

# Coast Guard Indonesia: Mengapa Diperlukan?

Oleh: Willy F. Sumakul

## 1. Latar Belakang

Sungguh ironis, Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia hingga saat ini belum mampu menyusun suatu Tata Kelautan (*good ocean governance*) yang baik dan terpadu, sehingga dapat dijadikan pegangan dan dasar bagi pelaksanaan tugas berbagai instansi pemerintah yang lingkup tugasnya berkaitan dengan laut. Yang terasa sekarang ini, khususnya dalam masalah penegakan hukum di laut, justru terjadi tumpang tindih kewenangan dan tugas aparat pemerintah/penegak hukum, yang berakibat pada terjadinya inefisiensi dalam hal organisasi, tugas, waktu dan yang paling penting adalah biaya secara nasional.

Tercatat ada 12 instansi sebagai *stakeholders* di Indonesia yang terjun ke laut dan ada landasan hukumnya. Tumpang tindih kewenangan dan tugas ini jelas membawa kerugian dan bukannya keuntungan. Sebagai contoh, banyak instansi sesama penegak hukum di laut memiliki kapal patroli sendiri, padahal obyeknya sama. Akibatnya timbul kebingungan bahkan keresahan di kalangan masyarakat pengguna jasa maritim, baik nasional maupun internasional, karena proses hukum terhadap pelanggaran yang terjadi mulai dari penyidikan sampai ke putusan pengadilan, sering kali tidak sesuai dengan dinamika yang diharapkan.

Akibat dari kurang terpadunya aparat penegak hukum di laut, maka pelanggaran hukum di laut di seluruh perairan yurisdiksi nasional Indonesia tidak pernah tertanggulangi dengan

baik. Bahkan sebaliknya, semakin marak mulai dari penangkapan ikan secara ilegal, penyelundupan, pengapalan dan pengangkutan kayu ilegal, perdagangan narkoba, imigran gelap, pembajakan dan tindak pidana di laut lainnya.

Kerugian lain, ketika bantuan negara asing (dari Jepang misalnya) untuk tujuan memelihara keamanan dan keselamatan maritim di alur-alur pelayaran Indonesia, menjadi terhambat hanya karena tidak jelas kepada instansi mana mereka akan menyalurkan bantuan mereka. Sedangkan menurut konstitusi Jepang, *Japan Coast Guard* diberi kewenangan melakukan kerjasama bilateral maupun multilateral dalam masalah-masalah keamanan dan keselamatan maritim, dengan demikian mitranya di Indonesia seyogianya adalah *Coast Guard* juga.

## 2. Kelemahan Penerapan Peraturan

Sejak jaman penjajahan Belanda sebenarnya telah ada peraturan yang dikeluarkan pemerintah untuk mengatur tentang pemeliharaan keselamatan dan keamanan maritim, perlindungan lingkungan laut, angkutan lewat laut, kepelabuhanan dan lain sebagainya. Peraturan-peraturan tersebut antara lain:

1. Keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda Baron van der Capellan No.2 Stb.37 tahun 1821 tentang pembentukan *Gouvernements Marine* lengkap dengan armada kapalnya yang bertugas melaksanakan pemeliharaan keselamatan, ketertiban dan keamanan perairan Indonesia.
2. *Reden Reglement* tahun 1925, ten-

gang Tata Tertib Bandar.

3. Peraturan Pelayaran tahun 1936.
4. Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 (TZMKO).
5. Peraturan Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim No.525 Stb.1935.
6. Keputusan Pemerintah No.430 tahun 1939.

Sedangkan setelah kemerdekaan Indonesia, beberapa peraturan/ketentuan hukum, baik nasional maupun internasional disusun dan diterapkan di Indonesia seperti:

1. Undang-undang No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.
2. Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974, diratifikasi berdasarkan Keppres No.65 tahun 1980.
3. Undang-undang No.8 tahun 1982 Tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana.
4. Konvensi Internasional Tentang Pencemaran Di Laut (*Marpol*), diratifikasi berdasarkan Keppres No.46 Tahun 1986.
5. Konvensi Internasional Tentang Tubrukan Di Laut (*Colreg*), diratifikasi berdasarkan Keppres No.50 tahun 1979.
6. UNCLOS III Tahun 1982 Tentang Hukum Laut Internasional, diratifikasi oleh Pemerintah RI berdasarkan Undang-undang No.17 tahun 1985.
7. Undang-undang No.1 Tahun 1971 tentang Landas Kontinen.
8. Undang-undang No.5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif

Indonesia.

9. Undang-undang No.5 Tahun 1990 Tentang Konservasi Sumber Daya Alam.
10. Undang-undang No.31 Tahun 2004 tentang Perikanan.
11. Undang-undang No.6 tahun 1996 tentang Perairan.
12. Undang-undang No.23 tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup.
13. Undang-undang No.34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.
14. Peraturan Presiden No.81 tahun 2005 tentang Pembentukan Bakorkamla.

Banyaknya produk hukum yang berkaitan dengan pengelolaan laut dan dunia maritim, pada umumnya tidak berarti bahwa potensi kelautan Indonesia telah dikelola secara baik dan maksimal. Sehingga memberikan sumbangan yang sangat besar bagi pertumbuhan ekonomi dan memperlancar roda pembangunan nasional, yang pada gilirannya meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat banyak. Kenyataan yang terjadi sampai saat ini justru sebaliknya, potensi kekayaan laut nasional belum tergarap secara maksimal dan yang lebih menyedihkan lagi, penegakan hukum di laut yurisdiksi nasional tidak efektif dan efisien.

Apabila dikaji secara mendalam, ada beberapa faktor penentu mengapa hal tersebut di atas terjadi.

a. Sifat dan karakteristik pemerintah yang tidak bervisi maritim, seperti teori A.T Mahan, yang mengatakan bahwa suatu negara maritim apabila ingin menjadi besar, kuat dan makmur, pemerintahnya harus bervisi atau berorientasi pada laut/maritim. Dalam kaitan dengan Indonesia, seyogianya tidak boleh mengingkari konfigurasi, letak dan bentuk negara yang berbentuk kepulauan. Budaya maritim tidak dikembangkan dan orientasi pembangunan selama berpuluh-puluh tahun sangat bertumpu

pada budaya kontinental. Pemerintah sebagai penentu kebijakan seharusnya memiliki "sifat" atau "jiwa" maritim, sehingga pembangunan yang berorientasi pada kemaritiman mendapat porsi yang lebih besar. *Ocean Policy* yang idealnya memuat tentang potensi kelautan Indonesia, manajemen potensi kelautan dan perangkat aturan yang mengatur tentang penegakan hukum di laut secara terpadu, belum pernah lahir di negeri ini.

b. Banyaknya institusi yang berkecimpung dalam pengelolaan laut, lebih banyak didorong oleh kekuatiran bahwa kepentingan mereka tidak terakomodasikan, sehingga yang menonjol adalah melaksanakan tugas secara sektoral untuk kepentingan diri sendiri juga.

c. Terkesan bahwa pemerintah Indonesia semenjak kemerdekaan, tidak sungguh-sungguh ingin membenahi Tata Kelautan Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari produk peraturan dan perundang-undangan yang dibuat. Misalnya Undang-undang No.21 tahun 1992 Tentang Pelayaran untuk menggantikan Undang-undang Pelayaran Tahun 1936, terbukti sangat tidak efisien dan efektif karena telah mencampuradukkan antara hukum publik dan hukum privat/perdata. Selain itu, pelaksanaannya berbenturan dengan perundangan lain yang masih berlaku, akibatnya malah membingungkan masyarakat maritim pada umumnya. Contoh lain, *Reglement-Reglement* menyangkut pelabuhan yang mengatur seperti tentang pengusaha pelabuhan, termasuk konstruksi bangunan, dalam perkembangan selanjutnya sesuai dengan ketentuan pemerintah tahun 1984, diambil alih oleh Perum Pelabuhan yang lebih banyak menitikberatkan pada segi komersial semata.

d. Sesuai dengan UUD 1945 aturan Peralihan, sebenarnya banyak pro-

duk-produk hukum dari jaman Belanda yang sudah bagus dan rapi yang masih sangat relevan dengan situasi Indonesia dewasa ini, dan masih berlaku (Lihat UUD 1945 Pasal Peralihan). Namun hal itu tidak didalami atau bahkan tidak diperhatikan oleh pemerintah dan DPR, sehingga kembali menyusun aturan baru yang malahan tidak mencapai sasaran dan tidak sesuai harapan.

e. Khususnya dalam hal pemeliharaan keselamatan, ketertiban dan keamanan termasuk penegakan hukum di laut, Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim tahun 1939 telah mengatur siapa yang diberi wewenang melakukan penyidikan, pengusutan terhadap segala macam bentuk tindak pidana di laut. Berdasarkan Ordonansi tersebut, kewenangan penyidikan dan penyidikan diberikan kepada Komandan-Komandan Kapal Perang RI dan Nakhoda-Nakhoda Penguasa Kapal Pemerintah dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kenyataan saat ini Ordonansi tersebut (TZMKO) sudah ditinggalkan atau bahkan dilupakan.

f. Dalam kaitan dengan titik e di atas, Departemen Perhubungan RI dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang seharusnya menjadi ujung tombak pelaksana kegiatan di laut, telah berulang kali diadakan perubahan struktur organisasi berikut tugas dan fungsinya. Semenjak tahun 1974 berdasarkan Keppres No.44 dibentuk Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), yang merupakan salah satu Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang mempunyai tugas operasional pelaksana keselamatan dan penegakan hukum di laut. Setelah sempat berubah nama menjadi Direktorat Penjagaan dan Keselamatan pada 1998 yang mana KPLP berada di dalamnya, beberapa tahun lalu KPLP kembali

menjadi Direktorat.

- g. Dalam hal penyiapan sumber daya manusia (SDM) kelautan melalui pendidikan dan pelatihan untuk menghasilkan tenaga-tenaga yang ahli dan profesional, khususnya yang diperuntukkan menangani masalah keselamatan dan penegakan hukum di laut sampai saat ini belum dilaksanakan dengan serius. Karena tenaga-tenaga yang dididik oleh Diklat Hubla lebih banyak diarahkan pada kepentingan komersial. Disinyalir pula SDM dari instansi-instansi lain yang menangani masalah ini sangat kurang pengetahuannya. TNI Angkatan Laut pernah melaksanakan kursus yang disebut Suspariksa (Kursus Perwira Pemeriksa) bagi semua instansi tersebut, namun hanya pada lingkup pengetahuan yang terbatas dan program tersebut sekarang sudah dihentikan.
- h. Maksud baik Pemerintah dengan membentuk Bakorkamla melalui Perpres No.81 tahun 2005 (sebagai pengganti Bakorkamla yang lama), untuk mengkoordinasikan seluruh *stakeholders* yang berkecimpung di laut, dapat diduga tidak akan berbeda dengan pendahulunya, alias tidak akan menyelesaikan permasalahan yang dihadapi di laut. Karena sesuai dengan namanya, badan ini hanya mempunyai kewenangan melakukan koordinasi terhadap berbagai institusi dan tidak memiliki wewenang komando dan kontrol.

### 3. Mengapa Coast Guard?

Hukum Laut Internasional ternyata berkembang terus sejalan dengan perkembangan lingkungan strategis keamanan global. Sebagai contoh, dalam Konferensi IMO pada tanggal 12 Desember 2002, telah disepakati menerima amandemen SOLAS 1974 (pada Chapter V dan XI), di mana pada Chapter XI ditekankan tentang aturan-aturan khusus untuk meningkatkan keamanan maritim. Hasilnya memunculkan apa yang disebut *ISPS*

*Code* (Koda Internasional tentang Keamanan Kapal dan Pelabuhan), berlaku efektif sejak tanggal 1 Juli 2004. Latar belakang kemunculan aturan ini semata-mata didorong oleh kekhawatiran masyarakat maritim internasional akan kegiatan teroris yang dapat menggunakan laut sebagai wahana operasi dengan sasaran kapal-kapal ataupun pelabuhan-pelabuhan.

Indonesia sebagai salah satu negara anggota IMO yang juga meratifikasi beberapa konvensi IMO, sudah sepatutnya melaksanakan setiap ketentuan dan aturan-aturan Internasional tersebut secara sungguh-sungguh, konsisten dan konsekuen. Selain itu, harus senantiasa siap mengantisipasi manakala terjadi perubahan atau penyempurnaan peraturan, mengingat perkembangan lingkungan global, kemajuan teknologi transportasi dan sebagainya yang selalu memerlukan penyesuaian. Khusus menyangkut keselamatan dan keamanan serta pemeliharaan lingkungan laut, hal ini akan lebih mudah dan lancar dilakukan apabila ditangani oleh satu instansi atau badan khusus yang independen setara dengan Departemen yang ada saat ini dan langsung berada di bawah Presiden.

Badan ini tidak lain adalah *Coast Guard* (atau apapun namanya yang senada bila diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia), seperti yang sudah lama eksis di negara-negara maritim lainnya seperti Jepang, India, Australia maupun Filipina yang kesemuanya melaksanakan tugas dan fungsi yang pada hakekatnya sama yaitu keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut. Untuk Indonesia tugas-tugas tersebut sebenarnya sudah diatur secara baik dalam TZMKO tahun 1939. Oleh karena itu ada beberapa alasan kuat mengapa *Coast Guard* sangat diperlukan dan harus segera dibentuk di Indonesia:

a. Sebagai konsekuensi dari keanggotaan Indonesia dalam IMO, juga sebagai pertanggungjawaban terhadap penandatanganan Indonesia dalam beberapa konvensi PBB

yang mengatur masalah keamanan, keselamatan dan perlindungan lingkungan laut, antara lain seperti yang diamanatkan dalam SOLAS 74 dan UNCLOS 1982.

- b. *Coast Guard* yang diharapkan merupakan suatu badan tunggal penegakan hukum di laut yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan maritim, akan menyatukan tugas dan fungsi semua instansi penegak hukum, berikut aset yang dimiliki. Dengan demikian akan lebih mudah melakukan interaksi dengan badan serupa yang dimiliki negara lain dalam hal memberikan kepastian hukum dan sebaliknya badan-badan internasional memperoleh akses yang jelas dengan siapa mereka berhubungan.
- c. *Coast Guard* yang pada hakekatnya berwajah "sipil", akan lebih memberikan kepastian akses bagi negara-negara pemberi bantuan (misalnya Jepang) dalam upaya peningkatan dan pemeliharaan keselamatan di laut (Jepang enggan memberikan bantuan jika harus lewat institusi militer).
- d. Unsur-unsur (baca kapal-kapal) *Coast Guard* yang beroperasi di lapangan akan memiliki *bargaining power* yang lebih kuat (di luar kapal perang RI) bila dibandingkan dengan kapal-kapal dari instansi lain, misalnya milik DKP atau Bea Cukai, dalam hal berinteraksi dengan unsur-unsur penegak hukum negara lain di perbatasan. Dengan perkataan lain kapal-kapal *Coast Guard* memiliki wibawa yang lebih besar sehingga tidak mudah dilecehkan oleh negara lain.
- e. Dalam melakukan kerjasama dengan negara lain yang memiliki *Coast Guard* seperti *U.S. Coast Guard*, *Japan Coast Guard* atau *Indian Coast Guard*, dalam bentuk latihan bersama yang bertujuan meningkatkan keterampilan dan pengetahuan (seperti yang sudah sering mereka lakukan), Indonesia dapat menampilkan mitranya yang

sesuai dan tepat yaitu *Indonesian Coast Guard*.

- f. Dasar hukum pembentukan *Coast Guard* di Indonesia sebenarnya sudah ada sehingga tidak perlu suatu payung hukum baru, yaitu peraturan perundang-undangan peninggalan pemerintah Hindia Belanda yang masih berlaku dan ternyata masih relevan dengan situasi saat ini. Karena bila diteliti dan didalami aturan tersebut, ternyata sudah lengkap dan rapi dalam hal kedudukan organisasi, tugas dan fungsi.
- g. Karena merupakan badan tunggal pelaksana operasi di lapangan, maka *Coast Guard* Indonesia akan dipimpin oleh seorang Komandan atau Panglima (apapun namanya), yang memiliki kewenangan Komando Operasi dan Pembinaan, jadi bukan menjalankan fungsi koordinasi seperti Bakorkamla saat ini.
- h. Di atas semuanya yang terpenting dengan dibentuknya *Coast Guard* Indonesia, upaya penegakan hukum dan ketertiban di laut dapat dilaksanakan secara manunggal sehingga tercapai efektifitas dan efisiensi, tidak tumpang tindih, dapat memberikan kepastian hukum kepada masyarakat maritim Indonesia, menghindari pemborosan uang negara yang pada gilirannya diharapkan dapat mengurangi kerugian negara akibat kegiatan ilegal di laut.
- i. Keuntungan lain dari eksistensi *Coast Guard* di Indonesia yaitu negara-negara maritim tetangga maupun negara maritim besar yang telah memiliki *Coast Guard* seperti India, Malaysia, Singapura, Australia, Filipina, Jepang dan Amerika Serikat, akan mempunyai mitra yang jelas di Indonesia, sehingga mudah menggalang kerjasama, pemberian bantuan, pendidikan dan pelatihan bahkan melakukan operasi bersama yang saling menguntungkan.

#### 4. Hubungan dengan TNI Angkatan

##### Laut

Angkatan Laut yang diwujudkan dalam kekuatan kapal-kapal perangnya secara universal memiliki tiga peran yaitu peran militer, diplomasi dan konstabulari (polisionil), demikian pula dengan TNI Angkatan Laut. Ketiga peran ini akan selalu melekat pada kapal-kapal perang RI di mana pun dia bertugas. Peran dan tugas TNI Angkatan Laut telah ditegaskan dalam Undang-undang TNI No.34 Tahun 2004, dalam Pasal 9 secara singkat mengatakan bahwa tugas Angkatan Laut adalah melaksanakan tugas pertahanan atau dengan kata lain militer, menegakkan hukum dan keamanan yaitu tugas konstabulari dan tugas diplomasi AL.

Bila dibandingkan dengan tugas dan fungsi dari Angkatan Laut Inggris (*Royal Navy*), tugas konstabulari tetap ada dan berdiri sendiri, sedangkan tugas diplomasi dimasukkan atau disatukan ke dalam tugas militer. Tugas yang ketiga yaitu dalam hal misalnya penanggulangan bencana alam, pencarian dan pertolongan (SAR), *salvage*, survei hidrografi dan lain-lain, merupakan tugas *benign*. Contoh lain di Amerika Serikat, tugas konstabulari sepenuhnya diemban oleh *U.S. Coast Guard*, sedangkan *U.S. Navy* melaksanakan tugas-tugas pertahanan secara murni.

Jadi kaitan dengan bahasan di atas, jelas bahwa seandainya *Coast Guard* bisa dibentuk, salah satu tugas TNI Angkatan Laut sebagai konstabulari (penegak hukum dan keamanan di laut) akan dan selalu ada tidak berkurang sedikit pun. Dengan kata lain, tugas konstabulari Angkatan Laut tidak serta merta dipreteli dan dilimpahkan ke atau diambil alih oleh *Coast Guard*.

Oleh karena itu hubungan kedua institusi tersebut yang mungkin dilakukan dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Kedua institusi akan memiliki organisasi tugas yang terpisah dan berbeda, sehingga otomatis mempunyai jalur komando yang terpisah dan berbeda pula. Dalam melaksanakan

tugas operasi di lapangan (di laut), karena obyek dari keduanya sama maka TNI Angkatan Laut dan *Coast Guard* Indonesia (CGI) akan saling komplementer (isi mengisi). Kata kunci di sini adalah kerjasama dan koordinasi yang baik, tentunya hal ini harus diatur dalam suatu Petunjuk Pelaksanaan atau Prosedur Tetap dari kedua institusi ini.

- b. Perlu diatur dalam suatu ketentuan perundangan bahwa *Coast Guard* Indonesia merupakan komponen cadangan kekuatan pertahanan sehingga akan menjadi kekuatan pengganda bagi Angkatan Laut RI. Bila terjadi situasi krisis/darurat atau perang, unsur-unsur *Coast Guard* akan berada di bawah komando Kepala Staf Angkatan Laut untuk melaksanakan tugas-tugas khusus.
- c. Dalam kaitan dengan titik b di atas, personil *Coast Guard* dapat mengikuti pelatihan dasar militer maupun pengetahuan dan keterampilan lainnya di lembaga-lembaga pendidikan TNI Angkatan Laut seperti Kobangdikal.
- d. Sebagai aset awal berupa kapal-kapal patroli, maka kapal-kapal perang RI jenis kapal patroli dapat diserahkan/dialihbinakan ke CGI. Seperti halnya kapal-kapal patroli yang dimiliki oleh para *stakeholders* di laut untuk dilimpahkan ke CGI.

#### 5. Penutup

Kebutuhan akan satu institusi baru di Indonesia yang bernama *Indonesian Coast Guard* (CGI) atau apapun nantinya namanya, untuk melaksanakan tugas-tugas keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut harus segera direalisasikan, tak dapat ditunda-tunda lagi. Institusi atau badan ini haruslah independen langsung berada di bawah Presiden dan mempunyai garis komando dan kontrol yang jelas dan tegas. Dengan status ini diharapkan semua kepentingan di laut dari berbagai Departemen/ *stakeholders* (sekarang jumlahnya 12), khususnya yang menangani keamanan dan

penegakan hukum di laut, akan relatif lebih mudah disatukan sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan.

Dengan *Coast Guard* sebagai pelaksana tunggal penegakan hukum di laut, diharapkan akan tercapai efektifitas dan efisiensi tugas, yang pada gilirannya akan mengatasi kerugian negara akibat adanya tindak pidana di laut yang berkepanjangan. Dampak lanjutan adalah diperolehnya kepastian hukum khususnya bagi masyarakat pengguna jasa maritim di Indonesia, yang selama ini dibingungkan oleh banyaknya aparat penegak hukum di laut. Kondisi TNI Angkatan Laut saat ini

yang kekurangan armada kapal perang, tidak akan mampu meliputi seluruh perairan yurisdiksi nasional. KPLP yang pada awal berdirinya diharapkan mampu mengemban tugas yang maha besar tersebut, malah status dan perannya diperkecil sehingga tidak mampu berbuat banyak

Payung hukum bagi berdirinya CGI sebenarnya sudah ada yaitu aturan perundang-undangan yang ditinggalkan oleh pemerintah Hindia Belanda yang masih berlaku, masih relevan dengan situasi saat ini maupun dengan konvensi-konvensi internasional, namun aturan-aturan ter-

sebut telah ditinggalkan atau bahkan dilupakan. Dalam melaksanakan tugas-tugas operasional sehari-hari, CGI akan menjadi mitra yang baik bagi armada kapal-kapal perang TNI Angkatan Laut, namun dalam masa krisis atau perang maka CGI akan menjadi komponen cadangan nasional dan akan menjadi kekuatan pengganda dalam TNI Angkatan Laut. Untuk mewujudkan berdirinya CGI, diperlukan upaya sosialisasi kepada seluruh Departemen/instansi pemerintah, *stakeholders* di laut dan kepada seluruh masyarakat maritim Indonesia.

#### Referensi:

- UNCLOS 1982.
- Undang-undang RI No.34 Th 2004 tentang TNI.
- Undang-undang RI No.21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.
- Hengki Supit, Tata Kelautan berdasarkan Hukum dan Perundang-undangan yang berlaku.
- The Fundamental of British Maritime Doctrine.

#### Tentang Penulis:

**Budiman Djoko Said** adalah Laksda TNI (Purn), alumni AAL-XV, mantan Komandan Seskoal (2000-2001). Kini menjabat Wakil Ketua FKPM dan Rektor UPN Veteran, Jakarta.

**Willy F. Sumakul** adalah Kolonel Laut (Purn), alumni AAL-XV, U.S. Naval War College (Naval Command College) 1993, U.K. Royal College of Defence Studies (Lemhannas Inggris) 1997, eks Direktur Pendidikan Seskoal (1998-2001). Saat ini menjabat Sekretaris merangkap analis di FKPM.

**Alman Helvas Ali** adalah analis di FKPM. Aktif menulis di beberapa majalah dan surat kabar dengan spesialisasi isu kekuatan laut dan keamanan maritim.