itulah, kepemilikan markas, mess dan dermaga menjadi sangat penting dan segera dilakukan oleh setiap polresnya. Keberadaannya mampu membangun kesiapan fisik, mental dan imaje polisi perairan dalam pelaksanaan tugas hariannya, baik tugas rutin ataupun respon terhadap setiap kejadian yang ada di wilayah tugasnya. Persoalan ini juga menjadi rekomendasi terpenting dari penelitian terhadap ketersediaan sarana dan prasarana polisi perairan di lingkungan Polda Lampung.

### **3) Dukungan Operasional dan Harwat**

Setelah pembahasan sarana dan prasarana di atas dipaparkan, di mana di dalamnya ada berbagai persoalan terkait spesifikasi, jumlah, hak milik, dan sebagainya, maka ada persoalan lain yang tidak kalah penting. Persoalan itu menyangkut dukungan operasional dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Sarana dan prasarana pokok yang dibutuhkan oleh satuan polisi perairan sebenarnya mudah dikalkulasi dalam jumlah dan kualitas ketersediaannya. Ia hanya mencakup kapal beserta perlengkapannya di dalamnya, senjata, alat komunikasi, markas, mess, dan dermaga. Sementara sarana dan prasarana pendukung sebenarnya tergantung pada ketersediaan dana yang dimiliki atau dialokasikan kepada polisi secara nasional dan kemudian dirembeskan kepada satuan polisi di seluruh wilayah Indonesia.

Keberadaan sarana dan prasarana pokok khususnya menjadi sangat penting dalam pelaksanaan tugas polisi perairan dengan baik. Sarana yang tersedia harus selalu dalam keadaan siap untuk digunakan atau dioperasionalkan kapan pun. Demikian juga prasarana yang mendukungnya pun harus selalu dalam keadaan aman dan nyaman, di mana para anggota tetap berada di dalam wilayah sekitar tempat bertugasnya. Tujuannya, agar mereka siap merespon cepat terhadap gangguan keamanan yang ada, ataupun bisa mendeteksi gejala yang mengarah pada perbuatan kejahatan. Oleh karena itulah, agar keadaan

sarana dan prasarana tetap baik, maka proses pemeliharaan dan perawatan secara rutin dan temporal menjadi tuntutan di dalamnya.

Banyak temuan di lapangan mengenai keadaan sarana dan prasarana polisi perairan yang cukup memprihatinkan. Mesin kapal yang rusak, kapal yang bocor, kapal yang kotor dan kusam, senjata yang seringkali macet, alat pemadam kebakaran yang kadaluarsa, alat keselamatan yang usang dan melewati batas waktu penggunaan, dan lainnya seringkali terlihat jelas di beberapa satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung. Keadaan ini belum ditambah dengan aspek prasarana yang kurang memadai, baik dari sisi kepemilikan, perawatan, dan luasannya. Beberapa Kasatpolair di berbagai Polres berusaha keras untuk menutupi keadaan ini, tetapi para anggota yang mengawakinya sendiri kemudian berusaha mengungkapkan kondisi yang nyata atas sarana dan prasarana yang ada. Dalam kasus seperti ini, para anggota tidak bisa disalahkan, karena mereka lah yang paling sering dan berhubungan langsung dengan penggunaan sarana dan prasarana dalam menjalankan tugas di lapangannya.

Melihat keadaan demikian, maka setidaknya ada tiga penyebab utama dalam aspek keterbatasan atau ketidaktersediaan sarana dan prasarana yang memadai dan siap operasional.

Aspek dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Hampir pada seluruh satuan polisi perairan di tingkat polres, pembiayaan Harwat rata-rata berkisar pada 30-60% dari anggaran yang dibutuhkan. Keadaan demikian tentu sangat mengganggu kegiatan operasional dan perawatan sarana dan prasarana yang ada. Tabel pembiayaan operasional dan harwat di bawah menunjukkan gejala kekurangdukungan dalam operasional dan harwat yang ada pada satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung.

**Tabel 44. Pembiayaan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)
Ditpolair Lampung	Patroli	42 Jt	± 150 Jt	Perbaikan	42 Jt	± 150 Jt
Polresta Lampung	Patroli	23 Jt	± 100 Jt	Perbaikan	23 Jt	± 100 Jt
Lampung Timur	Patroli	24 Jt	± 125 Jt	Perbaikan	24 Jt	± 125 Jt
Tulang Bawang	Patroli	24 Jt	± 150 Jt	Perbaikan	24 Jt	± 150 Jt

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)
Lampung Selatan	Patroli	25 Jt	± 150 Jt	Perbaikan	25 Jt	± 150 Jt

Tabel di atas menunjukkan angka-angka terkait biaya harwat. Informasi ini tentu didasarkan pada data laporan tahunan, RKL, DIPA, dan didukung oleh informasi yang berasal dari wawancara mendalam dengan para kasatpolair, kabagsunda, kabagops, kabagsatpras, dan kasatpolair di tingkat Polres masing-masing. Berdasarkan tabel di atas, maka ditemukan kenyataan bahwa dalam persoalan operasional dan harwat adalah kekurangan pembiayaan dalam operasional khususnya kegiatan patroli dan harwat pada setiap item sarana dan prasarana yang ada.

Beberapa satuan polisi perairan di Polres-polres Lampung telah menetapkan biaya Harwat kapal sangat sedikit jumlahnya. Pada umumnya, berkisar antara Rp. 23 sampai 40 juta per tahun per semua kapal yang ada di setiap satuan polresnya. Penetapan ini didasarkan pada rasio pengeluaran dan kebutuhan dari seluruh operasi dan sarana prasarana pada seluruh satuan yang ada di tingkat polres. Pertimbangan yang diberikan oleh Kapolres memang menjadi sangat penting dalam melakukan perencanaan pembagian alokasi mata anggaran DIPAnya. Pada umumnya, Kapolres akan mempertimbangkan rasio jumlah personil, perlengkapan sarana dan prasarana yang dimiliki, dan prioritas pelaksanaan tugas pada setiap satuan yang ada.

Sementara itu, biaya operasional kendaraan roda empat dan roda dua yang sifatnya terbatas pada setiap polisi perairan (karena tidak semua satuan polisi perairan memiliki sarana tersebut) masih lebih rendah dibandingkan pembiayaan harwat kapal. Jumlah biaya Harwat yang kecil itu mencakup kapal-kapal yang dimiliki oleh setiap satuan polisi perairannya. Walaupun satuan polisi perairan di Lampung kebanyakan hanya memiliki C3 dan kapal-kapal speedboat, namun pembiayaan tersebut tetap jauh dari standar jumlah atau angka indikatif yang mencukupi. Biaya harwat di Ditpolair sendiri termasuk rendah, yaitu hanya 42 juta per kapal per tahun. Padahal jika ada kerusakan, khususnya mesin kapal C3 atau C2, maka biaya servis per mesinnya bisa mencapai angka Rp. 42 – 56 juta. Aspek ini seringkali dilupakan oleh pimpinan Polri, baik di tingkat polres ataupun poldanya.

Biaya harwat yang kecil di atas juga harus memasukkan mata biaya pemeliharaan atau pengecatan luar (yang bisa saja dialokasikan melalui keputusan kasatpolair) untuk bangunan markas, dermaga, dan sebagainya. Oleh karena itu, banyak satuan polisi perairan yang kemudian memprioritaskan biaya harwat untuk pemeliharaan dan perawatan mesin yang sifatnya bisa terjangkau oleh dana yang ada.

Sekiranya ada kerusakan mesin yang berbiaya tinggi, maka kasatpolair akan mengembalikan persoalan ini kepada pihak Polres.

Kejadian di wilayah Lampung Selatan misalnya merupakan contoh paling akurat untuk persoalan harwat ini. Ketika satu kapal mengalami kerusakan pada mesinnya, di mana proses penggantian komponen dan biaya servis seringkali mencapai jumlah di atas dua juta dan bahkan ada yang puluhan juta, maka perawatan kapal dan mesin tidak akan bisa menyebar untuk semua kapal. Pada umumnya biaya harwat untuk dukungan prasarana yang ada akan ditiadakan, dan lebih diprioritaskan pada kapal operasional yang mendukung secara langsung pelaksanaan tugasnya. Semua proses ini kemudian dilaporkan kepada kepala bagian perencanaan dan bagian sarana dan prasarana di tingkat Polres untuk ditindaklanjuti. Jika memungkinkan diperbaiki, maka kapal tersebut akan diperbaiki dengan dana yang terbatas. Jika tidak dan berbiaya tinggi dalam perbaikan kapalnya, maka ada kecenderungan untuk memasukkan kapal itu sebagai barang disposal (habis masa usia pakainya).

Aspek kekurangmampuan anggota polisi perairan dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek prasarana dan sarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional dan harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah, seperti di Tulang Bawang, Lampung Timur dan Lampung Selatan, anggota polisi perairan hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Pelatihan harwat juga hanya diikuti oleh beberapa personil pada setiap satuan wilayahnya. Oleh karena itu, pelaksanaan harwat didasarkan pada inisiatif atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan katalog kapal dan sarana lainnya ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan oleh para anggota polisi perairan.

Kesimpulan di atas dapat terlihat pada jawaban dari kuesioner yang dibagikan. Di dalam kuesioner, ada poin tentang pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki berdasarkan pelatihan yang pernah diikuti. Pada umumnya anggota polisi perairan menjawab jarang atau tidak diikuti dalam pelatihan terkait operasional dan harwat yang ada, sehingga mereka sering mengalami kesulitan dalam mengatasi permasalahan yang terjadi pada kapal, alat perlengkapan lain, senjata, dan lainnya. Satuan polisi di Lampung Timur misalnya terlihat jelas dalam intensitas keterlibatannya dalam pelatihan dan pendidikan, khususnya pelatihan harwat. Alasan tidak pernah diundang oleh Polres dalam pelatihan tersebut seringkali dinyatakan oleh para anggota polisi

perairannya. Kekurangterlibatan anggota dalam pelatihan Harwat sarana yang ada tergambar secara jelas dalam tabel di bawah ini:

**Tabel 44. Keikutsertaan Pelatihan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Pelatihan Operasional		Pelatihan Harwat	
	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya
Ditpolair Lampung	Das Pa/Ba/Ta Polair, ANT V, ATT V, Lidik, Komlek, SAR, Selam, Harwat	4	Perbaikan ringan kapal	2
Polresta Lampung	ANT V	1	Perbaikan mesin kapal	1
Lampung Timur	ANT D	-	Perbaikan mesin kapal	1
Tulang Bawang	Selam	1	Perbaikan ringan kapal	1
Lampung Selatan	ANT V, SAR	1	Perbaikan mesin kapal	1

Ketiadaan atau keterbatasan pelatihan terkait harwat dan pelatihan lainnya yang ada seringkali dihubungkan dengan ketersediaan pada aspek pembiayaan sebagaimana disebutkan pada poin pertama di atas. Hal ini menunjukkan rendahnya akses anggota polisi perairan dalam keikutsertaan pelatihan yang dilakukan, baik di tingkat Polda (Ditpolair) ataupun di tingkat polres.

### c. Kuantitas dan Kualitas Personel Polda

Salah satu persoalan yang cukup signifikan pada satuan polisi perairan di luar dari persoalan ketersediaan sarana dan prasarana khususnya terkait pada spesifikasi yang kurang sesuai dengan karakter wilayah perairannya, adalah persoalan personil. Dalam soal personil, keterbatasan personil polisi perairan yang jumlahnya tidak imbang dengan jumlah kapal yang ada, walaupun spesifikasi beberapa kapalnya kurang cocok untuk wilayah tugasnya. Ketersediaan sarana dan prasarana memang menjadi faktor penting dalam mendukung tugas polisi perairan di wilayahnya masing-masing.

Namun ketersediaan sarana di atas tidak akan bermakna banyak ketika jumlah personil polisi perairannya sendiri sedikit dan kurang memiliki kompetensi yang sejalan dengan sarana yang tersedia. Hampir semua satuan polisi perairan di tujuh lokasi penelitian mengalami kekurangan jumlah personil, sehingga rasio yang mengawaki kapal seringkali kurang tercukupi.

Sistem roling anggota untuk mengawaki kapal-kapal patrolinya memiliki tingkat intensitas tinggi. Kondisi demikian tentu akan membawa dampak fisik kelelahan yang cukup besar bagi anggota, dan termasuk beban psikologis dalam menjalankan tugas Kamtibmas di wilayah perairannya.

Ketika ditelusur secara normatif dan formal dari jumlah personil yang tersedia dan Daftar Satuan Personil (DSP) pada setiap satuan polisi perairan dan Ditpolair, maka rasio kekurangannya rata-rata 50 sampai 80%. Rasio ini tentu didasarkan pada kebutuhan anggota polisi per jumlah penduduk di wilayah polresnya. Saat ini rasio yang ada di wilayah Lampung adalah satu orang polisi melayani 2.200 orang penduduk. Walaupun ada beberapa polres yang memiliki rasionya 1:2.420 orang. Secara nasional angka idealnya adalah 1 orang polisi melayani 350 orang saja. Artinya, fenomena rasio yang tidakimbang pada tingkat Polres juga akan berpengaruh besar terhadap jumlah anggota di setiap satuan tingkat Polresnya, termasuk satuan polisi perairan. Bahkan, dibandingkan satuan lain, satuan polisi perairan adalah satuan yang paling dijauhi dari sistem mutasi dan rotasi penugasan kepolisian di tingkat polres. Banyak anggota yang tidak atau enggan berpindah atau dipindahkan ke satuan polisi perairan. Aspek kemahiran melaut dan berenang menjadi alasan yang paling sering dinyatakan dalam usulan keberatan penugasannya.

Potret ketidakseimbangan rasio polisi yang terjadi secara nasional dan provinsi juga menimpa di tingkat satuan polres masing-masing. Rupanya selain soal pengadaan personil baru pada tingkat tamtama dan bintara yang setiap tahunnya berkurang akibat kebijakan moratorium ataupun *zero growth*, maka faktor kemauan personil polisi umum yang mau dipindahkan ke satuan polisi perairan sangat rendah. Ada beberapa alasan keengganan ataupun ketidakmauan personil polisi tersebut, misalnya (i) kompetensi dan keahlian yang dimiliki tidak berhubungan erat dengan kebutuhan polisi di wilayah perairan; (ii) risiko tugas yang sangat tinggi, karena berada di wilayah atau lingkungan yang cukup berbahaya; (iii) jaminan ekonomi yang kurang menarik; (iv) alasan daerah tugas yang jauh dari tempat tinggal; (v) alasan teknis dan jasmani yang kurang mendukung dalam pelaksanaan tugas polisi perairannya; dan (vi) sulitnya mutasi ke satuan lain ketika telah berada di satuan polisi perairan.

Dalam kasus di lingkungan Polda Lampung, enam kendala tersebut telah menghadirkan rasio jumlah personil satuan polisi perairan di bawah 40 persen dari DSP yang ada. Perhatikan tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah polisi perairan di lingkungan Polda Lampung berikut ini:

**Tabel 45. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan di Lampung**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah			DSP	Rasio Kekuranga %
	Fungsional/organik	Staf Pendukung	Total		
Ditpolair Lampung	68	94	162	238	
Polresta Lampung	14	6	20	42	47%
Lampung Timur	12	7	19	36	52%
Tulang Bawang	13	6	19	42	45%
Lampung Selatan	8	4	12	48	25%

Tabel di atas menunjukkan rasio jumlah personil yang kurang memenuhi cakupan wilayahnya. Hal seperti ini juga terjadi pada berbagai lembaga dan kementerian, khususnya sejak lima tahun terakhir tidak ada kebijakan rekrutmen. Demikian juga yang terjadi di kepolisian RI, di mana hampir seluruh satuan polisi perairan di lingkungan Polda Lampung tidak lagi mendapatkan tambahan personil. Jumlah rata-rata personil antara 10 sampai 15 orang per Polresnya. Jumlah ini tentu sangat memprihatinkan ketika dihadapkan pada kenyataan bahwa kehidupan masyarakat Lampung sangat dekat dengan dunia perairan laut, dan terlebih ketika Lampung menjadi wilayah strategis dalam lalu lintas pelayaran antar pulau besar dan beragam sektor industri strategis nasional.

Selain soal jumlah, maka keadaan yang memprihatinkan lainnya adalah pada usia rata-rata para anggota. Usia rata-rata para anggotanya berada pada usia menengah, yaitu di atas 35 - 45 tahun. Jika diamati seksama, maka sangat jarang ditemukan adanya anggota satuan polisi perairan yang berusia di bawah 30 tahun. Kondisi seperti ini tentu sangat memprihatinkan bagi keberlangsungan sebuah organisasi yang menuntut adanya kaderisasi dan berbagi pengalaman tugas. Bisa jadi, satuan polisi perairan akan disatukan kewenangannya sebagaimana polisi umum lainnya, ketika jumlah personil organisasinya sendiri tidak memenuhi kriteria rasio dan kompetensinya. Persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan personil adalah kompetensi anggota. Kompetensi ini umumnya didasarkan pada tingkat kepangkatan, keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota polisi perairan. Di bawah ini adalah tabel kompetensi anggota polisi perairan di seluruh wilayah satuan lokasi penelitian di lingkungan Polda Lampung.

**Tabel 46. Keikutsertaan Anggota dalam Pelatihan dan Pendidikan**

Satuan Polisi Perairan	Jenis Pendidikan/Pelatihan						
	ANT 5	BSC	Selam	SAR	Mesin	Radar	Nautice
Ditpolair Polda Lampung	18	-	6	5	3	4	2
Polresta Lampung	2 org	3 org	4 org	6 org	2 org	2 org	2 org
Lampung Timur	1 org	1 org	3 org	5 org	2 org	1 org	1 org
Tulang Bawang	2 org	2 org	3 org	4 org	2 org	1 org	1 org
Lampung Selatan	3 org	2 org	3 org	3 org	2 org	2 org	1 org

Jika diperhatikan dari tabel di atas, maka keikutsertaan anggota personil di tingkat polres dalam kegiatan pelatihan dan kejuruan, sesungguhnya sangat rendah. Hal ini berbanding terbalik dengan anggota polisi perairan yang berada di Ditpolair, di mana akses terhadap pelatihan dan kejuruan lebih besar. Perbandingannya rata-rata berada pada posisi 7:1. Artinya, dari tujuh anggota yang ada, maka hanya satu orang anggota saja yang mengikuti pelatihan. Pelatihan yang diikutinya pun adalah pelatihan dasar, seperti pelatihan yang menjadi syarat masuknya seseorang menjadi anggota polisi perairan. Jika kondisi seperti ini terus berlanjut, maka kompetensi anggota satuan polisi perairan tentu sangat rendah, dan hal ini akan berpengaruh terhadap pekerjaan, khususnya terkait pada pengelolaan sarana, penanganan atas pelanggaran Kamtibmas di sekitar wilayah tugasnya, dan respon terhadap berbagai permintaan masyarakat seperti pada kecelakaan lalu lintas pelayaran laut.

## **6. Polda Kepri**

### **a. Kondisi Geografis dan Ancaman**

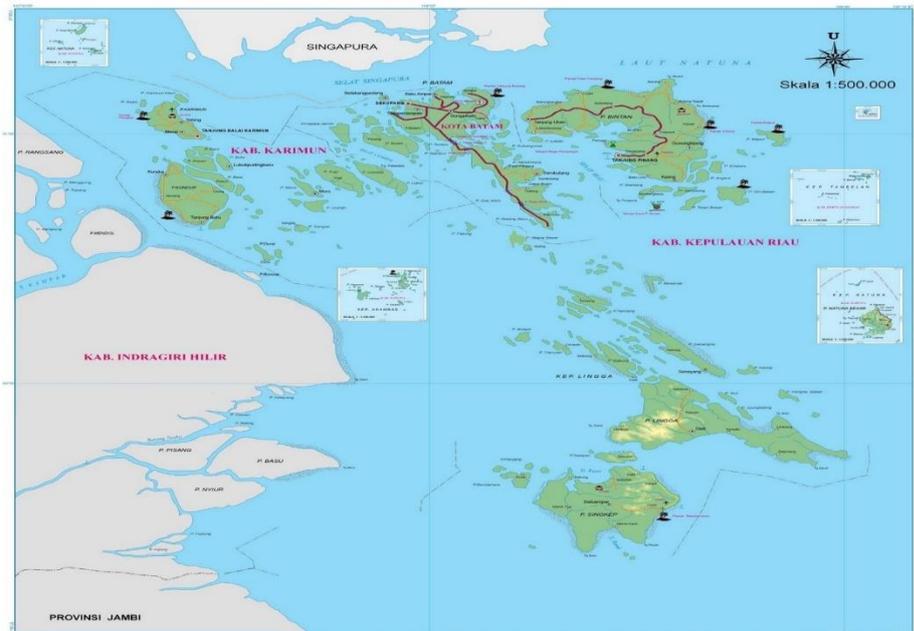
#### **1) Kondisi Geografis**

Provinsi Kepulauan Riau, atau biasa disingkat Kepri, memiliki ibukota yang berkedudukan di Tanjungpinang. Provinsi ini terletak pada jalur lalu lintas transportasi laut, dan udara yang strategis, dan terpadat pada tingkat internasional serta pada bibir pasar dunia yang memiliki peluang pasar sangat besar.

Posisi geografis Provinsi Kepulauan Riau terbentang dari selat Malaka sampai dengan laut (Natuna) Cina Selatan dan berbatasan langsung dengan Vietnam, Malaysia, Kamboja dan Singapura sebagai pusat perdagangan dunia menjadikan Provinsi Kepulauan Riau memiliki peran strategis dalam lalu lintas perdagangan dunia. Provinsi Kepri memiliki luas wilayah 251.810 km<sup>2</sup>. Dimana 96% diantaranya merupakan lautan dan 4% berupa daratan yang di rangkai oleh 2.408 pulau besar dan kecil dimana 30% belum bernama dan berpenduduk dengan garis pantai sepanjang 2.367,6 km. Pusat-pusat kegiatan perekonomian di Provinsi Kepulauan Riau dapat dijangkau dari Singapura dengan jarak tempuh kurang lebih 1 – 2 jam perjalanan menggunakan sarana transportasi laut. Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari 5 kabupaten dan 2 kota, meliputi Kota Tanjung Pinang, Kota Batam, Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, Kabupaten Natuna, Kabupaten Lingga dan Kabupaten Kepulauan Anambas.

Provinsi Kepulauan Riau berbatasan dengan negara Vietnam dan Kamboja di sebelah utara; Malaysia dan provinsi Kalimantan Barat di sebelah timur; provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan Jambi di sebelah selatan; Negara Singapura, Malaysia dan provinsi Riau di sebelah barat.

**Gambar 6. Peta Provinsi Kepulauan Riau**



## 2) Kondisi Gangguan Kamtibmas

Implementasi pemahaman mengenai bentuk kejahatan dan pelanggaran Kamtibmas adalah penyelidikan dan penyidikan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum. Oleh karena itulah, salah satu tugas utama menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku dan bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya. Kasus *illegal mining*, *illegal logging*, penyelundupan barang, *human trafficking*, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP. Namun, ada beberapa kasus pelanggaran yang masih bersifat abu-abu, baik dalam persoalan delik hukumnya ataupun berdasarkan pihak mana yang paling berwenang dalam melakukan penyidikan terhadapnya.

Harus diakui bahwa wilayah perairan laut adalah wilayah yang sangat ramai dengan lembaga-lembaga yang berwenang menangani pelanggaran di dalamnya. Terlebih ketika kewenangan penyelidikan dan penyidikan juga bisa dilakukan oleh pihak-pihak lain di luar kepolisian. Lembaga-lembaga seperti TNI AL, KKP, Bea Cukai dan Imigrasi misalnya memiliki kewenangan penyidikan dan penyelidikan terhadap

pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan. Di bawah ini akan diuraikan penanganan kasus sebagai berikut :

**Tabel 47. Jumlah dan Tahapan Penyelidikan Pelanggaran 2017**

Satuan Polair	Jumlah Kasus	Tahapan					Penyelesaian
		Penangkapan	Olah TKP	Penyelidikan	Penyidikan	P21	
Ditpolairud Polda Kepri	47	47	1	0	0	24	47 (P21=24 limpah ke PPNS=20, limpah ke Ditreskrim=1, dihentikan penyelidikan=2)
Polresta Balerang	10	7	10	0	2	2	11 (P21=2, limpah ke PPNS=4, limpah ke Satreskrim=1, Cabut laporan=2)
Polres Tj. Pinang	0	0	0	0	0	0	
Polres Bintan	1	1	0	0	0	1	
Polres Tj. Balai Karimun	0	0	0	0	0	0	
Polres Lingga	1	1	0	0	0	0	
Polres Natuna	0	0	0	0	0	0	

Terkait dengan hal tersebut diatas, proses penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan, sebenarnya sama saja dengan mekanisme yang dilakukan pada kasus-kasus kejahatan di wilayah daratan yang dilakukan oleh para penyidik polisi di satuan polresnya masing-masing. Untuk menunjukkan bahwa polisi perairan telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh satuan polisi perairan di wilayah Kepulauan Riau.

## **b. Kondisi Sarpras**

### **1) Sarana Polair Polda**

#### **a) Ketersediaan Sarana Satpolair Polda**

Sarana: Kapal, Senjata, Alat Penyelamatan, Radar dan Standar Minimum Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah alat negara yang diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) di dalam negeri. Selain proses penindakan, tugas polisi juga mencakup pencegahan gangguan dan ancaman keamanan, serta menjadi pihak pengayom dan pemelihara rasa aman bagi masyarakat. Tugas ini pun

diimplementasikan oleh satuan-satuan tugas kepolisian dari satuan paling atas sampai satuan paling bawah. Salah satu satuan kepolisian itu adalah polisi perairan yang menjadi perangkat utama pemelihara kamtibmas di wilayah perairan. Cakupan wilayah perairan itu sendiri terdiri dari laut, sungai, muara, dan danau. Setiap cakupan wilayah tersebut tentu menuntut sarana dan prasarana sesuai karakter wilayahnya, baik secara umum ataupun secara khusus.

Sementara dalam soal spesifikasi, kasus kekeliruan spesifikasi kapal merupakan keadaan yang paling sering terlihat jelas. Kapal-kapal laut dangkal ataupun kapal ringan selalu diberikan kepada Polres dengan gugus tugas di wilayah perairan laut lepas. Demikian juga dalam soal dukungan keahlian atau pengetahuan anggota dalam memanfaatkan sarana yang tersedia seringkali terlihat kurangnya pendidikan kejuruan di antara mereka. Akibatnya, proses harwat dan operasional sarana lebih banyak menggunakan insting dibandingkan keahlian yang memadai. Berikut ini adalah tabel ketersediaan sarana di satuan-satuan polisi perairan yang menjadi lokasi penelitian di wilayah Kepulauan Riau.

**Tabel 48. Ketersediaan Sarana di Satuan Polisi Perairan Kepri**

Satuan Polisi Perairan	Kapal		Senjata	Alat penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jmh		Jaket	Alat apung	
Dit Polair	C1	2	1	8	8	6
	C2	5	1	20	20	5
	C3	8	1	32	32	4
	C5	8	-	-	16	3
Polres Balerang	C3	1	4	10	15	4
	C2	1				
Polres Tj Pinang	C2	3	5	15	7	3
	C3	1				
Polres Bintan	C3	1	2	-	-	1
Polres Karimun	C2	1	1	10	1	1
	C3	1	1	8	1	1

Tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah rata-rata kapal di setiap Polresnya cukup standar, yaitu berada pada bilangan di atas dua. Jumlah lebih dari dua kapal, baik kapal C2 ataupun C3 untuk sebuah satuan polisi perairan di Polres-polres Kepulauan Riau yang pada umumnya berada di alur-alur perairan lepas tersebut cukup. Dari sisi kuantitas bisa dianggap cukup ketika ia dihadapkan dengan jumlah anggota yang mengawakinya.

Pada umumnya, anggota polisi perairan di setiap Polres berkisar antara 10 sampai 15 orang, padahal kapalnya kadang lebih dari 4. Namun, ketika ia dihadapkan dengan alur laut lepas dan wilayah layanan tugasnya, maka jumlah kapal tersebut tentu kurang. Permasalahan rasio antara jumlah anggota, jumlah kapal, luasan

wilayah tugas, dan jumlah anggota masyarakat yang ada menjadi fenomena umum di setiap polresnya.

Perrmasalahan paling besar sebenarnya terdapat pada spesifikasi kapal untuk wilayah laut lepas. Spesifikasi yang sesuai tentu didasarkan pada karakter wilayah perairannya, dan hal ini diukur berdasarkan sistem kalibrasi dan aerodinamika yang tepat di pusat-pusat pengujian teknis yang ada. Pengujian terhadap besaran atau kekuatan gelombang, kedalaman air, sedimentasi, material rintangan dan lainnya perlu diukur, sehingga kemampuan dan spesifikasi kapal yang ada sesuai dengan karakter wilayahnya masing-masing. Kategorisasi dan pengklasifikasian wilayah perairan perlu dipetakan, sehingga penyediaan atau pengadaan kapal tinggal mengikuti pemetaan tersebut.

#### b) Jumlah dan Usia Pakai Sarana serta Pemanfaatannya

Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah polisi perairan di Kepulauan Riau pada tahun 2018 awal.

**Tabel 49. Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat penyelamatan		
	Jenis	Jumlah	Usia Pakai	Jaket	Alat Apung	Usia Pakai
Dit Polair	Patroli	2	1-10 Thn	50	60	1-8 Thn
		5				
		8				
		8				
Balerang	Patroli	1 1	1-10 Thn	10	15	1-7 Thn
Tj Pinang	Patroli	3 1	1-10 Thn	15	7	1-8 Thn
Bintan	Patroli	1 1	1-10 Thn	-	-	1-7 Thn
Karimun	Patroli	1 1	1-10 Thn	18	2	1-7 Thn

Dari tabel yang detail di atas, setidaknya ada dua gambaran penting mengenai aspek-aspek yang mendasar dari ketersediaan sarana di setiap satuan polisi perairannya. Gambaran ini tentu menjadi justifikasi bahwa pengadaan sarana tidak unsich pengadaan barang dan jasa, tetapi di dalamnya juga sarat dengan tuntutan-tuntutan lainnya, semisal penambahan anggota polisi perairan di setiap polresnya, penambahan biaya harwat dan operasional, dan dukungan lainnya. Dua gambaran tentang ketersediaan sarana itu sebagai berikut:

*Pertama*, pengadaan kapal-kapal di satuan polisi perairan di wilayah Kepulauan Riau tercatat yang paling tua adalah tahun 2008, dan yang termuda adalah pengadaan di tahun 2017 akhir. Rata-rata usia pakainya antara 1 sampai 10 tahun. Artinya, usia pakainya masih relatif lama, dan tuntutan perbaikan mesin dan kapal juga belum begitu banyak. Selain itu, dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Kapal dan mesinnya bisa bertahan di atas 10 tahun penggunaan, walaupun ia sebenarnya dirancang untuk usia 20 sampai 30 tahun dari awal pengadaan barunya. Sementara usia pakai peralatan penyelamatan itu hanya mampu berkisar 3 sampai 5 tahun.

*Kedua*, usia pakai kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, terterjang oleh kayu-kayu besar, atau tertancap oleh tunggak-tunggak batang pohon dan kayu-kayu pondasi rumah atau pangkalan perahu nelayan, kadar asin yang tidak ekstrem, dan kejadian terbalik, maka usia pakainya bisa bertahan maksimal 30 tahun. Keadaan ini sangat berbeda dengan mesin sebagai komponen utamanya. Masa pakai mesin pada umumnya lebih rendah dibandingkan komponen keras lainnya. Terlebih mesin-mesin yang sering digunakan oleh uni-unit kapal yang dimiliki oleh polisi perairan tersebut. Mesin tempel memiliki usia pakai yang pendek, karena risiko kerusakannya sangat tinggi.

**c) Keunggulan dan kelemahan sarpras yang dimiliki**

Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan type-type kapal berdasarkan informasi dari satuan polisi perairan di berbagai Polres Kepulauan Riau yang memiliki satuan polisi perairannya. Informasi ini hanya didasarkan pada tata kelola dan pengalaman anggota polisi perairan selama penggunaannya. Artinya, kelemahan dan keunggulan yang ada masih bersifat subyektif pengguna. Hal ini tentu berbeda dengan keunggulan yang ditawarkan oleh perusahaan pembuatnya, baik dalam iklan ataupun dalam katalog kapalnya.

**Tabel 50. Keunggulan dan Kelemahan Kapal**

Satuan Polair	Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
Direktorat Polair dan Sat Polair Polres Jajaran	C1	Pertamax/Pertalite	Mesin dalam	Panjang 16 meter, Kec 30 Knot, Muat 6 awak, daya jelajah 400 note mile Perawatan mudah Perawatan mudah	
	C2	Pertamax/Pertalite	Mesin dalam	Perawatan mudah dan Perahu dapat masuk ke dalam jalur sempit.	Jarak tempuh terbatas Tidak dapat menempuh jarak jauh
	C3	Pertamax/Pertalite	Mesin tempel		Tidak dapat menempuh jarak jauh
	C5	Pertamax/Pertalite	Mesin tempel		

Kelemahan yang disebutkan di atas lebih banyak berada pada ketidaksesuaian dengan karakter wilayah perairannya. Laut lepas dengan alur yang bebas dan deras, telah menjadi argumentasi bahwa kapal-kapal berbahan fiber sangat rentan rusak. Ketika kapal berbahan fiber itu ditabrak oleh kayu batangan, maka risiko hancur dan bocor akan segera dialami. Hampir semua polres yang memiliki karakter wilayah perairan laut lepas selalu mengusulkan adanya pengadaan kapal yang terbuat dari alumunium, sehingga kokoh dan kuat, tetapi tetap ringan digunakan untuk menghemat BBM yang dibutuhkan mesin penggeraknya.

Sementara titik kelebihan pada kapal-kapal yang dimiliki oleh Polri pada umumnya adalah kekuatan mesinnya yang bisa mencapai 250 PK per mesin. Kekuatan PK mesin yang cukup tinggi ini tentu mampu menjangkau wilayah-wilayah tertentu dengan cepat. Sayangnya, mesin-mesin tempel dengan PK tinggi itu sangat boros. Akibatnya, biaya BBM untuk operasional kapalnya sangat tinggi. Banyak saran agar BBM yang ada diganti dengan solar. Ketika usulan penggunaan solar itu dilakukan, sebenarnya mau tidak mau adalah penggantian mesin kapal yang tidak lagi mesin tempel, tetapi mesin dalam di bawah haluan kapal. Kapal dengan spesifikasi seperti ini sangat jarang dimiliki oleh satuan polisi perairan di wilayah Kepulauan Riau.

Keterbatasan sarana kapal yang memadai sesuai karakter wilayah perairan dan dukungan operasional seperti itulah yang seringkali menghambat polisi perairan dalam melaksanakan tugas terkait kegiatan kepolisian masyarakat (bina masyarakat dan sebagainya). Kegiatan seperti ini sangat mungkin dilakukan ditengah kurangnya bentuk pelanggaran Kamtibmas atau kejahatan lain yang meresahkan kehidupan masyarakat di wilayah tugasnya.

Berdasarkan tiga kasus di atas, maka setidaknya ditemukan tiga klasifikasi keterbatasan, yaitu: (i) Klasifikasi pertama, terkait pada spesifikasi kapal yang tidak tepat dengan karakter wilayah perairannya; (ii) Klasifikasi kedua terkait pada keterbatasan dalam ketersediaan bahan bakar (BBM) dan kerusakan mesin. Ada beberapa kejadian di mana kerja atau patroli kapal polisi perairan kehabisan BBM ditengah perjalanan atau karena jauhnya jangkauan wilayah tugasnya. Akibatnya kapal tersebut ditarik oleh kapal atau perahu nelayan. Walaupun terlihat sederhana dan sepele, persoalan ini menjadi sangat sensitif ketika dihadapkan pada persoalan manajemen operasional, biaya BBM dan SOP Patroli perairan.

Perjalanan patroli setiap kapal oleh satuan polisi perairan di wilayahnya selalu memperhatikan kelayakan kapal dan mesin, termasuk ketersediaan bahan bakar selama perjalanan, baik berangkat dan pulang. Selain persoalan kekurangan atau kehabisan BBM, ada beberapa kasus lain yang mengurangi tugas kepolisian perairan, yaitu kapal dan mesin yang rusak, baik saat perjalanan tugas Kamtibmas (patroli) ataupun rusak di pangkalan dan kemudian dibiarkan berlarut-larut lamanya.

Beberapa kasus di atas menunjukkan adanya persoalan yang cukup pelik dalam pengelolaan dan mekanisme Harwat sarana yang dimiliki oleh satuan polisi perairan di berbagai wilayah. Keterbatasan dan ketidaksediaan sarana sesungguhnya bisa didasarkan pada kecerobohan atau ketidakkomitmenan satuan polisi perairan ataupun Polres pada proses pemeliharaan dan perawatan sarana yang ada. Selain itu, aspek pengadaan sarana yang tidak memiliki spesifikasi sesuai karakter wilayah perairannya juga menjadi dasar penting terjadinya berbagai kasus kerusakan sarana yang mempengaruhi kinerja polisi perairan dalam tugas kamtibmasnya.

**Tabel 51. Keunggulan Dan Kelemahan Senjata Dan Peralatan Lainnya**

Satuan Polair	Jenis/Tipe	Jenis	Komponen Utama	Keunggulan	Kelemahan
Direktorat Polair	Revolver	Kall 38 Spc	Alumunium	Dapat Mematikan Jarak tempuh 250 meter	Kurang efektif
	Senjata Bahu	Kall 12,7 Mm	Alumunium		
Balerang	Revolver	Kall 38 Spc	Alumunium		
Tj Pinang	Revolver	S.W 511752	Alumunium		Tdk ada kunci
	Senjata Bahu	SV2	Alumunium		
Bintan	Revolver	Taurus	Alumunium		

Satuan Polair	Jenis/Tipe	Jenis	Komponen Utama	Keunggulan	Kelemahan
	Senjata Bahu	SV2	Aluminium		Tdk utk wil Laut
Karimun	Revolver Senjata Bahu				

Setiap kendaraan patroli kepolisian, baik di darat ataupun di perairan pada umumnya akan dilengkapi oleh berbagai fasilitas yang ada. Selain senjata yang melekat pada anggota kepolisian, ada juga senjata yang dipasang pada kendaraannya. Pada bagian kapal-kapal tertentu, senjata tertentu biasanya telah masuk dalam lelang pengadaan barangnya. Namun, pada umumnya, kapal-kapal satuan polisi perairan non Ditpolair, tidak dilengkapi dengan senjata utama di atas kapal. Keadaan ini sebenarnya menunjukkan bahwa karakter tugas antara satuan polisi perairan dengan Ditpolair sebenarnya sedikit berbeda. Jangkauan tugas Ditpolair lebih luas dibandingkan dengan jangkauan tugas polisi perairan di tingkat Polresnya masing-masing. Oleh karena itulah, ketersediaan kapal dan sarana yang dimilikinya pun akan berbeda antara satu dengan lainnya.

Jumlah senjata polisi perairan di tingkat Polres sangat terbatas, karena terkait pada ketersediaan persenjataan yang ada dan proses administrasi yang cukup rumit di tingkat satpras Polres. Selain itu, uji psikotes kelayakan kepemilikan atau penggunaan senjata juga menjadi salah satu pembatas utama dari ketersediaan senjata yang dimiliki oleh satuan polisi perairan. Padahal, senjata yang ada meskipun bersifat terbatas itu tetap diperlukan dalam pelaksanaan tugas polisi perairan. Pada umumnya senjata yang dimiliki atau digunakan oleh polisi perairan adalah revolver. Pada waktu-waktu tertentu, mereka akan dipinjam oleh Satpras Polres SS P2 sabhara yang akan digunakan pada kegiatan-kegiatan tertentu, seperti pengamanan pemilu, patroli bersama, respon adanya tindak kejahatan tertentu, dan lainnya.

Hal lain yang patut menjadi perhatian adalah spesifikasi pengadaan senjata yang akan digunakan untuk wilayah terbuka di atas wilayah perairan. Spesifikasi untuk wilayah dengan keadaan tertentu tentu sangat berbeda dengan senjata yang cocok digunakan di wilayah daratan. Karakter wilayah perairan sangat berbeda dengan wilayah daratan di mana senjata dan alat lainnya tersebut akan digunakan oleh anggota kepolisiannya. Arus gelombang yang besar, frekuensi angin yang cukup kuat, kandungan air, suhu udara yang ekstrim,

dan kondisi-kondisi lainnya ikut mempengaruhi penggunaan alat-alat yang ada, termasuk di dalamnya titik kelemahan dan keunggulan.

## 2) Prasarana Dermaga, Mess dan standar Minimum

Ketersediaan sarana terkait kekhususannya dalam pelaksanaan tugas menjadi kebutuhan pokok bagi anggota polisi perairan. Sementara aspek penting lain yang tidak kalah juga dalam menunjang pelaksanaan tugas polisi perairan adalah prasarana yang dimiliki atau dikelola oleh setiap satuan wilayahnya masing-masing. Terlebih ketika wilayah tugasnya dihadapkan dengan lalu lintas perairan yang cukup padat, keberadaan tempat tinggal anggota yang relatif jauh, dan adanya para pihak lain yang berada di sekitar wilayah tugasnya.

Ketersediaan prasarana itu mencakup markas, dermaga dan mess personil. Kondisi markas, dermaga dan mess personil yang memadai akan menunjang kinerja polisi perairan dan ikut serta dalam menjaga sarana yang tersedia. Hal penting lainnya adalah ketika ia dihadapkan pada aspek kesiapan jiwa (psikisi), pembentukan citra, dan kesiapan jasmani para anggotanya. Berdasarkan informasi dan observasi yang dilakukan lokasi penelitian di Kepulauan Riau, maka dapatlah diidentifikasi prasarana yang dimiliki oleh satuan polisi perairan di wilayah polres masing-masing sebagai berikut:

**Tabel 52. Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan Kepulauan Riau**

Satuan Polisi Perairan	Markas		Dermaga		Mess Anggota	
	Milik Satuan	Pinjam Instansi Lain	Milik Satuan	Menumpang pelabuhan	Ada	Tidak ada
Ditploair	-	X	-	X	-	X
Balerang	-	X	-	X	-	X
Tanjung Pinang	-	X	-	X	-	X
Bintan	-	X	-	X	-	X
Karimun	-	X	-	X	-	X

Sebagaimana yang terjadi di wilayah Kepulauan Riau, maka pusat perhatian ketersediaan prasarana adalah pada status kepemilikan dan keberadaan markas, dermaga dan mess anggota. Hampir semua prasarana polisi perairan di wilayah Polda Kepulauan Riau masih berstatus hak pakai atau peminjaman dari pihak pelabuhan (Syahbandar, Bea Cukai, Imigrasi, Pelindo, ASDP), pemerintah daerah dan bahkan ada dari masyarakat, bukan status hak milik Polri. Beberapa usaha untuk menjadikannya sebagai hak milik juga pernah dilakukan. Namun, sejarah tanah yang ada sering tidak jelas, jadi proses pengurusannya pun bertele-tele dan sulit pengadministrasiannya.

### 3) Dukungan Operasional dan Harwat

Jika ditelusur lebih dalam, keadaan seperti ini telah memungkinkan kinerja polisi perairan cukup terganggu. Ada beberapa faktor misalnya; (i) adanya ketergantungan yang bisa saja mempengaruhi independensi satuan polisi perairan dalam menjalankan tugas; (ii) pembiayaan harwat prasarana tidak akan mungkin diberikan ketika status prasarana yang ada masih bersifat hak pakai atau hak guna. Hal ini menyebabkan keadaan masing-masing item prasarana tersebut pada umumnya kusam, kumuh, dan tidak menggambarkan sebuah bangunan yang memiliki imaje yang membanggakan bagi polisi perairan sendiri.

Dukungan Operasional dan Harwat serta Mekanisme Penggunaannya Pelaksanaan tugas polisi perairan yang baik tidak bisa dilepaskan begitu saja dari ketersediaan sarana dan prasarana yang ada dan dimilikinya. Sarana tersedia harus selalu dalam keadaan siap untuk digunakan atau dioperasionalkan. Demikian juga prasarana yang mendukungnya pun harus selalu dalam keadaan nyaman, di mana para anggota tetap berada di dalam wilayah sekitar tempat bertugasnya. Agar keadaan sarana dan prasarana tetap baik, maka proses pemeliharaan dan perawatan secara rutin menjadi tuntutan di dalamnya.

Sayangnya, kita sering menemukan keadaan sarana dan prasarana polisi perairan yang cukup memprihatinkan. Mesin kapal yang rusak, kapal yang bocor, kapal yang kotor dan kusam, senjata yang seringkali macet, alat pemadam kebakaran yang kadaluarsa, alat keselamatan yang usang dan melewati batas waktu penggunaan, dan lainnya kerap kali terlihat jelas di beberapa satuan polisi perairan wilayah Kepulauan Riau. Keadaan ini belum ditambah dengan aspek prasarana yang kurang memadai, baik dari sisi kepemilikan, perawatan, dan luasannya. Setidaknya ada tiga penyebab utama dalam keterbatasan atau ketidaktersediaan sarana dan prasarana yang memadai dan siap operasional.

*Pertama*, dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Hampir pada seluruh satuan polisi perairan di tingkat polres, pembiayaan Harwat rata-rata berkisar pada 30-60% dari anggaran yang dibutuhkan. Keadaan demikian tentu sangat mengganggu kegiatan operasional dan perawatan sarana dan prasarana yang ada. Tabel pembiayaan operasional dan harwat di bawah menunjukkan gejala kekurangdukungan dalam operasional dan harwat yang ada pada satuan polisi perairan.

**Tabel 53. Pembiayaan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)
Ditploair	Patroli	-	-	Perbaikan	-	-
Balerang	Patroli	22Jt	±150 Jt	Perbaikan	22Jt	±150 Jt
Tanjung Pinang	Patroli	20Jt	±150 Jt	Perbaikan	20Jt	±150 Jt
Bintan	Patroli	22Jt	±150 Jt	Perbaikan	22Jt	±150 Jt
Karimun	Patroli	20Jt	±150 Jt	Perbaikan	20Jt	±150 Jt

Berdasarkan tabel di atas, gejala paling tampak adalah kekurangan pembiayaan dalam operasional khususnya kegiatan patroli, dan harwat pada setiap item sarana dan prasarana yang ada. Beberapa satuan polisi perairan di Polres-polres Kepulauan Riau menetapkan biaya Harwat kapal sangat sedikit jumlahnya. Pembiayaan harwat hanya rata-rata berjumlah Rp. 12 juta sampai 22 juta per tahun. Pada umumnya jumlah biaya Harwat tersebut harus membiayai perawatan terhadap dua kapal C2 dan beberapa C3 sebagaimana umumnya dimiliki oleh setiap satuan wilayah, beberapa speedboat, memperbaiki pangkalan, dan sebagainya, maka jumlah tersebut tentu tidak seimbang dengan tuntutan kebutuhannya.

Ketika satu kapal mengalami kerusakan pada mesinnya, di mana proses penggantian komponen dan biaya servis seringkali mencapai jumlah di atas dua juta dan bahkan ada yang puluhan juta, maka perawatan kapal dan mesin tidak akan bisa menyebar untuk semua kapal. Pada umumnya biaya harwat untuk dukungan prasarana yang ada akan ditiadakan, dan lebih diprioritaskan pada kapal operasional yang mendukung secara langsung pelaksanaan tugasnya.

*Kedua*, kekurangmampuan anggota polisi perairan dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek prasarana dan sarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional dan harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah satuan, anggota polisi perairan hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Hal itu pun pada umumnya didasarkan pada inisiatif atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan katalog kapal dan sarana lainnya, ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan. Dalam kuesioner yang dibagikan, ada point tentang tentang pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki berdasarkan pelatihan yang pernah diikuti. Pada umumnya anggota polisi perairan menjawab jarang atau tidak diikuti dalam pelatihan-pelatihan terkait operasional dan harwat yang ada, sehingga mereka seringkali mengalami kesulitan

dalam mengatasi permasalahan yang terjadi pada kapal, alat perlengkapan lain, senjata, dan lainnya. Tabel di bawah ini menunjukkan keikutsertaan anggota dalam pelatihan Harwat sarana yang ada.

**Tabel 54. Keikutsertaan Pelatihan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Pelatihan Operasional		Pelatihan Harwat	
	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya
Ditpolair	ANT, Selam, SAR	45	Perbaikan Mesin Kapal	17
Balerang	Das Pa PolairBa Sar, Ba Polair, Komlek	4	Perbaikan mesin kapal	1
Tanjung Pinang	Das Pa PolairBa Sar, Ba Polair, Komlek	7	Perbaikan mesin kapal	1
Bintan	BSC, SAR	6	Perbaikan Kapal	-
Karimun	SAR	2	Perbaikan mesin kapal	1

Ketiadaan atau keterbatasan pelatihan yang ada seringkali dihubungkan dengan ketersediaan pada aspek pembiayaan sebagaimana disebutkan pada poin pertama di atas. Hal ini menunjukkan adanya akses anggota polisi perairan dalam keikutsertaan pelatihan yang dilakukan, baik di tingkat Polda (Ditpolair) ataupun di tingkat nasional.

### c. Kuantitas dan Kualitas Personel Polda

Ada dua kondisi yang cukup memperhatikan dalam memotret satuan polisi perairan di setiap polres di wilayah Kepulauan Riau. Kondisi pertama adalah ketersediaan sarana dan prasarana, khususnya dalam persoalan spesifikasi yang kurang sesuai dengan karakter wilayah perairannya. Kondisi kedua, terkait pada keterbatasan personil polisi perairan yang jumlahnya tidakimbang dengan jumlah kapal yang ada, walaupun spesifikasi beberapa kapalnya kurang cocok untuk wilayah tugasnya. Ketersediaan sarana dan prasarana memang menjadi faktor penting dalam mendukung tugas polisi perairan di wilayahnya masing-masing

Ketersediaan sarana di atas tidak bermakna banyak ketika jumlah personil polisi perairannya sendiri sedikit dan kurang memiliki kompetensi yang sejalan dengan sarana yang tersedia. Hampir semua satuan polisi perairan di lima lokasi penelitian mengalami kekurangan jumlah personil, sehingga rasio yang mengawaki kapal pun seringkali kurang tercukupi. Akibatnya, sistem roling

anggota untuk mengawaki kapal-kapal patrolinya memiliki tingkat intensitas tinggi. Kondisi demikian tentu akan membawa dampak fisik kelelahan yang cukup besar bagi anggota, dan termasuk beban psikologis dalam menjalankan tugas Kamtibmas di wilayah perairannya.

Bila dirunut berdasarkan jumlah personil yang tersedia dan Daftar Satuan Personil (DSP) dari setiap satuan polisi perairan dan Ditpolair, maka rasio kekurangannya rata-rata 50 sampai 70%. Rasio ini tentu didasarkan pada kebutuhan anggota polisi per jumlah penduduk di sebuah wilayah polresnya. Potret ketidakseimbangan rasio polisi yang terjadi secara nasional dan provinsi juga menimpa di tingkat satuan polres wilayah masing-masing. Rupanya selain soal pengadaan personil baru pada tingkat tamtama dan bintara yang setiap tahunnya berkurang akibat kebijakan moratorium ataupun *zero growth*, maka faktor kemauan personil polisi umum yang mau dipindahkan ke satuan polisi perairan sangat rendah. Ada beberapa alasan keengganan ataupun ketidakmauan personil polisi tersebut, misalnya (i) kompetensi dan keahlian yang dimiliki tidak berhubungan erat dengan kebutuhan polisi di wilayah perairan; (ii) risiko tugas yang sangat tinggi, karena berada di wilayah atau lingkungan yang cukup berbahaya; (iii) jaminan ekonomi yang kurang menarik; (iv) alasan daerah tugas yang jauh dari tempat tinggal; dan (v) alasan teknis dan jasmani yang kurang mendukung dalam pelaksanaan tugas polisi perairannya.

Dalam kasus di Kepulauan Riau, lima kendala di atas telah menghadirkan rasio jumlah personil satuan polisi perairan di bawah 50 persen dari DSP yang ada. Perhatikan tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah polisi perairan di Kepulauan Riau di bawah ini.

**Tabel 55. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan di Kepulauan Riau**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah	DSP
Direktorat Polair	118	147
Balerang	20	42
Tj Pinang	29	34
Bintan	17	34
Karimun	34	36

Jumlah rata-rata personil kurang dari 100% per Polresnya. Jumlah ini tentu sangat memprihatinkan ketika dihadapkan pada kenyataan bahwa kehidupan masyarakat Kepulauan Riau sangat dekat dengan dunia perairan laut.

Selain soal jumlah personil, ada persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan kompetensi anggota. Kompetensi ini pada umumnya didasarkan pada tingkat kepangkatan, keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota polisi perairan. Di bawah ini adalah tabel kompetensi

anggota polisi perairan di seluruh wilayah satuan lokasi penelitian di Kepulauan Riau.

**Tabel 56. Keikutsertaan Anggota dalam Pelatihan dan Pendidikan**

Satuan Polisi Perairan	Jenis Pendidikan/Pelatihan						
	ANT 5	BSC	Selam	SAR	Mesin	Radar	Nautice
Direktorat Polair	3	-	15	15	17	-	-
Balerang	-	-	-	1	2	1	1
Tj Pinang	-	-	-	1	-	1	1
Bintan	-	2	-	4	-	-	-
Karimun	-	-	-	2	1	-	-

Dalam kegiatan pelatihan dan kejuruan, keikutsertaan anggota personil di tingkat polres sesungguhnya sangat rendah. Hal ini berbanding terbalik dengan anggota polisi perairan yang berada di Ditpolair, di mana akses terhadap pelatihan dan kejuruan lebih besar. Jika dicermati secara seksama, maka perbandingannya rata-rata berada pada posisi 6:1. Artinya, dari lima anggota yang ada, maka hanya satu orang anggota saja yang mengikuti pelatihan.

Pelatihan yang diikutinya pun pada umumnya adalah pelatihan dasar, seperti pelatihan yang menjadi syarat masuknya seseorang menjadi anggota polisi perairan. Jika kondisi seperti ini terus berlanjut, maka kompetensi anggota satuan polisi perairan tentu sangat rendah, dan hal tersebut akan berpengaruh terhadap pekerjaan, khususnya terkait pada pengelolaan sarana yang ada dan penanganan terhadap pelanggaran Kamtibmas di sekitar wilayah tugasnya.

## **7. Polda Kalimantan Tengah**

### **a. Kondisi Geografis dan Gangguan Kamtibmas**

#### **1) Kondisi Geografis**

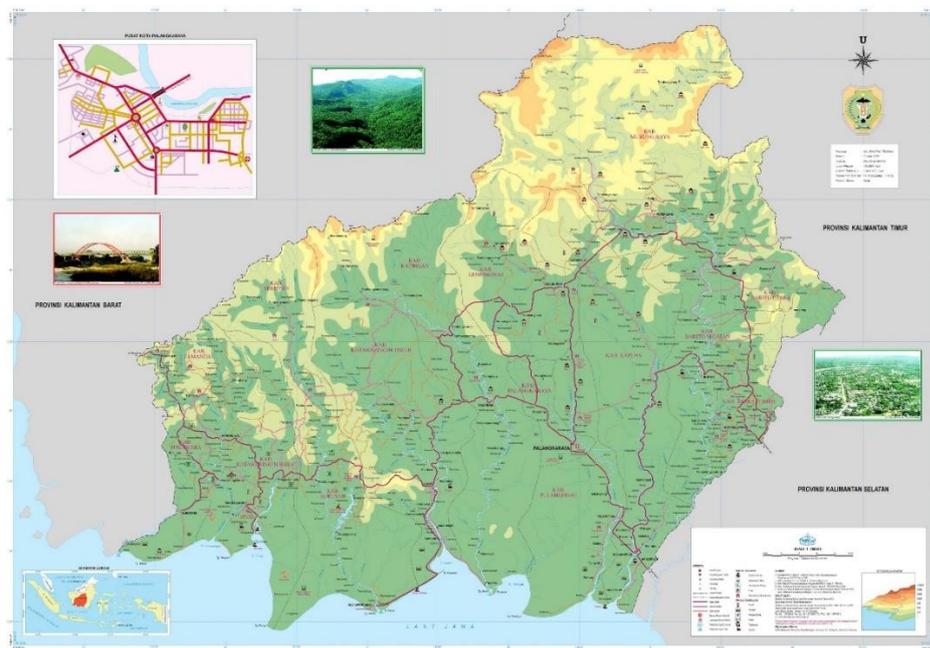
Provinsi Kalimantan Tengah, dengan ibukota Palangka Raya terletak antara 0°45' Lintang Utara, 3°30' Lintang Selatan dan 111°-116° Bujur Timur. Provinsi Kalteng mempunyai 13 kabupaten dan 1 kota, dengan luas wilayah 153.564 km<sup>2</sup>.

Adapun batas wilayah Provinsi Kalimantan Tengah :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Provinsi Kalimantan Barat dan Kalimantan Timur.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Jawa.
- Sebelah Timur berbatasan dengan Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan
- Sebelah Barat berbatasan dengan Provinsi Kalimantan Barat.

Provinsi Kalimantan Tengah memiliki 11 (sebelas) sungai besar dan tidak kurang dari 33 (tiga puluh tiga) sungai kecil/anak sungai, keberadaannya menjadi salah satu ciri khas Provinsi Kalimantan Tengah. Adapun Sungai Barito dengan panjang mencapai 900 km memiliki kedalaman mencapai 8 meter, merupakan sungai terpanjang di Kalimantan Tengah sehingga dapat dilayari hingga 700 km. Sungai-sungai tersebut adalah: Sungai Arut, Sungai Barito, Sungai Kahayan, Sungai Kapuas, Sungai Katingan, Sungai Lamandau, Sungai Mendawai, Sungai Mentaya, Sungai Pembuang, Sungai Sampit dan Sungai Seruyan.

**Gambar 7. Peta Provinsi Kalimantan Tengah**



Sungai Arut adalah sebuah sungai yang mengalir di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat. Sungai ini merupakan anak Sungai Lamandau. Sungai ini memiliki panjang 250 km, dengan kedalaman rata-rata 4 meter dan lebar rata-rata 100 meter. Panjang Sungai Arut yang dapat digunakan untuk alur pelayaran sepanjang 190 km. Kawasan di sekitar DAS Arut mudah tergenang, berawa-rawa, dan merupakan daerah endapan serta bersifat organik dan asam.

Sungai Barito atau sungai Dusun adalah nama sungai yang berhulu di pegunungan Schwaner di provinsi Kalimantan Tengah yang membujur dari wilayah Kalimantan Tengah di bagian utara Pulau Kalimantan hingga bermuara di Laut Jawa, sepanjang kurang lebih 1.000 kilometer. Lebar Sungai Barito rata-rata antara 650 hingga 800 meter dengan kedalaman rata-rata 8 meter. Lebar sungai pada bagian muara yang berbentuk corong mencapai 1.000 meter, sehingga sungai Barito

merupakan sungai terlebar di Indonesia. Sungai ini bertemu dengan muara sungai Negara di provinsi Kalimantan Selatan dan alirannya yang menuju ke hilir sungai disebut Sungai Banjar atau Sungai Banjarmasin atau sungai Banjar Besar.

Sungai Kahayan atau Batang Biaju Besar atau sungai Dayak Besar adalah sungai yang membelah kota Palangka Raya. Sungai ini bermuara di 3 kabupaten/kota antara Kota Palangka Raya, Kabupaten Gunung Mas dan Kabupaten Pulang Pisau, dan bermuara di Laut Jawa. Sungai ini memiliki panjang lebih dari 600 km.

Sungai Kapuas atau sungai Kapuas Buhang atau sungai Batang Lawai (Laue) merupakan sungai yang berada di Kalimantan Barat. Sungai ini merupakan sungai terpanjang di pulau Kalimantan dan sekaligus menjadi sungai terpanjang di Indonesia dengan panjang mencapai 1.143 km. Sungai Mendawai adalah sungai di provinsi Kalimantan Tengah, Sungai ini berhulu di Pegunungan Schwaner.

Sungai Mentaya adalah sebuah sungai yang terletak di Kota Sampit Provinsi Kotawaringin Raya, Indonesia. Muara sungai ini terletak di Teluk Sampit di Laut Jawa. Sungai Mentaya ini merupakan sungai utama yang dapat dilayari perahu bermotor, walaupun hanya 67 persen yang dapat dilayari. Hal ini disebabkan karena morfologi sungai yang sulit, endapan dan alur sungai yang tidak terpelihara, endapan gosong, serta bekas-bekas potongan kayu. Dari Teluk Sampit sungai ini membujur ke arah utara melewati Kota Sampit. Di sebelah utara Kota Sampit, sungai ini terbagi dalam beberapa anak sungai yang lebih kecil. Salah satunya adalah Sungai Sampit yang berhulu di arah timur laut.

Sungai Pembuang adalah sebuah sungai di pulau Kalimantan, dalam wilayah provinsi Kalimantan Tengah, Indonesia. Sungai ini memiliki mata air dekat Bikit Tikung di Pegunungan Schwaner dan bermuara di Laut Jawa. Sisi timur sungai ini merupakan hutan lebat sampai ke danau-danau Sembulu (Belajau).

Sungai Sampit atau Sungai Mentaya adalah sebuah sungai di Kalimantan Tengah, pulau Kalimantan, Indonesia. Sungai ini mengambil nama dari kota Sampit yang terletak pada sungai ini tidak jauh dari Laut Jawa. Di dekat mulut sungai ada suatu taman pantai terkenal bernama "Pantai Pandaran". Sungai Sampit mengalir ke Laut Jawa.

Sungai Seruyan adalah sebuah sungai yang melintasi dan mengalir di wilayah Kabupaten Seruyan. Sungai yang mengalir dari utara ke selatan dan bermuara ke Laut Jawa ini memiliki panjang 350 km dan yang dapat dilayari 300 km melewati beberapa kota, kedalaman rata-rata 6 m dan lebar rata-rata adalah 300 m.

## 2) Kondisi Gangguan Kamtibmas

Implementasi pemahaman mengenai bentuk kejahatan dan pelanggaran Kamtibmas adalah penyelidikan dan penyidikan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum. Oleh karena itulah, salah satu tugas utama menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku dan bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya. Kasus *illegal mining*, *illegal logging*, penyelundupan barang, *human trafficking*, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP. Namun, ada beberapa kasus pelanggaran yang masih bersifat abu-abu, baik dalam persoalan delik hukumnya ataupun berdasarkan pihak mana yang paling berwenang dalam melakukan penyidikan terhadapnya.

Harus diakui bahwa wilayah perairan, baik sungai ataupun laut, adalah wilayah yang sangat ramai dengan lembaga-lembaga yang berwenang menangani pelanggaran di dalamnya. Terlebih ketika kewenangan penyelidikan dan penyidikan juga bisa dilakukan oleh pihak-pihak lain di luar kepolisian. Lembaga-lembaga seperti TNI AL, KKP, Bea Cukai dan Imigrasi misalnya memiliki kewenangan penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan.

Sebagian di antaranya telah memiliki Penyelidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Walaupun masing-masing memiliki karakter khusus terhadap kasus dan tempat kejahatannya, namun ia seringkali bertabrakan antara satu lembaga dengan lembaga lainnya. Koordinasi dan kerjasama antar pihak menjadi sangat penting dan strategis untuk penanganan berbagai bentuk pelanggaran yang ada. Sayangnya, ada beberapa lembaga di beberapa wilayah satuan Polres Kalimantan Tengah yang masih bersifat ego sektoral, sehingga seringkali terjadi tumpang tindih dalam penanganan kasus hukumnya. Lembaga seperti inilah yang memungkinkan kerjasama lintas instansi terkait penanganan pelanggaran kamtibmas akan sulit dilakukan. Mereka pada umumnya berlindung dibalik UU atau Peraturan Pemerintah yang mengatur kewenangannya.

Dalam proses, alur dan mekanisme penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan, sebenarnya sama saja dengan mekanisme yang dilakukan pada kasus-kasus kejahatan di wilayah daratan yang dilakukan oleh para penyidik polisi di satuan polresnya masing-masing. Untuk menunjukkan bahwa polisi perairan telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan

tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh satuan polisi perairan di wilayah Kalimantan Tengah.

**Tabel 57. Jumlah dan Tahapan Penyelidikan dan Penyidikan Pelanggaran 2017**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah Kasus	Tahapan					
		Penangkapan	Olah TKP	Penyelidikan	Penyidikan	P21	Ket
Kapuas	6				6	5	
Sampit Kotim	3				3	3	
Seruyan	2				2	1	
Pangkalan Bun Kobar	2				2	-	

Tabel di atas menunjukkan bahwa tingkat kejahatan sangat rendah. Hal ini terlihat pada tahapan penyelidikan dan penyidikan kasus hukum di wilayah perairan yang diajukan ke kejaksaan sangat rendah. Berdasarkan data di atas, bisa jadi ada dua fenomena.

*Pertama*, penyelesaian hukum dilakukan secara informal dengan menggunakan perangkat-perangkat adat dan kekeluargaan, sehingga polisi perairan kemudian hanya menjadi pihak mediator saja di dalam penyelesaian hukum tersebut.

*Kedua*, penyelesaian hukum terkendala oleh kewenangan polisi perairan yang terbatas, karena kewenangan lainnya telah terbagi ke instansi-instansi terkait. Penanganan pelanggaran dalam tingkat penyelidikan dan penyidikan kurang bisa dilakukan ketika ada dua atau tiga instansi terlibat. Hal yang paling memungkinkan adalah melibatkan instansi lain sebagai tenaga ahli dalam memberikan penjelasan atau pendapatnya tentang bentuk kejahatan yang ada.

## **b. Kondisi Sarana Prasarana**

### **1) Sarana Polair Polda**

#### **a) Ketersediaan Sarana Satpolair Polda**

Polisi Republik Indonesia adalah alat negara yang diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) di dalam negeri. Selain proses penindakan, tugas polisi juga mencakup pencegahan gangguan dan ancaman keamanan, serta menjadi pihak pengayom dan pemelihara rasa aman bagi masyarakat. Tugas ini pun diimplementasikan oleh satuan-satuan tugas kepolisian dari satuan paling atas sampai satuan paling bawah. Salah satu satuan kepolisian itu adalah polisi perairan yang menjadi perangkat utama pemelihara kamtibmas di wilayah perairan. Cakupan wilayah perairan itu sendiri terdiri dari laut, sungai, muara, dan danau. Setiap cakupan wilayah tersebut tentu

menuntut sarana dan prasarana sesuai karakter wilayahnya, baik secara umum ataupun secara khusus.

Sayangnya, dalam pelaksanaan tugas polisi perairan, baik berhubungan dengan penanganan dan pencegahan gangguan Kamtibmas ataupun peningkatan kualitas kegiatan-kegiatan polisi kemasyarakatan sering terhambat oleh keterbatasan sarana yang ada. Keterbatasan itu tentu didasarkan pada aspek (i) kekurangan jumlah sarana; (ii) spesifikasi yang kurang tepat di wilayah perairannya; (iii) dukungan keahlian atau pengetahuan bagi anggota yang memanfaatkan sarana yang ada, dan sebagainya. Dalam soal jumlah sarana misalnya, penyediaan sarana terhambat karena faktor anggaran Polri secara nasional dan rembesannya ke tingkat satuan Polres dan Polsek.

Sementara dalam soal spesifikasi, kasus kekeliruan spesifikasi kapal merupakan keadaan yang paling sering terlihat jelas. Kapal-kapal laut dalam ataupun kapal ringan selalu diberikan kepada Polres dengan gugus tugas di wilayah perairan sungai. Demikian juga dalam soal dukungan keahlian atau pengetahuan anggota dalam memanfaatkan sarana yang tersedia seringkali terlihat kurangnya pendidikan kejuruan di antara mereka. Akibatnya, proses harwat dan operasional sarana lebih banyak menggunakan insting dibandingkan keahlian yang memadai.

Berikut ini adalah tabel ketersediaan sarana di satuan-satuan polisi perairan yang menjadi lokasi penelitian di wilayah Kalimantan Tengah.

**Tabel 58. Ketersediaan Sarana di Satuan Polisi Perairan Kalteng**

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Senjata	Alat Penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jmh	Kondisi		Jaket	Alat Apung	
Dit Polair	C2	6	6 Baik	158	105	90	4
	C3	20	16 Baik 2 RR 2 RB				
	Non Standar	8	2 Baik 4 RR 2 RB				
	Perahu Karet	12	9 Baik 3 RR				
	Rigid Inflatable Boat Raptor 530 F	2	2 Baik				
Kapuas	C2	2	2 Baik,	1	9	12	3
	C3	3	3 Rusak				
Sampit Kotim	C2	2	2 Baik,	Tdk Ada	8	10	1
	C3	1	1 Rusak Ringan				
	N2 Karet	1	1 Baik				
Seruyan	C2	2	1 Baik, 1 Rusak Berat	1	4	10	2

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Senjata	Alat Penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jmh	Kondisi		Jaket	Alat Apung	
	N2 Karet	1	1 Rusak Ringan				
Pangkalan Bun Kobar	C2	2	1 Baik, 1 Rusak Ringan	Tidak Ada	2	10	2
	C3	2	2 Baik				

Tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah rata-rata kapal di setiap Polresnya cukup standar, yaitu berada pada bilangan di atas dua. Jumlah lebih dari dua kapal, baik kapal C2 ataupun C3 untuk sebuah satuan polisi perairan di Polres-polres Kalimantan Tengah yang pada umumnya berada di alur-alur sungai tersebut cukup.

Dari sisi kuantitas bisa dianggap cukup ketika ia dihadapkan dengan jumlah anggota yang mengawakinya.

Pada umumnya, anggota polisi perairan di setiap Polres berkisar antara 10 sampai 15 orang, padahal kapalnya kadang lebih dari 4. Namun, ketika ia dihadapkan dengan panjang alur sungai dan wilayah layanan tugasnya, maka jumlah kapal tersebut tentu kurang. Permasalahan rasio antara jumlah anggota, jumlah kapal, luasan wilayah tugas, dan jumlah anggota masyarakat yang ada menjadi fenomena umum di setiap Polresnya.

Permasalahan paling besar sebenarnya terdapat pada spesifikasi kapal untuk wilayah perairan, baik wilayah perairan sungai ataupun laut. Spesifikasi yang sesuai tentu didasarkan pada karakter wilayah perairannya, dan hal ini diukur berdasarkan sistem kalibrasi dan aerodinamika yang tepat di pusat-pusat pengujian teknis yang ada. Pengujian terhadap besaran atau kekuatan gelombang, kedalaman air, sedimentasi, material rintangan dan lainnya perlu diukur, sehingga kemampuan dan spesifikasi kapal yang ada sesuai dengan karakter wilayahnya masing-masing. Kategorisasi dan pengklasifikasian wilayah perairan perlu dipetakan, sehingga penyediaan atau pengadaan kapal tinggal mengikuti pemetaan tersebut.

Sementara dalam soal persenjataan, sering ditemukan adanya kekurangan senjata bagi para anggota yang sedang bertugas, baik tugas patroli rutin, penindakan ataupun kepolisian masyarakat. Demikian juga dengan model tata kelola peminjaman senjata ke Polres pun dianggap cukup rumit bagi satuan polisi perairan yang jauh dari markas utama Polresnya. Pada umumnya, markas-markas satuan polisi perairan seringkali berada jauh dari Polres, karena mereka berada pada sisi pangkalan perairan yang dianggap memenuhi standar berlabuh atau bersandarnya kapal-kapal yang ada. Sayangnya, senjata yang melekat pada anggota sendiri jumlahnya sangat sedikit.

Banyak anggota yang tidak lulus tes psikologi dalam penggunaan senjata. Tentu hal ini juga terkait pada kesiapan mental dan kesiapan jumlah senjata yang tersedia di masing-masing Polresnya. Memang jika diamati dari bentuk kejahatan yang dominan, penggunaan senjata tidak begitu diperlukan. Hal ini berbeda jauh ketika dahulu fenomena illegal logging merambah di wilayah Kalimantan Tengah. Penggunaan senjata api oleh para pembalak liar seringkali terlihat jelas.

Penggunaan senjata memang masih diperlukan di wilayah-wilayah Polres dengan cakupan perairan laut, seperti Pangkalan Bun. Bentuk kejahatan di sana, walaupun tidak bersifat transnasional, namun gangguan ancaman atau bentuk pelanggaran bisa saja tiba-tiba muncul. Oleh karena itu, prioritas penyediaan senjata yang standar dengan wilayah perairan laut perlu dilakukan. Di wilayah Pangkalan Bun, tipe senjata yang ada dan sering digunakan anggota adalah revolver pinjaman dari bagian Sarpras Polres. Jumlahnya rata-rata hanya dua pucuk senjata; yang biasanya akan digunakan oleh kasatpolair dan kanitgakkum polairnya.

Jika ada kegiatan patroli biasa, maka dua senjata revolver tersebut akan digunakan oleh anggota untuk pelaksanaan tugasnya. Sementara jika ada kegiatan khusus, di mana ada karakter khusus bentuk kejahatan atau patroli bersama (*on board*) dengan lembaga-lembaga lain semisal KPLP, TNI AL, dan imigrasi, maka persenjataan yang ada akan ditambah oleh Satpras Polresnya. Senjata SS P2 Sabhara seringkali dipinjamkan untuk satuan polisi perairan saat pelaksanaan tugas khusus tersebut. Ada informasi yang menyebutkan bahwa setidaknya setiap markas, ada dua senjata laras panjang setingkat SS P2 Sabhara yang dititipkan di markas satuan polisi perairan. Penyiapan senjata tersebut dilakukan ketika terjadi tuntutan tugas khususnya terkait pada gangguan kamtibmas di wilayahnya.

Kapal-kapal yang dimiliki oleh satuan polisi perairan sebenarnya dapat dikatakan “mewah” jika dilihat dari sisi bagian luar. Bahan material fiber dan bentuk kapal yang khas untuk patroli menjadi keunggulan tersendiri bagi kapal satuan polisi perairan itu. Sayangnya, beberapa alat dukung di dalam kapal seringkali rusak dan tidak ada. Sistem radar (GPS), pengukur kedalaman (*sounder*) dan komunikasi adalah beberapa sarana polisi perairan yang melekat dalam kapal yang seringkali dilupakan oleh anggota ataupun oleh pihak Mabes Polri.

Pada awalnya, kapal-kapal kiriman tersebut memang lengkap dengan GPS dan alat komunikasi yang sifatnya sederhana. Namun, dalam satu tahun saja alat-alat tersebut mengalami kerusakan dan tidak bisa diperbaiki lagi. Oleh karena itulah, dalam banyak kasus, penentuan arah kapal-kapal patroli pada umumnya menggunakan kompas yang bersifat manual dan sederhana saja. Selain insting para anggota saat berada di perairan. Kalau untuk perairan sungai, penggunaan insting tersebut mudah dilakukan, karena hanya dua arah utama, yaitu arah hulu sungai atau arah ilir sungai. Sementara kalau wilayah perairan laut, tentu ia memiliki banyak arah. Kesalahan penentuan arah bisa menyebabkan kapal dan anggota salah sasaran dalam tugas dan kembali ke markasnya. Ketika ia salah arah, di mana kemudian bahan bakar habis, maka risiko tenggelam dan hanyut terbawa ke lautan luas akan sangat besar potensinya.

Selain alat navigasi di atas, sarana lain yang cukup memprihatinkan adalah ketiadaan alat komunikasi yang dimiliki oleh polisi perairan, baik yang melekat pada anggota, kapal, ataupun di atas kapal. Terkecuali di Ditpolair Palangkaraya, penggunaan radio HT dan Reviter jarang ditemukan pada tingkat satuan polisi perairan di berbagai Polres. Keterbatasan ini tentu sangat mengganggu komunikasi para anggota yang bertugas di lapangan dengan markas dan pimpinannya. Untuk mengurangi keterbatasan itu, para anggota yang bertugas umumnya menggunakan alat komunikasi yang bersifat pribadi, seperti telepon, SMS, dan media sosial melalui HP yang dimilikinya sendiri.

Penggunaan HP anggota seringkali terhambat oleh ketiadaan jaringan di tengah lautan ataupun di aliran sungai yang jauh di pedalaman atau di lautan lepas. Keterbatasan ini tentu sangat membahayakan ketika ada gangguan Kamtibmas yang memerlukan komunikasi intensif dengan Polres dan pihak-pihak lainnya.

Dalam soal penyediaan alat keamanan laut, seperti jaket, sekoci, pemadam kebakaran manual (afar), dan lainnya, pada umumnya telah melekat pada setiap kapal yang ada. Jumlahnya rata-rata sesuai dengan jumlah anggota yang mengawakinya, dan ditambah dengan beberapa cadangan lainnya. Alat keselamatan cadangan akan digunakan ketika petugas patroli perairan menghadapi kecelakaan laut yang melibatkan orang atau kapal lain.

Dari sisi jumlah, alat perlengkapan ini sesuai dengan standar yang ada. Namun, seringkali alat-alat keselamatan itu telah berusia lama (sesuai umur kapal, atau bahkan ada yang lebih lama akibat kapalnya telah hancur atau tenggelam), sehingga alat pendukung tersebut dikhawatirkan tidak efektif ketika saat dibutuhkan. Hal

paling sederhana adalah umur kadaluarsa dari afar sendiri sering ditemukan telah melewati masa batas racun apinya. Bisa jadi saat digunakan, ia hanya bersifat uapnya saja. Pengawasan dan pembaharuan alat-alat kelengkapan kapal akhirnya menjadi prioritas operasional kapal dan anggota yang mengawakinya.

**a) Jumlah dan Usia Pakai Sarana serta Pemanfaatannya**

Polisi Republik Indonesia adalah alat negara yang diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) di dalam negeri. Selain proses penindakan, tugas polisi juga mencakup pencegahan gangguan dan ancaman keamanan, serta menjadi pihak pengayom dan pemelihara rasa aman bagi masyarakat. Tugas ini pun diimplementasikan oleh satuan-satuan tugas kepolisian dari satuan paling atas sampai satuan paling bawah. Salah satu satuan kepolisian itu adalah polisi perairan yang menjadi perangkat utama pemelihara kamtibmas di wilayah perairan. Cakupan wilayah perairan itu sendiri terdiri dari laut, sungai, muara, dan danau. Setiap cakupan wilayah tersebut tentu menuntut sarana dan prasarana sesuai karakter wilayahnya, baik secara umum ataupun secara khusus.

**Tabel 59. Ketersediaan Sarana di Satuan Polisi Perairan Kalteng**

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Senjata	Alat penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jmh	Kondisi		Jaket	Alat apung	
Dit Polair	C2	6	6 Baik	158	105	90	4
	C3	20	16 Baik				
	Non Standar	8	2 RR				
			2 RB				
Perahu Karet	12	2 Baik					
		4 RR					
Rigid Inflatable Boat Raptor 530 F	2	2 RB					
		9 Baik					
Kapuas	C2	2	2 Baik,	1	9	12	3
	C3	3	3 Rusak				
Sampit Kotim	C2	2	2 Baik,	Tdk Ada	8	10	1
	C3	1	1 Rusak Ringan				
	N2 Karet	1	1 Baik				
Seruyan	C2	2	1 Baik,	1	4	10	2
	N2 Karet	1	1 Rusak Berat				
Pangkalan Bun Kobar			C2	2	1 Rusak Ringan	Tidak Ada	2
	C3	2	1 Rusak Ringan				
			2 Baik				

Tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah rata-rata kapal di setiap Polresnya cukup standar, yaitu berada pada bilangan di atas dua. Jumlah lebih dari dua kapal, baik kapal C2 ataupun C3 untuk sebuah satuan polisi perairan di Polres-polres Kalimantan Tengah yang pada umumnya berada di alur-alur sungai tersebut cukup. Dari sisi kuantitas bisa dianggap cukup ketika ia dihadapkan dengan jumlah anggota yang mengawakinya.

Pada umumnya, anggota polisi perairan di setiap Polres berkisar antara 10 sampai 15 orang, padahal kapalnya kadang lebih dari 4. Namun, ketika ia dihadapkan dengan panjang alur sungai dan wilayah layanan tugasnya, maka jumlah kapal tersebut tentu kurang. Permasalahan rasio antara jumlah anggota, jumlah kapal, luasan wilayah tugas, dan jumlah anggota masyarakat yang ada menjadi fenomena umum di setiap polresnya.

#### b) Usia Pakai dan Tingkat kerusakan prasarana

Hal lain yang terkait pada kemampuan kerja sarana yang diharapkan adalah semakin tua usia pakai sebuah sarana seperti kapal, tentu akan semakin besar biaya operasional, biaya perawatannya dan termasuk semakin besar risiko kerusakan, dan sayangnya semakin rendah efektivitasnya.

Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah polisi perairan di Kalimantan Tengah pada tahun 2018 awal.

**Tabel 60. Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat penyelamatan		
	Jenis	Jumlah	Usia pakai	Jaket	Alat apung	Usia Pakai
Dit Polair	Patroli	6 20 2	1-10 Thn	105	90	1-8 Thn
Kapuas	Patroli	2 3	1-8 Thn	9	12	1-7 Thn
Sampit Kotim	Patroli	2 1 1	1-7 Thn	8	10	1-8 Thn
Seruyan	Patroli	2 1	1-10 Thn	4	10	1-7 Thn
Pangkalan Bun Kobar	Patroli	2 2	1-10 Thn	2	10	1-6 Thn

Dari tabel yang detail di atas, setidaknya ada dua gambaran penting mengenai aspek-aspek yang mendasar dari ketersediaan sarana di setiap satuan polisi perairannya. Gambaran ini tentu menjadi justifikasi bahwa pengadaan sarana tidakn unsich pengadaan

barang dan jasa, tetapi di dalamnya juga sarat dengan tuntutan-tuntutan lainnya, semisal penambahan anggota polisi perairan di setiap polresnya, penambahan biaya harwat dan operasional, dan dukungan lainnya. Dua gambaran tentang ketersediaan sarana itu sebagai berikut:

*Pertama*, pengadaan kapal-kapal di satuan polisi perairan di wilayah Kalimantan Tengah tercatat yang paling tua adalah tahun 2008, dan yang termuda adalah pengadaan di tahun 2017 akhir. Rata-rata usia pakainya antara 1 sampai 10 tahun. Artinya, usia pakainya masih relatif lama, dan tuntutan perbaikan mesin dan kapal juga belum begitu banyak. Selain itu, dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Kapal dan mesinnya bisa bertahan di atas 10 tahun penggunaan, walaupun ia sebenarnya dirancang untuk usia 20 sampai 30 tahun dari awal pengadaan barunya. Sementara usia pakai peralatan penyelamatan itu hanya mampu berkisar 3 sampai 5 tahun.

*Kedua*, usia pakai kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, terterjang oleh kayu-kayu besar, atau tertancap oleh tunggak-tunggak batang pohon dan kayu-kayu pondasi rumah atau pangkalan perahu nelayan, kadar asin yang tidak ekstrem, dan kejadian terbalik, maka usia pakainya bisa bertahan maksimal 30 tahun. Keadaan ini sangat berbeda dengan mesin sebagai komponen utamanya.

**d) Keunggulan dan kelemahan sarpras yang dimiliki**

Persoalan keterbatasan jumlah sarana dan prasarana, ditambah dengan kurangnya personal polisi perairan di berbagai wilayah Polres Kalimantan Tengah memang bukan sebuah rahasia lagi. Keadaan ini memang bersangkutpaut dengan dukungan anggaran yang berasal dari Mabes, Polda dan setiap Polresnya. Namun, kita juga tidak bisa menafikan keunggulan dan kelemahan dari sarana yang dimiliki oleh polisi perairannya. Rasio jumlah dan usia pakai beserta penghadapannya dengan jumlah anggota telah diterangkan pada bagian sebelumnya. Jika ditelisik lebih dalam, maka ada titik kelemahan dan keunggulan pada setiap sarana dan prasarana yang dimiliki oleh polisi perairan di wilayah Kalimantan Tengah.

Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan type-type kapal berdasarkan informasi dari satuan polisi perairan di berbagai Polres Kalimantan Tengah yang memiliki satuan polisi perairannya. Informasi ini hanya didasarkan pada tata kelola dan pengalaman anggota polisi perairan selama penggunaannya. Artinya, kelemahan dan keunggulan yang ada masih bersifat subyektif pengguna. Hal ini tentu berbeda dengan keunggulan yang ditawarkan oleh perusahaan pembuatnya, baik dalam iklan ataupun dalam katalog kapalnya.

**Tabel 61. Keunggulan dan Kelemahan Kapal**

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
C1	Pertamax/Pertalite	Mesin dalam	Panjang 16 meter, Kec 30 Knot, Muat 6 awak, daya jelajah 400 note mile	
C2	Pertamax/pertalite	Mesin tempel	<ol style="list-style-type: none"> <li>Olah gerak lebih mudah karena body lebih ringan.</li> <li>Mesin sudah standar sesuai dengan body.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah</li> <li>Pemakaian BBM lebih karena, karena tenaga mesinnya besar.</li> </ol>
C3	Pertamax/pertalite	Mesin tempel tunggal	<ol style="list-style-type: none"> <li>Olah gerak lebih mudah karena body lebih ringan.</li> <li>Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaga mesinnya besar.</li> <li>Belum dilengkapi dapur masak bila piket berhari-hari.</li> </ol>
Rubber boat	-	-	Perahu dapat masuk ke dalam jalur sempit.	Mudah sobek apabila terkena kayu dan paku.

Kelemahan yang disebutkan di atas lebih banyak berada pada ketidaksesuaian dengan karakter wilayah perairannya. Sungai dengan alur yang lebas dan deras, disertai dengan material kayu dan pasir yang seringkali ada, telah menjadi argumentasi bahwa kapal-kapal berbahan fiber sangat rentan rusak. Ketika kapal berbahan fiber itu ditabrak oleh kayu batangan, maka risiko hancur dan bocor akan segera dialami. Hampir semua Polres yang memiliki karakter wilayah perairan sungai selalu mengusulkan adanya pengadaan kapal yang terbuat dari aluminium, sehingga kokoh dan kuat, tetapi tetap ringan digunakan untuk menghemat BBM yang dibutuhkan mesin penggerakannya.

## 2) Prasarana Dermaga, Mess dan standar Minimum

Berdasarkan informasi dan observasi yang dilakukan terhadap enam lokasi penelitian di Kalimantan Tengah, maka dapatlah diidentifikasi prasarana yang dimiliki oleh satuan polisi perairan di wilayah polres masing-masing sebagai berikut:

**Tabel 62. Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan Kalimantan Tengah**

Satuan Polisi Perairan	Markas		Pangkalan		Mess Anggota	
	Milik Satuan	Pinjam Instansi Lain	Milik Satuan	Menumpang pelabuhan	Ada	Tidak ada
Ditpolair Kalteng	X	-	X	-	X	-
Kapuas	X	-	X	-	-	X
Sampit Kotim	X	-	-	X	-	X
Seruyan	X	-	-	X	-	X
Pangkalan Bun Kobar	X	-	-	X	X	-

Sebagaimana yang terjadi di wilayah Sumatera utara, maka pusat perhatian ketersediaan prasarana adalah pada status kepemilikan dan keberadaan markas, pangkalan dan mess anggota. Hampir semua prasarana polisi perairan di wilayah Polda Kalimantan Tengah masih berstatus hak pakai atau peminjaman dari pihak pelabuhan (Syahbandar, Bea Cukai, Imigrasi, Pelindo, ASDP), pemerintah daerah dan bahkan ada dari masyarakat, bukan status hak milik Polri. Beberapa usaha untuk menjadikannya sebagai hak milik juga pernah dilakukan. Namun, sejarah tanah yang ada sering tidak jelas, jadi proses pengurusannya pun bertele-tele dan sulit pengadministrasiannya.

Jika ditelusur lebih dalam, keadaan seperti ini telah memungkinkan kinerja polisi perairan cukup terganggu. Ada beberapa faktor misalnya; (i) adanya ketergantungan yang bisa saja mempengaruhi independensi satuan polisi perairan dalam menjalankan tugas; (ii) pembiayaan harwat prasarana tidak akan mungkin diberikan ketika status prasarana yang ada masih bersifat hak pakai atau hak guna. Hal ini menyebabkan keadaan masing-masing item prasarana tersebut pada umumnya kusam, kumuh, dan tidak menggambarkan sebuah bangunan yang memiliki imaje yang membanggakan bagi polisi perairan sendiri. Terkecuali Ditpolair di Palangkaraya, maka hampir dapat dikatakan bahwa seluruh prasarana pada satuan polisi perairan di Kalimantan Tengah tersebut dalam kondisi yang memprihatinkan; dan (iii) para anggota satuan polisi perairan sendiri akhirnya tidak merasa memiliki prasarana yang dipinjamkannya tersebut, sehingga mereka seringkali membiarkan prasarana yang ada bersifat seadanya dan kurang adanya inisiatif terhadap perawatan prasarana yang ada.

### c. **Kuantitas dan Kualitas Personel Polda**

Ada dua kondisi yang cukup memperhatikan dalam memotret satuan polisi perairan di setiap polres di wilayah Kalimantan Tengah. Kondisi pertama adalah ketersediaan sarana dan prasarana, khususnya dalam persoalan spesifikasi yang kurang sesuai dengan karakter wilayah perairannya. Kondisi kedua, terkait pada keterbatasan personil polisi perairan yang jumlahnya tidakimbang dengan jumlah kapal yang ada, walaupun spesifikasi beberapa kapalnya kurang cocok untuk wilayah tugasnya. Ketersediaan sarana dan prasarana memang menjadi faktor penting dalam mendukung tugas polisi perairan di wilayahnya masing-masing.

Ketersediaan sarana di atas tidak bermakna banyak ketika jumlah personil polisi perairannya sendiri sedikit dan kurang memiliki kompetensi yang sejalan dengan sarana yang tersedia. Hampir semua satuan polisi perairan di enam lokasi penelitian mengalami kekurangan jumlah personil, sehingga rasio yang mengawaki kapal pun seringkali kurang tercukupi. Akibatnya, sistem roling anggota untuk mengawaki kapal-kapal patrolinya memiliki tingkat intensitas tinggi. Kondisi demikian tentu akan membawa dampak fisik kelelahan yang cukup besar bagi anggota, dan termasuk beban psikologis dalam menjalankan tugas Kamtibmas di wilayah perairannya.

Setelah dirunut berdasarkan jumlah personil yang tersedia dan Daftar Satuan Personil (DSP) dari setiap satuan polisi perairan dan Ditpolair, maka rasio kekurangannya rata-rata 50 sampai 100%. Rasio ini tentu didasarkan pada kebutuhan anggota polisi per jumlah penduduk di sebuah wilayah polresnya. Saat ini rasio yang ada di wilayah Kalimantan Tengah adalah satu orang polisi melayani 1.800 orang penduduk. Walaupun ada beberapa polres yang memiliki rasionya 1:1000 orang.

Padahal angka idealnya adalah 1 orang polisi melayani 350 orang saja. Artinya, rasio yang tidakimbang di tingkat Polres juga akan berpengaruh besar terhadap jumlah anggota pada setiap satuan di tingkat Polresnya, termasuk satuan polisi perairan. Bahkan, dibandingkan satuan lain, maka satuan polisi perairan merupakan satuan yang paling dijauhi dari sistem mutasi dan rotasi penugasan kepolisian di tingkat polresnya.

Potret ketidakseimbangan rasio polisi yang terjadi secara nasional dan provinsi juga menimpa di tingkat satuan polres wilayah masing-masing. Rupanya selain soal pengadaan personil baru pada tingkat tamtama dan bintara yang setiap tahunnya berkurang akibat kebijakan moratorium ataupun *zero growth*, maka faktor kemauan personil polisi umum yang mau dipindahkan ke satuan polisi perairan sangat rendah. Ada beberapa alasan keengganan ataupun ketidakmauan personil polisi tersebut, misalnya (i) kompetensi dan keahlian yang dimiliki tidak berhubungan erat dengan

kebutuhan polisi di wilayah perairan; (ii) risiko tugas yang sangat tinggi, karena berada di wilayah atau lingkungan yang cukup berbahaya; (iii) jaminan ekonomi yang kurang menarik; (iv) alasan daerah tugas yang jauh dari tempat tinggal; dan (v) alasan teknis dan jasmani yang kurang mendukung dalam pelaksanaan tugas polisi perairannya.

Dalam kasus di Kalimantan Tengah, lima kendala di atas telah menghadirkan rasio jumlah personil satuan polisi perairan di bawah 30 persen dari DSP yang ada. Perhatikan tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah polisi perairan di Kalimantan Tengah di bawah ini.

**Tabel 63. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan di Kalimantan Tengah**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah			DSP
	Fungsional/organik	Staf Pendukung	Total	
Dit Polair	115	62	177	198
Kapuas	14	1	15	27
Sampit Kotim	11	1	12	25
Seruyan	6	1	7	22
Pangkalan Bun Kobar	9	1	10	27

Rupanya sejak lima tahun terakhir, hampir seluruh satuan polisi perairan di Kalimantan Tengah tidak lagi mendapatkan tambahan personil. Jumlah rata-rata personil antara 7 sampai 15 orang per Polresnya. Jumlah ini tentu sangat memprihatinkan ketika dihadapkan pada kenyataan bahwa kehidupan masyarakat Kalimantan Tengah sangat dekat dengan dunia perairan, baik sungai ataupun laut.

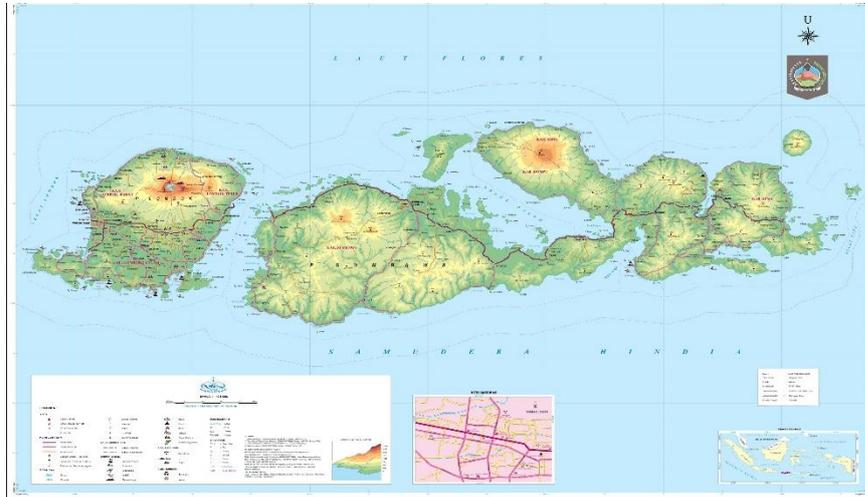
Selain soal jumlah, maka keadaan yang memprihatinkan lainnya adalah pada usia rata-rata para anggota. Usia rata-rata para anggotanya berada pada usia menengah, yaitu di atas 30 - 40 tahun. Jika diamati seksama, maka sangat jarang ditemukan adanya anggota satuan polisi perairan yang berusia di bawah 30 tahun. Kondisi seperti ini tentu sangat memprihatinkan bagi keberlangsungan sebuah organisasi yang menuntut adanya kaderisasi dan berbagi pengalaman tugas. Bisa jadi, satuan polisi perairan akan disatukan kewenangannya sebagaimana polisi umum lainnya, ketika jumlah personil organisasinya sendiri tidak memenuhi kriteria rasio dan kompetensinya.

## 8. Polda Nusa Tenggara Barat

### a. Kondisi Geografi dan Gangguan Kamtibmas

#### 1) Kondisi Geografi

Gambar 8. Provinsi Nusa Tenggara Barat



NTB menjadi wilayah potensial bagi perikanan laut, namun mata pencarian nelayan ini hanya digeluti oleh sebagian kecil penduduknya dan sebagian besarnya menggeluti bidang pertanian. Keadaan ini sepertinya sangat dipengaruhi oleh tradisi turun temurun sebagai orang Sasak, orang Bima, dan orang Sumbawa yang sangat kental dengan lahan pertanian. Padahal luas wilayah perairannya sendiri mencapai 29.159,04 km, dengan garis pantai sepanjang 2.333km, dan perairan karang sekitar 3.601 km. Di dalam wilayah perairan tersebut terdiri dari ekosistem padang lamun (seagrass beds), rumput laut (sea weeds), pantai berpasir, dan hutan mangrove. Rupanya wilayah perairannya lebih luas dari daratannya yang hanya menacapai 20.153,15 km. Jika dijumlahkan secara keseluruhan, maka luasan wilayah NTB adalah 49.312,19 km. Selain garis pantai yang panjang, kehidupan sosial ekonomi masyarakat nelayan NTB juga pada umumnya berada pada teluk-teluk yang ada di sekeliling wilayahnya. Ada teluk-teluk yang cukup terkenal, yaitu: teluk saleh, teluk Cempi, teluk Bima, teluk Waworada, teluk Sanggar, teluk Sape, teluk Labuhan Ijuk, teluk Awang, teluk Sepi, dan teluk Labuhan Lombok. tidak hanya itu, di sekitar daratan besarnya, ada sekitar 108 pulau yang benar-benar mempesona keindahannya dan potensial untuk dikembangkan sebagai daerah wisata.

Pada umumnya, penduduk lebih banyak tinggal di dua pulau besarnya, yaitu Lombok dan Sumbawa. Sementara pulau-pulau kecil sekitarnya dihuni oleh sedikit orang, dan lebih banyak diarahkan menjadi pulau-pulau tujuan wisata. Berbagai resort dan hotel banyak didirikan di sana. Akses masyarakat terhadap pulau-pulau kecil tersebut sangat terbatas, karena pada umumnya pengelolaan beberapa pulau sudah diserahkan kepada pihak swasta. Kehadiran wisatawan asing pun menjadi panorama tersendiri, sehingga upaya memberikan rasa aman dan nyaman menjadi tanggungjawab semua pihak. Selain itu, lalu lintas kapal niaga dari Surabaya dan Makassar, kapal penumpang ke berbagai tujuan dan khususnya ke pulau-pulau sekitar Lombok, dan pulau wisatawan yang menghampiri berbagai pulau tentu menambah keramaian tersendiri lalu lintas transportasi laut. Kecelakaan kapal pun adalah titik rawan, ketika alur-alur pelayaran sendiri belum ditentukan atau diberikan rambu-rambunya dengan benar. Semua persoalan ini menjadi bagian penting dari pelaksanaan tugas polisi perairan. Begitu juga dengan Kondisi fisik berkaitan dengan luas dan batas wilayah, keadaan alam, kondisi iklim, dan tentu saja kekayaan alam. Nusa Tenggara Barat, bersama-sama dengan Bali dan Nusa Tenggara Timur, dikenal juga dengan sebutan Kepulauan Sunda Kecil. Provinsi Nusa Tenggara Barat terletak di sebelah timur pulau Bali. Wilayah NTB terdiri dari beberapa pulau besar dan pulau kecil. Pulau-pulau kecil di pulau Lombok disebut dengan Gili. Ada 2 pulau utama di Provinsi NTB ini, yaitu Pulau Lombok dan Pulau Sumbawa. Pulau Lombok lebih kecil dari Pulau Sumbawa. Namun begitu pusat pemerintahan Provinsi NTB terletak di Lombok, yakni Kota Mataram sebagai ibu kota provinsi. Tentu saja, jumlah penduduk NTB lebih banyak bertempat tinggal di Pulau Lombok dibandingkan dengan pulau Sumbawa yang lebih luas wilayahnya.

Provinsi Nusa Tenggara Barat adalah provinsi ke 18 di Indonesia. Dengan luas wilayah NTB 18.572,32 KM<sup>2</sup> (kilometer persegi). NTB terdiri dari 8 Kabupaten dan 2 Kota Madya. Dengan rincian luas wilayah sebagai berikut.

**Tabel 64. Daftar Kabupaten dan Kota di Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2010**

No	Kode	Kabupaten/Kota	Luas Wilayah (km <sup>2</sup> )	Persentase thdp Luas Provinsi (%)
1	5201	Kabupaten Lombok Barat	896.56	4.83
2	5202	Kabupaten Lombok Tengah	1,095.03	5.90
3	5203	Kabupaten Lombok Timur	1,230.76	6.63
4	5204	Kabupaten Sumbawa	6,643.98	35.77
5	5205	Kabupaten Dompu	2,391.54	12.88
6	5206	Kabupaten Bima	3,405.63	18.34
7	5207	Kabupaten Sumbawa Barat	1,849.02	9.96
8	5208	Kabupaten Lombok Utara	776.25	4.18

No	Kode	Kabupaten/Kota	Luas Wilayah (km <sup>2</sup> )	Persentase thdp Luas Provinsi (%)
9	5271	Kota Mataram	61.30	0.33
10	5272	Kota Bima	222.25	1.20
	5200	Provinsi Nusa Tenggara Barat	18,572.32	100.00

Kabupaten Sumbawa, Dompu, Bima, dan Kota Bima terletak di Pulau Sumbawa, sedangkan kabupaten dan kota lainnya ada di Pulau Lombok. Pulau Lombok dan Sumbawa di pisahkan oleh laut yang disebut dengan Selat alas. Adapun batasnya adalah Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) terletak antara 115°45' - 119°10' BT dan antara 8°5' - 9°5' LS. Wilayahnya di utara berbatasan dengan Laut Jawa, di selatan dengan Samudera Hindia, di timur dengan Selat Sepadan di barat dengan Selat Lombok. Selat Lombok adalah selat atau laut yang memisahkan Pulau Lombok dan Pulau Bali.

## 2) Kondisi Gangguan Kamtibmas

Berbagai tindakan kejahatan dan pelanggaran Kamtibmas dapat terdeteksi ketika ada pemahaman dan pengetahuan yang baik. Proses penyelidikan dan penyidikan pun dapat dilakukan oleh aparat penegak hukum. Oleh karena itu, salah satu tugas utama menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku dan bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya. Kasus *illegal fishing*, *illegal mining*, *suply dan demand illegal logging*, penyelundupan barang, *human trafficking*, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP. Namun, ada beberapa kasus pelanggaran yang masih bersifat abu-abu, baik dalam persoalan delik hukumnya ataupun berdasarkan pihak mana yang paling berwenang dalam melakukan penyidikan terhadapnya. Salah satu contohnya adalah penggunaan jaring yang tidak ramah lingkungan tetapi belum termuat dalam Undang-undang atau peraturan lainnya.

Selain persoalan maraknya tindakan pelanggaran hukum, wilayah perairan laut adalah wilayah yang sangat ramai dengan kewenangan lembaga-lembaga yang ada. Terlebih ketika kewenangan penyelidikan dan penyidikan juga bisa dilakukan oleh pihak-pihak lain di luar kepolisian. Lembaga-lembaga seperti TNI AL, KKP, Bea Cukai dan Imigrasi misalnya memiliki kewenangan penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan. Sebagian di antaranya telah memiliki Penyelidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Walaupun masing-masing memiliki karakter khusus terhadap kasus dan tempat kejahatannya, namun ia seringkali bertabrakan antara satu lembaga dengan lembaga lainnya. Koordinasi dan kerjasama antar pihak

menjadi sangat penting dan strategis untuk penanganan berbagai bentuk pelanggaran yang ada

Penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan, sebenarnya sama saja dengan mekanisme yang dilakukan pada kasus-kasus kejahatan di wilayah daratan yang dilakukan para penyidik polisi di satuan polresnya masing-masing. Untuk menunjukkan bahwa polisi perairan telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh satuan polisi perairan di wilayah NTB.

**Tabel 65. Jumlah dan Tahapan Penyelidikan dan Penyidikan Pelanggaran 2017**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah Kasus yang ditangani	Tahapan					
		Penangkapan	Olah TKP	Penyelidikan	Penyidikan	P21	Penyelesaian
Ditpolair NTB	16	13	13	-	-	14	16(14=tahap 2 dan 2=limpah)
Lombok Barat	1	1	1	1	1	1	1
Loteng	N	I	H	I	L		
Sumbawa	3	3	3	-	-	3	3
Dompu	N	I	H	I	L		
Bima	-	-	-	-	-	-	-

Berdasarkan tabel tersebut, maka jumlah kasus yang telah terjadi di wilayah perairan Polda NTB, semuanya hampir sudah ditindak lanjuti, dan sudah diselesaikan dengan hukum yang berlaku. Seperti kasus yang telah ditangani di Stpolair Polres Lombok dan Polres Sumbawa.

## **b. Kondisi Sarana dan Prasarana**

### **1) Sarana Polair**

Polisi perairan di wilayah Polda NTB merupakan satuan polisi yang memiliki gugus tugas wilayah perairan yang sangat luas. propinsi besar, dan dihadapkan dengan samudera luas. Bedanya, yang Papua Barat dihadapkan oleh samudera Pasifik, dan NTB dihadapkan oleh samudera Hindia. Oleh karena itulah, ancaman atau gangguan kamtibmasnya tentu juga akan memiliki kesamaan, dan sedikit berbeda dengan wilayah-wilayah lainnya di Indonesia. Kondisi demikian tentu dibaca sebagai suatu tantangan tersendiri dalam pelaksanaan tugas polisi perairan, dan termasuk dalam penyediaan dan mekanisme pemeliharaan dan perawatan terhadap sarana dan prasarana yang dimilikinya. Harapannya, agar pelaksanaan tugas yang ada menjadi efektif, dan berhasil dalam menjaga Kamtibmas, sebagaimana yang diharapkan oleh Undang-undang Kepolisian RI.

Berdasarkan hal tersebut di atas, khususnya terkait pada potensi-potensi wilayah perairan di NTB, maka pengukuran efektivitas sarana dan prasarana yang menunjang pelaksanaan tugas satuan polisi perairan pada tingkat Polda (Ditpolair) dan Polres menjadi sangat penting untuk diungkapkan. Jika tidak sesuai dengan wilayah perairannya, maka pelaksanaan tugas dan fungsi, khususnya dalam kaitan penindakan dan penegakan hukum (Gakkum) dan patroli pemeliharaan Kamtibmas akan sangat terhambat. Dengan cara pandang seperti itulah, maka penelitian pada lima satuan polisi perairan pun dilakukan. Lima obyek penelitian tersebut adalah :

- a. Ditpolair Polda NTB;
- b. Satuan polisi perairan Polres Lombok Barat;
- c. Satuan polisi perairan Polres Lombok Tengah;
- d. Satuan polisi perairan Polres Sumbawa;
- e. Satuan polisi perairan di Polres Dompu; dan
- f. Satuan polisi perairan di Polres Bima.

Perlu diketahui bahwa terkait ketersediaan sarana dan prasarana yang ada pun harus diperhatikan. Hal ini penting dilakukan untuk menunjang tugas polisi dalam memelihara Kamtibmas. Sebagaimana disebutkan dalam UU Kepolisian Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 bahwa Polisi Republik Indonesia adalah alat negara yang diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) di dalam negeri. Selain proses penindakan, tugas polisi juga mencakup pencegahan gangguan dan ancaman keamanan, serta menjadi pihak pengayom dan pemelihara rasa aman bagi masyarakat. Tugas ini harus diimplementasikan oleh satuan-satuan tugas kepolisian dari satuan paling atas sampai satuan paling bawah, ataupun satuan-satuan tertentu yang memiliki tugas-tugas tertentu yang dianggap memiliki kekhususan pada karakter wilayah ataupun pada aspek penugasannya.

Salah satu satuan kepolisian itu adalah polisi perairan yang menjadi perangkat utama pemelihara kamtibmas di wilayah perairan. Cakupan wilayah perairan itu sendiri terdiri dari laut, sungai, muara, dan danau. Setiap cakupan wilayah tersebut tentu menuntut sarana dan prasarana sesuai karakter wilayahnya, baik secara umum ataupun secara khusus. Namun, karena wilayah tugas polisi perairan di lingkungan Polda NTB kebanyakan adalah wilayah perairan laut dan pulau, maka ketersediaan sarana dan prasarana yang ada pun hanya akan dikhususkan pada kewilayahan laut sebagaimana karakter yang telah disebutkan di atas.

Dalam pelaksanaan tugas polisi perairan, baik berhubungan dengan penanganan dan pencegahan gangguan Kamtibmas ataupun peningkatan kualitas kegiatan-kegiatan polisi kemasyarakatan sering terhambat oleh keterbatasan sarana yang ada. Keterbatasan yang seringkali dijumpai pada umumnya adalah mencakup (i) spesifikasi kapal atau sarana lainnya yang kurang tepat bila ditinjau dari karakter wilayah perairannya; (ii) kekurangan jumlah sarana jika dibandingkan dengan luasan wilayah tugasnya; (iii) kurangnya personel satuan jika dibandingkan dengan rasio luasan wilayah dan jumlah penduduk yang dilayaninya. Hal ini memungkinkan terjadinya ketidakefektifan dalam pengawasan atau patroli pemeliharaan kamtibmas yang dilakukan di berbagai wilayah perairannya; (iv) dukungan keahlian atau pengetahuan bagi anggota yang memanfaatkan sarana yang ada, dan sebagainya. Dalam soal jumlah sarana misalnya, penyediaan sarana terhambat karena faktor anggaran kurang memadai. sampai ke tingkat satuan Polres dan Polsek. Persoalan dana di tingkat satuan polisi perairan memang sangat terbatas, karena ia pada umumnya akan terbagi pada berbagai satuan polisi di tingkat polresnya.

Belum lagi kebijakan pengadaan sarana yang pada umumnya bersifat *top down* dari atas. Hal ini memungkinkan terjadinya kekeliruan dalam penyediaan spesifikasi sarana yang sesuai dengan karakter wilayah perairannya. Dalam soal spesifikasi, kasus kekeliruan spesifikasi kapal di lingkungan Polda NTB merupakan keadaan yang paling sering terlihat jelas,

Selain persoalan ketersediaan sarana yang sesuai dengan karakter wilayah perairannya, persoalan lain adalah pada aspek kemampuan dan keterampilan para anggota yang mengawaknya. Dalam soal dukungan keahlian atau pengetahuan anggota dalam memanfaatkan sarana yang tersedia seringkali terlihat kurangnya pendidikan kejuruan di antara mereka. Setiap satuan polisi perairan di tingkat Polres paling bantar yang memiliki sertifikasi ANT 5 ataupun sertifikat lainnya tidak lebih dari dua orang per wilayahnya. Selebihnya adalah anggota yang mengikuti pelatihan yang sifatnya tambahan, seperti pelatihan selam, SAR, dan pemadam kebakaran. Sementara untuk keterampilan yang berkaitan dengan mengawaki dan melakukan tata kelola gerak kapal hanya sedikit orang saja. Akibatnya, proses harwat dan operasional sarana lebih banyak menggunakan insting dibandingkan keahlian yang memadai. Kenyataan ini tentu sangat membahayakan personel, dan memberikan risiko tinggi terhadap sarana yang digunakannya.

Berikut ini adalah tabel ketersediaan sarana di satuan-satuan polisi perairan yang berada di lingkungan Polda NTB.

Tabel 66. Ketersediaan Sarana di Satpolair di Lingkungan Polda NTB

Satuan Polisi Perairan	Kapal		Senjata	Alat penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jum		Jaket	Alat apung	
Ditpolair NTB	C2=	2	SS1 V5	6 Unit	2 Unit	Furuno
	C3=	13	SS1 V5	5 Unit	1 Unit	Garmin
	RIB	4		24 Unit	3 Unit	
	Speed boat	2		10 Unit	1 Unit	Garmin Icc
	Quad sky Rubber boat	2				
		21				
Lombok Barat	C2	2	V5	Life Jacket	Life Boy	HT Speaker Toa
	C3	2	Sabhara			
Loteng	C2	1	V5	14 Buah	3 Buah	HT 2 Buah
	C3	1	Sabhara			
Sumbawa	C2	2	SS1 V2	30	3 Unit	HT Radar GPS Radio
	C3	1	Sabhara	6		
Dompu	C2	1	SS1 V1	10 Unit	2 Unit	HT Speaker Radio
	C3	1	SS1 V1	6 Unit	2 Unit	
Bima	C2	1	SS1 V1	8 Unit	2 Unit	Magnetic Kompas Radio Vhf/FM, GPS, Binocular, p Laut
	C3	1	SS1 V2	12 Unit	2 Unit	

Dari tabel 1 tersebut diatas, dapat kita lihat bersama bahwa ketersediaan kapal di setiap Polres di lingkungan NTB kurang memenuhi rasio luas wilayah perairan dan jumlah populasi penyebaran penduduk. Ketersediaan kapal speedboat, kapal C2 dan kapal C3 lebih banyak bila dibandingkan dengan ketersediaan kapal C1. Padahal luas wilayah perairan lautnya sendiri mencapai 29.159,04 km, dengan garis pantai sepanjang 2.333km, dan perairan karang sekitar 3.601 km. Di dalam wilayah perairan tersebut terdiri dari ekosistem padang lamun (seagrass beds), rumput laut (sea weeds), pantai berpasir, dan hutan mangrove. Rupanya wilayah perairannya lebih luas dari daratannya yang hanya mencapai 20.153,15 km. Jika dijumlahkan secara keseluruhan, maka luas wilayah NTB adalah 49.312,19 km, Maka yang lebih tepat untuk Polda NTB terkait kegiatan rutin patroli di perairan laut dan kepulauan adalah menggunakan kapal tipe C1. Dan apabila menggunakan kapal Speed Boat dan kapal C3 maka memiliki resiko tugas yang sangat tinggi.

Selain itu, jumlah yang tersedia pun relatif lebih sedikit dibandingkan wilayah-wilayah Sumatera dan Kalimantan. Padahal tuntutan tugasnya cukup banyak, terlebih NTB merupakan pintu masuk dan pintu keluar ke kawasan Indonesia tengah dan Indonesia timur. Lalu lintas jasa pelayaran barang, penumpang, penambangan dan aktivitas harian para nelayan sangat padat, sehingga memerlukan pengawasan yang cukup ketat dari polisi perairan. Jika jumlah sarana yang tersedia terbatas, di mana jumlah personelnya juga sangat terbatas, tentu akan berdampak pada “bocornya kegiatan-kegiatan yang berpotensi melanggar kamtibmas”.

Permasalahan paling besar sebenarnya terdapat pada spesifikasi kapal untuk wilayah perairan yang pada umumnya adalah laut dengan gelombang yang besar, dengan disertai batu karang, dan jalur pertemuan samudera. Spesifikasi yang sesuai tentu didasarkan pada karakter wilayah perairannya, dan hal ini diukur berdasarkan sistem kalibrasi dan aerodinamika yang tepat di pusat-pusat pengujian teknis yang ada. Pengujian terhadap besaran atau kekuatan gelombang, kedalaman air, benturan dengan material karang dan kayu, sedimentasi, material rintangan daerah pelayaran dan lainnya perlu diukur, sehingga kemampuan dan spesifikasi kapal yang ada sesuai dengan karakter wilayahnya masing-masing. Kategorisasi dan pengklasifikasian wilayah perairan perlu dipetakan, sehingga penyediaan atau pengadaan kapal tinggal mengikuti pemetaan tersebut. Sayangnya, pertimbangan aerodinamika tersebut tidak digunakan dalam proses penyediaan sarana kapal ke satuan polisi perairan di setiap polresnya masing-masing.

Selain sarana kapal, sering ditemukan adanya kekurangan senjata bagi para anggota yang sedang bertugas, baik tugas patroli rutin, penindakan ataupun kepolisian masyarakat. Demikian juga dengan model tata kelola peminjaman senjata ke Polres pun dianggap cukup menyulitkan khususnya bagi satuan polisi perairan yang berada jauh dari Polres sebagai markas utamanya. Pada umumnya, markas-markas satuan polisi perairan seringkali berada jauh dari polres, karena mereka berada pada sisi pangkalan perairan yang dianggap memenuhi standar berlabuh atau bersandarnya kapal-kapal yang ada.

Kondisi ini terlihat misalnya pada pangkalan polisi perairan di Polres Bima. di mana jaraknya juga cukup jauh dari lokasi Polresnya. Sayangnya, senjata yang melekat pada anggota sendiri jumlahnya sangat terbatas. Sehingga sangat berpengaruh sekali terhadap optimalisasi anggota Satpolair dalam menjaga situasi Kamtibmas di perairan laut dan kepulauan.

Persoalan jumlah ketersediaan senjata di setiap Polres memang menjadi kendala utamanya. Namun, persoalan itu tentu bukan permasalahan utamanya. Banyak anggota yang tidak lulus tes psikologi dalam penggunaan senjata. Tentu hal ini juga terkait pada kesiapan mental dari calon pemegang senjata. Bisa dikatakan bahwa personel yang memasuki satuan polisi perairan pada umumnya adalah penunjang pimpinan. Kesiapan mental di laut tentu sangat berbeda ketika berada di lautan, dan hal ini sangat mempengaruhi kesiapan dalam memegang senjata. Bahkan mereka juga belum teruji dalam kemahiran, kemampuan atau keterampilan di laut, khususnya dalam olah gerak kapal atau menembak di atas kapal.

Jika diamati dari bentuk kejahatan yang dominan, penggunaan senjata tidak begitu diperlukan. Bentuk-bentuk kejahatan yang ada di wilayah NTB masih terkait pada persoalan illegal fishing berupa penggunaan garok, cantrang, mini trawl, dan penangkapan benur berbagai macam jenis; perusakan terumbu karang akibat bom atau keperluan bahan bangunan; Penggunaan senjata api sendiri di lapangan, baik saat patroli ataupun saat respon kejadian sangat jarang dilakukan oleh personel. Dalam wawancara mendalam dengan para anggota di seluruh Polres, hampir tidak ada informasi bahwa dalam satu bulan misalnya mereka meletuskan senjatanya. Hal ini sangat mungkin terjadi, karena pendekatan keamanan yang sekarang dilakukan polisi perairan adalah polisi kemasyarakatan dengan pendekatan persuasif.

Oleh karena itu, prioritas penyediaan senjata yang standar dengan wilayah perairan laut perlu dilakukan. Di wilayah-wilayah seperti Lombok Barat, Sumbawa dan Bima spesifikasi dan tipe senjata yang ada perlu disesuaikan kembali. Penggunaan senjata yang ada kebanyakan adalah revolver lama hasil pinjaman dari bagian Sarpras Polres. Type Glock ataupun Ho tidak pernah dijumpai penggunaannya oleh satuan polisi perairan di seluruh lingkungan Polda NTB. Penggunaan senjata revolver pun jumlahnya sangat terbatas, yaitu rata-rata hanya dua pucuk senjata; dan biasanya akan digunakan oleh kasatpolair dan kanitgakkum polairnya.

Jika diperhatikan secara seksama, kapal-kapal yang dimiliki oleh satuan polisi perairan sebenarnya dapat dikatakan “mewah” dan imaje yang dibangunnya “tidak memalukan”. Pada bagian luar misalnya, bahan material fiber dan bentuk kapal yang khas untuk patroli menjadi keunggulan tersendiri bagi kapal satuan polisi perairan itu. Sayangnya, penampilan dari luar itu seringkali tidak didukung oleh spesifikasi peralatan yang memadai di dalam kapalnya. Beberapa alat dukung di dalam kapal seringkali rusak dan tidak ada. Sistem radar (GPS), pengukur kedalaman (sounder) dan alat komunikasi adalah beberapa sarana polisi perairan yang melekat dalam kapal yang seringkali

dilupakan keberadaan dan harwatnya oleh anggota ataupun oleh pihak Mabes Polri. Saat pengiriman pertama, kapal-kapal tersebut pada umumnya masih lengkap dengan GPS dan alat komunikasi yang sifatnya sederhana. Namun, dalam satu tahun saja alat-alat tersebut mengalami kerusakan dan tidak bisa diperbaiki lagi.

Dalam banyak kasus, kemudi kapal-kapal patroli pada umumnya menggunakan kompas yang bersifat manual dan sederhana saja. Bahkan, penggunaan insting para anggota yang dikenal mahir di dalam dunia pelayaran paling sering digunakan saat mereka berada di wilayah perairan. Kontur wilayah laut sangat berbeda dengan kontur dan alur wilayah perairan sungai. Kalau di perairan sungai, penggunaan insting tersebut mudah dilakukan, karena hanya dua arah utama, yaitu arah hulu sungai atau arah hilir sungai. Sementara kalau wilayah perairan laut, tentu ia memiliki banyak arah. Kesalahan penentuan arah bisa menyebabkan kapal dan anggota salah sasaran dalam tugas dan kesulitan untuk kembali ke markasnya. Ketika ia salah arah, di mana kemudian bahan bakar habis, maka risiko tenggelam dan hanyut terbawa ke lautan luas akan sangat besar potensinya. Keadaan ini benar-benar mengancam keselamatan personel polisi perairan dalam menjalankan tugas di lapangannya.

Alat navigasi kapal yang pada awalnya lengkap dan sesuai standar, dalam beberapa tahun sering mengalami kerusakan, dan akhirnya tidak berfungsi. Demikian juga dengan sarana lain, khususnya alat komunikasi yang dimiliki oleh polisi perairan, baik yang melekat pada anggota, kapal, ataupun di atas kapal. Sarana ini bisa dikatakan tidak ada, karena tidak berfungsi. Terkecuali di Ditpolair Polda NTB, penggunaan radio HT dan Reviter jarang ditemukan pada tingkat satuan polisi perairan di berbagai Polres. Keterbatasan ini tentu sangat mengganggu komunikasi para anggota yang bertugas di lapangan dengan markas dan pimpinannya.

Untuk mengurangi keterbatasan di atas, para anggota yang bertugas pada umumnya akan menggunakan alat komunikasi yang bersifat pribadi, seperti telepon, SMS, dan media sosial melalui HP yang dimilikinya sendiri. Namun, penggunaan HP anggota seringkali terhambat oleh ketiadaan jaringan di tengah lautan atau saat berada di lautan lepas. Keterbatasan ini tentu sangat membahayakan ketika ada gangguan Kamtibmas atau respon cepat yang memerlukan komunikasi intensif dengan Polres dan pihak-pihak lainnya. Demikian juga dengan alat pengeras suara di laut, setiap kapal tidak dibekali. Oleh karenanya, beberapa cara tradisional, seperti dengan melambaikan sarung, baju, bendera, dan lainnya sering digunakan untuk komunikasi jarak pendek dengan perahu-perahu nelayan yang berada di sekitarnya.

Dalam soal penyediaan alat keamanan laut, seperti jaket, sekoci, pemadam kebakaran manual (afar), dan lainnya, umumnya telah melekat pada setiap kapal yang ada. Jumlahnya rata-rata sesuai dengan jumlah anggota yang mengawakinya, dan ditambah dengan beberapa cadangan lainnya. Alat keselamatan cadangan akan digunakan ketika petugas patroli perairan menghadapi kecelakaan laut yang melibatkan orang atau kapal lain. Dari sisi jumlah, alat perlengkapan ini sesuai dengan standar yang ada. Namun, seringkali alat-alat keselamatan itu telah berusia lama (sesuai umur kapal, atau bahkan ada yang lebih lama akibat kapalnya telah hancur atau tenggelam atau telah disposal), sehingga alat pendukung tersebut dikhawatirkan tidak efektif ketika saat dibutuhkan. Hal paling sederhana adalah umur kadaluarsa dari afar sendiri sering ditemukan telah melewati masa batas racun apinya. Bisa jadi saat digunakan, ia hanya bersifat uapnya saja. Pengawasan dan pembaharuan alat-alat kelengkapan kapal akhirnya menjadi prioritas operasional kapal dan anggota yang mengawakinya. Sayangnya, keadaan-keadaan alat dan perlengkapan kapal seperti ini sangat jarang diperhatikan oleh para anggota, baik dalam arti jumlah, permanfaatannya ataupun masa kadaluarsanya. Hal ini tercermin dari jawaban-jawaban para anggota saat ditanya tentang posisi dan ketidaktahuan mereka atas perlengkapan kapal tersebut.

#### **b) Jumlah Sarana Yang Ada**

Keadaan polisi perairan, khususnya dalam aspek ketersediaan sarana dan prasarana yang ada, jauh berbeda dengan satuan-satuan polisi lainnya. Satuan Brimob dan lalu lintas merupakan dua satuan yang paling menonjol dalam ketersediaan sarana dan prasarana yang dimilikinya. Kendaraan roda empat dan dua beserta perlengkapan keamanan yang melekat pada anggota ataupun pada kendaraan Bergeraknya sangat menyakinkan dan menciptakan imaje sebagai polisi yang profesional. Keadaan ini jauh berbeda dengan sarana polisi perairan di berbagai Polres di wilayah NTB.

Jika dikalkulasi dengan rasio jumlah anggota personel, maka jumlah sarana kapal dan prasarana lainnya dapat “dikatakan” kurang memadai, baik dari sisi jumlah ataupun kualitasnya. Begitu juga jumlah sarana kapal, perlengkapan, dan senjata yang ada dihadapkan pada komposisi jumlah penduduk dan luasan wilayah perairannya, maka jumlah tersebut tentu jauh dari jumlah yang memadai. Ada beberapa satuan Polres sendiri, masih mengalami keterbatasan sarana yang ada. Kapal yang tersedia masih tipe C3 dan speedboat, padahal kontur dan karakter wilayah perairannya cukup dalam dan padat dengan lalu lintas pelayaran barang niaga dan pengangkutan. Respon terhadap laporan ancaman kamtibmas dan kecelakaan laut menjadi ujung tombak tugas polisi

perairan di wilayah-wilayah tersebut. Sayangnya, kapal yang tersedia tidak sesuai dengan karakter perairan yang ada.

Jumlah rata-rata sarana di berbagai satuan polisi NTB, khususnya kapal yang ada telah dianggap cukup. Aspek yang kurang memadainya adalah spesifikasi kapal dalam peruntukannya di wilayah perairan yang memiliki karakternya masing-masing. Oleh karena itulah, salah satu unsur penilaian tentang efektivitas sarana dan prasarana yang menunjang tugas polisi perairan di NTB tentu mencakup pada upaya mengidentifikasi terhadap jumlah, usia pakai dan pemanfaatan sarana yang ada. Identifikasi terhadap jumlah misalnya akan terhubung erat dengan rasio atau jumlah personel yang mengawaki, biaya harwat, dan jangkauan wilayah tugas pelayanannya.

Dalam soal usia pakai, sebagaimana argumentasi atau justifikasi yang disodorkan dalam ketentuan pembiayaan yang ada misalnya akan terkait erat dengan komposisi pembiayaan harwat yang dialokasikan. Hal ini juga terkait pada kemampuan kerja sarana yang diharapkan. Semakin tua usia pakai sebuah sarana seperti kapal, tentu akan semakin besar biaya operasional, biaya perawatannya dan termasuk semakin besar risiko kerusakan, dan sayangnya semakin rendah efektivitasnya. Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah polisi perairan di lingkungan NTB pada triwulan pertama tahun 2018.

**Tabel 67. Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat Penyelamatan		
	Jenis	Jum	Usia Pakai	Jaket	Alat Apung	Usia Pakai
Ditpolair NTB	C2	5 Unit	6 Tahun	30	10	6 Tahun
	C3	4 Unit	14 Tahun	16	-	14 Tahun
	RIB	3 Unit	3 Tahun	7	8	3 Tahun
	Speed Boat	1 Unit	15 Tahun	6	-	15 Tahun
	Quad Sky	2 Unit	3 Tahun	4	-	3 Tahun
	Rubber Boat	21 Unit	5 tahun	42	-	3 Tahun
Lombok Barat	C2	4 Unit	3 Tahun	Life Jacket	Life Bouy	3 Tahun
Lomteng	C2	1 Unit	4 Tahun	Life Jacket	Life Bouy	2 Tahun
	C3	1 Unit	2 Tahun			
Sumbawa	C2	2 Unit	3 Tahun	Life Jacket	Life Bouy	2 Tahun
	C3	1 Unit	2 Tahun			
Dompu	C2	1 Unit	6 Tahun	Life Kacket	Life Bouy	3 Tahun
	C3	1 Unit	3 Tahun			
Bima	C2	1 Unit	4 Tahun	Life Jacket	Life Bouy	4 Tahun
	C3	1 Unit	1 Tahun	Life Jacket	Life Bouy	3 Tahun
	C3	1 Unit	1 Tahun	Life Jacket	Life Bouy	1.5 Tahun

Ada dua gambaran penting mengenai aspek-aspek yang mendasar dari ketersediaan sarana di setiap satuan polisi perairannya. Gambaran tersebut akan menjadi justifikasi bahwa pengadaan sarana tidak unsih pengadaan barang dan jasa, tetapi di dalamnya juga sarat dengan tuntutan-tuntutan lainnya, semisal penambahan anggota polisi perairan di setiap polresnya, penambahan biaya harwat dan operasional, dan dukungan lainnya. Dua gambaran tentang ketersediaan sarana itu sebagai berikut: *Pertama*, pengadaan kapal-kapal di satuan polisi perairan di wilayah NTB tercatat yang paling tua adalah tahun 2002, dan yang termuda adalah pengadaan di tahun 2017 akhir, dan datang ke satuan awal tahun 2018. Rata-rata usia pakai di seluruh satuan polisi perairannya antara 2 sampai 15 tahun. Kapal-kapal speedboat atau C3 baru belum bisa dioperasikan oleh anggota karena terkait nomor lambung dan belum adanya sprint dari Polres.

Usia pakai kapal masih relatif lama, dan tuntutan perbaikan mesin dan kapal juga belum begitu banyak. Namun, ada beberapa kapal di satuan Polres telah mengalami kerusakan, akibat sistem harwat yang kurang sesuai dengan spesifikasi mesin. Demikian juga dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Kapal dan mesinnya bisa bertahan di atas 10 tahun penggunaan, walaupun ia sebenarnya dirancang untuk usia 20 sampai 30 tahun dari awal pengadaan barunya. Sementara usia pakai peralatan penyelamatan itu hanya mampu berkisar 3 sampai 5 tahun.

Jika peralatan ini diasumsikan sama dengan usia kapal, dan penggunaannya sama dengan proses operasional kapal, maka ia akan sangat membahayakan personel yang mengawakinya. Selain itu, rasa percaya diri para personel dalam mengawakinya pun akan berkurang. Keadaan terakhir ini sering dijumpai pada setiap satuan polisi perairan wilayah NTB. Banyak alat keselamatan, baik jaket keselamatan, alat pelampung, Avar (alat pemadam kebakaran), dan lainnya telah melewati masa usia pakai (kadaluarsa). Di satu sisi, keadaan ini terjadi karena kurangnya pengawasan terhadap barang dan perlengkapan yang ada. Sedangkan di sisi lain, biaya harwat kurang mencukupi dan ditambah segala pengadaan yang sifatnya material mahal semuanya dikembalikan kepada pihak Mabes di Jakarta.

*Kedua*, usia pakai kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Badan kapal akan awet jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, terterjang oleh kayu-kayu besar, atau tertancap oleh tunggak-tunggak batang pohon bakau dan kayu-kayu

material terjatuh dari kapal pengangkut kayu, tidak terkena tritip yang banyak, dan kejadian terbalik, maka usia pakai kapal bisa bertahan maksimal 30 tahun. Keadaan ini berbeda dengan mesin sebagai komponen utamanya. Masa pakai mesin pada umumnya lebih rendah dibandingkan komponen keras lainnya. Terlebih mesin-mesin yang sering digunakan oleh unit-unit kapal yang dimiliki oleh polisi perairan rata-rata adalah mesin tempel tersebut.

Mesin tempel memiliki usia pakai lebih pendek dibandingkan mesin duduk atau *built in*. Mesin tempel memiliki risiko kerusakan yang sangat tinggi, karena getaran langsung berbalik arah ke komponen mesin dan terpaan air laut bersifat langsung. Mesin tempel sendiri memiliki kelebihan meringankan beban kapal, sehingga tingkat kecepatannya bisa maksimal. Keadaan masa pakai antara mesin dan kapal itu memang sangat berbeda. Mesin selalu diibaratkan seperti “komponen lunak” yang berada pada kapal sebagai “komponen kasar”nya. Masa pakai mesin sangat terbatas, masa efektifnya tidak lebih dari 10 tahun lamanya. Setelah lebih dari 10 tahun, maka sebuah mesin tempel kapal dengan merek terkenal seperti Yamaha dan Honda sekalipun akan mengalami penyusutan kerja mesin secara drastis, terlebih ketika mesin tersebut tidak terawat dengan baik.

Beberapa personel di satuan polisi perairan di berbagai Polres hampir seragam memberikan informasi bahwa terjadi penyusutan kuat dari mesin tempel yang ada per dua tahunnya. Pada tahun pertama pemakaian, mesin tempel berkekuatan 150 PK dengan 2 kekuatan lengkap (300 PK) dapat melajukan kapal dengan kecepatan 30 knot per jam. Namun, angka tersebut akan turun pada dua tahun pemakaiannya, yaitu menjadi 25 knot per jam, dan kecepatan tersebut akan terus menyusut pada angka 15 knot per jam pada 10 tahun berikutnya. Penyusutan ini memang sangat cepat. Salah satu penyebabnya adalah bahan pelumas olie yang digunakan pada umumnya bukan olie pabrikan yang distandarkan dalam katalog mesinnya. Bahan pelumas standar tersebut berharga sangat mahal dan jarang ditemukan di pasaran wilayah polres masing-masing.

Selain persoalan bahan pelumas, perawatan itu tentu berhubungan dengan siklus penggantian komponen yang aus dan habis masa pakainya, perawatan dari korosi (karat), serta penggunaan BBM yang menyalahi aturan spesifikasi yang ada. Tiga aspek prasyarat pemeliharaan komponen mesin dengan dukungan biaya harwat tersedia itulah yang seringkali tidak diperhatikan oleh satuan polisi perairan dan pihak Satpras di setiap polresnya masing-masing. Sebagaimana disebutkan di atas tentang rasio pembiayaan harwat yang pada umumnya sangat terbatas di tingkat satuan Polres, maka sering ditemukan beberapa kendala. Kendala-kendala itu misalnya:

- (1) Ketidaksegeraan dalam penggantian komponen yang sudah aus dan melebihi masa pakai telah menyebabkan masa pakai mesin tersebut berjangka waktu sangat pendek. Filter atau saringan minyak dan olie merupakan salah satu komponen yang dianggap memiliki masa pakai paling pendek, dan ia seringkali dibiarkan begitu saja sehingga akhirnya terjadi penggumpalan atau pencampuran antara BBM dengan air di dalam mesin sendiri. Beberapa komponen lain, semisal seal-seal rotor, penghubung kipas dengan mesin utama, dan seal gas sendiri jarang sekali diperhatikan usia pakainya. Mereka baru melakukan penggantian, saat komponen rusak itu telah mempengaruhi gerak mesin atau telah terjadi kebocoran BBM dan sebagainya. Pembiaran seperti ini terus dilakukan karena anggota takut salah prosedur harwat.
- (2) Penggunaan BBM dan minyak pelumas yang tidak sesuai dengan tuntutan dari spesifikasi mesin. Mesin tempel merek Honda dan Yamaha dengan ukuran PK nya masing-masing seringkali menuntut BBM dengan standar Pertamina. Sementara karena keterbatasan biaya operasional dan harwat, serta ditambah langkanya BBP Pertamina itu di wilayah-wilayah tertentu, maka mesin-mesin kapal polisi perairan tersebut sering diisi dengan BBM pada standar Peralite, dan bahkan Premium. Sering dijumpai pula bahwa penggunaan olie atau bahan pelumas seringkali berbeda dengan ketentuan yang ada. Pada katalog mesin, bahan pelumas yang disarankan adalah Yamalube atau setingkat dengannya. Perbandingan penggunaannya adalah 20 liter pertamax dengan 1 liter olie.
- (3) Nyatanya, pemilihan bahan pelumas yang dilakukan Satpras Polres rata-rata adalah pelumas literan di pasar umum dengan harga yang lebih murah. Artinya, bahan pelumasnya tidak sesuai dengan tuntutan spesifikasi mesin yang ada. Hal ini tentu akan sangat mempengaruhi usia pakai mesin. Oleh karena itulah, sering ditemukan mesin tempel yang ada hanya mampu bertahan tidak lebih dari lima tahun saja. Kalaupun ia bertahan di atas lima tahun, maka penyusutan gerak kecepatannya sudah sangat kentara. Mesin tempel 250 PK pada umumnya bisa menggerakkan kapal C3 dengan kecepatan 30 knot per jam. Namun, rata-rata kecepatan itu tidak bisa bertahan pada tiga tahun berikutnya. Ia akan menjadi 25 knot per jam, dan akhirnya hanya akan menjadi 15 knot per jam pada usia kelima tahunnya.
- (4) Penempatan yang salah dari mesin-mesin tempel yang ada, sehingga mengakibatkan kurangnya perhatian terhadap arah kipas mesin tempel yang ada. Anggota satuan polisi perairan, termasuk komandan kapalnya sendiri sangat jarang memperhatikan putaran

kipas atau arah putarannya ketika ada kejadian penempatan yang salah dari suatu mesin tempel kapal itu. Dalam banyak kasus, hal sederhana seperti ini seringkali dilupakan oleh komandan kapal. Terlebih ketika terjadi kerusakan, mereka pun akan kebingungan saat meletakkan rotor sesuai tempatnya. Akibatnya, kualitas gerak kapal kurang maksimal, dan menjadi penyebab utama kerusakan satu mesin lainnya. Hal ini diduga akan merusak kemampuan rotasi dan kekuatan mesin yang ada. Mesin 250 PK yang mampu melaju kapal dengan kecepatan 25 sampai 30 knot per jam, akhirnya dapat menyusut menjadi 10 sampai 15 knot/jamnya dalam waktu usia pakai yang pendek.

- (5) Jika demikian yang terjadi, maka sarana kapal, mesin, dan lainnya tidak akan efektif dalam menunjang kinerja kepolisian perairan yang ada.

Kapal-kapal pengadaan lama ataupun kapal hibah dari berbagai pihak seringkali tidak dihitung dalam penganggaran DIPA, walaupun perencanaan anggaran harwatnya telah diusulkan oleh pihak Polres dan Polda sekalipun. Akibatnya usia pakai kapal semakin pendek, karena terjadinya pembiaran terhadap kerusakan yang terjadi atau saat usia pakai komponen harus diganti. Jika kondisi seperti ini terus dibiarkan, akan terjadi fenomena kerusakan kapal dan usia pakai kapal polisi perairan yang sangat rendah. Hal tersebut tentu akan sangat mengganggu kinerja kelembagaan Polri dan merugikan keuangan negara yang sangat besar. Rupanya proses disposal (pembangkar) barang negara juga sulit atau lama penyelesaiannya. Keadaan ini membuat biaya rawat juga harus tetap dianggarkan sebelum proses disposal selesai dilakukan atau disetujui pihak Mabes Polri.

### **c) Usia pakai dan tingkat kerusakan**

Sarana dan prasarana yang baik dan efektif adalah ketika masih berada pada usia pakai yang memenuhi syarat kecakapan. Identifikasi usia pakai akan mudah dilakukan pada aspek sarana yang tersedia. Penetapan indikator usia pakai sering dihubungkan dengan spesifikasi yang ada berdasarkan buku panduan atau katalog tertentu. Di dalam dokumen itu digambarkan secara detail cara perawatan, ketentuan penggunaan, dan prasyarat-prasyarat yang harus dipenuhi oleh operator dalam menjalankan sarannya. Ketika operator bekerja di luar dari ketentuan yang ada, maka ia diasumsikan telah melakukan malpraktik terhadap sarana yang ada. Akibatnya, penyusutan kerja dan kerusakan sarana itu akan cepat terjadi dan tidak lagi sesuai dengan lama waktu yang menjadi standar operasional pabrikannya. Kapal dan mesin adalah komponen pabrikan yang masing-masing bagiannya telah memiliki

standar atau ketentuan yang jelas dan berlaku secara internasional. Praktik menyalahi standar tersebut tentu berdampak pada efektivitas dan usia pakai sarananya.

Jika dalam penggunaan sarana seperti kapal dan mesin terlihat jelas indikator pengukuran usia pakainya, yaitu dengan asumsi bahwa bagi operator yang menyalahi prasyarat penggunaan dan perawatan dalam buku panduan, maka usia pakai sarananya akan pendek. Sebaliknya, ketika ia memenuhi standar yang dipersyaratkan dalam katalognya, maka usia pakainya akan sesuai dengan target pabrikannya, dan bisa bertahan lebih lama lagi. Namun tidak demikian halnya dalam pengukuran usia pakai pada prasarana yang ada. Pengukuran efektivitas ketersediaan, kelayakan, usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana yang ada sedikit mengalami kesulitan. Prasarana itu mencakup markas, pangkalan (tempat bersandar dan berlabuhnya kapal), dan mess personel anggota.

Selain soal kelayakan, jumlah dan rasio perbandingannya dengan anggota yang ada di suatu satuan markas, maka usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana juga menjadi faktor yang dapat mempengaruhi kinerja satuan polisi perairan. Usia pakai itu tentu didasarkan pada tahun pembangunan beserta cara perawatannya. Selain ditpolair NTB, maka beberapa bangunan markas dan pangkalan di satuan polisi perairan lain di wilayah Polres dalam kondisi yang cukup memprihatinkan. Markas dan pangkalan polisi perairan di wilayah Polda NTB pada umumnya adalah hasil peminjaman dari pihak lain. Secara formal dan administratif, bangunan hasil pinjaman tidak akan mendapatkan alokasi anggaran khusus untuk harwat.

kondisi markas, pangkalan dan polisi perairan di lingkungan Polda NTB sendiri rata-rata masih memprihatinkan. Semua markas satuan polisi perairan yang ada di seluruh Polres wilayah Polda NTB umumnya tidak memiliki mess anggota, baik yang bermukim ataupun yang bertugas untuk penjagaan ataupun patroli rutin. Petugas umumnya hanya memanfaatkan ruang kosong atau ruangan kantor untuk rebahan atau tidur. Kondisi markas seperti itu jauh berbeda dengan bangunan Bea Cukai, Imigrasi, dan Kantor Pengawasan KKP sendiri. Artinya, keadaan bangunan markas satuan polisi perairan "paling jelek" dibandingkan bangunan lembaga lain yang berada pada kompleks pelabuhan ataupun perkantoran lain yang memiliki gugus tugas di wilayah perairan yang sama. Keadaan ini sangat memprihatinkan dalam membangun imaje polisi yang profesional.

Dalam banyak kasus, pihak Polres, di mana satuan polisi perairan berada, hanya menekankan kegiatan operasional kapal dengan penilaian biaya patroli sekian hari dalam satu tahunnya, tetapi seringkali melupakan dukungan pendanaan untuk pengadaan dan perawatan gedung markas, pangkalan dan mess anggota polisi perairan. Jika kondisi demikian terus berlanjut, maka keadaan prasarana satuan polisi perairan dari hari ke hari akan semakin memprihatinkan, dan tentu akan mempengaruhi kinerja para anggotanya. Berbagai langkah perlu dilakukan pihak Mabes, sehingga prioritas pengadaan perlu diidentifikasi lebih lanjut. Keperluan penyediaan prasarana bagi banyak satuan polisi perairan di berbagai Polres lebih prioritas dibandingkan pengadaan sarana berupa kapal-kapal tambahan lagi.

#### **d) Keunggulan dan kelemahan sarana**

Memang harus diakui, bahwa ada sarana dan prasarana yang bersifat terbatas. Selain itu, persoalan lain yang cukup signifikan adalah kurangnya personel satuan polisi perairan di berbagai wilayah Polres di lingkungan Polda NTB. Keadaan ini memang bersangkutpaut dengan dukungan anggaran yang berasal dari Mabes, Polda dan setiap Polresnya. Namun, kita juga tidak bisa menafikan keunggulan dan kelemahan dari sarana yang dimiliki oleh polisi perairannya. Rasio jumlah dan usia pakai beserta penghadapannya dengan jumlah anggota telah diterangkan pada bagian sebelumnya. Jika ditelisik lebih dalam, maka ada titik kelemahan dan keunggulan pada setiap sarana dan prasarana yang dimiliki oleh polisi perairan di wilayah NTB.

##### **(1) Kapal**

Kapal dengan berbagai type merupakan sarana terpenting polisi perairan yang cakupan tugas pemeliharaan Kamtibmas berada pada wilayah perairan. Dengan memperhatikan secara seksama, seluruh satuan polisi perairan, baik di tingkat Ditpolair ataupun Polres di NTB telah memiliki kapal dengan berbagai typenya. Masalah jumlah kapal tersebut cukup bervariasi, sebagaimana tabel 4 yang dituangkan di atas. Beberapa satuan polisi perairan di tingkat Polres memang sering menghadapi persoalan tentang rasio jumlah kapal dengan jumlah anggota yang mengawakinya. Hal ini tentu terkait pada ketersediaan dan penempatan anggota polisi ke satuan polisi perairan yang memiliki kekhususan tersendiri dalam pelaksanaan tugasnya. Ibarat seperti mobil atau kendaraan roda dua untuk satuan polisi lalu lintas, maka kapal menjadi sarana utama pelaksanaan tugas satuan polisi perairan. Oleh karena itulah, spesifikasi kapal yang ada pun

harus disesuaikan dengan karakter wilayah perairan yang menjadi area tugas bagi satuan polisi perairan di tingkat Polresnya masing-masing. Sayangnya, pengadaan kebutuhan kapal yang dilakukan oleh Logistik Mabes Polri itu seringkali tidak sesuai dengan wilayah perairannya. Pengadaan kapal kurang memperhatikan konteks dan karakter wilayah perairan di tingkat Polres.

Jumlah dan type kapal di satuan Polres juga tidak bervariasi sebagaimana kapal-kapal yang dimiliki dan berada di bawah tata kelola Ditpolair NTB. Di Ditpolair, kapal-kapalnya cukup variatif, baik dari jenis, type, dan spesifikasinya. Hal ini mengakibatkan keterbatasan terhadap pilihan penggunaan kapal yang sesuai spesifikasinya bagi wilayah-wilayah perairan tertentu saat berpatroli atau penindaklanjutan laporan dari masyarakat atau pihak lain. Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan type-type kapal berdasarkan informasi dari satuan polisi perairan di berbagai Polres NTB yang memiliki satuan polisi perairannya. Informasi ini hanya didasarkan pada tata kelola dan pengalaman anggota polisi perairan selama penggunaannya. Kelemahan dan keunggulan yang ada masih bersifat subyektif pengguna. Hal ini tentu berbeda dengan keunggulan yang ditawarkan perusahaan pembuatnya, baik dalam iklan ataupun dalam katalog kapalnya. Subyektivitas pengguna menjadi sangat penting untuk mengetahui tingkat keunggulan dan kelemahan kapal di wilayah perairannya.

**Tabel 68. Keunggulan dan Kelemahan Kapal**

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
C1	Pertamax/Pertalite	2 unit Mesin dalam	Panjang 16 meter, Kecepatan 30 knot, muat 6 awak, daya jelajah 400 note mile	
C2	Pertamax	Mesin dalam	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>• Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>• Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>• Belum dilengkapi dapur masak bila piket sehari-hari.</li> </ul>

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
C3	Pertamax/pertalite	Mesin tempel tunggal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>Belum dilegkapi dapur masak bila piket sehari-hari.</li> </ul>
C1	Pertamax/Pertalite	2 unit Mesin dalam	Panjang 16 meter, Kecepatan 30 knot, muat 6 awak, daya jelajah 400 note mile	
C2	Pertamax	Mesin dalam	<ul style="list-style-type: none"> <li>Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>Belum dilegkapi dapur masak bila piket sehari-hari.</li> </ul>
C3	Pertamax/pertalite	Mesin tempel tunggal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>Belum dilegkapi dapur masak bila piket sehari-hari.</li> </ul>

Jika ditelisik lebih dalam, maka kelemahan yang disebutkan di atas lebih banyak berada pada ketidaksesuaian dengan karakter wilayah perairannya. Ketika kapal berbahan fiber itu ditabrak oleh kayu batangan, tunggak-tunggak pohon bakau atau batu karang, maka risiko hancur dan bocor akan segera dialami. Hampir semua Polres yang memiliki karakter wilayah perairan laut dangkal dan berkarang selalu mengusulkan adanya pengadaan kapal yang terbuat dari aluminium, sehingga kokoh dan kuat, tetapi tetap ringan digunakan untuk menghemat BBM yang dibutuhkan mesin penggerakannya.

Titik kelebihan pada kapal-kapal yang dimiliki oleh Polri pada umumnya adalah kekuatan mesinnya yang bisa mencapai 250 PK per mesin. Kekuatan PK mesin yang cukup tinggi ini tentu mampu menjangkau wilayah-wilayah tertentu dengan cepat. Sayangnya, mesin-mesin tempel dengan PK tinggi itu sangat boros. Akibatnya, biaya BBM untuk operasional kapalnya sangat tinggi. Banyak saran agar BBM yang ada diganti dengan solar. Ketika usulan penggunaan solar itu dilakukan, sebenarnya mau tidak mau adalah penggantian mesin kapal yang tidak lagi mesin tempel, tetapi mesin dalam di bawah haluan kapal. Kapal dengan spesifikasi seperti ini sangat jarang dimiliki oleh satuan polisi perairan di wilayah NTB.

## (2) Senjata dan Peralatan Kapal Lainnya (Alat Keselamatan)

Selain kapal dan perlengkapan di dalamnya, maka pada umumnya setiap kendaraan patroli kepolisian, baik di darat ataupun di perairan pada umumnya akan dilengkapi oleh berbagai fasilitas yang ada. Selain senjata yang melekat pada anggota kepolisian, ada juga senjata yang dipasang pada kendaraannya. Pada jenis-jenis kapal tertentu, senjata tertentu biasanya telah masuk ke dalam lelang pengadaan barangnya. Namun, kapal-kapal satuan polisi perairan non Ditpolair, tidak dilengkapi dengan senjata utama di atas kapal. Keadaan ini sebenarnya menunjukkan bahwa karakter tugas antara satuan polisi perairan di tingkat Polres dengan Ditpolair sebenarnya sedikit berbeda. Jangkauan tugas Ditpolair lebih luas dibandingkan dengan jangkauan tugas polisi perairan di tingkat Polresnya masing-masing. Oleh karena itulah, ketersediaan kapal dan sarana yang dimilikinya pun akan berbeda antara satu dengan lainnya.

Senjata di setiap satuan polisi perairan di tingkat Polres sangat terbatas. Hal ini terkait pada ketersediaan persenjataan yang ada dan proses administrasi yang cukup rumit di tingkat satpras Polres. Uji psikotes kelayakan kepemilikan atau penggunaan senjata pun menjadi salah satu pembatas utama dari ketersediaan senjata yang dimiliki oleh setiap satuan polisi perairan. Padahal, senjata yang ada meskipun bersifat terbatas itu tetap diperlukan dalam pelaksanaan tugas polisi perairan. Pada umumnya senjata yang dimiliki atau digunakan oleh polisi perairan adalah revolver. Pada waktu-waktu tertentu, mereka akan dipinjami oleh Satrpras Polres SS P2 sabhara yang akan digunakan

pada kegiatan-kegiatan tertentu, seperti pengamanan pemilu, patroli bersama, respon adanya tindak kejahatan tertentu, dan *in board* bersama dengan pihak lain.

Sayangnya, spesifikasi pengadaan senjata yang digunakan sama dengan tipe senjata yang digunakan satuan polisi lain yang cocok digunakan untuk daratan. Spesifikasi untuk wilayah perairan dengan karakter tertentu tentu sangat berbeda dengan senjata yang cocok digunakan di wilayah daratan. Karakter wilayah perairan sangat berbeda dengan wilayah daratan di mana senjata dan alat lain digunakan anggota kepolisian. Arus gelombang yang besar, frekuensi angin yang cukup kuat, kandungan air, suhu udara yang ekstrim, dan kondisi lainnya ikut mempengaruhi penggunaan alat-alat yang ada dan termasuk sistem atau proses perawatan terhadap persenjataan yang ada.

Titik lemah dan unggul dalam persenjataan sebenarnya ada, walaupun hampir semua anggota tidak bisa memastikannya secara persis. Masalahnya, penggunaan senjata dan pengeluaran peluru dari senjata yang melekat pada diri harus dipertanggungjawabkan secara resmi pada bidang pengawasan polres. Latihan penggunaan senjata juga jarang dilakukan, terlebih latihan penggunaan senjata di wilayah perairan pun tidak pernah dilakukan sama sekali. Namun demikian, titik lemah dan titik unggul dari senjata yang ada dapat dihasilkan dari adanya asumsi bahwa penilaian efektif senjata di daratan saja belum tentu efektif ketika ia digunakan pada wilayah perairan dengan keadaan yang ekstrim tersebut. Kebenaran pasti atas kelemahan dan keunggulannya diserahkan kepada laboratorium uji teknis persenjataan yang ada. Tabel di bawah ini hanya merupakan indikator asumsi dari titik lemah dan titik unggul senjata dan peralatan lain yang terdapat pada satuan polisi perairan di lingkungan Polda NTB.

## **2) Prasarana Dermaga**

Keadaan prasarana satuan polisi perairan di lingkungan NTB sebagai berikut:

**Tabel 69. Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan NTB**

Satuan Polisi Perairan	Markas		Pangkalan		Mess Anggota	
	Hak Milik	Hak Pakai	Milik Satuan	Menumpang pelabuhan	Ada	Tidak ada
Ditpolair NTB	Mako Lembar	-	Pospolair Khayangan Lotim Pospolair Alas Sumbawa Pospolair Kenanga Kab.Bima Pospolair Sape Kab.Bima	Pangkalan Kapal XXI-2001		TDK ADA
Lombok Barat	-	Milik Satpol Res Lobar	Dinas Pariwisata	Pelabuhan senggigi Pelabuhan Lembar	-	TIDAK ADA
Loteng	Satpolair Res Loteng	-	-	Pos Unit Satpolair Res Loteng	Asrama Res Loteng	-
Sumbawa	-	-	-	Pelabuhan Badas	Asrama Res Sumbawa	-
Dompu	Satpolair Res Dompu	Milik Satpol Res Dompu	Pospolair Pakat Dompu	Pelabuhan Calabai pekat Dompu	-	-
Bima	-	Dishub Kab Bima	-	Bajo Soro Mandi	-	-

Dari data tabel tersebut dapat dianalisis bahwa ketersediaan prasarana adalah pada status kepemilikan dan keberadaan markas, pangkalan dan mess anggota. Hampir semua prasarana polisi perairan di wilayah Polda NTB masih berstatus hak pakai atau peminjaman dari pihak pelabuhan (Syahbandar) pemerintah daerah dan bukan berstatus hak milik Polri. Seperti pada Satuan polisi perairan Res Bima adalah milik Dishub Kab. Bima. Beberapa satuan polisi perairan telah berusaha untuk mengajukan lokasi tanah untuk bangunan Mako kepada pimpinan, namun dalam pengajuan tersebut belum ada tindak lanjutnya.

### 3) Dukungan Operasional dan Harwat

Kebutuhan Sarana dan prasarana pokok yang diperlukan oleh satuan polisi perairan sebenarnya mudah dikalkulasi dalam jumlah dan kualitas ketersediaannya. Ia hanya mencakup kapal beserta perlengkapan di

dalamnya, senjata, alat komunikasi, markas, mess, dan pangkalan. Sementara sarana dan prasarana pendukung sebenarnya tergantung pada ketersediaan dana yang dimiliki atau dialokasikan kepada Polri secara nasional. Keberadaan sarana dan prasarana pokok khususnya menjadi sangat penting dalam pelaksanaan tugas polisi perairan dengan baik. Sarana yang tersedia harus selalu dalam keadaan siap untuk digunakan atau dioperasionalkan kapan pun. Demikian juga prasarana yang mendukungnya pun harus selalu dalam keadaan aman dan nyaman, di mana para anggota tetap berada di dalam wilayah sekitar tempat bertugas. Tujuannya, agar mereka siap merespon cepat terhadap gangguan keamanan yang ada, ataupun bisa mendeteksi gejala yang mengarah pada perbuatan kejahatan. Oleh karena itu, agar keadaan sarana dan prasarana tetap baik, maka proses pemeliharaan dan perawatan secara rutin dan temporal menjadi tuntutan di dalamnya. Dalam banyak kasus, ada temuan bagaimana keadaan sarana dan prasarana polisi perairan yang cukup memprihatinkan. Mesin kapal yang rusak, kapal yang bocor, kapal yang kotor dan kusam, senjata yang seringkali macet, alat pemadam kebakaran yang kadaluarsa, alat keselamatan yang usang dan melewati batas waktu penggunaan, dan lainnya seringkali terlihat jelas di beberapa satuan polisi perairan di lingkungan Polda NTB. Keadaan ini belum ditambah dengan aspek prasarana yang kurang memadai, baik dari sisi kepemilikan dan perawatan.

Setidaknya ada tiga penyebab utama dalam keterbatasan atau ketidaktersediaan sarana dan prasarana yang memadai dan siap operasional. *Pertama*, dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Hampir pada seluruh satuan polisi perairan di tingkat polres, pembiayaan Harwat rata-rata berkisar pada 30-60% dari anggaran yang dibutuhkan. Keadaan demikian tentu sangat mengganggu kegiatan operasional dan perawatan sarana dan prasarana yang ada. Tabel pembiayaan operasional dan harwat di bawah menunjukkan gejala kekurangdukungan dalam operasional dan harwat yang ada pada satuan polisi perairan.

**Tabel 70. Pembiayaan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (kelayakan)
Ditpolair NTB	Jenis pengamanan	33.408.000,- Vol 576	46.080.000,- Vol 576	C2 C3	5 4	1.250.000,- 600.000,-
	Jaga Mako	159.870.000,-	175.200.000,-	Speed Boad	2	100.000,-
	Pelatihan	9.35.000 Vol 1	20.000.000,- Vol 2	RIB Quat Sky	4 2	100.000,- 200.000,-
	Patroli	12	155.250.000,-	Rubber Boad	21	525.000,-
	Binmas SAR	9 6	75.150.000,- 29.232.000,-			
Lombok Barat	Patroli Polair	365 Hari	Nihil	C2 C3	4 Unit	Nihil
Loteng	Patroli perairan	8.165.000,-	16.330.000,-	Harwat kapal	20.000.000	50.000.000,-
	Patroli pesisir	-	16.330.000,-	Harwat kantor		15.000.000,-
	Polmas	-	16.330.000,-	Harwat pc dan printer		5.000.000,-
Sumbawa	Patroli perairan	365 Hari	Nihil	C2 C3	168.000.000,- 69.200.000,-	Nihil
	Patroli pesisir	143.000.000,-				
	Pantai					
Dompu	Patroli perairan	365 Hari	Nihil	C2	1 Unit	100.000.000,-
	Jaga Mako	365 Hari	Nihil	C3	1 Unit	60.000.000,-
	Polmas SAR					
Bima	Turwali	35.770.000,-	107.310.000,-	C2	34.000.000,-	70.000.000,-
	Penjagaan	53.290.000,-	53.290.000,-	C3	23.000.000,-	50.000.000,-
	Polmas	19.008.000,-	45.000.000,-	Harwat Ruber	8.562.000,-	15.000.000,-
	Duk BBM	60.000 Liter	100.000 Liter			

Sebagaimana tabel angka di atas, dan juga dari hasil wawancara dengan para kasatpolair, kabagsumda, kabagops, kabagsatpras, dan kasatpolair di tingkat Polres masing-masing, ditemukan kenyataan bahwa dalam persoalan operasional dan harwat adalah kekurangan pembiayaan dalam operasional khususnya kegiatan patroli dan harwat pada setiap item sarana dan prasarana yang ada. Beberapa satuan polisi perairan di Polres-polres NTB menetapkan biaya Harwat kapal sangat sedikit jumlahnya. Penetapan ini didasarkan pada rasio pengeluaran dan

kebutuhan dari seluruh operasi dan sarana prasarana pada seluruh satuan yang ada di tingkat polres. Pertimbangan yang diberikan oleh Kapolres memang menjadi sangat penting dalam melakukan perencanaan pembagian alokasi mata anggaran DIPAnya. Pada umumnya, Kapolres akan mempertimbangkan rasio jumlah personel, perlengkapan sarana dan prasarana yang dimiliki, dan prioritas pelaksanaan tugas pada setiap satuan yang ada.

Selain biaya operasional kendaraan roda empat dan roda dua yang sifatnya terbatas pada setiap polisi perairan (karena tidak semua satuan polisi perairan memiliki sarana tersebut), pembiayaan harwat kapal pada umumnya rata-rata berjumlah Rp. 8 juta sampai 20 juta per tahun. Jumlah biaya Harwat tersebut mencakup kapal-kapal yang dimiliki oleh setiap satuan polisi perairannya. Walaupun satuan polisi perairan di NTB kebanyakan hanya memiliki C3 dan kapal-kapal speedboat, dan sedikit yang memiliki C2, namun pembiayaan tersebut tetap jauh dari angka yang mencukupi. Biaya harwat di Ditpolair sendiri termasuk rendah, yaitu hanya 20 juta per kapal per tahun. Padahal jika ada kerusakan, khususnya mesin kapal C3 atau C2, maka biaya servis per mesinnya bisa mencapai angka Rp. 42 – 56 juta.

Sayangnya, biaya harwat di atas juga termasuk biaya pemeliharaan atau pengecatan luar (yang bisa saja dialokasikan melalui keputusan kasatpolair) untuk bangunan markas, pangkalan, dan sebagainya. Oleh karena itulah, banyak satuan polisi perairan yang kemudian memprioritaskan biaya harwat untuk pemeliharaan dan perawatan mesin yang sifatnya bisa terjangkau oleh dana yang ada. Sekiranya ada kerusakan mesin yang berbiaya tinggi, maka kasatpolair akan mengembalikan persoalan ini kepada pihak Polres. Kejadian di wilayah Pasuruan misalnya merupakan contoh paling akurat untuk persoalan harwat ini. Ketika satu kapal mengalami kerusakan pada mesinnya, di mana proses penggantian komponen dan biaya servis seringkali mencapai jumlah di atas dua juta dan bahkan ada yang puluhan juta, maka perawatan kapal dan mesin tidak akan bisa menyebar untuk semua kapal. Pada umumnya biaya harwat untuk dukungan prasarana yang ada akan ditiadakan, dan lebih diprioritaskan pada kapal operasional yang mendukung secara langsung pelaksanaan tugasnya. Semua proses ini kemudian dilaporkan kepada kepala bagian perencanaan dan bagian sarana dan prasarana di tingkat Polres.

*Kedua*, kekurangmampuan anggota polisi perairan dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek prasarana dan sarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional dan harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan

harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah satuan, anggota polisi perairan hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Pelatihan harwat juga hanya diikuti oleh beberapa personel pada setiap satuan wilayahnya. Oleh karena itulah, pelaksanaan harwat didasarkan pada inisiatif atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan katalog kapal dan sarana lainnya ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan oleh para anggota polisi perairan.

Kesimpulan di atas dapat terlihat pada jawaban dari kuesioner yang dibagikan. Di dalam kuesioner, ada poin tentang tentang pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki berdasarkan pelatihan yang pernah diikuti. Pada umumnya anggota polisi perairan menjawab jarang atau tidak diikuti dalam pelatihan-pelatihan terkait operasional dan harwat yang ada, sehingga mereka seringkali mengalami kesulitan dalam mengatasi permasalahan yang terjadi pada kapal, alat perlengkapan lain, senjata, dan lainnya. Satuan polisi di Probolinggo dan Pasuruan misalnya terlihat jelas dalam intensitas keterlibatannya dalam pelatihan dan pendidikan, khususnya pelatihan harwat. Alasan tidak pernah diundang oleh Polres dalam pelatihan tersebut seringkali dinyatakan.

Di bawah ini adalah tabel yang menunjukkan kekurangterlibatan anggota dalam pelatihan Harwat sarana yang ada.

**Tabel 71. Keikutsertaan Pelatihan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Pelatihan Operasional		Pelatihan Harwat	
	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya
Ditpolair NTB	Lidik perairan	6 pers		
Lobar	Lidik/sidik Menyelam Komlek Teknik SAR	19 pers	Harwat kapal	2 Pers
Loteng	Pelatihan peningkatan kemampuan operasional petugas terdepan baharkam Polri dan sosialisasi penanggulangan penyelundupan manusia di Indonesia.	1 orang	Pelatihan BA harwat kapal fungsi Polair	2 orang
Sumbawa	Lidik perairan	2 Pers	Harwat Kapal	2 Pers
Dompu	Lidik Perairan Menyelam SAR Teknik	2 Pers 2 Pers 2 Pers 2 Pers	Pelatihan BA Harwat Kapal fungsi Polair	2 Pers

Satuan Polisi Perairan	Pelatihan Operasional		Pelatihan Harwat	
	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya	Jenis	Jumlah anggota yang mengikutinya
Bima	Menembak	4 Pers	Harwatb Kapal Harwat mesin	6 Pers 6 Pers
	Lidik perairan	6 Pers		
	Nautika	3 Pers		
	SAR	1 Pers		
	Selam	7 Pers		

Keluhan paling sering dikemukakan bahwa ketiadaan atau keterbatasan pelatihan terkait harwat dan pelatihan lainnya yang ada seringkali dihubungkan dengan ketersediaan pada aspek pembiayaan sebagaimana disebutkan pada poin pertama di atas. Hal ini menunjukkan rendahnya akses anggota polisi perairan dalam keikutsertaan pelatihan yang dilakukan, baik di tingkat Polda (Ditpolair) ataupun di tingkat polres. Banyak informasi yang disampaikan bahwa ketika ada undangan kegiatan pelatihan dari Ditpolair Jakarta ataupun Ditpolair pada satuan polres, maka peserta yang dikirim ke pelatihan tersebut didasarkan pada sistem kedekatan, senioritas, dan tugas bagian yang paling berhubungan. Padahal pelatihan tersebut sebenarnya ditujukan kepada personel-personel yang diharapkan dapat memangku kegiatan operasional dan harwat yang ada di satuan polisi perairannya.

Selain soal pelatihan harwat, pelaksanaan harwat dan bahan baku operasional seringkali menggunakan sistem pelelangan kepada pihak ketiga (vendor). Sayangnya, perusahaan yang memenangkan pelelangan tersebut ada kalanya tidak sesuai atau tidak memenuhi standar dalam memenuhi kebutuhan pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh polisi perairan pada setiap wilayah Polresnya. Ketika proses pelaksanaan harwat telah dilakukan misalnya, banyak mesin kapal C3, speedboat, dan lainnya kemudian menjadi tidak sesuai dengan standar teknik sebagaimana yang ditetapkan dalam katalog mesin dan kapalnya. Ada beberapa komponen mesin yang sulit didapatkan di daerah, dan akhirnya akan menggunakan sistem "kanibal" dengan mesin lain yang dianggap telah rusak parah baik milik polisi perairan ataupun milik pihak lain. Mereka juga biasa memodifikasi alat lain yang dianggap sesuai dengan spesifikasi alat yang dibutuhkan. Langkah terakhir adalah menunggu datangnya kiriman barang dari supplier resmi yang berasal dari Jakarta. Persoalan mesin yang khusus ini memang sulit diatasi dalam persoalan harwatnya. Dalam harwatnya, mesin-mesin tersebut diperlakukan ibarat seorang bayi. Salah pendekatan saja, ia akan rewel. Ketika ia rewel, salah sentuhan saja iya bisa rusak sepanjang waktu. Oleh karena itu, para anggota sering memilih untuk menghindari otak-atik mesin, karena takut salah

langkah dan mematikan semua komponen mesin yang ada itu. Tentu hal ini akan menjadi catatan atau teguran keras dari pimpinannya.

*Ketiga*, tidak diperkenankan adanya ketersediaan stock komponen suku cadang di markas atau pangkalan. Setiap satuan polisi perairan di ditpolair dan polisi perairan di lingkungan Polda NTB pada umumnya tidak memiliki persediaan sukucadang sarana yang disimpan di dalam markas atau pangkalan. Akibatnya, ketika sebuah mesin kapal mengalami kerusakan komponen walaupun bersifat kecil dan sederhana sekalipun, maka prosesnya harus terlebih dahulu dimintakan kepada bagian satpras Polresnya masing-masing. Sementara kalau di ditpolair Polda, maka penggantian atau penyediaan sukucadangnya terlebih dahulu dilaporkan ke bagian perencanaan dan sarana prasarana, dan mereka lah yang kemudian memesan komponen sesuai spesifikasi yang dimintanya. Akibatnya, respon perbaikan terhadap kerusakan atau penggantian suku cadang tersebut membutuhkan waktu cukup lama.

Lebih parah lagi ketika pengusulan penggantian sukucadang mesin itu dilakukan di awal-awal atau akhir tahun berjalan, maka waktu yang dibutuhkan akan lebih lama dari waktu biasanya. Kebijakan ini telah memungkinkan banyak mesin kapal yang akhirnya tidak bisa operasional dan tidak mendukung pelaksanaan tugas polisi perairannya. Pilihannya, satuan polisi perairan akan menggunakan kapal yang sama secara terus menerus dalam setiap patroli rutinnnya. Jika keadaan seperti ini terus dilakukan, maka risiko kerusakan sarana yang ada akan semakin tinggi pada setiap satuan polisi perairan di wilayah polresnya masing-masing.

### **c. Kuantitas dan Kualitas Personel**

#### **1) Kuantitas Personel**

Sebagaimana terjadi di dua polda, yaitu Polda Sumatera Utara dan Kalimantan Tengah, salah satu persoalan yang cukup signifikan pada satuan polisi perairan di luar dari persoalan ketersediaan sarana dan prasarana khususnya terkait pada spesifikasi yang kurang sesuai dengan karakter wilayah perairannya, adalah persoalan personel. Dalam soal personel, keterbatasan personel polisi perairan yang jumlahnya tidakimbang dengan jumlah kapal yang ada, walaupun spesifikasi beberapa kapalnya kurang cocok untuk wilayah tugasnya. Ketersediaan sarana dan prasarana memang menjadi faktor penting dalam mendukung tugas polisi perairan di wilayahnya masing-masing. Namun ketersediaan sarana itu tidak bermakna banyak ketika jumlah personel polisi perairannya sendiri sedikit dan kurang memiliki kompetensi yang sejalan dengan sarana yang tersedia. Hampir semua satuan polisi perairan di enam lokasi penelitian mengalami kekurangan jumlah

personel, sehingga rasio yang mengawaki kapal seringkali kurang tercukupi. Sistem roling anggota untuk mengawaki kapal-kapal patrolinya memiliki tingkat intensitas tinggi. Kondisi demikian tentu akan membawa dampak fisik kelelahan yang cukup besar bagi anggota, dan termasuk beban psikologis dalam menjalankan tugas Kamtibmas di wilayah perairan.

Bila dilihat dari jumlah personel yang tersedia dan Daftar Satuan Personel (DSP) pada setiap satuan polisi perairan dan Ditpolair, maka rasio kekurangannya rata-rata 60 sampai 80%. Rasio ini tentu didasarkan pada kebutuhan anggota polisi per jumlah penduduk di wilayah polresnya. Saat ini rasio yang ada di wilayah NTB adalah satu orang polisi melayani 2.400 orang penduduk. Secara nasional angka idealnya adalah 1 orang polisi melayani 350 orang saja. Artinya, fenomena rasio yang tidak imbang pada tingkat Polres juga akan berpengaruh besar terhadap jumlah anggota di setiap satuan tingkat Polresnya, termasuk satuan polisi perairan. Bahkan, dibandingkan satuan lain, satuan polisi perairan adalah satuan yang paling dijauhi dari sistem mutasi dan rotasi penugasan kepolisian di tingkat polres. Banyak anggota yang tidak atau enggan berpindah atau dipindahkan ke satuan polisi perairan. Aspek kemahiran melaut dan berenang menjadi alasan yang paling sering dijumpai.

Gambaran ketidakseimbangan rasio polisi yang terjadi secara nasional dan provinsi juga menimpa di tingkat satuan polres masing-masing. Rupanya selain soal pengadaan personel baru pada tingkat tamtama dan bintara yang setiap tahunnya berkurang akibat kebijakan moratorium ataupun *zero growth*, maka faktor kemauan personel polisi umum yang mau dipindahkan ke satuan polisi perairan sangat rendah. Ada beberapa alasan keengganan ataupun ketidakmauan personel Polri tersebut, misalnya (i) kompetensi dan keahlian yang dimiliki tidak berhubungan erat dengan kebutuhan polisi di wilayah perairan; (ii) risiko tugas yang sangat tinggi, karena berada di wilayah atau lingkungan yang cukup berbahaya; (iii) jaminan ekonomi yang kurang menarik; (iv) alasan daerah tugas yang jauh dari tempat tinggal; (v) alasan teknis dan jasmani yang kurang mendukung dalam pelaksanaan tugas polisi perairannya; dan (vi) sulitnya mutasi ke satuan lain ketika telah berada di satuan polisi perairan. Dalam enam kendala tersebut telah menghadirkan rasio jumlah personel satuan polisi perairan di bawah 30 persen dari DSP yang ada. Perhatikan tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah polisi perairan di lingkungan Polda NTB berikut ini:

**Tabel 72. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan di NTB**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah			DSP	Rasio Kekurangan %
	Fungsional/Organik	Staf Pendukung	Total		
Ditpolair NTB	Fungsional (42 Pers) Kapal (46 Pers)	Staf (39 Pers)	Polri (125 Pers) PNS (2 Pers)	118 Pers	31,3 %
Lombok Barat	18 Pers	10 Pers	28 Pers	31 Pers	3 Pers (0.9%)
Loteng	10 Pers	2 Pers	12 Pers	29 Pers	24%
Sumbawa	11 Pers	7 Pers	18 Pers	34 Pers	45%
Dompu	6 Pers	2 Pers	8 Pers	30 Pers	37%
Bima	7 Pers	2 Pers	9 Pers	34 Pers	73,53%

## 2) Kualitas Personel

Persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan personel adalah kompetensi anggota. Kompetensi ini umumnya didasarkan pada tingkat kepangkatan, keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota polisi perairan. Di bawah ini adalah tabel kompetensi anggota polisi perairan di seluruh wilayah satuan lokasi penelitian di lingkungan NTB

**Tabel 73. Keikutsertaan Anggota dalam Pelatihan dan Pendidikan**

Satuan Polisi Perairan	Jenis Pendidikan/Pelatihan						
	ANT 5	BST	Selam	SAR	Mesin	Radar	Nautice
Ditpolair NTB	5 pers	-	1 pers	8 pers	-	-	15 pers
Lombok Barat	1	-	2	4	1	-	1
Loteng	-	-	1	-	-	-	9
Sumbawa	1	-	1	1	2	-	2
Dompu	-	-	-	2	-	-	-
Bima	-	-	7	1	6	-	3

Keikutsertaan anggota personel di tingkat polres dalam kegiatan pelatihan dan kejuruan, sesungguhnya sangat rendah. Hal ini berbanding terbalik dengan anggota polisi perairan yang berada di Ditpolair, di mana akses terhadap pelatihan dan kejuruan lebih besar. Jika dicermati secara seksama, maka perbandingannya rata-rata berada pada posisi 6:1. Artinya, dari lima anggota yang ada, maka hanya satu orang anggota saja yang mengikuti pelatihan. Pelatihan yang diikutinya pun adalah pelatihan dasar, seperti pelatihan yang menjadi syarat masuknya seseorang menjadi anggota polisi perairan. Jika kondisi

seperti ini terus berlanjut, maka kompetensi anggota satuan polisi perairan tentu sangat rendah, dan hal ini akan berpengaruh terhadap pekerjaan, khususnya terkait pada pengelolaan sarana, penanganan atas pelanggaran Kamtibmas di sekitar wilayah tugasnya, dan respon terhadap berbagai permintaan masyarakat seperti pada kecelakaan lalu lintas pelayaran laut.

## 9. Polda Sulawesi Selatan

### a. Kondisi geografi dan gangguan kamtibmas

#### 1) Kondisi Geografi

Provinsi Sulawesi Selatan terletak di 0°12' - 8° Lintang Selatan dan 116°48' - 122°36' Bujur Timur. Luas wilayahnya 45.764,53 km<sup>2</sup>. Provinsi ini berbatasan dengan Sulawesi Tengah dan Sulawesi Barat di utara, Teluk Bone dan Sulawesi Tenggara di timur, Selat Makassar di barat dan Laut Flores di selatan. Provinsi Sulawesi Selatan sebagai salah satu kawasan dengan potensi kelautan yang besar memiliki luas wilayah 62.483 km<sup>2</sup> memiliki penduduk 8.213.864 jiwa dimana kurang lebih 475.902 jiwa bekerja sebagai nelayan dan petani tambak.

Provinsi Sulawesi Selatan adalah salah satu provinsi di Indonesia yang secara geografis merupakan daerah berbasis kelautan yang sangat besar. Provinsi Sulawesi Selatan memiliki garis pantai sepanjang 1.937 km dan luas perairan laut 266.877 km<sup>2</sup>. Itu dikarenakan dari 24 kabupaten yang terdapat di provinsi Sulawesi Selatan, 2/3 diantaranya adalah kabupaten yang memiliki wilayah pesisir dan laut. Selain itu provinsi Sulawesi Selatan memiliki 263 pulau-pulau kecil yang tersebar di beberapa kabupaten diantaranya Makassar, kabupaten Selayar, kabupaten Bone, dan kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (Pangkep). Semetara itu dengan keadaan geografis seperti itu, provinsi Sulawesi Selatan memiliki potensi sumber daya laut yang sangat besar pula. Adapun beberapa potensi yang dimiliki berdasarkan kategori di atas adalah:

- 1) Sumberdaya alam yang dapat pulih (*renewable resources*) seperti perikanan, rumput laut, hutan bakau, tambak udang, dan sebagainya
- 2) Sumberdaya tidak dapat pulih (*non-renewable resources*) seperti sumberdaya minyak dan gas bumi serta tambang pasir besi dan
- 3) Jasa lingkungan, seperti pariwisata bahari, industri kapal, dan transportasi.

**Gambar 9. Peta Provinsi Sulawesi Selatan**



## **2) Gangguan Kamtibmas**

Salah satu tugas menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku dan bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya. Kasus *illegal logging*, penyelundupan barang, human trafficking, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP. Wilayah perairan adalah wilayah yang sangat ramai dengan lembaga-lembaga yang berwenang menangani pelanggaran di dalamnya. Terlebih ketika kewenangan penyelidikan dan penyidikan juga bisa dilakukan oleh pihak-pihak lain di luar Kepolisian. TNI AL, KKP, Bea Cukai dan Imigrasi misalnya memiliki kewenangan penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan. Walaupun masing-masing memiliki karakter khusus terhadap kasus dan tempat kejahatannya, namun ia seringkali bertabrakan antara satu lembaga dengan lembaga lainnya. Koordinasi dan kerjasama antar pihak menjadi sangat penting dan strategis untuk penanganan berbagai bentuk pelanggaran yang ada.

Untuk menunjukkan bahwa Polair telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh Satker Polair di wilayah.

**Tabel 74. Jumlah dan Tahapan Penyelidikan dan Penyidikan Pelanggaran s.d. Oktober 2018**

Satker Polair	Jumlah Kasus yang ditangani	Tahapan					
		Penangkapan	Olah TKP	Penyelidikan	Penyidikan	P21	Penyelesaian
Ditpolair Polda Sulsel	28	-	-	-	6	16	22
Satpolair Polres Pangkep	-	-	-	-	-	-	-
Satpolair Polres Pelabuhan	2	-	-	2	-	-	2 (A2)
Satpolair Polres Bone	-	-	-	-	-	-	-
Satpolair Polres Sinjai	-	-	-	-	-	-	-

Berdasarkan tabel di atas, maka tahapan penyelidikan dan penyidikan kasus hukum di wilayah perairan Sulawesi Selatan rata-rata sangat rendah. Tingkat rendah ini bisa menunjukkan tiga kondisi yang ada, yaitu: wilayah tugas layanan benar-benar aman terkendali, sehingga tidak ada pelaporan kasus dari masyarakat atau pihak lainnya, terjadi pembiaran pelanggaran yang sebenarnya memiliki delik hukum di dalamnya, akibat ketidaktahuan atau ketidaktahuan anggota saat melakukan patroli, penyelesaian kasus di bawah tangan dan pelimpahan kewenangan perkara hukum ke pihak lain yang didasarkan pada jenis perkara ataupun karena kewenangan yang didasarkan pada Undang-undang dan peraturan lainnya.

## **b. Kondisi Sarana dan Prasarana Polair**

### **1) Sarana Polair**

#### **a) Ketersediaan Sarana Polair**

Dalam pembahasan ini, sarana adalah: Kapal, Senpi, Alat Penyelamatan, Radar dan GPS. Polisi Republik Indonesia adalah alat negara yang diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) di dalam negeri. Selain proses penindakan, tugas Polisi juga mencakup pencegahan gangguan dan ancaman keamanan, serta menjadi pihak pengayom dan pemelihara rasa aman bagi masyarakat. Tugas ini pun diimplementasikan oleh satuan-satuan tugas Kepolisian. Salah satu satuan Kepolisian itu adalah Polair yang menjadi perangkat utama pemelihara Kamtibmas di wilayah perairan. Cakupan

wilayah perairan itu sendiri terdiri dari laut, sungai, muara, dan danau. Setiap cakupan wilayah tersebut tentu menuntut sarana dan prasarana sesuai karakter wilayahnya, baik secara umum ataupun secara khusus.

Karakter wilayah tersebut perlu diperhatikan dalam penyediaan sarana kapal dan pendukung lainnya yang diperuntukkan bagi Polair di wilayah Sulawesi Selatan. Berikut ini adalah tabel ketersediaan sarana di satuan-satuan Polair yang menjadi lokasi penelitian.

**Tabel 75. Ketersediaan Sarana di Satpolair Polair**

Satker Polair	Kapal		Senjata	Alat Penyelamatan		Radar/GPS & Komunikasi
	Jenis	Jumlah		Life Jacket	Alat Apung	
Ditpolair Polda Sulse	C1 C2 C3 Perahu Karet RIB/Long Boat	1 unit; 11 unit; 20 unit; 16 unit; 2 unit;	194 pucuk	21 buah		SSB: 2 unit; Rig: 19 unit; HP satelit: 4 unit; Radar: 7 unit; GPS duduk: 8 unit; GPS tangan: 5 unit
Satpolair Polres Pangkep	C2 C3	2 unit; 1 unit	P2: 4 pck; SS1: 2 pck	12 buah	8 buah	-
Satpolair Polres Pelabuhan	C2 C3	1 unit; 1 unit	-	4 buah; 4 buah	4 buah; 4 buah	-
Satpolair Polres Bone						
Satpolair Polres Sinjai	C3	1 unit	3 buah	12 buah	2 buah	HT Motorola

Berdasarkan tabel di atas, Satker Polair di beberapa wilayah memiliki jenis kapal yang berbeda-beda, namun melihat karakteristik wilayah Sulsel yang berhubungan langsung dengan laut luas dan berbatasan dengan negara Australia dan Timor Leste, belum sesuai bila Satker Polair diberikan kapal jenis/tipe C2 dan C3 mengingat tantangan gelombangnya yang begitu besar. Selain persoalan tipe kapal, persoalan lain adalah keterbatasan sarana pendukung lainnya seperti senjata, life jaket, alat apung, GPS dan alat komunikasi yang ada. Jumlah dan tipe senjata satuan-satuan Polair di tingkat Polda dan Polres belum sebanding dengan tingkat ancaman dan bentuk kejahatan yang ada di kawasan perairan Sulsel.

**Gambar 10. Kondisi Kapal di Satpolair Polres Bone Ketika Laut Surut**



**b) Jumlah Sarana Yang Ada**

Salah satu unsur penilaian tentang efektivitas sarana dan prasarana yang menunjang tugas Polair adalah identifikasi terhadap jumlah, usia pakai dan pemanfaatan sarana yang ada. Identifikasi terhadap jumlah misalnya akan terhubung erat dengan rasio personalia yang mengawaki, biaya harwat, dan jangkauan wilayah tugas pelayanannya. Dalam banyak kasus, kapal-kapal yang berada atau dimiliki oleh Satker Polair di wilayah Sulawesi Selatan adalah kapal-kapal yang merupakan keluaran tahun 2000 awal, dan pengadaan barang pada tahun 2008. Artinya, kapal-kapal C2 dan C3 yang terdapat pada Satker Polair di tingkat Polda dan Polres rata-rata telah berusia di atas 10 tahun sejak proses pembuatan dan pengadaannya.

**Tabel 76. Tipe, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Ditpolair Polda Sulsel**

Satker Polair	Kapal			Alat Penyelamatan		
	Jenis	Jumlah	Usia pakai	Jenis	Jumlah	Usia Pakai
Ditpolair Polda Sulsel	C1	1	14 tahun	Tabung Selam	3 buah	2 tahun
	C2	12	3-19 tahun	Kompresor	1 buah	5 tahun
	C3	20	6-37 tahun	Life Jacket	21 buah	5 tahun
				Kantong Mayat	13 buah	5 tahun

Satker Polair	Kapal			Alat Penyelamatan		
	Jenis	Jumlah	Usia pakai	Jenis	Jumlah	Usia Pakai
Satpolair Polres Pangkep	C2	2	6 tahun	Life Jacket	12 buah	6 tahun
	C3	1	4 tahun	Alat Apung	8 buah	6 tahun
Satpolair Polres Pelabuhan	C2	1	7 tahun	4	4	7 thn
	C3	1	14 tahun	4	4	14 thn
Satpolair Polres Bone	C3 (speed boat)	2	7 tahun	Life Jacket Alat Apung	10 buah 1 buah	3 tahun 3 tahun
Satpolair Polres Sinjai						

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat adanya dua kecenderungan yang mencolok. Pertama, dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Usia pakai kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, terterjang oleh ombak besar, atau terancam oleh batu karang, kadar asin yang tidak ekstrem, dan kejadian terbalik, maka usia pakainya bisa bertahan maksimal di atas 20 tahun.

### c) Keunggulan dan Kelemahan Sarana Yang Ada

Perhatian terhadap ketersediaan dan keberadaan sarana dan prasarana yang mendukung kinerja Polair pada umumnya didasarkan pada rasio jumlah, usia pakai, dan keunggulan yang terdapat di dalamnya. Rasio jumlah dan usia pakai telah diterangkan secara detail di bagian sebelumnya. Pada pembahasan ini kita mengungkap mengenai aspek keunggulan dan kelemahan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Satker Polair di wilayah Sulawesi Selatan. Bagian ini kita akan ungkap item per itemnya.

#### (1) Kapal

Seluruh Satker Polair, baik di tingkat Ditpolair ataupun Satpolair Polres seluruhnya memiliki kapal dengan berbagai tipenya. Masalah jumlah kapal tersebut cukup bervariasi, sebagaimana tabel 4 yang dituangkan di atas. Beberapa Satpolair di tingkat Polres memang seringkali menghadapi persoalan tentang rasio jumlah kapal dengan jumlah anggota yang mengawakinya. Hal ini tentu terkait pada ketersediaan

dan penempatan anggota Polisi ke Satker Polairnya. Keadaan ini berhubungan dengan kompetensi anggota yang seringkali tidak sesuai dengan kompetensi tugas Polair yang cukup beresiko.

Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan tipe-tipe kapal berdasarkan informasi dari Satker Polair di berbagai wilayah. Informasi ini tentu didasarkan pada pengalaman selama menggunakannya, bukan didasarkan pada standar yang ditetapkan dalam katalog kapal dari perusahaan pengadaannya.

Tabel di atas menunjukkan adanya keunggulan dan kelemahan berdasarkan pengalaman yang dirasakan oleh para anggota Polair, bukan didasarkan gambaran yang dijelaskan oleh produsen kapal. Pengalaman para anggota tersebut menjadi penting untuk menjadi pelajaran dalam penentuan kapasitas dan spesifikasi pengadaan kapal oleh Mabes Polri.

## (2) Senjata dan Peralatan Kapal Lainnya (Alat Keselamatan)

Aspek sarana lain yang dianggap penting adalah senjata dan peralatan kapal lainnya. Walaupun jumlah senjata Polair sangat terbatas, karena terkait pada proses administrasi yang ada di satpras Polres dan uji psikotes kelayakan pemilik senjata, namun senjata yang terbatas tersebut tetap diperlukan dalam pelaksanaan tugas Polair. Pada umumnya senjata yang dimiliki atau digunakan oleh Polair adalah revolver. Pada waktu-waktu tertentu, mereka akan dipinjamkan SS V2 sabhara dari pihak Satpras Polres dalam kegiatan-kegiatan tertentu.

## 2) Prasarana Dermaga

Aspek lain yang tak kalah penting untuk menunjang pelaksanaan tugas Polair selain sarana adalah prasarana yang dimiliki atau dikelola oleh setiap satuan wilayahnya masing-masing. Prasarana itu mencakup markas, pangkalan dan mess anggota. Ketiganya walaupun berupa tempat kedudukan anggota saat bertugas dan tempat sarana mendiaminya menjadi sangat penting. Kondisi markas, pangkalan dan mess anggota yang memadai akan menunjang kinerja Polair untuk lebih baik. Terlebih ketika hal tersebut dihadapkan pada aspek kejiwaan anggota satuan dan imaje tentang Polair yang hendak dibangun.

Ketika keadaan markas, mess, dan pangkalan sangat kondusif, maka anggota Polair dapat melaksanakan tugas dengan baik. Secara kejiwaan mereka akan merasa nyaman saat berada di markas dan pangkalan, sehingga siap merespon apapun yang terjadi. Sementara saat di mess, mereka dapat beristirahat dengan baik, sehingga mereka akan segar bugar saat bertugas kembali. Demikian juga dengan keadaan pangkalan yang mencakup tempat sandar kapal dan penyimpanan bahan bakar atau peralatan kapal lainnya. Ketika pangkalan telah dimiliki, maka ada aspek untuk menjaga sebaik mungkin. Perasaan ini juga akan mendorong pada upaya untuk menjaga dan merawat sarana yang mendiaminya.

**Tabel 77. Ketersediaan Prasarana di Satker Polair**

Satker Polair	Markas/Kantor		Pangkalan		Mess Anggota	
	Hak Milik	Hak Pakai	Milik Satuan	Menumpang Pelabuhan	Ada	Tidak Ada
Ditpolair Polda Sulsel	6	-	2	-	√	-
Satpolair Polres Pangkep	-	√	-	√	-	√
Satpolair Polres Pelabuhan	-	√	-	√	-	√
Satpolair Polres Bone	-	-	-	-	-	-
Satpolair Polres Sinjai	√	-	√	-	-	√

Berdasarkan tabel di atas, maka hal paling penting yang perlu diperhatikan adalah tentang ketersediaan prasarana markas/kantor, pangkalan dan mess anggota. Hampir semua prasarana Polair berupa pangkalan masih berstatus menumpang dari pihak pelabuhan. Keadaan demikian memungkinkan kinerja Polair dapat terganggu, karena terkait pada ketergantungan yang bisa saja mempengaruhi independensi satuan dalam menjalankan tugas.

**Gambar 11. Kondisi Dermaga di Ditpolair Polda Sulsei**



**Gambar 12. Kondisi Dermaga di Ditpolair Polda Sulsei**



Gambar 13. Kondisi Jetty Dermaga di Ditpolair Polda Sulsel



### 3) Dukungan Operasional Dan Harwat

Kondisi memprihatinkan pada aspek prasarana dan sarana yang dimiliki oleh Polair pada satuan wilayah di Sulawesi Selatan bisa disebabkan oleh dua hal. Pertama, dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Tabel pembiayaan operasional dan harwat di bawah menunjukkan gejala kekurangdukungan dalam operasional dan harwat yang ada pada Satker Polair.

Tabel 78. Pembiayaan Operasional dan Harwat Satker Polair Polda Sulsel

Satker Polair	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)
Ditpolair Polda Sulsel	a. Jam Piket	18 Org	18 Org	Har Alat Fungsi	156 Unit	162
	b. Patroli Rutin	22 Org	60 Org	Har Alat Kantor	108 Unit	180
	c. Sambang Nusa	12 Org	16 Org	Har Gedung	1000 m <sup>2</sup>	1.200 m <sup>2</sup>
	d. PAM Wisata	4 Org	18 Org	Har Dermaga	1 Unit	1 Unit

Satker Polair	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)
	e. Patroli Selektif	12 Org	24 Org	Har Ran Air	1 Unit	1 Unit
	f. SAR	12 Org	24 Org	Har Roda 6	20 Unit	22 Unit
	g. Binmas Air	8 Org	14 Org	Har Roda 4	2 Unit	3 Unit
	h. Sidik	35 Kasus	36 Kasus	Har Roda 2	1 Unit	1 Unit
Satpolair Polres Pangkep	C2 C3	C2: 2 unit; C3: 1 unit	C2: 1 layak; C2: 1 tdk lyk; C3: 1 layak	C2: 1 fiber; C2: 1 alu C3: 1 fiber	40 juta 30 juta	200 juta
Satpolair Polres Pelabuhan	Kapal	2 unit	layak	Kapal	2 unit	perbaikan
Satpolair Polres Bone						
Satpolair Polres Sinjai	C3	3 unit		C3	1 unit	

Berdasarkan tabel di atas, gejala paling tampak adalah kekurangan pembiayaan dalam operasional khususnya kegiatan patroli, dan harwat pada setiap item sarana dan prasarana yang ada. Ketika pembiayaan harwat per tahun untuk membiayai perawatan terhadap kapal-kapal belum terpenuhi, maka akan mempengaruhi kelangsungan dan usia pakai daripada kapal-kapal tersebut dalam kegiatan patroli rutin. Hal tersebut tentu tidak seimbang dengan tuntutan kebutuhannya.

Begitupula dengan kurang mampuan anggota Polair dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek sarana dan prasarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah satuan, anggota Polair hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Hal itu pun pada umumnya didasarkan pada inisiatif atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan katalog kapal dan sarana lainnya, ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan.

Dalam kuesioner yang dibagikan, ada pertanyaan tentang pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki berdasarkan pelatihan yang pernah diikuti. Pada umumnya anggota Polair menjawab jarang atau tidak diikuti dalam pelatihan-pelatihan terkait operasional dan harwat yang ada karena sistem kuota yang terbatas, sehingga mereka seringkali mengalami kesulitan dalam mengatasi permasalahan yang terjadi pada

kapal, alat perlengkapan lain, senjata, dan lainnya. Tabel di bawah ini menunjukkan kurang terlibatnya anggota dalam pelatihan Harwat sarana yang ada.

Ketiadaan atau keterbatasan pelatihan yang ada seringkali dihubungkan dengan ketersediaan pada aspek pembiayaan sebagaimana disebutkan pada poin pertama di atas. Perlunya pelatihan tersebut sebenarnya ditujukan kepada anggota diharapkan dapat memangku kegiatan operasional dan harwat yang ada di Satker Polair.

### c. Kuantitas dan Kualitas Personel

#### 1) Kuantitas Personel

Ketersediaan sarana dan prasarana memang menjadi faktor penting dalam mendukung tugas Polair di wilayahnya masing-masing. Namun, ketersediaan sarana itu tidak bermakna banyak ketika jumlah anggota Polairnya sendiri sedikit dan kurang memiliki kompetensi yang sejalan dengan sarana yang tersedia. Hampir semua Satker Polair di lima lokasi penelitian mengalami kekurangan jumlah anggota, sehingga rasio yang mengawaki kapal pun seringkali kurang tercukupi. Akibatnya, sistem roling anggota untuk mengawaki kapal-kapal patrolinya memiliki tingkat intensitas tinggi. Kondisi demikian tentu akan membawa dampak fisik kelelahan yang cukup besar bagi anggota, dan termasuk beban psikologis dalam menjalankan tugas Kamtibmas di wilayah perairannya. Di bawah ini adalah tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah Polair di Sulawesi Selatan.

**Tabel 79. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polair**

Satker Polair	Jumlah			DSP	Rasio Kekurangan %
	Fungsional/ Organik	Staf Pendukung	Total		
Ditpolair Polda Sulsel	106 orang	118 orang	224 orang	Jumlah rill personel Ditpolair Polda Sulsel adalah Jumlah ABK + Jumlah Personel = 106+118=224 orang	3.6%
Satpolair Polres Pangkep					
Satpolair Polres Pelabuhan	10 orang	6 orang	16 orang	34 orang	51%
Satpolair Polres Bone	16 orang	4 orang	20 orang	34 orang	42 %
Satpolair Polres Sinjai					

Selain soal jumlah anggota, ada persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan kompetensi anggota. Kompetensi ini pada umumnya didasarkan pada tingkat kepangkatan, keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota Polair.

**Tabel 80. Keikutsertaan Anggota Dalam Pelatihan**

Satker Polair	Jenis Pendidikan/Pelatihan						
	ANT V	Pa Idik	Selam	SAR	Mesin	Radar	ATT V
Satpolair Polres Pangkep	7 orang	5 orang	-	13 orang	-	-	8 orang
Satpolair Polres Pelabuhan	-	-	-	-	-	-	-
Satpolair Polres Bone	-	-	-	3 orang	2 orang	-	-
Satpolair Polres Sinjai	-	-	-	-	-	-	-
Satpolair Polres Pangkep	5 orang	2 orang	7 orang	2 orang	-	-	-

## 2) Kualitas personel

Selain persoalan kompetensi teknis di atas, persoalan lain yang cukup mengurangi kemampuan dan kompetensi anggota Polair adalah tingkat pengetahuan bentuk-bentuk kejahatan atau gangguan Kamtibmas pada wilayah perairan. Kata pengetahuan tersebut tentu tidak hanya berhubungan dengan aspek kejadian atau peristiwa kejahatannya, tetapi juga mencakup peraturan dan undang-undang atau KUHP yang mencakupi di dalamnya. Memang pengetahuan dan pengembangan untuk penyidikannya tersebut akan dikuasai oleh anggota satuan yang berada pada seksi Gakkum, tetapi tahap deteksi, pencegahan dan penangkapan awal sebenarnya berada pada petugas patroli yang berada di lapangan. Mereka lah yang menjadi pihak penting dalam melihat dan merespon langsung bentuk kejahatan sesuai konteks waktu dan tempat delik kejahatannya.

Pengetahuan bentuk-bentuk kejahatan beserta penanganannya dapat diperoleh melalui keikutsertaan anggota Polair pada kegiatan-kegiatan sosialisasi, penyuluhan dan pendidikan khusus yang berkaitan dengan penindakan hukum di wilayah perairan. Sayangnya, dalam banyak Satker Polair di wilayah Sulawesi Selatan, keterlibatan anggota dalam kegiatan-kegiatan tersebut sangat rendah. Hal ini didasarkan pada data jenis kegiatan lain di luar patroli yang rutin dilakukan, ataupun undangan kegiatan mengikuti pelatihan atau kegiatan tersebut.

**Tabel 81. Jenis dan Jumlah Kegiatan Pengetahuan Bentuk Kejahatan**

Satker Polair	Keikutsertaan Anggota Dalam Jenis Kegiatan					Keterangan
	Seminar	Sosialisasi	Penyuluhan	Rapat Koordinasi	Diskusi Terbatas	
Ditpolair Polda Sulsel						
Satpolair Polres Pangkep	2	Sering	Tiap bulan	5 kali/bln	Tiap hari	
Satpolair Polres Pelabuhan	-	10	10	-	-	Binluh Anti Pancasila
Satpolair Polres Bone	-	1	1	1	-	
Satpolair Polres Sinjai	-	-	-	-	-	

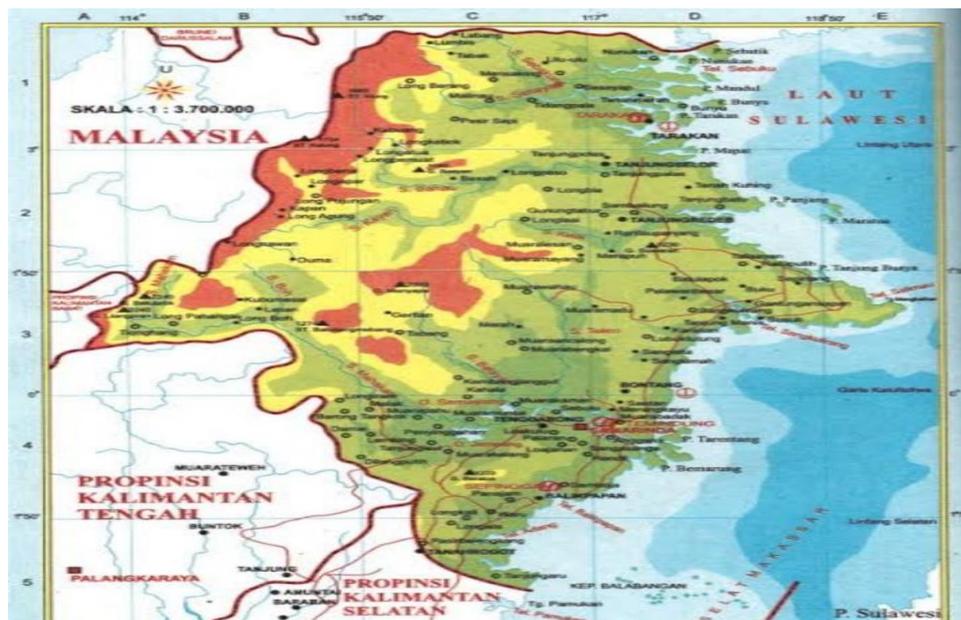
Tabel di atas menunjukkan rendahnya keikutsertaan anggota Polair di setiap wilayah satuan Polresnya. Artinya, pelaksanaan tugas Kamtibmas yang dilakukan oleh Polair lebih banyak didasarkan pada hasil *common sense*, kebiasaan umum, dan praduga dari para anggota di lapangan. Jika pembiaran ini terus dilakukan, maka antipati dan tuntutan balik terhadap Polair di wilayah Sulawesi Selatan bisa sangat mungkin terjadi pada suatu saat nanti.

## 10. Polda Kalimantan Timur

### a. Kondisi Geografis dan Gangguan Kamtibmas

#### 1) Kondisi Geografis

**Gambar 14. Provinsi Kalimantan Timur**



Wilayah perairan Kalimantan Timur terdiri dari berbagai sungai, laut dan muara. Artinya, karakter wilayahnya cukup unik, dan demikian pula keadaan dan aktivitasnya yang sedikit berbeda dengan wilayah-wilayah perairan lainnya. Perbedaan utama itu terletak pada intensitas yang tinggi lalu lintas kapal-kapal pengangkut hasil tambang, seperti batu bara dan gas bumi. Keadaan wilayah perairan Kalimantan Timur beserta ancaman atau gangguan kamtibmasnya tentu akan berbeda dengan wilayah-wilayah lainnya di Indonesia. Kondisi demikian tentu dibaca sebagai suatu tantangan tersendiri dalam pelaksanaan tugas polisi perairan, dan termasuk dalam penyediaan dan mekanisme harwat terhadap sarana dan prasarana yang dimilikinya. Harapannya, agar pelaksanaan tugas yang ada menjadi efektif, dan berhasil dalam menjaga kamtibmas, sebagaimana yang diharapkan oleh Undang-undang kepolisian RI.

Berdasarkan latar belakang di atas, khususnya terkait pada potensi-potensi dan berbagai bentuk gangguan Kamtibmas pada wilayah perairan di Kalimantan Timur, maka pengukuran efektivitas sarana dan prasarana yang menunjang pelaksanaan tugas satuan polisi perairan pada tingkat Polda (Ditpolair) dan Polres menjadi sangat penting untuk diungkapkan. Sarana dan prasarana bukanlah sekadar barang yang tidak berarti apa-apa atau sekadar pelengkap tugas saja. Namun, di dalamnya memiliki arti penting yang tidak bisa dipisahkan dari sisi kemampuan anggotanya. Keberadaannya menjadi bagian penting dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya sehingga bersifat efektif, efisien dan tepat sasaran. Ketepatan sarana dan prasarana polisi perairan seperti kapal beserta alat perlengkapannya, senjata, pangkalan, mess, dan lainnya tentu harus sesuai dengan karakter wilayah perairannya. Jika tidak sesuai dengan wilayah perairannya, maka pelaksanaan tugas dan fungsi, khususnya dalam kaitan penindakan dan penegakan hukum (Gakkum) dan patroli pemeliharaan Kamtibmas akan sangat terhambat.

Dengan cara pandang seperti itulah, maka penelitian pada tujuh satuan polisi perairan pun dilakukan. Tujuh obyek penelitian tersebut adalah (i) Ditpolair Polda Kalimantan Timur di Balikpapan; (ii) satuan polisi perairan di Polres Balikpapan; (iii) satuan polisi perairan di Polres Kutai Kartanegara; (iv) satuan polisi perairan Polres Bontang; (v) satuan polisi perairan di Polres Penajem Paser Utara (PPU); (vi) satuan polisi perairan di Polres Paser; dan (vii) observasi ketersediaan sarana dan prasarana milik Ditpolair di Berau. Berdasarkan penggalian data dengan wawancara mendalam, Focus Group Discussion, penyebaran kuesioner dan dokumen yang disajikan.

## 2) Kondisi Gangguan Kamtibmas

Salah satu tugas menjaga Kamtibmas di wilayah perairan adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelaku dan bentuk-bentuk pelanggaran atau kejahatan yang memiliki delik hukum di dalamnya. Kasus illegal logging, penyelundupan barang, human trafficking, kekerasan yang menghilangkan nyawa, pencurian, dan lainnya telah jelas diatur dalam KUHP. Namun, ada beberapa kasus pelanggaran yang masih bersifat abu-abu, baik dalam perosalan delik hukumnya ataupun berdasarkan pihak yang berwenang melakukan penyidikan terhadapnya.

Wilayah perairan adalah wilayah yang sangat ramai dengan lembaga-lembaga yang berwenang menangani pelanggaran di dalamnya. Terlebih ketika kewenangan penyeldiikan dan penyidikan juga bisa dilakukan oleh pihak-pihak lain di luar Kepolisian. TNI AL, KKP, Bea Cukai dan Imigrasi misalnya memiliki kewenangan penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan. Walaupun masing-masing memiliki karakter khusus terhadap kasus dan tempat kejahatannya, namun ia seringkali bertabrakan antara satu lembaga dengan lembaga lainnya. Koordinasi dan kerjasama antar pihak menjadi sangat penting dan strategis untuk penanganan berbagai bentuk pelanggaran yang ada. Sayangnya, ada beberapa lembaga di beberapa wilayah satuan Polres Kalimantan Timur yang masih bersifat ego sektoral, sehingga seringkali terjadi tumpang tindih dalam penanganan kasus hukumnya.

Dalam proses, alur dan mekanisme penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan, sebenarnya sama saja dengan mekanisme yang dilakukan pada kasus-kasus kejahatan di wilayah daratan yang dilakukan oleh para penyidik Polisi di satuan polresnya masing-masing. Untuk menunjukkan bahwa Polisi perairan telah menjalankan tugas Kamtibmas dengan mekanisme penyelidikan dan penyidikan yang benar, maka terlampir jumlah dan tahapan penyelidikan dan penyidikan yang pernah dilakukan oleh satuan Polisi perairan di wilayah Kalimantan Timur.

**Tabel 82. Jumlah dan Tahapan Penyelidikan dan Penyidikan  
Pelanggaran Januari s.d. Maret 2018**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah Kasus	Tahapan					
		Penangkapan	Olah TKP	Penyelidikan	Penyidikan	P21	Penyelesaian
Ditpolair	22	21	1	-	-	17	20
Polres Balikpapan	-	-	-	-	-	-	-
Kutai Kertanegara	2	2	2	2	2	√	-
Bontang	-	-	-	-	-	-	-
Panajam Paser Utara	-	-	-	-	-	√	-
Paser	1	1	1	1	1	-	Proses
Berau	2	2	-	-	-	√	2

**b. Kondisi Sarpras**

**1) Sarana Polair Polda**

**a) Ketersediaan Sarana Satpolair Polda**

Ketersediaan sarana kapal yang diperuntukkan bagi Polisi perairan di wilayah Kalimantan Timur dapat ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

**Tabel 83. Ketersediaan Sarana di Satuan Polisi Perairan Polda Kaltim**

Satuan Polisi Perairan	Kapal		Senjata	Alat Penyelamatan		Radar & Komunikasi
	Jenis	Jumlah		Live Jacket	Alat Apung	
Ditpolair	C2	25	262	138	26	-
Polres Balikpapan	C2	2	-	7	4	-
Polres Kutai Kertanegara	C2	2	5	14	1	6
Bontang	C2	3	6	8	-	-
Polres Panajam Paser Utara	C2 C3 40 PK	3	SS1 V2	8	2	2
Polres Paser	C2	1	2	4	2	1
	C3	1	-	4	1	1
	Non Type 40 Hp	1	-	-	-	-
Polres Berau	C3	3	3	10	3	1 UNIT ALKON

Berdasarkan tabel di atas, beberapa wilayah memiliki jenis kapal yang sesuai dengan karakter wilayahnya. Kapal type C2 fiber akan sangat cocok digunakan untuk wilayah dengan karakter perairan yang tenang dan dangkal. Wilayah Kaltim bisa dikategorikan cocok untuk type C2. Sementara kapal C2 yang menggunakan besi cocok digunakan untuk wilayah yang berbatu karang tajam dan yang memiliki tunggak-tunggak pohon bakau. Namun, usulan penggunaan kapal C2 besi sebenarnya hanya berasal dari anggota Polisi perairan yang tidak didasarkan pada konsekuensi lain seperti bahan bakar, biaya perawatan, dan lainnya. Usulan penggunaan kapal besi C2 saat itu dihadapkan pada persoalan bahayanya tunggak pohon bakau yang banyak berada di wilayah-wilayah perairan pesisir Timur.

Selain persoalan type kapal, persoalan lain adalah keterbatasan dan tata kelola persenjataan yang ada. Terkecuali di Ditpolair yang memiliki senjata yang melekat pada personel dan markas dengan jumlah yang cukup memadai (walaupun tidak sebanding dengan jumlah anggota personel), maka jumlah dan type senjata satuan-satuan Polisi perairan di tingkat polres tidak sebanding dengan tingkat ancaman dan bentuk kejahatan yang ada di kawasan perairannya. Tipe senjata yang ada dan sering digunakan anggota adalah revolver pinjaman dari bagian Sarpras Polres. Jumlahnya rata-rata hanya dua pucuk senjata yang biasanya akan digunakan oleh Kasat Polair dan Kanit Gakkum Polair.

Jika ada kegiatan patroli biasa, maka dua senjata revolver tersebut akan digunakan oleh anggota untuk pelaksanaan tugasnya. Sementara jika ada kegiatan khusus, di mana ada karakter khusus bentuk kejahatan atau patroli bersama (*on board*), maka persenjataan yang ada akan ditambah oleh Satpras Polresnya. Senjata SS V2 Sabhara seringkali dipinjamkan untuk satuan Polisi perairan saat pelaksanaan tugas khusus tersebut. Dalam banyak kasus, SS V2 Sabhara seringkali memiliki banyak kelemahan. Senjata ini memang dirancang khusus untuk penembakan di daratan, bukan di atas perairan. Risiko macet akibat karat dan percikan air laut sangat tinggi, belum lagi ditambah magazine yang seringkali macet karena terjadi pelebaran bungkus magazine yang ada.

Selain kapal dan persenjataan, sistem radar (GPS) dan komunikasi adalah satu-satunya sarana Polisi perairan yang seringkali dilupakan. Hampir semua satuan Polisi perairan di wilayah-wilayah penelitian tidak memiliki atau didibekali sistem radar dan komunikasi yang melekat di dalam kapalnya. Dalam soal alat

penentuan arah, kapal-kapal dan anggota Polisi perairan hanya dibekali dengan kompas yang bersifat manual dan sederhana saja. Banyak GPS di kapal-kapal C2 dan C1 kiriman Mabes dan Ditpolair yang rusak dan tidak bisa diperbaiki kembali, sehingga penggunaan teknik-teknik manual pun akhirnya dilakukan.

Hal lain yang cukup memprihatinkan adalah ketiadaan alat komunikasi yang dimiliki oleh Polisi perairan, baik yang melekat pada anggota, kapal, ataupun di atas kapal. Penggunaan radio HT, Reviter dan lainnya jarang ditemukan pada tingkat satuan Polisi perairan di berbagai Polres. Keterbatasan ini tentu sangat mengganggu komunikasi para anggota yang bertugas di lapangan dengan markas dan pimpinannya. Untuk mengurangi keterbatasan itu, para anggota yang bertugas pada umumnya hanya akan menggunakan alat komunikasi yang bersifat pribadi, seperti telepon, SMS, dan media sosial melalui HP yang dimilikinya sendiri. Penggunaan HP anggota seringkali terhambat oleh ketiadaan jaringan di tengah lautan ataupun di aliran sungai yang jauh di pedalaman atau di lautan lepas.

Keterbatasan sarana yang dimiliki oleh satuan Polisi perairan di atas terjadi akibat tiga kondisi yang saling terkait. Kondisi pertama tentu disebabkan oleh dukungan pendanaan yang diterima oleh Kepolisian RI secara nasional ataupun pada tingkat satuan Polda dan Polres. Kondisi kedua disebabkan oleh tidak adanya standar minimum sarana yang dibuat oleh markas besar Kepolisian perairan pada setiap itemnya. Kondisi ketiga disebabkan oleh ketidakselarasan antara kebutuhan sarana berdasarkan karakter wilayah satuan Polisi perairannya dengan penyediaan sarana yang dikirim ke tingkat satuan Polisi di daerahnya. Dalam kasus penetapan standar minimum, maka setidaknya merujuk pada sistem katalog peralatan yang melekat pada proses pembelian atau pengirimannya. Sementara rasio jumlahnya bisa disesuaikan dengan standar umum yang berlaku dalam setiap item ketersediaan sarana yang ada.

#### **b) Jumlah dan Usia Pakai Sarana serta Pemanfaatannya**

Demikian juga ada kecenderungan bahwa kapal-kapal pengadaan lama juga seringkali tidak dihitung dalam penganggaran DIPA, walaupun perencanaan anggaran harwatnya telah diusulkan oleh pihak Polres dan Polda. Pada akhirnya, usia pakai kapal pun semakin sedikit, karena terjadinya pembiaran terhadap kerusakan yang terjadi atau saat usia pakai komponen harus diganti. Jika kondisi seperti ini dibiarkan, maka akan terjadi fenomena kerusakan

kapal dan usia pakai kapal Polisi perairan yang sangat rendah. Hal tersebut tentu akan sangat mengganggu kinerja kelembagaan Polri dan merugikan keuangan negara yang sangat besar. Berikut adalah tabel Jumlah dan Usia Pakai Kapal dan peralatan di dalamnya pada satuan wilayah Polisi perairan di Kalimantan Timur.

**Tabel 84. Type, Jumlah, dan Usia Pakai Sarana di Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Kapal			Alat Penyelamatan		
	Jenis	Jumlah	Usia pakai	Jaket	Alat Apung	Usia Pakai
Ditpolair	C2	25	3-23		Perahu karet	1-33
Polres Balikpapan	C	2	1-7		Perahu karet	1
Kutai Kertanegara	C	3	1 - 20	16	Perahu Karet	1 - 6
Bontang	C	3	2-25		-	-
Panajam Paser Utara	C2 C3 Non Standar 40 PK	2	C2 = 6 th C3 = 1 th 40PK=13th	8	2	6 th
Paser	C2 C3 Non Type 40 Hp	1 1 1	6 1 8	4 4 -	2 1 -	6 1 -
Berau	C3 Perahu karet	3 1	3-23	-	Perahu Karet	1-33

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat adanya dua kecenderungan yang mencolok. Dalam kasus kapal dan peralatan penyelamatan, rata-rata memiliki usia yang sama, karena pada umumnya peralatan penyelamatan menjadi bagian dalam proses pelelangan pengadaan kapal. Namun persoalannya, usia pakai keduanya sangat berbeda. Kapal dan mesinnya bisa bertahan di atas 10 tahun penggunaan, walaupun ia sebenarnya dirancang untuk usia 20 sampai 30 tahun dari awal pengadaan barunya. Sementara usia pakai peralatan penyelamatan itu hanya mampu berkisar 3 sampai 5 tahun. Jika peralatan ini diasumsikan sama dengan usia kapal, dan penggunaannya sama dengan proses operasional kapal, maka ia akan sangat membahayakan personel yang mengawakinya. Selain itu, rasa percaya diri para personel dalam mengawakinya pun akan berkurang.

Usia pakai kapal tentu akan sangat berbeda dengan usia pakai mesin sebagai komponen utamanya. Kapal akan lebih awet atau memiliki masa pakai lebih lama dibandingkan dengan usia pakai mesinnya. Jika tidak terjadi kejadian khusus seperti tabrakan dengan kapal lain, terterjang oleh kayu-kayu besar, atau tertancam

oleh tunggak-tunggak batang pohon bakau, kadar asin yang tidak ekstrem, dan kejadian terbalik, maka usia pakainya bisa bertahan maksimal di atas 30 tahun. Keadaan ini sangat berbeda dengan mesin sebagai komponen utamanya. Masa pakai mesin pada umumnya lebih rendah dibandingkan komponen keras lainnya.

Mesin ibarat “komponen lunak” yang berada pada kapal sebagai “komponen kasar”nya. Masa pakai mesin sangat terbatas, masa efektifnya tidak lebih dari 10 tahun lamanya. Setelah lebih dari 10 tahun, maka sebuah mesin tempel kapal yang terkenal sekalipun akan mengalami penyusutan drastis, terlebih ketika mesin tersebut tidak terawat dengan baik. Perawatan itu tentu berhubungan dengan siklus penggantian komponen yang aus dan habis masa pakainya, perawatan dari korosi (karat), serta penggunaan BBM dan pelumas yang tepat dan tidak menyalahi aturan spesifikasi yang ada.

Pada umumnya, dengan pembiayaan yang sangat terbatas pada tingkat satuan Polres, maka penggunaan BBM dan minyak pelumas yang tidak sesuai serta ketidaksegeraan dalam penggantian komponen yang sudah aus dan melebihi masa pakai telah menyebabkan masa pakai mesin tersebut berjangka waktu sangat pendek. Filter atau saringan olie merupakan salah satu komponen yang dianggap memiliki masa pakai paling pendek, dan ia seringkali dibiarkan sehingga akhirnya terjadi penggumpalan atau pencampuran antara BBM dengan air di dalam mesin sendiri

### **c) Usia Pakai dan Tingkat Kerusakan Prasarana**

Hal paling sering dilupakan pada pengukuran efektivitas kinerja adalah ketersediaan, kelayakan, usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana yang ada. Sebagaimana disebutkan sebelumnya bahwa prasarana itu mencakup markas, pangkalan (tempat bersandar dan berlabuhnya kapal), dan mess personel anggota. Selain soal kelayakan, jumlah dan rasio perbandingannya dengan anggota yang ada di suatu satuan markas, maka usia pakai dan tingkat kerusakan prasarana juga menjadi faktor yang dapat mempengaruhi kinerja satuan Polisi perairan.

Jika diamati secara seksama markas, pangkalan dan (ketiadaan) mess anggota yang memprihatinkan itu rata-rata berada di bawah kewenangan Polres. Sepertinya beban Polres sangat besar untuk menaungi satuan organik dan fungsional lain di dalamnya, sehingga mereka seringkali “menganaktirikan” keberadaan satuan Polisi perairan dari sisi dukungan sarana, prasarana, operasional, harwat, dan lainnya. Pihak Polres hanya menekankan kegiatan operasional kapal dengan penilaian biaya patroli sekian hari dalam satu tahunnya, tetapi sering melupakan dukungan pendanaan

untuk pengadaan dan perawatan gedung markas, pangkalan dan mess anggota Polisi perairan.

Hal ini disebabkan oleh DIPA anggaran berbasiskan pada satuan polres, bukan DIPA berbasiskan kegiatan. Pihak perencanaan anggaran di Polres yang kemudian merancang dan mengalokasikan anggaran sesuai profil berbagai satuan yang ada di wilayah Polresnya. Karena beban anggaran yang cukup besar itulah, maka dukungan prasarana terhadap satuan Polisi perairan seringkali menjadi sangat kurang. Terlebih ketika rencana penganggaran tingkat Polres didasarkan pada jumlah personel satuan Polisi perairan, maka hal tersebut kembali menjadi aspek yang melemahkan dukungan Polres kepada satuan Polisi perairannya.

Pada umumnya, jumlah personel di satuan perairan Kalimantan Timur adalah berkisar antara 10 sampai 15 anggota, baik yang bersifat struktural, organik ataupun staf pendukungnya. Jumlah tersebut jauh dari DSP yang ditetapkan pada setiap satuan Polisi perairan di tingkat Polresnya. Jika kondisi demikian terus berlanjut, maka keadaan prasarana satuan Polisi perairan dari hari ke hari akan semakin memprihatinkan.

#### **d) Keunggulan dan Kelemahan Sarpras Yang Dimiliki**

Perhatian terhadap ketersediaan dan keberadaan sarana dan prasarana yang mendukung kinerja Polisi perairan pada umumnya didasarkan pada rasio jumlah, usia pakai, dan keunggulan yang terdapat di dalamnya. Rasio jumlah dan usia pakai telah diterangkan secara detail di bagian sebelumnya. Pada pembahasan ini kita mengungkap mengenai aspek keunggulan dan kelemahan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh satuan Polisi perairan di wilayah Kalimantan Timur. Bagian ini kita akan ungkap item per itemnya.

##### **(1) Kapal**

Seluruh satuan Polisi perairan, baik di tingkat Ditpolair ataupun Satpolair Polres seluruhnya memiliki kapal dengan berbagai typenya. Masalah jumlah kapal tersebut cukup bervariasi, sebagaimana tabel 4 yang dituangkan di atas. Beberapa satuan Polisi perairan di tingkat Polres memang seringkali menghadapi persoalan tentang rasio jumlah kapal dengan jumlah anggota yang mengawakinya. Hal ini tentu terkait pada ketersediaan dan penempatan anggota Polisi ke satuan Polisi perairannya. Sayangnya, tidak semua personel Polisi dapat serta merta (mau) ditempatkan di satuan Polisi

perairan tersebut. Keadaan ini berhubungan dengan kompetensi anggota yang seringkali tidak sesuai dengan kompetensi tugas Polisi perairan yang cukup beresiko.

Kemampuan mengelola kapal dan mengatasi kejahatan perairan dengan berbagai bentuknya adalah tuntutan tugas yang tidak semua orang dapat lakukan. Kapal menjadi sarana utama pelaksanaan tugas satuan Polisi perairan. Oleh karena itulah, spesifikasi kapal yang ada pun harus disesuaikan dengan karakter wilayah perairan yang menjadi area tugas satuan Polisi perairan di tingkat Polres. Sayangnya, pengadaan kebutuhan kapal itu seringkali tidak sesuai dengan wilayah perairannya. Pengadaan kapal kurang memperhatikan konteks dan karakter wilayah perairan di tingkat Polres.

Padahal kapal di tingkat Polres merupakan sarana di garda paling depan dalam menciptakan Kamtibmas di wilayah tugasnya. Jumlah dan type kapal di satuan Polres juga tidak bervariasi sebagaimana kapal-kapal yang dimiliki dan berada di bawah tata kelola Ditpolair Balikpapan. Di Ditpolair, kapal-kapalnya cukup variatif, baik dari jenis, type, dan spesifikasinya.

Tabel di bawah ini menjelaskan keunggulan dan kelemahan type-type kapal berdasarkan informasi dari satuan Polisi perairan di berbagai wilayah. Informasi ini tentu didasarkan pada pengalaman selama menggunakannya, bukan didasarkan pada standar yang ditetapkan dalam katalog kapal dari perusahaan pengadaannya.

**Tabel 85. Keunggulan dan Kelemahan Kapal**

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
B1	Pertamax	Kekuatan mesin 220-330 PK	Panjang 45 meter, 24 knot, muat 20 awak,	Berat 100 ton, harga lebih mahal
C1	Pertamax/Pertalite	2 unit Mesin dalam	Panjang 16 meter, Kecepatan 30 knot, muat 6 awak, daya jelajah 400 note mile	
C2	Pertamax	Mesin dalam	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>• Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>• Pemakaian BBM lebih banyak,</li> </ul>

Type Kapal	Bahan Bakar	Model Mesin	Keunggulan	Kelemahan
				karena tenaa mesinnya besar. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belum dilegkapi dapur masak bila piket berhari-hari.</li> </ul>
C3	Pertamax/pertalite	Mesin tempel tunggal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Olah gerak lebih mudah karna body lebih ringan.</li> <li>• Mesin sudah standar sesuai dengan body kapal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Body agak tipis bila merapat ke dermaga khawatir pecah.</li> <li>• Pemakaian BBM lebih banyak, karena tenaa mesinnya besar.</li> <li>• Belum dilegkapi dapur masak bila piket berhari-hari.</li> </ul>

Tabel di atas menunjukkan adanya keunggulan dan kelemahan berdasarkan *common sense* atau pengalaman yang dirasakan oleh para anggota Polisi perairan, bukan didasarkan pada iklan atau gambaran yang dijelaskan oleh produsen kapalnya. Pengalaman para anggota tersebut menjadi penting untuk menjadi pelajaran dalam penentuan kapasitas dan spesifikasi pengadaan kapal oleh Mabes Polri.

## (2) Senjata dan Peralatan Kapal Lainnya (Alat Keselamatan)

Aspek sarana lain yang dianggap penting adalah senjata dan peralatan kapal lainnya. Walaupun jumlah senjata Polisi perairan sangat terbatas, karena terkait pada proses administrasi yang ada di satpras Polres dan uji psikotes kelayakan pemilik senjata, namun senjata yang terbatas tersebut tetap diperlukan dalam pelaksanaan tugas Polisi perairan. Pada umumnya senjata yang dimiliki atau digunakan oleh Polisi perairan adalah revolver. Pada waktu-waktu tertentu, mereka akan dipinjamkan SS V2 sabhara dari pihak Satpras Polres dalam kegiatan-kegiatan tertentu.

## 2) Prasarana Dermaga, Mess dan Standar Minimum

Aspek penting lain yang menunjang pelaksanaan tugas Polisi perairan selain sarana adalah prasarana yang dimiliki atau dikelola oleh setiap satuan wilayahnya masing-masing. Prasarana itu mencakup markas, pangkalan dan mess personel. Ketiganya walaupun berupa tempat kedudukan anggota saat bertugas dan tempat sarana mendiaminya

menjadi sangat penting. Kondisi markas, pangkalan dan mess personel yang memadai akan menunjang kinerja Polisi perairan untuk lebih baik. Terlebih ketika hal tersebut dihadapkan pada aspek kejiwaan personel satuan dan imaje tentang Polisi perairan yang hendak dibangun.

Ketika keadaan markas, mess, dan pangkalan sangat kondusif, maka personel Polisi perairan dapat melaksanakan tugas dengan baik. Secara kejiwaan mereka akan merasa nyaman saat berada di markas dan pangkalan, sehingga siap merespon apapun yang terjadi. Sementara saat di mess, mereka dapat beristirahat dengan baik, sehingga mereka akan segar bugar saat bertugas kembali. Demikian juga dengan keadaan pangkalan yang mencakup tempat sandar kapal dan penyimpanan bahan bakar atau peralatan kapal lainnya. Ketika pangkalan telah dimiliki, maka ada aspek untuk menjaga sebaik mungkin. Perasaan ini juga akan mendorong pada upaya untuk menjaga dan merawat sarana yang mendiaminya.

Hubungan korelasional seperti di atas menjadi efektif, ketika personel secara kejiwaan berada pada keadaan nyaman dan bangga terhadap prasarana yang dimilikinya. Kenyamanan pun dapat diperoleh ketika imaje yang baik hadir di tengah masyarakat terkait pada prasarana yang dimilikinya, dan tentu ditunjang oleh sarana dan kompetensi personel yang cukup baik pula. Pencitraan tersebut secara sosial adalah hal baik dalam membangun kinerja Kepolisian RI, termasuk di dalamnya Polisi perairan. Berikut ini adalah tabel prasarana yang dimiliki oleh satuan Polisi perairan di wilayah Polda Kalimantan Timur.

**Tabel 86. Ketersediaan Prasarana di Satuan Polisi Perairan Kaltim**

Satuan Polisi Perairan	Mako		Pangkalan		Mess Anggota	
	Hak Milik	Hak Pakai	Milik Satuan	Menumpang Pelabuhan	Ada	Tidak Ada
Ditpolair	-	√	-	√	√	-
Polres Balikpapan	-	√	-	√	-	√
Kutai Kertanegara	-	√	-	√	-	√
Bontang	-	-	-	-	√	-
Panajam Paser Utara	√	-	-	√	-	√
Paser	-	-	-	√	-	√
Berau	√	-	√	-	-	-

Berdasarkan tabel di atas, maka hal paling penting yang perlu diperhatikan adalah tentang status kepemilikan dari keberadaan markas, pangkalan dan mess anggota. Hampir semua prasarana Polisi perairan tersebut masih berstatus hak pakai dari pihak pelabuhan, pemerintah daerah dan bahkan ada dari masyarakat, bukan status hak milik Polri. Keadaan demikian memungkinkan kinerja Polisi perairan dapat terganggu, karena terkait pada ketergantungan yang bisa saja mempengaruhi independensi satuan dalam menjalankan tugas. Hal lain yang perlu diperhatikan adalah keadaan masing-masing item prasarana tersebut pada umumnya kusam, kumuh, dan tidak menggambarkan sebuah bangunan yang memiliki imaje yang membanggakan bagi Polisi perairan sendiri. Hampir dapat dikatakan bahwa seluruh prasarana pada satuan Polisi perairan di Kalimantan Timur tersebut dalam kondisi yang memprihatinkan.

### 3) Dukungan Operasional dan Harwat

Kondisi memprihatinkan pada aspek prasarana dan sarana yang dimiliki oleh Polisi perairan pada satuan wilayah di Kalimantan Timur bisa disebabkan oleh dua hal. *Pertama*, dukungan operasional dan harwat yang kurang memadai. Aspek pertama ini pada umumnya adalah terkait pada pendanaan yang ditetapkan oleh Mabes Polri yang seringkali tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada. Hampir pada seluruh satuan Polisi perairan di tingkat polres, pembiayaan Harwat rata-rata berkisar pada 30-60% dari anggaran yang dibutuhkan. Keadaan demikian tentu sangat mengganggu kegiatan operasional dan perawatan sarana dan prasarana yang ada. Tabel pembiayaan operasional dan harwat di bawah menunjukkan gejala kekurangdukungan dalam operasional dan harwat yang ada pada satuan Polisi perairan.

**Tabel 87. Pembiayaan Operasional dan Harwat Satuan Polisi Perairan**

Satuan Polisi Perairan	Operasional			Harwat		
	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)	Jenis	Jumlah	Usulan (Kelayakan)
Ditpolair	Patroli	42 Jt	± 150 Jt	Perbaikan	42 Jt	150 Jt
Polres Balikpapan	Patroli	54 Jt	± 185 Jt	Pemeliharaan	17 Jt	± 99 Jt
Kutai Kertanegara	Patroli	29.4 Jt	58.8 Jt	Perbaikan	34 Jt	51 Jt
Bontang	-	-	-	Perbaikan	51 Jt	± 80 Jt
Panajam Paser Utara	Patroli	50 Jt	± 100 Jt	Perbaikan	51 Jt	± 100 Jt
Paser	Patroli	39.249 Jt	± 60 Jt	Perbaikan	34 Jt	± 64 Jt
Berau	Patroli	-	-	-	-	-

Berdasarkan tabel di atas, gejala paling tampak adalah kekurangan pembiayaan dalam operasional khususnya kegiatan patroli, dan harwat pada setiap item sarana dan prasarana yang ada. Ketika pembiayaan harwat hanya rata-rata berjumlah Rp. 24 juta sampai 42 juta per tahun, dan jumlah tersebut harus membiayai perawatan terhadap dua kapal C2 sebagaimana umumnya dimiliki oleh setiap satuan wilayah, beberapa speedboat, memperbaiki pangkalan, dan sebagainya, maka jumlah tersebut tentu tidak seimbang dengan tuntutan kebutuhannya.

Kedua, kurang mampuan anggota Polisi perairan dalam melaksanakan operasi dan harwat pada aspek prasarana dan sarana yang ada. Perlu diakui bahwa pembiayaan memang sangat penting dalam kegiatan operasional dan harwat pada sarana dan prasarana yang ada, namun ada aspek lain yang cukup penting di dalamnya. Hal lain itu terkait pada tingkat komitmen dan pengetahuan anggota dalam melaksanakan harwat, khususnya pada sarana kapal, persenjataan, alat komunikasi, dan radar. Banyak kasus yang terjadi di wilayah satuan, anggota Polisi perairan hanya dibekali pengetahuan dasar tentang kapal dan operasionalnya. Hal itu pun pada umumnya didasarkan pada inisiatif atau pengalaman pribadi, bukan didasarkan pada pembacaan katalog kapal dan sarana lainnya, ataupun pada pelatihan yang intens dilakukan.

### **c. Kuantitas dan Kualitas Personel Polda**

Ketersediaan sarana dan prasarana memang menjadi faktor penting dalam mendukung tugas Polisi perairan di wilayahnya masing-masing. Namun, ketersediaan sarana itu tidak bermakna banyak ketika jumlah personel Polisi perairannya sendiri sedikit dan kurang memiliki kompetensi yang sejalan dengan sarana yang tersedia. Hampir semua satuan Polisi perairan di lima lokasi penelitian mengalami kekurangan jumlah personel, sehingga rasio yang mengawaki kapal pun seringkali kurang tercukupi. Akibatnya, sistem roling anggota untuk mengawaki kapal-kapal patrolinya memiliki tingkat intensitas tinggi. Kondisi demikian tentu akan membawa dampak fisik kelelahan yang cukup besar bagi anggota, dan termasuk beban psikologis dalam menjalankan tugas Kamtibmas di wilayah perairannya.

Berdasarkan jumlah personel yang tersedia dan Daftar Susunan Personel (DSP) dari setiap satuan Polisi perairan dan Ditpolair, maka rasio kekurangannya rata-rata 50 sampai 100%. Rupanya selain soal pengadaan personel baru pada tingkat Tamtama dan Bintara yang setiap tahunnya berkurang, maka faktor kemauan personel Polisi umum yang mau dipindahkan ke Polisi perairan sangat rendah. Ada beberapa alasan keengganan ataupun ketidakmauan personel Polisi tersebut, misalnya (i) kompetensi dan keahlian yang dimiliki tidak berhubungan erat dengan kebutuhan Polisi di wilayah perairan; (ii) risiko tugas yang sangat tinggi, karena berada di wilayah atau

lingkungan yang cukup berbahaya; (iii) jaminan ekonomi yang kurang menarik; dan (iv) alasan daerah tugas yang jauh dari tempat tinggal.

Pada lima tahun terakhir, hampir seluruh satuan Polisi perairan tidak mendapatkan tambahan personel, sehingga usia rata-rata para anggotanya pun berada pada usia menengah. Di bawah ini adalah tabel jumlah dan DSP pada setiap satuan wilayah Polisi perairan di Kalimantan Timur.

**Tabel 88. Jumlah dan DSP Satuan Wilayah Polisi Perairan di Kalimantan Timur**

Satuan Polisi Perairan	Jumlah			DSP	Rasio Kekurangan %
	Fungsional/ Organik	Staf Pendukung	Total		
Ditpolair	219	-	219	270	19 %
Polres Balikpapan	16	-	16	34	47 %
Kutai Kertanegara	15	-	15	34	56 %
Bontang	18	-	18	34	53 %
Panajam Paser Utara	8	-	8	32	75 %
Paser	10	-	10	34	29 %
Berau	10	-	10	10	0 %

Selain soal jumlah personel, ada persoalan pelik lainnya yang berhubungan dengan kompetensi anggota. Kompetensi ini pada umumnya didasarkan pada tingkat kepangkatan, keahlian dan keterampilan atau pendidikan yang pernah diikuti oleh anggota Polisi perairan. Di bawah ini adalah tabel kompetensi anggota Polisi perairan di seluruh wilayah satuan lokasi penelitian.

**Tabel 89. Keikutsertaan Anggota Dalam Pelatihan dan Pendidikan**

Satuan Polisi Perairan	Jenis Pendidikan/Pelatihan						
	ANT 5	Pa Idik	Selam	SAR	Mesin	Radar	Nautice
Ditpolair	-	1	-	1	-	2	-
Polres Balikpapan	-	1	3	6	3	-	4
Kutai Kertanegara	-	1	-	1	-	-	-
Bontang	-	-	-	1	-	-	-
Panajam Paser Utara	1	1	-	-	-	-	-
Paser	-	2	-	-	1	-	-
Berau	-	-	-	-	-	-	-

Jika ditilik dari keikutsertaan anggota personel di atas, maka jumlahnya sangat rendah. Perbandingannya rata-rata berada pada posisi 5:1. Artinya, dari lima anggota yang ada, maka hanya satu saja yang mengikuti pelatihan. Pelatihan yang diikutinya pun pada umumnya adalah pelatihan dasar, seperti pelatihan yang menjadi syarat masuknya seseorang menjadi anggota Polisi perairan. Jika kondisi seperti ini terus berlanjut, maka kompetensi anggota tentu sangat rendah, dan hal tersebut akan berpengaruh terhadap pekerjaan. Ketidakmampuan bermanuver kapal, baik dalam pengejaran, pemahaman arus sungai dan laut, patroli biasa ataupun saat parkir, serta proses pemeliharaan dan perawatan kapan dan mesin yang tidak semua anggota Polisi perairan mampu melakukannya menjadi bukti penting dari rendahnya kompetensi tersebut.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **1. Kesimpulan**

Penelitian tentang Efektivitas Sarana Prasarana Polisi Perairan Dalam Rangka Mewujudkan Kamtibmas di Wilayah Perairan Indonesia yang di laksanakan pada sepuluh Polda dan Polres jajaran telah menghasilkan beberapa kesimpulan, antara lain sebagai berikut:

##### **a. Kondisi Geografis dan Gangguan Kamtibmas**

- 1) Kondisi geografi perairan di indonesia memiliki karakteristik yang berbeda-beda, pada wilayah jawa dan kalimantan memiliki sungai dangkal yang dapat digunakan untuk transportasi, sedangkan pada wilayah indonesia bagian timur, kontur perairannya sangat dalam dan bergelombang besar serta dibentengi dengan bukit-bukit karang terjal dan berbatu cadas sedangkan pada wilayah di indonesia bagian barat cukup beragam dengan klasifikasi wilayahnya masing-masing yang di dalamnya ada gelombang besar, samudra pasifik, berbagai gugusan pulau, risiko bencana angin kencang, gempa bumi dan tsunami yang sangat besar.
- 2) Gangguan kamtibmas di wilayah perairan saat ini sangat beragam disertai dengan terjadi peningkatan kasus pada setiap wilayah namun pada penyelesaian perkara masih rendah.

##### **b. Kondisi Sarana prasarana**

- 1) Sarana kapal pada umumnya belum sesuai dengan kebutuhan dan kondisi wilayah perairan, hal tsb dikarenakan kurang optimalnya perencanaan dan persiapan, serta kurangnya kajian yang komprehensif yang mengawali pengadaan sarana dan prasarana kapal.
- 2) Prasarana berupa dermaga pada umumnya masih menumpang dengan pihak lain sehingga terhambatnya kegiatan operasional.
- 3) Anggaran tidak seimbang atau tidak sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaan operasi dan harwat sarana dan prasarana yang ada

### c. Kuantitas dan Kualitas Personel Polda

- 1) Kuantitas personel masih belum sesuai dengan dspp yang ada sehingga berdampak terhadap terhambatnya operasional sat polair di lapangan.
- 2) Kualitas personel masih kurang kompetensi yang dimiliki terutama nakhoda kapal pada umumnya belum memiliki sertifikasi nautika (ANT) dan teknik (ATT)

## 2. Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian/temuan di lapangan, maka ada beberapa rekomendasi terkait dengan satuan polisi perairan di lingkungan Polda dan Polres antara lain sebagai berikut :

- a. Pengadaan dan distribusi sarana kapal agar disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi wilayah perairan dengan melakukan perencanaan dan kajian yang komprehensif;
- b. Agar pengadaan kapal tersebut dengan design lambung kapal selain disesuaikan dengan karakteristik daerah operasi juga penggunaan bahan alumunium *alloy-marine grade* untuk kapal-kapal tipe C1 dan C2, dan penggunaan bahan komposit-marine grade dengan metode pembuatan vacuum infusion untuk kapal tipe C2 dan C3;
- c. Agar pengadaan BBM dan pelumas untuk kapal disesuaikan dengan spesifikasi mesin dan tipe kapal;
- d. Agar pengadaan kapal Polisi menggunakan merk-merk mesin kapal, peralatan navigasi dan komunikasi serta perlengkapan alat keselamatan lainnya yang memiliki agen penjualan resmi di Indonesia yang menjamin layanan purna jual dan ketersediaan suku cadang;
- e. Agar pengadaan kapal Polisi dengan tipe tertentu dengan mesin penggerak utama jenis diesel dan dipasang kedalam kapal (inboard) dengan pertimbangan bahwa bahan bakar solar lebih mudah diperoleh di daerah;
- f. Agar dibuat perencanaan pelaksanaan pemeliharaan dan perawatan kapal yang terencana secara baik dan terperinci untuk beberapa tahun kedepan sesuai dengan buku manual yang diterbitkan oleh produsen mesin kapal, peralatan navigasi dan komunikasi serta alat keselamatan lainnya;

- g. Agar diadakan tanah dan dibangun prasarana dermaga melalui kajian teknis yang komprehensif meliputi; topografi daerah pantai, daya dukung dan karakteristik tanah, kondisi/elevasi pasang-surut perairan, karakteristik gelombang dan arus perairan, jenis, ukuran, tonase kapal yang akan dilayani, pelayanan bongkar muat yang akan dipasang di dermaga dan fasilitas pendukung dermaga dan pengadaan prasarana tanah dan Mako Direktorat Polair serta sat pol air polres yang belum memiliki Mako;
- h. Agar dilakukan peningkatan kompetensi kemampuan melalui pendidikan dan pelatihan perzona bagian indonesia :
  - 1) Kompetensi pengoperasian kapal dibidang-bidang keahlian; juru mudi atau ahli nautika (ANT), ahli teknik (ATT), komunikasi dan elektronika, sehingga nakhoda kapal memiliki sertifikat ANT dan ABK lainnya memiliki sertifikasi sesuai keahliannya;
  - 2) Kompetensi penegakkan hukum;
  - 3) Kompetensi penanganan kecelakaan laut;
  - 4) Kompetensi sar sungai dan laut;
  - 5) Kompetensi penguasaan hukum laut internasional.
- i. Agar diadakan kapal latih dan simulator kapal untuk peningkatan keterampilan dan kompetensi personel polair dalam pengoperasian kapal.

Demikian laporan hasil penelitian tentang "Efektivitas Sarana Prasarana Polisi Perairan Dalam Rangka Mewujudkan Kamtibmas di Wilayah Perairan Indonesia" yang dilaksanakan di sepuluh Polda dan Polres jajaran. Laporan ini disusun sebagai salah satu bentuk pertanggung jawaban, sekaligus sebagai bahan masukan bagi pimpinan dalam rangka pengambilan kebijakan lebih lanjut.

**Bogor,      Desember 2018**  
**KABIDRIKWASTU PUSLITBANG POLRI**  
**SELAKU KETUA TIM**

**AGUS ROHMAT, S.IK., S.H., M.Hum.**  
**KOMISARIS BESAR POLISI NRP 68080531**

MARKAS BESAR  
KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN

---



**LAPORAN HASIL PENELITIAN  
TENTANG  
EFEKTIVITAS SARANA PRASARANA POLISI PERAIRAN DALAM RANGKA  
MEWUJUDKAN KAMTIBMAS DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA**



**BOGOR, DESEMBER 2018**