

**KEAMANAN MARITIM  
DARI ASPEK REGULASI DAN PENEGAKAN HUKUM**

**MARITIME SECURITY  
FROM THE ASPECTS OF REGULATION AND LAW ENFORCEMENT**

**Shanti Dwi Kartika**

Peneliti Muda Bidang Hukum pada Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi  
Sekretariat Jenderal DPR RI, Email: *shanti.dk@gmail.com*

Naskah diterima: 11 Agustus 2014  
Naskah direvisi: 1 Oktober 2014  
Naskah diterbitkan: 24 November 2014

**Abstract**

*Indonesia with the geographical conditions and the potential for natural resources is recognized as an archipelagic state and a maritime country. This also puts Indonesia as the centre of gravity and the global supply chain system. This condition causes the Indonesian suffer threats, harassment, and constraints as a consequence of the condition that has implications for maritime security of the country. This position must be supported with security and defense system strong and changing patterns of national development that is not only oriented dimension of land but also oriented to naval. For it has been established several policies and regulations, but to date these regulations are still sectoral causing disharmony and overlapping rules and authority in maritime security. This also applies to the system of law enforcement and state sovereignty in the sea which are affected by the legislation. On that basis, the regulatory aspects of maritime security and law enforcement needs to be done harmonization of legal systems and legislation, promptly resolve and determine the state borders both on land, sea, and air, and pointed to the Navy's most responsible for maritime security and serves as a leading sector.*

*Key words: security, maritime, enforcement, law, sovereignty*

**Abstrak**

Indonesia dengan kondisi geografis dan potensi sumber daya alamnya diakui sebagai negara kepulauan dan negara maritim. Ini juga menempatkan Indonesia sebagai *centre of gravity and the global supply chain system*. Kondisi ini menyebabkan Indonesia mengalami ancaman, gangguan, dan kendala yang berimplikasi pada keamanan maritim negara. Kedudukan ini harus didukung dengan sistem pertahanan dan keamanan yang tangguh dan mengubah pola pembangunan nasional yang tidak hanya berorientasi pada mata darat tetapi juga berorientasi pada mata laut. Untuk itu, telah ditetapkan beberapa kebijakan dan regulasi, namun sampai saat ini regulasi tersebut masih bersifat sektoral sehingga timbul disharmoni dan tumpang tindih peraturan dan kewenangan dalam keamanan laut. Ini juga berlaku bagi sistem penegakan hukum dan kedaulatan negara di laut yang dipengaruhi oleh peraturan perundang-undangan tersebut. Atas dasar itu, maka keamanan maritim dari aspek regulasi dan penegakan hukum perlu dilakukan harmonisasi sistem hukum dan peraturan perundang-undangan, segera menyelesaikan dan menentukan batas wilayah negara baik di darat, laut, dan udara, serta menunjuk TNI AL yang paling bertanggung jawab terhadap keamanan maritim dan berfungsi sebagai penanggung jawab sektor.

Kata Kunci: keamanan, maritim, penegakan, hukum, kedaulatan

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar belakang

Indonesia sebagai negara maritim sudah terkenal sejak masa Kerajaan Majapahit dan Kerajaan Sriwijaya. Selain kedua kerajaan besar tersebut, Indonesia juga mempunyai sejarah maritim pada era berjayanya *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM, 1888-1960), mempunyai armada *cobatage* terbesar di dunia, armada samudera *Jakarta Lloyd* yang hadir di berbagai pelabuhan dunia.<sup>1</sup> Laut bagi Indonesia merupakan pusat geostrategis yang berpotensi mempersatukan dan juga berpotensi menjadi sumber konflik antardaerah/negara. Indonesia mempunyai wilayah seluas 80% berupa laut, yang luasnya mencapai 5.800.000 km<sup>2</sup> dengan garis pantai sepanjang 80.791 km, dan 17.504 pulau yang satu sama lain saling terhubung dengan laut. Selain itu, Indonesia secara geografis mempunyai letak yang strategis antara persilangan dua samudera dengan dua benua, sehingga wilayah laut Indonesia menjadi alur laut yang sangat penting bagi jalur perdagangan dunia dan lalu lintas pelayaran nasional maupun internasional. Ini berarti Indonesia berfungsi sebagai *the global supply chain system* dengan posisi geografis tersebut.<sup>2</sup> Posisi ini juga menempatkan Indonesia pada kedudukan dan peranan yang penting dalam hubungan dengan dunia internasional sebagai *centre of gravity* bagi kawasan Asia Pasifik.<sup>3</sup> Posisi strategis tersebut berbatasan dengan 10 negara tetangga, yaitu India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste, dan Australia, dengan 11 provinsi yang berada di kawasan perbatasan laut, yaitu Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Provinsi Sumatera Utara, Provinsi Riau, Provinsi Kepulauan Riau, Provinsi Kalimantan Utara, Provinsi Sulawesi Utara, Provinsi Maluku, Provinsi Maluku Utara, Provinsi

Nusa Tenggara Timur, Provinsi Papua, dan Provinsi Papua Barat.<sup>4</sup> Kedudukan Indonesia pada posisi tersebut memiliki empat dari sembilan *sea lines of communication* dunia yang mengakibatkan Indonesia mempunyai kewajiban yang sangat besar menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran internasional di Selat Malaka, Laut China Selatan, serta tiga alur laut kepulauan Indonesia.<sup>5</sup> Posisi ini memiliki dua makna, yaitu *pertama*, berada dalam dua arus kebudayaan yang didorong oleh kekuatan pasar dan kekuatan identitas primordial yang bertarung di tengah arus globalisasi dan *kedua*, dari aspek pertahanan, Indonesia berada di antara sistem pertahanan maritim di selatan dan sistem pertahanan kontinental di utara.<sup>6</sup>

Indonesia juga mempunyai sumber daya laut yang luar biasa, baik dari aspek kelautan, aspek perikanan, maupun inovasi teknologi berbasis kelautan. Latar belakang alam yang bersifat oseanik ini menjadikan bangsa dan negara Indonesia bercorak maritim.<sup>7</sup> Kekayaan laut Indonesia tersebut bisa menyumbang pendapatan sebesar US\$ 1,2 triliun jika dikalkulasi dan diolah secara maksimal.<sup>8</sup> Semua potensi tersebut diakui oleh pemerintah belum memberikan kontribusi maksimal bagi perekonomian, karena negara lengah mengawasi kekayaan laut itu dan lemahnya pengetahuan bahari di bidang tata ruang laut sehingga dimanfaatkan oleh negara tetangga.<sup>9</sup>

<sup>1</sup> Robert Mangindaan, *Indonesia dan Keamanan Maritim: Apa Arti Pentingnya?*, <http://www.fkpmaritim.org/indonesia-dan-keamanan-maritim-apa-arti-pentingnya/>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

<sup>2</sup> Rokhmin Dahuri, *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*, Media Indonesia, tanggal 9 September 2014.

<sup>3</sup> *Penataan Pengamanan Maritim Wilayah Maritim guna Memelihara Stabilitas Keamanan dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI*, Jurnal Kajian Lemhannas RI, Edisi 14, Desember 2012.

<sup>4</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, *Rancangan Teknokratik RPJMN 2015-2019*, Jakarta: 2014, hal. 33.

<sup>5</sup> Y. Paongan, R.M. Zulkipli, dan Kirana Agustina, *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*, Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia, 2012, hal. 414.

<sup>6</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, *Rancangan Teknokratik*, *Ibid.*

<sup>7</sup> Wahyuno S.K., *Indonesia Negara Maritim*, Jakarta: Penerbit Teraju, 2009, hal. 4.

<sup>8</sup> Suseno, Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan, dimuat dalam artikel *Indonesia Negara Maritim, tapi Minim Wawasan Bahari*, <http://www.tempo.co/read/news/2014/05/31/090581338/p-Indonesia-Negeri-Maritim-Tapi-Minim-Wawasan-Bahari>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

<sup>9</sup> Sjarief Hidayat, Sekretaris Jenderal Kementerian Kelautan dan Perikanan, dimuat dalam artikel *Indonesia Negara Maritim, tapi Minim Wawasan Bahari*, <http://www.tempo.co/read/news/2014/05/31/090581338/p-Indonesia-Negeri-Maritim-Tapi-Minim-Wawasan-Bahari>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Nasional Jangka Panjang Tahun 2005-2025 (UU RPJPN), sumber daya kelautan belum dimanfaatkan secara optimal karena beberapa hal, antara lain: (1) belum adanya penataan batas maritim; (2) adanya konflik dalam pemanfaatan ruang di laut; (3) belum adanya jaminan keamanan dan keselamatan di laut; (4) adanya otonomi daerah menyebabkan belum ada pemahaman yang sama terhadap pengelolaan sumber daya kelautan; (5) adanya keterbatasan kemampuan sumber daya manusia dalam mengelola sumber daya kelautan; dan (6) belum adanya dukungan riset, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan.<sup>10</sup> Belum optimalnya pembangunan dan eksplorasi laut Indonesia disebabkan oleh paradigma pembangunan yang selama ini dijalankan masih berbasis pada daratan sehingga mengakibatkan terjadinya disparitas pembangunan antarwilayah di Indonesia. Selain itu, wilayah maritim Indonesia terancam, baik dari dalam maupun dari luar karena kurangnya perlindungan dan keamanan di wilayah maritim negara.

Indonesia dengan posisi dan potensi tersebut mempunyai peluang yang cukup besar untuk menjadi negara maritim yang berbasis sumber daya alam.<sup>11</sup> Potensi ini dapat menjadi kekuatan sekaligus tantangan dengan tingkat kerawanan yang tinggi dan dapat mengganggu stabilitas keamanan yang dapat mengancam keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Ini disebabkan posisi Indonesia sangat terbuka bagi negara lain untuk memasuki wilayah Indonesia melalui laut dan melakukan aktivitas di wilayah Indonesia dengan berbagai dampak yang ditimbulkan, sehingga negara perlu memperhatikan kondisi keamanan maritimnya. Keamanan maritim negeri ini juga dipengaruhi oleh geopolitik Indonesia. Posisi Indonesia ini tidak bebas dari pengaruh interaksi dan interelasi dengan lingkungan

eksternal, baik lingkungan nasional, lingkungan regional, maupun lingkungan global dengan segala bentuk tantangan di dalamnya.<sup>12</sup> Ini tidak dapat dilepaskan dari konstelasi geopolitik global, lingkungan geopolitik regional, dan lingkungan strategis nasional. Kondisi geopolitik ini dapat menjadi ancaman bagi keamanan negara. Permasalahan yang umum terjadi terkait dengan keamanan maritim yang harus ditangani melalui kerja sama keamanan maritim *Association South East Asian Nation* (ASEAN) yang efektif, yaitu perampokan laut, serangan bajak laut, terorisme maritim, degradasi lingkungan, penculikan maritim, *illegal trafficking* senjata dan manusia, penyelundupan narkoba melalui laut (kapal barang/*container*), keamanan lingkungan maritim, kompetisi sumber daya dan akses strategis, pencurian kargo, dan lain-lainnya.<sup>13</sup> Ini tidak jauh berbeda dengan lima isu keamanan maritim di sub-kawasan Asia Tenggara yang disampaikan oleh Djoko Sumaryono selaku Komandan Seskoal, yaitu isu terorisme maritim, perompakan bersenjata di laut, proliferasi senjata pemusnah massal dan sistemnya, serta penyelundupan baik senjata ringan *illegal*, narkoba, penyelundupan manusia (*human trafficking*), maupun penyelundupan tradisional.<sup>14</sup> Selain itu, ada enam isu-isu keamanan maritim saat ini yang diinventarisasi oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) secara lebih spesifik, yaitu *illegal fishing* oleh kapal nelayan berbendera China yang diikuti dengan provokasi kapal patroli China ke kapal patroli Indonesia di Laut Natuna, kapal-kapal ikan Malaysia diawaki oleh warga negara lain (Thailand, Myanmar, dan lain-lain) di wilayah *Memorandum of Understanding common*

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> *Isu Keamanan Maritim Regional*, <http://www.tabloiddiplomasi.org/previous-isuue/105-september-2010/920-isu-keamanan-maritim-regional-.html>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

<sup>14</sup> Laksda TNI Djoko Sumaryono, Komandan Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut (Seskoal), dimuat dalam artikel *Kasal Tetap Bertekad Tenggelamkan Kapal, Komandan Seskoal: Lima Isu Keamanan Maritim di Kawasan Asia*, <http://www.pelita.or.id/baca.php?id=25807>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

<sup>10</sup> Lampiran UU No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Nasional Jangka Panjang Tahun 2005-2025 (UU RPJPN), hal. 21.

<sup>11</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, *Rancangan Teknokratik*, *Ibid.*

*guidelines*, migrasi ilegal dengan tujuan Australia melalui perairan Indonesia, *armed robbery* di wilayah perairan Indonesia, khususnya di alur pelayaran niaga, pelabuhan, kolam lego jangkar, pengangkatan barang muatan asal kapal tenggelam (BMKT) secara ilegal, dan anjungan lepas pantai yang sudah tidak beroperasi mengganggu alur pelayaran.<sup>15</sup> Atas dasar itu, maka ancaman yang dihadapi Indonesia sebagai negara di kawasan Asia Tenggara dan anggota ASEAN berupa ancaman pelanggaran hukum, ancaman kekerasan, dan ancaman terhadap sumber daya laut pembajakan, perompakan, pencemaran dan pengrusakan ekosistem laut, konflik pengelolaan sumber daya laut, *illegal fishing*, dan penyelundupan. Ancaman tersebut berdampak pada perekonomian negara yang setiap tahun sedikitnya Rp300 triliun kekayaan negara menguap melalui *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal mining*, penyelundupan bahan bakar minyak, dan berbagai kegiatan ekonomi ilegal lainnya.<sup>16</sup>

Permasalahan tersebut timbul karena buruknya konektivitas maritim yang mengakibatkan biaya logistik menjadi tinggi dan termahal di dunia serta banyak pihak yang melakukan kegiatan di wilayah maritim Indonesia yang melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.<sup>17</sup> Ancaman-ancaman terhadap wilayah maritim Indonesia tersebut dapat digolongkan dalam empat bentuk ancaman, yaitu:<sup>18</sup>

a. ancaman kekerasan (*violence threat*), yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata terorganisasi, seperti pembajakan, perampokan, dan aksi teror;

- b. 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;
- c. ancaman pelanggaran hukum (*law transgression threat*), yaitu tidak dipatuhinya hukum nasional maupun hukum internasional yang berlaku di perairan, seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, dan penyelundupan; dan
- d. ancaman navigasi (*navigational hazard*), yaitu ancaman yang timbul oleh kondisi geografis maritim dan hidrografi akibat kurang memadainya sarana bantu navigasi sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

Ancaman tersebut dipengaruhi juga oleh faktor lingkungan nasional Indonesia yang masih mempunyai sejumlah persoalan batas wilayah, baik perbatasan darat maupun laut yang hingga saat ini belum juga tuntas.<sup>19</sup> Ini berpengaruh pada terpuruknya perekonomian Indonesia. Ini dikarenakan pembangunan nasional yang dilaksanakan masih berorientasi ke daratan (*land based development*) dan laut hanya diperlakukan sebagai tempat eksploitasi dan eksplorasi sumber daya alam, pembuangan limbah, dan kegiatan ilegal. Ini didukung dengan kebijakan pembangunan kelautan masih dilakukan secara parsial, dengan masing-masing kementerian/lembaga menjalankan program pembangunannya sendiri-sendiri, belum komprehensif, dan belum terintegrasi dengan kementerian/lembaga yang mempunyai konsentrasi terhadap pembangunan kelautan. Namun demikian, Pemerintah telah menetapkan target kuantitatif untuk keamanan laut dan pelanggaran hukum di laut. Target kuantitatif tersebut didasarkan pada Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2010-2014, yang meliputi menurunnya gangguan keamanan

<sup>15</sup> Badan Koordinasi Keamanan Laut Republik Indonesia, *Konflik Laut Cina Selatan dan Implikasinya terhadap Kawasan*, disampaikan pada diskusi tentang Keamanan Maritim di Daerah Perbatasan, diselenggarakan oleh Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi Sekretariat Jenderal DPR RI, di Ruang Persipar Gedung Nusantara 2, tanggal 13 November 2013.

<sup>16</sup> Rokhmin Dahuri, *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*, Media Indonesia, 9 September 2014.

<sup>17</sup> *Penataan Pengamanan Maritim Wilayah Maritim guna Memelihara Stabilitas Keamanan*, *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> Y. Paongan, R.M. Zulkipli, dan Kirana Agustina, 9 *Perspektif*, hal. 152.

laut dan pelanggaran hukum di laut, yaitu perompakan di laut menurun sebesar 70% dari 30 kasus pada tahun 2008, penangkapan ikan liar menurun sebesar 75% dari 2.120 kasus pada tahun 2008, *illegal logging* menurun sebesar 85% dari 1.824 kasus pada tahun 2008, pencemaran di laut menurun sebesar 70% dari 115 kasus pada tahun 2008, penyelundupan manusia dari dan ke Indonesia secara langsung sebesar 70% dari sebanyak 6.421 orang pada tahun 2008, penyelundupan manusia lewat Indonesia tidak langsung menurun sebesar 90% dari 1.214 orang pada tahun 2008, dan ketertiban memenuhi persyaratan pada kapal layar meningkat sebesar 85% dari 8.234 kapal layar pada tahun 2008.

## B. Perumusan Masalah

Indonesia sebagai negara kepulauan dan negara maritim mempunyai posisi strategis dalam *the global supply chain system* dan *the centre of gravity* dengan potensi sumber daya alam yang melimpah di laut Indonesia. Dengan kedudukannya tersebut, Indonesia menghadapi banyak ancaman faktual dan potensi ancaman, baik yang berasal dari dalam maupun luar. Kondisi tersebut kurang didukung dengan sarana dan prasarana sehingga mengakibatkan wilayah yurisdiksi Indonesia rawan terhadap berbagai pelanggaran dan kejahatan di laut. Ini menggambarkan bahwa sektor kelautan negara ini secara geopolitik dan geostrategik merupakan elemen penting di bidang pertahanan dan keamanan, namun masih banyak menghadapi persoalan. Pemerintah telah membuat instrumen hukum untuk menjaga kedaulatan negara dan keamanan maritim di wilayah yurisdiksi nasional, namun hingga saat ini Indonesia masih menghadapi ancaman terhadap keamanan maritim di wilayahnya. Atas dasar itu, permasalahan hukum yang akan dikaji dalam tulisan ini adalah bagaimana pengaturan mengenai pengelolaan dan pengamanan wilayah maritim negara dalam peraturan perundang-undangan dan bagaimana penegakan hukum bidang kelautan di wilayah perairan laut Indonesia terkait dengan keamanan maritim negara?

## C. Tujuan dan Kegunaan

Kajian dalam tulisan ini dimaksudkan untuk mengetahui pengaturan mengenai pengelolaan dan pengamanan wilayah maritim negara dalam peraturan perundang-undangan dan penegakan hukum bidang kelautan di wilayah perairan laut Indonesia terkait dengan keamanan maritim negara. Kajian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan mengenai keamanan maritim dan diharapkan dapat menjadi masukan bagi Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dalam melaksanakan fungsi legislasi dan pengawasan terhadap keamanan maritim dan regulasi yang ada.

## II. KERANGKA PEMIKIRAN

### A. Hukum Laut dan Keamanan Maritim

Negara merupakan sebuah tatanan hukum, yang syarat berdirinya ditentukan oleh paling tidak tiga unsur utama, yaitu territorial, rakyat, dan kekuasaan atau pemerintahan negara. Berkaitan dengan unsur utama tersebut, territorial suatu negara meliputi ruang darat, udara, dan laut. Segala hal yang berkaitan dengan ruang laut sering disebut dengan maritim. Maritim dipahami oleh banyak pihak sebatas pada bidang pelayaran dan industri pendukungnya, yang merujuk pada tiga poin, yaitu *relating to adjacent to sea, relating to marine shipping or navigation, and resembling a mariner*.<sup>20</sup> Ketiga poin tersebut tidak dapat dipisahkan dari asas hukum laut, yaitu *res nullius* dan *res communis*. Menurut Hasyim Djalal, terdapat pertarungan di antara kedua asas hukum laut itu, yaitu:<sup>21</sup>

- Asas *res nullius* mengatakan bahwa laut itu tidak ada yang memilikinya, oleh karena itu dapat dimiliki oleh setiap negara yang menginginkannya; sedangkan
- Asas *res communis* mengatakan bahwa laut itu milik bersama masyarakat dunia, oleh karena itu tidak dapat dimiliki oleh setiap negara.

Kedua asas hukum laut ini dapat dipakai dalam menentukan wilayah suatu negara. Suatu

<sup>20</sup> Robert Mangindaan, *Indonesia dan Keamanan Maritim: Apa Arti Pentingnya?*, *Ibid.*

<sup>21</sup> Syamsumar Dar, *Politik Kelautan*, Jakarta: Bumi Aksara, 2010, hal. 12.

wilayah yang telah dikukuhkan sebagai wilayah kedaulatan negara mempunyai konsekuensi negara tersebut berdaulat sepenuhnya untuk mendiami dan mengelola wilayah tersebut.<sup>22</sup> Kedaulatan negara ini merupakan salah satu ketentuan penting dari Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang hukum laut Tahun 1982 (*United Nations Convention of the Law of the Sea/UNCLOS 1982*). Konvensi ini mengakomodasi konsepsi negara kepulauan. Negara kepulauan menurut konvensi ini adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih gugusan kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain, sedangkan yang dimaksud dengan gugusan kepulauan berarti suatu gugusan pulau-pulau termasuk bagian pulau, perairan di antara gugusan pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnyanya sehingga gugusan pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya tersebut merupakan suatu kesatuan geografi dan politik yang hakiki, atau secara historis telah dianggap sebagai satu kesatuan.<sup>23</sup> Berdasarkan ketentuan dalam Bab II, Bab III, dan Bab IV UNCLOS 1982, negara pantai dan negara kepulauan mempunyai kedaulatan atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial, perairan yang merupakan selat, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, termasuk sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Meskipun negara pantai dan negara kepulauan mempunyai kedaulatan tersebut, kedua negara ini dibatasi dengan berbagai kewajiban, antara lain kewajiban menghormati lalu lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan melalui laut teritorial dan perairan kepulauan yang dimiliki oleh kapal-kapal asing.<sup>24</sup> Konvensi hukum laut

<sup>22</sup> Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Batas-batas Wilayah Negara Indonesia, Dimensi, Permasalahan, dan Strategi Penanganan (Sebuah Tinjauan Empiris dan Yuridis)*, Yogyakarta: Penerbit Gava Media, 2009, hal. 6.

<sup>23</sup> Penjelasan atas UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut*.

<sup>24</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung: PT. Refika Aditama, 2011, hal. 17.

tersebut mengatur zona-zona maritim dengan status hukum yang tidak sama. Zona maritim ini dibagi menjadi dua bagian, yaitu zona-zona yang berada di bawah dan di luar yurisdiksi nasional. Zona maritim yang berada di bawah yurisdiksi nasional dibagi menjadi zona maritim yang berada di bawah kedaulatan penuh negara pantai dan zona maritim bagian-bagian dari negara pantai dapat melaksanakan wewenang serta hak-hak khusus yang diatur dalam konvensi.<sup>25</sup> Atas dasar itu, maka yang dimaksud dengan zona maritim dibedakan menjadi:

- a. zona maritim di bawah kedaulatan penuh terdiri dari perairan pedalaman (*internal waters*), perairan kepulauan bagi negara kepulauan (*archipelagic waters*), dan laut teritorial (*territorial sea*);
- b. zona maritim di bawah wewenang dan hak khusus negara pantai terdiri dari jalur tambahan (*contiguous zone*), zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*), dan landas kontinen (*continental shelf*); dan
- c. zona maritim di luar yurisdiksi nasional terdiri dari laut lepas (*high seas*) dan kawasan dasar laut internasional (*international seabed area*)

Zona-zona maritim tersebut dapat merupakan perairan nasional dari negara pantai atau negara kepulauan yang mempunyai kedaulatan. Kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi dan penuh dari suatu negara yang bersifat menyeluruh, dibatasi oleh wilayah negara itu, dan didasarkan pada ketentuan hukum nasional dengan memperhatikan ketentuan hukum internasional. Hakim Huber dalam keputusan terhadap kasus *Island of Palmas* menyatakan bahwa *sovereignty in the relations between states signifies independence, independence in regard to a portion of the globe is the right to exercise therein, to the exclusion of any other state, the function of a state*.<sup>26</sup> Kedaulatan negara ini dijabarkan dalam bentuk kewenangan atau hak negara, antara lain yurisdiksi yang merupakan

<sup>25</sup> Etty R. Agus dalam Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung: PT. Refika Aditama, 2011, hal. 19.

<sup>26</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia, Ibid.*, hal. 20.

kewenangan negara dalam membuat dan menegakkan peraturan hukum.<sup>27</sup> Pendapat ini juga disampaikan oleh Ivan Shearer yang menyatakan bahwa untuk melaksanakan kedaulatan diperlukan yurisdiksi, yaitu kewenangan hukum negara untuk membuat peraturan perundang-undangan yang mengatur hubungan hukum yang dilakukan oleh orang baik warga negara atau warga negara asing dan harta benda yang berada di wilayahnya dan mencakup pula kewenangan negara untuk memaksakan agar subyek hukum menaati peraturan (hukum).<sup>28</sup> Ini berarti pengertian negara tidak dapat dipisahkan dari konsep dasar negara sebagai suatu kesatuan geografis dengan kedaulatan dan yurisdiksinya.<sup>29</sup> Indonesia mengatur wilayah negara ini dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945), yaitu Pasal 25A Bab IXA tentang Wilayah Negara yang menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang bercirikan nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Wilayah negara ini diatur lebih lanjut dengan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (UU Wilayah Negara).

Kedaulatan dan wilayah negara ini perlu dijaga dari segala bentuk ancaman, baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri yang bisa terjadi di ruang darat, ruang udara, dan ruang laut. Untuk itu, diperlukan adanya pertahanan dan keamanan negara terhadap wilayah kedaulatannya termasuk melalui keamanan maritim. Konsep keamanan maritim menurut kerangka analisis Barry Buzan berada di antara dua interaksi pemikiran yang berbeda yaitu antara kelompok yang menggunakan kerangka tradisional tentang keamanan sebagai *de-securitization* yang menggunakan *referent object* sebagai fokusnya yaitu kedaulatan dan

identitas bangsa dan negara yang bentangan keamanannya didasarkan pada masalah antarnegara (*interstate problem*), dengan kelompok yang menggunakan kerangka non-tradisional tentang keamanan sebagai *securitization* dengan bentangan keamanan (*security landscape*) yang sangat luas tentang masalah-masalah keamanan (*security problems*) yang meliputi keamanan intranegara (*intrastate security problem*) dan keamanan lintas nasional (*transnational security problem*).<sup>30</sup> Indonesia untuk mempertahankan kedaulatannya di laut telah membuat kebijakan kelautan melalui *ocean culture policy, ocean governance policy, ocean economic policy, maritime security policy, and marine environment policy*.<sup>31</sup> Kebijakan kelautan Indonesia tersebut didasarkan pada Pancasila, UUD 1945, UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention of the Law of the Sea 1982* (UU 17/1985), dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (RPJPN 2005-2025).

## B. Penegakan Hukum

Landasan konstitusional negara ini menyebutkan bahwa Indonesia adalah negara hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945. Ini mengandung pengertian bahwa hukum merupakan tatanan kehidupan nasional, baik dalam bidang politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Untuk itu, negara bertanggung jawab atas perlindungan dan jaminan kepastian hukum. Tujuan tersebut dapat dicapai apabila negara dalam menjalankan fungsi penyelenggaraan negara didasarkan pada prinsip-prinsip negara

<sup>27</sup> Badan Pembinaan Hukum Nasional, *Laporan Penelitian tentang Penegakan Hukum di Perairan Indonesia dan Zona Tambahan*, Jakarta, 2006, hal. 12.

<sup>28</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*, hal. 19.

<sup>30</sup> Makmur Keliat, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia*, *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* Volume 13, Nomor 1, Juli 2009, hal. 112.

<sup>31</sup> Syahrowi R. Nusir, Kepala Sekretariat Dewan Kelautan Indonesia, *Komparasi Kebijakan Kelautan Indonesia dengan Negara-Negara Anggota ASEAN*, disampaikan di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, 13 November 2012, <https://rezaaidilf.files.wordpress.com/2012/11/bahan-paparan-ka-set-dekin-di-fh-unsri-13-nov-2012.ppt>, diakses tanggal 13 Oktober 2014.

hukum yang meliputi prinsip *the rule of law*, prinsip legalitas, prinsip *equality before the law*, dan *equality justice under law*. Keempat prinsip itu harus dijunjung tinggi dalam penegakan hukum di suatu negara.

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.<sup>32</sup> Penegakan hukum juga dapat diartikan sebagai kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan pengejawantahan dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.<sup>33</sup> Penegakan hukum akan terpenuhi apabila pilar hukum berjalan dengan baik, yaitu instrumen hukum yang baik, aparat penegak hukum yang tangguh, peralatan yang memadai, masyarakat yang sadar hukum, dan birokrasi yang mendukung. Aparat penegak hukum sebagai salah satu pilar penegakan hukum mencakup lembaga penegak hukum dan aparat penegak hukum. Ada tiga elemen penting yang mempengaruhi proses bekerjanya aparat penegak hukum, yaitu:<sup>34</sup>

- a. Institusi penegak hukum beserta berbagai perangkat sarana dan prasarana pendukung dan mekanisme kerja kelembagaannya;
- b. Budaya kerja yang terkait dengan aparatnya, termasuk mengenai kesejahteraan aparatnya; dan
- c. Perangkat peraturan perundang-undangan yang mendukung baik kinerja kelembagaannya maupun yang mengatur materi hukum yang dijadikan standar kerja, baik hukum materiil maupun hukum formilnya.

Penegakan hukum tersebut merupakan satu elemen dari keseluruhan persoalan yang

dihadapi Indonesia sebagai negara hukum, sehingga persoalan yang dihadapi bangsa ini tidak hanya pada penegakan hukum tetapi juga pembaruan hukum atau pembuatan hukum baru.<sup>35</sup> Penegakan hukum tidak bisa dilepaskan dari kedudukan hukum sebagai satu kesatuan sistem yang mengandung tiga elemen, yaitu kelembagaan, materi hukum, dan budaya hukum. Karena itu, ada empat fungsi penting yang memerlukan perhatian dengan seksama yaitu:

- a. Pembuatan hukum (*the legislation of law* atau *law and rule making*);
- b. Sosialisasi, penyebaran dan pembudayaan hukum (*socialization and promulgation of law*);
- c. Penegakan hukum (*the enforcement of law*); dan
- d. Administrasi hukum (*the administration of law*).

Penegakan hukum ini berlaku di seluruh wilayah negara termasuk di ruang laut. Penegakan hukum tersebut menyiratkan adanya tuntutan kemampuan untuk memelihara dan mengawasi pentaatan ketentuan-ketentuan hukum tertentu di perairan yurisdiksi nasional Indonesia dan perairan lain dalam rangka membela dan melindungi kepentingan nasional.<sup>36</sup> Penegakan hukum di laut ini tidak dapat dilepaskan dari penegakan kedaulatan negara di laut. Penegakan kedaulatan di laut dapat dilaksanakan dalam lingkup negara dan menjaring keluar batas negara, sedangkan penegakan hukum di laut adalah suatu proses kegiatan penangkapan dan penyidikan suatu kasus yang timbul sebagai akibat terjadinya pelanggaran hukum internasional maupun hukum nasional, sehingga dalam pelaksanaannya penegakan kedaulatan dan penegakan hukum di laut dilakukan secara serentak.<sup>37</sup> Dua hal ini merupakan dimensi keamanan maritim.

<sup>32</sup> Jimly Asshiddiqie, *Penegakan Hukum*, jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan\_Hukum.pdf, diakses tanggal 2 Oktober 2014.

<sup>33</sup> Bambang Sutiyoso, *Aktualita Hukum dalam Era Reformasi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, hal. 57-67.

<sup>34</sup> Jimly Asshiddiqie, *Penegakan Hukum*, *Ibid.*

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> Badan Pembinaan Hukum Nasional, *Laporan Penelitian tentang Penegakan Hukum*, *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.*

### III. ANALISIS KEAMANAN MARITIM DARI ASPEK REGULASI DAN PENEGAKAN HUKUM

#### A. Keamanan Maritim dari Aspek Regulasi

Laut memiliki arti penting bagi bangsa dan negara Indonesia, yaitu laut sebagai sarana pemersatu wilayah NKRI, laut sebagai sarana transportasi dan komunikasi, laut sebagai sumber daya alam untuk pembangunan ekonomi, laut sebagai kekuatan pertahanan dan keamanan negara. Ini berarti bahwa Indonesia memiliki kepentingan menjaga dan memelihara keamanan maritim untuk menciptakan kondisi perairan Indonesia yang aman dari ancaman pelanggaran wilayah, aman dari bahaya navigasi pelayaran, aman dari eksploitasi dan eksplorasi ilegal terhadap sumber daya alam yang menjadi potensi kelautan Indonesia dan pencemaran lingkungan hidup, serta aman dari kejahatan dan pelanggaran hukum, baik yang berasal dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Ini berarti Indonesia menganut asas *res nullius* dan konsep keamanan maritim non-tradisional. Tujuan tersebut diarahkan untuk mencapai tujuan negara sebagaimana yang ditetapkan dalam konstitusi, yaitu melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia. Untuk mewujudkan itu, salah satu upaya yang dilakukan melalui pembentukan instrumen hukum, baik berupa kelembagaan maupun produk hukum. Instrumen hukum ini harus memperhatikan aspek *law and rule making* dan *law enforcement*.

Regulasi mengenai keamanan maritim berkaitan erat dengan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai laut dan segala aktivitas yang terhubung dengan laut. Ini mengingat aspek kelautan Indonesia menyimpan potensi yang sangat besar sehingga melibatkan banyak *stakeholders* yang diberikan wewenang terhadap laut Indonesia dan pengaturannya tersebar dalam beberapa peraturan perundang-undangan. Undang-undang yang diberlakukan di yurisdiksi laut nasional tersebut, antara lain:

- a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia;
- b. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (UU ZEE);
- c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention of the Law of the Sea 1982* (UU 17/1985);
- d. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (UU Perairan);
- e. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional (UU Perjanjian Internasional);
- f. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia (UU Polri);
- g. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara (UU Pertahanan);
- h. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Pembangunan Nasional (UU SPN);
- i. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan (UU Perikanan);
- j. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (UU Perimbangan Keuangan);
- k. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (UU TNI);
- l. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabebean sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabebean (UU Pabebean);
- m. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai (UU Cukai);

- n. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (RPJPN 2005-2025);
- o. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (UU Tata Ruang);
- p. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (UU PWP3K);
- q. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran);
- r. Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (UU Wilayah Negara);
- s. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batu bara (UU Minerba)
- t. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU LH);
- u. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata (UU Pariwisata);
- v. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya (UU CB);
- w. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian (UU Migrasi); dan
- x. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-undang tersebut dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu *pertama*, undang-undang yang bersifat umum, seperti UU Wilayah Negara, UU Tata Ruang, UU Pertahanan; dan *kedua*, undang-undang yang seluruhnya mengatur laut, seperti UU Perairan, UU ZEE, UU PWP3K; UU Perikanan, UU Pelayaran.

Regulasi tersebut memberikan kewenangan kelembagaan untuk menegakan hukum di laut pada beberapa instansi sesuai dengan materi muatan yang diatur dalam undang-undang itu. Pengaturan kewenangan tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. UU Perairan menentukan bahwa wilayah perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, serta ruang udara di atas laut teritorial dan perairan pedalaman, serta dasar laut dan tanah di bawahnya, termasuk sumber kekayaan alam yang ada di dalamnya. Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggarannya dilaksanakan sesuai dengan ketentuan konvensi hukum internasional dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. UU ZEE memberikan kewenangan untuk menegakan hukum dan kedaulatan negara kepada TNI AL. Pasal 13 UU ZEE menentukan bahwa dalam rangka melaksanakan hak berdaulat, yurisdiksi, hak-hak lain, dan kewajiban-kewajiban berdasarkan Konvensi Hukum Laut yang berlaku sebagaimana diatur dalam Pasal 4 ayat (1) UU ZEE, aparat penegak hukum Republik Indonesia yang berwenang dapat mengambil tindakan penegakan hukum sesuai dengan KUHAP. UU ZEE ini juga menentukan bahwa aparat penegak hukum di bidang penyidikan di ZEE Indonesia adalah perwira TNI AL yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia, sebagaimana diatur dalam Pasal 14 ayat (1) UU ZEE.
- c. UU 17/1985 mengatur semua aspek hukum laut yang telah ditetapkan dalam UNCLOS 1982 termasuk penegakan hukumnya, tetapi tidak menyebutkan instansi yang berwenang sebagai penegak hukum. Namun demikian, Pasal 224 UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa pelaksanaan pemaksaan penataan di laut adalah pejabat-pejabat, kapal perang, pesawat udara militer atau kapal laut lainnya atau pesawat udara yang mempunyai tanda jelas dan dapat dikenal yang berada dalam dinas pemerintah dan

- berwenang untuk melakukan tindakan-tindakan itu. Ini berarti bahwa secara tersirat UNCLOS menentukan instansi yang paling berwenang di laut adalah angkatan bersenjata dari suatu negara.
- d. UU Pertahanan menentukan bahwa pertahanan negara disusun dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan, sehingga sistem pertahanan Indonesia harus mengarah dan memperhatikan konfigurasi wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan. Selain itu, undang-undang ini juga menentukan bahwa TNI dan POLRI berperan sebagai sistem utama pertahanan negara yang salah satu tugas pokoknya menegakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, serta melindungi segenap bangsa dan tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap bangsa dan negara.
  - e. UU TNI mengatur mengenai tugas pokok TNI yang secara tegas dibedakan antara tugas penegakan kedaulatan dengan penegakan hukum. Tugas TNI dalam penegakan kedaulatan ini diatur dalam Pasal 7 ayat (1) UU TNI yang menyebutkan tugas pokok TNI adalah menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah NKRI yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Tugas penegakan hukum di laut bagi TNI didasarkan pada Pasal 9 UU TNI yang menentukan bahwa TNI AL mempunyai tugas diantaranya menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional, hukum internasional yang telah diratifikasi.
  - f. UU Imigrasi memberikan kewenangan penegakan hukum kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang hukum dan hak asasi manusia melalui pejabat imigrasi dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Keimigrasian yang berkoordinasi dengan kepolisian, untuk melakukan pengawasan terhadap keimigrasian sebagaimana diatur dalam Pasal 66 ayat (1), Pasal 69, Pasal 105, dan Pasal 107.
  - g. UU Pelayaran menentukan syahbandar bertanggung jawab terhadap fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran dan melaksanakan tugas sebagai PPNS yang berkoordinasi dan di bawah pengawasan penyidik POLRI sebagaimana diatur dalam Pasal 80 ayat (3) dan Pasal 207, dan Pasal 282 UU Pelayaran, *sea and coast guard* bertanggung jawab terhadap terlaksananya fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai sebagaimana ditentukan dalam Pasal 276 dan Pasal 277, serta TNI AL melaksanakan kewenangan penegakan hukum pada perairan ZEE sebagaimana diatur dalam Pasal 340 UU Pelayaran.
  - h. UU Pabean dan UU Cukai menentukan bahwa kewenangan atas barang bea dan cukai dibebankan kepada pejabat dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai berwenang untuk mengamankan hak-hak negara dan mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang kena bea dan cukai berupa penghentian, pemeriksaan, penegahan, dan penyegelan sebagaimana diatur dalam Pasal 74 UU Pabean dan Pasal 33 UU Cukai. Kedua undang-undang ini juga memberikan wewenang khusus pada PPNS di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan penyidikan sesuai dengan KUHAP sebagaimana diatur dalam Pasal 112 UU Pabean dan Pasal 63 UU Cukai.
- Undang-undang yang berlakudilaut tersebut telah memberikan pengaturan dan kewenangan hukum dari masing-masing instansi, namun belum terkoordinir dengan baik, saling tumpang tindih pengaturan, tumpang tindih kewenangan *stakeholders*, maupun tumpang tindih dari aspek kelembagaan, karena terdapat lebih dari 14 kementerian/lembaga dan pemerintah daerah yang berwenang di dalamnya. Contoh tumpang

tindih itu terjadi di wilayah zona ekonomi eksklusif. Berdasarkan hukum nasional yang diatur dalam Pasal 14 ayat (1) UU ZEE, wilayah ZEE menjadi tanggung jawab dari angkatan laut Tentara Nasional Indonesia (TNI-AL). Selain itu, Pasal 224 UNCLOS 1982 secara tidak langsung menentukan bahwa instansi yang paling berwenang di laut adalah angkatan bersenjata di suatu negara. Atas dasar itu, TNI AL bertanggung jawab atas semua tindak pidana dan pelanggaran hukum di wilayah perairan laut Indonesia. Namun, dalam tataran implementasi terjadi konflik kewenangan di wilayah ZEE ini antara TNI-AL dengan Direktorat Jenderal Bea Cukai ketika melaksanakan kewenangan untuk melakukan proses hukum terhadap kapal yang diduga melakukan penyelundupan. Konflik juga terjadi antara TNI-AL dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan yang melakukan patroli di laut untuk pemeriksaan dan penyidikan di ZEE Indonesia ketika menangani proses hukum kapal nelayan yang melakukan pelanggaran di laut. Konflik terjadi karena tidak jelasnya pengaturan wilayah tugas Direktorat Jenderal Bea Cukai dan Kementerian Kelautan dan Perikanan, sehingga tidak jarang terjadi persinggungan antara TNI-AL dengan instansi lain dalam menangani kasus pelanggaran di wilayah perairan Indonesia, khususnya di ZEE.<sup>38</sup> Contoh tersebut merupakan salah satu kendala regulasi bagi pengembangan keamanan laut, karena regulasi yang ada memberikan beberapa kekuatan dari *stakeholders* yang berwenang dan bertanggung jawab di wilayah perairan laut.

Regulasi di bidang kelautan tersebut belum dilaksanakan secara efektif dan efisien serta belum ada keterpaduan di antara undang-undang sektoral bidang kelautan, sehingga terkadang saling berbenturan dalam pengaturan hukum dan kewenangan kelembagaan yang bertanggung jawab di laut. Oleh karena itu, diperlukan harmonisasi sistem hukum dan peraturan perundang-undangan untuk terciptanya keamanan maritim di wilayah

<sup>38</sup> *Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan*, <http://jurnalmaritim.com/2014/16/2091/sistem-penegakan-hukum-dalam-ruu-kelautan>, diakses tanggal 2 Oktober 2014.

yurisdiksi laut Indonesia, mengkompilasi dan menghimpun peraturan perundang-undangan yang telah ada agar lebih memudahkan acuan dalam penegakan hukum di laut, dan membuat *database* peraturan perundang-undangan. Selain itu, juga sangat dibutuhkan suatu kebijakan dan peraturan kelautan Indonesia yang komprehensif dan mengatur otoritas di laut sebagai perwujudan dari sistem pemerintahan yang baik dan bersih (*good and clean governance*). Kebijakan dan peraturan kelautan tersebut harus berbentuk undang-undang agar mempunyai kekuatan hukum mengikat secara nasional dengan memuat dasar filosofis, sosiologis, dan yuridis yang disesuaikan dengan konsepsi geopolitik dan kebutuhan hukum negeri ini. Ini dimaksudkan untuk mengintegrasikan peraturan perundang-undangan yang sifatnya sektoral dan berlaku di wilayah perairan laut Indonesia. Oleh karena itu, untuk memberikan solusi terhadap persoalan bangsa dalam keamanan maritim ini, perlu disusun regulasi dalam bentuk undang-undang yang di dalamnya mengandung aspek pertahanan dan keamanan di laut yang meliputi:

- Pertahanan dan keamanan secara terpadu di wilayah perbatasan;
- Pengembangan sistem *monitoring, control, and surveillance* (MCS);
- Pengamanan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil dan terdepan; dan
- Koordinasi keamanan dan penanganan pelanggaran di laut.

Selain substansi tersebut, regulasi ini perlu mengatur juga tentang pihak yang bertanggung jawab, bentuk kelembagaan, dan kewenangan hak untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelanggaran hukum yang terjadi di laut.

Pemerintah bersama dengan DPR telah berupaya untuk menyinergikan peraturan perundang-undangan sektoral ini dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (UU Kelautan) yang telah disetujui bersama antara Pemerintah dengan DPR dalam Rapat Paripurna Pembicaraan Tingkat II DPR tanggal 29 September 2014. Salah satu materi muatan

dalam UU Kelautan berkaitan dengan penegakan hukum, keamanan, dan keselamatan di laut. UU Kelautan tersebut menentukan bahwa untuk mengelola kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah NKRI dan melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara di wilayah laut perlu dibentuk sistem pertahanan laut, yang diselenggarakan oleh Kementerian Pertahanan dan TNI. Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia serta yurisdiksi di dalamnya dilaksanakan sesuai dengan konvensi hukum internasional dan peraturan perundang-undangan. Dalam rangka penegakan hukum di perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia dibentuk Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagaimana diatur dalam Pasal 59 ayat (3) UU Kelautan. Bakamla ini merupakan lembaga pemerintah non-kementerian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui koordinasi menteri yang mengkoordinasikannya. Lembaga ini mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, dengan menyelenggarakan fungsi:<sup>39</sup>

- a. menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- b. menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- c. melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- d. menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi yang terkait;
- e. memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;

<sup>39</sup> Pasal 61 dan Pasal 62 UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

- f. memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan
- g. melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

## **B. Keamanan Maritim dari Aspek Penegakan Hukum**

Perwujudan keamanan maritim pada hakikatnya memiliki dua dimensi, yaitu penegakan kedaulatan dan penegakan hukum yang saling berkaitan.<sup>40</sup> Penegakan kedaulatan dan penegakan hukum ini harus dilakukan sesuai dengan instrumen hukum nasional dan instrumen hukum internasional yang berlaku. Wewenang untuk menegakkan kedaulatan dan hukum ini bersumber pada kedaulatan dan yurisdiksi yang dimiliki negara dan membutuhkan pengamanan yang cukup besar dari TNI AL serta aparat penegak hukum di laut lainnya. Ini berarti bahwa penegakan hukum di laut oleh negara pada hakikatnya adalah terselenggaranya penegakan kedaulatan negara karena kewenangan dan kemampuan penyelenggaraan penegakan hukum pada dasarnya bersumber pada kedaulatan negara dan perwujudan kedaulatan itu sendiri.<sup>41</sup> Untuk menegakkan hukum dan kedaulatan di wilayah yurisdiksi Indonesia diperlukan penetapan batas-batas maritim secara lengkap berdasarkan ketentuan hukum laut internasional yang diatur dalam UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi Pemerintah Indonesia melalui UU 17/1985.<sup>42</sup> Penetapan batas maritim ini sangat diperlukan untuk memperoleh kepastian hukum yang dapat mendukung berbagai kegiatan di laut termasuk untuk kepentingan bangsa dan negara dari aspek keamanan maritim. Penegakan hukum dan kedaulatan ini tidak dapat dilepaskan dari fungsi penegakan hukum pidana tertentu di laut dan tindak pidana umum yang terjadi di laut, dengan proses penyelesaiannya melalui

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> Badan Pembinaan Hukum Nasional, *Laporan Penelitian tentang Penegakan, ibid.*

<sup>42</sup> Y. Paongan, R.M. Zulkipli, dan Kirana Agustina, 9 *Perspektif*, hal. 153.

tahap pengawasan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di pengadilan.

Penegakan hukum sangat diperlukan bagi terselenggaranya keamanan maritim negara di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial Indonesia, alur-alur laut, selat untuk pelayaran internasional landas kontinen Indonesia, ZEE, dan zona tambahan karena adanya berbagai bentuk ancaman dan gangguan terhadap laut Indonesia yang memiliki potensi sumber daya alam melimpah dan posisi geografis dan geopolitik yang strategis. Ini berarti penegakan hukum dan penegakan kedaulatan untuk keamanan maritim dilakukan di zona maritim di bawah kedaulatan penuh dan zona maritim di bawah wewenang dan hak khusus negara pantai. Untuk menghadapi ancaman dan gangguan yang melanggar ketertiban umum, tindakan kriminal, pelanggaran hukum, dan peraturan perundang-undangan tersebut, penegakan hukum dijalankan sebagai suatu jaminan rasa aman dan adil dengan berdasarkan pada prinsip-prinsip negara hukum. Oleh karena itu, penegakan hukum tidak dapat berdiri sendiri tanpa ada fungsi pembuatan hukum (*the legislation of law* atau *law and rule making*). Ini berarti bahwa penegakan hukum itu dipengaruhi oleh regulasi yang dihasilkan pemerintah bersama-sama dengan DPR, sehingga regulasi yang tumpang tindih dan disharmoni tersebut akan berdampak pada penegakan hukum. Regulasi yang berlaku di wilayah perairan laut Indonesia, penegakan hukum dan peraturan dilakukan oleh beberapa kementerian/lembaga dan pemerintah daerah secara bersama-sama, berdasarkan pada kewenangan masing-masing instansi yang diberikan oleh undang-undang.

Penegakan hukum di wilayah perairan laut Indonesia merupakan tanggung jawab dari TNI-AL sebagaimana diatur dalam UU TNI. TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut bertugas untuk menjaga integritas wilayah NKRI dan mempertahankan stabilitas keamanan di laut, serta melindungi sumber daya alam di laut dari berbagai bentuk gangguan keamanan dan pelanggaran hukum di wilayah yurisdiksi

nasional Indonesia.<sup>43</sup> Wilayah yurisdiksi tersebut berdasarkan UU Wilayah Negara terdiri atas ZEE, landas kontinen, dan zona tambahan. Wilayah yurisdiksi ini berbatasan dengan wilayah yurisdiksi Australia, Filipina, India, Malaysia, Papua Nugini, Palau, Thailand, Timor Leste, Singapura, dan Vietnam. Ini merupakan amanat negara kepada TNI-AL untuk dilaksanakan secara konsisten dengan tetap mempertimbangkan konsepsi dasar bahwa perwujudan keamanan di laut pada hakikatnya memiliki dua dimensi yaitu penegakan kedaulatan dan penegakan hukum yang saling berkaitan satu dengan lainnya sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang diratifikasi.<sup>44</sup> Ini sesuai dengan ketentuan Pasal 9 huruf b UU TNI, yaitu TNI-AL bertugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi.

Negara memiliki hak-hak berdaulat dan kewenangan di wilayah yurisdiksi yang diatur dalam peraturan perundang-undangan dan hukum internasional. Namun, penegakan hukum di laut ini tidak bisa dilakukan dan ditangani oleh TNI-AL saja karena beberapa peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia memberikan kewenangan dalam rangka penegakan hukum di laut kepada beberapa kementerian/lembaga. Lembaga negara yang diberikan kewenangan penegakan hukum di laut, pantai, dan pelabuhan nasional, yaitu:

- a. TNI-AL, bertugas menjaga keamanan dan pertahanan teritorial serta kedaulatan wilayah NKRI di laut dari ancaman negara asing maupun ancaman dari dalam;
- b. Polisi Perairan (Polair) POLRI, bertugas melakukan penyidikan terhadap kejahatan di wilayah perairan Hukum Indonesia;
- c. Direktorat Jenderal Bea Cukai Kementerian Keuangan, bertugas mengawasi pelanggaran lalu lintas barang impor/ekspor (penyelundupan);

<sup>43</sup> Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Laut oleh TNI AL sebagai Bagian dari Upaya Pembentukan sebuah Sistem yang Terpadu di Laut, [strahan.kemhan.go.id/web/jdih/myupload//penegakan\\_hukum\\_di\\_laut.pdf](http://strahan.kemhan.go.id/web/jdih/myupload//penegakan_hukum_di_laut.pdf), diakses tanggal 2 Oktober 2014.

<sup>44</sup> *Ibid.*

- d. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Jenderal Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai Kementerian Perhubungan, bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut;
- e. Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan, bertugas sebagai penyidikan kekayaan laut dan perikanan;
- f. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambangan sebagai sumber daya kelautan;
- g. 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);
- h. Direktorat Jenderal Imigrasi Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, bertugas sebagai pengawas, penyelenggara keimigrasian dan penyidikan tindak pidana keimigrasian;
- i. Kejaksaan Agung RI bertugas untuk penuntutan mengenai tindak pidana yang terjadi di wilayah seluruh Indonesia;
- j. Kementerian Pertanian, bertugas untuk pengamanan karantina hewan, ikan, dan tumbuhan;
- k. Kementerian Negara Lingkungan hidup bertugas di bidang lingkungan hidup;
- l. Direktorat Jenderal Pelestarian Hutan dan Konservasi Alam Kementerian Kehutanan, bertugas melakukan penegakan hukum di bidang kehutanan meliputi penyelundupan satwa dan *illegal logging*;
- m. Kementerian Kesehatan, bertugas melakukan pengawasan/pemeriksaan kesehatan di kapal meliputi awak kapal, penumpang, barang, dan muatan; dan
- n. Dinas Perhubungan Provinsi yang mempunyai wilayah laut.

Kementerian/lembaga tersebut melaksanakan kewenangan negara berupa kewenangan hukum untuk membuat kebijakan atas perairan laut

Indonesia dan melakukan penegakan hukum di laut. Selain kementerian/lembaga tersebut, Pemerintah telah membentuk Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), sebelum akhirnya diganti dengan Bakamla berdasarkan UU Kelautan, sebagai lembaga koordinasi nasional untuk meningkatkan koordinasi kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di perairan laut Indonesia. Bakorkamla ini dibentuk melalui Keputusan Bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman, dan Jaksa Agung Nomor KEP/B-45/XII/1972, SK/901/M/1972, KEP.779/MK/III/12/1972, J.S.8/72/1, KEP-085/J.A/12/1972 tentang Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan di Laut dan Komando Pelaksana Operasi Bersama Keamanan di Laut, yang kemudian ditetapkan dengan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut. Keanggotaan dari Bakorkamla ini terdiri dari Kementerian Luar Negeri, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kejaksaan Agung, TNI, POLRI, dan Badan Intelijen Negara. Meskipun sudah dibentuk Bakorkamla, masing-masing kementerian/lembaga tersebut masih menjalankan kewenangannya di perairan laut Indonesia termasuk dalam rangka keamanan maritim negara. Kewenangan TNI AL yang menjalankan amanat UU TNI untuk menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional dari ancaman dan pelanggaran hukum di perairan laut Indonesia masih sering memunculkan persinggungan dengan instansi lain.<sup>45</sup> Ini menunjukkan bahwa Bakorkamla belum sepenuhnya melaksanakan fungsinya sebagai koordinator. Ini dipengaruhi oleh *legal basic* dari Bakorkamla yang belum kuat karena dibentuk dengan peraturan presiden, sehingga belum bisa melaksanakan fungsinya secara optimal dalam penegakan hukum dan keamanan maritim.

<sup>45</sup> Hasyim Djalal, *Pengawasan dan Penegakan Hukum di Laut hendaknya Terkoordinasi*, <http://www.pikiran-rakyat.com/node/277076>, diakses tanggal 17 Oktober 2014.

Ini disebabkan pelaksanaan penegakan hukum dan kedaulatan di laut masih didasari egosentris dari masing-masing kementerian/lembaga tersebut yang dapat melemahkan penegakan hukum dan kedaulatan itu. Oleh karena itu, pengawasan dan penegakan hukum di laut demi terciptanya keamanan maritim di yurisdiksi laut Indonesia diperlukan suatu lembaga yang mengkoordinasi dan bertanggung jawab penuh terhadap sejumlah kementerian/lembaga yang diatur oleh undang-undang.

Ini berarti penegakan hukum (*law enforcement*) tersebut dilakukan dengan berdasarkan amanat peraturan perundang-undangan yang berlaku di wilayah perairan laut Indonesia dan dilaksanakan sesuai kompetensi kewenangan yang diberikan oleh undang-undang tersebut kepada masing-masing *stakeholders*. Untuk menjamin terciptanya kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dalam bidang kelautan, Pemerintah menjalankan penegakan hukum di laut berupa pengawasan melalui patroli laut (*seapatrols*) dan pengintaian melalui pengamatan dari udara (*maritime surveillance*).<sup>46</sup> *Law enforcement* di laut ini menggunakan hukum formil sesuai dengan hukum acara yang berlaku sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) untuk kemudian diterapkan hukum materilnya. Permasalahan *law enforcement* di suatu wilayah dipengaruhi oleh kondisi geografis, letak, dan ancaman yang terjadi di daerah tersebut. Adapun ancaman yang sering terjadi di setiap daerah yang mempunyai wilayah laut adalah *illegal fishing* dan dimungkinkan terjadi ancaman lainnya karena maritim berkaitan dengan berbagai aspek meliputi industri jasa maritim, pabean, imigrasi, perikanan, pelayaran, obyek vital, serta *current issue* di wilayah perairan laut atau wilayah yurisdiksi nasional. Selain itu, penegakan hukum ini juga dipengaruhi oleh aspek kelembagaan dan kewenangan dari *stakeholders*. Ini akan berimplikasi pada penegakan hukum

yang berjalan dan tingkat kesadaran hukum masyarakat.

Penegakan kedaulatan dan penegakan hukum di laut ini tidak dapat dilepaskan dari kebijakan kelautan Indonesia yang didasarkan pada UURPJP 2005-2025. Kebijakan kelautan Indonesia bertujuan untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasis kepentingan nasional melalui *ocean culture policy*, *ocean governance policy*, *ocean economic policy*, *maritime security policy*, and *marine environment policy*. *Maritime security policy* dilakukan dengan menjaga, mengamankan, mempertahankan, mengawasi serta melindungi kesatuan wilayah kedaulatan NKRI dan yurisdiksi di ZEEI dan Landas Kontinen Indonesia, termasuk sumber daya alam dan lingkungan laut, dalam rangka mewujudkan kesejahteraan rakyat. *Maritime security policy* ini menggunakan dua strategi, yaitu membentuk *Indonesian Coast Guard* yang kuat dan meningkatkan kemampuan pertahanan dan keamanan di laut. Strategi pertama dilakukan dengan dua upaya, yaitu:

- a. Mempercepat terbentuknya *Indonesian Coast Guard* yang memiliki kewenangan multi-fungsi dalam *maritime law enforcement*, *search and rescue at sea*, *environment protection*, *shipping safety*, *fishery protection*, dan *custom and immigration*, dengan institusi yang bertanggung jawab adalah TNI AL, POLRI, Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Badan SAR Nasional, dan Kementerian Negara Pemberdayaan Aparatur Negara; dan
- b. Menyusun sistem manajemen operasi *Indonesian Coast Guard* yang efektif dan efisien, dengan institusi yang bertanggung jawab adalah TNI AL, POLRI, Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan Badan SAR Nasional.

Adapun strategi kedua dilakukan dengan dua upaya, yaitu:

- a. Memperkuat dan memodernisasi sistem ALUTSISTA di laut, dengan institusi yang

<sup>46</sup> Dirhamsyah, *Penegakan Hukum Laut di Indonesia*, Jurnal Oseana, Vol. XXXII, No. 1, Tahun 2007, hal. 1-13.

bertanggung jawab adalah Kementerian Pertahanan, TNI AL, dan POLRI;

- b. Membangun Pangkalan Utama dan Pangkalan Aju untuk skuadron pesawat intai maritim jarak sedang, dengan institusi yang bertanggung jawab adalah Kementerian Pertahanan dan TNI AL.

Kebijakan kelautan ini akan dilanjutkan dalam RPJMN Tahun 2015-2019 sebagai salah satu misi dari delapan misi pembangunan nasional. Kebijakan kelautan ini dilakukan dengan menumbuhkan wawasan bahari bagi masyarakat dan pemerintah agar pembangunan Indonesia berorientasi kelautan, meningkatkan kapasitas sumber daya manusia yang berwawasan kelautan melalui pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, mengelola wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan kemakmuran, serta membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan.<sup>47</sup> Salah satu unsur dalam kebijakan kelautan tersebut adalah keamanan maritim sebagai bagian dari sistem pertahanan dan stabilitas keamanan nasional. Untuk meningkatkan kapasitas pertahanan dan stabilitas keamanan nasional ini mempunyai sasaran yang ingin diwujudkan di antaranya menguatnya keamanan laut dan daerah perbatasan, dengan melakukan terobosan berupa peningkatan keterpaduan para pemangku kepentingan di bidang keamanan laut. Untuk itu, arah kebijakan pembangunan 2015-2019 dalam rangka mencapai sasaran menguatnya keamanan laut dan daerah perbatasan ditempuh dengan meningkatnya pengawasan dan penjagaan serta penegakan hukum di laut dan daerah perbatasan, meningkatkan sarana dan prasarana pengamanan daerah perbatasan, dan meningkatkan sinergitas pengamanan laut. Adapun strategi kebijakan pembangunan untuk keamanan laut dan daerah perbatasan yaitu meningkatkan operasi pengamanan dan keselamatan di laut dan wilayah perbatasan,

<sup>47</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, *Rancangan Teknokratik*, *Ibid.*

menambah pos pengamanan perbatasan darat, memperkuat kelembagaan keamanan laut, serta intensifikasi dan ekstensifikasi operasi bersama untuk keamanan laut. Dalam kebijakan pembangunan nasional 2015-2019, keamanan laut dan pengawasan sumber daya kelautan merupakan sasaran percepatan pembangunan kelautan dengan fokus area pada percepatan pembentukan lembaga yang menangani keamanan laut secara terpadu, peningkatan cakupan pengawasan sumber daya perikanan dan kelautan, peningkatan koordinasi lintas instansi dalam pengawasan wilayah laut dan pengamanan wilayah dari pemanfaatan sumber daya kelautan melalui pembentukan badan keamanan laut (Bakamla), dan mengintensifkan penegakan hukum dan pengendalian kegiatan yang merusak laut.

Namun, penegakan hukum di wilayah perairan laut masih mengalami berbagai kendala yang belum terselesaikan, meskipun telah ada kebijakan pembangunan di bidang kelautan dan telah memiliki berbagai instrumen hukum untuk terlaksananya penegakan hukum di laut. Ini dipengaruhi oleh budaya hukum yang ada berupa ketidakpatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. Ini disebabkan *stakeholders* yang melakukan fungsi penegakan hukum di laut tidak terkoordinasi dengan baik, sehingga menimbulkan permasalahan kepastian hukum bagi *civil society organization* (masyarakat dan pelaku usaha). Penegakan hukum di laut masih bersifat sektoral karena ada beberapa instansi yang berwenang dalam penegakan hukum di laut dengan berbagai dasar hukum dan belum ada *leading section* untuk itu. Ini berpotensi pada implikasi yuridis bagi penyelenggara negara, di antaranya tumpang tindih kewenangan antar-lembaga penegak hukum dan konflik antar-lembaga penegak hukum. Di samping itu, mekanisme sistem penegakan hukum yang meliputi penyidikan, penuntutan, dan peradilan bagi penegakan hukum ini belum terdefinisi secara jelas dalam peraturan perundang-undangan yang diatur tersendiri. Banyaknya *stakeholders* yang menangani masalah keamanan dan keselamatan laut membuat bingung para

pengguna jasa di wilayah laut, karena apabila pengguna jasa di wilayah laut tersebut terlibat dalam pelanggaran hukum akan diperiksa oleh beberapa instansi, ketika salah satu lembaga berwenang melakukan pemeriksaan dan terdapat lembaga lain yang memiliki kewenangan pada teritori sama memilih melakukan pemeriksaan secara terpisah. Ini akan berakibat pada timbulnya kerugian dari pengguna jasa, baik materiil maupun non-materiil yang menyebabkan terjadinya peningkatan biaya transportasi laut. Faktor yang mempengaruhi penegakan hukum di laut tersebut tidak dapat dipisahkan dari adanya keterbatasan anggaran, keterbatasan sumber daya manusia yang terlatih, keterbatasan sarana dan prasarana, lemahnya koordinasi antar-lembaga dan komunikasi di antara lembaga penegak hukum, rendahnya tingkat pemahaman masyarakat terhadap pentingnya lingkungan hidup dan sumber daya alam, dan luasnya kawasan perairan yang harus dikontrol dan dijaga oleh tim penegakan hukum.<sup>48</sup>

Keamanan maritim dari aspek penegakan hukum ini selain dipengaruhi oleh konflik kewenangan antar-*stakeholders* juga dipengaruhi oleh masalah perizinan. Sebagian besar pelanggaran hukum yang terjadi di laut berkaitan dengan perizinan, seperti tindak pidana penangkapan ikan tanpa izin, berlayar tanpa izin, membawa hasil hutan tanpa izin, pencarian BMKT dengan tidak berizin, menangkap dan membawa satwa yang dilindungi tanpa dokumen resmi atau tidak berizin, dan kegiatan lainnya di perairan Indonesia yang dilakukan tanpa izin. Perizinan juga menghadapi kendalanya sendiri karena adanya pembagian kewenangan pengelolaan wilayah laut antara provinsi dan kota/kabupaten dengan pemerintah pusat. Tumpang tindih pelaksanaan penegakan hukum di laut dari aspek kewenangan juga terjadi dalam hal pengawasan perikanan, pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan pengelolaan kawasan pesisir, penyidik konservasi sumber daya alam, pengawasan terhadap eksplorasi dan eksploitasi

kekayaan alam di laut, serta wewenang dan tanggung jawab penangkalan terhadap orang asing.<sup>49</sup> Ini berarti bahwa keamanan laut dari aspek penegakan hukum dipengaruhi oleh permasalahan yang muncul dari aspek kewenangan dan pengawasan keamanan laut. Kendala kewenangan ini berimbas pada proses penegakan hukum, terutama bagi kabupaten/kota hasil pemekaran wilayah yang belum mempunyai pengadilan negeri dan lembaga penegak hukum lainnya secara mandiri. Kabupaten/kota yang belum mempunyai pengadilan negeri, kejaksaan, dan kepolisian, maka lembaga penegak hukumnya masih berada dalam domisili hukum kabupaten/kota induknya. Ini akan berpengaruh pada proses *pro-justicia* yang akan sulit untuk dilakukan secara mandiri karena belum mempunyai lembaga penegak hukum secara tersendiri. Keterbatasan ini bisa menyebabkan lamanya proses penegakan hukum. Ini merupakan salah satu kendala bagi penegakan hukum untuk keamanan maritim. Penegakan hukum ini dijalankan sesuai dengan kompetensi masing-masing baik, melalui penyidik pegawai negeri sipil dan inspektorat di pemerintahan daerah, penyidik POLRI, dan TNI AL. Ketiga unsur tersebut harus terkoordinasi dan terintegrasi satu sama lain sesuai dengan kompetensi kewenangan masing-masing, karena dalam suatu perbuatan melawan hukum terdapat beberapa tindak pidana yang dilanggar (*concursum*) dan penyelesaian terhadap ancaman hukum dalam keamanan maritim tersebut melibatkan penyidik dari pemerintah daerah, kepolisian, dan TNI-AL yang sudah terkonsep dari hulu sampai hilir dan bermuara pada badan peradilan. Proses penegakan hukum ini harus berjalan dengan menghargai dan menghormati harkat dan martabat manusia serta menjunjung tinggi hak asasi manusia.

Kondisi tersebut menggambarkan tumpang tindih kewenangan keamanan laut

<sup>48</sup> Dirhamsyah, *Penegakan Hukum Laut*, *Ibid.*

<sup>49</sup> Willem Nikson S. dan Aswanti Setyawati, *Kajian Kebutuhan Diklat Penyamaan Pemahaman Penegakan Hukum Keselamatan dan Keamanan di Laut dan Lingkungan Maritim*, *J. Pen. Transla* Vol. 12, No. 2, Juni 2010, hal. 75-140.

dan penegakan hukumnya, serta persoalan perizinan untuk pemanfaatan laut yang perlu dicarikan solusi pemecahannya. Keamanan maritim dan aspek penegakan hukum di laut ini seharusnya dilakukan secara terpadu antar-instansi yang berwenang di wilayah laut dan tunduk pada undang-undang yang dibuat secara spesifik, komprehensif, dan tersendiri, karena pelanggaran hukum di laut merupakan tindak pidana yang mempunyai karakteristik yang khas dan dapat dikategorikan sebagai tindak pidana khusus yang hanya terjadi di wilayah laut dengan kompleksitas dan tantangan yang ada. Atas dasar itu, agar terpenuhinya kebutuhan kepastian hukum akan berdampak luas dan melibatkan hubungan antarnegara perlu ditunjuk satu lembaga negara sebagai *leading sector* terkait dengan potensi laut Indonesia dan dibentuk pengadilan khusus untuk menegakan hukum di wilayah perairan Indonesia. Ini disebabkan pengadilan negeri dinilai kurang mempunyai kompetensi untuk menangani proses penegakan hukum di laut yang terkait dengan keamanan maritim. Untuk memenuhi kebutuhan hukum tersebut, instrumen hukum nasional mengenai peradilan umum memberikan peluang terbentuknya pengadilan khusus. Berdasarkan Pasal 8 Undang-Undang No. 2 Tahun 1986 tentang Peradilan Umum sebagaimana telah diubah untuk kedua kali dengan Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 tentang Peradilan Umum (UU Peradilan Umum), dapat dibentuk Pengadilan Khusus sebagai spesialisasi di lingkungan Peradilan Umum. Pengadilan khusus ini nantinya bertanggung jawab terhadap tindak pidana di perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi nasional termasuk zona tambahan, ZEE Indonesia, dan landas kontinen.

Permasalahan pengaturan keterlibatan berbagai institusi keamanan dan keselamatan di laut dalam sistem penegakan hukum dapat diatur secara lebih detail dan khusus sampai pada proses peradilan dengan menerapkan kekhususan dalam upaya penegakan hukum di wilayah laut, sehingga kepastian dan

pelindungan hukum lebih terjamin.<sup>50</sup> Ini berarti penegakan hukum dapat lebih optimal dengan memastikan penanganan kasus pidana sederhana ditangani masing-masing institusi dan kasus-kasus besar ditangani di bawah supervisi langsung instansi yang ditunjuk sebagai *leading sector*, dengan proses penyelesaian perkara secara litigasi melalui pengadilan khusus tersebut. Ini didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kegiatan keamanan laut, yaitu UU 17/1985, Pasal 23 ayat (3) dan Pasal 24 ayat (3) UU Perairan, dan UU TNI yang secara tersirat maupun tersurat mengatur kewenangan pengawasan dan pengamanan wilayah maritim kepada beberapa instansi terkait (*stakeholders*) yang berkepentingan di laut. Oleh karena itu, implementasi dari amanat undang-undang tersebut perlu dibentuk adanya suatu badan yang diharapkan dapat berhasil dan berdaya guna serta menetralkan ego sektoral untuk mengurangi terjadinya berbagai pelanggaran hukum di laut, sehingga laut dapat dimanfaatkan seoptimal mungkin bagi kesejahteraan Indonesia.<sup>51</sup> Untuk memenuhi kebutuhan Indonesia akan aparat keamanan dan keselamatan pantai, aparat keamanan dan keselamatan di kawasan pelabuhan, dan aparat penegak kedaulatan di seluruh wilayah perairan yurisdiksi nasional, dapat ditangani oleh dua institusi yaitu TNI AL dan Bakamla.<sup>52</sup>

Permasalahan ini telah diakomodir oleh pembentuk undang-undang dalam UU Kelautan dengan membentuk Bakamla. Upaya tersebut patut diapresiasi sehubungan dengan keberadaan Bakamla dalam UU Kelautan. Bakamla ini merupakan bentuk revitalisasi dari Bakorkamla yang selama ini melaksanakan koordinasi dalam rangka penegakan kedaulatan dan penegakan hukum di laut. Pembentukan

<sup>50</sup> Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan, *Ibid*.

<sup>51</sup> Penegakan kedaulatan dan hukum di laut oleh TNI AL, *Ibid*.

<sup>52</sup> Laksamana TNI Dr. Marsetio, *Membangun dan Memperkokoh Keamanan Nasional dengan Visi Maritim*, disampaikan dalam Sarasehan "Road Map Pembangunan Kelautan dan Kemaritiman Indonesia serta Pencanangan Bulan Maritim UGM," melalui [http://maritim.wg.ugm.ac.id/?page\\_id=66](http://maritim.wg.ugm.ac.id/?page_id=66), diakses tanggal 5 November 2014.

Bakamla ini dimaksudkan untuk memberikan kejelasan yang mengatur kelembagaan dan kewenangan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia oleh instansi/pejabat pemerintah yang bertanggung jawab di bidang administrasi pemerintahan negara termasuk ketertiban, keamanan, dan keselamatan maritim di laut, pelabuhan, kapal, dan pantai. Pembentukan Bakamla ini terkait dengan amanat UU Pelayaran tentang *sea and coast guard*. Selain itu, secara internasional mengenai keamanan, keselamatan, penegakan hukum, dan penegakan kedaulatan di laut telah ditentukan dalam beberapa konvensi internasional, yaitu Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (*International Convention for Safety of Life at Sea/SOLAS 1974*) tentang kewajiban negara penandatangan untuk membentuk organisasi pengawal pantai (*coast guard*) atau pengawal laut dan pantai (*sea and coast guard*), Ketentuan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Tahun 2002 (*International Ships and Port Facilities Security Code 2002/ISPS Code 2002*) mengenai kewajiban negara peserta untuk menetapkan otoritas nasional dan otoritas lokal yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan maritim, UNCLOS 1982 mengenai penegakan hukum laut oleh negara bendera (*flag state*), oleh negara pelabuhan (*port state*), dan oleh negara pantai (*coastal state*) sebagaimana diatur dalam Pasal 217, Pasal 218, dan Pasal 220 UNCLOS.

Namun, terhadap lembaga Bakamla ini perlu dilakukan pengkajian lebih mendalam meskipun Indonesia memerlukan suatu lembaga yang ditunjuk sebagai *leading sector* dan penanggung jawab dari keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi nasional. Keberadaan Bakamla ini dikhawatirkan akan ada tumpang tindih kelembagaan dan kewenangan dengan TNI AL karena sebagian dari fungsi Bakamla berada dalam ruang lingkup tugas TNI AL. TNI AL sebagai bagian dari komponen utama pertahanan negara bertanggung jawab atas wilayah perairan Indonesia dan wilayah

yurisdiksi Indonesia dengan tugas pokok, yaitu kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah NKRI dan melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara di wilayah laut, dan secara khusus bertugas melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan, menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi, melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah, melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut, serta melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut. Oleh karena itu, dengan berdasarkan pada konvensi internasional hukum laut dalam UNCLOS dan hukum nasional, maka sebaiknya tidak perlu ada pembentukan lembaga tersebut dan memberikan tanggung jawab patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia tersebut kepada TNI-AL. Selain kekhawatiran akan adanya tumpang tindih kelembagaan dan kewenangan dengan TNI AL, Bakamla perlu dikaji lagi sebelum akhirnya dibentuk. Ini mengingat Bakorkamla sebagai cikal bakal dari Bakamla hanya mempunyai otoritas lokal dan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya yang berkaitan dengan penegakan hukum dan keamanan laut belum efektif dan belum dapat menunjukkan hasil yang optimal, karena:<sup>53</sup>

- a. masing-masing unsur tetap berada dalam organisasi institusi induknya;
- b. sistem penganggaran tergantung kepada instansi induknya sehingga amat sulit diprogramkan dalam kegiatan-kegiatan tertentu yang menjadi satu kesatuan program dari Bakorkamla;
- c. titik berat pelaksanaan tugas, fungsi, wewenang, dan tanggung jawabnya

<sup>53</sup> Willem Nikson S. dan Aswanti Setyawati, *Kajian Kebutuhan Diklat Penyamaan Pemahaman Penegakan Hukum*, *ibid.*

- mengacu kepada tugas dan wewenang dari instansi induknya;
- d. terdapat keanekaragaman sistem dan prosedur; dan
- e. membingungkan masyarakat dalam upaya pemerintah tentang penegakan hukum di laut.

Kelima hal tersebut menggambarkan bahwa Bakorkamla tidak mempunyai kewenangan yang *powerfull* kepada masing-masing *stakeholders* yang tergabung di dalamnya sehingga *stakeholders* tersebut masih berjalan sendiri sesuai dengan kewenangan yang melekat padanya tanpa koordinasi. Oleh karena itu, Bakamla dibentuk guna menyatukan semua instansi yang tadinya berada di bawah koordinator Bakorkamla dengan menarik semua kementerian/ lembaga sebagai bagian dari kelembagaan ini. Penarikan dan penggabungan *stakeholders* yang bertanggung jawab di laut ini seharusnya diikuti dengan pencabutan kewenangan yang melekat pada *stakeholders* tersebut yang diberikan oleh undang-undang sektoral dan diakomodasi kewenangannya dalam undang-undang yang mengatur Bakamla. Bakamla juga diharapkan akan menjadi suatu institusi keamanan laut yang memiliki kinerja *coast guard*. Jika Bakamla ini terbentuk perlu diperjelas dan dipertegas kedudukan dan kewenangannya apakah badan ini juga dimaksudkan sebagai *sea and coast guard* sebagaimana diamanatkan dalam UU Pelayaran dan apakah ruang lingkup serta wilayah kerja dari Bakamla ini yang mempunyai kesamaan dengan TNI AL dalam ruang lingkup dan wilayah kerja. Kedua lembaga ini mempunyai ruang lingkup tugas dalam penegakan kedaulatan dan penegakan hukum, dengan wilayah kerja di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Selain itu, kedudukan Bakamla ini juga harus dikaji mengingat tuntutan hukum internasional hanya mengakui adanya *coast guard* atau *sea and coast guard* yang mempunyai otoritas lokal, nasional, dan internasional. Berdasarkan UU Kelautan, kedudukan Bakamla berada di bawah dan bertanggung jawab pada presiden. Namun, Indonesia secara internasional dituntut untuk

menjamin keselamatan dan keamanan kapal berbendera asing yang melintas damai di perairan Indonesia dan jika jaminan itu tidak diberikan maka dapat mengancam kedaulatan negara karena kapal berbendera asing tersebut akan dikawal oleh kapal perang negaranya dan Indonesia tidak lagi diakui sebagai alur lintas damai internasional sehingga secara *de facto* wilayah perairan tersebut tidak lagi sebagai wilayah kedaulatan Indonesia. Untuk memenuhi tuntutan internasional tersebut, seharusnya Bakamla berkedudukan di bawah TNI AL. Oleh karena itu, pembentukan Bakamla ini perlu dikaji dan dibuat perencanaan yang jelas agar benar-benar bisa menjawab tuntutan internasional tersebut dan mengatasi tumpang tindih kelembagaan dan kewenangan dari *stakeholders* yang bertanggung jawab di wilayah laut Indonesia, sehingga kedaulatan dan keutuhan wilayah negara pun tetap terjaga. Atas dasar itu, maka saat ini Indonesia memerlukan *leading sector* sebagai penanggung jawab utama terhadap kementerian/ lembaga yang bertanggung jawab di laut namun pembentukan Bakamla belum signifikan diperlukan selama undang-undang yang berlaku di laut masih memberikan kewenangan kepada kementerian/ lembaga, karena undang-undang tersebut menjadi kendala bagi pengembangan keamanan laut dengan adanya beberapa kekuatan dari *stakeholders* yang berwenang dan bertanggung jawab di wilayah perairan Indonesia sehingga mengakibatkan tumpang tindih regulasi, kelembagaan, dan kewenangan di laut. Oleh karena itu, kendala regulasi ini harus segera diberesi terlebih dahulu, perlu dibuat *grand maritime Indonesia* yang didalamnya memuat *grand design* untuk penegakan kedaulatan, penegakan hukum, keamanan, dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, serta membuat kajian dan perencanaannya sebelum membentuk Bakamla.

*Leading sector* ini diperlukan agar penegakan hukum di laut lebih efektif dan efisien, karena masing-masing lembaga negara menjalankan tugasnya secara atributif sesuai dengan kewenangan yang diberikan oleh

undang-undang. Dengan adanya *leading sector* ini, diharapkan dapat tercipta sistem penegakan hukum di laut dan tercipta kejelasan dari pelaksanaan kewenangan masing-masing instansi yang berwenang di laut mulai dari proses penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan peradilan yang berwawasan maritim. Sistem ini nantinya mengatur tentang berbagai jenis pelanggaran dan kejahatan tindak pidana, masalah keperdataan, dan administrasi berikut sanksinya atas pelanggaran hukum yang terjadi di laut dan dapat mengancam keamanan maritim. Proses penegakan hukum tersebut terdiri atas penyelidikan dan penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di pengadilan. Penyelidikan dan penyidikan yang dilakukan oleh masing-masing instansi yang berwenang di laut sesuai dengan kewenangannya dan pelanggaran hukum yang terjadi dengan saling berkoordinasi dan bekerja sama apabila permasalahan hukum tersebut berada di bawah kewenangan dua instansi atau lebih dan *leading sector* akan melakukan supervisi terhadap pelanggaran hukum yang berskala besar. Hasil penyelidikan dan penyidikan tersebut disampaikan pada jaksa untuk dilakukan penuntutan, dengan muara akhir pada pemeriksaan di pengadilan. Sistem penegakan hukum melalui peradilan ini mengedepankan asas peradilan murah, cepat, dan sederhana.

#### IV. PENUTUP

##### A. Kesimpulan

Posisi dan potensi geografis, geopolitik, dan geoekonomik yang bersifat oseanik menempatkan Indonesia sebagai negara kepulauan dan negara maritim dan berkedudukan sebagai *centre of gravity and the global supply chain system*. Keadaan tersebut menyebabkan Indonesia mengalami ancaman dan gangguan yang berimplikasi pada keamanan maritim negara. Pemerintah sebagai penyelenggara negara telah berupaya mengatasinya dengan membuat produk hukum keamanan maritim negara. Ada banyak regulasi yang dihasilkan yang berlaku di laut, namun sampai saat ini regulasi tersebut masih bersifat sektoral sehingga timbul

disharmonisasi dan tumpang tindih peraturan dan kewenangan dalam keamanan laut. Ini juga berlaku bagi sistem penegakan hukum dan kedaulatan negara di laut yang dipengaruhi oleh peraturan perundang-undangan tersebut. Untuk menyinergikan peraturan perundang-undangan dan kewenangan yang terkait dengan keamanan maritim dan penegakan hukum di laut, pembentuk undang-undang telah menyetujui UU Kelautan yang salah satu materi muatannya mengatur mengenai keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut dan membentuk Bakamla. Keberadaan Bakamla ini perlu ditinjau ulang agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan dengan TNI AL yang berkedudukan sebagai komponen utama pertahanan negara dan bertugas dalam penegakan kedaulatan dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Sistem penegakan hukum beserta mekanismenya harus terakomodasi secara jelas dan tegas dalam peraturan perundang-undangan, sehingga tercipta keteraturan dan ketertiban dalam penegakan hukum di laut dan memberikan jaminan perlindungan, kepastian hukum, keamanan laut bagi Indonesia sebagai negara maritim. Ini akan berpengaruh pada terwujudnya pengembangan dan pembangunan laut Indonesia sehingga tidak terjadi disparitas, dapat menumbuhkan perekonomian, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Penegakan hukum dan kedaulatan di laut dipengaruhi juga oleh penetapan batas laut dengan negara tetangga. Apabila itu tercapai maka akan terwujud tujuan dan cita-cita nasional bangsa Indonesia sebagaimana tersirat dalam Pembukaan UUD 1945.

##### B. Saran

Atas dasar kesimpulan tersebut, keamanan maritim dari aspek regulasi dan penegakan hukum perlu dilakukan harmonisasi sistem hukum dan peraturan perundang-undangan, membuat *grand maritime Indonesia*, melakukan pengkajian untuk melakukan Bakamla, dan segera menyelesaikan dan menentukan batas wilayah negara baik di darat, laut, dan

udara. Selain itu, berdasarkan pada hukum internasional dan hukum nasional yang berlaku, negara harus menunjuk TNI AL yang paling bertanggung jawab terhadap keamanan maritim dan berfungsi sebagai *leading sector* tanpa harus membentuk lembaga baru.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Dar, Syamsumar. *Politik Kelautan*. Jakarta: Bumi Aksara, 2010.

Hadiwijoyo, Suryo Sakti. *Batas-batas Wilayah Negara Indonesia, Dimensi, Permasalahan, dan Strategi Penanganan (Sebuah Tinjauan Empiris dan Yuridis)*. Yogyakarta: Penerbit Gava Media, 2009.

K., Wahyuno S. *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta: Penerbit Teraju, 2009.

Nasional, Badan Pembinaan Hukum. *Laporan Penelitian tentang Penegakan Hukum di Perairan Indonesia dan Zona Tambahan*. Jakarta, 2006.

Paongan, Y., R.M. Zulkipli, dan Kirana Agustina. *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia, 2012.

Sodik, Dikdik Mohamad. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: PT. Refika Aditama, 2011.

Sutiyoso, Bambang. *Aktualita Hukum dalam Era Reformasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004.

### Jurnal/Majalah

Dirhamsyah. *Penegakan Hukum Laut di Indonesia*. Jurnal Oseana, Vol. XXXII. No. 1/Tahun 2007.

*Penataan Pengamanan Maritim Wilayah Maritim guna Memelihara Stabilitas Keamanan dalam*

*Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI*. Jurnal Kajian Lemhannas RI. Edisi 14. Desember 2012.

S., Willem Nikson dan Aswanti Setyawati. *Kajian Kebutuhan Diklat Penyamaan Pemahaman Penegakan Hukum Keselamatan dan Keamanan di Laut dan Lingkungan Maritim*. J. Pen. Transla Vol. 12 No. 2 Juni 2010.

### Surat Kabar

Dahuri, Rokhmin. *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. Media Indonesia, 9 September 2014.

### Website

Asshiddiqie, Jimly, *Penegakan Hukum*. [http://jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan\\_Hukum.pdf](http://jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf), diakses tanggal 2 Oktober 2014.

*Indonesia Negara Maritim, tapi Minim Wawasan Bahari*. <http://www.tempo.co/read/news/2014/05/31/090581338/p-Indonesia-Negeri-Maritim-Tapi-Minim-Wawasan-Bahari>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

*Isu Keamanan Maritim Regional*. <http://www.tabloiddiplomasi.org/previous-isuue/105-september-2010/920-isu-keamanan-maritim-regional-.html>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

*Kasal Tetap Bertekad Tenggelamkan Kapal, Komandan Seskoal: Lima Isu Keamanan Maritim di Kawasan Asia*. <http://www.pelita.or.id/baca.php?id=25807>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

Mangindaan, Robert, *Indonesia dan Keamanan Maritim: Apa Arti Pentingnya?*. <http://www.fkpmaritim.org/indonesia-dan-keamanan-maritim-apa-arti-pentingnya/>, diakses tanggal 26 Agustus 2014.

Marsetio, Laksamana TNI Dr., *Membangun dan Memperkokoh Keamanan Nasional dengan Visi Maritim*, disampaikan dalam Sarasehan "Road Map Pembangunan Kelautan dan

- Kemaritiman Indonesia serta Pencanaan Bulan Maritim UGM". [http://maritim.wg.ugm.ac.id/?page\\_id=66](http://maritim.wg.ugm.ac.id/?page_id=66), diakses tanggal 5 November 2014.
- Nusir, Syahrowi R., Kepala Sekretariat Dewan Kelautan Indonesia, *Komparasi Kebijakan Kelautan Indonesia dengan Negara-Negara Anggota ASEAN*, disampaikan di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, 13 November 2012. <https://rezaaidilf.files.wordpress.com/2012/11/bahan-paparan-ka-set-dekin-di-fh-unsri-13-nov-2012.ppt>, diakses tanggal 13 Oktober 2014.
- Penegakan Hukum. [web.unair.ac.id/admin/file/f\\_20025\\_a9.ppt](http://web.unair.ac.id/admin/file/f_20025_a9.ppt), diakses tanggal 2 Oktober 2014.
- Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Laut oleh TNI AL sebagai Bagian dari Upaya Pembentukan sebuah Sistem yang Terpadu di Laut. [strahan.kemhan.go.id/web/jdih/myupload/penegakan\\_hukum\\_di\\_laut.pdf](http://strahan.kemhan.go.id/web/jdih/myupload/penegakan_hukum_di_laut.pdf), diakses tanggal 2 Oktober 2014.
- Pengawasan dan Penegakan Hukum di Laut hendaknya Terkoordinasi. <http://www.pikiran-rakyat.com/node/277076>, diakses tanggal 17 Oktober 2014.
- Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan. <http://jurnalmaritim.com/2014/16/2091/sistem-penegakan-hukum-dalam-ruu-kelautan>, diakses tanggal 2 Oktober 2014.
- Peraturan Perundang-undangan**
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*. UU No. 5, LN No. 49 tahun 1983. TLN. No. 3260.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Pengesahan United Nations Convention of the Law of the Sea 1982*. UU No. 17, LN No. 76 tahun 1985. TLN. No. 3319.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Kepabeanan*. UU No. 10, LN No. 75 tahun 1995. TLN. No. 3612.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Cukai*. UU No. 11, LN No. 76 tahun 1995. TLN No. 3613.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Perairan Indonesia*. UU No. 6, LN No. 73 tahun 1996. TLN. No. 3647.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Perjanjian Internasional*. UU No. 24, LN No. 185 tahun 2000. TLN. No. 4012.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Kepolisian Republik Indonesia*. UU No. 2, LN No. 2 tahun 2002. TLN. No. 4168.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Pertahanan Negara*. UU No. 3, LN No. 3 tahun 2002. TLN No. 4169.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Perikanan*. UU No. 31, LN No. 118 tahun 2004. TLN. No. 4433.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah*. UU No. 33, LN No. 126 tahun 2004. TLN. No. 4438.
- Indonesia. *Undang-Undang Tentang Tentara Nasional Indonesia*. UU No. 34, LN No. 127 tahun 2004. TLN. No. 4439.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Rencana Pembangunan Nasional Jangka Panjang Tahun 2005-2025*. UU No. 17, LN No. 33 tahun 2007. TLN No. 4700.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Penataan Ruang*. UU No. 26, LN No. 68 tahun 2007. TLN. No. 4725.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil*. UU No. 27, LN No. 84 Tahun 2007. TLN. No. 4739.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Pelayaran*. UU No. 17, LN No. 64 tahun 2008. TLN. No. 4849.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Wilayah Negara*. UU No. 43, LN No. 177 tahun 2008. TLN. No. 4925.
- Indonesia. *Undang-Undang tentang Kepariwisata*. UU No. 10, LN No. 11 Tahun 2009. TLN. No. 4966.

Indonesia. *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*. UU No. 32, LN No. 139 tahun 2009. TLN No. 5058.

Indonesia. *Undang-Undang tentang Cagar Budaya*. UU No. 11, LN No. 130 tahun 2010. TLN No. 5168.

Indonesia. *Undang-Undang tentang Keimigrasian*. UU No. 6, LN No. 52 tahun 2011. TLN No. 5216.

Indonesia. *Undang-Undang tentang Kelautan*. UU No. 32, LN No. 294 Tahun 2014. TLN No. 5603.

Indonesia. *Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah*. UU No. 23 LN No. 244 Tahun 2014. TLN No. 5587.

#### **Lain-lain**

Badan Koordinasi Keamanan Laut Republik Indonesia. *Konflik Laut Cina Selatan dan Implikasinya terhadap Kawasan*, disampaikan pada diskusi tentang Keamanan Maritim di Daerah Perbatasan. diselenggarakan oleh Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi Sekretariat Jenderal DPR RI, di Ruang Persipar Gedung Nusantara 2, tanggal 13 November 2013.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. *Rancangan Teknokratik RPJMN 2015-2019*. Jakarta, 2014.

Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang tentang Kelautan.

**HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN**