

BATASAN KEWENANGAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (KPLP) DAN BADAN KEAMANAN LAUT (BAKAMLA) DALAM TINDAK PIDANA PELAYARAN WILAYAH INDONESIA

Rate Trivosa Oktaviani
Universitas Sunan Giri Surabaya
ratetrivosa09@gmail.com

Abstract

The Maritime Security Agency (BAKAMLA) and the Sea and Coast Guard (KPLP). The institution with the authority to carry out patrols in Indonesian waters, the Maritime Security Agency (BAKAMLA) and the sea and Coast Guard (KPLP) is an independent Non-Ministerial institution in supporting Law Enforcement in Indonesian Waters and Indonesian Jurisdictional Areas. BAKAMLA is an agency formed and under the direct auspices of the President of the Republic of Indonesia through the Coordinating Ministry for Politics, Law and Security, while KPLP is under the auspices of the Directorate of Sea Transportation of the Ministry of Transportation. BAKAMLA has the task of conducting direct pursuits, stopping ships, inspecting, arresting, bringing and handing over ships to relevant agencies for further legal proceedings, not to the point of conducting further investigations. KPLP is an agency that plays an active role in addition to law enforcement, also plays the role of investigators, conducts instant pursuits, stops ships, inspects and makes shipping safety procedures, plays an active role in maintaining the ecosystem and preventing underwater exploitation, and is the director of ship navigation in Indonesian territory. The research method used in this normative research is descriptive analytical with a legal approach and a coconceptual approach. The focus of this research is on the authority between BAKAMLA AND KPLP in law enforcement in waters in Indonesian territory. This research is important as a contribution of knowledge about the clear limits of authority of BAKAMLA and KPLP in accordance with Law Number 32 of 2014 and Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, Presidential Regulation Number 178 of 2014. The results in the study show that there is an overlapping authority between institutions that have the same performance and are inefficient in law enforcement in waters. Therefore, there must be further studies regarding the performance of law enforcement agencies in Indonesian waters

Keywords: Limitation of Authority, BAKAMLA, KPLP, Shipping Crimes

ABSTRAK

Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP). Lembaga yang berkewenangan dalam melaksanakan patroli di perairan Indonesia, Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) merupakan suatu lembaga Non-Kementerian independen dalam menunjang Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yuridiksi Indonesia. BAKAMLA merupakan Instansi yang dibentuk dan dibawah langsung naungan Presiden RI melalui Kementerian Koordinator Politik Hukum dan Keamanan, sedangkan KPLP dibawah naungan Direktorat Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. BAKAMLA mempunyai tugas melakukan pengejaran langsung, memberhentikan kapal, memeriksa, menangkap, membawa serta menyerahkan kapal ke instansi terkait untuk dilaksanakan proses hukum lebih lanjut, tidak sampai untuk melakukan penyidikan lebih lanjut. KPLP merupakan lembaga instansi yang berperan aktif selain penindakan hukum, juga berperan sebagai penyidik, melakukan pengejaran seketika, memberhentikan kapal, memeriksa membuat prosedural keselamatan pelayaran, berperan aktif dalam menjaga ekosistem dan mencegah eksploitasi bawah laut, serta menjadi pengarah navigasi kapal yang ada di wilayah Indonesia. Metode penelitian yang digunakan pada penelitian normatif ini adalah deskriptif analitis dengan pendekatan undang-undang dan pendekatan koseptual. Fokus penelitian ini adalah tentang kewenangan antara BAKAMLA dan KPLP dalam penegakan hukum di perairan di wilayah Indonesia. Penelitian ini menjadi penting senagai sumbangsih pengetahuan tentang batasan kewenangan secara jelas BAKAMLA dan KPLP sesuai dengan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 dan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014. Hasil dalam penelitian menunjukkan adanya kewenangan yang tumpang

tindih antar lembaga yang memiliki kinerja yang sama dan tidak efisien dalam penegakan hukum di perairan. Sehingga harus adanya pengkajian lebih lanjut mengenai kinerja antar lembaga penegak hukum di perairan Indonesia

Kata Kunci : Batasan Kewenangan, BAKAMLA, KPLP, Tindak Pidana Pelayaran..

| Submit | Approve | Publish |
|-------------|--------------|--------------|
| 10 Mei 2024 | 20 Juni 2024 | 30 Juli 2024 |

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara di Asia Tenggara yang dinyatakan sebagai negara maritim yang paling besar di dunia dengan 17.508 pulau dan luas total 1.904.569 km². Sumatra, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua adalah pulau-pulau utama Indonesia. Selain memiliki pulau terbanyak di dunia, Indonesia adalah negara maritim dengan salah satu garis pantai terpanjang di dunia.¹

Sebagai salah satu negara kepulauan, mayoritas wilayah Indonesia terdiri dari perairan laut, yang sebagian besar di antaranya memiliki lokasi yang sangat penting dan peluang besar untuk sektor militer, ekonomi, dan keamanan.² Laut mempunyai empat arti strategis yang sangat penting, yaitu:

1. Laut dapat menjadi Sumber Daya Alam yang sangat melimpah;
2. Laut dapat menyatukan negara;
3. Laut dapat berfungsi sebagai penghubung pertahanan;
4. Laut dapat menjadi Sumber Zona Ekonomi Terbesar;
5. Laut dapat berfungsi sebagai media penghubung.

Menentukan keamanan batas wilayah laut merupakan pra-syarat penting bagi suatu negara dalam menciptakan suatu perdamaian, kemakmuran, dan kesejahteraan masyarakatnya, karena tanpa memiliki keamanan laut yang kuat akan memberikan dampak negatif terhadap ekonomi dan kedaulatan bagi suatu negara. Mengingat luasnya wilayah, khususnya perairan dan kelautan, penting untuk selalu menegakkan kedaulatan kita dalam menetapkan keberadaan wilayah dan memberlakukan hukum setinggi-tingginya. Berdasarkan UU Dasar 1945 pada alinea ke-2 (dua) dan ke-4 (empat), untuk menjadi negara yang berdaulat dan memajukan kesejahteraan umum, dalam hal ini pemerintah mengemban tugas yang besar untuk bekerja demi pertumbuhan ekonomi yang lebih merata bagi semua untuk menjadikan negara yang memiliki kedaulatan yang kuat.³

¹ Martha, S. (2017). The Analysis of Geospatial Information for Validating Some Numbers of Island in Indonesia. *Indonesia Journal of Geography*, 49(2), 204–211.

² Amin, C., Mulyati, H., Anggraini, E., & Kusumastanto, T. (2021). Impact of maritime logistics on archipelagic economic development in eastern Indonesia. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 37(2), 157–164.

³ Arto, R. S., Budi, P., Lukman, Y. P., Suhirwan, & Dohar, S. (2023). Indonesia Sea Defense Strategy in Overcoming Maritime Threats.

Salah satu perjuangan untuk meningkatkan perekonomian, dapat dilakukan dengan penyesuaian harga-harga kebutuhan pokok di masyarakat, dimana pada awalnya terjadi ketimpangan yang signifikan antara harga barang-barang di daerah pusat (Jawa) dengan daerah pelosok. Adanya isu menggerakkan pemerintah untuk membangun tol laut, yaitu konsep transportasi logistik maritim yang dipaparkan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo yang memiliki tujuan sebagai penghubung antara pelabuhan besar yang ada di Indonesia. Dengan adanya penghubung diharapkan distribusi barang dari daerah pusat ke daerah terpencil menjadi lancar dan harga barang di seluruh wilayah Indonesia menjadi setara dikarenakan biaya operasional yang lebih murah. Kebijakan tol laut secara teknis menawarkan transportasi laut yang terencana dan massal, serta mempengaruhi pertumbuhan operasi maritim dalam hal jumlah dan kualitas. Secara bersamaan jumlah pelayaran dan penambahan armada kapal yang dioperasikan meningkatkan kepadatan jadwal. Untuk menjaga kelancaran operasional dan kualitasnya, tentu saja memerlukan lebih banyak sumber daya manusia.⁴

Karena operasi pelayaran melibatkan keselamatan manusia dan manifestasi lain dalam pelaksanaannya, maka operasi pelayaran membutuhkan pengawasan ekstra ketika berubah dari yang semula biasa menjadi semakin sibuk. Oleh karena itu, tanggung jawab utama dari fungsi penegakan hukum di bawah UU yang berlaku saat ini adalah untuk menjamin bahwa arahan dan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat dijalankan dengan benar dan sesuai dengan hukum yang relevan.⁵

Pemerintah telah menerapkan keamanan di wilayah maritim melalui sejumlah strategi dan tindakan, salah satunya adalah penghapusan aktivitas kriminal di industri pelayaran. cara untuk mencapai hal dengan diberlakukannya kebijakan legislatif, pembentukan undang-undang, atau pembentukan berbagai lembaga dan badan. Kejelasan mengenai kepastian hukum dan kekuatan dari berbagai lembaga diantisipasi sebagai hasil dari peran pemerintah sebagai eksekutif yang bekerja sama dengan DPR sebagai legislatif untuk menulis undang-undang yang berkaitan dengan distribusi barang dan orang yang adil. Pemerintahan telah menyesuaikan yurisdiksinya dengan tanggung jawab, kemampuan, dan wilayah masing-masing lembaga penegak hukum di industri maritim. Diharapkan kebijakan yang dipilih akan berkontribusi dalam menjaga stabilitas ekonomi secara keseluruhan dan terlaksana dengan efisien, tepat sasaran, terukur, efektif, dan bersih, sehingga akan memberikan keuntungan bagi masyarakat dan pengusaha di beberapa industri yang terkait dengan bisnis di bidang produksi dan jasa pengiriman ke populasi lokal, terutama yang tinggal di daerah yang sulit dicapai.⁶

Mengingat lokasi Indonesia yang strategis dimana berada di (2) benua dan dua (2) samudera, sejumlah jalur perairan kita telah berkembang menjadi rute pelayaran global. Oleh karena itu, pemerintah berencana untuk menjadikan Indonesia sebagai sumbu pusat maritim dunia. Rencana ini memerlukan pertimbangan, usaha, waktu, fokus, semangat, dan ketekunan

⁴ Ammar, M. A., Widyawati, D., & Muchlisoh, S. (2020). Sea Toll: A Way to Save The Economic of East Indonesia Through East Java. *East Java Economic Journal*, 4(2), 209–228.

⁵ Arto, R. S., Budi, P., Lukman, Y. P., Suhirwan, & Dohar, S. (2023). Indonesia Sea Defense Strategy in Overcoming Maritime Threats.

⁶ Faridah, H., & Fajarwati, R. A. (2022). Pengawasan Transportasi Laut demi Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional. *Jurnal Keamanan Nasional*, 8(2), 396–407.

yang sangat besar, dengan mengingat bahwa peraturan dan regulasi sektor pelayaran yang relevan harus sesuai dengan peraturan maritim internasional tanpa mengganggu.⁷

Definisi yang komprehensif mengenai peraturan perundang-undangan pelayaran terdapat dalam Pasal 4 UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menjadi landasan bagi seluruh kegiatan yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. Berdasarkan Pasal 276 UU No 17 Tahun 2008, Direktorat Kelautan dibentuk untuk melaksanakan penegakan hukum dan keselamatan serta keamanan maritim. Namun, karena pelayaran melibatkan penggunaan perairan laut, ada sejumlah entitas yang terlibat yang juga diizinkan untuk melakukan operasi penegakan hukum di laut. Oleh karena itu, peraturan yang mendefinisikan tanggung jawab dan fungsi masing-masing lembaga harus tepat dan tidak ambigu untuk mencegah implementasi yang bertindihan di masa yang akan datang.

Berdasarkan Pasal 45 Peraturan Presiden⁸ (Pepres) nomor 178 tahun 2014, Badan Keamanan Laut⁹ (BAKAMLA) dibentuk untuk menggantikan Bakorkamla yang dinilai sudah tidak sesuai dalam menjalankan tugas dan fungsinya. Dalam usaha menjadikan Indonesia sebagai pusat maritim dunia, hal ini bukan tugas yang mudah dikarenakan melibatkan berbagai otoritas yang melindungi ekosistem laut, perikanan laut, bea cukai, pariwisata bahari, pertambangan, dan lain-lain.

BAKAMLA yang tugas dan fungsinya melaksanakan penegakan hukum dilaut yang berperan sebagai *Indonesian coast guard*, mengemban tugas dan fungsi yang hampir sama dengan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai¹⁰, keduanya memiliki kewenangan untuk melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan pelayaran, pada prakteknya dunia usaha pelayaran dirugikan dengan adanya dua instansi penegak hukum di laut, dikarenakan memiliki tugas dan fungsi yang sama.

Adanya tugas yang penegakan hukum di laut yang hampir sama antara BAKAMLA dan KPLP menjadi dilema antara keduanya, dampaknya dalam praktek dilapangan Kapal-kapal niaga sering diberhentikan dilaut untuk dilakukan pemeriksaan menyebabkan waktu pelayaran yang tidak efisien sehingga menambah cost yang dikeluarkan selama berlayar. Penelitian tentang penegakan hukum di antaranya penelitian Dhiana Puspitawati (2020) dengan Judul “Penerapan Konsep Omnibus Law Pada Pengaturan Kewenangan Penegakan Hukum di Laut.” Pemanfaatan gagasan Omnibus Law yang dirasa kurang tepat untuk mengatasi persoalan tumpang tindih kewenangan dalam mengatur penegakan hukum di laut menjadi pokok bahasan. Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Kurnia Saleh (2022) dengan Judul “Peningkatan Keamanan Laut Melalui Rekonstruksi Kelembagaan Lembaga Penjaga Laut dan Pantai”. Penelitian ini menjelaskan tentang adanya ketidak optimalisasian

⁷ Arto, R. S., Budi, P., Lukman, Y. P., Suhirwan, & Dohar, S. (2023). Indonesia Sea Defense Strategy in Overcoming Maritime Threats.

⁸ Presiden Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut.

⁹ BAKAMLA RI. *Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Republik Indonesia : Visi dan Misi Bakamla*. Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum Dan Keamanan. 2022 https://bakamla.go.id/profile/vision_and_mission

¹⁰ Kementerian Perhubungan. (2021). *Mengenal KPLP, Sang Penjaga Laut dan Pantai Indonesia*. Dirjen Perhubungan Laut. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/9092/mengenal-kplp-sang-penjaga-laut-dan-pantai-indonesia>

dalam penegakan hukum dikarenakan adanya sistem *multy agency single task* antara KPLP dan BAKAMLA. Penelitian Muh. Khozinatul Asror (2023) dengan Judul “Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Kewenangan Penyidikan Oleh Lembaga Penegak Hukum Di Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia”. Penelitian ini menjelaskan tentang adanya ketidakharmonisan antara beberapa lembaga penegak hukum yang berwenang di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, tetapi belum dibahas kewenangan yang jelas terkait lembaga KPLP. Penelitian yang dilakukan oleh Nazili Abdul Azis L., Tri Setyawanto R., dan Soekotjo Hardiwinoto (2017) dengan judul “Kewenangan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Dalam Pelaksanaan Pengamanan di Wilayah Perairan Indonesia”. Dari Penelitian Ini Menjelaskan Tentang Peranan Secara Fungsional Dalam penegakan hukum di wilayah laut Indonesia yang dilakukan oleh BAKAMLA sebagai pengganti dari Bakorkamla dengan fungsi, tugas dan kewenangan dari BAKAMLA tidak berjalan dengan dasar hukumnya dalam melaksanakan penegakan hukum.

Penelitian ini berkontribusi untuk menjelaskan tentang kewenangan masing-masing baik BAKAMLA maupun KPLP sejauh mana batasan kewenangan masing-masing berdasarkan peraturan yang telah ditetapkan. Penelitian ini berfokus pada kajian dalam Batasan Kewenangan Penegakan Hukum Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan UU No 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, mengenai Apa kewenangan dan sanksi apa yang mengatur pelanggaran dalam tindak pidana di bidang pelayaran.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis peneltaiun yang digunakan oleh peneliti adalah penelitian normatif dengan Pendekatan Konseptual, dan juga membandingkan kewenangan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dalam menegakkan hukum pidana di perairan Indonesia dan meninjau peraturan perundang-undangan saat ini terkait Batas Kewenangan di bidang pelayaran, bahan hukum primer yang di gunakan diantaranya Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana, UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, UU No 32 tahun 2014 tentang Kelautan, Peraturan Presiden No. 178 Tahun 2014 tentang BAKAMLA dan bahan hukum sekunder terdiri dari literatur hukum yang menjadi suatu penjelasan dan memperkuat sumber-sumber hukum primer. Penguatan landasan hukum melalui penjelasan unsur-unsur hukum fundamental yang berlaku saat ini dapat memungkinkan dilakukannya analisis dan pemahaman yang lebih mendalam, sehingga menghasilkan analisis hukum yang kuat. bahan hukum sekunder dalam penelitian ini terdiri dari karya-karya kepustakaan yang menjelaskan tentang batas-batas kewenangan penegakan hukum Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Bahan-bahan akan dianalisis secara komprehensif melalui metode deduksi, yang melibatkan penarikan kesimpulan atau penalaran dari kondisi-kondisi yang bersifat umum, dengan demikian, dari yang umum ke yang khusus. Analisis deskriptif akan digunakan untuk meneliti bahan hukum. Analisis deskriptif adalah suatu bentuk penelitian data yang bertujuan untuk menjelaskan suatu aspek atau konsep tertentu. Dalam hal ini menyangkut tujuan penelitian dan batas-batas kewenangan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai

(KPLP) dalam fungsionalitas tindak hukum di wilayah laut Indonesia. Data yang terkumpul diolah dan dianalisis secara kualitatif dan di deskripsikan secara narasi sebagai hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejarah Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Republik Indonesia.¹¹ Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) adalah organisasi yang mengawasi, melindungi, mencegah, dan menindak pelanggaran hukum di laut Indonesia BAKAMLA dibentuk pada tahun 2014 untuk menggantikan peranan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan Pantai (BAKORKAMLA) yang telah ditetapkan berdasarkan surat keputusan menteri pertahanan dan keamanan (panglima angkatan bersenjata), menteri perhubungan, menteri keuangan serta menteri kehakiman beserta jaksa agung (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 laut dan komando pelaksanaan operasi keamanan laut gabungan.



Gambar 4.1. Badan Keamanan Laut Republik Indonesia
(Sumber : Abdul *et al.*, 2016)¹²

Visi Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) “Tercapainya keamanan dan keselamatan laut yang kompeten dan terpercaya dalam konteks Indonesia maju, mandiri, dan berwawasan koperasi.”.

¹¹ BAKAMLA RI. *Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Republik Indonesia : Visi dan Misi Bakamla*. Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum Dan Keamanan. 2022, https://bakamla.go.id/profile/vision_and_mission

¹² Abdul, N. A., Tri, L. S. R., & Hardiwinoto, S. Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Dalam Pelaksanaan Pengamanan Di Wilayah Perairan Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 5(4), 1–13. 2016.



Gambar 4.2. Kesatuan Pengamanan Laut dan Pantai .¹³

(Sumber : Kementerian Perhubungan, 2021)

Kesatuan Pengamanan Laut dan Pantai adalah Pengamanan pelayaran di Indonesia, merupakan tanggung jawab lembaga penegak hukum, KPLP sendiri dibentuk dari organisasi kesatuan penjagaan laut dan pantai, yang di bentuk pada tahun 1942, sebagaimana diatur (Dienst Van Scheepvaart dan Governmen Marines) di bawah naungan Direktorat jenderal perhubungan laut, kementerian perhubungan Republik Indonesia.

Organisasi Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai masa pemerintah Belanda berganti nama menjadi Dinas Penjaga Laut dan Pantai (DPLP) pada tahun 1950 sesuai dengan Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 1950. Sehubungan spesialisasi tanggung jawab Anak Buah Kapal (ABK) di bidang pertahanan, DPLP dikembalikan ke Dinas Perkapalan pada tahun 1952. Penjaga Laut dan Pantai bergabung dengan Operasi Kepolisian di Laut (OPDIL), yang bertempat di dalam Direktorat Operasi Kementerian Perhubungan Laut, pada tahun 1964. AOKAP, atau Asisten Operasi Khusus untuk Transportasi Pemerintah, menggantikan OPDIL pada tahun 1965. Pada masa 1966, AOKAP berubah nama dengan nama baru jawatan keselamatan pelayaran (BKP) sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M. 14/3/14 Phb, yang menggabungkannya ke dalam Komando Satuan Operasi (KOSATOP).

Masa setelah 2 tahun, BKP kembali berubah menjadi Dinas Penjagaan Laut dan Pantai (DPLP) pada tahun 1968 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.14/9/7 Php dengan tugas menyelenggarakan Kepolisian Khusus di Laut dan Pengamanan Khusus di Pelabuhan. Pada tahun 1970, DPLP kembali berubah menjadi Komando Operasi Penjagaan Laut dan Pantai (KOPLP) berdasarkan Keputusan Direktorat Perhubungan Laut Nomor Kab 4/3/4. Setelah 3 tahun beroperasi, KOPLP terakhir kali berubah menjadi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) setingkat Direktorat mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14/U/Phb tahun 1973 dan kewenangan serta tugasnya diperkuat dalam UU No17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Visi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) “Terwujudnya Transportasi Laut yang Handal Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah dalam mendukung perwujudan Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil dan Makmur”.

¹³ Kementerian Perhubungan. *Mengenal KPLP, Sang Penjaga Laut dan Pantai Indonesia*. Dirjen Perhubungan Laut. 2021 <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/9092/mengenal-kplp-sang-penjaga-laut-dan-pantai-indonesia>

Analisis Secara Yurisdiksi Batasan Kewenangan *Badan Keamanan Laut (BAKAMLA)* di Wilayah Laut Indonesia

Indonesia sebagai negara yang memiliki banyak peluang dalam beberapa sektor, seperti militer, ekonomi dan keamanan dengan sumber daya alam yang melimpah di perairan. Sebagaimana di jelaskan peluang besar di atas, megara harus mampu menjaga dan menggerakkan beberapa sektor itu dengan baik, maka diperlukan penegakan hukum yang kuat dalam mengantisipasi ancaman dan pelanggaran hukum, khususnya di wilayah perairan Indonesia. Banyak lembaga badan hukum yang dibentuk oleh pemerintah, tetapi tupoksi dalam menjalankan tugas masih banyak tumpang tindih antar lembaga penegakan hukum, salah satunya antara Badan Keamanan Laut dan Kesatuan Pengamanan Laut dan Pantai (KPLP).

Dalam melaksanakan tugas dan kewenangan penindakan hukum di perairan Indonesia, BAKAMLA memiliki beberapa dasar hukum:

1. UU No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan ;
2. Peraturan Presiden No. 178 tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) ;
3. Peraturan Pemerintah No 13 tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

Sesuai Peraturan Presiden No178 Tahun 2014 dan UU no 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Satgas Laut mempunyai tugas melaksanakan sejumlah tugas terkait keamanan laut, yaitu:¹⁴.

1. Menetapkan ketentuan standar keamanan serta keselamatan nasional di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia
2. Menyelenggarakan prosedur peringatan awal keamanan serta keselamatan pada wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia
3. Melindungi, mengawasi, mengantisipasi serta menangani pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan yurisdiksi Indonesia
4. Mengkoordinasikan dan mengawasi pelaksanaan patroli perairan oleh otoritas terkait
5. Memberi bantuan operasional dan teknis kepada instansi terkait
6. Membantu operasi pencarian dan penyelamatan di wilayah perairan dan perairan teritorial Indonesia
7. Menjalankan kewajiban(tugas) tambahan pada prosedur (sistem) pertahanan negara.

Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang menganut sistem multi agency single task menjadi single agency multi tasks digantikan oleh Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) yang kewenangannya dilaksanakan secara terpadu dan terpadu dalam satu Komando sebagaimana dimaksud dalam UU No 32 Tahun 2014 Pasal 63 ayat 2 sehingga dapat menghemat anggaran Negara 50% dikarena hanya berdasarkan satu Komando berbadan Tunggal. BAKAMLA dapat menjaklankan pengejaran pada saat yang sama (Hot Pursuit)

¹⁴ Pemerintah Indonesia. (2014). Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

menghentikan, mengontrol (memeriksa), merampas, membawa serta melakukan pengejaran seketika (*Hot pursuit*), memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa dan menyerahkan kapal pada instansi yang berwenang agar dilakukan prosedur proses hukum sesuai peraturan yang berlaku.¹⁵

Peninjauan Kasus Tindak Pidana yang ditangani oleh Lembaga *Badan Keamanan Laut* (BAKAMLA)

Kasus yang ditangani oleh BAKAMLA, penangkapan Kapal Layar Motor (KLM) Baik Harapan 01 di perairan laut banda oleh Kapal Negara (KN) Pulau Marore-322 dengan kasus membawa kayu ilegal pada 13 Juni 2024. Kapal menjadi sasaran pelanggaran hukum setelah diketahui mengangkut 1.431 lembar kayu olahan atau sekitar 53.1120 meter kubik kayu jenis jabon, jambu biji, dan meranti tanpa dilengkapi dokumen yang diperlukan.

Tim BAKAMLA bersama dengan penyidik penegak hukum dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan serta Satuan Pengawas PPNS Polda Sulawesi Tenggara menetapkan bahwa dari hasil penyidikan telah terdapat bukti permulaan yang cukup untuk meningkatkan kasus ini ke tahap penyidikan. Nakhoda Kapal Layar Motor Baik Harapan 01 terancam hukuman penjara 5 tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 karena melanggar Pasal 83 ayat (1) huruf b Jo. Pasal 12 huruf e UU No 18 Tahun 2013 tentang Pencegahan Perusakan Hutan telah diubah dengan Pasal 37 Ayat 4 UU No 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja. (Puspen TNI, 2024).

Dari kasus diatas menjadi sebuah permasalahan terhadap dalam penegakan hukum, BAKAMLA sebagai lembaga penindakan hukum sudah sesuai tupoksinya dalam menjaga keamanan dan penindakan hukum, tetapi untuk menindaklanjuti dalam sampai ke tahap penyidikan lebih lanjut, tupoksi BAKAMLA harus bekerja sama dengan Polairut dan lembaga terkait, sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama untuk ketahap penyidikan dan penetapan pidana terhadap kasus. Selain itu, BAKAMLA adalah institusi yang tergabung terhadap militer, sehingga secara UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 278 untuk melakukan pengejaran dan penyidikan harus berasal dari Pejabat PPNS.

Analisis Batasan Kewenangan Penegakan Hukum Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) di Wilayah Indonesia

Dalam melaksanakan tugas dan kewenangan pelaksanaan hukum di wilayah laut Indonesia, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) memiliki beberapa dasar hukum, antara lain :

1. Peraturan Perkapalan tentang Kepolisian Laut (Scheepvaart Reglement LN. 1882 No. 115 Junto LN. 1911 No. 399)
2. "Scheepvaart Ordonantie of 1936 No. 700" (undang-undang pelayaran)
3. Pasal 4 Peraturan Perkapalan 1936 dan Pasal 13 Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939
4. UU Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008

¹⁵ Pemerintah Indonesia. (2014). Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

Tugas dan Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)

Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) adalah lembaga pengawasan, penjagaan dan penegakan hukum terkait dengan keselamatan pelayaran maupun ekosistem perairan di wilayah laut Indonesia. KPLP dibentuk berdasarkan SK Menhub No. KM 14/U/plib-73 tanggal 30 Januari 1973 setingkat Direktorat dibawah Kementerian Perhubungan dan menjadi perwakilan Indonesia di *Internasional Maritime Organization* (IMO) yang berperan aktif dalam keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.¹⁶

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 122 tahun 2018 tentang Organisasi dan Tatakerja Kementerian Perhubungan Pasal 389, tugas Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai memiliki beberapa tugas antara lain sebagai berikut (Menteri Perhubungan RI, 2018).

1. Menyusun kebijakan di bidang penanggulangan bencana, pengaturan lalu lintas laut dan pesisir, patroli dan keamanan, penegakan hukum dan advokasi, serta sarana dan prasarana bawah laut.
2. Menyiapkan pelaksanaan kebijakan di bidang ketertiban maritim di laut dan pesisir, patroli dan keamanan, penegakan hukum dan advokasi, penanggulangan bencana alam, serta sarana dan prasarana bawah laut.
3. Menetapkan pedoman, standar, protokol, dan persyaratan di bidang prasarana, ketertiban maritim dan pesisir, penegakan hukum dan pertahanan negara, patroli dan keamanan, penanggulangan bencana, serta pekerjaan umum bawah laut.
4. Bersedia memberikan saran dan pengawasan teknis di bidang prasarana, penanggulangan bencana, penegakan hukum dan advokasi kebijakan, patroli dan keamanan, serta ketertiban navigasi maritim dan pesisir.
5. Menulis penelitian dan laporan tentang penanggulangan bencana, ketertiban maritim di laut dan pesisir, patroli dan keamanan, penegakan hukum dan advokasi, serta sarana dan prasarana bawah laut.
6. Melaksanakan pengelolaan organisasi, perencanaan, keuangan, sumber daya manusia, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, urusan internal, dan tugas administratif.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 122 tahun 2018 Pasal 390, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai memiliki beberapa Sub-Direktorat, antara lain sebagai berikut.

1. Subdirektorat Patroli dan Pengamanan, bertugas melaksanakan penilaian dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan sarana dan prasarana transportasi laut pada pelabuhan laut untuk melayani angkutan penyeberangan, angkutan laut, dan angkutan

¹⁶ Kementerian Perhubungan. *Mengenal KPLP, Sang Penjaga Laut dan Pantai Indonesia*. Dirjen Perhubungan Laut. 2021. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/9092/mengenal-kplp-sang-penjaga-laut-dan-pantai-indonesia>

pesisir; penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria; pemberian bimbingan teknis dan supervisi; dan melaksanakan perumusan kebijakan.¹⁷

2. Subdirektorat Penegakan Hukum, bertugas menyiapkan kebijakan, menetapkan norma, standar, prosedur, dan kriteria, memberikan bimbingan teknis dan pengawasan, mengevaluasi dan melaporkan pelaksanaan penegakan hukum dan pelaksanaannya, menyebarluaskan informasi tentang keselamatan transportasi laut, mengendalikan dan mengawasi pangkalan, dan menetapkan kualifikasi teknis bagi perwira intelijen dan penyidik pegawai negeri sipil. (Menteri Perhubungan RI, 2018);
3. Subdirektorat Tertib Berlayar, bertugas menyiapkan norma, standar, prosedur, dan kriteria, menilai pelaporan di bidang pengelolaan pelabuhan dan memeriksa kapal yang tidak digunakan untuk angkutan penyeberangan, memberikan bimbingan dan pengawasan teknis, serta melaksanakan penyusunan kebijakan dan pelaksanaannya. (Menteri Perhubungan RI, 2018);
4. Subdirektorat Penanggulangan Musibah dan Pekerjaan Bawah Air, bertugas untuk menyediakan norma, standar, proses, dan kriteria; untuk melaksanakan kebijakan; untuk memberikan bantuan teknis dan pengawasan; dan untuk melakukan penilaian dan pelaporan di bidang pencemaran, layanan perizinan, penanggulangan bencana, dan pekerjaan bawah laut. (Menteri Perhubungan RI, 2018);
5. Subdirektorat Sarana dan Prasarana, bertugas memberikan norma, standar, proses, dan kriteria; merumuskan dan melaksanakan kebijakan; memberikan bantuan teknis dan pengawasan; serta melakukan penilaian dan pelaporan di bidang infrastruktur dan fasilitas. (Menteri Perhubungan RI, 2018);
6. Subdirektorat Tata Usaha, bertugas menangani urusan dalam negeri Direktorat serta tugas-tugas perencanaan, penganggaran, personalia, organisasi, dan administrasi, serta manajemen teknologi informasi dan komunikasi. (Menteri Perhubungan RI, 2018).

Peninjauan Kasus Tindak Pidana yang ditangani oleh Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)

Beberapa kasus yang ditangani oleh KPLP, salah satunya adalah penangkapan 3 kapal asing dan 1 kapal berbendera Indonesia di wilayah Perairan Batam pada 21 Februari 2022. Kapal berbendera negara Singapore dengan nama TB AN DING GT.274 diperiksa di kantor KSOP Batam dikarenakan melanggar Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan melakukan kegiatan tanpa izin. Selain itu Kapal di AD HOC ke dermaga untuk dilakukan penyidikan oleh PPNS KSOP Batam. Hasil pemeriksaan dari nahkoda kapal didapatkan keterangan bahwa kapal melakukan kegiatan olah gerak kapal dan penundaan tanpa izin 43 kali. Maka setelah itu diterbitkan Surat Penyidikan dan diserahkan ke Kejaksaan Negeri Batam. Selain itu, kapal lain yang diamankan adalah TB AN RONG GT.863 dari Singapore diperiksa dikarenakan melanggar hal yang sama, yaitu melakukan kegiatan tanpa izin. Setelah itu dilakukan penyidikan oleh PPNS KSOP Batam dan setelah itu diserahkan ke

¹⁷ Menteri Perhubungan RI. *Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 122 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan*. 2018

Pengadilan Negeri Batam. Kapal yang terakhir adalah Kapal Tanker MT. TUTUK GT. 7463 berbendera Indonesia dan Kapal Tanker MT LYNX SATU GT.7358 berbendera Malaysia diamankan Kapal KPLP Tanjung Uban karena melakukan kegiatan Ship to Ship (STS) tanpa izin. Kedua kapal dilakukan penyidikan oleh PPNS KSOP Batam dan dibantu dengan Korwas Polda Kepri (Kriminal Khusus) dan Bea Cukai untuk mendapatkan Informasi lebih lanjut. Kasus kemudian diserahkan kepada Kejaksaan Negeri Batam (Kemenhub RI, 2022). Dari kasus ini dapat dilihat bahwa kasus diatas sudah melanggar Pasal 285 UU No 17 Tahun 2008 tentang melakukan kegiatan pengangkutan tanpa izin sesuai pada Pasal 13 ayat 4 dipidana dengan pidana paling lama 1 tahun atau denda Rp. 200.000.000. KPLP bekerja sesuai dengan tupoksinya dalam penegakan hukum secara cepat dan dan akurat sesuai undang-undang yang berlaku.

Batasan Kewenangan Penegakan Hukum antara Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) di Wilayah Perairan Indonesia

Kewenangan antara instansi BAKAMLA dan KPLP yang menjadi dua lembaga pelaksana hukum di laut yang bersifat *Non-Kementerian* yang memiliki kesamaan dalam tugas dan tanggung jawab dalam menjaga kewanaman laut di Indonesia, sehingga akan dapat menyebabkan perselisihan persepsi terhadap fungsi dari kedua instansi . Berdasarkan kasus yang ditangani oleh BAKAMLA dan KPLP memiliki beberapa persamaan dalam tupoksi untuk menjaga keamanan laut. BAKAMLA dalam Secara dasar hukum dibentuk karena atas dasar peleburan dari Badan Koordinator Keamanan Laut yang memiliki sistem *Multi Agency Single Task* menjadi *Single Agency Multi Task*(Presiden Indonesia, 2014).

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014, tugas BAKAMLA dalam tugas Keamanan Laut hanya melaksanakan patroli keselamatan dan keamanan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia¹⁸. Kategori keselamatan dan keamanan tidak dijelaskan secara spesifik dalam Peraturan Pemerintah No: 13 Tahun 2022 tentang penyelenggaraan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum pada perairan wilayah Indonesia dan wilayah kewenangan (yurisdiksi) Indonesia sehingga dalam proses pelaksanaan penindakan hukum, bagaimana prosedural pelaksanaan dalam penindakan, serta BAKAMLA tidak memiliki kapasitas wewenang sebagai penyidik¹⁹. Sedangkan KPLP berdasarkan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 Pasal 276 – 277, menyebutkan memiliki tugas lebih konkrit dalam menjaga keamanan laut Indonesia, terdiri dari dapat menjadi pelaksanaan penindakan dan Apabila terjadi pelanggaran hukum di wilayah perairan dan maritim Indonesia, penyidik PPNS berperan sebagai penegak hukum dalam menangani pencemaran laut, eksplorasi dan eksploitasi bawah laut, menyediakan sarana dan prasarana bantuan navigasi pelayaran, mengawasi dan mengatur lalu lintas dan aktivitas kapal, serta menyusun, menetapkan kebijakan dan prosedur operasi standar pelaksanaan/penegakan

¹⁸ Presiden Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. 2014

¹⁹ Pemerintah Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia. 2022.

hukum pada perairan wilayah Indonesia. lembaga KPLP memiliki kewenangan penegakan hukum yang lebih besar dibandingkan BAKAMLA, Badan Keamanan Laut.²⁰

Beberapa tugas dan kewenangan dari BAKAMLA dan KPLP yang menjadikan tumpang tindih dalam suatu instansi adalah sebagai berikut.

1. Persamaan Pasal 277 UU Nomor 17 tahun 2008 yang berbunyi pada ayat 1: "Mendukung dalam pelaksanaan kegiatan pencarian dan penyelamatan kehidupan di laut." dan ayat 2: "pengawasan, pengawasan, penghentian, dan penanganan pelanggaran hukum; pengamanan kapal; dan perlindungan operasi pemerintah dan masyarakat di laut Indonesia.", dengan Pasal 62 huruf (f) UU Nomor 32 tahun 2014: ".. menyediakan penggeledahan dan bantuan penyelamatan di wilayah perairan Indonesia dan yuridiksi Indonesia." dan huruf (c): " memantau, mengawasi, mencegah, dan menindak pelanggaran hukum di wilayah yuridiksi dan perairan Indonesia..".
2. Pasal 278 ayat 1 huruf (b) UU Nomor 17 tahun 2008 berbunyi: "Melakukan pengejaran." dan huruf (c) berbunyi: "Menghentikan dan memeriksa kapal.", dengan Pasal 63 huruf (a) UU Nomor 32 tahun 2014 berbunyi : "Melakukan pengejaran." dan huruf (b) berbunyi: "Menghentikan, memeriksa, menangkap, membawa dan menyerahkan kapal kepada instansi terkait untuk proses hukum lebih lanjut."

Penerapan hukum berdasarkan Asas "*Lex Posterior Derogat Legi Priori.*", yang artinya "Untuk menghindari dualisme, yang dapat mengakibatkan ambiguitas hukum, norma hukum yang lebih baru menggantikan norma sebelumnya." ²¹ Tetapi harus digaris bawahi juga, dalam pelaksanaan hukum pun harus berdasarkan asas "*Lex Superior Derogat Legi Inferiori.*", yang artinya bahwa peraturan yang lebih tinggi akan mengenyampingkan peraturan yang lebih rendah (Peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi). Dalam secara hukum, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) berada di posisi yang lebih tinggi dalam penanganan keamanan dan keselamatan di wilayah laut Indonesia dari pada BAKAMLA, tetapi, dilapangan terjadi tumpah tindih kewenangan dalam penyelenggaraan hukum antara BAKAMLA dan KPLP di wilayah perairan di Indonesia dan zona tambahan. Sehingga adanya BAKAMLA menjadi suatu disinkronisasi dalam pelaksanaan hukum di laut Indonesia yang dapat memicu kurang efisiensi bahkan dapat menimbulkan suatu masalah atau tindak pidana dan pelanggaran hukum dikarenakan tidak ada instansi yang merasa mempunyai kewenangan dalam menangani suatu masalah hukum , sehingga harus dibuat penjelasan yang konkrit lebih lanjut dalam protokol pelaksanaan hukum kepada BAKAMLA dan KPLP.²²

²⁰ Pemerintah Indonesia. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

²¹ Ario, P. S. S., & Jupriyanto. (2022). Konsep Operasi Patroli Bakamla Ri dalam Menghadapi Ancaman Hibrida di Wilayah Zona Maritim Natuna. *Jurnal Maritim Indonesia*, 10(3), 235–248.

²² Abdul, N. A., Tri, L. S. R., & Hardiwinoto, S. (2016). Kewenangan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Dalam Pelaksanaan Pengamanan Di Wilayah Perairan Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 5(4), 1–13.

Kesimpulan

Batasan kewenangan hukum Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) yang hanya sampai sebagai lembaga penindakan hukum di wilayah Laut Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, sedangkan kewenangan dari Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) mulai dari menyusun rancangan keamanan dan keselamatan pelayaran, penindakan dan penyidik hukum hingga perlindungan ekosistem lingkungan bawah laut, sehingga dari hal tersebut membutuhkan tupoksi yang jelas dalam menjalankan tugas. UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menjadi landasan penegakan hukum oleh KPLP dan BAKAMLA mengatur penerapan hukuman terhadap pelanggaran hukum di wilayah Indonesia. tetapi dalam penegakan hukum BAKAMLA hanya sampai sebatas menjadi penindak, tidak bisa untuk sebagai penyidik sesuai dengan PP Nomor 178 Tahun 2014.

Perlu adanya pengembangan pada mekanisme kinerja dan pengintegrasian BAKAMLA dengan beberapa penegak hukum perairan lainnya agar menjadi solusi dalam peleburan seluruh instansi terkait menjadi satu kesatuan yaitu *Indonesia Sea and Coast Guard*, sehingga bisa menjadi satu komando dalam penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia dan Yurisdiksi Indonesia. Perlu adanya pengkajian lebih lanjut merevisi Undang-undang untuk melebur seluruh Kesatuan pengamanan perairan menjadi *Indonesian sea and coast guard*, sehingga dapat menghindari tumpang tindih antar lembaga keamanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir, M. (2006). *Etika Profesi Hukum*. Refika Aditama.
- Asshiddiqie, J. (2005). *Hukum Tata Negara dan Pilar - Pilar Demokrasi, Serpihan Pemikiran Hukum, Media dan HAM* (PT. Syaami).
- Abdul, N. A., Tri, L. S. R., & Hardiwinoto, S. (2016). Kewenangan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Dalam Pelaksanaan Pengamanan Di Wilayah Perairan Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 5(4), 1-13.
- Amin, C., Mulyati, H., Anggraini, E., & Kusumastanto, T. (2021). Impact of maritime logistics on archipelagic economic development in eastern Indonesia. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 37(2), 157-164.
- Ammar, M. A., Widyawati, D., & Muchlisoh, S. (2020). Sea Toll: A Way to Save The Economic of East Indonesia Through East Java. *East Java Economic Journal*, 4(2), 209-228.
- Ario, P. S. S., & Jupriyanto. (2022). Konsep Operasi Patroli BAKAMLA Ri Dalam Menghadapi Ancaman Hibrida Di Wilayah Zona Maritim Natuna. *Jurnal Maritim Indonesia*, 10(3), 235-248.
- Arto, R. S., Budi, P., Lukman, Y. P., Suhirwan, & Dohar, S. (2023). Indonesia Sea Defense Strategy in Overcoming Maritime Threats. *International Journal of Education and Social Science Research*, 4(3), 205-223.
- Asror, M. K., & Puspoayu, E. S. (2023). Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Kewenangan Penyidikan Oleh Lembaga Penegak Hukum Di Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. *Jurnal Hukum*, 69-83.
- BAKAMLA RI. (2022). Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Republik Indonesia : Visi dan Misi BAKAMLA. Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum Dan Keamanan. https://BAKAMLA.go.id/profile/vision_and_mission
- Chazawi, A. (2009). *Tindak Pidana Pornografi*. Bayumedia Publishing.
- Faridah, H., & Fajarwati, R. A. (2022). Pengawasan Transportasi Laut demi Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional. *Jurnal Keamanan Nasional*, 8(2), 396-407.
- Ghazawi, A. (2002). *Pengantar Hukum Pidana Bag. 1*. Grafindo.
- Hakim, L. (2020). Asas Hukum Pidana. In *CV Budi Utama*.
- Hamzah, A. (2006). *KUHP & KUHP*. PT. Rieneka Cipta.
- Hasan, M., Harahap, T. K., Hasibuan, S., Rodliyah, I., Thalbah, S. Z., Rakhman, C. U., & Ratnaningsih, P. W. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif*.
- Lamintang. (1984). *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*. Sinar Baru.
- Mahmud, P. M. (2012). *Pengantar Ilmu Hukum*. Kencana Persada.
- Moeljatno. (1980). *Asas-Asas Hukum Pidana*. UGM Press.
- Martha, S. (2017). The Analysis of Geospatial Information for Validating Some Numbers of Island in Indonesia. *Indonesia Journal of Geography*, 49(2), 204-211.
- Munaf, Y. (2016). Hukum Administrasi Negara. In *Journal of Chemical Information and Modeling* (Vol. 53, Issue 9). Marpoyan Tujuh.
- Nazili Azis L., A., Tri R., S., & Hardiwinoto, S. (2017). Kewenangan Badan Keamanan Laut

- Muladi. (2009). *Hak Asasi Manusia*. Refika Aditama.
- Prodjodikoro, W. (1989). *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*. PT. Eresco.
- Prakoso, D., & Imunarso, A. (1987). *Hak Asasi Tersangka dan Peranan Psikologi dalam Konteks KUHAP*. Bina Aksara.
- Satjipto, R. (2009). *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. Penerbit Genta Publishing.
- Sianturi, S. R. (2002). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*. Stora Grafika.
- Sitorus, Raja Maruli Tua. 2020. *Pengaruh Komunikasi antarpribadi Pimpinan Terhadap Motivasi Kerja*. Surabaya: Scopindo Media Pustaka.
- Sudarsono. (2007). *Kamus Hukum*. PT. Rienka Cipta.
- Sudarto. (2010). *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Penerbit PT. ALUMNI.
- Yulia, R. (2010). *Viktimologi: Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kejahatan*. Graha Ilmu.
- Kemenuh RI. (2022). *KEMENHUB Amankan 3 Kapal Asing dan 1 Kapal Berbendera Indonesia Yang Beraktivitas Ilegal Di Wilayah Perairan Batam*. <https://hubla.dephub.go.id/uppnamrole/page/news/read/11385/kemenuh-amankan-3-kapal-asing-dan-1-kapal-berbendera-indonesia-yang-beraktivitas-ilegal-di-wilayah-perairan-batam>
- Kementerian Perhubungan. (2021). *Mengenal KPLP, Sang Penjaga Laut dan Pantai Indonesia*. Dirjen Perhubungan Laut. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/9092/mengenal-kplp-sang-penjaga-laut-dan-pantai-indonesia>
- Puspen TNI. (2024). *BAKAMLA RI Tangkap Kapal Bawa Kayu Ilegal di Perairan Laut Banda*. <https://tni.mil.id/view-242322-BAKAMLA-ri-tangkap-kapal-bawa-kayu-ilegal-di-perairan-laut-banda.html>
- (BAKAMLA) Dalam Pelaksanaan Pengamanan Di Wilayah Perairan Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 5(4), 1–13.
- Pahlevi, Farida Sekti. “Pemberantasan Korupsi Di Indonesia : Perspektif Legal System Lawrence M. Friedman.” *Jurnal El-Dusturie* 1, no. 1 (2022): 23– 42. [https://antikorupsi.org/sites/default/files/dokumen/Tren Penindakan Korupsi Tahun](https://antikorupsi.org/sites/default/files/dokumen/Tren%20Penindakan%20Korupsi%20Tahun%202022.pdf).
- Saleh, K. (2022). Peningkatan Keamanan Laut Melalui Rekonstruksi Kelembagaan Lembaga Penjaga Laut Dan Pantai. *Sol Justicia*, 5(1), 76–86.
- Santoyo. (2008). Penegakan Hukum di Indonesia. *Jurnal Dinamika Hukum*, 8(3), 199–204.
- Wahyuni, F., (2017). *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*. Tembilahan: Nusantara Persada Utama.
- Warjiyati, S. (2022). Memahami Dasar Ilmu Hukum Konsep Dasar Ilmu Hukum. In *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952.
- Peraturan :**
- Menteri Perhubungan RI. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 122 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan*.
- Pemerintah Indonesia. (2008). *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.

Pemerintah Indonesia. (2014). Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Pemerintah Indonesia. (2022). Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

Presiden Indonesia. (2014). Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut.