



Jurnal Kemaritiman: Indonesian Journal of Maritime



Alamat Jurnal: <https://ejournal.upi.edu/index.php/kemaritiman>

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN SEKURITISASI MARITIM PRESIDEN JOKOWI DALAM MENGHADAPI AKTIVITAS ILEGAL DI PERAIRAN INDONESIA

Febiana R* dan Agussalim Burhanuddin

Departemen Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, Universitas Hasanuddin,
Jl. Perintis Kemerdekaan No.KM.10, Tamalanrea Indah, Kec. Tamalanrea, Kota Makassar,
Sulawesi Selatan 90245

*Corresponding author, e-mail: febiana240@gmail.com

ABSTRACT

Indonesia's position as an international trade route makes Indonesia vulnerable to illegal activities, so a maritime securitization policy is needed to combat these activities. This research will outline the strategies and challenges in implementing maritime securitization policies during the era of President Jokowi's administration. This research uses a qualitative approach that utilizes various secondary data that has a correlation with the maritime securitization policy in the era of President Jokowi using a descriptive type by explaining the circumstances and empirical facts accompanied by relevant arguments. This article shows that the most widespread illegal activities in Indonesia are illegal fishing, smuggling, and piracy which basically occur due to a lack of supervision and law enforcement by relevant agencies, resulting in large economic losses for Indonesia. In response to this, the maritime securitization policy in the President Jokowi era began to be strengthened by sinking foreign ships carrying out illegal activities, increasing maritime surveillance capacity, and modernizing maritime defense equipment.

© 2023 Kantor Jurnal dan Publikasi UPI

ARTICLE INFO

Article History:

Submitted/Received 08 030 2023

First Revised 09 024 2023

Accepted 10 002 2023

First Available online 12 001
2023

Publication Date 12 001 2023

Keyword:

IUU fishing,

Maritime,

Piracy.

Securitization,

Smuggling

1. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara maritim dikenal memiliki wilayah seluas 70% berupa laut dengan luas mencapai 6,4 juta km² beserta garis pantai terpanjang kedua setelah Kanada yakni 99.083 km (Samantha 2013). Indonesia juga dikenal sebagai Archipelago State atau negara kepulauan dimana Badan Informasi Geospasial (BIG) mencatat 17.024 pulau resmi yang telah 1 diberi per tahun 2023. Kondisi fisik seperti ini tentu saja membuat Indonesia kaya akan sumber daya laut dan pariwisata sehingga semakin memperkuat pentingnya peranan sektor maritim bagi Indonesia. Adanya keadaan seperti ini tidak serta merta berjalan mulus bagi Indonesia sebab ada banyak tantangan yang perlu dihadapi untuk memaksimalkan peranan sektor maritim. Salah satu yang diperhitungkan yaitu pertahanan dan keamanan di wilayah yurisdiksi dan perbatasan dengan memaksimalkan fungsi penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penegakan hukum di wilayah yurisdiksi perairan Indonesia (Brewster, 2016).

Secara geografis posisi Indonesia yang berpotongan dengan samudra pasifik dan samudra hindia serta benua asia dan benua australia menjadikan wilayah laut Indonesia sebagai jalur lintasan perdagangan internasional. Letak Indonesia yang strategis juga berbatasan dengan 10 negara yaitu, Singapura, Malaysia, Filipina, Thailand, Vietnam, India, Papua Nugini, Timur Leste, Palau, dan Australia. Berdasarkan data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) luas wilayah perairan Indonesia 7,8 juta km² dan 2,55 juta km² diantaranya termasuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). United Nations Development Programme (UNDP) mengungkapkan bahwa 76% terumbu karang, 37% ikan karang di dunia berada di kawasan perairan Indonesia. Sebagai negara maritim dengan 70% wilayah lautan, Indonesia tentu saja menyimpan sejuta kekayaan alam bukan hanya sebatas minyak bumi tetapi juga rumput laut, terumbu karang, ikan dan lainnya menjadi potensi komoditas utama kelautan Indonesia (Adiyanto 2019). Dengan bermodalkan hal tersebut, Indonesia seharusnya mampu tumbuh menjadi kekuatan ekonomi yang besar bila dimanfaatkan secara maksimal. Kendati demikian kontribusi sektor perikanan terhadap produk domestik global (PDB) per tahun 2022 hanya sebesar 2,54% dan masih banyak para nelayan yang berada di taraf hidup miskin, angka ini terbilang sedikit untuk ukuran Indonesia yang merupakan negara bahari (KKP, 2022).

Dengan besaran potensi sumber daya laut turut mengundang minat pihak asing untuk mengambil hasil laut berupa ikan dan terumbu karang. Tidak sampai disitu wilayah Indonesia yang berdekatan dengan negara lain atau laut internasional seperti laut Sulu-Sulawesi, Selat Malaka dan Laut Natuna sangat rawan akan ancaman non-tradisional seperti illegal fishing, penyelundupan dan perompakan. Maraknya ancaman keamanan non-tradisional di wilayah wilayah tersebut berpengaruh pada politik, ekonomi, dan keamanan yang bisa menghalangi realisasi visi poros maritim dunia karena telah mengganggu keamanan perairan dan pelayaran serta proses distribusi sumber daya maritim Indonesia. Aktivitas-aktivitas ini secara substansial merugikan Indonesia terutama dari segi finansial dan sumber daya. KKP memperkirakan bahwa setidaknya setiap tahunnya Indonesia mengalami kerugian sebesar USD23 miliar atau setara dengan Rp340,81 triliun akibat illegal fishing (CNBC, 2018). Negara kehilangan pendapatan pajak dan bea cukai yang seharusnya diterima dari impor legal dan merusak industri dalam negeri dengan menyediakan barang-barang ilegal dengan

harga lebih murah. Tidak hanya dari segi ekonomi, penyelundupan dan perompakan juga mengancam keamanan dan keselamatan masyarakat (Caballero-Anthony 2016).

Merespon hal tersebut, diperlukan kebijakan dan regulasi yang tepat untuk melindungi sumber daya laut dari berbagai bentuk ancaman non-tradisional di perairan Indonesia. Oleh karena itu, Presiden Jokowi menjalankan kebijakan sekuritisasi maritim sebagai bagian dari kebijakan poros maritim global yang mencakup lima pilar yakni keamanan maritim, penjagaan dan pengelolaan sumber daya laut, pembangunan infrastruktur dan konektivitas kerja sama maritim melalui diplomasi dan pembangunan kekuatan pertahanan maritim (Moris dan Paoli 2018). Presiden Jokowi sejak awal pemerintahannya hingga kini cukup kritis terhadap isu-isu kemaritiman mencetuskan konsep arah kebijakan politik luar negeri Indonesia sebagai poros maritim dunia demi mengembalikan identitas Indonesia sebagai bangsa maritim. Dalam mengkritisi banyaknya dampak negatif dari aktivitas ilegal di perairan yang mengusik keamanan dan kedaulatan, Presiden Jokowi juga menurunkan kebijakan sekuritisasi maritim demi mendukung konsep Indonesia sebagai poros maritim dunia (Yudha, 2016). Sejatinya, kebijakan sekuritisasi maritim ini merupakan bentuk pertahanan keamanan dan kedaulatan di perairan untuk menghilangkan ancaman bersifat tradisional dan non-tradisional dari berbagai pihak seperti negara lain, kelompok bersenjata, nelayan asing, ataupun kejahatan lintas negara seperti perdagangan narkoba.

Namun, sekuritisasi maritim tidak serta merta menghapus semua kegiatan ilegal di perairan Indonesia. Pada kenyataannya beberapa tahun terakhir masih sering dijumpai aktivitas-aktivitas tersebut di perairan Indonesia, meskipun telah diberi banyak peringatan keras rupanya tak memberikan efek jera yang berarti. Pemaksimalan sekuritisasi maritim menjadi esensial untuk dikaji lebih lanjut sebab dalam menghadapi aktivitas ilegal di perairan Indonesia adalah tantangan kompleks yang melingkupi berbagai bidang seperti keamanan nasional, kedaulatan maritim, perlindungan sumber daya, kepentingan ekonomi, pemberantasan kejahatan transnasional serta pertimbangan hubungan antar negara. Oleh karena itu, dibutuhkan optimalisasi dalam sekuritisasi maritim untuk melindungi perairan Indonesia.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang memanfaatkan berbagai data sekunder yang memiliki korelasi dengan kebijakan sekuritisasi maritim. Penelitian ini akan menggambarkan implementasi dan implikasi kebijakan sekuritisasi maritim dalam menghadapi berbagai aktivitas ilegal di perairan Indonesia dengan memanfaatkan data sekunder yang dikumpulkan dan dikaji dari studi pustaka berkaitan dengan permasalahan yang diangkat. Tipe data ini dikumpulkan melalui jurnal, artikel, dan portal berita resmi serta media kredibel seperti Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI, BNN, Kemendikbud, Bea Cukai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, CNBC, Liputan6, Kompas dan lain-lain. Periode penelitian ini adalah pada tahun pemerintahan Presiden Joko Widodo secara spesifik pada tahun 2014-2022. Penelitian ini bersifat deskriptif-analitis dengan menjelaskan keadaan dan fakta empiris yang disertai dengan argumen-argumen yang relevan, ini bertujuan untuk menghasilkan penelitian yang memberikan penjelasan komprehensif dan analitis. Pembahasan dan hasil penelitian dilakukan melalui analisis kritis dimana penulis akan mengkaji kebijakan

sekuritisasi maritim di era pemerintahan Presiden Jokowi yang meliputi penyebab, strategi dan tantangan kebijakan sekuritisasi ini. Penulis akan mengungkap sisi positif dan negatif sesuai dengan kondisi objektif yang ada. Teknis analisis data yang digunakan adalah kualitatif dengan menerapkan pendekatan induktif dalam analisis, permasalahan akan diuraikan dan dijelaskan berdasarkan data dan korelasi fakta-fakta yang ada satu sama lainnya kemudian disusun secara sistematis yang mengarah pada pernyataan bersifat fundamental sehingga dapat ditarik kesimpulan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Konsep dasar keamanan maritim dan pentingnya perlindungan perairan

Secara substansial keamanan maritim adalah bagian dari keamanan nasional suatu negara yang menggambarkan wilayah maritim yang bebas dari segala bentuk ancaman baik ancaman tradisional atau ancaman non-tradisional yang mengancam kedaulatan negara dan mengganggu terwujudnya kepentingan nasional (Palma, 2010). Ancaman terhadap wilayah maritim di Indonesia diklasifikasikan menjadi empat kategori yakni; ancaman kekerasan yang merujuk pada kelompok bersenjata terorganisasi seperti aksi teror, perompakan, pembajakan; ancaman terhadap sumber daya laut merujuk pada pencemaran dan kerusakan ekosistem laut, serta perselisihan dalam pengelolaan sumber daya laut yang dipolitisasi dan disertai dengan penempatan kekuatan militer; ancaman pelanggaran hukum berupa pengingkaran hukum internasional dan nasional yang berlaku di perairan seperti Illegal, Unreported, Unregulated fishing (IUU fishing); yang muncul karena kondisi geografis laut dan hidrografi yang kurang memadai, yang dapat mengancam keamanan perjalanan di laut karena kurangnya fasilitas bantu navigasi (Rokhimin, 2014). Christian Bueger melihat bahwa terdapat empat konsepsi dalam merumuskan keamanan maritim yaitu; 1) Kekuatan laut yang merujuk pada peranan semua elemen kekuatan maritim negara dalam melindungi kelangsungan negara, menjaga jalur transportasi laut untuk perdagangan, serta mempromosikan pertumbuhan ekonomi. 2) Keselamatan laut, menjelaskan perlindungan terhadap kapal dan instalasi kelautan untuk memastikan keamanan dan kelestarian lingkungan laut. 3) Ekonomi laut, keamanan maritim juga terkait erat dengan kepentingan ekonomi karena laut memainkan peran vital dalam perdagangan dan sektor perikanan. Selain itu, lautan juga menyimpan sumber daya alam berharga seperti minyak dan mineral di dasar laut. 4) Keamanan manusia juga terkoneksi dengan keamanan maritim yang meliputi aspek-aspek seperti ketersediaan pangan, perumahan yang layak, keberlanjutan lingkungan dan tersedianya kesempatan kerja (Bueger, 2015). Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki tanggung jawab untuk melindungi wilayah laut seluas 3,25 juta km² yang mengelilingi daratan seluas 1,92 juta km² dengan sekitar 17.024 pulau didalamnya. Kebijakan maritim Indonesia secara jelas berdasar pada prinsip-prinsip Pancasila, UUD 1945, dan ratifikasi United Nations Convention on the Law of the Sea atau UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985. Dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985 tertuang bahwa Indonesia berhak menetapkan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang mencakup wilayah laut di luar batas laut teritorial sejauh 200 mil dari garis pantai terluar, Undang-Undang ini juga memberikan dasar hukum bagi Indonesia untuk

melaksanakan penegakan hukum laut termasuk tindakan penangkapan kapal ilegal dan penegakan hukum terhadap pelanggaran lingkungan laut serta landasan hukum untuk perlindungan lingkungan laut dan sumber daya laut termasuk dalam pembentukan kawasan konservasi perairan dan pengaturan pengelolaan perairan (Wahyono, 2009). Oleh karena itu, perlindungan perairan menjadi elemen penting untuk dijaga karena Indonesia sangat bergantung pada sumber daya laut untuk memenuhi kebutuhan pangan, industri perikanan, dan sektor pariwisata yang pada gilirannya akan mempengaruhi aktivitas dan stabilitas ekonomi yang bergantung pada sumber daya laut. Terlebih lagi, perlindungan perairan secara tidak langsung juga adalah bagian dari keamanan nasional untuk menjauhkan ancaman 4 maritim yang kompleks seperti perdagangan ilegal, penyelundupan, dan perompakan. Upaya perlindungan maritim juga berperan dalam mencegah konflik di wilayah perbatasan dan memastikan kegiatan maritim berlangsung dengan aman.

Konteks dan Implikasi dari Aktivitas Ilegal

Konstansi geografis Indonesia yang berperan sebagai jalur hilir mudik dalam lintasan perdagangan internasional membuat Indonesia rentan akan aktivitas-aktivitas ilegal yang dilakukan oleh kelompok masyarakat, kelompok kejahatan bersenjata sampai negara lain. Aktivitas ilegal di perairan Indonesia memuat sejumlah praktek yang merugikan yang tidak terbatas pada Illegal, Unreported, Unregulated fishing (IUU fishing). Illegal fishing diartikan sebagai aktivitas menangkap ikan yang melanggar regulasi peraturan yang telah ditetapkan oleh negara yang berhak atas wilayah perairan yang dilakukan tanpa ada izin resmi. Unreported fishing adalah aktivitas menangkap ikan yang tidak dilaporkan atau dilaporkan secara tidak benar kepada pihak berwenang melanggar hukum dan peraturan nasional. Sedangkan Unregulated fishing merujuk pada konsep yang lebih luas di mana penangkapan ikan dilakukan tanpa identitas kebangsaan atau bendera negara yang ditampilkan di wilayah yurisdiksi negara lain (Kartika, 2014).

Aktivitas ilegal ini berdampak signifikan dari segi ekonomi dan sosial bagi Indonesia, menurut perhitungan World Bank dan Food Agriculture Organization (FAO) kerugian akibat IUU fishing kurang lebih USD 20 miliar atau Rp 240 triliun pertahun. Kapal nelayan berkapasitas 100 Gross Ton (GT) dapat meraup keuntungan USD2-2,5 juta pertahun dengan hasil tangkapan berupa tuna, kerang, teripang dan lobster (LIPI, 2019). Selain kerugian dari makroekonomi, IUU fishing juga mengancam mata pencaharian nelayan lokal karena kalah saing dengan kapal ikan asing yang memiliki skala lebih besar. Situasi ini dapat mereduksi hasil tangkapan per unit usaha penangkapan ikan akibat rusaknya sumber daya ikan dan habitatnya apalagi dengan menggunakan alat tangkap yang merusak lingkungan seperti pukat mengakibatkan kerusakan pada ekosistem perairan laut, jika habitat air laut rusak maka jumlah produksi ikan juga bisa menurun. Pada akhirnya, hal ini menyebabkan kerugian besar bagi nelayan lokal dan berkurangnya tenaga kerja di sektor perikanan nasional. Ada beberapa wilayah yang sangat rentan akan illegal fishing diantaranya adalah Laut Natuna Utara dan Selat Karimata dimana pelaku biasanya adalah kapal-kapal asing dari Vietnam, Thailand, Malaysia, Myanmar dan Tiongkok. Di Selat Malaka banyak dilakukan oleh nelayan Malaysia. Perairan Sulawesi Utara termasuk Perairan Bitung,

Teluk Tolo dan Laut Banda, Perairan Teluk Cendrawasih, Perairan Laut Sulawesi dan sebelah utara Pulau Halmahera, Perairan Laut Aru, Laut Arafuru dan Laut Timor (Febrica 2017).

Selain itu, aktivitas IUU fishing berkaitan erat dengan berbagai aktivitas ilegal lain misalnya kapal pelaku IUU fishing ini seringkali terlibat dalam transaksi ilegal, penyelundupan manusia, pemalsuan dokumen keimigrasian, pencucian uang, korupsi, dan peredaran gelap narkoba. Kolonel Bakamla Dr. Wisnu Pramandita pada 2022 lalu mengungkapkan bahwa terdapat kejahatan transnasional lain yakni penyelundupan, terutama dalam kasus Narkoba dimana jalur laut menjadi jalan masuk yang paling banyak digunakan bagi penyelundupan. Terdapat peningkatan dalam jumlah kasus penangkapan Narkoba selama 4-5 tahun terakhir, meskipun jumlah total barang yang berhasil disita mengalami penurunan. Hampir 80-90% dari pasokan narkoba masuk ke Indonesia melalui jalur laut di Pulau Sumatra yang berbatasan 5 langsung dengan Malaysia, Selat Malaka, Pulau Kalimantan, Laut Sulu Sulawesi, dan sebelah selatan Jawa Barat (Bakamla, 2022). Narkoba tersebut diselundupkan dari berbagai wilayah produksi di luar negeri seperti Golden Triangle mencakup daerah perbatasan Thailand, Myanmar dan Laos; Golden Chrysan meliputi Afganistan, Iran, dan Pakistan; dan Golden Peacock yakni Kolombia, Peru, dan Bolivia (BNN, 2020). Penyelundupan ini masuk melalui berbagai pelabuhan kecil dan pelabuhan ilegal di sepanjang garis pantai menggunakan kapal laut yang kemudian disamarkan di dalam koper atau travel bag oleh pengangkutnya, atau melalui pembungkusan kemasan yang disediakan oleh jasa pengiriman yang bisa berbentuk kemasan makanan atau minuman.

Penyelundupan narkoba rute laut sudah semestinya dianggap sebagai masalah yang serius dan perlu disekuritisasi sebab telah menimbulkan kerugian substansial dari segi sosial dan ekonomi bagi Indonesia. Selain merusak kesehatan dan masa depan generasi muda Indonesia, penyelundupan narkoba juga berdampak buruk pada perekonomian Indonesia lantaran memerlukan pengeluaran besar dalam upaya memerangi penyelundupan narkoba, Badan Narkotika Nasional (BNN) memperkirakan potensi kerugian Indonesia mencapai Rp74,4 triliun yang sebagian besar berasal dari bea masuk (Nugroho, 2019). Aktivitas ini juga menjadi ancaman bagi keamanan nasional dan dapat membahayakan keselamatan masyarakat. BNN juga mencatat sepanjang 2022, terdapat 1,610, 64 g sabu-sabu dan 487,56 g ganja yang disita lewat jalur laut. Meskipun angka tersebut menurun dari 2021 tetapi jumlah capaian kasus meningkat dari 20 kasus di tahun 2021 dan 26 kasus di tahun 2022 (BNN, 2022). Hal ini menunjukkan bahwa jalur perairan menjadi titik masuk terbesar penyelundupan narkoba. Di samping itu, berdasarkan data dari International Maritime Buereau diperkirakan ada 200 kapal yang melintasi selat malaka setiap harinya sehingga membuat selat malaka rentan akan praktik perompakan (Kemendikbud, 2016). Dilaporkan pada tahun 2014 terdapat 35 laporan perompakan dari perairan pulau Bintan dan 18 insiden di perairan Karimun. Sedangkan data TNI-AL Karimun, sepanjang 2015 ada 31 kasus perompakan kapal di Selat Malaka dan tujuh kali percobaan perompakan. Pada tahun 2016, kurang lebih ada 86 kasus perompakan nelayan di Selat Karimata dan mencapai kerugian Rp16,5 miliar dimana para perompak tersebut tidak hanya menjarah hasil tangkapan para nelayan tetapi juga uang dan barang-barang berharga yang ada di kapal (Ambari, 2016).

Penyebab utama aktivitas ilegal di perairan Indonesia

Secara khusus, terjadinya illegal fishing juga dipengaruhi oleh harga yang tinggi dan permintaan yang meningkat sementara pasokan ikan di beberapa negara mengalami penurunan menyebabkan munculnya over demand karena adanya industrialisasi dalam metode penangkapan ikan menyebabkan pertumbuhan populasi ikan tidak sebanding dengan jumlah yang ditangkap, terutama untuk beberapa jenis ikan seperti tuna, Oleh sebab itu para pelaku usaha perikanan tak segan untuk melakukan illegal fishing. Kapal-kapal asing di ZEE Indonesia tak jarang ditemukan bahwa kapal tersebut dilengkapi dengan berbagai peralatan untuk menjaga dan mengolah ikan supaya tetap segar dan memiliki nilai ekonomi tinggi ketika dijual di pasar global (Ikhsan, 2016). Hal ini menunjukkan bahwa para pelaku illegal fishing memang memperhatikan dan tahu potensi sumber daya laut Indonesia sehingga walaupun ada keterbatasan dalam fungsi pengawasan tidak menghalangi para pelaku illegal fishing untuk terus melanjutkan kegiatan mereka. 6

Terjadinya aktivitas penangkapan ikan ilegal di perairan Indonesia meliputi beberapa faktor di antaranya adalah perairan Indonesia yang merupakan tempat berkumpulnya spesies ikan dengan nilai ekonomi tinggi, seperti tuna, cakalang, dan tongkol serta merta menarik perhatian negara lain, termasuk Vietnam yang beberapa tahun terakhir mengalami penurunan stok ikan tuna, sehingga mereka cenderung melakukan penangkapan ikan secara ilegal di perairan Indonesia (Muhamad, 2012). Lalu, ketidakseimbangan koordinasi antara lembaga lembaga yang bertugas sebagai badan penegak hukum yang bertanggung jawab di wilayah laut seperti TNI-AL, Polair, divisi penegakan hukum dibawah KKP seperti Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS-KKP), Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), PPNS Kementerian Perhubungan, PPNS Bea Cukai, PPNS Imigrasi, dan PPNS Lingkungan Hidup (Nainggolan, 2015).

Demikian pula, aktivitas ilegal seperti penyelundupan yang terjadi akibat semakin ketatnya pengawasan di bandara membuat para penyelundup beralih ke jalur laut sebagai alternatif. Penyelundupan ini juga dikarenakan tingginya permintaan narkoba di Indonesia terbukti pada Maret 2022 lalu, WNA asal Afghanistan menyelundupkan narkoba seberat 1,196 ton atau senilai Rp1,43 triliun di Pantai Madasari, Pangandaran, Jawa Barat. Nominal tersebut dinilai sangat menguntungkan sebab perbedaan harga narkoba yang tinggi di Indonesia dan negara-negara tetangga membuat bisnis penyelundupan narkoba menjadi sangat menguntungkan (Putera, 2017). Sedangkan, perompakan terjadi karena dorongan individu untuk mendapatkan uang dengan cara apapun sehingga mereka mengelompokkan diri dan membentuk kelompok perompak. Umumnya, kebanyakan perompak di perairan Indonesia tidak menyandera warga sipil mereka hanya mencuri barang-barang atau uang yang kemudian akan dijual kembali.

Konsep Kebijakan Sekuritisasi Maritim

Teori sekuritisasi awalnya dipelopori oleh kelompok pemikir dari Copenhagen School oleh Barry Buzan, Ole Waever, dan Jaap De Wilde pada awal 1990-an. Kelompok ini berargumen bahwa aspek keamanan berpusat pada konsep kelangsungan hidup. Lebih jauh lagi mereka menguraikan bahwa suatu isu bisa dianggap sebagai ancaman

keamanan bahkan jika tidak secara langsung mengancam keutuhan suatu negara. Secara harfiah, konsep sekuritisasi mengacu pada suatu proses di mana terdapat pemahaman bersama di antara anggota suatu komunitas politik, yang memandang suatu isu sebagai ancaman eksistensial terhadap suatu objek tertentu. Hal ini akhirnya memicu perlunya tindakan untuk menanggapi ancaman tersebut. Keberhasilan dari proses sekuritisasi dinilai dari kesesuaian tindakan yang digunakan oleh para aktor yang memiliki otoritas untuk menginisiasi upaya sekuritisasi. Secara sederhana, sekuritisasi dapat diinterpretasikan sebagai usaha untuk mengidentifikasi pelaku sekuritisasi, perihal isu atau ancaman yang diangkat, kepada siapa hal itu ditujukan, mengapa dilakukan, dengan hasil yang seperti apa, dan di bawah kondisi apa proses tersebut berlangsung (Balamir, 2011).

Sekuritisasi dilakukan karena ancaman tertentu dianggap memerlukan prioritas yang lebih tinggi dibandingkan dengan masalah lainnya, sehingga isu tersebut dianggap mendesak untuk segera ditangani. Dengan menerapkan pendekatan keamanan, pemerintah dapat mengubah isu yang umumnya dianggap sepele oleh masyarakat menjadi ancaman yang mengancam keamanan masyarakat dan kelangsungan negara. Keyakinan semacam itu dapat melegitimasi tindakan-tindakan militer, diskriminatif, represif, sebagai cara yang paling tepat untuk mengatasi isu yang menjadi masalah. Selanjutnya dalam proses sekuritisasi, diperlukan securitizing actor yang bertindak sebagai inisiator dalam menyoroti suatu referent object yang menghadapi ancaman, dengan tujuan membuatnya menjadi isu keamanan. Kemudian, securitizing actor harus memiliki kekuatan politik yang cukup untuk memastikan bahwa persepsi mengenai ancaman atau kerentanan tersebut disetujui oleh pihak lain, terutama oleh masyarakat, dan memberikan wewenang kepada pihak berwenang untuk melaksanakan tugas mereka secara efektif dalam melindungi referent object. Pada akhirnya, komponen masyarakat sipil yang berhak mendapatkan perlindungan dari negara harus yakin bahwa referent object benar-benar terlindungi dari ancaman eksistensial yang dirasakan (Buzan et. al. 1998).

Dalam penerapan keamanan maritim terkait aktivitas ilegal di perairan Indonesia dikonseptualisasikan melalui sekuritisasi maritim mencakup; 1) securitizing actor, aktor yang melakukan sekuritisasi adalah pemerintah Indonesia terutama KKP. 2) speech act, melalui Presiden Jokowi yang menunjukkan komitmen serius dalam menangani masalah keamanan maritim lewat pidatonya untuk mewujudkan visi poros maritim dunia, baik di dalam konferensi nasional maupun di internasional, seperti International Maritime Organization (IMO) dan ASEAN dengan menegaskan bahwa isu keamanan maritim merupakan salah satu prioritas Indonesia. 3) existential threat, ancaman konkret yang membutuhkan fokus utama dalam hal ini adalah Illegal, Unreported, Unregulated fishing dan kejahatan transnasional yang berdimensi maritim seperti penyelundupan. 4) referent object, semua entitas yang dianggap terancam yakni sumber daya laut dan perekonomian serta mata pencaharian masyarakat Indonesia. 5) audience, semua negara yang berkepentingan. 6) functional actor, pelaku kejahatan maritim (Defence Media Centre, 2014).

Ketika membahas sekuritisasi terlebih dahulu perlu diketahui aktor atau instansi apa saja yang turut berperan dalam memerangi aktivitas ilegal di perairan Indonesia,

diantaranya adalah; TNI-AL, yang bertugas menjaga keamanan dan kedaulatan di wilayah laut dengan patroli keamanan dan keselamatan serta pemberdayaan pertahanan laut di wilayah yurisdiksi Indonesia; Polair yang menjalankan tugas patroli di perairan, penegakan hukum di perairan, pemberdayaan masyarakat pesisir, dan operasi pencarian dan penyelamatan kecelakaan di laut; KKP (Kementerian Kelautan dan Perikanan) bertugas melakukan pengawasan dan pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan, serta melakukan penindakan terhadap pelanggaran hukum di bidang perikanan dan kelautan; Bakamla (Badan Keamanan Laut) memiliki tugas untuk menjalankan patroli keamanan dan keselamatan di kawasan yang berada di bawah yurisdiksi Indonesia, dengan melakukan penjagaan, pemantauan, pencegahan, dan tindakan penegakan hukum terhadap pelanggaran di perairan; Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Ilegal (Satgas 115) yang bertindak menetapkan sasaran operasi penegakan hukum untuk mengatasi penangkapan ikan secara ilegal, melakukan koordinasi dalam pengumpulan data dan informasi yang diperlukan untuk penegakan hukum dengan lembaga terkait, serta melakukan penindakan terhadap pelanggaran hukum di bidang perikanan dan kelautan; PPNS Kementerian Perhubungan bertugas mengawasi dan mengendalikan lalu lintas kapal di wilayah perairan Indonesia; dan Bea Cukai yang berfungsi melakukan Pemantauan dan pengendalian terhadap aktivitas impor dan ekspor di wilayah perairan Indonesia.

Strategi Kebijakan Sekuritisasi Maritim Oleh Presiden Jokowi

Berdasarkan teori sekuritisasi, isu-isu yang tadinya bersifat normal dapat berkembang menjadi isu darurat yang membutuhkan penanganan cepat dengan pengambilan keputusan yang tepat. Di bawah pemerintahan Presiden Jokowi, KKP secara khusus membentuk satuan tugas pemberantasan penangkapan ikan secara ilegal atau SATGAS 115 pada tahun 2015. Pada dasarnya, Satgas 115 diorganisir untuk meminimalisasi aktivitas IUU fishing dan kejahatan perikanan lain yang bersinergi dengannya seperti destructive fishing. Pada realisasinya, Satgas 115 berkonsolidasi dengan Bakamla, TNI-AL dan Polair agar mampu menegakkan hukum di perairan dengan kapasitas penuh. Setelah itu, Mahkamah Agung akan menindak lanjuti bentuk bentuk IUU fishing yang telah ditemukan dan dilaporkan Satgas 115 (Martha, 2017). Langkah konkrit yang diambil dalam memberantas IUU fishing adalah implementasi penenggelaman kapal asing. Penenggelaman kapal asing pertama kali dilakukan di kawasan Terempa, Kepulauan Riau pada Desember 2014 dimana TNI-AL menenggelamkan tiga kapal Vietnam yang dikonfirmasi melakukan IUU fishing. Selama rentang 2014-2019, Satgas 115 yang dibawah KKP yang juga berkoordinasi dengan TNI-AL dan Bakamla berhasil menenggelamkan 556 kapal asing yang diantaranya terdapat 321 kapal asal Vietnam, 91 kapal Filipina, 87 kapal Malaysia, 24 kapal Thailand, 3 kapal China, 2 kapal Papua Nugini, 1 kapal Nigeria, dan 1 kapal Belize (Liputan6, 2019). Dari sumber pemberitaan tahun 2017 dengan pembentukan Satgas 115 sedikit banyaknya berhasil membatasi dominasi kapal asing di perairan Indonesia yang sebelum adanya Satgas 115 sekitar kurang lebih 10.000 kapal asing berlalu lalang di perairan Indonesia baik berukuran kecil ataupun besar mengeruk kekayaan sumber daya laut (Jose, 2017).

Perlu diketahui bahwa penanganan IUU fishing melalui pengaturan penenggelaman kapal asing dijelaskan dalam UU No.45 Tahun 2009 tentang perikanan pasal 69 ayat 1 dan 4 mengatur bahwa kapal yang melakukan IUU fishing dapat ditenggelamkan oleh pemerintah Indonesia melalui proses hukum yang sesuai. Begitu pula dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 71 Tahun 2016 tentang penangkapan ikan secara berlebihan atau penangkapan ikan yang merusak lingkungan dalam pasal 31 ayat 1 dan 3 yang mengatur bahwa kapal yang melakukan IUU fishing dapat ditenggelamkan oleh pemerintah Indonesia melalui proses hukum yang sesuai (KKP, 2016). Dalam eksekusi kebijakan penenggelaman kapal asing pemerintah dan eksekutor telah mempersiapkan dengan matang prosedur pelaksanaan yang sesuai untuk meminimalisasi dampak negatif yang mungkin timbul, proses penenggelaman kapal harus dilaksanakan oleh penyidik (Satgas 115/TNI-AL/Bakamla) sebagai pihak pelaksana dengan pertimbangan dan kolaborasi dengan instansi yang berhubungan (Satgas 115/TNI-AL/Bakamla) yang dalam prosesnya, mereka harus memastikan bahwa kapal asing berada dalam keadaan bersih dari zat/benda yang menimbulkan pencemaran perairan (Lubis, 2018).

Lebih lanjut, Pemerintah juga mengeluarkan kebijakan mengenai hasil penangkapan ikan melalui Peraturan Menteri KKP No.2/PERMENKP/2015 mengenai larangan penggunaan pukat dan jaring pukat di zona pengelolaan perikanan Republik Indonesia yang berdampak pada penurunan sumber daya ikan dan mengancam keberlanjutan lingkungan dan sumber daya ikan, KKP berkomitmen untuk melarang penggunaan penuh kedua alat penangkapan ikan tersebut pada tahun 2018 (KKP, 2015). KKP juga menerbitkan Peraturan Menteri KKP No.56/Permen-KP/2014 yang berisi tentang penangguhan perizinan usaha perikanan di wilayah NKRI, penangguhan tersebut dilakukan dengan tidak menerbitkan izin baru berupa 9 Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI), dan Surat Izin Kapal Penangkapan Ikan (SIKPI), kapal yang dianggap legal ialah kapal yang memiliki surat-surat tersebut (KKP, 2014). Jika masa berlaku SIPI dan SIKPI telah habis maka tak ada perpanjangan. Evaluasi SIPI dan SIKPI dilakukan sampai dengan masa berlakunya Apabila ditemukan pelanggaran pada SIPI dan SIKPI maka akan diberikan sanksi. KKP juga menerbitkan Peraturan Menteri KKP NO.57 Tahun 2014 mengenai larangan transshipment di perairan terbuka (Indra, 2016). Kebijakan tersebut dikeluarkan karena banyaknya kasus transshipment yang yang menyalahgunakan pengangkutan ikan hasil tangkapan ke luar negeri tanpa melaporkan kepada pihak berwenang setempat. Sejak pelarangan transshipment, pasokan ikan ke industri pengolahan di beberapa negara mengalami penurunan drastis. Fakta ini menunjukkan bahwa sebagian besar pasokan ikan ke negara tetangga berasal dari illegal fishing di perairan Indonesia

Di sisi lain, untuk menghadapi aktivitas ilegal lain seperti penyelundupan dan perompakan adalah dengan peningkatan kekuatan dan infrastruktur instansi terkait terutama TNI-AL. TNI-AL berperan sebagai garda terdepan dalam pertahanan maritim negara. Saat menjalankan tugas pengawasan, TNI-AL membutuhkan kecakapan alutsista seperti kapal air dan pesawat pengintai untuk mendeteksi dan memberikan respon langsung terhadap ancaman yang ada secara efektif dan efisien. Pembentukan pangkalan TNI dan tambahan prajurit termasuk bentuk peningkatan sarana dan prasarana guna memperkuat kemampuan teknis dan taktis, salah satu realisasinya

yakni pada 2018 lalu pangkalan kapal selam terbaru milik TNI AL diresmikan langsung oleh Panglima TNI Marsekal Hadi Tjahjanto di wilayah Natuna. Melihat perkembangan aktivitas ilegal sebagai potensi ancaman yang besar, tentunya Indonesia melakukan balancing power untuk menghadapi kekuatan ilegal di perairan Indonesia (CNN, 2020).

Tercatat pada tahun 2018, TNI-AL telah memiliki 2 kapal selam kelas 209, 2 kapal selam kelas Changbogo dan diperkuat dengan Heli ASW jenis Panther AS 565 MBe. Untuk memperkuat unsur keamanan laut, TNI AL juga memiliki 6 Fregat kelas AMY, 3 kelas Tom, 2 kelas REM, 4 Korvet kelas Diponegoro, 4 kelas Fatahillah, 12 kelas Parchim, dan 2 KCT kelas singa (Dickry, 2018). Tidak sampai disitu, upaya sekuritisasi maritim dengan peningkatan patroli dan pengawasan di wilayah yurisdiksi Indonesia dimana instansi terkait berkoordinasi (TNI-AL, Polair, KKP, Bakamla, Bea Cukai) juga dilengkapi dengan penggunaan teknologi informasi dan komunikasi. Penggunaan teknologi seperti radar, kamera pengintai, sistem pemantauan satelit penginderaan jauh serta peningkatan sistem informasi dan database akan sangat membantu upaya sekuritisasi dalam menganalisis data terkait aktivitas ilegal di perairan Indonesia.

Tantangan Implementasi Kebijakan Sekuritisasi Maritim

Melalui pembentukan dan kinerja Satuan Tugas 115, pada kuartal II 2019, pertumbuhan PDB sektor perikanan sebesar Rp 62,24 triliun, naik dari Rp 58,58 triliun pada kuartal II 2018 (CNBC, 2023). Kontribusi sektor perikanan terhadap PDB nasional berdasarkan harga berlaku dari tahun 2014-2018 mencapai rata-rata 2,60 persen, yang mengalami peningkatan dari rata-rata tahun 2014 sebesar 2,32 persen. Melalui upaya pemberantasan penangkapan ikan ilegal oleh Satuan Tugas 115, produksi ikan tuna, tongkol, dan cakalang juga mengalami peningkatan. Berdasarkan data Fishstat 2019, Indonesia berhasil menjadi produsen terbesar 10 tuna di dunia, dengan produksi meningkat dari 1.178.173 ton pada tahun 2012 menjadi 1.342.601 ton pada tahun 2017 (Mahdi, 2021).

Namun, diluar hal tersebut terdapat tantangan dalam realisasi kebijakan sekuritisasi penjagaan dan penegakan hukum dalam teritori perairan. Hal ini diindikasikan cukup kompleks karena walaupun telah didirikan Satgas 115 yang telah bersinergi dengan TNI-AL dan Bakamla dalam melaksanakan kebijakan penenggelaman kapal asing tidak juga bisa memberantas habis IUU fishing di perairan Indonesia. Kebijakan tersebut justru dinilai kontroversial oleh masyarakat internasional dimana tindakan penenggelaman kapal dapat mengganggu atau merusak hubungan diplomatik Indonesia dengan negara-negara lain, Indonesia beberapa kali menerima nota diplomasi dari Tiongkok, Vietnam dan Filipina yang mempertanyakan kebijakan penenggelaman kapal. Bahkan secara khusus, Filipina menilai kebijakan tersebut berlebihan dan menuduh Indonesia melakukan pelanggaran terhadap UNCLOS dimana kapal-kapal asing seharusnya dilindungi. Kebijakan tersebut juga dinilai tidak begitu efektif dalam menghapuskan IUU fishing karena para pelaku dapat dengan mudah untuk mengganti kapalnya dengan kapal baru. Masyarakat internasional juga menilai bahwa sedikit banyaknya aksi penenggelaman kapal asing sebagai potensi ancaman terhadap lingkungan, terutama jika kapal-kapal tersebut tidak dibersihkan secara menyeluruh dari zat-zat kimia sebelum ditenggelamkan (Yunitasari, 2020).

Di samping itu, meskipun telah banyak instansi yang misinya menjaga keamanan perairan, mereka tetap memiliki tugas dan wewenang masing-masing, akibatnya tak jarang tindakan penegakan hukum dilakukan secara independen tanpa koordinasi dengan lembaga lain. Karena itu bila penanganan aktivitas ilegal ini dikritik oleh publik tak jarang instansi ini saling lempar tanggung jawab. Situasi ini menunjukkan lemahnya koordinasi dan ketidakefektifan instansi dalam melakukan penindakan yang tegas terhadap pelaku aktivitas ilegal yang pada akhirnya situasi ini dimanfaatkan pihak asing untuk tetap melakukan aktivitas ilegal di perairan Indonesia. Selain itu, keterbatasan dalam fasilitas, infrastruktur, sumber dana, dan kekurangan personel yang bertugas sebagai Polair dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang seharusnya dialokasikan untuk keperluan pengawasan menjadi tidak maksimal (Yunitasari, 2020).

Sebaliknya, rendahnya pengawasan memberi peluang bagi pelaku untuk melancarkan aksi ilegalnya bahkan, kapal asing memiliki kemampuan memonitori setiap pergerakan kapal patroli pengawasan di laut dengan penggunaan teknologi komunikasi, sehingga efektivitas operasi tidak memberi dampak berarti. Hal-hal tersebut pada dasarnya timbul akibat kepentingan ekonomi yang kuat bagi para pelaku kejahatan sehingga sulit untuk diberantas tuntas. Selain itu, seringkali ditemukan bahwa peraturan kelautan belum diterapkan secara efektif dan efisien serta belum terintegrasi dengan peraturan perundang-undangan sektoral di sektor maritim sehingga terkadang bertentangan dengan undang-undang dan yurisdiksi lembaga yang bertanggung jawab di bidang kelautan. Penyebabnya adalah kurangnya koordinasi dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur, yang mengakibatkan benturan kepentingan antara berbagai lembaga negara dalam menangani masalah tindak pidana di sektor perikanan (Luhulima 2014).

4. KESIMPULAN

Secara keseluruhan Presiden Jokowi menitikberatkan fokusnya pada peningkatan serta upaya pemerintah untuk memastikan keamanan perairan Indonesia dari berbagai macam aktivitas ilegal dengan lebih efektif dan mewujudkan stabilitas serta keamanan berkelanjutan di wilayah perairan. Melalui sejumlah inisiatif dan langkah-langkah proaktif, pemerintahan Jokowi berupaya meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum dalam meningkatkan keamanan sektor maritim. Diantara langkah-langkahnya adalah peningkatan kapasitas pengawasan laut, modernisasi alat-alat pertahanan maritim dan peningkatan partisipasi masyarakat dalam menjaga keamanan perairan. Dalam rangka inisiatif tersebut, presiden Jokowi juga menggarisbawahi pentingnya kerjasama antar lembaga dan sintegritas antara berbagai pemangku kebijakan, termasuk TNI-AL, Kepolisian, Bakamla, dan instansi terkait lain. Hal ini mencerminkan pendekatan terpadu dan komperhensif dalam menghadapi tantangan keamanan di perairan Indonesia yang luas. Untuk mewujudkan keamanan maritim di wilayah hukum maritim Indonesia, perlu dilakukan harmonisasi antar instansi terkait dengan sistem hukum dan peraturan perundang-undangan yang ada untuk memudahkan penggunaannya dalam penegakan hukum di laut. Diperlukan pula kinerja dan kebijakan Indonesia yang komprehensif untuk mengatur kekuasaan di laut sebagai perwujudan sistem tata kelola yang baik. Kebijakan dan peraturan maritim memiliki kekuatan hukum yang mengikat secara nasional dan

memuat landasan filosofis, sosiologis dan hukum yang disesuaikan dengan kondisi geopolitik Indonesia. Dibutuhkan pula pembentukan peraturan dalam bentuk undang-undang yang mencakup aspek pertahanan dan keamanan di laut termasuk perlindungan dan keamanan terpadu di daerah perbatasan, pengembangan sistem pemantauan, pengendalian, dan pengawasan dan kolaborasi keamanan serta penanganan pelanggaran yang cepat dan efektif di perairan.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Ambari, M. (2016). Perompakan Nelayan di Selat Karimata, Dalam Tiga Bulan Kerugian Capai Rp16,5 miliar. <https://www.mongabay.co.id/2016/08/24/perompakan-nelayan-di-selat-karimata-dalam-tiga-bulan-kerugian-capai-rp165-miliar/>
- Amirah, B. A., Ahmad, N., Akram, C., & Burhanuddin, A. (2022). Maritime Potential Analysis for Barru Regency Economic Development. In *Meraja Journal*, 5(3), 602-609
- Amra, M. F., & Benyamin L, H. (2023). Kerjasama Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan Dan Prefektur Ehime Dalam Peningkatan Produksi Ikan Tuna. *Jurnal Dinamika Global*, 8(01), 79-108. <https://doi.org/10.36859/jdg.v8i01.1571>
- Arman, D. (2016). Perompakan Kapal Tongkang di Poeloe Temblas Karimon 1901. <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpnbkepri/perompakan-kapal-tongkang-di-poeloe-temblas-karimon-1901/>
- Beacukai.go.id. (2022). Bongkar Dua Modus Penyelundupan Narkotika, Bea Cukai Amankan Tembakau Gorila dan Sabu. <https://www.beacukai.go.id/berita/bongkar-dua-modus-penyelundupan-narkotika-bea-cukai-amankan-tembakau-gorila-dan-sabu.html>
- Buzan, Barry dan Lene Hansen. 2009. *The Evolution of International Security Studies*. New York: Cambridge University Press.
- BNN. (2018). Menjaga Laut Indonesia dari Narkoba. <https://bnn.go.id/menjaga-laut-indonesia-dari-narkoba/> 12
- Daniarsyah, D., Rizky Rachmadi, L., Ema Jumiati. (2021). Efektivitas Program Pemberantasan Illegal, Unreported, Unregulated Fishing (IUUF) Menuju Legal, Reported, Regulated Fishing (LRRF). *Jurnal Kebijakan Pembangunan Daerah*, 5(2), 110-122.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2021) Langkah Nyata Indonesia Dalam Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/10566/langkah-nyata-indonesia-dalam-upaya-perlindungan-lingkungan-maritim>
- Estiyantara, N., Wardani, R., Fitriono, R. (2021). Faktor Kriminolog Penyebab Terjadinya Kejahatan Perompakan Kapal Laut. *Jurnal Gema Keadilan*, 8(III).
- Fariski, D. (2022). Dampak Penyalahgunaan Narkoba terhadap Perekonomian Negara. KKN Universitas Diponegoro, <http://kkn.undip.ac.id/?p=292108>
- Grahadyarini, L, B. (2023). Perikanan Illegal Berpotensi Meningkat. *Kompas.id*, <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/04/18/perikanan-ilegal-berpotensi-meningkat>
- Hartono, R., & Bakharuddin, B. (2023). Keamanan Maritim Untuk Memerangi Peredaran Gelap Narkotika Lintas Negara Melalui Jalur Laut Di Indonesia. *Jurnal Impresi Indonesia*, 2(8), 809-820. <https://doi.org/10.58344/jii.v2i8.3497>

- Haryanto, & Setiyono, J. (2017). Kebijakan Penenggelman Kapal Asing Pelaku Illegal Fishing Oleh Pemerintah Indonesia Dalam Perspektif Hukum Pidana Internasional. *Jurnal Law Reform*, 13(1), 70-78.
- Indonesia Maritime Information Centre (IMIC). (2022). Bea Cukai Tangkap Kapal Bawa Barang Ilegal di Perairan Batam. *JawaPos.com*, <https://imic.bakamla.go.id/berita/details/154/bea-cukai-tangkap-kapal-bawa-barang-ilegal-di-perairan-batam>
- Isnurhadi, M. R. (2017). Sekuritisasi Illegal, Unreported, Unregulated Fishing (IUUF) di Perairan Indonesia di Era Pemerintahan Joko Widodo. *Jurnal Hubungan Internasional*, 118-129.
- Istiqomah, N. (2014). Implementasi Kebijakan Penenggelman Kapal Asing Pelaku Illegal Fishing di Indonesia pada Tahun 2014 - 2019. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Universitas Budi Luhur, 188-192.
- Jose, H., & Fathun, L. (2017). Diplomasi Maritim Indonesia Di Iora Pada Kasus Illegal, Unreported, Dan Unregulated Fishing. *Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta*, 232-240.
- Kadarisman, M. (2017). Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 04(02).
- Kartika, D. (2014). Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum. *Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi Sekretariat Jenderal DPR RI*, 143-164.
- Keliat, M. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 13(1), 111-129
- Lubis, R. (2018). Sekuritisasi Isu Keamanan Maritim Dalam Mendukung Diplomasi Pertahanan Indonesia Di ADMM Plus On Maritime Security. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*. 8(1), 27-41.
- Made for Minds. (2016). Angka Pembajakan Kapal Laut Turun. <https://www.dw.com/id/berkat-kerjasama-indonesia-malaysia-angka-pembajakan-kapal-laut-turun/a-19020462>
- Mahetza Hardanto, F. (2019). Kerjasama Polri Dengan New Zealand Police Dalam Menangani Kejahatan Maritim di Indonesia : Studi Kasus Sindikat People Smuggling By Sea oleh Kapten Bram. *Journal of International Relations (Vol.s1.undip.ac.id/index.php/jihiWebsite:http://www.fisip.undip.ac.id 5)*. <http://ejournal->
- Muhaimin, R. (2018). Kebijakan Sekuritisasi Dan Persepsi Ancaman Di Laut Natuna Utara. *Jurnal Politica*, 9(1), 17-34. 13
- Nainggolan, P. (2015). Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo Dan Implikasi Internasionalnya. *Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI*. 167187.
- Nugroho, A. (2018). Potensi Kerugian Ekonomi dari Narkoba Capai Rp 74,4 Triliun. <https://news.republika.co.id/berita/p5wbir348/potensi-kerugian-ekonomi-dari-narkoba-capai-rp-744-triliun>
- Perwita, A. A. B. (2004). Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional di Asia Tenggara. *Global*, 7(1), 35-45.

- Prasetyo, K., Prakoso, L., & Sianturi, D. (2019). Strategi Pertahanan Laut Pemerintah Indonesia Dalam Menjaga Keamanan Maritim. *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*, 5(1), 31-48.
- Prayoga, A. (2019). Upaya Sekuritisasi Indonesia Terhadap Laut Natuna Utara Pasca Sengketa Perbatasan Dengan Tiongkok Pada Tahun 2016. *Jurnal Online Mahasiswa (JOM FIS)*, 6(1), 115.
- Rizky, M. (2023). Potensi Perikanan Ratusan Triliun Hilang, Penyebabnya Ini. *CNBC Indonesia*, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230627085349-4-449543/potensi-perikanan-ratusan-triliun-hilang-penyebabnya>
- Samy, M & Kusumadewi, J, A. (2021). Diplomasi Pertahanan Militer Indonesia dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-Tradisional: Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia. *Jurnal Hubungan Internasional Tahun XIV*, No. (1), 45-58.
- Sasmita, A., Bramasta, B., & Widiana, F. (2021). Diplomasi Maritim Indonesia dalam Kasus Illegal Fishing oleh Nelayan Vietnam tahun 2018-2019. *Jurnal Hubungan Internasional Tahun XIV*, No. 1 ,81-90.
- Simela, V, M. (2012). Illegal Fishing Di Perairan Indonesia: Permasalahan Dan Upaya Penanganannya Secara Bilateral Di Kawasan. *Jurnal Politica*, 3(1), 59-82.
- Simbolon, H. (2022). Kronologi Lengkap Penyelundupan 1,196 Ton Sabu-Sabu di Pangandaran. *Liputan6*, <https://www.liputan6.com/regional/read/4920258/kronologi-lengkap-penyelundupan-1196-ton-sabu-sabu-di-pangandaran>
- Ulya, F & Setiawan, S. (2020). Satgas 115: Dibentuk Era Susi, Sempat Mati Suri, Kini Hidup Lagi. *Kompas.com*, <https://money.kompas.com/read/2020/05/22/074600926/satgas-115--dibentuk-era-susi> sempat-mati-suri-kini-hidup-lagi?page=all
- Yunitasari, D. (2020). Penegakan Hukum Di Wilayah Laut Indonesia Terhadap Kapal Asing Yang Melakukan Illegal Fishing Mengacu Pada Konvensi United Nations Convention On Law Of The Sea 1982. *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Undiksha*. 8(1).