



KEPALA
BADAN KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN KEPALA BADAN KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 12 TAHUN 2019
TENTANG
BUKU PETUNJUK REFERENSI
NOMOR BIN-15.01.REF TAHUN 2019
TERKAIT *MARITIME DOMAIN AWARENESS* (MDA)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KEPALA BADAN KEAMANAN LAUT REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk mengoptimalkan pelaksanaan tugas Badan Keamanan Laut Republik Indonesia melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, perlu diberikan referensi terkait *Maritime Domain Awareness* (MDA);
- b. bahwa *Maritime Domain Awareness* (MDA) merupakan konsep kewaspadaan terhadap hal-hal berhubungan dengan sektor maritim dan berdampak terhadap keamanan, keselamatan, ekonomi serta lingkungan suatu negara, maka diperlukan buku petunjuk referensi sebagai sumber pemahaman bagi personel Badan Keamanan Laut Republik Indonesia terkait hal tersebut;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia tentang Buku Petunjuk Referensi Nomor BIN-15.01.REF Tahun 2019 terkait *Maritime Domain Awareness* (MDA);

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5603);
2. Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 380);
3. Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Nomor PER-001/KEPALA/BAKAMLA/V/ 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Keamanan Laut Republik Indonesia;
4. Keputusan Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2019 tentang Doktrin Badan Keamanan Laut Republik Indonesia "*Raksāmahiva Çamudreṣu Nusantarasya*";

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : PERATURAN KEPALA BADAN KEAMANAN LAUT REPUBLIK INDONESIA TENTANG BUKU PETUNJUK REFERENSI NOMOR BIN-15.01.REF TAHUN 2019 TERKAIT *MARITIME DOMAIN AWARENESS* (MDA).

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Kepala Badan ini yang dimaksud dengan:

1. Badan Keamanan Laut Republik Indonesia yang selanjutnya disebut Bakamla RI adalah Lembaga Pemerintah Nonkementerian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui Menteri yang mengoordinasikannya terkait pelaksanaan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
2. Kepala Badan Keamanan Laut Republik Indonesia yang selanjutnya disebut Kepala Bakamla RI adalah pimpinan

Bakamla RI dan penanggung jawab penyelenggara patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

3. Doktrin adalah ajaran, asas, prinsip, konsepsi yang bersifat mendasar berdasarkan hasil pemikiran terbaik yang mengalir dari teori dan pengalaman untuk diajarkan serta digunakan sebagai pedoman dalam tata kehidupan bangsa dan negara yang bersifat konsepsional, falsafi sampai dengan bersifat operasional dengan implementasi pada kurun waktu tertentu.
4. Doktrin Bakamla RI "*Raksāmahiva Çamudreşu Nusantarasya*" adalah landasan filosofis strategis dalam pembinaan dan penggunaan kekuatan Bakamla RI agar berhasil dalam melaksanakan tugas dan fungsinya.
5. Buku Petunjuk Referensi yang selanjutnya disebut Bujukref adalah salah satu dokumen dalam stratifikasi Doktrin Bakamla RI "*Raksāmahiva Çamudreşu Nusantarasya*", mempunyai sifat sebagai referensi yang diperlukan dalam lingkup konteksnya dengan Doktrin maupun petunjuk-petunjuk strata di atasnya.
6. Personel Bakamla RI adalah Pegawai Tetap dan Pegawai Perbantuan.
7. Pegawai Tetap adalah pegawai yang berasal dari internal Bakamla RI, yaitu Calon Pegawai Negeri Sipil dan Pegawai Negeri Sipil yang diangkat atau diberhentikan oleh Kepala Bakamla RI setelah memenuhi persyaratan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
8. Pegawai Perbantuan adalah pegawai yang berasal dari instansi penegak hukum yang mendapat penugasan khusus di Bakamla RI, yaitu anggota Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, dan Pegawai Negeri Sipil instansi lain yang ditugaskan secara khusus ke Bakamla RI berdasarkan keputusan Kepala Bakamla RI diangkat dalam suatu jabatan atau ditugaskan dan bekerja secara penuh pada satuan organisasi di lingkungan Bakamla RI.

Pasal 2

Bujukref terkait *Maritime Domain Awareness* (MDA) disusun untuk:

- a. memberikan kemudahan bagi personel Bakamla RI dalam pemahaman lebih lanjut tentang MDA; dan
- b. meningkatkan integritas dan profesionalitas personel Bakamla RI dalam suatu kesatuan dan keterpaduan pemahaman tentang MDA, serta keterkaitannya dengan tugas dan fungsi Bakamla RI sebagai suatu satuan operasional berkarakter *coast guard*.

Pasal 3

Bujukref terkait *Maritime Domain Awareness* (MDA) ini meliputi penjelasan terkait dengan:

- a. pendahuluan;
- b. konsep *Maritime Domain Awareness* (MDA);
- c. bentuk *Maritime Domain Awareness* (MDA);
- d. kebijakan terkait *Maritime Domain Awareness* (MDA); dan
- e. penutup.

Pasal 4

- (1) Dalam hal penomoran Bujukref sebagaimana tata cara kodifikasi dan penomoran mengikuti stratifikasi Doktrin yang tercantum dalam Petunjuk Dasar.
- (2) Kodifikasi dan penomoran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) selanjutnya ditambahkan untuk melengkapi klasifikasi arsip dalam tata naskah dinas yang berlaku di lingkungan Bakamla RI.
- (3) Penambahan untuk melengkapi klasifikasi arsip sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dalam hal pelaksanaan dan pengawasannya dilakukan oleh unit kerja yang membidangi kearsipan.

Pasal 5

Peraturan Kepala Bakamla RI ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 29 November 2019

Kepala Bakamla RI,



A. Taufiq R.

Laksamana Madya Bakamla

Lampiran
Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut
Republik Indonesia
Nomor 9 Tahun 2019
tentang
Buku Petunjuk Referensi
Nomor BIN-15.01.REF Tahun 2019
terkait
Maritime Domain Awareness (MDA)

BUKU PETUNJUK REFERENSI
NOMOR BIN-15.01.REF TAHUN 2019
TERKAIT
MARITIME DOMAIN AWARENESS (MDA)

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kompleksitas permasalahan keamanan lingkungan maritim di dunia menjadi sebuah topik yang tidak pernah berhenti dibahas dalam forum-forum internasional. Hal tersebut menunjukkan bahwa tingkat kerawanan akan ancaman keamanan dan keselamatan dunia maritim terus meningkat dan menjadi prioritas bagi banyak negara di dunia. Banyak faktor yang dapat disebutkan mengapa fenomena ancaman dan gangguan terhadap keamanan laut terus terjadi walaupun berbagai macam upaya telah dilakukan oleh negara pantai, baik secara individu maupun berkolaborasi dan bekerjasama dengan negara lainnya di dunia.

Pelaku tindak kejahatan di laut dengan berbagai motif dan alasan yang dimiliki tentunya menyadari potensi yang dimiliki oleh lautan. Data-data seperti 90% perdagangan dunia menggunakan laut sebagai media transportasi, 95% sarana telekomunikasi di dunia menggunakan kabel yang terletak dibawah laut dan 44% populasi masyarakat dunia hidup sepanjang 150 km dekat garis pantai tentunya menjadi peluang akan terjadinya ancaman keamanan. Menurut data dari "*The Global Risk Report 14th edition*" seluruh tindakan gangguan keamanan dan stabilitas di dunia terkoneksi dengan lingkungan maritim. Gangguan keamanan ini dapat menyerang dari sisi ekonomi, lingkungan, geopolitik, sosial dan teknologi.

Dalam menyikapi kompleksnya permasalahan di laut ini, dunia internasional memperkenalkan sebuah konsep tentang kewaspadaan lingkungan maritim atau *Maritime Domain Awareness* (MDA). *Maritime Domain Awareness* (MDA) didefinisikan oleh *International Maritime Organization* (IMO) sebagai sebuah pemahaman yang efektif terhadap segala sesuatu yang terasosiasikan dengan sektor maritim yang dapat berdampak terhadap keamanan, keselamatan, ekonomi dan lingkungan suatu negara.

Agar dapat dipahami bagaimana sebuah konsep *Maritime Domain Awareness* (MDA) dapat diterapkan dalam meningkatkan kewaspadaan keamanan maritim khususnya di Indonesia, maka disusunlah Buku Petunjuk Referensi terkait *Maritime Domain Awareness* (MDA) ini.

B. Maksud dan Tujuan

1. Maksud

Buku Petunjuk Referensi ini dimaksudkan sebagai pedoman atau petunjuk untuk memahami sebuah konsep tentang *Maritime Domain Awareness* (MDA) dapat diterapkan.

2. Tujuan

Agar para personel Bakamla RI dapat memahami dan menerapkan konsep *Maritime Domain Awareness* (MDA) yang disesuaikan dengan situasi serta kondisi di Indonesia.

C. Ruang Lingkup

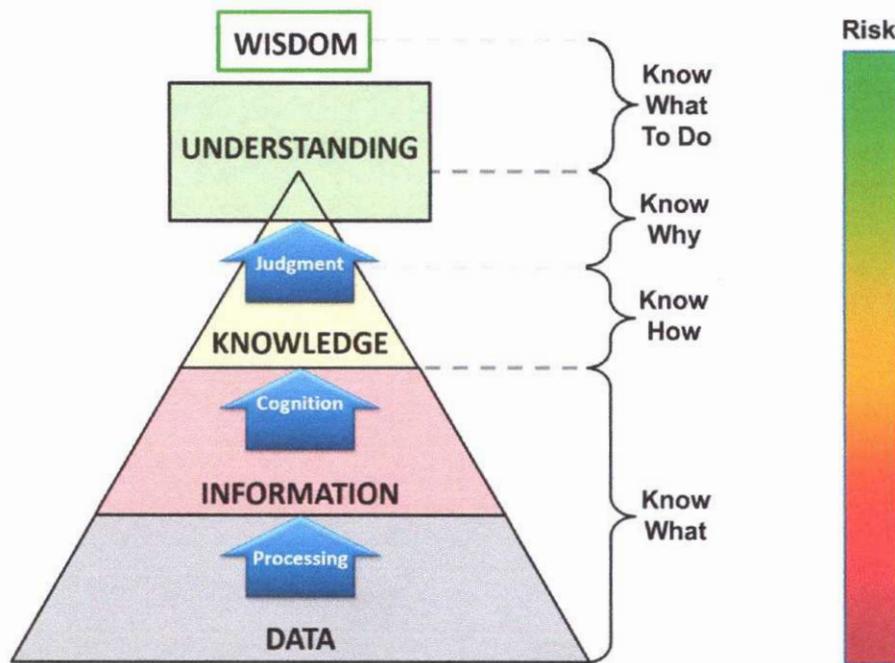
Petunjuk pelaksanaan ini disusun dengan ruang lingkup sebagai berikut:

1. Bab I Pendahuluan
2. Bab II Konsep *Maritime Domain Awareness* (MDA)
3. Bab III Bentuk *Maritime Domain Awareness* (MDA)
4. Bab IV Kebijakan terkait *Maritime Domain Awareness* (MDA)
5. Bab V Penutup

BAB II
KONSEP MARITIME DOMAIN AWARENESS (MDA)

A. Konsep MDA.

Berdasarkan *International Maritime Organization* (IMO), *Maritime Domain Awareness* (MDA) adalah sebuah pemahaman yang efektif terhadap segala sesuatu yang terasosiasikan dengan sektor maritim yang dapat berdampak terhadap keamanan, keselamatan, ekonomi dan lingkungan suatu negara. Hal ini termasuk pemahaman terhadap aktivitas, infrastruktur, manusia, kargo, kapal, atau kendaraan pengangkut lainnya. Berdasarkan sifat pengertian ini, MDA tidak dapat terlihat secara terpisah dari daratan, udara dan luar angkasa hingga *cyber*.



GAMBAR 1. KONSEP MDA

1. Permasalahan yang dihadapi oleh “*Decision Makers*” terkait MDA.

Prinsip saling keterkaitan dan kebergantungan serta cepatnya perubahan globalisasi di dunia, “*Decision Makers*” atau para pengambil keputusan menempatkan lingkungan operasional mereka sebagai hal yang paling utama diikuti dengan alasan dan keputusan yang tepat. Hal ini dilakukan sebelum pengaruh dari eksternal dapat merubah kalkulasi dari resiko yang akan dihadapi. Namun, walaupun kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di dunia saat ini sangat pesat, pengambilan keputusan sering

didasarkan atas rasa ambigu, ketidakseimbangan, kesalahan, telatnya informasi dan asumsi yang salah.

Selanjutnya para pengambil keputusan berada dalam suatu posisi yang membutuhkan perhitungan, termasuk dalam penerimaan dan skala prioritas terhadap seluruh data yang ada, karena justru ada data yang dapat membuat keputusan yang diambil salah dan kontra produktif. Konsekuensi yang diakibatkan dari hal tersebut membuat solusi yang diambil gagal untuk memenuhi kebutuhan operasional yang sesungguhnya.

2. Pemasalahan terkait MDA.

Maritime Domain Awareness (MDA) bukan sebuah misi operasi, MDA tidak untuk dikerjakan namun lebih kepada sebuah hasil yang bisa dicapai. Lingkungan maritim dan MDA saling terhubung dalam segala aspek dan tidak memiliki batas di dunia ini. Banyak agensi dan *stakeholder* yang terkait namun tidak ada yang benar-benar memiliki MDA.

Tidak ada satupun agensi atau sebuah badan koordinator dalam suatu kerangka satu kebijakan, didukung dengan peralatan dan prosedur yang sama, untuk menjamin informasi yang benar sampai ke pihak yang tepat, waktu yang tepat, dalam bahasa yang tepat dan dengan tingkat kecepatan serta akurasi untuk mencapai tujuan yang dikehendaki.

Diluar dari tingginya kemajuan teknologi dan informasi yang ada saat ini di dunia, ada kelemahan yang terus menerus terjadi dalam hal hubungan yang lemah, tidak saling percaya dan saling menghargai antar *stakeholder* yang memiliki kepentingan di komunitas maritim global. Secara singkat disinilah masalah yang terjadi sesungguhnya dalam mencapai sebuah MDA.

B. Perspektif Berbeda Dalam Permasalahan Maritim.

Permasalahan maritim dapat divisualisasikan dalam bentuk 3 (tiga) jenis sudut pandang yang berbeda, yaitu sebagai berikut:

1. Perspektif Keamanan.

Dalam sudut pandang keamanan, ada beberapa hal yang dapat dijadikan indikator yakni yang pertama bagaimana tingkatan atau level dari kesiapsiagaan yang dibutuhkan untuk menjamin bahaya

dan ancaman dapat diketahui sejak dini. Hal ini dibutuhkan untuk dapat mengetahui resiko yang akan dihadapi sehingga mendapatkan hasil sesuai dengan yang diinginkan. Kemudian yang kedua adalah, dapatkah sebuah ancaman tersebut dapat diketahui, dideteksi dan dikeluarkan peringatan awal sebelum ancaman tersebut datang dari pelabuhan atau tempat asalnya.

Ketiga berkaitan dengan kapan dan dimana pengumpulan, penyebaran serta analisis data dapat dilaksanakan. Terakhir adalah terkait dengan informasi apa dan dengan siapa informasi ini dapat dibagikan serta dikolaborasikan untuk mencapai suatu pemahaman yang sama akan bahaya yang sedang dihadapi.

2. Perspektif Pelaku Bisnis.

Pelaku bisnis memiliki sudut pandang yang berbeda dalam merespon segala permasalahan maritim yang dapat berakibat langsung maupun tidak langsung terhadap aktivitas bisnisnya. Pelaku bisnis memandang berada pada level apakah kewaspadaan yang dibutuhkan agar peringatan ancaman terhadap pasar dalam rangka memperoleh keuntungan bisnis. Berikutnya adalah kapan dan dimana pengumpulan, penyebaran dan analisa data diperlukan dan kepada siapa penyebaran informasi serta kolaborasi ditujukan dalam rangka menjaga reputasi bisnis dan keuntungan yang kompetitif.

3. Perspektif Pelaku Kejahatan.

Oknum pelaku tindakan kriminal akan berpandangan tingkat kewaspadaan yang dibutuhkan untuk menjamin waktu agar dapat mengeksploitasi kesempatan melakukan pelanggaran dalam rangka memperoleh keuntungan dan menghindari pihak otoritas yang berwenang. Selanjutnya adalah bagaimana sudut pandang pelaku kejahatan dalam menghindari ancaman terdeteksi sebelum pihak otoritas penegak hukum siap untuk diterjunkan. Terakhir adalah kapan dan dimana para pelaku kejahatan dapat melakukan pengelabuan dengan ikut dalam lingkaran yang dapat mengetahui jalur penyebaran informasi.

C. Cara Memperoleh MDA.

Untuk dapat menghasilkan sebuah pemahaman yang benar tentang *Maritime Domain Awareness* (MDA) otoritas berwenang yang tertinggi dalam penegakan hukum di bidang maritim harus menciptakan sebuah proses yang dilaksanakan terus menerus tanpa henti dengan cara menghubungkan seluruh langkah yang dimulai dari pengumpulan data dan rencana pengawasan, untuk mendeteksi, melacak, menyebarkan dan menganalisa, untuk menilai dan memberikan peringatan hingga yang terakhir untuk mengambil keputusan dengan respon dan aksi.

Otoritas pengambil keputusan harus dapat melaksanakan pendekatan yang komprehensif dalam mengintegrasikan data dan informasi yang berbeda serta melakukan proses kolaborasi dan tehnik penanggulangan resiko agar dapat menghasilkan keputusan yang terbaik. Variabel operasional dan ruang lingkup misi yang dibutuhkan untuk memperoleh pemahaman MDA yang baik harus mempertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut:

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1. Politik. | 11. Mandat. |
| 2. Keamanan. | 12. Misi. |
| 3. Keselamatan. | 13. Kapabilitas. |
| 4. Ekonomi. | 14. Kapasitas. |
| 5. Sosial. | 15. Limitasi. |
| 6. Informasi. | 16. Ancaman. |
| 7. Infrastruktur. | 17. <i>Oceanografi</i> . |
| 8. Psikologi. | 18. Hidrografi. |
| 9. Waktu. | 19. Geografi. |
| 10. Faktor Manusia. | 20. Cuaca. |

Berikut ini adalah langkah-langkah yang dibutuhkan agar sebuah negara dapat memiliki pemahaman yang baik terhadap MDA atau kewaspadaan terhadap keamanan lingkungan maritimnya.

1. Mempertimbangkan seluruh tahapan dalam lingkaran pengambilan keputusan mulai dari perencanaan pengumpulan informasi melalui pengawasan, peringatan, respons dan penilaian ancaman, termasuk:
 - a. Menentukan dan menyebarkan informasi.
 - b. Mengumpulkan data yang relevan.
 - c. Mendeteksi.

- d. Mengklasifikasi.
 - e. Mengumpulkan info kontak yang terkait.
 - f. Menggabungkan objek potensial yang berhubungan.
 - g. Menganalisa resiko.
 - h. Mengambil keputusan dan aksi.
 - i. Penilaian dan pengukuran.
2. Menggambarkan sumber data berbeda yang relevan untuk membuat kumpulan *file* seputar bidang maritim, termasuk:
- a. Data kapal.
 - b. Sarana pengangkut lain.
 - c. Kargo.
 - d. Manusia.
 - e. Infrastruktur.
 - f. Informasi transaksi.
 - g. Lingkungan operasional.
3. Mempertimbangkan kebutuhan dari banyaknya *stakeholder/partner* dan kebijakan, mandat, otoritas, yurisdiksi serta kepentingan yang mereka miliki, termasuk:
- a. Keamanan dan keselamatan.
 - b. Hukum dan hak yang dimiliki.
 - c. Lembaga penegak hukum.
 - d. Kepatuhan terhadap aturan.
 - e. Intelijen.
 - f. Lingkungan.
 - g. Manajemen sumberdaya.
 - h. Rantai pasokan global.
4. Didorong oleh kebutuhan operasional (seimbang dengan privasi) yang lebih berdasarkan kepada pertimbangan analisa ancaman daripada prediksi atau dugaan, termasuk:
- a. Antisipasi.
 - b. Deteksi, Lacak dan Klasifikasi.
 - c. Peringatan dan aksi dini yang sesuai.
 - d. Perencanaan.
 - e. Respon.

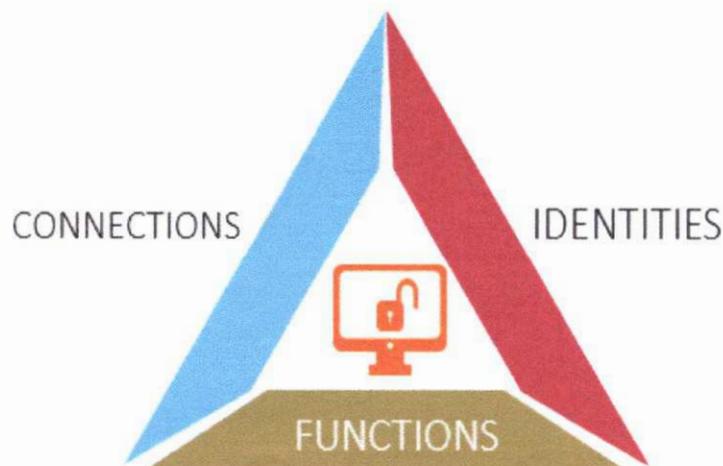
- f. Penyebaran aset.
 - g. Aksi yang berkelanjutan.
 - h. Perlindungan.
 - i. Konsolidasi.
5. Mengukur performa seluruh aspek yang terlibat dalam MDA dan untuk meningkatkan hasil yang dicapai, termasuk:
- a. Doktrin.
 - b. Organisasi.
 - c. Latihan.
 - d. Material.
 - e. Kepemimpinan.
 - f. Personel.
 - g. Fasilitas.
 - h. *Interoperabilitas*.

BAB III BENTUK *MARITIME DOMAIN AWARENESS* (MDA)

A. *Maritime Cyber Security Awareness.*

Kewaspadaan terhadap keamanan jaringan siber di bidang maritim menjadi ancaman yang paling ditakuti oleh banyak negara di dunia saat ini. Negara-negara besar menganggap ancaman ini sangat sulit dihadapi bahkan dengan teknologi canggih sekalipun akan tetap meninggalkan lubang atau celah bagi para pelaku tindakan illegal. Negara adidaya seperti contohnya Amerika Serikat telah beberapa kali terkena serangan siber, antara lain tahun 2012 serangan virus “*Shamoon*” terhadap 30,000 komputer, Penyerangan terhadap Bursa Saham New York, tahun 2015 serangan terhadap akun *Twitter* dan *Youtube* salah satu komponen militernya yakni *U.S. Central Command*.

Adapun model dari risiko siber adalah terkait dengan 3 (tiga) komponen utama yaitu, koneksi, fungsi, dan identitas. Koneksi (*Connections*) bermakna suatu perangkat lunak (*software*) yang mengontrol mesin atau aset, fungsi (*Functions*) terkait dengan lingkungan dan angka mengenai interface atau tampilan (seperti koneksi jaringan atau *physical ports*) yang mengindikasikan keamanan siber yang kompleks, sedangkan identitas (*Identities*) adalah aspek manusia atau mesin yang mengirim atau menerima data tampilan digital. Ketiga aspek tersebut yang akan menentukan tingkat risiko keamanan siber, sebagaimana gambar di bawah ini:



GAMBAR 2. KOMPONEN RESIKO SERANGAN SIBER

Untuk mengatasi resiko serangan siber, sebuah negara perlu membuat sejumlah rencana aksi terkait hal tersebut di atas, meliputi:

1. Aksi dari instansi pembuatan peraturan.

Menyediakan pendidikan, berita, dan peringatan, membentuk standarisasi terkait kontrol defensif yaitu fungsi, koneksi, dan identitas.

2. Komite keamanan laut atau pelabuhan lokal.

Menyelenggarakan *assessment*, pelatihan, koordinasi, intelijen, pendidikan, insentif, dan hibah.

3. Operator dan/atau pemilik kapal:

- a. *Protect*, yaitu dalam bidang teknis, fisik dan administratif.
- b. *Detect*, yaitu mendeteksi dengan cara monitor untuk menemukan permasalahan yang terjadi pada sistem.
- c. *Respond*, yaitu aksi inisiatif untuk membatasi konsekuensi yang muncul akibat dari serangan siber.
- d. *Recover*, yaitu *follow-up* segala aksi agar fungsi operasi dapat berjalan kembali.

B. *Maritime Domain Awareness Search and Rescue* (MDA SAR).

Secara global, organisasi *Search and Rescue* (SAR) diatur dalam 2 (dua) organisasi yaitu *International Maritime Organization* (IMO) dan *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Selanjutnya kedua organisasi tersebut menerbitkan buku manual yang berjudul *International Aeronautical & Maritime Search and Rescue* (IAMSAR) *Manual* selaku pedoman yang mengharmonisasikan antara organisasi SAR maritim dan aeronautikal, prosedur, peralatan, serta terminologi internasional.

Terkait SAR di darat, tidak terdapat konvensi internasional yang mengatur mengenai hal tersebut karena merupakan wilayah berdaulat dari negara sehingga setiap negara memiliki tanggung jawab secara mandiri terhadap pelaksanaan SAR di darat. Adapun definisi dari wilayah SAR menurut konvensi SAR adalah area dari suatu dimensi yang terasosiasikan dengan *Rescue Coordination Center* (RCC) yang didalamnya disediakan jasa pelaksanaan SAR.

Pembagian wilayah SAR tidak tergantung terhadap wilayah suatu negara, sehingga dapat dijumpai suatu negara yang memiliki wilayah laut cukup sedikit namun memiliki wilayah SAR yang sangat luas,

sebagai contoh adalah negara Malta. Selain itu perlu dipahami bahwa wilayah SAR merupakan garis *delimitasi* dari suatu tanggung jawab SAR, bukan merupakan batas wilayah nasional. Di sisi lain, wilayah SAR maritim dan aeronautikal dapat dimungkinkan tidak memiliki kesamaan luas wilayahnya.

Pada sejumlah negara, militer bertanggung jawab terhadap SAR dan RCC, namun sebagian besar negara di dunia menunjuk organisasi SAR utama adalah kewenangan sipil. Alasan kenapa dilaksanakannya SAR adalah karena negara memiliki tanggung jawab memberikan perlindungan terhadap warga negara, pendatang, dan perdagangan, serta dalam rangka untuk meningkatkan efektivitas MDA.

Hambatan dalam integrasi budaya adalah *stovepipes*, yaitu instansi menerapkan definisi yang ketat terkait tanggung jawabnya dibidang SAR sehingga masing-masing instansi berjalan sendiri-sendiri. Hambatan lainnya adalah tidak terdapatnya kehendak untuk memberikan informasi dan sumber daya dalam rangka menyelamatkan jiwa, tidak terdapatnya kehendak atau adanya pertentangan proses ketika akan meningkatkan kerjasama dan koordinasi SAR, serta terdapat suatu pemahaman bahwa instansi akan kehilangan kewenangannya atau posisinya jika terdapat instansi lain yang akan melakukan kerjasama dan kolaborasi dalam bidang SAR.

BAB IV

KEBIJAKAN TERKAIT *MARITIME DOMAIN AWARENESS* (MDA)

A. Kebijakan Nasional MDA.

Tidak ada suatu instansi atau negara yang memiliki data atau informasi yang lengkap. MDA merupakan esensi untuk memudahkan pimpinan dalam membuat keputusan efektif. Dalam penyusunan kebijakan MDA, perlu dipertimbangkan beberapa aspek yaitu prioritas nasional dibandingkan dengan prioritas instansi, kebutuhan misi instansi dibandingkan dengan kapabilitas MDA, serta *information sharing* dalam aspek teknis, kebijakan, dan hambatan kultur.

B. Kolaborasi Pemerintah: Membangun Jaringan Dalam Merespon Ancaman di Bidang Maritim.

Definisi *interagency/inter-ministerial* adalah ruang operasional dibawah kepala negara dan diatas kementerian/Lembaga, yang terdapat proses pembuatan keputusan dan kepentingan komunitas di dalamnya. "*whole of government approach*" adalah suatu konsep yang menghendaki keterlibatan seluruh departemen atau kementerian/lembaga baik di tingkat nasional atau dibawahnya.

Mengedepankan kesatuan dalam usaha (*unity of effort*) dibandingkan kesatuan komando (*unity of command*). Hal yang diutamakan adalah notifikasi, konsultasi dan koordinasi. Sebagai contoh dari *Whole of Government Maritime Threat Response Coordination*, antara lain seperti *National Maritime Coordination Centre* (Brunei Darussalam), *Crisis Management Center* (Jepang), *Maritime Operational Threat Response* (Amerika Serikat), dan *National Maritime Information Centre* (Inggris).

C. MOU dan Perjanjian Bilateral Dengan Negara Lain.

1. Mengutamakan kewenangan dan dasar hukum instansi terkait yang ada.
2. Dalam melaksanakan kesepakatan/perjanjian dengan instansi samping dimulai dari instansi sendiri, departemen atau kementerian/lembaga terkait dan pemerintah pusat agar kondisi nyaman.
3. Menghindari dengan hati-hati tindakan yang dapat mengecilkan

peranan dari instansi lain.

4. Mengembangkan kerangka berpikir sesuai dengan ancaman, kapabilitas, geopolitik dan ekonomi yang dinamis.
5. Meningkatkan dan membangun kepercayaan dengan latihan *interoperabilitas* agar dapat merespon kejadian di laut secara cepat dan efektif.
6. Mempelajari pengalaman mitra regional dan global dalam bidang keamanan maritim.

BAB V
PENUTUP

Buku Petunjuk Referensi ini mempunyai sifat sebagai referensi yang diperlukan dalam lingkup konteksnya dengan Doktrin maupun petunjuk-petunjuk strata di atasnya, dan dapat digunakan sebagai pemahaman oleh Personel Bakamla RI terutama dalam perencanaan kegiatan yang terkait dengan *Maritime Domain Awareness* (MDA).

Untuk kedepannya, Buku Petunjuk Referensi ini akan ditinjau isi dan konteksnya, serta keterkaitannya dengan upaya pembinaan dan penggunaan kekuatan Bakamla RI khususnya sehubungan dengan *Maritime Domain Awareness* (MDA) dan sesuai dengan kebutuhan organisasi.

Demikian Buku Petunjuk Referensi terkait *Maritime Domain Awareness* (MDA) ini disusun untuk dipedomani yang kemudian ditindaklanjuti, sehingga adanya kesamaan pemahaman dalam hal tersebut guna mendukung tugas yang diemban Bakamla RI.

Kepala Bakamla RI,



A. Taufiq R.

Laksamana Madya Bakamla