

Research Article

Mendorong Lahirnya RUU Keamanan Laut dalam Penguatan Sistem Keamanan Laut Nasional

Christina Aryani
Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia
ck.aryani@gmail.com

ABSTRACT

Indonesia as the largest maritime country in the world has a very large and diverse natural wealth. Indonesia's strategic position of the sea makes it the global supply chain system, which creates vulnerabilities that can disrupt the stability of national maritime security and this condition is exacerbated by a national maritime security system that is not yet optimal. The research examines problems related to national maritime security regulations and the importance of the presence of the Maritime Security Bill as a solution to national maritime security problems. This study uses a normative juridical research method. The results of this study indicate that there are four main problems with maritime security law enforcement, namely the rules related to maritime security that are spread out, the variety of institutions in the marine security sector, sectoral marine security facilities and infrastructure, and the not yet integrated maritime security information system. The Maritime Security Bill is needed to regulate the formation of a single multi-tasked agency in charge of maritime security, the establishment of the National Maritime Security Information Center and management of marine security facilities and infrastructure.

Keywords: Maritime; Regulation; Security; System.

ABSTRAK

Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia memiliki kekayaan alam yang sangat besar dan beragam. Posisi laut Indonesia yang strategis menjadikannya sebagai the global supply chain system, yang menimbulkan kerawanan yang dapat mengganggu stabilitas keamanan laut nasional dan kondisi ini diperparah dengan sistem keamanan laut nasional yang belum optimal. Penelitian mengkaji permasalahan terkait dengan regulasi keamanan laut nasional dan pentingnya kehadiran RUU Keamanan Laut sebagai solusi permasalahan keamanan laut nasional. Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normative. Hasil penelitian ini menunjukkan terdapat empat permasalahan utama penegakan hukum keamanan laut, yakni aturan terkait keamanan laut yang tersebar, beragamnya lembaga di sektor keamanan laut, sarana dan prasarana keamanan laut yang bersifat sektoral, dan belum terintegrasinya sistem informasi keamanan laut. RUU Keamanan Laut diperlukan untuk mengatur pembentukan single agency multi task sebagai penanggung jawab keamanan laut, pembentukan National Maritime Security Information Center dan manajemen sarana dan prasarana keamanan laut.

Kata Kunci: Laut; Regulasi; Keamanan; Sistem.

A. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang 80% wilayahnya terdiri dari laut, dengan garis pantai sepanjang 80.791 km, 17.504 pulau, dengan total wilayah perairan sebesar 5.800.000 km². Secara geografis, Indonesia mempunyai letak yang strategis karena berada di persilangan antara benua Asia dan Australia, serta samudra Hindia dan Pasifik. Kondisi tersebut menjadikan laut Indonesia sebagai the global supply chain system dalam jalur perdagangan dunia dan lalu lintas pelayaran internasional (Kartika, 2016). Dilihat dari letak geografisnya, "Indonesia memiliki 4 selat strategis yang dikenal sebagai major straits, yaitu selat Sunda, selat Lombok, selat Makassar, dan selat Malaka. Selat Malaka yang menghubungkan Laut Cina Selatan dengan Samudera Hindia, merupakan salah satu selat tersibuk di dunia dengan arus lalu lintas kapal mencapai lebih dari 90.000 kapal tiap tahunnya. Bahkan 1/3 barang perdagangan dan 1/2 poskan minyak dunia melewati selat yang sering kita dengar sebagai Chock Points ini" (Dzulqifli, Supriyadi & Jannah, 2020).

Sebagai negara maritim terbesar di dunia, Indonesia memiliki kekayaan alam sangat besar dan beragam (Azis, Setyawanto R, & Hardiwinoto, 2017). Sumber daya ikan di laut Indonesia meliputi 37% dari spesies ikan di dunia, dimana beberapa jenis diantaranya mempunyai nilai ekonomis tinggi, seperti tuna, udang, lobster, ikan karang, berbagai jenis ikan hias, kerang, dan rumput laut. Secara keseluruhan, potensi lestari sumber daya ikan laut Indonesia diperkirakan sebesar 12,54 juta ton per tahun yang

tersebar di seluruh perairan wilayah Indonesia (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2021).

Posisi Indonesia yang strategis berikut potensi kekayaan laut yang ada di dalamnya juga menjadi tantangan dengan tingkat kerawanan yang tinggi, yang dapat mengganggu stabilitas keamanan laut nasional dan menjadi sumber konflik regional (Jamilah, & Disemadi, 2020). Letak geografis Indonesia mengundang risiko terbukanya akses bagi negara lain untuk memasuki dan beraktivitas di wilayah laut Indonesia dan memunculkan alasan konflik teritorial dengan negara tetangga (Kurniasanti, & Setiyono, 2020). Kenyataan ini menjadikannya penting bagi Pemerintah untuk memberi perhatian lebih terhadap keamanan laut, termasuk menjamin pengelolaan kekayaan laut (Abbas, & Badaru, 2020).

Praktiknya, berbagai pelanggaran sering terjadi di laut Indonesia, antara lain pelanggaran wilayah (illegal entry), kegiatan perikanan yang tidak sah (illegal unregulated unreported fishing), kejahatan lintas negara (transnational crime), serta separatisme dan sengketa wilayah (Listiyono, Prakoso & Sianturi, 2021). Masalah-masalah di atas tentunya menciptakan ancaman serius terhadap lingkungan hidup (environmental security), keamanan pangan (food security), keamanan ekonomi (economic security), keamanan energi (energy security), hingga keamanan manusia (human security). Setiap tahunnya, diperkirakan Rp. 300 Triliun kekayaan negara menguap melalui illegal fishing, pengangkutan illegal logging melalui laut, illegal mining, penyelundupan bahan bakar minyak,

dan berbagai kegiatan ekonomi ilegal di laut lainnya (Kartika, 2016).

Salah satu eskalasi pelanggaran yurisdiksi oleh kapal asing terjadi di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang terletak di Laut Natuna Utara, Kepulauan Riau (Novianto, Firmansyah & Pratama, 2020). Melalui radar, kapal coast guard Cina kerap terdeteksi masuk ke wilayah tersebut. Menyikapi hal tersebut, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Luar Negeri telah melancarkan protes kepada Pemerintah Cina, namun Cina menganggap keberadaannya di wilayah tersebut sah secara hukum dengan mengklaim posisinya berada di area nine dash line wilayah teritorial Cina (Yahya, 2020).

Adapun penyebab belum optimalnya keamanan laut nasional ditengarai disebabkan oleh beberapa hal antara lain fragmentasi aturan hukum wilayah laut, lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum di laut, dan banyaknya instansi penegakan hukum di laut yang kemudian sering dikeluhkan oleh pengguna laut (Humas FHUI, 2020). Sering terjadi satu kapal yang sama ditangani oleh berbagai kementerian/lembaga, dimana satu pihak menangkap sementara pihak lainnya terkadang membebaskan (Akbar, 2020). Kondisi ini diperparah dengan ketiadaan satu undang-undang khusus yang mengatur sistem keamanan laut nasional secara komprehensif sebagai acuan bagi lembaga penegak hukum di laut (Ramadhan, & Winarno, 2020).

Kasus penangkapan Kapal MT Horse milik National Iranian Tanker Company pada awal tahun 2021 menjadi cermin lemahnya penegakan hukum dan pengaturan keamanan laut Indonesia. Kapal

super dengan bobot 163.660 GT tersebut tertangkap tangan melakukan transfer minyak secara ilegal ke kapal berbendera Panama, MT Freya, di perairan Kalimantan. Selain itu, kedua kapal tersebut mematikan sistem identifikasi kapal mereka atau Automatic Identification System (AIS) (BBC News Indonesia, 2021).

Meski tertangkap tangan, penanganannya memakan waktu yang lama dan melibatkan banyak lembaga. Untuk menangani dua kapal asing non militer ini, Pemerintah sampai harus membentuk tim gabungan untuk melakukan investigasi yang terdiri dari Badan Keamanan Laut, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Imigrasi Kementerian Hukum dan HAM, Kepolisian dan TNI AL. Bahkan, sejak kedua kapal ditangkap pada 24 Januari 2021, hingga memasuki akhir Maret 2021 kasusnya masih belum selesai diproses (Rohadian, 2021).

Banyaknya instansi dan ketidakjelasan regulasi keamanan laut juga dikeluhkan oleh pelaku usaha dalam negeri. Perusahaan pelayaran yang tergabung dalam Indonesian National Shipowners Association mengungkapkan tumpang-tindih kewenangan menjaga keamanan di laut telah merugikan operasi kapal maupun kualitas muatan. Waktu berlayar menjadi tidak jelas karena kapal sewaktu-waktu dapat dihentikan oleh badan yang berbeda-beda. Terlebih, setelah dihentikan tidak ada kejelasan lamanya waktu penahanan. Padahal, sebagai gambaran, tongkang batu bara dengan kapasitas angkut 300.000 Ton dan nilai kargo sebesar Rp. 1 miliar hingga Rp. 1,5 miliar harus

mengeluarkan biaya operasional minimal Rp 20 juta per hari. Apabila dihentikan oleh aparat hingga waktu yang tidak dapat diprediksi, biaya operasional kapal akan membengkak dan kualitas muatan akan menurun karena terpapar hujan (Sari, 2019).

Berdasarkan pemaparan di atas, diperlukan reformulasi regulasi dalam rangka penguatan keamanan laut nasional. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji permasalahan terkait dengan regulasi keamanan laut nasional dan pentingnya kehadiran undang-undang khusus keamanan laut nasional sebagai solusi permasalahan keamanan laut nasional. Berdasarkan uraian di atas, maka rumusan masalah yang hendak diangkat dalam tulisan ini adalah sebagai berikut: 1) Bagaimana permasalahan terkait dengan regulasi keamanan laut nasional?; dan 2) Bagaimana Rancangan Undang-Undang Keamanan Laut dapat menjadi solusi permasalahan keamanan laut nasional?.

Penelitian terdahulu yang berhubungan dengan penelitian saat ini telah dilakukan oleh Alfin Ramadhan dan Djoko Wahyu Winarno yang kajiannya berfokus pada kewenangan Badan Keamanan Laut dalam menjaga keamanan laut di Indonesia (Ramadhan, & Winarno, 2020); oleh Manahan Budiarto Pandjaitan, Panji Suwarno dan Gunardi yang berfokus pada peran Pangkalan Tentara Nasional Angkatan Laut Bangka Belitung dalam menyokong keamanan laut (Pandjaitan, Suwarno & Gunardi, 2019); oleh Ioannis Chapsos dan James Malcolm yang mengkaji agenda komprehensif menuju keamanan maritim Indonesia (Chapsos, & Malcolm, 2017); oleh Ioannis Chapsos

dan Steve Hamilton berfokus pada kejahatan perikanan di laut sebagai kejahatan transnasional terorganisir di Indonesia (Chapsos, & Hamilton, 2019); serta oleh Amanda Hsiao yang mengkaji peluang kerjasama penegakan hukum perikanan di Laut Cina Selatan (Hsiao, 2020). Merujuk pada beberapa penelitian tersebut, maka fokus kajian pada penelitian ini lebih mendorong penguatan sistem keamanan laut Nasional dengan menghadirkan Rancangan Undang-Undang Keamanan Laut di Indonesia.

B. METODE PENELITIAN

Tulisan ini disusun berdasarkan data sekunder. Data tersebut dikumpulkan dan dianalisis untuk mendapatkan suatu kesimpulan yang baik dan memenuhi persyaratan. Teknik utama yang digunakan untuk memperoleh data sekunder tersebut adalah dengan cara menginventarisasi berbagai ketentuan atau peraturan hukum yang mengatur tugas dan fungsi lembaga-lembaga pemerintah yang berwenang melaksanakan kegiatan penegakan hukum di laut. Di samping itu, juga dikumpulkan berbagai informasi yang berkaitan dengan permasalahan yang terjadi dalam kegiatan penegakan hukum di perairan Indonesia yang telah dibahas atau ditulis oleh peneliti sebelumnya. Analisa data dilakukan secara kualitatif dan disajikan dalam bentuk deskripsi untuk mengungkapkan informasi, proses dan hasil analisis yang memiliki kelayakan akademik.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Permasalahan Terkait Regulasi Keamanan Laut Nasional

Keamanan laut (maritime security) adalah kombinasi langkah pencegahan dan penegakan hukum untuk melindungi maritim dari ancaman dan tindakan ilegal yang diarahkan kepada penegak hukum, baik sipil maupun militer, serta operasi pertahanan seperti angkatan laut (Sagena, 2013). Ditinjau dari segi ekonomi, Natalie Klein menjelaskan bahwa keamanan laut menekankan pentingnya laut dalam pembangunan suatu negara, khususnya pengelolaan potensi-potensi sumber-sumber daya laut yang bermanfaat bagi kelangsungan suatu bangsa, sehingga harus menjadi perhatian untuk dikembangkan dan dilindungi. Pada akhirnya, sumber daya laut menjadi suatu aset yang harus dipertahankan keberlanjutannya oleh suatu negara sehingga dapat dinikmati hingga generasi yang akan datang (Widyoutomo, 2020).

Pasca perang dingin, konsep keamanan laut mengalami perluasan makna dan ruang lingkup. Secara konvensional, masalah keamanan tradisional biasanya muncul karena masing-masing menganggap negara lain sebagai pesaing, serta dipersepsikan dengan adanya suatu ancaman dan kekhawatiran terhadap pengembangan kekuatan militer antar negara (Susetyo, 2008).

Menurut Geoffrey Till, saat ini keamanan laut tidak hanya bersifat tradisional seperti keinginan untuk melakukan pengendalian (sea control) dan pengiriman ekspedisi operasi militer jangka pendek (expeditionary operations), melainkan mencakup

keinginan untuk mewujudkan pemeliharaan tatanan di laut (maintaining good order at sea) yang menyimpan sumber daya alam, berperan sebagai media transportasi, serta menjadi aspek penting dari lingkungan hidup (Samiaji, 2015).

Perwujudan keamanan laut pada hakikatnya memiliki 2 (dua) dimensi yang saling berkaitan, yaitu penegakan kedaulatan dan penegakan hukum. Kewenangan untuk menegakkan kedua hal tersebut bersumber pada yurisdiksi yang dimiliki suatu negara berdasarkan instrumen hukum nasional maupun internasional yang berlaku (Arletiko, 2017).

Menurut Marry Ann Palma, ancaman keamanan laut terbagi dalam 2 (dua) kategori. Pertama, keamanan laut sebagai keamanan nasional, yang mempunyai tujuan melindungi integritas wilayah dari sumber ancaman internal (konflik komunal dan separatisme). Kedua, keamanan laut sebagai kepentingan keamanan yang berdampak regional. Setiap negara pasti memiliki kebijakan terhadap adanya ancaman eksternal (transnational crime), kebijakan atau yurisdiksi nasional mana berimplikasi pada dinamika regional di suatu kawasan (Setiawan, 2017).

Berdasarkan Report on Oceans and the Law of the Sea, beberapa indikasi yang dapat dinyatakan sebagai suatu ancaman terhadap maritime security, antara lain (Setiawan, 2017): 1) Pembajakan (Piracy). Merupakan kejahatan laut yang membahayakan keselamatan para pelaut serta keamanan jalur navigasi dan komersil; 2) Perampokan Bersenjata (Armed Robbery). Kejahatan perampokan bersenjata sekilas terlihat sama dengan

pembajakan, namun terdapat perbedaan terkait locus atau lokasi kejadiannya. Jika pembajakan terjadi di laut lepas, maka perampokan bersenjata terjadi di dalam yurisdiksi suatu negara, sehingga tidak dikenal adanya yurisdiksi universal dalam penanganannya. Perampokan seringkali terjadi ketika kapal sedang berlabuh di pelabuhan, atau berada dekat dengan daratan, maupun saat melakukan transit di choke point; 3) Tindakan Terorisme (Terrorist Acts). Terdapat beberapa unsur dalam tindakan terorisme maritim, antara lain: dilakukan dalam lingkungan maritim; menggunakan kapal yang berada di laut lepas atau pelabuhan; dan aksi teror dilakukan terhadap fasilitas pantai atau pemukiman, termasuk resor wisata dan kawasan Pelabuhan; 4) Perdagangan Senjata Ilegal (Trafficking in Weapon Mass Destroyed); 5) Perdagangan Narkotika dan Psikotropika (Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substance); 6) Penyelundupan dan Perdagangan Manusia (Smuggling and Trafficking of Persons) ; 7) Penangkapan Ikan dengan melanggar hukum (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing/IUU); dan 8) Pencemaran lingkungan laut secara sengaja (Intentional and Unlawful Damage to the Environment).

Adapun dari konteks Indonesia, ancaman keamanan laut yang sering terjadi meliputi (Kartika, 2016): 1) Ancaman Kekerasan (violence threat), yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata terorganisasi, seperti pembajakan, perampokan, dan aksi teror; 2) Ancaman terhadap sumber daya laut (natural resources tribulation), yaitu ancaman berupa pencemaran dan pengrusakan terhadap ekosistem

laut dan konflik pengelolaan sumber daya laut yang dipolitisasi dan diikuti dengan penggelaran kekuatan militer; 3) Ancaman pelanggaran hukum (law transgression threat), yaitu tidak dipatuhinya hukum nasional maupun hukum internasional yang berlaku di perairan, seperti illegal fishing, pengangkutan illegal logging melalui laut, dan penyelundupan; dan 4) Ancaman navigasi (navigation hazard), yaitu ancaman yang timbul oleh kondisi geografis maritim dan hidrografi akibat kurang memadainya sarana bantu navigasi sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

Keamanan laut merupakan aspek yang sangat penting, terutama bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Hal ini dikarenakan berbagai alasan, antara lain (Indonesia Ocean Justice Initiative, 2020): 1) Laut adalah wilayah kedaulatan (sovereignty) dan hak berdaulat (sovereign right) yang menjadi satu kesatuan dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia; 2) Kemampuan negara untuk menjaga sekaligus mempertahankan kedaulatan dan hak berdaulat di wilayah lautnya berdampak pada optimalisasi kegiatan perekonomian negara tersebut, yang meliputi perikanan, angkutan, transportasi antar pulau, pariwisata, energi terbarukan, jalur telekomunikasi (kabel bawah laut) dan lain-lain; 3) Keamanan laut yang terjamin akan memberikan kondisi ekosistem yang mendukung dan membantu memastikan keberlanjutan sumber daya ekonomi kelautan. Dari konteks ini, pemerintah dan masyarakat memiliki kewajiban untuk mencegah berbagai bentuk pencemaran dan perusakan ekosistem laut.

Menyikapi pentingnya keamanan laut nasional, Pemerintah telah menyampaikan konsep sektor kelautan yang disebut sebagai Poros Maritim Dunia atau Global Maritime Nexus (GMN). Pengembangan sektor kelautan menjadi fokus Indonesia pada abad ke-21 yang menekankan pada 5 pilar utama dalam Poros Maritim Dunia, yaitu (Yani, & Montratama, 2015): 1) Budaya maritim, yaitu membangun kembali budaya maritim Indonesia melalui redefinisi identitas nasional Indonesia sebagai sebuah negara maritime; 2) Ekonomi maritim, yaitu mengelola dan sekaligus melestarikan sumber daya maritim bangsa; 3) Konektivitas maritim, yang memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, serta sarana dan prasarana perhubungan dan pariwisata laut; 4) Diplomasi maritim, dalam konteks optimalisasi soft power untuk menangani ancaman regional, serta peningkatan kerja sama bilateral dan multilateral di bidang maritime; dan 5) Keamanan laut, yang mempersiapkan hard power untuk memperkuat kekuatan pertahanan maritim Indonesia dalam usaha pengamanan wilayah Indonesia.

a. Permasalahan Penegakan Hukum Keamanan Laut Indonesia

Secara garis besar, belum optimalnya keamanan laut nasional ditengarai disebabkan oleh adanya fragmentasi aturan hukum di wilayah laut, lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum di laut, dan banyaknya instansi penegakan hukum di laut yang kerap dikeluhkan oleh pengguna laut (Humas FHUI, (2020). Tinjauan permasalahan menyangkut penegakan hukum di laut disajikan lebih lanjut dibawah ini.

Pertama, Aturan keamanan laut yang tersebar. Hambatan penegakan hukum di laut bersumber dari keberadaan berbagai undang-undang di bidang kelautan yang memberikan kewenangan kepada beberapa kementerian/lembaga (K/L) untuk menegakkan hukum di laut. Berdasarkan hasil pemetaan Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Kemenko Polhukam), saat ini terdapat 24 undang-undang yang melibatkan sejumlah K/L dalam penegakan hukum di laut (Akbar, 2020). Sebagai gambaran, pengaturan keamanan laut yang tersebar yakni: 1) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia menentukan bahwa wilayah perairan Indonesia meliputi: laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, perairan pedalaman, ruang udara di atas laut teritorial dan perairan pedalaman, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan alam di dalamnya. Adapun penegakan kedaulatan dan hukum di wilayah-wilayah tersebut, termasuk pengenaan sanksi atas pelanggaran, dilaksanakan sesuai dengan ketentuan konvensi hukum internasional dan peraturan perundang-undangan yang berlaku; 2). Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) memberikan kewenangan pada Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) untuk menegakan hukum dan kedaulatan negara di laut. Pasal 13 mengatur untuk melaksanakan hak berdaulat, yurisdiksi, hak-hak lain, serta kewajiban berdasarkan Konvensi Hukum Laut, aparat penegak hukum yang berwenang dapat mengambil tindakan penegakan hukum sesuai dengan ketentuan Kitab Undang-

Undang Hukum Acara Pidana (KUHP). Adapun Pasal 14 ayat (1) mengamanatkan perwira TNI AL yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia sebagai penyidik di ZEE Indonesia; 3) United Nations Convention on The Law of the Sea (UNCLOS), sebagaimana telah diratifikasi Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, mengatur seluruh aspek hukum laut termasuk penegakan hukum di laut. Namun, aturan tersebut tidak secara eksplisit menyebutkan instansi yang berwenang. Secara tersirat, UNCLOS memaknai angkatan bersenjata suatu negara sebagai instansi yang paling berwenang di laut. Pasal 224 UNCLOS menyebutkan bahwa pelaksana pemaksaan penanaman di laut adalah pejabat-pejabat, kapal perang, pesawat udara militer, kapal laut lainnya, atau pesawat udara yang mempunyai tanda jelas dan dapat dikenal, serta berada dalam dinas pemerintah; 4) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara menentukan bahwa pertahanan negara disusun dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan. Selain itu, undang-undang ini memaktubkan bahwa TNI dan Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) berperan sebagai sistem utama pertahanan negara yang salah satu tugas pokoknya adalah menegakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI serta melindungi segenap bangsa dan tumpah darah Indonesia dari ancaman dan/atau gangguan; 5) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia mengatur mengenai tugas pokok TNI yang secara tegas membedakan penegakan kedaulatan dengan

penegakan hukum. Terkait dengan penegakan kedaulatan diatur dalam Pasal 7 ayat (1), yaitu menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah NKRI berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Sementara Pasal 9 mengatur tentang penegakan hukum di laut yang memberikan kewenangan kepada TNI AL untuk menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; 6) Undang-Undang No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian memberikan kewenangan penegakan hukum kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia melalui Pejabat Imigrasi dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Keimigrasian untuk selanjutnya berkoordinasi dengan kepolisian dalam melakukan pengawasan terhadap keimigrasian sebagaimana diatur dalam Pasal 66 ayat (1), Pasal 69, Pasal 105, dan Pasal 107; 7) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan amanat kepada syahbandar untuk bertanggung jawab terhadap fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran. Selain itu, syahbandar juga melaksanakan tugas sebagai PPNS yang berkoordinasi dan berada di bawah pengawasan penyidik Polri, sebagaimana diatur dalam Pasal 80 ayat (3) dan Pasal 207, dan Pasal 282; dan 8) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan juncto Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 tentang Cukai menentukan bahwa

kewenangan mengamankan hak-hak negara dan mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang kena bea dan cukai diantaranya berupa penghentian, pemeriksaan, pencegahan, dan penyegelan, dibebankan kepada pejabat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, sebagaimana diatur dalam Pasal 74 UU Pabean dan Pasal 33 UU Cukai. Kedua undang-undang juga memberikan wewenang khusus pada PPNS di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan penyidikan sesuai KUHAP sebagaimana diatur dalam Pasal 112 UU Pabean dan Pasal 63 UU Cukai.

Kedua, Terdapat beberapa lembaga yang berkaitan keamanan laut. Di Indonesia, penegakan hukum keamanan dan keselamatan di laut dilaksanakan oleh berbagai Kementerian/Lembaga (K/L). Kondisi ini menjadikan pengamanan laut tidak optimal. Hal ini dikarenakan masing-masing instansi/kementerian memiliki strategi, kebijakan, sarana prasarana, serta sumber daya manusia yang berbeda. Lembaga-lembaga tersebut tidak berada dalam satu sistem yang terintegrasi, maupun kesatuan menyangkut komando dan kendali (Wasisto, 2015).

Secara keseluruhan, Indonesia memiliki 13 K/L sebagai aparat penegak hukum di laut, 6 (enam) K/L di antaranya sudah memiliki armada/kapal untuk menunjang kegiatan patroli di laut, yaitu: TNI AL; Direktorat Kepolisian Perairan POLRI; Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan (Dirjen Hubla Kemenhub); Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan

(Dirjen PSDKP KKP); Direktorat Jenderal Bea Cukai Kementerian Keuangan (Dirjen Bea Cukai Kemenkeu); dan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Adapun, 7 (tujuh) lembaga penegakan hukum di laut tidak memiliki armada atau kapal patroli, yang mana meliputi: Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif; Kementerian Kesehatan; Kementerian Hukum dan HAM; Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan; Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral; Kementerian Pertanian, dan Kejaksaan Agung Republik Indonesia.

Adapun 13 Kementerian/Lembaga (K/L) di atas memiliki kewenangan tersendiri sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum di laut dilaksanakan dengan menggunakan sistem Multi Agency Single Task (Kartika, 2016). Kewenangan ke-13 K/L tersebut dijabarkan lebih lanjut sebagai berikut (Kartika, 2016): 1) TNI AL, bertugas menjaga keamanan dan pertahanan teritorial serta kedaulatan wilayah NKRI di laut dari ancaman internal maupun eksternal; 2) Direktorat Kepolisian Perairan POLRI, bertugas melakukan penyidikan terhadap kejahatan di wilayah perairan Indonesia; 3) Direktorat Jenderal Bea Cukai Kemenkeu, bertugas mengawasi pelanggaran lalu lintas barang impor/ekspor (penyelundupan); 4) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di wilayah laut; 5) Dirjen PSDKP KKP, bertugas sebagai penyidik kasus yang berkaitan dengan kekayaan laut dan perikanan; 6) Bakamla, bertugas sebagai lembaga koordinasi

nasional untuk meningkatkan koordinasi kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di perairan laut Indonesia; 7) Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambangan sebagai sumber daya kelautan; 8) Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, bertugas mengawasi benda cagar budaya serta pengamanan terhadap keselamatan wisatawan, kelestarian, dan mutu lingkungan, termasuk benda muatan kapal tenggelam (BMKT); 9) Direktorat Jenderal Imigrasi Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, bertugas sebagai pengawas, penyelenggara keimigrasian dan penyidikan tindak pidana keimigrasian; 10) Kejaksaan Agung Republik Indonesia, bertugas untuk penuntutan mengenai tindak pidana yang terjadi di wilayah seluruh Indonesia; 11) Kementerian Pertanian, bertugas untuk pengamanan praktik penyelundupan komoditas pertanian melalui jalur laut; 12) Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, bertugas melakukan penegakan hukum atas penyelundupan satwa dan illegal logging melalui jalur laut; dan 13) Kementerian Kesehatan, bertugas melakukan pengawasan/pemeriksaan kesehatan di kapal meliputi awak kapal, penumpang, barang, dan muatan.

Sistem Multi Agency Single Task sebagaimana tergambar dalam pembagian kewenangan di atas menyebabkan terfragmentasinya penegakan hukum di laut sebagai akibat adanya perbedaan strategi atau kebijakan, sarana prasarana, dan sumber daya manusia di setiap K/L tanpa adanya satu sistem yang

terintegrasi, kesatuan menyangkut komando maupun kendali antar lembaga (Wasisto, 2015). Banyaknya pemangku kepentingan yang menangani masalah keamanan dan keselamatan laut juga menimbulkan kebingungan bagi para pengguna jasa di wilayah laut. Adanya pemeriksaan ganda yang dilakukan berbagai K/L terhadap pelanggar menimbulkan kerugian bagi pengguna jasa, baik materil maupun non-materil. Ujungnya, beragamnya lembaga yang terlibat memungkinkan terjadinya miskordinasi yang pada akhirnya mengakibatkan penegakan hukum dan keamanan di laut tidak berjalan efisien dan efektif (Wulansari, 2014).

Berikut ini beberapa gambaran ketidakharmonisan dalam penegakan hukum di bidang perikanan Indonesia akibat implementasi sistem Multi Agency Single Task tanpa adanya kesatuan komando (Samiaji, 2015): 1) Pembagian operasi aparat penyidik perikanan di laut tidak terkoordinasi dengan baik. Seringkali ditemukan penumpukan kapal patroli dari tiga instansi (POLRI, KKP dan TNI AL) pada suatu sektor, sementara ditemukan kekosongan kapal patroli pada sektor lainnya. Hal ini menunjukkan tingkat koordinasi patroli yang rendah antar K/L yang memiliki kewenangan pengawasan kegiatan perikanan; 2) Tidak adanya harmonisasi dalam penggunaan peralatan dan armada (kapal/pesawat udara). Misalnya, kapal perang TNI AL yang difungsikan untuk pertahanan pada praktiknya juga digunakan untuk menunjang pengawasan perikanan. Dengan kondisi tersebut, armada yang ada tidak dapat dioptimalkan guna melakukan tugas patroli

pengamatan (surveillance) terhadap keberadaan kapal-kapal perikanan yang diduga melanggar hukum. Selanjutnya, kapal patroli POLRI juga tidak secara khusus menangani perkara perikanan, melainkan perkara tindak pidana tertentu di laut yang membutuhkan kehadiran POLRI, sehingga penanganan tindak pidana illegal fishing yang merugikan negara tidak dapat ditangani secara optimal. Beberapa kapal perikanan dari Ditjen Tangkap Kementerian Perikanan dengan kemampuan patroli terbatas (Class PC 36 Ship Patrol/ KP HIU) belum memiliki kemampuan melakukan pelayaran dengan medan dan jarak tempuh di luar laut teritorial. Kenyataan ini menunjukkan bahwa PPNS Perikanan belum memiliki kemampuan melaksanakan penyidikan illegal fishing hingga Zona Ekonomi Eksklusif sebagaimana diatur dalam Pasal 73 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan; 3) Keberadaan Pengadilan Perikanan yang masih terbatas di Medan, Batam, Jakarta, Aru dan Pontianak. Hal ini menyebabkan penyelesaian perkara perikanan di beberapa daerah yang memiliki potensi perikanan terpaksa diselesaikan di Pengadilan Negeri (PN) setempat, dengan Jaksa/Hakim yang tidak sepenuhnya memiliki kemampuan menangani perkara illegal fishing, sehingga kemudian mengkategorikan kasus tersebut sebagai tindak pidana ringan. Hal ini tentu saja tidak memenuhi rasa keadilan dan tidak memberikan efek jera bagi pelaku illegal fishing lainnya; dan 4) Penanganan illegal fishing yang tidak efektif. Lahirnya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014

tentang Kelautan (UU Kelautan) yang mengatur penegakan hukum perikanan diharapkan menjadi solusi permasalahan di bidang perikanan. Namun, pembentukan Bakamla melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (Perpres Bakamla) justru menambah panjang birokrasi dalam penyelesaian illegal fishing, sebab pada dasarnya tugas pokok yang diemban difokuskan pada aspek pengamanan pelayaran dan bantuan search and rescue (SAR) di laut sebagaimana diatur pada Pasal 2. Selain itu, sebagai peraturan turunan dari UU Kelautan, Perpres Bakamla tidak memberikan Bakamla kewenangan dalam penindakan illegal fishing. Pasal 73 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan juga tidak mengatur kewenangan Bakamla sebagai penyidik perikanan. Oleh karenanya, setelah penindakan illegal fishing dari Bakamla, harus diteruskan kepada instansi lain yang berwenang.

Ketiga, Sarana dan prasarana keamanan laut yang bersifat sectoral. Sarana dan prasarana yang dibangun oleh masing-masing K/L terdiri atas berbagai jenis, tipe, dan fungsi peralatan berdasarkan lingkup tugas dan fungsinya masing-masing (bersifat sektoral). Kondisi ini menyebabkan tumpang tindih sarana dan prasarana keamanan laut di satu wilayah pengawasan yang sama dan menyebabkan inefisiensi penggunaan anggaran.

Sebagai contoh, peralatan pengawasan yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Hubungan Laut Kementerian Perhubungan lebih ditujukan untuk memantau kapal-kapal yang telah dilengkapi dengan Automatic Identification System (AIS). Sementara itu,

fasilitas pengawasan laut yang dibangun oleh TNI AL lebih diutamakan untuk mendeteksi illegal shipping yang tidak dilengkapi dengan AIS. Artinya, masing-masing Kementerian Perhubungan dan TNI AL membeli peralatan pengawasan yang sejatinya sama dengan peruntukan yang berbeda. Apabila dipadukan untuk kepentingan keamanan laut nasional, tentunya cukup digunakan satu peralatan pengawasan untuk memantau berbagai kapal, baik yang dilengkapi AIS maupun tidak (Susanto, & Munaf, 2015).

Keempat, Belum terintegrasinya sistem informasi keamanan laut. Masing-masing data yang dimiliki setiap instansi penegak hukum di laut belum saling terintegrasi meski secara teknologi sangat memungkinkan untuk diintegrasikan. Sebagai contoh, peralatan sistem pengawasan (surveillance system) IMSS dari TNI Angkatan Laut, VMS dari Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan, AIS dari Direktorat Jenderal Hubungan Laut, RCC dari Bakamla masih terbatas dan belum terintegrasi. Sehingga, data yang ada sebatas digunakan oleh kementerian atau lembaganya sendiri dan belum dibagikan kepada stakeholder terkait lainnya. Hal ini menyebabkan banyak permasalahan di laut belum dapat diselesaikan secara tuntas dan komprehensif serta memakan waktu penyelesaian yang lama (Susanto, & Munaf, 2015).

b. Dampak Lemahnya Keamanan Laut Nasional

Dampak yang dirasakan oleh Indonesia dari inefisiensi pelaksanaan penegakan hukum di laut antara lain (Darajati, & Syafei, 2018): 1) Menurunnya

citra kompetensi Indonesia di mata internasional karena ancaman dari berbagai negara untuk menggunakan kapal perang dalam mengawal kapal niaganya akibat ketidakmampuan Indonesia dalam memelihara keamanan dan keselamatan di perairan, utamanya di Selat Malaka; 2) Besarnya kerugian negara yang harus ditanggung Indonesia karena maraknya penyelundupan dan pencurian kekayaan alam. Jumlah tersebut belum memperhitungkan kerugian jiwa serta kerusakan lingkungan laut dan pantai; 3) Pembelanjaan uang negara yang tidak efisien untuk membiayai pembangunan kapal patroli dan operasi sistem penegakan hukum yang bersifat multi institusi; dan 4) Peningkatan beban asuransi maritim di perairan Indonesia karena perairan Indonesia dinyatakan sebagai wilayah navigasi laut yang rawan.

2. Rancangan Undang-Undang Keamanan Laut Sebagai Solusi Permasalahan Keamanan Laut Nasional

Berbagai permasalahan di atas menimbulkan urgensi bagi Indonesia untuk memiliki regulasi khusus yang bersifat tunggal dan integratif untuk mengatur tata kelola keamanan laut (Dewi, Afriansyah, & Darmawan, 2020). Regulasi tersebut harus dapat mensinergikan ke-13 Kementerian/Lembaga yang memiliki kewenangan di laut untuk menghilangkan permasalahan tumpang tindih sebagai implikasi sistem penegakan keamanan dan keselamatan yang masih bersifat sektoral (Darajati, & Syafei, 2018). Regulasi tersebut harus meliputi pemantauan (monitoring), pengamatan (surveillance), komando dan pengendalian

(command and control), pemeriksaan (controlling), serta penegakan hukum (law enforcement) di wilayah yurisdiksi Indonesia secara terpadu (Susanto, & Munaf, 2015).

Adapun bentuk regulasi yang sesuai untuk mengatur substansi tersebut adalah undang-undang, agar dapat mengikat secara nasional, dengan memuat dasar filosofis, sosiologis, dan yuridis yang disesuaikan dengan konsepsi geopolitik dan kebutuhan hukum Indonesia. Secara lebih lanjut, muatan-muatan yang harus diatur dalam undang-undang khusus keamanan laut tersebut antara lain:

Pertama, Pembentukan "Single Agency Multi Tasks" dalam Penegakan Hukum di Laut. Penerapan sistem "Single Agency Multi Tasks" akan menjawab persoalan tersebarnya K/L penegak hukum di laut. Sistem ini menghendaki adanya 1 (satu) lembaga atau badan yang bersifat tunggal, integratif, dan memiliki kesatuan komando dalam operasinya. Konsep Single Agency Multi Tasks sejatinya telah dipraktikkan oleh berbagai negara, seperti Malaysia Maritime Enforcement Agency (MMEA), Japan Coast Guard (JCG), United States Coast Guard (USCG), dan Indian Coast Guard (ICG) (Samiaji, 2015).

Keberadaan leading sector melalui satu kesatuan komando diperlukan agar penegakan hukum di laut berjalan dengan efektif dan efisien. Saat ini, masing-masing K/L menjalankan tugasnya secara atributif sesuai dengan kewenangan yang diberikan oleh undang-undang. Keberadaan leading sector diharapkan akan sanggup memberikan garis kewenangan yang jelas di setiap K/L, mulai dari

proses penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan peradilan yang berwawasan maritim.

Konsep Single Agency Multi Tasks dapat mengatur proses penegakan hukum dari berbagai jenis pelanggaran dan kejahatan di laut (pidana, perdata, dan administrasi). Secara ideal, penyelidikan dan penyidikan tetap dilakukan oleh K/L terkait sesuai dengan pelanggaran hukum yang terjadi, atau dilakukan dengan koordinasi apabila permasalahan hukum tersebut berada di bawah kewenangan 2 (dua) instansi atau lebih. Leading sector dapat berperan menjalankan supervisi terhadap pelanggaran hukum berskala besar. Hasil penyelidikan dan penyidikan disampaikan pada Kejaksaan untuk dilakukan penuntutan, dengan muara akhir pada pemeriksaan di pengadilan (Kartika, 2016).

Penerapan konsep Single Agency Multi Tasks di Indonesia dapat dilakukan dengan mengoptimalkan seluruh kewenangan, kekuatan dan kemampuan yang dimiliki K/L terkait dalam penegakan hukum di laut, tanpa menghapus kewenangan yang sudah dimiliki, namun menyerahkan komando dan kendali pada 1 (satu) institusi untuk memudahkan koordinasi antar K/L (Wasisto, 2015). Artinya, penerapan konsep tersebut mengubah paradigma keamanan laut Indonesia dari unity of effort menjadi unity of command. Secara sederhana, unity of effort dimaknai dengan harmonisasi kekuatan dari berbagai instansi yang berbeda untuk mencapai satu tujuan yang sama, sedangkan unity of command dimaknai sebagai keseluruhan kekuatan berada di bawah kendali 1

(satu) komando (Indonesia Ocean Justice Initiative, 2020).

Kedua, Sinkronisasi sistem informasi keamanan laut nasional melalui National Maritime Security Information Center (NMIC). Upaya pelaksanaan keamanan laut memerlukan informasi yang akurat dan aktual. Integrasi sistem informasi keamanan dan keselamatan di laut diperlukan untuk membentuk sebuah pusat informasi yang komprehensif. Keberadaan pusat informasi di satu institusi akan menciptakan layanan satu pintu bagi siapapun yang memerlukan informasi. Hal ini juga sekaligus memastikan data yang ada institusi tersebut adalah data resmi dan dapat dipertanggung jawabkan (Humas FHUI, 2020).

Guna mewujudkan integrasi sistem informasi tersebut, Indonesia perlu untuk membentuk National Maritime Security Information Center (NMIC). Pembentukan NMIC atau pusat informasi keamanan maritim nasional sejatinya sudah digagas sejak 1994 oleh Kementerian Luar Negeri. Namun, ide tersebut hanya sebatas wacana yang belum direspons serius oleh para pemangku kepentingan terpadu (Susanto, & Munaf, 2015).

Pentingnya NMIC dapat kita lihat dari praktik di negara lain. Misalnya, Singapura yang telah membentuk Information Fusion Center (IFC) dan telah berhasil menyelesaikan insiden yang terjadi pada berbagai ancaman keamanan maritim, seperti terorisme. Selain itu, negara-negara Uni Eropa bekerja sama dengan negara-negara di sepanjang Samudra Hindia juga membangun The Maritime Support Services terpadu (Susanto, & Munaf, 2015).

Hasil pengolahan dan analisis data nantinya akan didistribusikan kembali kepada stakeholder kemaritiman terkait untuk digunakan sebagai bahan informasi. Informasi tersebut menjadi bahan tindak lanjut, baik untuk kepentingan operasional penegakan hukum maupun untuk pelayanan public terpadu (Susanto, & Munaf, 2015).

Dilihat dari konteks penegakan hukum, informasi yang didapatkan melalui sistem informasi tersebut dapat dianalisis dan digunakan untuk memantau sasaran atau target yang dicurigai telah melakukan kegiatan yang menyimpang dari aturan. Sebagai bagian dari pelayanan masyarakat, informasi seperti cuaca, tinggi gelombang laut, arah dan kekuatan arus laut, hingga lokasi chlorophyl atau plankton sebagai makanan ikan di laut, dapat disampaikan kepada masyarakat yang memiliki kepentingan, seperti agen-agen perusahaan pelayaran nasional, nelayan, pejabat di daerah, dan lain sebagainya terpadu (Susanto, & Munaf, 2015).

Integrasi sistem informasi juga akan mendorong terwujudnya pertukaran informasi (sharing information) terkait permasalahan bidang kemaritiman dengan stakeholder lain, baik dalam dan luar negeri (counterpart). Bentuk kerja sama yang dapat dilakukan antara lain berupa forum diskusi dengan coast guard negara-negara sahabat, misalnya forum Head of Asian Coast Guard Agency Meeting (HACGAM) dan Maritime Security Desktop Exercise (MSDE) yang diselenggarakan secara terjadwal terpadu (Susanto, & Munaf, 2015).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) sendiri telah meluncurkan Indonesia Maritime Information Centre

(IMIC). Pada hakekatnya maksud dari IMIC adalah memberikan dukungan informasi maritim yang valid dan kredibel kepada penegak hukum di laut (Mulyana, 2020). Namun, legitimasinya belum kuat karena IMIC sebatas amanat dari Surat Keputusan Bersama (SKB) delapan kementerian dan lembaga tentang Pertukaran Data dan Informasi Terkait Penegakan Hukum di Laut. Sudah seharusnya SKB ini menjadi langkah sementara untuk kemudian diperkuat melalui RUU Keamanan laut (Kementerian Koordinasi Bidang Kemaritiman Dan Investasi, 2019).

Ketiga, Manajemen sarana dan prasarana keamanan laut. RUU Keamanan Laut perlu mengatur manajemen sarana dan prasarana keamanan laut Indonesia terpadu (Susanto, & Munaf, 2015), antara lain sistem tata kelola kapal patroli dan fasilitas pendukung guna mengoptimalkan pelaksanaan fungsi peringatan dini, operasi pengamanan dan penyelamatan, serta operasi pencarian dan pertolongan di wilayah perairan laut Indonesia. Manajemen tersebut meliputi perencanaan, pengadaan, penggunaan, pemanfaatan, pemeliharaan, perbaikan, dan pemindahtanganan aset.

RUU Keamanan Laut harus dapat menjamin pemenuhan Minimum Essential Force (MEF) dalam hal personil, armada kapal, armada udara, persenjataan, instalasi bangunan, teknologi, dan peralatan pendukung lainnya. RUU Keamanan Laut juga perlu mengakomodasi standarisasi peralatan dan prosedur yang ditetapkan International Maritime Organization (IMO) Flyers No. 79 sebagaimana telah disahkan Pemerintah Indonesia melalui Keputusan

Presiden Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1996, yang antara lain memuat terpadu (Susanto, & Munaf, 2015): 1) Maritime SAR, yaitu sarana dan prasarana keselamatan laut. Salah satu alat minimalnya adalah Global Maritime Distress Security and Safety System (GMDSS); 2) Traffic monitoring, yaitu peralatan pemantauan berbasis satelit untuk mengetahui keberadaan setiap kapal yang berada di laut Indonesia, yang terdiri atas Automatic Identification System (AIS), Base Station, Long Range Camera (LRC), dan Radar Coastal Surveillance (RCS); 3) Fisheries protection, yang meliputi Vessel Monitoring Ships (VMS) dan Ground Station (GS); 4) Marine Safety Broadcast atau peralatan komunikasi; dan 5) Marine pollution monitoring, yaitu alat portable manual untuk pengukuran kadar pH air laut.

D. SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa keamanan laut tidak hanya sebatas menangani ancaman militer, tetapi juga ancaman non militer seperti perdagangan ilegal, pelayaran yang melanggar batas, hingga pencemaran lingkungan. dikarenakan letaknya yang strategis, indonesia rentan terhadap ancaman kekerasan, ancaman terhadap sumber daya laut, ancaman pelanggaran hukum, hingga ancaman bahaya navigasi. Namun, penegakan keamanan laut nasional masih belum optimal karena beberapa permasalahan yakni, tersebarnya regulasi terkait keamanan laut nasional, banyaknya lembaga yang terlibat dalam penegakan keamanan laut nasional, sarana dan prasarana keamanan laut yang belum

terintegrasi, dan belum terintegrasinya sistem informasi keamanan laut.

Menyikapi permasalahan tersebut, diperlukan satu regulasi khusus yang bersifat tunggal dan integratif untuk mengatur tata kelola keamanan laut bernama RUU Keamanan Laut. Nantinya, aturan tersebut sekurang-kurangnya mengatur 3 hal, yakni pembentukan "Single Agency Multi Tasks" dalam penegakan hukum di laut, sinkronisasi sistem informasi keamanan laut nasional melalui National Maritime Security Information Center (NMIC), dan pengaturan manajemen sarana dan prasarana keamanan laut. Diharapkan RUU Keamanan Laut bisa menjadi solusi dalam perwujudan keamanan laut nasional yang optimal.

DAFTAR PUSTAKA

JURNAL

- Abbas, Ilham., & Badaru, Baharuddin. (2020). Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Di Bidang Perikanan. *Journal of Lex Generalis (JLG)*, Vol.1, (No.7), pp.1044-1059.
- Arletiko, T. (2017). Penegakan Hukum di Perairan Indonesia oleh Badan Keamanan Laut Menurut UU No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan. *Lex Et Societatis*, Vol.5, (No.10), pp.86-93.
- Azis, Nazili Abdul., Setyawanto R, Lazarus Tri., & Hardiwinoto, Soekotjo. (2017). Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah

Perairan Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, Vol.5, (No.4), pp.1-13.

- Chapsos, Ioannis., & Hamilton, Steve. (2019). Illegal fishing and fisheries crime as a transnational organized crime in Indonesia. *Trends in Organized Crime*, Vol. 22, (No.3), pp.255-273.
- Chapsos, Ioannis., & Malcolm, James. (2017). Maritime security in Indonesia: Towards a comprehensive agenda?. *Marine Policy*, Vol. 76, pp. 178-184.
- Darajati, Muhammad Rafi., & Syafei, Muhammad. (2018). Politik Hukum Pembentukan Badan Keamanan Laut Dalam Menjaga Keamanan Maritim di Indonesia. *Era Hukum-Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Vol.16, (No.1), pp.107-127.
- Dewi, Yetty Komalasari., Afriansyah, Arie., & Darmawan, Aristyo Rizka. (2020). Comparative Law Enforcement Model at Sea: Lesson Learned for Indonesia. *Indonesian Journal of International Law*, Vol.18, (No.1), pp.83-104.
- Hsiao, A. (2020). Opportunities for fisheries enforcement cooperation in the South China Sea. *Marine Policy*, Vol. 121. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103569>
- Jamilah, Asiyah., & Disemadi, Hari Sutra. (2020). Penegakan Hukum Illegal Fishing dalam Perspektif UNCLOS 1982. *Mulawarman Law Review*, Vol.5, (No.1), pp.29-46.
- Kartika, Shanti D. (2016). Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum. *Negara Hukum: Membangun Hukum untuk*

- Keadilan dan Kesejahteraan, Vol.5, (No.2), pp. 143-167.
- Kurniasanti., & Setiyono, Joko. (2020). Penanggulangan Kejahatan Perompakan Laut di Indonesia Berdasarkan Perspektif Hukum Pidana Internasional. JCH (Jurnal Cendekia Hukum), Vol.6, (No.1), pp.29-47.
- Listiyono, Yudi., Prakoso, Lukman Yudho., & Sianturi, Dohar. (2021). Membangun Kekuatan Laut Indonesia Dipandang Dari Pengawal Laut Dan Deterrence Effect Indonesia. Jurnal Strategi Pertahanan Laut, Vol.5, (No.1), pp.73-84.
- Novianto, Rizal Dwi., Firmansyah, Dimas Agung., & Pratama, Naufal Adi. (2020). Penyelesaian Sengketa di Laut Natuna Utara. Jurnal Hukum Bisnis Bonum Commune, Vol.3, (No.1), pp.69-78.
- Pandjaitan, Manahan Budiarto., Suwarno, Panji., & Gunardi. (2019). Peran Pangkalan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut Bangka Belitung Dalam Mendukung Operasi Keamanan Laut Di ALKI I. Jurnal Pertahanan & Bela Negara, Vol.9, (No.3), pp. 21-30.
- Ramadhan, Alfin., & Winarno, Djoko Wahyu. (2020). Tinjauan Yuridis Kewenangan Badan Keamanan Laut Dalam Menjaga Keamanan Laut. Jurnal Discretie, Vol.1, (No.1), pp.31-41.
- Sagena, Uni W. (2013). Memahami Keamanan Tradisional dan Non-Tradisional di Selat Malaka: Isu-Isu dan Interaksi Antar Aktor. Jurnal Interdependence Hubungan Internasional, Vol.1, (No.1), pp.77-90.
- Samiaji, R. (2015). Harmonisasi kewenangan lembaga negara dalam menanggulangi tindak pidana Illegal Fishing di perairan Indonesia. Kumpulan Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, pp. 1-22.
- Setiawan, A. (2017). Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan: Tinjauan Atas Analisa Barry Buzan. Jurnal Keamanan Nasional, Vol.3, (No.1), pp.33-61.
- Susetyo, H. (2008). Menuju Paradigma Keamanan Komprehensif Berperspektif Keamanan Manusia Dalam Kebijakan Keamanan Nasional Indonesia. Lex Jurnalica, Vol.6, (No.1), pp.1-10.
- Wasisto, G. (2015). Kewenangan Bakamla dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu Dilaut Berdasarkan UU No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. Kumpulan Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, pp. 1-23.
- Wulansari, Eka M. (2014). Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks. Jurnal Rechtsvindning; Media Pembinaan Hukum Nasional, pp. 1-6.
- Yani, Yanyan M., & Montratama, Ian. (2015). Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik. Jurnal Pertahanan & Bela Negara, Vol.5, (No.2), pp.1-18.
- BUKU & MAKALAH
Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2021). Laporan Kinerja Kementerian Kelautan dan

- Perikanan 2020. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Susanto., & Munaf, Dicky R. (2015). Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Widyoutomo, A. (2020). Pengamanan Laut Mewujudkan Keamanan Maritim Indonesia. Makalah dipaparkan pada 23rd Asia Pacific Naval College Seminar 2020 di Tokyo Jepang.
- SUMBER ONLINE
- Akbar, Norvantry B. (2020). Satu Pintu Penegakan Hukum di Laut. Retrieved from <https://infopublik.id/kategori/sorot-politik-hukum/441359/satu-pintu-penegakan-hukum-di-laut>.
- BBC News Indonesia. (2021). Kapal tanker Iran dan Panama 'langgar hak lintas dan lakukan pemindahan minyak ilegal' di perairan Kalimantan. Retrieved from <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-55761108>.
- Dzulqifli, Mohamad Afif., Supriyadi, Agustinus Risco Rahndaru., & Jannah, Rikhul. (2020). Kapal Asing Bebas Melintas Laut Indonesia, Indonesia Dapat Apa? Retrieved from <https://kmip.faperta.ugm.ac.id/kapal-asing-bebas-melintas-laut-indonesia-indonesia-dapat-apa/>.
- Humas FHUI. (2020). Sinergi Kelembagaan Dalam Tata Kelola Keamanan Laut Oleh Arie Afriansyah, S.H., M.I.L., Ph.D. Retrieved from <https://law.ui.ac.id/v3/sinergi-kelembagaan-dalam-tata-kelola-keamanan-laut-oleh-arie-afriansyah-s-h-m-i-l-ph-d/>.
- Indonesia Ocean Justice Initiative. (2020). Penguatan Sistem Keamanan Laut. Retrieved from www.oceanjusticeinitiative.org
- Kementerian Koordinasi Bidang Kemaritiman Dan Investasi. (2019). Penegakan Hukum di Laut, Kemenko Marves Inisiasi Kesepakatan Bersama Pertukaran Data dan Informasi Antara 8 K/L, Retrieved from <https://maritim.go.id/penegakan-hukum-laut-kemenko-marves-inisiasi-kesepakatan-bersama/>
- Mulyana, C. (2020). IMIC Tingkatkan Keamanan dan Keselamatan Laut. Retrieved from <https://mediaindonesia.com/politik-dan-hukum/330868/imic-tingkatkan-keamanan-dan-keselamatan-laut>
- Rohadian, Andi R. (2021). Maritime Institute Pertanyakan Kelanjutan Kasus Dua Tanker Asing. Retrieved from <https://nasional.sindonews.com/read/376690/13/maritime-institute-pertanyakan-kelanjutan-kasus-dua-tanker-asing-1616717037>
- Sari, Sri M. (2019). Ternyata Ada 18 Instansi Penegakan Hukum di Laut, INSA: Perlu Badan Tunggal. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190820/98/1138527/ternyata-ada-18-instansi-penegakan-hukum-di-laut-insa-perlu-badan-tunggal>.
- Yahya, Achmad Nasrudin. (2020). Saat Bakamla dan Coast Guard China Bersitegang di Laut

Natuna Utara. Retrieved from
<https://nasional.kompas.com/read/2020/09/15/06205561/saat-bakamla-dan-coast-guard-china-bersitegang-di-laut-natuna-utara?page=all>.