Vol. 7, No. 1, 2026, pp. 2380-2390
DOI: https://doi.org/10.29210/994770

Contents lists available at Elora Center

Lentera Negeri

Journal homepage: https://lentera.eloracenter.org/lentera



Fragmentasi kewenangan kelembagaan dalam keamanan maritim: analisis hukum tata negara atas konstruksi *single agency multi tasks*

Benito Juarez Encarnacao*), Muhammad Junaidi
Magister Hukum, Universitas Semarang, Semarang, Indonesia

Article Info

Article history:
Received Sept 11th, 2026
Revised Oct 05th, 2026
Accepted Nov 18th, 2026

Keyword:
Geopolitik,
Hukum konstitusi,
Keamanan maritim,
Laut natuna utara

ABSTRACT

Penelitian ini bertujuan menganalisis konstruksi kewenangan lembaga negara dalam penyelenggaraan keamanan maritim, dengan Laut Natuna Utara sebagai kasus, dan merumuskan konstruksi kewenangan yang ideal dalam menghadapi dinamika geopolitik. Penelitian hukum normatif ini menggunakan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan perbandingan. Korpus data terdiri atas 13 instrumen hukum nasional dan internasional (UUD 1945, UNCLOS 1982, dan sebelas undang-undang atau peraturan sektoral) serta 35 artikel ilmiah terbitan 2021–2025 yang diseleksi dengan kriteria inklusi dan eksklusi. Bahan hukum dianalisis secara kualitatif normatif melalui penafsiran gramatikal, sistematis, dan historis, pemetaan kewenangan dalam matriks analisis berdasarkan empat asas Hukum Tata Negara (legalitas, pembagian dan pembatasan kewenangan, akuntabilitas kelembagaan, dan kepastian hukum), serta perbandingan model arsitektur penegakan hukum maritim; ketiga pendekatan ditriangulasi untuk menguji konsistensi temuan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kewenangan keamanan laut masih fragmentatif dan tersebar dalam peraturan perundang-undangan sektoral, sehingga menimbulkan tumpang tindih kewenangan antara TNI AL, Bakamla, Polairud, KPLP, PSDKP-KKP, dan Bea Cukai. Di Laut Natuna Utara, fragmentasi tersebut diperparah oleh klaim *nine-dash line* Tiongkok yang beririsan dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia menurut UNCLOS 1982. Penelitian ini menawarkan konstruksi *Single Agency Multi Tasks* dengan Bakamla sebagai *Indonesian Coast Guard* untuk fungsi keamanan dan keselamatan laut sipil, dan TNI AL sebagai komponen utama pertahanan, yang diintegrasikan melalui komando operasi terpadu, sistem *Maritime Domain Awareness* terintegrasi, dan Undang-Undang Keamanan Laut sebagai payung hukum.

© 2026 The Authors.
This is an open access article under the CC BY-NC-SA license
(https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

Corresponding Author:
Benito Juarez Encarnacao,
benitojuares40@gmail.com

Pendahuluan

Laut Natuna Utara memiliki nilai strategis yang tinggi bagi Indonesia dari aspek pertahanan dan keamanan, ekonomi, maupun geopolitik (Azmi, 2023; Mega Jaya et al., 2024). Wilayah ini merupakan bagian dari Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia yang ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia dan diperkuat melalui ratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 (Mega Jaya et al., 2024). Perairan ini berbatasan langsung dengan Laut China Selatan dan menyimpan potensi perikanan serta minyak dan gas bumi, termasuk di Blok Tuna (Wanditadiva, 2025). Pada tahun 2017 Indonesia menamai bagian utara ZEE-

nya sebagai Laut Natuna Utara untuk menegaskan hak berdaulatnya menurut hukum internasional (Fasyehhudin et al., 2023). Kemampuan negara menegakkan kewenangannya di wilayah ini menjadi tolok ukur kredibilitas Indonesia sebagai negara kepulauan dan poros maritim dunia (Pangemanan et al., 2022).

Posisi strategis tersebut menjadikan Laut Natuna Utara titik rawan konflik (Majumdar, 2021; Agusman, 2023). Klaim Tiongkok melalui *nine-dash line* yang berbasis argumen hak historis beririsan dengan ZEE Indonesia (Agusman, 2023; Saputra et al., 2024). Klaim itu tidak memiliki dasar dalam UNCLOS 1982 dan dinyatakan tidak berdasar hukum oleh Putusan *Permanent Court of Arbitration* (PCA) 2016 dalam perkara Filipina melawan Tiongkok (Saputra et al., 2024; Andriliani & Triadi, 2025). Indonesia secara konsisten menyatakan tidak memiliki sengketa teritorial dengan Tiongkok (Agusman, 2023), tetapi kapal ikan Tiongkok yang dikawal *China Coast Guard* (CCG) berulang kali memasuki ZEE Indonesia sepanjang 2010–2020 (Maulana, 2022). Patroli kapal penjaga pantai Tiongkok di sekitar area pengeboran migas juga memperlihatkan tekanan yang berlanjut pada periode berikutnya (Agusman, 2023; Wanditadiva, 2025). Situasi tersebut menempatkan Natuna sebagai titik panas baru di Laut China Selatan (Majumdar, 2021) dan dikategorikan sebagai konflik zona abu-abu (*grey zone*) yang melibatkan aparat penegak hukum maritim, bukan semata angkatan laut (Putra, 2023, 2024b). Dinamika ini diperparah oleh rivalitas Amerika Serikat dan Tiongkok di kawasan (Falevi & Pasha, 2024). Karena tekanan tersebut bersifat berkelanjutan, para peneliti menekankan perlunya pembenahan arsitektur penegakan hukum maritim secara struktural, bukan respons *ad hoc* (Laksmana, 2022).

Permasalahan Indonesia tidak hanya bersifat eksternal, tetapi juga internal dan struktural, yakni konstruksi kewenangan keamanan laut yang fragmentatif (Laksmana, 2022; Afriansyah et al., 2024). Sedikitnya 13 lembaga memiliki tugas di laut, dan enam di antaranya aktif berpatroli (Afriansyah et al., 2024), sedangkan kajian lapangan mencatat tujuh instansi penegak hukum yang mengoperasikan patroli, yaitu TNI AL, Polri, Kementerian Perhubungan, KKP, Bea Cukai, Satgas 115, dan Bakamla (Pamungkas et al., 2024). Masing-masing lembaga memiliki dasar hukum, kebijakan, dan sarana yang berbeda sehingga kewenangannya kerap tumpang tindih (Suparto & Admiral, 2022; Aryani, 2021).

Fragmentasi ini bukan sekadar persoalan administratif, melainkan persoalan konstitusional karena dalam negara hukum setiap kewenangan harus memiliki dasar, batas, dan pertanggungjawaban yang jelas (Yuniza et al., 2023). Tumpang tindih kewenangan menimbulkan ketidakpastian hukum bagi aparat, masyarakat, dan negara asing yang berinteraksi di laut (Suparto & Admiral, 2022; Yusuf et al., 2023). Tabel 1 merangkum dinamika ancaman di Laut Natuna Utara (Maulana, 2022; Agusman, 2023; Wanditadiva, 2025).

Tabel 1. Dinamika Ancaman di Laut Natuna Utara

Tahun	Bentuk ancaman	Lembaga	Dampak
2016	Insiden masuknya kapal Tiongkok di perairan Natuna dan penegakan hukum oleh aparat Indonesia	TNI AL, KKP, Bakamla	Eskalasi diplomatik; klaim nine-dash line menguat
2019–2020	Kapal ikan Tiongkok dikawal CCG memasuki ZEE Indonesia	TNI AL, Bakamla	Nota diplomatik; pengerahan patroli
2021–2023	Kapal CCG berpatroli di sekitar pengeboran Blok Tuna	TNI AL, KKP, Bakamla	Ketegangan diplomatik; gangguan kegiatan eksplorasi migas
2024	Pernyataan Bersama Indonesia–Tiongkok memuat frasa "overlapping claims"	Kemlu, TNI AL, Bakamla	Ambiguitas posisi hukum; risiko ketidaksinkronan antarlembaga
2025	Kehadiran kapal ikan asing dan aktivitas zona abu-abu di ZEE	TNI AL, KKP, Bakamla	Tekanan terhadap nelayan lokal dan hak berdaulat

Sumber: Diolah penulis dari Maulana (2022), Agusman (2023), Kartini et al. (2025), dan Wanditadiva (2025).

Tabel 1 menunjukkan bahwa ancaman di Laut Natuna Utara bersifat multidimensi, mencakup ancaman militer, penegakan hukum, ekonomi, dan diplomatik (Maulana, 2022; Wanditadiva, 2025). Respons kelembagaan Indonesia masih cenderung reaktif dan sektoral, dengan fokus pada langkah militer dan simbolik (Juanita & Setiani, 2022; Wanditadiva, 2025).

Kajian pertahanan menunjukkan bahwa TNI AL menerapkan strategi adaptif melalui patroli rutin, pengawasan berbasis teknologi, dan koordinasi antarlembaga, tetapi efektivitasnya dibatasi oleh keterbatasan aset dan lemahnya koordinasi (Hanafiah et al., 2025). Pengerahan kekuatan laut sejak 2010 juga belum sepenuhnya memberikan efek penangkal karena aktivitas kapal Tiongkok masih berulang (Maulana, 2022). Data tersebut menegaskan bahwa persoalan utama bukan ketiadaan kehadiran negara, melainkan ketiadaan sistem kewenangan yang terintegrasi (Wibawa et al., 2021; Wartoyo et al., 2025). Dalam perspektif Hukum Tata Negara, persoalan ini berkaitan dengan asas legalitas, pembagian dan pembatasan kewenangan, akuntabilitas kelembagaan, dan kepastian hukum (Yuniza et al., 2023). Tumpang

tindih kewenangan melahirkan ketidakpastian hukum, inefisiensi operasional, dan konflik antarinstansi (Suparto & Admiral, 2022; Pamungkas et al., 2024). Indonesia mendeklarasikan diri sebagai poros maritim dunia sejak 2014 (Pangemanan et al., 2022), tetapi belum memiliki sistem keamanan laut yang terpadu karena pembagian peran TNI AL dan Bakamla belum tuntas (Laksmana, 2022; Afriansyah et al., 2024). Praktik di kawasan memperlihatkan pemanfaatan *coast guard* dan lembaga penegak hukum maritim sebagai instrumen utama menghadapi tekanan di laut (Guilfoyle & Chan, 2022; Putra, 2023).

Kajian-kajian terdahulu telah membahas persoalan ini dari beberapa sisi, tetapi masih bersifat parsial (Laksmana, 2022; Wartoyo et al., 2025). Pertama, kajian kelembagaan menunjukkan bahwa Bakamla dibentuk untuk menggeser paradigma penegakan hukum dari *multi agency multi task* menjadi *single agency multi task* (Kurniaty et al., 2021), namun visi lembaga tunggal tersebut belum sepenuhnya terwujud (Afriansyah et al., 2024) dan Bakamla tidak diberi kewenangan penyidikan (Yusuf et al., 2023). Kedua, kajian arsitektur penegakan hukum mengusulkan model *dual agency* TNI AL–Bakamla di ZEE (Laksmana, 2022) atau pemusatan kewenangan pada Bakamla melalui *single agency multi tasks* (Wartoyo et al., 2025), sementara studi lapangan menunjukkan bahwa patroli bersama berdasarkan PP No. 13 Tahun 2022 belum dipahami dan dikoordinasikan secara merata (Pamungkas et al., 2024). Ketiga, kajian interoperabilitas menekankan perlunya harmonisasi hukum dalam kerja sama TNI AL dan Bakamla di lapangan (Andrizal et al., 2021) serta integrasi informasi maritim melalui *Maritime Domain Awareness* (Prabowo, 2022; Aryani, 2021). Keempat, kajian geopolitik dan diplomasi membahas hak berdaulat Indonesia di ZEE (Mega Jaya et al., 2024; Agusman, 2023), diplomasi pertahanan menghadapi CCG (Dewi & Atman, 2025; Hanafiah et al., 2025), serta ambiguitas Pernyataan Bersama Indonesia–Tiongkok 2024 (Kartini et al., 2025; Wanditadiva, 2025). Kelima, kajian tentang kehadiran kapal asing menunjukkan bahwa wilayah abu-abu ZEE di Natuna juga dimasuki kapal Vietnam (Putra, 2024a), dan kapal Tiongkok memanfaatkan celah pengawasan yang sama (Maulana, 2022).

Dari telaah tersebut ditemukan tiga celah penelitian. Pertama, kajian terdahulu cenderung membahas Bakamla atau TNI AL secara terpisah dan belum mengkonstruksikan kewenangan seluruh lembaga negara dalam satu kerangka Hukum Tata Negara yang utuh (Kurniaty et al., 2021; Laksmana, 2022). Kedua, analisis yuridis normatif tentang kewenangan cenderung dipisahkan dari analisis geopolitik *nine-dash line*, padahal keduanya saling berkaitan (Agusman, 2023; Wanditadiva, 2025). Ketiga, belum ada kajian yang secara sistematis menawarkan konstruksi *Single Agency Multi Tasks* yang diintegrasikan dengan *Maritime Domain Awareness* dan Undang-Undang Keamanan Laut sebagai payung hukum untuk konteks Laut Natuna Utara (Aryani, 2021; Wartoyo et al., 2025). Celah-celah tersebut menjadi urgensi penelitian ini karena tanpa konstruksi yang utuh, pembahasan keamanan laut akan terjebak pada perdebatan sektoral (Wibawa et al., 2021).

Landasan normatif penelitian ini bersumber dari Pembukaan UUD 1945 yang menegaskan tujuan negara melindungi segenap bangsa dan tumpah darah Indonesia, serta Pasal 1 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 10, Pasal 25A, Pasal 27 ayat (3), dan Pasal 30 UUD 1945 (Mega Jaya et al., 2024). Pasal 25A menegaskan Indonesia sebagai negara kepulauan dengan batas dan hak wilayah yang ditetapkan dengan undang-undang, sejalan dengan status *archipelagic state* dalam UNCLOS 1982 (Mega Jaya et al., 2024; Fasyehhudin et al., 2023). UNCLOS 1982 membedakan kedaulatan atas perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial dari hak berdaulat atas ZEE dan landas kontinen (Mega Jaya et al., 2024). Pasal 56 UNCLOS memberi negara pantai hak berdaulat di ZEE untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam serta yurisdiksi atas pulau buatan, penelitian ilmiah kelautan, dan perlindungan lingkungan laut (Mega Jaya et al., 2024; Agusman, 2023). Karena Laut Natuna Utara berada dalam ZEE Indonesia, Indonesia memiliki hak berdaulat yang sah, sedangkan klaim *nine-dash line* tidak berdasar dan telah ditolak oleh Putusan PCA 2016 (Saputra et al., 2024; Nafis & Akbar, 2025). Penegakan hak berdaulat tersebut menghadapi tantangan berupa klaim sepihak, kehadiran kapal asing, dan keterbatasan pengawasan (Agusman, 2023; Putra, 2024a), sehingga tanpa landasan hukum dan penegakan yang konsisten legitimasi Indonesia dapat dipersoalkan (Wanditadiva, 2025).

Berdasarkan paparan tersebut, penelitian ini bertujuan (1) menganalisis konstruksi kewenangan lembaga negara dalam penyelenggaraan keamanan Laut Natuna Utara berdasarkan peraturan perundang-undangan dengan empat asas Hukum Tata Negara sebagai parameter; (2) mengidentifikasi titik tumpang tindih kewenangan antarlembaga; dan (3) merumuskan konstruksi kewenangan ideal yang responsif terhadap dinamika geopolitik. Luaran penelitian berupa matriks analisis kewenangan dan rumusan tiga pilar konstruksi ideal.

Metode

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang menempatkan hukum sebagai sistem norma dan dilakukan melalui studi kepustakaan terhadap bahan hukum (Wartoyo et al., 2025; Yuniza et al., 2023). Spesifikasi penelitian bersifat deskriptif-analitis dan preskriptif, yakni menggambarkan konstruksi kewenangan yang ada dan merumuskan konstruksi yang ideal (Yuniza et al., 2023).

Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menganalisis 13 instrumen hukum sebagai bahan hukum primer, yaitu UUD 1945; UNCLOS 1982; UU No. 17 Tahun 1985; UU No. 5 Tahun 1983; UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan; UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; UU No. 34 Tahun 2004 tentang TNI; UU No. 2 Tahun 2002 tentang Polri; UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara; UU No. 31 Tahun 2004 jo. UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan; UU No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan; Perpres No. 178 Tahun 2014 tentang Bakamla; dan PP No. 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Laut (Kurniaty et al., 2021; Pamungkas et al., 2024).

Pendekatan konseptual digunakan untuk mengoperasionalkan empat asas Hukum Tata Negara sebagai parameter analisis, yaitu asas legalitas, pembagian dan pembatasan kewenangan, akuntabilitas kelembagaan, dan kepastian hukum, yang diturunkan dari teori sumber kewenangan melalui atribusi, delegasi, dan mandat (Yuniza et al., 2023). Pendekatan perbandingan digunakan untuk membandingkan model arsitektur penegakan hukum maritim, yaitu *division of labour*, *dual agency*, dan *single agency*, berdasarkan literatur kawasan (Laksmana, 2022; Guilfoyle & Chan, 2022; Wartoyo et al., 2025).

Bahan hukum sekunder berupa 35 artikel ilmiah terbitan 2021–2025 dari jurnal nasional terindeks Sinta dan jurnal internasional terindeks Scopus, yang ditelusuri melalui pangkalan data jurnal dengan kata kunci *Natuna*, *Bakamla*, *maritime security*, *coast guard*, dan *grey zone* (Wartoyo et al., 2025). Kriteria inklusi adalah artikel yang terbit pada 2021–2025, membahas kewenangan kelembagaan keamanan maritim, hak berdaulat di ZEE, atau geopolitik Laut China Selatan dan Natuna, serta dapat diakses melalui DOI atau tautan jurnal. Kriteria eksklusi adalah artikel di luar topik, sumber tanpa DOI atau tautan, dan sumber nonilmiah seperti berita dan opini media.

Analisis dilakukan secara kualitatif normatif dalam enam tahap (Gambar 1). Pertama, inventarisasi bahan hukum sesuai kriteria seleksi (Wartoyo et al., 2025). Kedua, klasifikasi berdasarkan lembaga dan fungsi, yaitu pertahanan, keamanan dan keselamatan, penegakan hukum, dan pengawasan sumber daya (Afriansyah et al., 2024). Ketiga, sistematisasi melalui penafsiran gramatikal dan sistematis untuk menemukan tumpang tindih dan konflik norma, serta penafsiran historis atas pembentukan Bakamla untuk menjelaskan asal fragmentasi (Yusuf et al., 2023), yang hasilnya dipetakan dalam matriks analisis (Tabel 3). Keempat, perbandingan model arsitektur penegakan hukum maritim untuk menilai kesesuaiannya dengan konteks Indonesia (Laksmana, 2022; Guilfoyle & Chan, 2022). Kelima, triangulasi dilakukan dengan membandingkan temuan dari ketiga pendekatan serta bahan hukum primer terhadap literatur sekunder, dan temuan dinyatakan valid bila didukung sekurang-kurangnya dua sumber independen (Wartoyo et al., 2025). Keenam, interpretasi untuk merumuskan konstruksi kewenangan yang ideal (Laksmana, 2022).



Gambar 1. Alur Desain Penelitian

Hasil dan Pembahasan

Konstruksi Kewenangan Lembaga Negara dalam Penyelenggaraan Keamanan Laut Natuna Utara dalam Perspektif Hukum Tata Negara

Hasil inventarisasi menunjukkan bahwa kewenangan penyelenggaraan keamanan laut di Indonesia bersifat sektoral, fragmentatif, dan tersebar dalam berbagai peraturan perundang-undangan (Aryani, 2021; Wibawa et al., 2021). Aturan keamanan laut tersebar dalam banyak undang-undang sektoral tanpa satu payung hukum yang mengintegrasikannya (Aryani, 2021), dan tujuh instansi penegak hukum mengoperasikan patroli laut dengan kebijakan masing-masing (Pamungkas et al., 2024). Pemerintah telah menyusun berbagai strategi keamanan laut, tetapi implementasinya tetap berjalan sektoral (Iswardhana et al., 2021).

Tabel 2 memetakan dasar hukum dan kewenangan inti masing-masing lembaga (Kurniaty et al., 2021; Suparto & Admiral, 2022).

Tabel 2. Pengaturan Kewenangan Antar Lembaga

Lembaga	Dasar Hukum	Kewenangan Inti
TNI AL	UUD 1945 Pasal 10; UU No 34 Th 2004; UU No.3 Th 2002	Pertahanan Negara, Penegakan kedaulatan, penegakan hukum di laut
Bakamla	UU NO 32 Th 2014; Perpres No 178 Tahun 2014; PP No.13 Th 2022	Patroli keamanan dan keselamatan laut, koordinasi, sistem informasi keamanan laut
Polairud (Polri)	UU No 2 Th 2002, KUHP	Penegakan hukum pidana di laut, penyidikan
KPLP (Kemenhub)	UU No 17 Th 2008 Tentang Pelayaran	Keselamatan pelayaran, penjaga laut dan pantai
PSDKP - KKP	UU No 31 Th 2004 jo UU No 45 Th 2009	Pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan, penindakan penangkapan ikan ilegal
Bea Cukai (Kemenkeu)	UU No 17 Th 2006 tentang Kepabeanan (perubahan UU No 10 Th 1995)	Pengawasan lalu lintas barang di laut, patroli, dan penyidikan kepabeanan

Sumber: Diolah penulis dari peraturan perundang-undangan yang dikaji (Kurniaty et al., 2021; Suparto & Admiral, 2022; Pamungkas et al., 2024).

Tabel 2 menunjukkan tumpang tindih kewenangan yang luas (Suparto & Admiral, 2022). TNI AL dan Bakamla sama-sama berwenang berpatroli di laut (Laksmana, 2022; Afriansyah et al., 2024). Bakamla dan KPLP sama-sama dipandang sebagai *coast guard* sehingga fungsi dan kewenangannya tumpang tindih (Suparto & Admiral, 2022). Polairud, PSDKP, dan Bea Cukai sama-sama memiliki kewenangan penyidikan di laut (Pamungkas et al., 2024; Wartoyo et al., 2025).

Kondisi ini menimbulkan ketidakpastian hukum mengenai siapa yang berwenang melakukan apa, kapan, dan dengan komando siapa (Suparto & Admiral, 2022; Wartoyo et al., 2025). Ketidakpastian tersebut merugikan aparat dan juga masyarakat pesisir, khususnya nelayan, yang menghadapi ketidakjelasan kehadiran negara di laut (Wanditadiva, 2025). Tumpang tindih Bakamla dan KPLP bersumber dari dua undang-undang yang berbeda, yaitu UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (Suparto & Admiral, 2022), dan terdapat kerancuan mengenai apakah Bakamla merupakan bagian dari kekuatan militer atau lembaga sipil (Suparto & Admiral, 2022).

Bakamla tidak diberi kewenangan penyidikan; Pasal 63 ayat (1) UU No. 32 Tahun 2014 hanya memberi kewenangan pengejaran seketika, pemberhentian, pemeriksaan, penangkapan, dan pengawalan kapal untuk diserahkan kepada instansi yang berwenang (Kurniaty et al., 2021; Yusuf et al., 2023). Akibatnya, fungsi penyidikan di laut tetap berada pada instansi lain dan Bakamla baru dapat berperan sebagai penyidik apabila undang-undang keamanan laut disahkan (Yusuf et al., 2023). Dari lima lembaga inti pertahanan dan keamanan maritim, penataan yang ditawarkan adalah menempatkan TNI AL sebagai komponen utama pertahanan dan Bakamla sebagai koordinator lembaga sipil (Laksmana, 2022; Wartoyo et al., 2025).

Dari perspektif teori kewenangan, kewenangan harus bersumber dari peraturan perundang-undangan melalui atribusi, delegasi, atau mandat, dan tindakan di luar sumber tersebut tidak memiliki dasar hukum (Yuniza et al., 2023). Kewenangan TNI AL bersumber dari UUD 1945 dan UU No. 34 Tahun 2004, sedangkan kewenangan Bakamla bersumber dari UU No. 32 Tahun 2014 yang dijabarkan dalam Perpres No. 178 Tahun 2014 (Kurniaty et al., 2021; Afriansyah et al., 2024). Persoalannya, kedua sumber kewenangan tersebut tidak diatur secara hierarkis dan tidak membedakan secara tegas fungsi pertahanan dari fungsi keamanan dan keselamatan (Laksmana, 2022; Suparto & Admiral, 2022).

Dalam negara hukum sebagaimana ditegaskan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, kedaulatan dijalankan berdasarkan hukum dan dibatasi oleh konstitusi serta hukum internasional, bukan berdasarkan kekuasaan semata (Mega Jaya et al., 2024; Agusman, 2023). Oleh karena itu, penyelenggaraan keamanan Laut Natuna Utara harus berlandaskan hukum yang jelas, bukan pengerahan kekuatan semata, karena penggelaran kekuatan laut terbukti belum sepenuhnya menghasilkan efek penangkal (Maulana, 2022; Hanafiah et al., 2025).

Penataan kewenangan yang ideal dalam perspektif Hukum Tata Negara menempatkan Bakamla sebagai *Indonesian Coast Guard* yang menjalankan fungsi keamanan dan keselamatan laut, sedangkan TNI AL berfokus pada fungsi pertahanan negara dan operasi militer di laut (Laksmana, 2022). Pembagian tersebut perlu ditegaskan dalam Undang-Undang Keamanan Laut agar tidak terjadi tumpang tindih (Aryani, 2021; Wartoyo et al., 2025).

Asas akuntabilitas juga menjadi persoalan penting dalam konstruksi kewenangan keamanan laut (Afriansyah et al., 2024). Dalam sistem presidensial, Presiden bertanggung jawab atas penyelenggaraan keamanan laut, tetapi jalur pertanggungjawaban lembaga terpecah: TNI AL melalui Panglima TNI dan Menteri Pertahanan, Polairud kepada Kapolri, KPLP kepada Menteri Perhubungan, PSDKP kepada Menteri Kelautan dan Perikanan, serta Bakamla kepada Presiden melalui menteri koordinator bidang politik, hukum, dan keamanan (Afriansyah et al., 2024; Wibawa et al., 2021). Fragmentasi jalur ini menyebabkan tidak adanya satu komando yang jelas dalam operasi terpadu (Wanditadiva, 2025; Pamungkas et al., 2024). Insiden 2019–2020 memperlihatkan bahwa TNI AL dan Bakamla sama-sama dikerahkan (Maulana, 2022; Agusman, 2023), sementara koordinasi keduanya dinilai belum solid (Wanditadiva, 2025).

Faktor penyebab tumpang tindih kewenangan meliputi fragmentasi kelembagaan, lemahnya koordinasi, dan minimnya integrasi data, yang berdampak pada inefisiensi operasional dan menurunnya efektivitas pengawasan (Wibawa et al., 2021; Aryani, 2021). Kegagalan pengawasan berimplikasi pada praktik IUU *fishing* yang merugikan sumber daya laut dan ekonomi (Temple et al., 2022; Wartoyo et al., 2025). Temuan ini menegaskan urgensi otoritas dengan kewenangan koordinatif yang mengikat dan dukungan teknologi informasi (Wartoyo et al., 2025; Wibawa et al., 2021).

Sinergi antarlembaga belum optimal akibat inkonsistensi mandat hukum, tumpang tindih yurisdiksi, dan lemahnya integrasi teknologi untuk berbagi data (Aryani, 2021; Prabowo, 2022). Aryani (2021) mengusulkan

RUU Keamanan Laut yang mengatur pembentukan *single agency multi task*, pusat informasi keamanan laut nasional, dan manajemen sarana-prasarana. Dengan demikian, konstruksi kewenangan saat ini belum memenuhi asas legalitas, pembagian dan pembatasan kewenangan, kepastian hukum, dan akuntabilitas kelembagaan (Tabel 3), sehingga diperlukan reposisi dan harmonisasi melalui Undang-Undang Keamanan Laut (Aryani, 2021; Yusuf et al., 2023). Tanpa reposisi tersebut, banyak lembaga akan merasa berwenang tetapi tidak ada yang bertanggung jawab secara penuh (Suparto & Admiral, 2022).

Tabel 3. Matriks Analisis Konstruksi Kewenangan terhadap Asas Hukum Tata Negara

Asas Hukum Tata Negara	Temuan analisis	Penilaian dan sumber
Legalitas	Dasar hukum tiap lembaga tersedia, tetapi tersebar dalam undang-undang sektoral; Bakamla tidak memiliki kewenangan penyidikan	Terpenuhi sebagian (Aryani, 2021; Yusuf et al., 2023)
Pembagian dan pembatasan kewenangan	TNI AL dan Bakamla sama-sama berpatroli; Bakamla dan KPLP sama-sama dipandang sebagai coast guard; fungsi pertahanan dan keamanan belum dibedakan tegas	Belum terpenuhi (Suparto & Admiral, 2022; Laksmana, 2022)
Akuntabilitas kelembagaan	Jalur pertanggungjawaban terpecah pada beberapa kementerian/lembaga; belum ada komando tunggal dalam operasi terpadu	Belum terpenuhi (Afriansyah et al., 2024; Wanditadiva, 2025)
Kepastian hukum	Ketidakjelasan siapa berwenang, kapan, dan di bawah komando siapa; patroli bersama PP No. 13 Tahun 2022 belum dipahami merata	Belum terpenuhi (Pamungkas et al., 2024; Wartoyo et al., 2025)

Sumber: Hasil analisis penulis berdasarkan 13 instrumen hukum dan literatur yang dikutip.

Konstruksi Kewenangan yang Ideal dalam Menghadapi Dinamika Geopolitik di Laut Natuna Utara

Dinamika geopolitik di Laut Natuna Utara tidak terlepas dari sengketa Laut China Selatan yang melibatkan enam pihak pengklaim, yaitu Tiongkok, Vietnam, Filipina, Malaysia, Brunei, dan Taiwan, serta kepentingan kekuatan besar seperti Amerika Serikat (Nafis & Akbar, 2025; Falevi & Pasha, 2024). Tiongkok mengklaim sebagian besar Laut China Selatan berdasarkan *nine-dash line* dengan dalih hak historis; klaim ini tidak memiliki dasar dalam UNCLOS dan ditolak Putusan PCA 2016, tetapi Tiongkok terus menegaskan kehadirannya melalui CCG (Agusman, 2023; Andriliani & Triadi, 2025). Bagi Indonesia, klaim tersebut berdampak langsung karena beririsan dengan ZEE di Laut Natuna Utara (Saputra et al., 2024; Mega Jaya et al., 2024).

Kedaulatan Indonesia atas Laut Natuna didukung Deklarasi Djuanda dan UNCLOS 1982, sedangkan klaim historis Tiongkok tidak memiliki legalitas dan keabsahan (Andriliani & Triadi, 2025; Saputra et al., 2024). Karena itu, Indonesia perlu secara tegas mempertahankan kedaulatannya agar stabilitas kawasan dapat dijaga (Saputra et al., 2024).

Sengketa Indonesia dengan Tiongkok di perairan Natuna bersifat kompleks karena melibatkan aspek hukum internasional, geopolitik, dan ekonomi, sehingga penyelesaiannya memerlukan pendekatan komprehensif dan tidak hanya bertumpu pada kekuatan militer (Nafis & Akbar, 2025; Maulana, 2022). Dinamika tersebut diperparah oleh taktik zona abu-abu, yaitu tindakan di bawah ambang perang terbuka yang memanfaatkan kehadiran kapal penegak hukum dan kapal sipil (Putra, 2023, 2024b).

Ancaman utama di Laut Natuna Utara mencakup IUU *fishing*, kehadiran kapal asing, dan taktik zona abu-abu, sedangkan operasi gabungan TNI AL, Bakamla, dan KKP mengurangi pelanggaran tetapi efektivitasnya masih terbatas (Hanafiah et al., 2025; Putra, 2024a).

Selain itu, terdapat dinamika baru pascapernyataan bersama Indonesia–Tiongkok pada 9 November 2024 yang memuat frasa "*joint development in areas of overlapping claims*" (Kartini et al., 2025). Frasa tersebut memicu polemik karena selama ini Indonesia tidak mengakui adanya klaim tumpang tindih dengan Tiongkok di ZEE Laut Natuna Utara (Wanditadiva, 2025; Kartini et al., 2025). Ambiguitas diplomatik itu berisiko melemahkan postur pertahanan, menciptakan ketidaksinkronan antarlembaga, dan mengikis kredibilitas Indonesia (Wanditadiva, 2025), serta menambah sorotan terhadap kedekatan strategis Indonesia dengan Tiongkok (Laksmana, 2025). Diplomasi dan hukum karena itu harus berjalan beriringan, dan konstruksi kewenangan lembaga negara harus mendukung diplomasi dengan kehadiran fisik yang konsisten serta penegakan hukum yang tegas tetapi proporsional (Wanditadiva, 2025). Kehadiran efektif (*effective occupancy*) pun menjadi strategi negara-negara yang beroperasi di wilayah abu-abu ZEE untuk memperkuat posisinya (Putra, 2024a).

Indonesia merespons dinamika geopolitik tersebut melalui tiga jalur, yaitu diplomasi, penegakan hukum, dan pertahanan (Dewi & Atman, 2025; Hanafiah et al., 2025). Dalam jalur diplomasi, Indonesia menyampaikan nota diplomatik protes, menegaskan bahwa klaim *nine-dash line* tidak berdasar hukum, dan mendorong penyelesaian melalui ASEAN serta *Code of Conduct* yang mengikat (Dewi & Atman, 2025; Agusman, 2023). Diplomasi pertahanan dipakai untuk mempertahankan kedaulatan tanpa mengedepankan kekuatan koersif (Hanafiah et al., 2025). Dalam jalur penegakan hukum, Indonesia meningkatkan patroli gabungan TNI AL, Bakamla, dan KKP serta menindak kapal asing pelaku IUU *fishing* (Hanafiah et al., 2025; Wartoyo et al., 2025), tetapi koordinasi tetap menjadi persoalan karena banyaknya instansi yang berwenang (Pamungkas et al., 2024). Dalam jalur pertahanan, Indonesia meningkatkan kehadiran militer melalui penguatan pangkalan TNI AL di Ranai dan alutsista (Hanafiah et al., 2025; Maulana, 2022), namun strategi tersebut masih terbentur keterbatasan aset dan koordinasi (Hanafiah et al., 2025; Wanditadiva, 2025).

Pelibatan masyarakat pesisir, khususnya nelayan Natuna, dinilai penting untuk melengkapi pendekatan militer dan langkah simbolik, dengan koordinasi bersama Bakamla dan TNI AL (Juanita & Setiani, 2022; Wanditadiva, 2025). Pada tingkat operasional, interoperabilitas TNI AL dan Bakamla memerlukan harmonisasi hukum (Andrizal et al., 2021) dan masih terkendala koordinasi (Hanafiah et al., 2025; Pamungkas et al., 2024).

Hak berdaulat Indonesia di ZEE Laut Natuna Utara diatur secara tegas dalam UNCLOS 1982 dan diimplementasikan melalui UU No. 5 Tahun 1983 serta diratifikasi dengan UU No. 17 Tahun 1985, tetapi klaim Tiongkok tetap menjadi tantangan serius (Mega Jaya et al., 2024; Agusman, 2023). Penguatan *Maritime Domain Awareness* menjadi signifikan bagi negara kepulauan terbesar yang lautnya strategis bagi perdagangan dan pelayaran dunia (Prabowo, 2022).

Berdasarkan analisis tersebut, konstruksi kewenangan yang ideal dalam perspektif Hukum Tata Negara bertumpu pada tiga pilar, yaitu pembagian kewenangan yang tegas, komando operasi yang terintegrasi, dan payung hukum yang hierarkis (Aryani, 2021; Wartoyo et al., 2025). Pilar pertama adalah pembagian kewenangan yang tegas antara fungsi pertahanan dan fungsi keamanan dan keselamatan (Laksmana, 2022). TNI AL diposisikan sebagai komponen utama pertahanan negara di laut dengan kewenangan operasi militer perang (OMP) dan operasi militer selain perang (OMSP) yang bersifat pertahanan, sedangkan Bakamla diposisikan sebagai *Indonesian Coast Guard* yang menjalankan patroli keamanan, keselamatan pelayaran, pencarian dan pertolongan, penegakan hukum non-militer, dan koordinasi informasi keamanan laut (Laksmana, 2022; Kurniaty et al., 2021). Konstruksi ini sejalan dengan gagasan *dual agency* (Laksmana, 2022) sekaligus melengkapinya dengan koordinator sipil tunggal dalam kerangka *single agency multi tasks* (Wartoyo et al., 2025). Dalam praktiknya, Bakamla belum berfungsi penuh sebagai *coast guard* yang ideal karena ketiadaan undang-undang khusus, tumpang tindih kewenangan, dan keterbatasan sumber daya (Afriansyah et al., 2024; Suparto & Admiral, 2022).

Pilar kedua adalah komando operasi terpadu melalui *Joint Maritime Operation Center* (JMOC) dan *Maritime Domain Awareness* (MDA) terintegrasi, disertai standardisasi prosedur patroli gabungan dan platform berbagi data antarlembaga (Aryani, 2021; Prabowo, 2022; Wibawa et al., 2021). Dalam model ini Bakamla bertindak sebagai *maritime fusion authority* yang mengintegrasikan informasi dari TNI AL, Polairud, KPLP, PSDKP, dan Bea Cukai, sedangkan TNI AL menjadi kekuatan penindak utama apabila terjadi ancaman militer (Aryani, 2021; Laksmana, 2022).

Pilar ketiga adalah Undang-Undang Keamanan Laut yang mengatur secara hierarkis kewenangan masing-masing lembaga, mekanisme koordinasi, komando operasi, dan pertanggungjawaban (Aryani, 2021). Saat ini kewenangan keamanan laut tersebar dalam UU Kelautan, UU Pelayaran, UU TNI, UU Polri, UU Perikanan, dan UU Kepabeanan yang masing-masing memiliki logika sektoral berbeda (Suparto & Admiral, 2022; Wartoyo et al., 2025). Oleh karena itu, Undang-Undang Keamanan Laut harus menegaskan bahwa Bakamla adalah koordinator tunggal keamanan dan keselamatan laut sipil, TNI AL adalah komponen utama pertahanan, dan lembaga lain adalah pendukung sektoral yang wajib berkoordinasi melalui Bakamla (Aryani, 2021; Wartoyo et al., 2025).

Konstruksi ideal tersebut juga harus memperhatikan aspek geopolitik (Putra, 2023; Falevi & Pasha, 2024). Dalam menghadapi taktik zona abu-abu, respons militer semata berisiko meningkatkan eskalasi dan belum terbukti memberikan efek penangkal yang memadai (Guilfoyle & Chan, 2022; Maulana, 2022). Respons yang tepat adalah pendekatan penegakan hukum yang mengedepankan Bakamla sebagai *coast guard* sipil, selaras dengan praktik kawasan yang memosisikan lembaga penegak hukum maritim sebagai instrumen utama diplomasi maritim (Putra, 2023; Guilfoyle & Chan, 2022). Apabila terjadi ancaman militer yang

nyata, TNI AL harus siap mengambil alih komando melalui mekanisme eskalasi yang jelas (Laksmana, 2022).

Konstruksi ideal harus ditopang penguatan kapasitas alutsista, sumber daya manusia, anggaran, dan teknologi (Hanafiah et al., 2025; Wanditadiva, 2025). Keterbatasan armada TNI AL, misalnya usia kapal yang tua dan terbatasnya kapal jelajah samudra, menjadi kendala efektivitas pertahanan (Wanditadiva, 2025). Penguatan Bakamla dan TNI AL perlu dilakukan secara simultan, dengan pendidikan dan pelatihan terintegrasi serta pemanfaatan teknologi pemantauan seperti radar dan *Automatic Identification System* (AIS) (Wibawa et al., 2021; Prabowo, 2022). Dengan demikian, konstruksi kewenangan yang ideal bukan hanya persoalan pembagian tugas, melainkan persoalan sistemik yang melibatkan hukum, kelembagaan, teknologi, anggaran, dan diplomasi (Afriansyah et al., 2024; Pangemanan et al., 2022). Apabila konstruksi ini terwujud, Indonesia tidak hanya mampu menghadapi klaim *nine-dash line* dan taktik zona abu-abu, tetapi juga mewujudkan cita-cita sebagai poros maritim dunia yang berdaulat (Pangemanan et al., 2022).

Simpulan

Konstruksi kewenangan lembaga negara dalam penyelenggaraan keamanan maritim, termasuk di Laut Natuna Utara, saat ini masih fragmentatif, sektoral, dan tumpang tindih sehingga belum memenuhi asas legalitas, pembagian dan pembatasan kewenangan, akuntabilitas kelembagaan, dan kepastian hukum (Tabel 3). Fragmentasi tersebut bersumber dari tersebarnya kewenangan patroli, penegakan hukum, dan pengawasan pada UU No. 32 Tahun 2014, UU No. 17 Tahun 2008, UU No. 34 Tahun 2004, UU No. 2 Tahun 2002, dan undang-undang sektoral lain tanpa pembagian tegas antara fungsi pertahanan dan fungsi keamanan dan keselamatan laut, serta jalur pertanggungjawaban yang terpecah (Aryani, 2021; Suparto & Admiral, 2022). Secara teoretis, temuan ini menunjukkan bahwa atribusi kewenangan sektoral tanpa hierarki dan komando terpadu menghasilkan konflik kewenangan yang melemahkan kemampuan negara menghadapi klaim *nine-dash line* dan taktik zona abu-abu (Yuniza et al., 2023; Maulana, 2022). Konstruksi ideal yang direkomendasikan adalah *Single Agency Multi Tasks* dengan Bakamla sebagai *Indonesian Coast Guard* untuk fungsi keamanan dan keselamatan laut sipil dan TNI AL sebagai komponen utama pertahanan, yang diintegrasikan melalui *Joint Maritime Operation Center*, sistem *Maritime Domain Awareness* terintegrasi, dan Undang-Undang Keamanan Laut (Wartoyo et al., 2025; Laksmana, 2022). Berdasarkan temuan tersebut, pembentuk undang-undang perlu segera menyusun Undang-Undang Keamanan Laut, Presiden perlu memperkuat Bakamla, dan pemerintah perlu memperkuat diplomasi melalui UNCLOS 1982 dan ASEAN (Aryani, 2021; Dewi & Atman, 2025).

Ucapan Terima Kasih

Penulis menyampaikan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan bantuan dan masukan dalam penyelesaian tulisan ini.

Referensi

Afriansyah, A., Imanuel, C., & Darmawan, A. R. (2024). Nurturing hero or villain: BAKAMLA as the Indonesian Coast Guard. *Politics and Governance, 12*, Article 7806. https://doi.org/10.17645/pag.7806

Agusman, D. D. (2023). Natuna waters: Explaining a flashpoint between Indonesia and China. *Indonesian Journal of International Law, 20*(4), Article 4. https://doi.org/10.17304/ijil.vol20.4.1

Andriliani, S. N., & Triadi, I. (2025). Konflik kedaulatan Laut Natuna Indonesia dengan China Selatan dalam perspektif hukum dan pendekatan kemiliteran di Indonesia. *Desentralisasi: Jurnal Hukum, Kebijakan Publik, dan Pemerintahan, 2*(1), 198–204. https://doi.org/10.62383/desentralisasi.v2i1.431

Andrizal, A., Pasalbessy, J. D., & Anwar, A. (2021). Aspek interoperabilitas antara Lantamal IX dengan Kamla Zona Bahari Timur dalam penegakan hukum di Laut Maluku ditinjau dari perspektif harmonisasi hukum. *PAMALI: Pattimura Magister Law Review, 1*(2), 121–146. https://doi.org/10.47268/pamali.v1i2.621

Aryani, C. (2021). Mendorong lahirnya RUU Keamanan Laut dalam penguatan sistem keamanan laut nasional. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, 3*(2), 155–173. https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jphi/article/view/11086

Azmi, M. F. (2023). Geopolitics of the South China Sea during the Covid-19 pandemic: Indonesia's national interest and geostrategy in the North Natuna Sea. *Politicon, 5*(1), 83–100. https://doi.org/10.15575/politicon.v5i1.24158

Dewi, S., & Atman, W. (2025). Menjaga kedaulatan Laut Natuna: Diplomasi pertahanan Indonesia dalam menghadapi tekanan Tiongkok. *Jurnal Ilmu Komunikasi, Administrasi Publik dan Kebijakan Negara, 2*(3), 156–173. https://doi.org/10.62383/komunikasi.v2i3.492

Falevi, M. R., & Pasha, J. A. (2024). Sino-US competition dynamics in Southeast Asia: A case study of the Belt and Road Initiative and Free and Open Indo-Pacific. *Politik Indonesia: Indonesian Political Science Review, 9*(3), 226–242. https://doi.org/10.15294/jpi.v9i3.5385

Fasyehhudin, M., Firdaus, F., Mega Jaya, B. P., & Yusuf, M. (2023). Hak berdaulat Pemerintah Indonesia dalam memberikan penamaan Laut Natuna Utara menurut hukum internasional (Laut Natuna Utara vs. Laut China Selatan). *Gorontalo Law Review, 6*(1), 113–120. https://doi.org/10.32662/golrev.v6i1.2599

Guilfoyle, D., & Chan, E. S. Y. (2022). Lawships or warships? Coast guards as agents of (in)stability in the Pacific and South and East China Sea. *Marine Policy, 140*, Article 105048. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105048

Hanafiah, L., Anwar, S., & Sudibyo, S. (2025). Strategi diplomasi pertahanan Indonesia dalam menghadapi ancaman China Coast Guard di Laut Natuna Utara. *Jurnal Syntax Imperatif: Jurnal Ilmu Sosial dan Pendidikan, 6*(2), 250–262. https://doi.org/10.54543/syntaximperatif.v6i2.686

Iswardhana, M. R., Wibawa, A., & Chotimah, H. C. (2021). Strategi keamanan laut Pemerintah Indonesia untuk menjaga keamanan maritim. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial, 8*(6), 1406–1428. https://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/nusantara/article/view/5233

Juanita, M. D., & Setiani, M. F. (2022). Fishermen empowerment strategy as a solution in the security management crisis in the North Natuna Sea. *Journal of Maritime Studies and National Integration, 5*(2), 93–100. https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jmsni/article/view/13450

Kartini, I., Raharjo, S. N. I., & Khanisa. (2025). China–Indonesia joint statement controversy: A new chapter for the South China Sea? *Journal of Borderlands Studies, 40*(3), 791–799. https://doi.org/10.1080/08865655.2025.2504882

Kurniaty, R., Suryokumoro, H., & Widagdo, S. (2021). The role of Marine Security Agency (BAKAMLA) as sea and coast guards in Indonesian water jurisdiction. *Fiat Justisia: Jurnal Ilmu Hukum, 15*(3), 221–232. https://doi.org/10.25041/fiatjustisia.v15no3.2017

Laksmana, E. A. (2022). Remodelling Indonesia's maritime law enforcement architecture: Theoretical and policy considerations. *Contemporary Southeast Asia, 44*(1), 122–149. https://doi.org/10.1355/cs44-1i

Laksmana, E. A. (2025). Is Indonesia sleepwalking into strategic alignment with China? *Survival, 67*(1), 61–67. https://doi.org/10.1080/00396338.2025.2459017

Majumdar, M. (2021). Beijing raising the ante in the Natunas: The next flash point in the South China Sea? *India Quarterly, 77*(3), 462–478. https://doi.org/10.1177/09749284211027249

Maulana, A. A. (2022). Gunboat diplomacy in Natuna waters from 2010–2020: Indonesia's deterrence in South China Sea conflict. *Insignia: Journal of International Relations, 9*(1), 1–19. https://doi.org/10.20884/1.ins.2022.9.1.4550

Mega Jaya, B. P., Sidiq, A. P. P., Fasyehhudin, M., & Solapari, N. (2024). Republic of Indonesia sovereign right in North Natuna Sea according to United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, 16*(1), 127–140. https://doi.org/10.1080/18366503.2023.2206261

Nafis, M., & Akbar, R. (2025). Konflik Laut Cina Selatan di wilayah Natuna dalam menempuh penyelesaian sengketa menurut perspektif hukum internasional. *YASIN, 5*(2), 1131–1147. https://doi.org/10.58578/yasin.v5i2.5135

Pamungkas, R., Hidayat, H. S., & Widayat, Y. (2024). Reviewing the joint patrol policy in Government Regulation No. 13 Year 2022 and its implications on the authority to maintain the security of the East Java Regional Police waters area. *Jurnal Pamator, 17*(2), 241–255. https://doi.org/10.21107/pamator.v17i2.25666

Pangemanan, A. E., Perwita, A. A. B., & Sudibyo, S. (2022). Indonesia–Australia maritime cooperation and its implication on Indonesia's maritime security and sovereignty. *Jurnal Pertahanan, 8*(3), 401–413. https://doi.org/10.33172/jp.v8i3.1870

Prabowo, A. R. (2022). Institusionalisasi pembangunan Maritime Domain Awareness (MDA) pada kebijakan pemerintah tahun 2014–2022. *Bappenas Working Papers, 5*(3), 407–428. https://doi.org/10.47266/bwp.v5i3.190

Putra, B. A. (2023). Rise of constabulary maritime agencies in Southeast Asia: Vietnam's paragunboat diplomacy in the North Natuna Seas. *Social Sciences, 12*(4), Article 241. https://doi.org/10.3390/socsci12040241

Putra, B. A. (2024a). Testing Indonesia's decisiveness: Vietnam's continuous presence in the North Natuna Seas. *Frontiers in Political Science, 6*, Article 1375198. https://doi.org/10.3389/fpos.2024.1375198

Putra, B. A. (2024b). Vietnam's maritime governance capacity: Lacking a gray zone conflict strategy. *Frontiers in Political Science, 6*, Article 1400271. https://doi.org/10.3389/fpos.2024.1400271

Saputra, N. R., Ramadhan, F. A., & Susilo, A. R. (2024). Sengketa wilayah perairan Laut Natuna antara Indonesia dan China dalam perspektif hukum internasional. *Jurnal Gagasan Hukum, 6*(1), 47–61. https://doi.org/10.31849/jgh.v6i01.18427

Suparto, & Admiral. (2022). The overplay functions and authority of the Sea Security Board (Bakamla) and the Sea and Coast Guard in keeping marine security in Indonesia. *Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan, 10*(2), 436–447. https://doi.org/10.29303/ius.v10i2.999

Temple, A. J., Skerritt, D. J., Howarth, P. E. C., Pearce, J., & Mangi, S. C. (2022). Illegal, unregulated and unreported fishing impacts: A systematic review of evidence and proposed future agenda. *Marine Policy, 139*, Article 105033. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105033

Wanditadiva, S. (2025). Ambiguitas diplomatik dan ketahanan maritim Indonesia: Analisis geopolitik Pernyataan Bersama Prabowo–Xi Jinping dalam konteks Laut Cina Selatan. *Jurnal Ketahanan Nasional, 31*(2), 181–194. https://doi.org/10.22146/jkn.109197

Wartoyo, F. X., Jaya, B. P. M., Arafat, M. R., bin Mohd Rusli, M. H., Taufiqurrohman, A., Malik, I. I., & Rakhmatika, D. (2025). Strengthening Indonesia's maritime sovereignty: Implementing a single agency multi-tasks model to combat IUU fishing. *Diponegoro Law Review, 10*(1), 1–15. https://doi.org/10.14710/dilrev.10.1.2025.1-15

Wibawa, A., Iswardhana, M. R., & Chotimah, H. C. (2021). Pola interaksi antar-lembaga dan reformasi tata kelola keamanan maritim Indonesia: Bakamla RI. *Ministrate: Jurnal Birokrasi dan Pemerintahan Daerah, 3*(3), 12–26. https://doi.org/10.15575/jbpd.v3i3.14582

Yuniza, M. E., Nandita, N. N. D. R. P., & Maharani, N. P. M. (2023). Sumber kewenangan pemerintah: Permasalahan dan prospek pengaturannya dalam ius constituendum. *Jurnal Magister Hukum Udayana, 12*(4), 835–852. https://doi.org/10.24843/JMHU.2023.v12.i04.p07

Yusuf, H. S., Sumardi, J., & Latif, B. (2023). Kedudukan Badan Keamanan Laut dalam penegakan hukum di laut. *Al-Mizan, 19*(2), 287–308. https://doi.org/10.30603/am.v19i2.3757