

Penataan Kelembagaan Keamanan dan Keselamatan Maritim Indonesia

Harry Setya Nugraha¹, Grizelda²

Abstract

This research aims to unravel the consequences of the acceptance of the concept of Indonesia as an archipelagic state, because the increasing size of Indonesian waters triggers the responsibility of the state to ensure that its territorial waters are free from the threat of maritime challenges, disturbances and obstacles (ATGH). State institutions in Indonesia's territorial waters are currently multisectoral, which has led to widespread problems and negative impacts, because Indonesia's maritime security and safety institutions are not well organized. If left unchecked, Indonesia will not only be unable to play a role and contribute much to maintaining global maritime security and safety. It will also bury its dream of becoming the world's maritime axis. The three main issues in this research are how is the regulation of security and safety of marine areas in terms of international law of the sea? What is the urgency of structuring maritime security and safety institutions in Indonesia? What political policies can the government take to organize maritime security and safety institutions in Indonesia? The type of research used to answer these issues is a normative juridical research method with 2 (two) approaches, namely a statutory approach, and a conceptual approach. This research concludes that, first, the consequence of Indonesia's status as an archipelagic state gives Indonesia the authority to regulate its territorial waters in accordance with the provisions of UNCLOS 1982. Second, there are 3 (three) main reasons for the need for structuring Indonesia's maritime security and safety institutions. Starting from philosophical, sociological and political reasons. Third, the political policy that needs to be taken in order to organize Indonesia's maritime security and safety institutions is to form an Omnibus law on the Law on Marine Security and Safety or the Law on the Marine Security Agency.

Keywords: Governance, State Institutions, Maritime Security and Safety.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengurai konsekuensi diterimanya konsep Indonesia sebagai negara kepulauan, karena dengan bertambahnya luasan perairan Indonesia memicu tanggung jawab negara untuk menjamin wilayah perairannya bebas dari ancaman tantangan, gangguan dan hambatan (ATGH) maritim. Lembaga negara di wilayah perairan Indonesia saat ini bersifat multisektoral yang menyebabkan semakin meluasnya persoalan dan dampak negatif yang ditimbulkan, akibat belum tertata dengan baik kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia. Jika dibiarkan, Indonesia bukan saja tidak mampu berperan serta berkontribusi banyak dalam menjaga keamanan dan keselamatan maritim global. Tetapi juga akan mengubur mimpinya untuk menjadi poros maritim dunia. Tiga isu utama dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan keamanan dan keselamatan wilayah laut ditinjau dari pranata hukum laut internasional? Apa urgensi dilakukannya penataan kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim di Indonesia? Kebijakan politik seperti apa yang dapat diambil pemerintah untuk menata kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim di Indonesia? Jenis Penelitian yang digunakan untuk menjawab isu tersebut adalah metode penelitian yuridis normatif dengan 2 (dua) pendekatan yakni pendekatan perundang-undangan, dan pendekatan konseptual. Penelitian ini berkesimpulan bahwa, pertama konsekuensi dari status Indonesia sebagai negara kepulauan memberikan kewenangan bagi Indonesia untuk mengatur wilayah perairannya sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982. Kedua, terdapat 3 (tiga) alasan utama perlunya dilakukan penataan terhadap kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia. Mulai dari alasan yang bersifat filosofis, sosiologis maupun alasan yang bersifat politik. Ketiga, kebijakan politik yang perlu diambil dalam rangka menata kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia adalah membentuk Omnibus law Undang-Undang tentang Keamanan dan Keselamatan Laut atau Undang-Undang tentang Badan Keamanan Laut.

Kata kunci: Tata Kelola, Lembaga Negara, Keamanan dan Keselamatan Maritim.

Pendahuluan

Setiap pembahasan mengenai hukum laut berawal dari prinsip fundamental yaitu *freedoms of the seas* yang berdasarkan pada prinsip *mare liberum* yang disampaikan oleh

¹ Harry Setya Nugraha, Fakultas Hukum Universitas Mulawarman, Email: Harrysetyanugraha@fh.unmul.ac.id

² Grizelda, Fakultas Hukum Universitas Mulawarman, Email: Grizelda@fh.unmul.ac.id

Hugo Grotius.³ Bahwa setiap klaim atas ruang atau penggunaan laut harus dipandang sebagai pelanggaran terhadap kebebasan laut, namun disisi lain negara pantai berhak untuk memastikan wilayah lautnya bebas gangguan yang mungkin timbul dan berdampak diwilayahnya.⁴ Untuk mengatasi masalah ini, sejumlah perjanjian internasional telah dibuat agar memiliki dasar hukum yang kuat untuk mengembangkan mekanisme kontrol yang lebih besar terhadap wilayah laut.⁵ Lahirnya Konvensi Hukum Laut Tahun 1982 atau *United Nation Convention Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982) sering dianggap sebagai ‘konstitusi lautan’, hal ini dikarenakan UNCLOS memiliki kontrol yang efektif, pengaturan yang komperhensif, penerapannya yang hampir universal, proses amandemennya yang tidak mudah dan terakhir fleksibilitasnya yang memungkinkan pengembangan dan adaptasi terhadap perubahan keadaan.⁶

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia⁷ dengan lalu lintas laut yang padat mengingat 4 dari 9 *choke points* strategis dunia ada di Indonesia⁸, menyadari arti pentingnya pengaturan laut secara universal dengan meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 yang mulai berlaku sejak 16 November 1994 yang memberikan dampak positif bagi wilayah kedaulatan laut Indonesia yang awalnya 2 juta km² berkembang menjadi 5 juta km² dan wilayah kekayaan alamnya berkembang menjadi kira-kira 8 juta km² sehingga oleh BJ Habibie menyebutnya sebagai Benua Maritim.⁹ Keuntungan ini menjadikan laut Indonesia memiliki posisi dan nilai strategis bagi bangsa Indonesia.¹⁰ Hal ini kemudian menjadi modal dasar dalam pengembangan konsep Indonesia sebagai poros maritim dunia. *Jalesveva Jayamahe*¹¹ adalah semboyan yang disampaikan satu dekade lalu, pasca presiden Jokowi mendeklarasikan visinya untuk Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia¹² dengan lima pilar utama, yaitu ; budaya maritim, sumber daya laut, infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi maritim, dan kekuatan pertahanan maritim.¹³

Konsep Poros Maritim Dunia memiliki tujuan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa

³ Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, ed. Vaughan Lowe QC, Dan Sarooshi, and Stefan Talmon (New York: Oxford University Press, 2011).

⁴ Klein.

⁵ Dirham Dirhamsyah, Saiful Umam, and Zainal Arifin, “Maritime Law Enforcement: Indonesia’s Experience against Illegal Fishing,” *Ocean and Coastal Management* 229, no. May 2021 (2022): 106304, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106304>.

⁶ Donald R Rothwell et al., *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, First Edit (Oxford: Oxford University Press, 2015).

⁷ Dirhamsyah, Umam, and Arifin, “Maritime Law Enforcement: Indonesia’s Experience against Illegal Fishing.”

⁸ Buddy Suseto, Zarina Othman, and Farizal Mohd Razalli, “The Need to Reform Indonesia’s Maritime Strategy: A Review,” *Indonesian Journal of Geography* 50, no. 2 (2019): 145–54, <https://doi.org/10.22146/ijg.27954>.

⁹ Haslim Djalal, “Konsepsi Benua Maritim Indonesia,” *Jurnal Ketahanan Nasional*, 1996.

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

¹¹ Mengandung makna *di laut kita jaya*

¹² Detiknews, “Ini Doktrin Jokowi Di East Asia Summit Tentang Poros Maritim Dunia,” [news.detik.com](https://news.detik.com/berita/d-2747254/ini-doktrin-jokowi-di-east-asia-summit-tentang-poros-maritim-dunia), 2014, <https://news.detik.com/berita/d-2747254/ini-doktrin-jokowi-di-east-asia-summit-tentang-poros-maritim-dunia>.

¹³ Amanda Puspita Sari, “Doktrin Poros Maritim Jokowi Di Myanmar,” Kamis, 13 november, 2014, <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20141113125042-106-11288/doktrin-poros-maritim-jokowi-di-myanmar>.

maritim, pengawal keamanan dan keselamatan maritim, serta memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan pembangunan ekonomi dan kesejahteraan Indonesia¹⁴. Demi tercapainya tujuan tersebut maka wilayah perairan Indonesia harus aman dan selamat dari segala gangguan yang muncul di laut. Desain-desain kebijakan perlu diperhatikan guna memastikan potensi ancaman, tantangan, gangguan dan hambatan (ATGH) keamanan dan keselamatan wilayah maritim di Indonesia dapat tertangani dengan efektif, efisien dan responsif. Beberapa ATGH di laut Indonesia seperti pelanggaran wilayah kedaulatan, perompakan bersenjata, *Transorganize Crime*, *IIIU Fishing*, pencemaran lingkungan laut, kecelakaan laut, penyelundupan, imigran gelap, pengrusakan dan pencurian sumber daya alam dan lain-lain.¹⁵ Banyaknya ragam ATGH ditambah luasnya wilayah perairan Indonesia berakibat pada beragamnya lembaga yang memiliki tanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan di laut Indonesia¹⁶.

Beragamnya lembaga ini memberi makna bahwa belum tertata dengan baiknya keamanan dan keselamatan di laut Indonesia. Hal ini diperkuat dengan temuan pada tulisan-tulisan sebelumnya. Muhammad Arif menyebut Bakorkamla (Badan Koordinasi Kemanan Laut) berubah menjadi Bakamla (Badan Kemanan Laut) pada tahun 2014 memberikan perluasan fungsi dimana tidak lagi sebagai lembaga koordinasi namun sebagai lembaga penegak hukum. Hal ini menyebabkan dualisme dalam sistem penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia.¹⁷ Hal ini menghambat tujuan dari perlindungan kepentingan maritim nasional. Dirhamsyah menemukan setidaknya ada 17 undang-undang yang mengatur mengenai keamanan maritim Indonesia dengan 8 undang-undang mengatur keamanan nasional, 3 undang-undang tentang keselamatan laut dan kerusakan lingkungan di laut, 3 undang-undang yang berkaitan dengan pembangunan ekonomi dan 3 undang-undang lainnya mengatur mengenai keamanan manusia, khusus untuk pembajakan kapal diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.¹⁸ Tulisan terkini dari Andy Omara juga menyebutkan hal yang serupa. Tiga poin yang ditekankan oleh Andy Omara bahwa (1) pelaksana penegakan keamanan dan keselamatan maritim nasional yang *multi-agencies* (2) berpotensi pada tumpang tindih dan kurangnya koordinasi antar lembaga membuat inefisiensi dan ketidakefektifan (3) sehingga perlunya penyederhanaan lembaga dengan Bakamla sebagai lembaga terdepan dalam penegakan keamanan dan keselamatan maritim nasional dengan dukungan dari TNI Angkatan Laut Indonesia¹⁹.

¹⁴https://www.setneg.go.id/baca/index/wujudkan_indonesia_jadi_poros_maritim_dunia_perlu_peran_s_emua_pihak

¹⁵ Suseto, Othman, and Razalli, "The Need to Reform Indonesia's Maritime Strategy: A Review."

¹⁶ Ian Bowers and Swee Lean Collin Koh, *Grey and White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus*, *Grey and White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus*, 2019, <https://doi.org/10.1007/978-981-13-9242-9>.

¹⁷ Ian Bowers and Collin Koh, "Policy Brief Navies, Coast Guards, the Maritime Community and International Stability," 2017.

¹⁸ Dirhamsyah, Umam, and Arifin, "Maritime Law Enforcement: Indonesia's Experience against Illegal Fishing."

¹⁹ Andy Omara, "The Importance of Institutional Arrangement to Safeguard Maritime Security and Safety in Indonesia: The Case of Marine Security and Safety Agency," *Sasi* 30, no. 1 (2024): 56, <https://doi.org/10.47268/sasi.v30i1.1789>.

Tulisan ini hadir untuk memperkaya perspektif terkait dengan isu keamanan dan keselamatan maritim Indonesia, khususnya dalam hal pentingnya dilakukan terhadap kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia serta langkah kebijakan politik yang tepat dalam rangka penataan kelembagaan tersebut.

Rumusan Masalah

- 1) Bagaimana pengaturan keamanan dan keselamatan wilayah laut ditinjau dari pranata hukum laut internasional?
- 2) Apa urgensi dilakukannya penataan kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim di Indonesia?
- 3) Kebijakan politik seperti apa yang dapat diambil pemerintah untuk menata kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim di Indonesia?

Metodologi Penelitian

Penelitian berjudul Penataan Kelembagaan Keamanan dan Keselamatan Maritim Indonesia merupakan penelitian hukum normatif yang menggunakan 3 (tiga) model pendekatan, yakni pertama pendekatan perundang-undangan, kedua pendekatan perbandingan, dan ketiga pendekatan konseptual. Berbagai data dalam penelitian ini bersumber dari data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Bahan hukum sebagaimana dimaksud dikumpulkan melalui studi pustaka (*library research*)²⁰ untuk selanjutnya dilakukan analisis secara mendalam dan dideskripsikan secara kualitatif.

Hasil dan Diskusi

Pengaturan Soal Keamanan dan Keselamatan Maritim Global

Bueger dalam tulisannya yang berjudul *what is maritime security?* Memetakan keamanan maritim dengan beberapa konsep yang saling berkaitan, yaitu; kekuatan laut (*seapower*), keselamatan laut (*marine safety*), ekonomi biru (*blue economy*) dan ketahanan manusia (*human resilience*) dimana masing-masing konsep mengarahkan pada dimensi keamanan yang berbeda²¹. Sejalan dengan Bueger, Klein berpendapat bahwa definisi keamanan maritim bergantung dari siapa yang mendefinisikan dan dalam konteks seperti apa. Misalnya, Angkatan Laut Amerika akan menganggap keamanan maritim adalah kebebasan navigasi, kebebasan perdagangan, bebas dari ancaman narkoba dan bentuk kejahatan lainnya. Bagi industri pelayaran, keamanan maritim adalah kelancaran kargo-kargo barang untuk sampai ditempat tujuan tanpa gangguan dari kejahatan kriminal. Bagi *International Maritim Organization* (IMO), kemanan maritim dan keselamatan maritim memiliki definisi yang berbeda, keamanan maritim merujuk pada perlindungan terhadap tindakan yang melanggar hukum dan disengaja sedangkan

²⁰ Iqbal Hasan, *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002), hlm. 11.

²¹ Christian Bueger, "What Is Maritime Security?," *Marine Policy* 53 (2015): 159–64, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>.

keselamatan maritim mengacu pada pencegahan atau meminimalisir terjadinya kecelakaan di laut yang disebabkan oleh kapal, awak kapal dibawah standar atau kesalahan yang dilakukan oleh operator²².

United Nations Conventions Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) tidak mendefinisikan dengan jelas apa yang dimaksud keamanan dan keselamatan maritim²³. Namun, pada pertemuan Majelis Umum PBB tahun 2008, Sekjen PBB mengidentifikasi ada tujuh ancaman terhadap keamanan maritim, antara lain : (a) pembajakan dan perompakan bersenjata terhadap kapal (b) teroris (c) perdagangan senjata terlarang dan senjata pemusnah massal (d) peredaran narkoba terlarang (e) penyulundupan dan perdagangan orang (f) *IUU fishing* (g) kerusakan lingkungan laut yang disengaja²⁴. Identifikasi ini dilakukan agar *stakeholder* - angkatan laut, penegak hukum dan pejabat pemerintah lainnya maupun masyarakat internasional bisa mengidentifikasi langkah-langkah pencegahan dan penegakan untuk mengatasi ancaman keamanan maritim secara komprehensif²⁵.

Dalam proses penegakan hukum dari ancaman-ancaman keamanan dan keselamatan maritim, negara sebagai entitas yang berdaulat memiliki kewenangan untuk mengatur dan menegakkan hukum diwilayah laut teritorialnya yang berkaitan dengan lintas damai²⁶. Negara pantai dapat melakukan kontrol yang diperlukan untuk mencegah dan menghukum pelanggaran terkait peraturan bea cukai, fiskal, imigrasi, atau sanitasi di laut teritorialnya²⁷, zona tambahan²⁸ dan alur laut kepulauan (ALKI)²⁹. Dalam melaksanakan hak berdaulatnya untuk mengeksplorasi, mengeksploitasi, melestarikan, dan mengelola sumber daya hayati di Zona Ekonomi Eksklusif, negara pantai dapat mengambil sejumlah tindakan, termasuk naik ke atas kapal, inspeksi, penangkapan, dan proses peradilan yang diperlukan untuk memastikan kepatuhan terhadap hukum dan peraturan yang diadopsi³⁰. UNCLOS 82 ini juga memberikan hak kepada Negara-negara pantai untuk menegakkan hukum nasional mereka untuk mencegah, mengurangi, mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari sumber daya darat³¹, kegiatan di dasar laut³², pembuangan³³, dan kegiatan lain *the Area*³⁴. Lebih lanjut, Negara pantai juga memiliki hak “pengejaran seketika” terhadap kapal-kapal asing yang dianggap melanggar hukum dan peraturan Negara di ZEE atau di landas kontinen³⁵.

Selain di atur oleh UNCLOS 82 terkait pengelolaan pelayaran, polusi laut, dan lainnya juga diatur oleh beberapa perjanjian internasional yang diprakarsai oleh

²² Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*.

²³ Klein.

²⁴ UNGA, ‘Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General’ (10 March 2008) UN Doc A/63/63, para 39

²⁵ Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*.

²⁶ *Iib*, Pasal 21 UNCLOS 82

²⁷ *Iib*, Pasal 25 UNCLOS 82

²⁸ *Iib*, Pasal 33 UNCLOS 82

²⁹ *Iib*, Pasal 25 UNCLOS 82

³⁰ *Iib*, Pasal 73 UNCLOS 82

³¹ *Iib*, Pasal 213 UNCLOS 82

³² *Iib*, Pasal 214 UNCLOS 82

³³ *Iib*, Pasal 215 UNCLOS 82

³⁴ *Iib*, Pasal 216 UNCLOS 82

³⁵ *Iib*, Pasal 111 UNCLOS 82

Organisasi Maritim Internasional (IMO) Terdapat 30 konvensi yang diadopsi di bawah naungan IMO atau yang menjadi tanggung jawab organisasi tersebut. Konvensi-konvensi tersebut terbagi dalam tiga kategori utama, yaitu keselamatan maritim, pencegahan pencemaran laut, serta tanggung jawab dan kompensasi³⁶. Beberapa konvensi yang berkaitan langsung dengan keamanan maritim antara lain:

(a) *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 1974)*

Konvensi SOLAS berisi kaidah-kaidah yang mengatur hal-hal teknis dan operasional mengenai kapal secara menyeluruh yang menunjang aspek keamanan dan keselamatan kapal. Berdasarkan Bab V Peraturan 15 menyatakan bahwa setiap pemerintah yang terikat perjanjian SOLAS memiliki keharusan memiliki peraturan untuk membentuk *coastguard* untuk kepentingan sipil. Kewajiban pembentukan lembaga *coastguard* dalam konvensi SOLAS merupakan perpanjangan dari UNCLOS 82 Pasal 217, pasal 218 dan pasal 220.

(b) *International Ships and Port Facilities Security Code 2002 (ISPS Code 2002)*

Meningkatnya kejahatan di laut dan kegiatan terorisme, membuat negara-negara IMO mengadakan pertemuan di London tahun 2002 untuk melakukan amandemen SOLAS 1974 Bab V dan menambah Bab XI menjadi bab XI-1 mengenai langkah-langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) dan Bab XII-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) yang dikenal *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* atau aturan internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Pembentukan *coastguard* akan lebih memudahkan penerapan dari ketentuan yang disusun oleh IMO³⁷.

Urgensi Penataan Kelembagaan Keamanan dan Keselamatan Maritim Di Indonesia

Terwujudnya Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia merupakan visi kelautan negara Indonesia. Visi tersebut dapat diterjemahkan bahwa Indonesia hendak menjadi sebuah negara maritim yang maju, berdaulat, mandiri, kuat serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan serta perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Untuk dapat mewujudkan visi Kelautan Indonesia, disusunlah sasaran sebagai misi dari kebijakan kelautan Indonesia yaitu:³⁸

1. terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan;
2. terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal;
3. terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh;
4. terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut;
5. terlaksananya tata kelola kelautan yang baik;
6. terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil yang merata;
7. terwujudnya peningkatan pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing;

³⁶ Dirhamsyah, Umam, and Arifin, "Maritime Law Enforcement: Indonesia's Experience against Illegal Fishing."

³⁷ Liberta Ranggi Wirasakti Bintoro and Siti Muslimah, "Urgensi Pembentukan Indonesia Sea And Coast Guard Sebagai (IMO) Mengenai Keamanan Laut," *Belli Ac Pacis* 1, no. 1 (2015): 5–14.

³⁸ Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia dalam Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

8. terbangunnya infrastruktur kelautan yang andal;
9. terselesaikannya aturan tentang tata ruang laut;
10. terlaksananya perlindungan lingkungan laut;
11. terlaksananya diplomasi maritim; dan
12. terbentuknya wawasan identitas, dan budaya bahari.

Kebijakan tersebut ditopang dengan 7 pilar-pilar utama kebijakan kelautan Indonesia yakni:³⁹

1. Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia.
2. Pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut.
3. Tata kelola dan kelembagaan laut.
4. Ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan.
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan laut.
6. Budaya bahari.
7. Diplomasi maritim.

Apa kemudian kaitannya antara visi, misi dan pilar-pilar kebijakan kelautan Indonesia dengan perlunya menata kelembagaan keselamatan dan keamanan maritim Indonesia?

Perlu penulis jelaskan bahwa pada level yang lebih teknis, visi-misi maritim Indonesia hanya akan terwujud apabila didukung dengan berbagai kebijakan dan program-program utama yang tepat serta situasi empirik yang kondusif. Hanya persoalannya saat ini adalah terdapat beberapa situasi yang membuat kondisi maritim Indonesia menjadi tidak begitu kondusif. Khususnya dalam hal keamanan dan keselamatan maritim.

Salah satu hal yang membuat kondisi keamanan dan keselamatan maritim Indonesia menjadi tidak cukup kondusif adalah ketika hingga saat ini Indonesia belum memiliki lembaga yang solid dan bersifat dimensional dalam melaksanakan fungsi-fungsi penegakan hukum, keamanan dan keselamatan di laut seperti di Jepang, Tiongkok, Australia dan Amerika Serikat yang memiliki *Coast Guard* atau *Coast Maritime*.⁴⁰ Selama ini berbagai lembaga yang ada sebagai pemegang kewenangan tersebut tidak saja belum terintegrasi, tetapi juga dalam melaksanakan fungsinya sering terjadi *overlapping* kewenangan dan friksi antar lembaga yang pada akhirnya membuat pelaksanaan penegakan hukum, keamanan dan keselamatan di laut belum dapat dilaksanakan secara optimal. Untuk diketahui bahwa setidaknya terdapat 13 lembaga penegak hukum laut di Indonesia. Dari jumlah tersebut, 6 lembaga diantaranya mempunyai tugas satgas patrol di laut dan 7 lembaga penegak hukum lainnya tidak memiliki satuan tugas patroli di laut. Lembaga penegak hukum yang memiliki satgas patroli di laut adalah:

1. TNI-AL;
2. POLRI/Direktorat Kepolisian Perairan;
3. Kementerian Perhubungan-Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;

³⁹ *ibid*

⁴⁰ Eka Martiana Wulansari, "Penegakan Hukum di Laut dengan Sistem Single Agency Multi Tasks," Jurnal Rechts Vinding.

4. Kementerian Kelautan dan Perikanan-Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan;
5. Kementerian Keuangan-Direktorat Jenderal Bea-Cukai; dan
6. Badan Keamanan Laut.

Situasi tersebut menjadi kompleks ketika hingga saat ini pemerintah Indonesia juga dapat dianggap belum menemukan formula kebijakan yang tepat untuk dapat menyelesaikan permasalahan tersebut. Dalam hal pertahanan maritim, memang pemerintah Indonesia telah mencanangkan program-program utama untuk melaksanakan kebijakan pertahanan maritim sebagaimana diatur dalam dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia. Program-program utama tersebut yakni:⁴¹

1. pembangunan pertahanan dan keamanan laut yang tangguh melalui postur pertahanan kelautan Indonesia yang proposional dengan luas wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, serta mampu menanggulangi ancaman dan gangguan dari dalam dan luar negeri, ikut berperan dalam membangun perdamaian dan keamanan kawasan;
2. peningkatan kemampuan dan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di seluruh wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, serta di luar wilayah yurisdiksi sesuai dengan hukum internasional;
3. peningkatan pembangunan kawasan perbatasan di laut dan pulau- pulau kecil terluar;
4. peningkatan peran aktif Indonesia dalam kerja sama pertahanan dan keamanan laut baik di tingkat regional maupun internasional;
5. penegakan kedaulatan dan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi;
6. optimalisasi sistem komando, kendali, komunikasi, komputerisasi, intelijen, serta pengawasan dan pengintaian;
7. pembangunan karakter bangsa yang berorientasi kelautan dalam upaya bela negara; dan
8. meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran.

Hanya yang disayangkan adalah belum terdapat program utama yang secara khusus berorientasi pada penataan kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia. Oleh karena itu maka secara sosiologis dapat diketengahkan bahwa kebijakan penataan kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia adalah ikhtiar untuk menyelesaikan berbagai persoalan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia.

Tidak hanya itu, dalam perspektif filosofis juga dapat diketengahkan bahwa kebijakan penataan kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia pada dasarnya menjadi penting dilakukan dalam rangka mendukung terwujudnya visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan kata lain, jika kondisi ini dibiarkan berlarut, negara Indonesia bukan saja tidak akan mampu berperan serta berkontribusi banyak dalam menjaga keamanan dan keselamatan maritim global, tetapi juga akan mengubur mimpinya untuk menjadi poros maritim dunia. Hal ini tentu pada akhirnya

⁴¹ Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia dalam Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

juga akan mempengaruhi citra Indonesia dalam kacamata politik hukum luar negeri, khususnya dalam hal keamanan dan keselamatan laut global.

Alternatif Kebijakan Politik Penataan Kelembagaan Keamanan dan Keselamatan Maritim Indonesia

Dinamika kondisi keamanan dan keselamatan maritim Indonesia membuat pemerintah mengambil beberapa langkah dan kebijakan politik sebagai ikhtiar membuat kondisinya menjadi lebih kondusif. Salah satu langkah dan kebijakan politik yang diambil pemerintah akhir-akhir ini adalah dengan melakukan perubahan terhadap Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Pertanyaan yang kemudian muncul adalah apakah perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan adalah langkah yang tepat untuk membuat kondisi keamanan dan keselamatan maritim Indonesia menjadi lebih kondusif?

Untuk menjawab hal tersebut, penulis mencoba melakukan analisis terhadap draf rancangan perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Atas analisis terhadap draf rancangan perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan tersebut, dapat disampaikan bahwa hal penting. Pertama, arah pengaturan dari perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dilakukan dalam rangka mewujudkan laut Indonesia yang aman, kondusif dan lestari. Hal tersebut dilakukan melalui penyelenggaraan keamanan, keselamatan dan perlindungan laut yang efektif, efisien serta responsif dengan cara mengintegrasikan lembaga penegakan hukum, keamanan dan keselamatan laut dari yang semula berkayuh pada konsep *multi agency single task* menjadi *single agency multy task*.

Kedua, kita patut mengapresiasi langkah dan kebijakan politik yang diambil oleh pemerintah untuk menyelesaikan persoalan keamanan dan keselamatan maritim di Indonesia saat ini. Hanya menurut penulis perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan bukanlah langkah yang tepat tuk menyelesaikan persoalan keamanan dan keselamatan maritim di Indonesia.

Ketiga, ada beberapa hal yang menjadi alasan kenapa perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan bukanlah langkah yang tepat, yakni:

1. Hal ikhwal keamanan dan keselamatan laut di Indonesia diatur dan tersebar dalam 17 undang-undang. Ketujuh belas undang-undang tersebut adalah:
 - a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia;
 - b. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia;
 - c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi United Nation Convention on the Law of the Sea;
 - d. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya;
 - e. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan Ikan dan Tumbuhan;
 - f. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1994 tentang Pengesahan United Nations Convention On Biological Diversity (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Mengenai Keanekaragaman Hayati);

- g. Undang Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia;
- h. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI;
- i. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah melalui Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan;
- j. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia;
- k. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan;
- l. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
- m. Undang Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil;
- n. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- o. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- p. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan;
- q. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana diubah melalui Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2015.

Oleh karena itu, apabila hendak mengintegrasikan lembaga penegakan hukum, keamanan dan keselamatan laut dari yang semula berkayuh pada konsep *multi agency single task* menjadi *single agency multy task* maka perubahan hanya terhadap 1 undang-undang secara parsial bukanlah hal yang tepat.

1. Pasal 71 rancangan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan justru mengakibatkan tumpang tindih tugas, fungsi dan kewenangan Badan Keamanan Laut dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai. Berkenaan dengan hal tersebut, Pasal II rancangan perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 menyebutkan bahwa “undang-undang ini berlaku pada tanggal diundangkan”. Pada satu sisi ketentuan tersebut membuat Badan Keamanan Laut akan bertransformasi menjadi *Indonesian Sea and Coast Guard* sejak undang-undang *a quo* diundangkan terlepas belum dilakukannya penyesuaian terhadap struktur organisasi, tata kerja dan personal Badan Keamanan Laut. Namun pada sisi yang lain, pada Pasal 71 disebutkan bahwa Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai Kementerian Perhubungan tetap menjalankan tugas dan fungsinya sampai dengan selesainya penyesuaian struktur organisasi, tata kerja, dan personal Badan Keamanan Laut berdasarkan undang-undang *a quo*. Hal ini tentu akan mengakibatkan tumpang tindih kewenangan antara Badan Keamanan Laut dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai.
2. Materi muatan perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan berdampak signifikan pada kelembagaan, SDM dan keuangan negara. Berkenaan dengan hal tersebut, perlu diketahui bahwa beberapa ruang lingkup perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan adalah *pertama*, penguatan kedudukan dan kelembagaan Badan Keamanan Laut sebagai *Indonesian Sea and Coast Guard* untuk melakukan operasi penjagaan keamanan laut dan penegakan hukum laut; *kedua*, penambahan tugas, fungsi dan kelembagaan

Badan Keamanan Laut; dan *ketiga* pengalihan tugas, fungsi dan kewenangan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai kepada Badan Keamanan Laut. Beberapa perubahan tersebut memberikan dampak yang signifikan terhadap perubahan kelembagaan dalam hal status dan hubungan antar lembaga keamanan dan keselamatan laut; perubahan pada sumber daya manusia; dan perubahan kepada beban keuangan negara. Jika dampak perubahan tersebut hanya diakomodasi melalui perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014, maka menurut penulis perubahan undang-undang tersebut tidak cukup akomodatif untuk mengakomodir dampak perubahan yang ditimbulkan dan hal tersebut justru akan menimbulkan persoalan baru.

Terhadap 3 (tiga) catatan tersebut, terdapat 2 (dua) alternatif langkah dan kebijakan politik yang menurut penulis dapat diambil oleh pemerintah sebagai ikhtiar membuat kondusi keamanan dan keselamatan laut menjadi lebih kondusif. *Pertama*, membentuk *Ombibus law* Undang-Undang tentang Keamanan dan Keselamatan Laut. Langkah ini dapat diambil apabila semangat yang dikedepankan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan keamanan, keselamatan dan perlindungan laut yang efektif, efisien serta responsif melalui integrasi penegakan hukum laut. *Kedua*, Membentuk Undang-Undang tentang Badan Keamanan laut. Langkah ini dapat diambil apabila semangatnya adalah untuk mewujudkan penguatan kelembagaan Badan Keamanan Laut sebagai *Indonesian Sea and Coast Guard*.

Terhadap alternatif yang pertama, metode *omnibus law* menjadi pilihan karena *pertama*, *omnibus law* sebagai metode pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perkembangan sistem perundang-undangan di Indonesia. Sekalipun kehadirannya sempat menimbulkan pro dan kontra di berbagai kalangan, faktanya hari ini keberadaan *ombibus law* sebagai suatu metode dalam pembentukan undang-undang setidaknya terlegitimasi melalui Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Dalam konsideran undang-undang *a quo*, dapat diketahui bahwa metode *omnibus law* merupakan ikhtiar untuk mewujudkan pembentukan peraturan perundang-undangan yang terencana, terpadu, dan berkelanjutan.⁴²

Kedua, dalam perspektif leksikal, kata *omnibus* dalam Oxford Dictionary of English diartikan sebagai *a volume containing several books previously published separately*. Dalam *Black's Law Dictionary 10th Edition* (yang merupakan edisi paling mutakhir), istilah "omnibus bill" antara lain dimaknai sebagai berikut: (1) *A single bill containing various distinct matters, usu. drafted in this way to force the executive either to accept all the unrelated minor provisions or veto the major provision*; dan (2) *A bill that deals with all proposals relating to a particular subject, such as an "omnibus judgeship bill" covering all proposals for new judgeships or an "omnibus crime bill" dealing with different subject such as new crimes and grants to states for crime control*. Berkenaan dengan hal tersebut Mari Farida Indarti memaknai *omnibus law* sebagai undang-undang (baru) yang mengandung atau mengatur berbagai macam

⁴² Vide Konsideran huruf b Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

substansi dan berbagai macam subyek untuk langkah penyederhanaan dari berbagai undang-undang yang masih berlaku.⁴³

Ketiga, secara konseptual dan praktik *omnibus law* memiliki beberapa manfaat dalam pembentukan suatu peraturan perundang-undangan. Menurut Bayu Dwi Anggito bahwa terdapat setidaknya 4 manfaat yang didapat dari diadopsinya teknik *omnibus law* dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, yaitu (i) mempersingkat proses legislasi dalam hal kebutuhan ingin mengubah banyak ketentuan di berbagai undang-undang dikarenakan tidak perlu melakukan usulan perubahan satu persatu terhadap undang-undang yang ingin diubah; (ii) mencegah kebuntuan dalam pembahasan rancangan undang-undang di parlemen sebagai akibat banyak substansi yang dimuat dalam *omnibus law* maka anggota parlemen punya kesempatan untuk melakukan kompromi karena bisa saling bertukar kepentingan; (iii) efisiensi biaya proses legislasi mengingat jika dengan teknis perubahan undang-undang biasa harus menuiapkan biaya untuk perubahan masing-masing undang-undang, sementara jika dengan *omnibus law* hal demikian tidak diperlukan lagi; dan (iv) harmonisasi pengaturan akan terjaga mengingat perubahan atas banyak ketentuan yang tersebar di berbagai undang-undang dilakukan dalam satu waktu oleh *omnibus law*.⁴⁴ Selain itu, Gde Pantja Astawa dalam keterangan ahli yang disampaikan pada sidang Perkara Nomor 91/PUU-XVIII/2020 dan Perkara Nomor 103/PUU-XVIII/2020 menyebutkan bahwa jika merujuk pada contoh beberapa negara yang menerapkan metode *omnibus law* dalam pembentukan/penyusunan regulasinya, tampak bahwa metode *omnibus law* digunakan sebagai suatu instrument kebijakan untuk mengatasi permasalahan regulasi yang terlalu banyak (*hyper regulated*) dan saling tumpang tindih (*overlapping*).⁴⁵

Keempat, dalam perspektif sejarah kita tidak dapat nafikkan bahwa penggunaan metode omnibus dalam pembentukan peraturan perundang-undangan dapat dinilai berhasil dan berlaku efektif dalam bidang ketatanegaraan. Hal tersebut setidaknya dapat dilihat melalui pembentukan 2 (dua) Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) pada tahun 1973⁴⁶ dan pada tahun 2003⁴⁷; pembentukan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2003 tentang Pemerintahan Daerah; dan pembentukan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2017 tentang pemilihan Umum.⁴⁸

Kesimpulan

⁴³ Maria Farida Indarti, *Omnibus Law, UU Sapu Jagat?*, Harian Kompas, 4 Januari 2020, hlm. 6

⁴⁴ Bayu Dwi Anggono, *Omnibuslaw Sebagai Teknik Pembentukan Undang-Undang: Peluang Adopsi dan Tantangannya dalam Sistem Perundang-Undangan Indonesia*, Jurnal RechtsVinding, Vol. 9, No. 1, April 2020, hlm. 27

⁴⁵ Putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia Nomor 91/PUU-XVIII/2020, hlm. 151-152.

⁴⁶ Ketetapan sebagaimana dimaksud adalah Ketetapan MPR Nomor V/MPR/1973 tentang Peninjauan Kembali Produk-Produk Hukum yang Berupa Ketetapan-Ketetapan MPRS RI yang ditetapkan pada 22 Maret 1973. Ketetapan *a quo* dapat dipahami sebagai bentuk implementasi metode omnibus karena meninjau berbagai Ketetapan MPRS yang diberlakukan sejak tahun 1960 menjadi beberapa kelompok, baik itu dicabut, telah terakomodir dalam GBHN, masih berlaku dan perlu penyempurnaan, telah dilaksanakan, dan belum terakomodir materi muatannya dalam GBHN.

⁴⁷ Ketetapan sebagaimana dimaksud adalah Ketetapan MPR Nomor 1/MPR/2003 tentang Peninjauan terhadap Materi dan Status Hukum Ketetapan MPRS dan Ketetapan MPR Tahun 1960 sampai dengan 2022. Pola yang digunakan adalah sama sebagaimana ketetapan MPR yang telah dijelaskan sebelumnya.

⁴⁸ Pendapat Ahli Satya Ariananto dalam Perkara Nomor 91/PUU-XVIII/2020.

Berdasarkan pembahasan diatas, dapat disimpulkan *pertama*, UNCLOS 82 tidak mengatur secara rinci mengenai substansi serta penegakkan hukum terhadap ancaman yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan maritim. Namun dalam rapat Majelis Umum PBB tahun 2008, majelis mengidentifikasi 7 hal yang tergolong sebagai ancaman terhadap keamanan dan keselamatan maritim, yaitu: a) pembajakan dan perompakan bersenjata terhadap kapal (b) teroris (c) perdagangan senjata terlarang dan senjata pemusnah massal (d) peredaran narkoba terlarang (e) penyulundupan dan perdagangan orang (f) *IUU fishing* (g) kerusakan lingkungan laut yang disengaja. Hal ini menjadi tolak ukur dalam penegakkan hukum laut di dunia. Untuk mengatasi ancaman-ancaman keamanan dan keselamatan maritim tersebut, ada beberapa lembaga yang bertanggung jawab, seperti Angkatan Laut, Lembaga Penegak Hukum dan Lembaga lain yang diberikan kewenangan. Sebagai organisasi lanjutan yang bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan maritim (IMO) mengatur sejumlah regulasi untuk memastikan negara anggota untuk memiliki lembaga Penegak Hukum yang efektif dalam menanggulangi ancaman keamanan dan keselamatan maritim. *Kedua*, penataan kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia menjadi penting dilakukan dalam rangka menyudahi berbagai persoalan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia; perwujudan komitmen Indonesia untuk terus mampu berperan serta berkontribusi untuk menjaga keamanan & keselamatan maritim global; ikhtiar mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia; serta dalam rangka menjaga citra Indonesia dalam kacamata politik hukum luar negeri. *Ketiga*, 2 skenario alternatif kebijakan politik perundang-undangan yang dapat diambil oleh pemerintah dalam rangka penataan kelembagaan keamanan dan keselamatan maritim Indonesia adalah dengan membentuk *omnibus law* Undang-Undang tentang Keamanan & Keselamatan laut atau dengan membentuk Undang-Undang tentang Badan Keamanan Laut.

Referensi

- Anggono, Bayu Dwi, *Omnibuslaw Sebagai Teknik Pembentukan Undang-Undang: Peluang Adopsi dan Tantangannya dalam Sistem Perundang-Undangan Indonesia*, Jurnal RechtsVinding, Vol. 9, No. 1, April 2020.
- Bintoro, Liberta Rangi Wirasakti, and Siti Muslimah. "Urgensi Pembentukan Indonesia Sea And Coast Guard Sebagai (IMO) Mengenai Keamanan Laut." *Belli Ac Pacis* 1, no. 1 (2015): 5-14.
- Bowers, Ian, and Collin Koh. "Policy Brief Navies, Coast Guards, the Maritime Community and International Stability," 2017.
- Bowers, Ian, and Swee Lean Collin Koh. *Grey and White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus*. *Grey and White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus*, 2019. <https://doi.org/10.1007/978-981-13-9242-9>.
- Bueger, Christian. "What Is Maritime Security?" *Marine Policy* 53 (2015): 159-64. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>.
- Detiknews. "Ini Doktrin Jokowi Di East Asia Summit Tentang Poros Maritim Dunia." [news.detik.com](https://news.detik.com/berita/d-2747254/ini-doktrin-jokowi-di-east-asia-summit-tentang-poros-maritim-dunia), 2014. <https://news.detik.com/berita/d-2747254/ini-doktrin-jokowi-di-east-asia-summit-tentang-poros-maritim-dunia>.

- Dirhamsyah, Dirham, Saiful Umam, and Zainal Arifin. "Maritime Law Enforcement: Indonesia's Experience against Illegal Fishing." *Ocean and Coastal Management* 229, no. May 2021 (2022): 106304. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106304>.
- Djalal, Haslim. "Konsepsi Benua Maritim Indonesia." *Jurnal Ketahanan Nasional*, 1996.
- Klein, Natalie. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Edited by Vaughan Lowe QC, Dan Sarooshi, and Stefan Talmon. New York: Oxford University Press, 2011.
- Omara, Andy. "The Importance of Institutional Arrangement to Safeguard Maritime Security and Safety in Indonesia: The Case of Marine Security and Safety Agency." *Sasi* 30, no. 1 (2024): 56. <https://doi.org/10.47268/sasi.v30i1.1789>.
- Puspitawati, Dhiana, Shinta Hadiyantina, Fransisca Ayulistya Susanto, and Nurul Aprianti. "Law Enforcement At Indonesian Waters: Bakamla Vs. Sea and Coast Guard." *Indonesian Journal of International Law* 17, no. 4 (2020): 495-518. <https://doi.org/10.17304/ijil.vol17.4.797>.
- Rothwell, Donald R, Alex G Oude Elferink, Karen N Scott, and Tim Stephens. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. First Edit. Oxford: Oxford University Press, 2015.
- Sari, Amanda Puspita. "Doktrin Poros Maritim Jokowi Di Myanmar." Kamis, 13 november, 2014. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20141113125042-106-11288/doktrin-poros-maritim-jokowi-di-myanmar>.
- Suseto, Buddy, Zarina Othman, and Farizal Mohd Razalli. "The Need to Reform Indonesia's Maritime Strategy: A Review." *Indonesian Journal of Geography* 50, no. 2 (2019): 145-54. <https://doi.org/10.22146/ijg.27954>.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia
- Putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia Nomor 91/PUU-XVIII/2020, hlm. 151-152.
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.
- UNGA, 'Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General' (10 March 2008) UN Doc A/63/63, para 39
- United Nations Convention Law of The Sea 1982