

## Identifikasi Model *Single Agency Multi Tasks* Dan *Multi Agencies Multi Tasks* Pada Instansi Keamanan Maritim Di Indonesia

Pratondo Ario Seno Sudiro<sup>1\*</sup>, Hutomo Putra<sup>2</sup>, Waryoto<sup>3</sup>

<sup>1,3</sup> Direktorat Penelitian dan Pengembangan, Bakamla RI  
Jl. Pemuda No. 6 Kavling 52 Rawamangun, Pulogadung, Jakarta Timur

<sup>2</sup> Pusat Riset Masyarakat dan Budaya, BRIN  
Jl. Gatot Subroto No. 10 Mampang Prapatan, Jakarta Selatan

\*e-mail: [arioseno170891@gmail.com](mailto:arioseno170891@gmail.com)

### Abstract

*Maritime security is a multi-aspect and multi-dimensional keyword, so it is necessary to handle it in a multi-aspect and multi-dimensional manner. Currently, the law enforcement mechanism in the maritime sector in Indonesia's maritime territory is still multi-agency and single-task, causing overlapping, which makes the law enforcement mechanism ineffective and inefficient. This research is policy research that uses qualitative methods to identify policy alternatives. Based on this, the results show that two types of maritime security agency models can be implemented in Indonesia: the single-agency multi-task model and the multi-agency multi-task model. The first model is implemented by changing the basic legal substance, either by removing/canceling all the laws that are the legal basis for each agency while replacing them with one law that supports the model or by using the Omnibus Method, namely collecting all these laws into one Omnibus Law on Maritime Security. Meanwhile, the second model is implemented without the need to change the basic legal substance but by applying specific regional concepts and taking advantage of technological developments by providing applications that enable each agency to share and exchange data (data sharing).*

**Keywords:** *Maritime security, multi agencies multi tasks, single agency multi tasks*

### Abstrak

*Keamanan maritim merupakan kata kunci yang bersifat multi aspek dan multi dimensi sehingga perlu penanganan yang bersifat multi aspek dan multi dimensi pula. Saat ini mekanisme penegakkan hukum pada sektor kemaritiman di wilayah laut Indonesia masih bersifat multi agencies single task sehingga menyebabkan terjadinya overlapping yang membuat mekanisme penegakkan hukum menjadi tidak efektif dan efisien. Penelitian ini merupakan penelitian kebijakan yang menggunakan metode kualitatif dengan tujuan mengidentifikasi alternatif kebijakan. Berdasarkan hal tersebut diperoleh hasil bahwa terdapat dua macam model instansi keamanan maritim yang dapat diterapkan di Indonesia yakni model single agency multi tasks dan multi agencies multi tasks. Model yang pertama diimplementasikan dengan mengubah substansi dasar hukumnya baik dengan menghapus/ membatalkan seluruh UU yang menjadi dasar hukum masing-masing instansi seraya menggantinya dengan satu UU yang mendukung model tersebut ataupun dengan Metode Omnibus yaitu menghimpun seluruh UU tersebut menjadi satu Omnibus UU Keamanan Maritim. Sementara itu model yang kedua diimplementasikan tanpa perlu mengubah substansi dasar hukumnya tetapi dengan menerapkan konsep kewilayahan secara spesifik serta memanfaatkan perkembangan teknologi melalui penyediaan aplikasi yang memungkinkan masing-masing instansi saling berbagi dan bertukar data (data sharing).*

**Kata kunci:** *Keamanan maritim, multi agencies multi tasks, single agency multi tasks.*

## PENDAHULUAN

Keamanan maritim adalah suatu kata kunci yang tidak memiliki makna pasti (Bueger, 2015). Meskipun demikian, kata (frasa) ini memiliki keterkaitan dengan tujuan bernegara Indonesia yang dinyatakan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) dengan kalimat “...untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia...” yang bila dihubungkan dengan Pasal 25A UUD 1945 yang berbunyi “*Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara...*”, dapat mengarah pada makna keamanan maritim dalam konteks ke-Indonesia-an. Soal keamanan menurut Sumitro Djojohadikusumo (1951) merupakan soal perekonomian (Djojohadikusumo, 1953) yang berkaitan dengan tujuan bernegara Indonesia pada frasa berikutnya yakni “...memajukan kesejahteraan umum...”. Hal ini menjadi dasar bagi penyusunan program pemerintahan Presiden Prabowo yang dikenal dengan nama Astacita, yang pada poin duanya berbunyi “*memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru*” (Wisnubroto, 2024). Baik tujuan bernegara Indonesia, pernyataan Sumitro Djojohadikusumo, maupun Program Astacita sama-sama menegaskan bahwa masalah keamanan berkaitan erat dengan masalah ekonomi.

Sehubungan dengan Indonesia adalah negara kepulauan sehingga aktivitas kemaritiman tidak dapat dipisahkan dari aktivitas perekonomian, keamanan maritim diperlukan agar aktivitas perekonomian maritim (disebut juga ekonomi biru) dapat berlangsung. Untuk mewujudkan keamanan maritim tersebut diperlukan mekanisme penegakan hukum beserta lembaga pemerintah yang bertanggung jawab terhadapnya. Hal ini juga merupakan pengamalan UUD 1945 tepatnya Pasal 1 ayat 3 yang berbunyi “*Negara Indonesia adalah negara hukum*”. Namun sayangnya hingga saat ini Indonesia belum memiliki lembaga penegakan hukum pada sektor kemaritiman yang terintegrasi, yang mengakibatkan mekanisme penegakan hukum pada sektor kemaritiman seringkali tidak tuntas (Tumbio, 2021). Hingga saat ini fungsi penegakan hukum tidak terintegrasi dalam satu kesatuan sistem hukum atau lembaga, melainkan dilaksanakan oleh satuan-satuan patroli dari berbagai Instansi/Kementerian dengan mempunyai strategi atau kebijakan, peralatan (sarana/prasarana) serta sumber daya manusia/aparat yang berbeda-beda sehingga belum mampu menciptakan keadilan dan keamanan di wilayah laut Indonesia (Kemalasari & Retnowulandari, 2024).

Mekanisme penegakan hukum pada sektor kemaritiman di wilayah laut Indonesia masih bersifat *Multi Agencies Single Task* (Kemalasari & Retnowulandari, 2024) yang bermakna dilakukan oleh banyak instansi tetapi tugasnya itu-itu saja. Saat ini terdapat enam instansi memiliki armada patroli dengan pembagian tugas sebagaimana disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 1. Instansi Pemilik Armada Patroli dan Pembagian Tugas

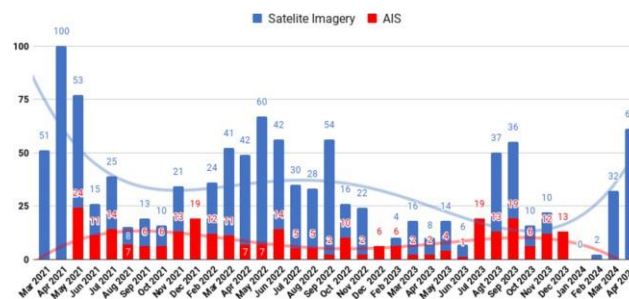
<b>Instansi</b>	<b>Tugas Pokok</b>
TNI AL	Pertahanan matra laut, penegakan hukum laut, diplomasi maritim.
Bakamla RI	Patroli laut di seluruh perairan dan yurisdiksi Indonesia.
Polri	Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan dan pengayoman masyarakat.
Kemenuh	Penyelenggaraan urusan pemerintah dalam bidang perhubungan (pelayaran).

KKP	Penyelenggaraan urusan pemerintah dalam bidang kelautan dan perikanan.
Kemenkeu	Penyelenggaraan urusan pemerintah dalam bidang keuangan (kepabeanaan).

Sumber: Kurnia, 2022

Tabel 1 tersebut menunjukkan bahwa pembagian tugas antara masing-masing instansi masih bersifat umum dan terdapat kemungkinan terjadinya *overlapping*. Sebagai contoh, ada dua instansi yang sama-sama bertugas sebagai penegak hukum. Selain itu antara pelayaran dengan perikanan dapat menimbulkan kerancuan dikarenakan ‘kapal ikan’ juga bisa dianggap ‘kapal layar’ karena juga berpenumpang (awak). Kapal ikan dapat dianggap menjadi ranah kepabeanaan dikarenakan ikan juga dapat dianggap sebagai suatu komoditas. Dan pelaksanaan patroli laut di seluruh perairan dan yurisdiksi Indonesia juga tak luput dari kerawanan dalam hal sampai dimana batas kewenangan pelaksanaan patroli tersebut. Dampaknya adalah waktu berlayar menjadi tidak jelas karena kapal sewaktu-waktu bisa dihentikan oleh badan yang berbeda-beda sehingga mengakibatkan pembengkakan biaya operasional (Sari, 2019).

Di sisi lain, banyaknya instansi penegakan hukum pada sektor kemaritiman di wilayah laut Indonesia (*Multi Agencies*) nyatanya tidak membuat wilayah laut Indonesia semakin aman (akibat tidak adanya koordinasi antar instansi). Justru sebaliknya, ancaman keamanan maritim tetap marak terjadi di wilayah laut Indonesia. Salah satu contoh kasus terdapat di wilayah Laut Natuna yang marak terjadi kasus pencurian ikan (*Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing/IUU Fishing*) oleh Kapal Ikan Asing (KIA). Sepanjang tahun 2021-2024 saja rata-rata KIA yang melakukan *IUU Fishing* di wilayah Laut Natuna bisa mencapai puluhan perbulannya.

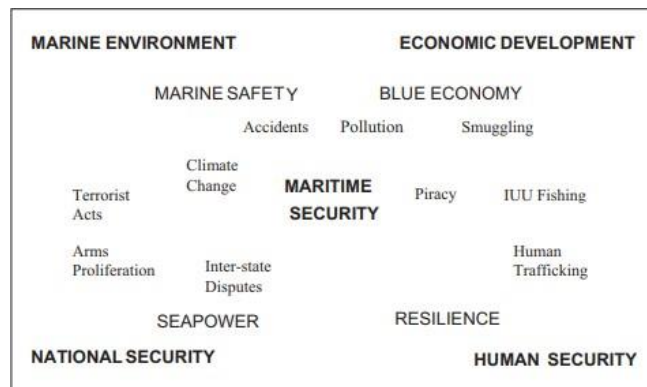


Gambar 1. Grafik Jumlah KIA di Wilayah Laut Natuna Sepanjang 2021-2024

Sumber: IOJI, 2024

Berdasarkan latar belakang tersebut, diperlukan mekanisme penegakan hukum pada sektor kemaritiman yang bersifat *multi tasks* dikarenakan keamanan maritim bersifat multi sektor (Bueger, 2015). Penegakan yang bersifat *multi tasks* ini dapat diemban oleh satu instansi/badan tunggal (*Single Agency*) dengan contoh penerapan di Amerika Serikat maupun oleh berbagai instansi (*Multi Agencies*) yang terkoordinasi dengan contoh penerapan di Australia. Untuk itu, penelitian ini bertujuan untuk melakukan studi komparasi (perbandingan) implementasi *Single Agency Multi Tasks* dan *Multi Agencies Multi Tasks* pada instansi keamanan maritim di Indonesia.

Selain itu, hingga saat ini, keamanan maritim dinyatakan belum memiliki makna pasti (Bueger, 2015). Christian Bueger, seorang pakar keamanan maritim asal Amerika Serikat menggambarkan keamanan maritim dalam bentuk matriks berikut ini:



Gambar 2. Matriks Keamanan Maritim  
 Sumber: Bueger, 2015

Matriks pada Gambar 2 tersebut menunjukkan bahwa keamanan maritim merupakan kata kunci yang sangat multi aspek dan multi dimensi. Hal ini menghasilkan implikasi bahwa keamanan maritim harus di- *handle* oleh instansi yang bersifat *Multi Tasks*, baik itu instansi tunggal (*Single Agency*) maupun instansi majemuk (*Multi Agency*) yang terkoordinasi.

### Instansi Keamanan Maritim

Model instansi keamanan maritim dapat merujuk pada dua hal yakni bentuk instansi itu sendiri (*agency*) dan tugasnya (*task*). Berdasarkan bentuknya, instansi keamanan maritim dapat dibagi menjadi dua yakni instansi/badan tunggal (*single agency*) dan instansi/badan majemuk (*multi agencies*). Instansi/badan tunggal merupakan suatu instansi yang bersifat rigid dan satu komando, sementara itu instansi/badan majemuk merupakan gabungan dari beberapa instansi/badan (dengan tugas dan fungsi spesifik) yang terintegrasi dan dibawah komando suatu badan koordinasi. Sementara itu berdasarkan tugasnya, instansi keamanan maritim dapat pula dibagi menjadi dua yakni instansi dengan tugas spesifik (*single task*) dan instansi yang dapat menangani multi tugas sekaligus (*multi tasks*).

Bila kedua hal tersebut digabungkan, akan mengarah pada model instansi keamanan maritim yang digunakan, misalnya *single agency multi tasks* (seperti *US Coast Guard*) dan *multi agencies multi tasks* (seperti *Australian Maritime Border Command*) (Munaf, 2012). Adapun Indonesia saat ini, sebagaimana telah dijelaskan pada bagian pendahuluan, memakai model *multi agencies single task* yang berarti terdiri dari banyak instansi tetapi tugasnya hanya itu-itu saja. Hal ini kemudian mengakibatkan tumpang tindih (*overlapping*) kewenangan (Kurnia, 2022) yang berdampak pada lemahnya mekanisme penegakan hukum pada sektor kemaritiman.

Namun sesungguhnya Indonesia pernah menerapkan model *multi agencies multi tasks* yaitu saat masih eksisnya Bakorkamla (Badan Koordinasi Keamanan Laut). Setidaknya ada 12 instansi yang berada di bawah koordinasi Bakorkamla yakni Kemenlu, Kemendagri, Kemhan, Kemenkum, Kemenkeu, Kemenhub, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kejaksaan Agung, Mabes TNI, Polri, BIN, dan Mabesal. Sayangnya Bakorkamla hanya sebatas lembaga nonstruktural yang bertugas mengkoordinasikan tugas-tugas penegakan hukum yang tercakup dalam kewenangan instansi-instansi berdasarkan perundang- undangan masing-masing tanpa memiliki otoritas memaksa sehingga tidak dapat mencegah terjadinya ego sektoral pada masing- masing instansi yang dikoordinasikannya (Lemhannas RI, 2013). Pada akhirnya, Bakorkamla diubah menjadi Bakamla RI sejak 2014 yang diharapkan menjadi instansi tunggal namun justru semakin memperparah ego sektoral masing- masing instansi keamanan maritim yang ada.



Gambar 3. Skema Bakorkamla  
 Sumber: Lemhannas RI, 2013

## METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kebijakan yang menggunakan metode kualitatif. Metode kualitatif sendiri memiliki makna metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (tanpa eksperimen) dengan peneliti sebagai instrumen kunci (Sugiyono, 2017). Metode penelitian kualitatif dapat digunakan pada setiap komponen kebijakan, yang pada penelitian ini berfokus pada mengidentifikasi alternatif kebijakan, yakni model *Single Agency Multi Tasks* dan *Multi Agencies Multi Tasks*.

## PEMBAHASAN

Terdapat dua alternatif model yang dapat dipilih untuk menggantikan model *multi agency single tasks* yang telah terbukti tidak efektif yakni model *single agency multi tasks* dan model *multi agency multi tasks*.

### Model *Single Agency Multi Tasks*

Berdasarkan fakta bahwa saat ini banyak terdapat instansi keamanan maritim di Indonesia, perlu diketahui pula bahwa masing-masing instansi tersebut memiliki dasar hukumnya sendiri-sendiri. Hal tersebut dinyatakan pada tabel berikut ini:

Tabel 2. Dasar Hukum Instansi Keamanan Maritim

Instansi	Dasar Hukum
TNI AL	UU No. 3/2002 UU No. 34/2004
Bakamla RI	UU No. 32/2014
KPLP	UU No. 17/2008
PSDKP	UU No. 45/2009
Polair	UU No. 2/2002
Bea Cukai	UU No. 17/2006

Sumber: Supandi, 2018

Dengan kondisi tersebut, hanya ada dua cara untuk mengimplementasikan model *single agency multi tasks* yaitu:

1. Menghapus/ membatalkan seluruh UU tersebut dan menggantinya dengan satu UU yang mendukung model *single agency multi tasks*.
2. Menghimpun seluruh UU tersebut dalam satu *Omnibus Law*.

Cara yang pertama tentu akan menyita banyak waktu dan anggaran karena menurut UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, suatu peraturan perundang-undangan hanya dapat dicabut dan dinyatakan tidak berlaku oleh peraturan perundang-undangan yang tingkatannya sama atau lebih tinggi, yang berarti harus dibuat satu UU baru yang secara jelas menyatakan membatalkan seluruh UU tersebut (seraya memberlakukan sistem/model baru yakni *single agency multi tasks*). Sementara itu proses lahirnya suatu UU secara konvensional memerlukan proses panjang dalam jangka waktu yang tidak sebentar.

Disisi lain, cara kedua menggunakan Metode Omnibus. Metode Omnibus adalah teknik pembentukan undang-undang untuk mengubah dan memadukan peraturan mengenai hal-hal terkait yang berasal dari beberapa undang-undang sekaligus dengan produk berupa *Omnibus Law/ Omnibus Bill* (Asshiddiqie, 2020). Metode Omnibus tidak menghapus/ membatalkan undang-undang semula, tetapi hanya mengambil pasal-pasal terkait untuk dipadukan menjadi suatu *Omnibus Law*. Sebagai contoh, metode ini hanya mengambil ketentuan dalam UU No. 3/2002 atau UU No. 34/2004 tentang TNI AL, dalam UU No. 32/2014 tentang Bakamla RI, dalam UU No. 17/2008 tentang KPLP, dalam UU No. 45/2009 tentang PSDKP, dalam UU No. 2/2002 tentang Polair, dan dalam UU No. 17/2006 tentang Bea Cukai untuk dipadukan menjadi Omnibus Law UU Keamanan Laut dengan ketentuan utamanya ‘penegakan hukum di laut menjadi tanggung jawab satu instansi saja (*single agency*)’. Meskipun dapat memproduksi UU dalam waktu relatif singkat, metode ini akan mengorbankan sisi partisipasi publik dan rawan disalahgunakan untuk kepentingan politik tertentu (Asshiddiqie, 2020).

### **Model Multi Agencies Multi Tasks**

Berbeda dengan model *single agency*, model *multi agencies* tidak memerlukan perubahan UU dikarenakan model ini tidak bertujuan menyatukan seluruh instansi keamanan laut menjadi satu, melainkan menyinergikan instansi-instansi yang ada secara koordinatif. Hal ini bertujuan mencegah terjadinya *overlapping* antar instansi dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Untuk mencapai hal tersebut pertama-tama diperlukan adanya konsep kewilayahan yaitu pembagian wilayah kerja/wilayah operasi masing-masing instansi secara spesifik berdasarkan tugas dan fungsinya.

Pada Tabel 1 telah dinyatakan secara rinci tugas pokok masing-masing instansi. Apabila diringkas, masing-masing instansi memiliki objek tugas pokok sebagai berikut:

Tabel 3. Objek Tugas Pokok Tiap Instansi

<b>Instansi</b>	<b>Objek Tugas Pokok</b>
KPLP	Aktivitas Pelayaran (Transportasi Laut)
PSDKP	Aktivitas Perikanan
Bea Cukai	Aktivitas Distribusi Barang/Komoditas
Polair	Keamanan dan Ketertiban Masyarakat
Bakamla RI	Keamanan Perbatasan Laut
TNI AL	Pertahanan Matra Laut

Sumber: Diolah Peneliti

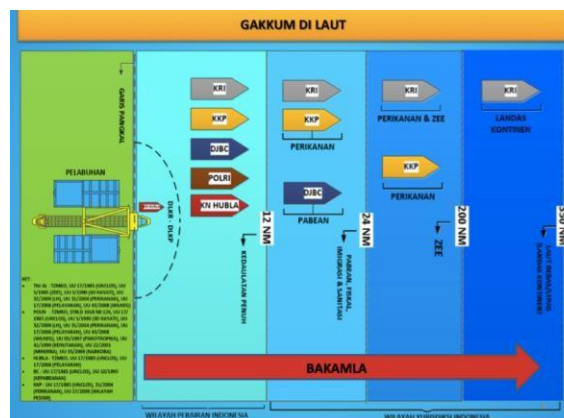
Maka dapat ditentukan wilayah kerja/wilayah operasi masing-masing instansi sebagai berikut:

Tabel 4. Wilayah Kerja Tiap Instansi

Instansi	Wilayah Kerja
KPLP	Jalur ALKI dan jalur pelayaran lainnya
PSDKP	Wilayah Aktivitas Perikanan
Bea Cukai	Jalur ALKI dan jalur pelayaran lainnya (khusus kapal kargo)
Polair	Wilayah Laut Teritorial
Bakamla RI	Wilayah Perbatasan Maritim
TNI AL	Komponen Pendukung pada Masa Damai dan Komponen Utama pada Masa Perang

Sumber: Diolah Peneliti

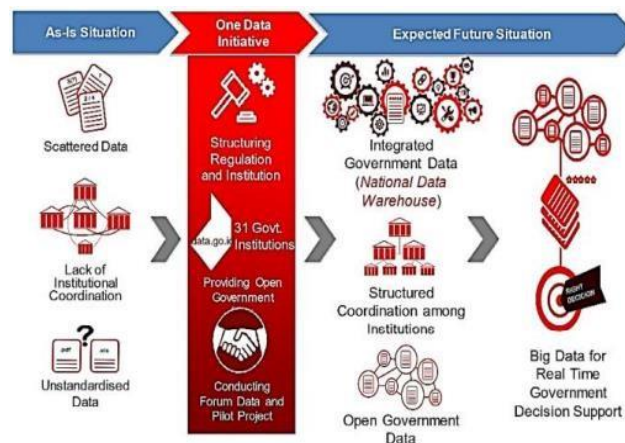
Pembagian wilayah kerja sebagaimana ditampilkan pada Tabel 4 berbeda dengan pembagian wilayah kerja *existing* yang hanya membagi berdasarkan Laut Pedalaman, Laut Teritorial, dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) saja tanpa spesifikasi tugas dan fungsi, yang telah menyebabkan *overlapping* instansi-instansi yang beroperasi pada wilayah yang sama.



Gambar 4. Pembagian Wilayah Kerja *Existing* Instansi Keamanan Maritim  
 Sumber: Sinulingga, 2016

Agar koordinasi antarinstansi dapat berjalan dengan baik diperlukan suatu instansi koordinator yang menaungi seluruh instansi- instansi tersebut, namun instansi koordinator tersebut harus berbeda dari instansi-instansi yang dinaunginya dikarenakan pengalaman dari masa transisi Bakorkamla (2005-2014) menjadi Bakamla RI (2014-sekarang) menunjukkan bahwa penunjukan salah satu instansi sebagai koordinator hanya akan membangkitkan ego sektoral pada instansi-instansi lainnya. Adapun instansi koordinator yang dimaksud dapat berupa Kementerian Koordinator (Kemenko) misalnya Kemenko Kemaritiman atau Kemenko Keamanan Maritim.

Selain dari keberadaan instansi koordinator, teknologi juga memiliki peranan dalam mendukung koordinasi antar instansi melalui penyediaan aplikasi yang memungkinkan masing-masing instansi saling berbagi dan bertukar data (*data sharing*). Saat ini sudah ada aplikasi yang dikenal sebagai Satu Data Indonesia (SDI) yang merupakan mandat Perpres No. 39 Tahun 2019. Berdasarkan Perpres tersebut terdapat empat komponen utama implementasi SDI yakni: Perencanaan Data, Pengumpulan Data, Pemeriksaan Data, dan Penyebarluasan Data.



Gambar 5. Mekanisme Pengaplikasian SDI  
Sumber: Islami, 2021

Pada Gambar 5 dapat terlihat tujuan/target yang hendak dicapai dari pengaplikasian SDI yakni sebuah *Big Data* yang dapat menyajikan data dan informasi secara *real time* sehingga berguna dalam proses pengambilan keputusan pada pemerintahan. Maka SDI ini juga perlu diimplementasikan dalam ranah keamanan maritim agar sebagai wadah bagi masing-masing instansi untuk berkoordinasi dan saling berbagi data terkait masalah keamanan maritim. Data-data yang terkumpul dari masing-masing instansi juga dapat menjadi sumber informasi bagi para pengguna laut secara umum mengenai kondisi keamanan laut sehingga dapat menjadi dasar bagi pengambilan keputusan untuk melakukan aktivitas di laut.

## SIMPULAN

Terdapat dua model instansi keamanan maritim di Indonesia yakni model *single agency multi tasks* dan *multi agencies multi tasks*. Model yang pertama diimplementasikan dengan mengubah substansi dasar hukumnya baik dengan menghapus/ membatalkan seluruh UU yang menjadi dasar hukum masing-masing instansi seraya menggantinya dengan satu UU yang mendukung model tersebut ataupun dengan Metode Omnibus yaitu menghimpun seluruh UU tersebut menjadi satu Omnibus UU Keamanan Maritim. Sementara itu model yang kedua diimplementasikan tanpa perlu mengubah substansi dasar hukumnya tetapi dengan menerapkan konsep kewilayahan secara spesifik serta memanfaatkan perkembangan teknologi melalui penyediaan aplikasi yang memungkinkan masing-masing instansi saling berbagi dan bertukar data (*data sharing*).

## DAFTAR PUSTAKA

- Asshiddiqie, J. (2020). *Omnibus Law dan Penerapannya di Indonesia*. Jakarta: Konstitusi Press.
- Bueger, C. (2015). *What is maritime security?* Marine Policy, 53, 159-164.
- Djojohadikusumo, S. (1953). *Kebijakan Ekonomi-Keluangan Kabinet Natsir*. In S. Djojohadikusumo, *Persoalan Ekonomi di Indonesia* (p. 128). Jakarta: Indira.
- IOJI. (2024). *Deteksi dan Analisis Dugaan Praktik Penangkapan Ikan secara Ilegal di Wilayah Perairan dan Yurisdiksi Indonesia*. Jakarta: Indonesia Ocean Justice Initiative.
- Islami, M. (2021). *Implementasi Satu Data Indonesia: Tantangan dan Critical Success Factors (CSFs)*. Jurnal Komunika, 10(1), 13-23.

- Kemalasari, R., & Retnowulandari, W. (2024). *Perbandingan Sistem Hukum Indonesia Dengan Jepang, Filipina dan Brunei Darussalam terkait Penegakkan Hukum Pidana di Wilayah Laut*. Jurnal Hukum De Lege Ferenda Trisakti, 2(2), 74-97.
- Kurnia, A. (2022). *Guarding the Sea for Our Future: Menjaga Laut untuk Masa Depan Kita*. Jakarta: Petroenergy.
- Lemhannas RI. (2013). *Penataan Pengamanan Wilayah Maritim guna Memelihara Stabilitas Keamanan dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI Tahun 2012*. Jurnal Kajian Lemhannas RI, 15, 76-87.
- Munaf, D. (2012). *Komparasi Coast Guard*. In Y. Purnomo, *Tahun 1511 Lima Ratus Tahun Kemudian* (pp. 195-217). Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sari, S. (2019, May 13). *Pelayaran Klaim Merugi Akibat Tumpang-tindih Hukum di Laut*. Retrieved from Bisnis.com: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190513/98/921770/pelayaran-klaim-merugi-akibat-tumpang-tindih-hukum-di-laut>
- Sinulingga, A. (2016, May 14). *Peta Kewenangan Penegakan Hukum di Laut Indonesia*. Retrieved from maritimnews.com: <https://maritimnews.com/2016/05/peta-kewenangan-penegakan-hukum-di-laut-indonesia>
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kebijakan*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Supandi, A. (2018). *Fondasi Negara Maritim*. Jakarta: Pustaka Nasution.
- Tumbio, R. (2021). *Juridical Review Of Authority Overlapping Issues In Law Enforcement In Marine And Coastal Area*. The 2th Proceeding International Conference And Call Paper Sultan Agung Islamic University, 289-300.
- Wisnubroto, K. (2024, November 5). *Tantangan Besar, Asta Cita, dan Keberlanjutan Pembangunan*. Retrieved from Indonesia.go.id: <https://indonesia.go.id/kategori/editorial/8747/tantangan-besar-asta-cita-dan-keberlanjutan-pembangunan?lang=1>