

---

## Review Strategis Upaya Pengamanan Laut Nasional Menuju Keamanan Maritim dan Pengelolaan Ruang Laut Indonesia

Okol Sri Suharyo<sup>1\*</sup>, Avando Bastari<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut

Bumimoro Morokrempangan Kota Surabaya 60178 Jawa Timur

[\\*okolsrisuharyo@gmail.com](mailto:*okolsrisuharyo@gmail.com)

DOI: <https://doi.org/10.21107/rekayasa.v14i3.13087>

---

### ABSTRACT

*The Republic of Indonesia as a world maritime country and an archipelagic country which has 17,504 islands whose territorial area is dominated by the ocean. As a maritime country, Indonesia has 4 (four) points that become international chokepoints, namely the Malacca Strait, Sunda Strait, Lombok Strait and the Ombai-Wetar Strait. Indonesia has established three Indonesian Archipelagic Sea Lanes (ALKI) for the peaceful passage of international shipping, which are guaranteed by international and national law. The Indonesian Maritime Security Agency is a Non-Ministerial State Institution whose position is under and directly responsible to the President and has the authority to enforce the law at sea and is justified by law, so that with the issuance of Law Number 32 of 2014 concerning Marine Affairs and Presidential Regulation Number 178 of 2014 concerning the Indonesian Maritime Security Agency, it can be interpreted that there is legal legitimacy for the Indonesian Maritime Security Agency in carrying out its duties, functions and authorities to carry out law enforcement against special crimes at sea. This study aims to explore Indonesia's strategic role in law enforcement at sea towards national maritime security and resilience. The method used is a literature study approach and the data analysis technique used is a qualitative data approach by conducting secondary data analysis to explain the findings obtained. This research produces findings in the form of an analysis of Indonesia's strategic role in law enforcement at sea towards maritime resilience and security both nationally and regionally.*

**Key words :** *archipelagic sea lanes, Indonesian Navy, maritime security, law enforcement*

---

### PENDAHULUAN

Indonesia merupakan suatu negara kesatuan yang berbentuk republik. Sebagai negara kesatuan merupakan suatu konsekuensi atas kondisi geografis Indonesia dengan pulau-pulau yang membentang dari Sabang sampai Merauke dan memiliki wilayah laut yang sangat luas, sekitar 2/3 (dua pertiga) wilayah Indonesia berupa lautan. Dengan cakupan wilayah laut yang begitu luasnya, maka Indonesia pun diakui secara internasional sebagai negara kepulauan yang ditetapkan di Montego Bay, Jamaika pada 10 Desember 1982 dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea* (selanjutnya disebut UNCLOS) 1982 yang memberikan kewenangan dan memperluas wilayah laut Indonesia dengan segala ketentuan yang mengikutinya. Berdasarkan UNCLOS 1982 zona laut suatu negara dibagi menjadi zona di mana negara

memiliki kedaulatan penuh didalamnya dan zona di mana negara hanya memiliki yurisdiksi yang terbatas dan hak berdaulat saja.

Indonesia telah meratifikasi konvensi ini dengan Undang-Undang RI nomor 17 tahun 1985, dan konvensi ini berlaku secara efektif sejak 16 November 1994 dan ditandatangani oleh 117 negara. Dengan demikian, secara geografis Indonesia menurut Dinas Hidrografi dan Oceanografi TNI AL memiliki 17.504 pulau dengan luas wilayah 7,9 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari 1,8 juta km<sup>2</sup> berupa daratan dan 3,2 juta km<sup>2</sup> wilayah laut teritorial, dimana 2,9 juta km<sup>2</sup> sebagai perairan zona ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan panjang garis pantai sekitar ±81.000 km. dengan demikian, total

### Article History:

**Received:** July, 27<sup>th</sup> 2021; **Accepted:** November, 17<sup>th</sup> 2021  
Rekayasa ISSN: 2502-5325 has been Accredited by Ristekdikti (Arjuna) Decree: No. 23/E/KPT/2019 August 8th, 2019 effective until 2023

### Cite this as:

Suharyo. O.S & Bastari, A. (2021). *Review Strategis Upaya Pengamanan Laut Nasional Menuju Keamanan Maritim dan Pengelolaan Ruang Laut Indonesia*. *Rekayasa* 14 (3). 443-449  
doi: <https://doi.org/10.21107/rekayasa.v14i3.13087>

© 2021 Okol Sri Suharyo



Gambar 1. Peta Kerawanan Laut Indonesia

wilayah Indonesia 77% berupa perairan atau tiga kali luas wilayah daratan Indonesia.

Perairan Indonesia yang kaya Sumber Daya Alam yang terkandung di dalamnya sangat menguntungkan bagi bangsa Indonesia. Sumber daya alam yang dikelola dengan baik dapat Meningkatkan kesejahteraan bangsa Indonesia (A.B. Gerald, 2015). Namun, disisi lain hal itu juga mengundang kerawanan atau ancaman nontradisional (A. Romsan, 2003). Ancaman tersebut berupa adanya tindak pelanggaran dan tindak kejahatan di laut, seperti pembajakan (*piracy*), perompakan (*armed and robbery*), penyeleundupan (senjata, amunisi, narkotika atau barang psikotropika), kejahatan lintas negara (*transnational crime*), terorisme melalui laut, pencurian kekayaan alam (illegal fishing, logging, mining, dan illegal oil atau Bahan Bakar Minyak), pencemaran lingkungan laut, penggunaan bahan peledak (handak), penggunaan jenis alat tangkap yang dilarang, terorisme, sabotase objek vital, dan musibah kecelakaan di laut. Bahkan, ada keinginan negara lain untuk memanfaatkan kekayaan dengan cara illegal maupun menghadirkan armada kapal perangnya dengan alasan pengamanan terhadap kapal-kapal niaga berbendera negaranya (A.M. Muhjiddin, 1993).

Terkait banyaknya ancaman yang mungkin hadir di perairan Indonesia, maka diperlukan *stakeholder* dalam penanganan keamanan laut tersebut. Saat ini ada tiga belas *stakeholder* terkait dengan

permasalahan kekamlaan di Indonesia, hal ini juga memungkinkan terjadinya tumpang tindih kewenangan antara ketigabelas *stakeholder* tersebut. Salah satu *stakeholder* yang berwenang adalah Badan Kemanan Laut RI. Badan Kemanan Laut RI sebagai Badan Tunggal Non-militer, berdasarkan Undang-Undang RI. No.32 tahun 2014 tentang Kelautan, melaksanakan peran, tugas dan fungsinya dengan tetap melakukan koordinasi dengan berbagai *stakeholder* terkait di bidang kemaritiman, serta melaksanakan penegakan hukum lewat laut serta keamanan dan keselamatan pelayaran di perairan Yuridiksi Nasional.

Bentuk dan sifat patrol keamanan laut (Kamla) Badan Kemanan Laut RI adalah penegakan hukum di atau lewat laut. Hal ini pada umumnya dan melaksanakan operasi khusus terhadap obyek kejadian di laut di perairan Yuridiksi Nasional, seperti kecelakaan/ musibah di laut, pencemaran di laut maupun bantuan SAR di laut dengan prinsip *filling the gap*. Prinsip tersebut berarti bahwa Badan Kemanan Laut RI melaksanakan koordinasi dengan instansi militer (TNI AL) terkait dengan pelanggaran operasi penegakan kedaulatan dan hukum di atau lewat laut demi menghindari tumpang tindih wilayah atau sector patrol keamanan laut. Sementara itu disisi lain, dewasa ini telah terjadi kejahatan di area perbatasan RI, dimana pada dasarnya terkait dengan pelanggaran wilayah dan kegiatan illegal manusia, seperti illegal fishing, illegal logging dan yang tak kalah mengerikan

adalah illegal immigration atau yang juga dikenal dengan human trafficking. Atas dasar beberapa tindak pelanggaran dan kejahatan di laut perairan Indonesia tersebut, maka sesuai dengan salah satu misi Badan Keamanan Laut RI yaitu Meningkatkan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan yurisdiksi Indonesia dengan berpedoman pada ketentuan hukum nasional dan Internasional, maka perlu di kupas lebih mendalam tentang misi dari Badan Keamanan Laut RI.

### **BADAN KEAMANAN LAUT RI**

Badan Kemanan Laut RI merupakan instansi yang memiliki tugas sebagai penjaga keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia, lalu untuk memunculkan eksistensi tersendiri dalam pergaulan Internasional maka Bakamla menggunakan nama *Indonesia Coast Guard* (IDNCG). Dalam pembentukan Bakamla tidaklah mudah untuk dilakukan, mengingat telah terdapatnya banyak instansi yang mempunyai kewenangan atas penjagaan keamanan di laut berdasarkan Undang-Undangnya masing-masing. Banyaknya instansi yang mempunyai kewenangan atas penjagaan keamanan di laut tersebut diantaranya adalah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), Polisi Air (Polair), Bea dan Cukai (BC), Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), serta Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP). Sebenarnya dari banyaknya instansi tersebut hanya dua atau tiga dari instansi tersebut yang benar-benar "instansi laut".

Pada pasal 3 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 Tentang Bakorkamla mengatur mengenai tugas dari Bakorkamla yang awalnya hanya untuk mengkoordinasi penyusunan kebijakan dan kegiatan operasi keamanan laut. Dalam Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Bakamla menunjukkan telah terjadinya perubahan pada tugas dari instansi ini, tugas dari Bakamla yaitu melakukan patrol keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Setelah disahkannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, fungsi menjadi semakin luas. Fungsi dari Bakorkamla tertuang dalam Pasal 4 Peraturan Presiden Nomor 81 Taun 2005 Tentang Bakorkamla. Perluasan fungsi dari Bakorkamla menjadi Bakamla yang paling terlihat adalah penyelenggaraan Sistem Peringatan Dini

(*Early Warning System*) yang sanagt dibutuhkan Negara Indonesia yang secara geografis dan klimatologis merupakan wilayah yang rawan akan bencana (alam). Fungsi dari Bakamla tertuang dalam Pasal 3 Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Bakamla.

Kewenangan dari Bakamla tertuang dalam Pasal 4 Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Bakamla menyebutkan bahwa kewenangan dari Bakamla diantaranya adalah melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*), memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Bakamla sebagai instansi pengganti dari Bakorkamla memiliki kelebihan yang sangat banyak. Kelebihan tersebut yang sangat terlihat adalah Bakorkamla awalnya sebagai instansi yang menerapkan sistem *Multy Agency Single Task*, setelah digantikan oleh Bakamla sistem itu dirubah menjadi *Single Agency Multy Tasks*, yaitu Bakamla sebagai badan tunggal, integratif serta pemegang komando dengan tidak menghilangkan kewenangan 12 instansi pemangku kepentingan. *Single Agency Multy Tasks* menggerakkan diri serta ke 12 instansipemangkukepentingan kedalam satu kesatuan yang terintegrasi dalam mencapai tujuan. Tidak seperti *Multy Agency Multy Task* yang ke 12 instansi pemangku kepentingan masih terkotak-kotak serta tidak terintegrasi dengan baik karena bersifat sektoral (Zairi, 2019).

### **KONSEP KEAMANAN MARITIM (MARITIME SECURITY)**

Keberadaan makna *maritime security* ada karena adanya permasalahan karakteristik dan penggunaan laut serta ancaman yang terjadi di dalamnya. Maritim memiliki pengaruh yang kuat pada aspek keamanan, strategi, dan kerjasama regional kemaritiman (Wiji Astuti, 2014). Dengan begitu keamanan maritim menjadi tanggung jawab bagi semua negara dalam menjaga keamanan wilayahnya terutama bagi negara yang dimiliki wilayah laut yang luas (Badan Nasional Pengelola Perbatasan Republik Indonesia, 2013). Hal tersebut merupakan isu baru pada dimensi non-konvensional. Dalam pemikiran kemaritiman, pembahasan tidak hanya mengenai konsep

pertahanan maritim yang berskala militer akan tetapi juga termasuk pada permasalahan pertahanan terhadap ancaman non-militer, antara lain penyelundupan kayu, imigran gelap, pencurian sumber daya kelautan, dan berbagai jenis ancaman lainnya (Hozairi et al, 2018).

Bila ditinjau dari perspektif jumlah aktor yang dilibatkan kerjasama keamanan maritim pada dasarnya dapat dilakukan melalui dua cara yaitu (1) melalui diplomasi bilateral langsung (*direct bilateral diplomacy*) dan (2) melalui pengembangan mekanisme kerjasama regional (*regional cooperation mechanism*) ((Bachtiar, 2020). Isu keamanan laut saat ini mendapat perhatian karena sifatnya yang makin meluas meliputi ancaman kekerasan, ancaman navigasi, ancaman sumber daya, dan ancaman kedaulatan dan hukum. Sedangkan menurut *The United Nations Secretary-General* tidak mendefinisikan *maritime security* secara detail, akan tetapi dalam *Report on Oceans and the Law of the Sea* pada tahun 2008 menyebutkan beberapa indikasi yang dapat dinyatakan sebagai suatu ancaman terhadap *maritime security*, antara lain :

- a. *Piracy dan Armed Robbery*, kejahatan laut yang membahayakan keselamatan para pelaut serta keamanan jalur navigasi dan komersil.
- b. *Terrorist acts*, yang mengancam kapal, offshore installations dan kegiatan maritim lainnya yang berdampak pada terganggunya keadaan ekonomi negara bahkan sampai pada penyerangan fisik (Suhana, 2015).
- c. *Illicit trafficking in arms and weapons of mass destruction*.
- d. *Illicit trafficking in narcotic drugs and psycotropic substance*, yang menyumbang 70 % dari total perdagangan obat-obatan baik selama maupun setelah pelayaran (Sagena, 2013).
- e. *Smuggling dan trafficking of persons* melalui laut dengan menggunakan kapal yang tidak layak guna dan perlakuan yang tidak sesuai dengan hak asasi manusia.
- f. *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing*, diidentifikasi pada skala *security* yang mengancam kestabilan hubungan internasional dan keamanan laut.

## KERJA SAMA MULTILATERAL KEAMANAN MARITIM

Sesuai dengan rekomendasi yang diberikan bahwa menjajaki kerjasama operasional yang dapat

dikembangkan secara nyata, maka pada akhirnya masing-masing negara sendiri yang menerjemahkan rekomendasi tersebut kedalam suatu kerjasama maritim yang lebih erat lagi, baik dengan cara bilateral, maupun secara multilateral. Kerjasama ini dilakukan karena Negara-negara ini memiliki kedekatan batas geografis maritim maupun daratnya (Ramdhan dan Arifin 2013), yang dimana pada batas tersebut banyak terjadi kejahatan-kejahatan lintas batas yang mengancam kedaulatan serta keamanan Negara.

- *Kerjasama Bilateral Indonesia-Malaysia Joint Commission on Bilateral Cooperation (JCBC)* sebagai suatu wadah pertemuan bilateral yang secara reguler dilaksanakan guna menggali potensi dan memonitor kemajuan kerja sama kedua negara. Kedua negara menyepakati upaya pengawasan, evaluasi, dan peninjauan dengan koordinasi antara lembaga penegak hukum maritim laut Indonesia seperti Bakorkamla, TNI AL, TNI AU, Kepolisian, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan, Bea Cukai Indonesia, dengan lembaga penegak hukum Malaysia yaitu *Maritime Enforcement Agency Malaysia (MMEA), Royal Navy, Royal Airforce*, Kepolisian Kerajaan Malaysia, serta Departemen Perikanan dan Royal Bea cukai Malaysia (Wiranto, 2020).
- *Kerjasama Trilateral Indonesia-Malaysia-Filipina* Dalam rangka menghadapi tantangan keamanan terkait dengan permasalahan maritim saat ini, Indonesia bersama dengan Malaysia dan Filipina secara resmi memulai kegiatan kerja sama patroli maritim terkoordinasi trilateral atau disebut *Trilateral Maritime Patrol* Indomalphi. Kerjasama Trilateral ini bertujuan untuk memperkuat dan mengkoordinasikan patroli pada masing-masing daerah maritim di Indonesia, Malaysia dan Filipina melalui peningkatan komunikasi, pertukaran informasi dan intelijen, percepatan penempatan aset Angkatan Laut untuk respon yang cepat terhadap kapal-kapal yang berada dalam keadaan bahaya dan ancaman pada keselamatan manusia, dan memelihara komunikasi secara berkala dan koordinasi dengan pusat komando maritim serta aset negara di pantai dari masing-masing negara (Bachtiar, 2020).

## PENGELOLAAN WILAYAH RUANG LAUT DAN SUMBER DAYA KELAUTAN

Pemanfaatan atau pengelolaan ruang laut menurut UU No.26 Tahun 2007 tentang penataan ruang pasal 1 ayat 14 adalah pengelolaan ruang adalah upaya untuk mewujudkan struktur ruang dan pola yang sesuai dengan rencana tata ruang melalui penyusunan dan pelaksanaan program (Natalie et al, 2010). Dalam rangka pencapaian sasaran pengaturan pemanfaatan ruang di kawasan pesisir, laut dan pulau-pulau kecil, dapat dirumuskan perangkat insentif dan disinsentif untuk mengarahkan sekaligus mengendalikan perkembangan dan perubahan fungsi kawasan dan dikembangkan secara sektoral maupun lintas sektoral (Kadarisman, 2017). Perangkat insentif tersebut bertujuan memberikan rangsangan terhadap kegiatan yang menunjang fungsi kawasan pesisir, laut dan pulau-pulau kecil dan sesuai/seiring dengan tujuan penataan ruang yang dijabarkan dalam rencana tata ruang (Syah, 2010). Sedangkan perangkat disinsentif adalah pengaturan yang bertujuan membatasi pertumbuhan atau mengurangi kegiatan yang tidak sejalan dengan rencana tata ruang atau yang bersifat merusak atau mengganggu kelestarian lingkungan kawasan pesisir, laut dan pulau-pulau kecil termasuk sumber daya kelautan (Kusumawardhani dan Afriansyah, 2019).

### PERAN STRATEGIS BAKAMLA

Upaya penegakan Hukum di laut nusantara yang dilakukan oleh Badan Kemanan Laut RI antara lain:

- Pada tanggal 18 Agustus 2019 Tim Operasi Khusus (Opsus) Bakamla RI dengan menggunakan KN Bintang Laut-401 menangkap lima kapal yang diduga melakukan kegiatan illegal di wilayah perairan Bangka Belitung (Babel). Kelima kapal ini terdiri atas satu Kapal Isap Pasir (KIP) Timah dan empat kapal SPOB/MT, penyuplai bahan bakar minyak (BBM) jenis solar. Hasil penangkapan kelima kapal tersebut diantaranya 4 (empat) kapal tanker dan 1 (satu) Kapal Isap Pasir (KIP) timah dengan sejumlah pelanggaran yang dilakukan 4 (empat) kapal tanker yaitu: tidak memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), tidak memiliki izin transpor BBM di tengah laut, perijinan kapal tanker tidak terdaftar di Pertamina, d. izin harga minyak tidak ada dan terakhir kualitas minyak tidak sesuai dengan Pertamina dan Khususnya Kapal (KIP) Timah dan tidak memiliki izin dalam melakukan aktivitas penambangan. Dalam penanganan kejahatan di laut, BAKAMLA telah bersinergi dengan unsur terkait. Khususnya menangani masalah BBM illegal dan pengerukan sumber daya alam di Indonesia. Selanjutnya terhadap penangkapan kelima kapal tersebut pada hari itu juga pada tanggal 25 Agustus 2019 dilimpahkan proses hukumnya kepada Ditpolair Polda Babel untuk pemeriksaan lebih lanjut.
- Pada hari Minggu tanggal 30 Juni 2019 pukul 02.00 WIB kapal Bakamla bernama KN Bintang Laut 401 telah melakukan penangkapan terhadap kapal berbendera Vietnam BV 8909 TS dengan jumlah ABK sebanyak 20 Orang yang semuanya berkewarganegaraan Vietnam, bahwa kapal tersebut pada saat ditangkap sedang melakukan penangkapan ikan secara *illegal* dan menggunakan alat tangkap yang dilarang di perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE) Laut Natuna Utara yang selanjutnya kapal tersebut diserahkan PPNS Perikanan Satwas Natuna akan melakukan proses penyidikan berdasarkan undang-undang perikanan. Satu kapal ilegal asal Vietnam BV 8909 TS diserahkan kepada Satuan Pengawasan Natuna Kepulauan Riau, waktu itu Kapal BV 8909 TS sedang melakukan penangkapan ikan secara ilegal dan menggunakan alat tangkap yang dilarang di perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Laut Natuna Utara. Adapun barang bukti yang ikut diserahkan berupa dokumen kapal, alat navigasi, alat tangkap *pair trawl*, serta ikan hasil tangkapan sebanyak kurang lebih 500 kilogram, keberhasilan BAKAMLA menangkap kapal perikanan asing merupakan wujud kerja sama berbagai instansi yang berwenang dalam memberantas *illegal fishing* di perairan Indonesia. Landasan hukumnya adalah Peraturan Presiden Nomor 115 Tahun 2015 tentang Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal atau lebih dikenal dengan Satgas 115.
- Pada tanggal 24 September 2019, Satuan Tugas Khusus (Satgassus) Trisula Badan Kemanan Laut RI yaitu Kapal Negara (KN) Bintang Laut - 401 berhasil mengamankan kapal berinisial PS 5001 yang tengah melakukan transfer bahan bakar minyak (BBM) berjenis *Fame oil*, dengan cara *floating barge* di Perairan Kabil, Batam, Kepulauan Riau. Dalam keterangannya Sestama Badan Kemanan Laut RI menyampaikan

mengenai kronologis saat jajarannya melakukan penangkapan terhadap kapal dengan inisial PS 5001 yang didapati sedang memindahkan BBM (Bahan Bakar Minyak) ke *tugboat* berinisial GS 88 melalui perantara *tugboat* dengan inisial MTP atau dengan kata lain Kapal PS 5001 yang diamankan tengah melakukan *floating barge* kepada *tugboat* GS 88 dan *tugboat* MTP. Dalam aksi tersebut, BBM yang sudah berhasil ditransfer ke dua kapal *tugboat* sebanyak 14 ton, proses transfer BBM jenis *FAME (Fatty Acid Methyl Ester)* yaitu sejenis bahan bakar nabati yang didapat dari *ekstrak* kelapa sawit, hal ini yang terindikasi dilakukan secara *ilegal*, karena tidak dilengkapi dokumen yang sah dan dilakukan saat kapal sedang berlayar, yang untuk proses hukum selanjutnya dilaksanakan pengawasan menuju ke Pelabuhan Peti Kemas, Batu Ampar, Batam serta kemudian akan diserahkan kepada pihak Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral untuk diproses sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Beberapa upaya Badan Kemanan Laut RI tersebut di atas menunjukkan konsistensi dan eksistensi Badan Kemanan Laut RI dalam upaya menjaga kedaulatan nusantara dengan cara menjaga, mengawasi, mencegah sekaligus minindak segala upaya pelanggaran hukum di laut nusantara dengan berpedoman pada ketentuan hukum Nasional dan Internasional.

## KESIMPULAN

- a. Berdasarkan uraian pembahasan di atas, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut: Potensi Indonesia yang memiliki kekayaan alam laut yang melimpah sering dimanfaatkan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab. Hal ini terbukti dengan tingginya angka pelanggaran hukum di perairan laut Nusantara.
- b. Badan Kemanan Laut RI dalam menjalankan fungsinya salah satunya memiliki kewenangan dalam penegakan hukum di laut, kaitannya dengan kewenangan penegakan hukum tersebut yaitu memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa dan menyerahkan kapal yang telah melakukan pelanggaran hukum di laut tersebut kepada instansi penyidik terkait yang berwenang untuk melaksanakan proses hukum lebih lanjut.
- c. Upaya-Upaya Badan Kemanan Laut RI dalam penegakan hukum di laut nusantara menunjukkan konsistensi dan eksistensi Badan Kemanan Laut RI dalam upaya menjaga kedaulatan nusantara dengan cara menjaga, mengawasi, mencegah sekaligus minindak segala upaya pelanggaran hukum di laut nusantara dengan berpedoman pada ketentuan hukum Nasional dan Internasional.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alditya Bunga Gerald. "Pembentukan Undang-Undang Tentang Zona Tambahan Sebagai Langkah Perlindungan Wilayah Laut Indonesia." *Jurnal Ilmu Hukum SELAT*, Mei 2015: Vol. 2 No. 2.
- Achmad Romsan, dkk. 2003. *Pengantar: Hukum Pengungsi Internasional*. Bandung: UNHCR Regional Representation.
- Atje Misbach Muhjiddin. 1993. *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: PT. Alumni.
- Badan Nasional Pengelola Perbatasan Republik Indonesia. 2013. *Rencana Strategis Pengelolaan Batas Negara Wilayah Laut dan Udara Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan Republik Indonesia*. Jakarta: BNPP-RI.
- Bachtiar, A.I., (2020). *Pembangunan Industri Maritim untuk Mendukung Kebijakan Kelautan Indonesia dan Pemenuhan Kebutuhan Alutsista TNI AL* (Doctoral dissertation, IPB University).
- Hozairi, H., Buhari, B., Lumaksono, H., Tukan, M. and Alim, S., 2018. *Pemilihan Model Keamanan Laut Indonesia Dengan Fuzzy Ahp Dan Fuzzy Topsis*. *Network Engineering Research Operation*, 4(1).
- Kadarisman, M., 2017. *Kebijakan keselamatan dan keamanan maritim dalam menunjang sistem transportasi laut*. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 4(2), pp.177-192.
- Kusumawardhani, I. and Afriansyah, A., 2019. *Kebijakan Kelautan Indonesia dan Diplomasi Maritim*. *Jurnal Kertha Patrika*, 41(3).
- Natalie, Klein, Joanna Mossop, dan Donald R. Rothwell, 2010. *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, New York: Routledge.
- Ramdhan, M. and Arifin, T., 2013. *Aplikasi sistem informasi geografis dalam penilaian proporsi*

- luas laut Indonesia. *Jurnal Ilmiah Geomatika*, 19(2), pp.141-146.
- Sagena, Uni W, 2013, *Memahami Keamanan Tradisional Dan Non-Tradisional Di Selat Malaka: Isu-isu dan Interaksi Antar Aktor*. *Jurnal Interdependence Hubungan Internasional Universitas Mulawarman*, Th. 1, Vol. 1. Samarinda
- Scott Burchill, dkk, 2001. *Theories of International Relations, second edition*, Palgrave, New York.
- Suhana, S., 2015. Kebijakan Kelautan Dan Perikanan Dan Implikasinya Terhadap Kelestarian Sumberdaya Ikan Dan Ekonomi Perikanan Indonesia. *Risalah Kebijakan Pertanian Dan Lingkungan Rumusan Kajian Strategis Bidang Pertanian dan Lingkungan*, 2(1), pp.70-77.
- Syah, A.F., 2010. Penginderaan jauh dan aplikasinya di wilayah pesisir dan lautan. *Jurnal Kelautan: Indonesian Journal of Marine Science and Technology*, 3(1), pp.18-28.
- Wiji Astuti Sari. "Reorientasi Politik Hukum Pengelolaan Wilayah Kelautan di Daerah Menurut UU No 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah: Mendukung Visi Negara Maritim Daerah." *Jurnal Ilmu Hukum Selat*, Oktober 2015: Vol. 3, No 1.
- Wiranto, S., 2020. Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia Melalui Kebijakan Kelautan Indonesia dengan Strategi Pertahanan Maritim Indonesia: Perspektif Pertahanan Maritim. *Jurnal Maritim Indonesia (Indonesian Maritime Journal)*, 8(2), pp.1-16.
- Zairi, H.Z., 2019. Perancangan Enterprise Resource Planning Badan Keamanan Kelautan Indonesia Untuk Membangun Sinergi Kelembagaan Negara. *Joutica*, 4(2), pp.293-301.