

STRATEGI BAKAMLA DALAM MENGHADAPI ANCAMAN KEJAHATAN DI SELAT MALAKA

*Nabilah Rakhmagina¹ & Muhammad Arsy Ash Shiddiqy²

^{1,2}Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Islam Riau, Pekanbaru, Indonesia

*Corresponding Author: nabilahrakhmagina@student.uir.ac.id

ABSTRACT

Maritime security in the Malacca Strait is a crucial issue for Southeast Asian countries, as it is one of the busiest shipping routes in the world and is also vulnerable to various forms of maritime crime such as piracy, sea armed robbery, and smuggling. These crimes not only threaten the security and stability of the region, but also affect the global economy. The Marine Security Agency (Bakamla) of the Republic of Indonesia carries out various strategies to deal with the threat of maritime crimes that occur in the Southeast Asian Region, especially the Malacca Strait and Indonesian territory. This journal article uses a qualitative approach that focuses on how the strategy of the Marine Security Agency (Bakamla) in dealing with the threat of crime in the Southeast Asian Region, especially the Malacca Strait and Indonesian jurisdiction.

Keywords: Bakamla, Malacca Strait, and Maritime Crime

PENDAHULUAN

Keamanan Maritim merupakan hal yang paling penting untuk menjaga kedaulatan suatu negara dan mencegah ancaman dari pihak lain. Negara yang tidak dapat menjaga keamanan maritimnya dapat menjadi sasaran tindak pelanggaran dan tindak kejahatan laut seperti: pembajakan, perompakan, penyelundupan (Rahman et al., 2023). Negara-negara di Asia Tenggara sangat terikat dengan perairan, yang meliputi sektor ekonomi, komunikasi, dan transportasi laut, serta peran negara anggota ASEAN dalam keamanan maritim global. Oleh sebab itu, perlu adanya penyelarasan di tingkat negara anggota ASEAN dan badan sektoral ASEAN yang berfokus pada masalah keamanan maritim secara keseluruhan. (Ridho & Sudirman, 2020).

Negara-negara di Kawasan Asia Tenggara telah memiliki forum kerjasama yaitu *ASEAN Regional Forum (ARF)*. Forum ini dibentuk sebagai tindak nyata lebih lanjut dari *ASEAN Security Community (ASC)*, yang merupakan tonggak dari *ASEAN Community*. *ASEAN Regional Forum (ARF)* bertujuan untuk membahas mengenai masalah politik dan keamanan wilayah tersebut dan untuk mendorong terbentuknya hubungan baru antara kekuatan utama yang memiliki kepentingan di wilayah tersebut. (Sajidin et al., 2023). *ASEAN Political-Security Community Blueprint (APSCB)* pada tahun 2008 diusulkan sebagai wadah bagi negara-negara anggota ASEAN untuk mengatasi masalah maritim dan mencoba meningkatkan kerjasama. *ASEAN Political-Security Community Blueprint (APSCB)* ini bertujuan untuk menciptakan komunitas politik keamanan yang stabil, aman, dan terkendali di Kawasan ASEAN. *ASEAN Maritime Forum (AMF)* yang didirikan sejak tahun 2010 merupakan salah satu hasil dari *ASEAN Political-Security Community Blueprint (APSCB)*. Forum tahunan ini berfungsi sebagai forum yang membahas tentang masalah kemaritiman dan berbagai masalah terkait dengan lintas batas negara (Latusia, 2021).

Selat Malaka merupakan salah satu jalur terpadat kedua yang digunakan sebagai jalur perdagangan dunia dimana negara-negara Pantai bergantung pada Selat ini untuk melakukan aktivitas perdagangan dan perekonomian. Jalur ini digunakan oleh semua negara yang berkepentingan perdagangan sehingga Selat Malaka dikatakan sebagai selat internasional. Selat Malaka disebut sebagai jalur strategis karena secara geografis, Selat Malaka merupakan jalur penghubung antara Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. Selat Malaka menjadi salah satu Kawasan perairan di Asia Tenggara yang paling rawan dengan terjadinya kasus pembajakan dan perompakan laut (Nurwahidin & Utomo, 2020).

Sebagai negara yang sudah meratifikasi UNCLOS 1982 (*United Nation Convention on the Law of the Sea* 1982), negara-negara Pantai memiliki hak mengenai keamanan yang ada di Selat Malaka. Untuk menjamin keselamatan kapal yang melintasi Selat Malaka dan keamanan laut dari negara Indonesia, Malaysia, dan Singapura terdapat sebuah kesepakatan bersama yang bernama *Agreement of Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore* yang ditandatangani pada 24 Februari 1977. Negara pantai mengadakan operasi Kerjasama keamanan multilateral untuk menanggulangi masalah terkait pembajakan dan perompakan laut dengan menyepakati Patroli Terkoordinasi Malaysia, Singapura, Indonesia (MALSINDO) atau Patroli Terkoordinasi *Malacca Sea Patrol* (MSP) pada 2004. (Nurwahidin & Utomo, 2020).

Deklarasi Djuanda yang dilakukan pada tanggal 13 Desember 1957, Indonesia memberitahukan kepada dunia laut Indonesia (laut di sekitar, di antara, dan di dalam Kepulauan Indonesia) menjadi satu kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Indonesia juga diakui oleh dunia Internasional melalui UNCLOS III, yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 (Simanjuntak, 2018).

Menurut *United Nation Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982), luas wilayah laut Indonesia mencakup 5,9 juta km², dengan 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), landas kontinen (*continental shelf*) belum termasuk ke dalam luas perairan ini. Berdasarkan Pasal 25A UUD 1945 (hasil amandemen kedua UUD 1945), dikatakan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan oleh Undang-Undang” (Setyawan, 2019).

Pada tahun 1972, terdapat beberapa Kementerian dan Lembaga bekerja sama untuk memerangi pelanggaran dan menjaga keamanan wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Tindak pidana yang terjadi di atau melalui lautan untuk menjaga aset sumber daya laut maupun kekayaan alam Indonesia, sehingga dibuatlah Surat Keputusan Bersama yang ditandatangani oleh Menteri Pertahanan dan Keamanan, Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman dan Jaksa Agung tentang Pembentukan Komite Keamanan Komando Operasi Bersama Keamanan Laut dan Tentara Negara Indonesia Angkatan Laut sebagai penegak hukum di lautan dan sebagai penegak kedaulatan (Iswardhana et al., 2021).

Adanya perkembangan dalam pengesahan Konvensi Hukum Laut Internasional PBB atau *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), yang mengharuskan Indonesia untuk mengatur kembali badan yang telah dibentuk sebelumnya. Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) ditetapkan pada tanggal 29 Desember 2005. Namun, Indonesia masih menghadapi banyak masalah bidang kemaritiman. Salah satu kendala yang ditemukan oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) adalah kurangnya dukungan dari

berbagai instansi terkait. Beberapa pemangku kepentingan yang terkait dengan keamanan laut percaya bahwa Bakorkamla hanya diatur oleh Presiden, sementara pemangku kepentingan tersebut dilindungi oleh Undang-undang (Lestari, 2024). Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) belum cukup efektif dalam menjalankan peran, tugas, dan fungsinya. Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) direvitalisasi oleh Indonesia pada tanggal 8 Desember 2014 dari posisi hanya sebagai koordinator menjadi Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI), yang memiliki otoritas yang lebih luas dan memiliki otoritas untuk mengakui segala bentuk kejahatan di laut (Kurniaty et al., 2021).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden (PP) Nomor 178 tahun 2014 Pasal 59 ayat (3) yang menyebutkan bahwa dalam kegiatan penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam pelaksanaan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, maka dibentuklah Badan Keamanan Laut RI. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Pasal 61 mengenai kelautan, dikatakan bahwa tugas Badan Keamanan Laut (Bakamla) adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Pasal 63, menyebutkan bahwa Badan Keamanan Laut (Bakamla) memiliki kewenangan untuk melakukan pengejaran, memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal yang ditangkap kepada instansi terkait yang dapat memproses hukum lebih lanjut (Turi et al., 2023).

Perampokan, pencurian ikan ilegal, penyelundupan, dan aktivitas terorisme merupakan beberapa jenis ancaman kejahatan di perairan Asia Tenggara khususnya Indonesia yang dihadapi oleh Badan Keamanan Laut (Bakamla). Perampokan dan pembajakan menjadi ancaman besar yang terjadi di perairan terutama Selat Malaka, yang merupakan jalur pelayaran internasional. Selama tiga bulan pertama 2023 kasus pembajakan di Selat Malaka meningkat, terutama karena masih ada ketegangan di Laut Cina Selatan yang berlokasi dekat dengan Selat Malaka (The Jakarta Post, 2023).

Klaim sepihak oleh negara lain atas wilayah Selat Malaka khususnya perairan Indonesia membuat keamanan maritim semakin terancam. Untuk mempertahankan kedaulatan dan keamanan maritim Indonesia, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla RI) berusaha meningkatkan kapasitas operasionalnya dan bekerja sama dengan Lembaga lain serta negara-negara tetangga (Andriansyah, 2020). Berdasarkan penjelasan di atas, dapat diperoleh sebuah rumusan masalah yaitu “Bagaimana strategi Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Menghadapi Ancaman Kejahatan di Asia Tenggara khususnya Selat Malaka?”

Dalam Teori Neorealisme yang diperkenalkan oleh Kenneth Waltz, menekankan bahwa sistem internasional berfungsi secara anarkis dan tidak ada otoritas sentral yang mengatur bagaimana negara-negara bertindak. Dalam hal ini, negara dianggap sebagai pemain utama yang berusaha untuk bertahan dengan memperkuat kekuatan militer dan strateginya. Teori ini membagi menjadi dua aliran utama pendekatan, yaitu *Realism Defensive* yang berfokus pada keamanan nasional tanpa mengejar hegemoni dan *Realism Offensive* yang mendorong negara untuk meningkatkan kekuatan untuk mendapatkan dominasi. Menurut Neorealisme, “dilema keamanan” terjadi ketika upaya suatu negara untuk memperkuat keamanannya dapat mengurangi keamanan negara lain, menyebabkan konflik dan ketidaksepakatan (Sutyoko et al., 2022).

Pendekatan Neorealisme digunakan untuk menganalisis bagaimana Indonesia khususnya Badan Keamanan Laut (Bakamla) meningkatkan kemampuan maritimnya dan membangun aliansi dengan negara-negara tetangga untuk menjaga stabilitas dan keamanan di wilayah yang rentan terhadap kejahatan lintas batas negara dalam konteks Strategi Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Menghadapi Ancaman Kejahatan di Selat Malaka. Dalam hal ini, Bakamla sebagai instansi negara harus mengembangkan strategi yang mempertimbangkan kekuatan regional dan ancaman yang ada.

METODE

Penulis menggunakan pendekatan kualitatif dalam menyelesaikan artikel jurnal ini, yakni melakukan studi kepustakaan dengan menggunakan metode pengumpulan data Pustaka, membaca, dan mencatat, serta mengolah bahan penelitian (Zed, 2008). Metode ini digunakan untuk dapat mendeskripsikan dan menjelaskan mengenai strategi yang digunakan oleh Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam menangani ancaman kejahatan maritim di Kawasan Asia Tenggara khususnya Selat Malaka.

PEMBAHASAN

Strategi Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam Menghadapi Ancaman Kejahatan di Selat Malaka

Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) direvitalisasi oleh Indonesia pada tanggal 8 Desember 2014 dari posisi hanya sebagai koordinator menjadi Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla), yang memiliki otoritas yang lebih luas dan memiliki otoritas untuk mengakui segala bentuk kejahatan di laut (Kurniati et al., 2021).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden (PP) Nomor 178 tahun 2014 Pasal 59 ayat (3) yang menyebutkan bahwa dalam kegiatan penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam pelaksanaan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, maka dibentuklah Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Turi et al., 2023).

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Pasal 61 mengenai kelautan, dikatakan bahwa tugas Badan Keamanan Laut (Bakamla) adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Pasal 63, menyebutkan bahwa Badan Keamanan Laut (Bakamla) memiliki kewenangan untuk melakukan pengejaran, memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal yang ditangkap kepada instansi terkait yang dapat memproses hukum lebih lanjut (Turi et al., 2023).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) tidak hanya dibentuk untuk melaksanakan patroli di wilayah perairan Indonesia, tetapi juga untuk meningkatkan potensi bangsa yang berasal dari wilayah perairan serta melindungi dari berbagai ancaman. Bakamla memiliki tugas untuk melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia atau wilayah di luar yurisdiksi negara yang meliputi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), Landasan Kontinen, dan Zona Tambahan. (Pashya & Gozali, 2023).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) menerapkan berbagai strategi yang terintegrasi dalam Upaya mengatasi ancaman tersebut. Strategi yang digunakan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam menghadapi ancaman kejahatan perlu bersifat komprehensif yang mencakup beberapa aspek penting, antara lain:

Penguatan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia

Penguatan penegakan hukum di wilayah Perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia merupakan pilar utama dalam menjaga keamanan maritim, kedaulatan negara, dan kelestarian sumber daya laut. Upaya ini melibatkan koordinasi yang kuat dari Lembaga penegak hukum lain yang memiliki kewenangan (Rustam, 2016).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) menyelenggarakan operasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia yang terintegrasi. Salah satu tugas Badan Keamanan Laut (Bakamla) adalah melakukan patroli bersama yang dilakukan oleh 12 otoritas maritim. Perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan proses hukum untuk memastikan bahwa patroli keamanan dan penegakan hukum di perairan tidak tumpang tindih dengan wilayah operasi dan kewenangan yang sama (Ansori et al., 2017).

Pasal 28 Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut Republik Indonesia menyatakan dengan tegas bahwa untuk pelaksanaan tugas penindakan, penyelidikan, dan penyidikan awal mengenai pelanggaran hukum di laut maka dibentuk unit penindakan hukum. Hal ini menyatakan jika Badan Keamanan Laut (Bakamla) tidak memiliki fungsi penyidikan secara penuh namun memiliki hak untuk melakukan penyidikan awal, kemudian menyerahkan kapal tersebut kepada pihak yang memiliki wewenang untuk melaksanakan proses hukum lebih lanjut (Ansori et al., 2017).

Sistem Informasi atau Sistem Peringatan Dini Keamanan dan Keselamatan di Wilayah Perairan

Badan Keamanan Laut (Bakamla) memiliki Aplikasi *dashboard* yang dapat mendeteksi kapal yang berada di wilayah perairan melalui *Automatic Identification System (AIS)*. Pola pergerakan kapal yang terdeteksi pada aplikasi ini akan dipelajari untuk mendapatkan data yang terkait dengan kapal, sehingga informasi ini dapat digunakan oleh pimpinan untuk mempertimbangkan keamanan dan keselamatan sistem peringatan dini di wilayah perairan. Manfaat dari aplikasi *dashboard* Sistem Peringatan Dini untuk mitra Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam proses membangun Sistem Peringatan Dini yang terintegrasi (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2023).

Pengembangan aplikasi *dashboard* berbasis ponsel bertujuan untuk membangun sistem yang dapat diduplikasi secara sederhana pada aplikasi *dashboard* Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang berjalan pada sistem operasi Android, sehingga informasi yang disimpan di dalamnya dapat diakses dengan mudah. Aplikasi ini dapat digunakan oleh pihak-pihak di dalam dan di luar Badan Keamanan Laut (Bakamla), termasuk mitra maritim terkait dan Masyarakat umum. (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2023).

Penggunaan sistem informasi keamanan dan keselamatan laut untuk mendukung pelaksanaan operasi keamanan dan keselamatan laut dengan menganalisis pantauan kapal yang menunjukkan pergerakan yang mencurigakan, dan menghasilkan Analisa penyimpangan kapal yang bertujuan untuk mendukung patroli yang efektif. Analisa penyimpangan ini dilakukan setiap hari kerja dan dibahas dalam rapat harian pimpinan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Tujuan dari pengumpulan dan

pengelolaan data dan informasi tentang keamanan dan keselamatan di laut adalah untuk menghasilkan peta kerawanan keamanan dan keselamatan laut yang dapat digunakan sebagai acuan dalam menjalankan operasi keamanan dan keselamatan laut (Badan Keamanan Laut, 2024).

Meningkatkan Kapasitas Kelembagaan Keamanan Laut yang Efisien dan Modern

Badan Keamanan Laut (Bakamla) terus memperbaiki tata Kelola, layanan, dan dukungan manajemen, administrasi, teknis, dan operasional yang berkualitas. Peningkatan administrasi kelembagaan ini dicapai melalui peningkatan Tingkat akuntabilitas yang ditunjukkan oleh berbagai indikator, seperti Tingkat Opini BPK RI, Indeks Penilaian Reformasi Birokrasi, Nilai SAKIP, dan terbangunnya Sistem Informasi yang handal (Badan Keamanan Laut, 2024).

Meningkatkan Kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) Aparatur Keamanan Laut yang Profesional dan Berkompetensi Tinggi

Program peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) berbasis kompetensi bertujuan untuk meningkatkan kualitas dan produktivitas kinerja personel. Menurut Peraturan Kepala Badan Keamanan Laut Nomor: Per-001/Kepala/Bakamla/V/2015, Badan Keamanan Laut (Bakamla) Republik Indonesia adalah Lembaga Pemerintah *Non-Kementerian* (LPNK), yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden Republik Indonesia melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Badan Keamanan Laut, 2024).

Dalam rangka pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM), Badan Keamanan Laut (Bakamla) memberikan beasiswa kepada beberapa personelnnya untuk mengikuti Pendidikan Strata Satu (S1), Strata Dua (S2), Strata Tiga (S3) di berbagai bidang studi. Badan Keamanan Laut (Bakamla) mengikut sertakan personelnnya untuk mengikuti berbagai macam pelatihan, yaitu; Pelatihan Bersertifikat Internasional, Pendidikan dan Pelatihan (Diklat) Struktural, Pendidikan dan Pelatihan (Diklat) Teknis, dan Pelatihan Dasar (Latsar) Prajabatan Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS) (Badan Keamanan Laut, 2024).

Meningkatkan Sarana dan Prasarana Keamanan dan Keselamatan Laut

Badan Keamanan Laut (Bakamla) meningkatkan sarana dan prasarana yang mendukung tugas dan fungsinya untuk mendukung sistem pemantauan keamanan dan keselamatan laut, yang terdiri dari kapal, senjata, dan alat pertahanan lainnya. Dalam mengerjakan tugasnya, Badan Keamanan Laut (Bakamla) memerlukan kapal patroli untuk menindak pelanggaran yang terjadi di wilayah yang berada di bawah yurisdiksi Indonesia. Untuk meningkatkan sarana dan prasarana keamanan dan keselamatan laut, Badan Keamanan Laut (Bakamla) harus menerapkan strategi yang terencana dan berkelanjutan (Patrio, 2022).

Modernisasi armada kapal patroli melalui pembelian kapal multi-fungsi yang dilengkapi dengan teknologi navigasi, komunikasi, dan deteksi canggih, serta mempertimbangkan pembuatan kapal tanpa awak untuk patroli di area berbahaya. Pertengahan tahun 2021 Badan Keamanan Laut (Bakamla) hanya memiliki 10 unit kapal besar dan lebih kurang 20 unit kapal kecil yang tersedia di tiga zona utama. Sejak akhir tahun 2021, Badan Keamanan Laut (Bakamla) telah menyediakan satu unit kapal patroli jenis *High Speed Craft* (HSC) di Provinsi Kepulauan Riau yang dijadikan sebagai unit tambahan untuk memperkuat keamanan zona maritim barat. Pada Maret 2022, Badan Keamanan Laut (Bakamla) kembali membeli unit kapal dengan tipe *High Speed Craft* (HSC) yang akan difokuskan untuk melakukan

kegiatan patroli di Laut Natuna Selatan. Pemasangan radar, sensor, dan kamera pengawas di lokasi strategis, serta penggunaan pesawat udara untuk patroli, integrasi data ke dalam pusat komando dan kendali, dan pemanfaatan kecerdasan buatan untuk analisis data (Patrio, 2022).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) juga meningkatkan fasilitas pangkalan dan logistik, seperti pembangunan dan rehabilitasi pangkalan, menyediakan fasilitas pemeliharaan, dan meningkatkan kapasitas logistik. Aplikasi *mobile*, jaringan radio maritim, dan komunikasi satelit meningkatkan sistem komunikasi. Pengembangan sistem informasi SAR (*Search and Rescue*) yang komprehensif, pelatihan personel SAR (*Search and Rescue*), dan penyediaan kapal SAR (*Search and Rescue*) yang dilengkapi dengan peralatan medis. Pengadaan, pemeliharaan, dan pengoperasian sarana dan prasarana yang juga melibatkan Kerjasama dengan pihak swasta (Patrio, 2022).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) juga terus melakukan peningkatan untuk menunjang upaya penjagaan laut. Badan Keamanan Laut (Bakamla) telah menyusun berbagai konsep pelaksanaan tugas dan prioritas yang difokuskan pada wilayah Pantai Sumatera Barat, Laut Natuna Utara, dan wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I, II, dan III dengan menerapkan armada siaga yang dilakukan pada tahun 2022. Badan Keamanan Laut (Bakamla) telah mengusahakan beberapa proyek nasional seperti kegiatan prioritas keamanan laut dengan Pembangunan pangkalan Sekotok, Operasi bidang keamanan, dan pengadaan sarana dan prasarana di bidang pertahanan yaitu meriam 30 mm pada tahun 2023 (Patrio, 2022).

Kerjasama dengan Instansi Terkait

Terdapat banyak instansi yang terlibat dalam sektor penjagaan wilayah laut Indonesia pada saat ini selain Badan Keamanan Laut (Bakamla). Lembaga-lembaga tersebut yaitu Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut (TNI AL), Polisi Air dan Udara (POLAIRUD), Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Republik Indonesia (KPLP), dan Dirjen Bea dan Cukai. Lembaga tersebut melaksanakan tugasnya masing-masing di bawah setiap Kementerian yang berbeda (Ilham et al., 2022).

Pada dasarnya, Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut (TNI AL) merupakan Lembaga untuk mempertahankan dan mengamankan negara. Namun, TNI AL hanya diperbolehkan untuk berlayar di zona teritorial dan tidak diperbolehkan berlayar di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) berdasarkan hukum internasional. Dalam Kerjasama antara Badan Keamanan Laut (Bakamla) dan Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut (TNI AL), Bakamla sering melakukan operasi dan Latihan bersama. Badan Keamanan Laut (Bakamla) tidak memiliki kewenangan untuk mengambil Keputusan penyelesaian masalah di laut, namun Bakamla bertugas untuk menghentikan dan menangkap para pelaku yang kemudian akan dilanjutkan oleh Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut (TNI AL) untuk menindak secara hukum. Badan Keamanan Laut (Bakamla) dan Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut (TNI AL) seringkali melakukan pertukaran informasi satu sama lain untuk mengetahui pelanggaran yang terjadi (Ilham et al., 2022).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Yurisdiksi Indonesia serta menjadikan Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai koordinator di bidang keamanan laut. Dengan adanya Peraturan Pemerintah tersebut, maka peran Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai penjaga keamanan laut dengan melaksanakan berbagai Upaya. Dalam Peraturan tersebut juga

mengharuskan Badan Keamanan Laut (Bakamla) untuk melakukan patroli serta Latihan dengan instansi lainnya baik di dalam maupun luar negeri untuk meningkatkan kemampuan personel Badan Keamanan Laut (Bakamla) (Patrio, 2022).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) melakukan kegiatan Latihan dan patroli bersama dengan instansi lain bukan hanya dimanfaatkan untuk meningkatkan kemampuan personel, namun juga untuk memperkuat keamanan laut dengan alutsista instansi lain. Hal ini juga untuk melengkapi kemampuan Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang masih kurang dalam sarana dan prasarana. Badan Keamanan Laut (Bakamla) merupakan ujung tombak keamanan Laut Indonesia di Laut Natuna Utara, sehingga diperlukan Kerjasama antarlembaga untuk saling memperkuat baik dalam hal Sumber Daya Manusia (SDM) maupun Alat Utama Sistem Senjata (Alutsista) (Patrio, 2022).

Pengerahan Partisipasi Masyarakat Secara Langsung

Aktor keamanan tidak hanya didominasi oleh aktor negara-militer, namun juga individu yang bekerja sama maupun organisasi. Dalam Upaya menjaga keamanan laut, Masyarakat sipil juga terlibat dalam penjagaannya. Salah satu strategi Badan Keamanan Laut (Bakamla) yaitu menempatkan nelayan-nelayan lokal di wilayah perairan untuk beraktifitas. Hal ini diatur dalam Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 30 Ayat 1 yang mengatakan bahwa setiap warga negara berhak dan wajib ikut serta dalam usaha pertahanan dan keamanan negara. Dalam hal ini, Badan Keamanan Laut (Bakamla) berupaya memanfaatkan nelayan untuk menjadi pengawas di laut (Yosarie, 2021).

Badan Keamanan Laut (Bakamla) mengusulkan pembentukan Komponen Cadangan yang berpusat pada nelayan-nelayan lokal. Nelayan-nelayan ini akan melakukan pengawalan di beberapa wilayah perairan yang terancam oleh pihak asing seperti Laut Natuna Utara. Nelayan-nelayan ini diberi nama Nelayan Nasional Indonesia (NNI) yang memiliki tugas utama yaitu melakukan pemantauan, mengumpulkan informasi, mencari ikan serta akan digaji oleh negara sebagai bagian dari Komponen Cadangan. Nelayan-nelayan ini juga akan dibekali dengan alat komunikasi yang lebih baik (CNN Indonesia, 2022).

Berdasarkan Peraturan Bakamla Nomor 13 Tahun 2021, Relawan Penjaga Laut Nusantara (Rapala) merupakan kelompok Masyarakat yang sukarela menjaga keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan laut di wilayah perairan Indonesia dan Yurisdiksi Indonesia. Relawan Penjaga Laut Nusantara (Rapala) merupakan kelompok yang dikembangkan oleh Badan Keamanan Laut (Bakamla) dan bertugas untuk membantu melaksanakan pengawasan, perlindungan, dan keselamatan di laut untuk membantu peran Badan Keamanan Laut (Bakamla). Relawan Penjaga Laut Nusantara (Rapala) memiliki wilayah kerja di sekitar lokasi kerja Badan Keamanan Laut (Bakamla) dan di zona utama setiap daerah. Walaupun memiliki hak khusus, Relawan Penjaga Laut Nusantara (Rapala) tidak mendapatkan kewenangan untuk melakukan penegakan hukum di lautan (Yosarie, 2021).

Kerjasama Badan Keamanan Laut (Bakamla) dengan Negara-negara di Asia Tenggara

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla) sering menggunakan istilah *Indonesia Coast Guard* (ICG) pada kegiatan dengan *Coast Guard* negara lain untuk menunjukkan eksistensinya di dunia hubungan internasional. Badan Keamanan Laut (Bakamla) memiliki fleksibilitas dalam mengoperasikan aset-asetnya guna mengamankan kepentingan nasional yang terkait dengan domain maritim. Indonesia kemudian berperan aktif dalam pembentukan *ASEAN Coast Guard Forum* (ACGF)

untuk menunjukkan betapa pentingnya kerjasama untuk menjaga keamanan maritim di wilayah tersebut. Pada *ASEAN Maritime Forum (AMF)* ke-lima pada tahun 2014, ide untuk mendirikan forum ini muncul untuk pertama kalinya. Untuk mewujudkan gagasan tersebut, kelompok kerja dan pertemuan kelompok ahli telah banyak diselenggarakan sejak saat itu (Manullang, 2023).

Pertemuan pertama *ASEAN Coast Guard Forum (ACGF)*, yang dihadiri oleh hampir seluruh negara anggota ASEAN, diadakan di Indonesia pada bulan November 2022. Dengan berperannya Indonesia sebagai ketua di ASEAN pada tahun 2023 memberikan mandat institusional dalam memimpin ASEAN serta memberikan peluang bagi Indonesia untuk memajukan *norm and agenda setting* ASEAN termasuk keamanan maritim. ASEAN dapat mengembangkan dan meningkatkan peran *ASEAN Coast Guard Forum (ACGF)* dengan adanya kepemimpinan Indonesia. tidak hanya berdampak positif terhadap solidaritas negara ASEAN, tetapi penguatan *ASEAN Coast Guard Forum (ACGF)* juga akan mendorong penguatan sentralitas ASEAN (Manullang, 2023).

Dalam upaya menjaga keamanan di Selat Malaka, Indonesia terus meningkatkan kerjasama dengan negara-negara lain seperti Malaysia dan Singapura. Hal ini dilakukan untuk memperkuat sinergi dalam menjaga keamanan wilayah perairan Selat Malaka, serta melindungi kepentingan nasional dari ancaman melalui komunikasi dan berbagi informasi. Ketiga negara ini melakukan usaha kerja sama multilateral dengan menyepakati patroli terkoordinasi *Malacca Sea Patrol (MSP)* atau Patroli Terkoordinasi Malaysia, Singapura, Indonesia (MALSINDO) di Selat Malaka pada tahun 2004 (Suproboningrum & Kurniawan, 2017).

Indonesia, Malaysia, dan Singapura menganut prinsip *ASEAN Way* yang mengutamakan penghormatan mengenai kedaulatan dan *non-intervensi*, mengakui persamaan, dan integritas teritorial negara lain, penyelesaian masalah atau konflik melalui cara yang damai, dan pelaksanaan Kerjasama yang efektif antar negara anggota. Hal ini ditandai dengan adanya musyawarah dan mufakat, serta proses dialog sesuai isu-isu yang dibuat untuk membangun kepercayaan dan menghindari konflik antar anggota. Mengenai Patroli terkoordinasi di Selat Malaka, *ASEAN Way* menjadi pedoman bagi Indonesia, Malaysia dan Singapura untuk meningkatkan keamanan maritim di kawasan perairan Selat Malaka sesuai dengan penerapan prinsip kedaulatan dan *non-intervensi* (Suproboningrum, 2018).

Prinsip dan norma tersebut menghasilkan *Standard Operating Procedure (SOP)* dan *Term of Reference Joint Coordinating Committe (TOR JCC)* yang ditandatangani pada tanggal 21 April 2006 di Batam. Negara-negara tersebut juga melaksanakan beberapa pertemuan untuk meningkatkan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut pada tahun 2005-2007 yang ditandai dengan adanya *Batam Statement*, *Jakarta Statement*, *Kuala Lumpur Statement*, dan *Singapore Statement* untuk menegaskan kembali hak dan tanggung jawab negara pesisir serta membentuk mekanisme kerja sama (Suproboningrum & Kurniawan, 2017).

Indonesia dan Singapura melakukan beberapa kegiatan latihan bersama, seperti: patroli terkoordinasi, operasi maritim bersama, pertukaran informasi, dan kegiatan-kegiatan lainnya. Angkatan Laut Singapura melopori jaringan kegiatan profesional, termasuk latihan gabungan, pertukaran kunjungan antar-petugas, serta alat tambahan bagi personil di atas kapal, dan lain sebagainya. Kerjasama yang dilakukan Indonesia-Singapura telah melakukan kegiatan tersebut meliputi latihan bersama Indosin (Indonesia-Singapura), Operasi Surya Bhaskara, *Sea Eagle Joint Exercise* atau latihan bersama *Eagle Indopura*, dan *Surface Picture (Surpic)* (Suproboningrum, 2018).

Indonesia dan Malaysia juga melakukan kerjasama dalam bentuk patroli terkoordinasi berkala dan latihan gabungan. Kegiatan kerjasama negara-negara ini meliputi patroli terkoordinasi Malaysia-Indonesia (Malindo), Operasi Tindak Maritim (Optima) Malindo, dan Latihan bersama Malindo Jaya. Malindo merupakan operasi patroli terkoordinasi bilateral untuk melakukan pengamanan di perairan Selat Malaka dari berbagai ancaman keamanan maritim (Suproboningrum, 2018).

Faktor Pemicu Terjadinya Kejahatan di Wilayah Perairan Selat Malaka

Asia Tenggara khususnya Selat Malaka merupakan salah satu jalur perairan tersibuk dan terpenting di dunia, namun juga rentan terhadap berbagai aktivitas kejahatan. Berikut merupakan faktor-faktor utama terjadinya kejahatan di wilayah perairan:

Kejahatan Terorganisasi Transnasional/ *Transnational Organized Crime* (TOC)

Transnational Organized Crime (TOC) biasanya melibatkan aktivitas ilegal yang dilakukan lintas batas negara dan memiliki struktur yang terorganisir serta mencakup berbagai Tingkat kepemimpinan dan peran dalam kegiatan kriminal. Fokus utama *Transnational Organized Crime* (TOC) adalah untuk mencapai keuntungan finansial yang seringkali menggunakan cara-cara yang dapat merugikan Masyarakat global (Effendi, 2017).

Transnational Organized Crime (TOC) meliputi berbagai jenis kejahatan, seperti perampokan bersenjata, pembajakan, perdagangan manusia, penyelundupan narkoba, dan lainnya. *Transnational Organized Crime* (TOC) di Selat Malaka telah terjadi sejak pasca Perang Dingin, khususnya dalam bentuk pembajakan. Sejak tahun 2005, Selat Malaka telah diakui sebagai salah satu wilayah sering terjadinya pembajakan di dunia. Pada tahun 1993, tercatat sekitar 15 kasus pembajakan. Angka ini meningkat hingga puncaknya mencapai 237 kasus pada tahun 2000 (Effendi, 2017).

Pembentukan *Malacca Strait Patrols* (MSP) pada tahun 2004 merupakan langkah penting yang melibatkan kerjasama antar negara pantai seperti Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk meningkatkan keamanan maritim dan mengatasi ancaman pembajakan. *Malacca Strait Patrols* (MSP) menekankan pentingnya koordinasi dan kolaborasi dalam patroli keamanan dan pertukaran informasi. Kerjasama dengan negara-negara *non*-pantai juga penting, termasuk dialog dan kerjasama dengan negara-negara yang memiliki kepentingan maritim di Selat Malaka. Hal ini meliputi pembagian informasi intelijen dan teknik terbaik untuk memerangi *Transnational Organized Crime* (TOC) (Effendi, 2017).

Faktor Sosial dan Ekonomi

Individu atau kelompok mencari cara cepat untuk mendapatkan uang karena kemiskinan yang melanda Masyarakat pesisir, terutama di wilayah Indonesia. Karena dianggap lebih menguntungkan, banyak nelayan yang pendapatannya tidak mencukupi untuk hidup mengakibatkan banyak dari mereka beralih menjadi pelaku kejahatan. Krisis ekonomi di Kawasan Asia pada akhir tahun 1990-an membuat keadaan semakin memburuk, memaksa banyak orang untuk melakukan hal-hal yang melanggar hukum (Estiyantara et al., 2021).

Selain kemiskinan, rendahnya Tingkat Pendidikan juga menjadi faktor yang menyebabkan kejahatan di wilayah tersebut. Keterampilan kerja yang terbatas dan tidak adanya kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan legal yang layak di Masyarakat pesisir karena banyak dari mereka yang tidak memiliki akses ke Pendidikan yang memadai (Estiyantara et al., 2021).

Meningkatnya kejahatan di Selat Malaka juga disebabkan karena lemahnya penegakan hukum dan korupsi pemerintah. Korupsi memungkinkan pelaku kejahatan untuk beroperasi tanpa takut ditindak tegas oleh otoritas. Minimnya patroli keamanan di wilayah perairan yang luas membuat Selat Malaka menjadi tempat yang ideal bagi para perompak untuk bersembunyi. Keterbatasan sumber daya dan teknologi keamanan maritim di negara-negara Pantai juga dapat memperparah situasi ini (Wicaksana, 2020).

Kondisi geografis Selat Malaka juga berkontribusi pada Tingkat kejahatan yang tinggi. Setiap tahun, ribuan kapal melintasi selat yang sangat sibuk untuk membawa barang berharga, seperti minyak dan komoditas lainnya. Kepadatan lalu lintas ini menjadikan kapal-kapal tersebut sebagai sasaran yang mudah bagi para perompak. Banyaknya pulau kecil di sekitar Selat Malaka memberikan tempat persembunyian strategis bagi para pelaku kejahatan untuk menghindari penangkapan (Wicaksana, 2020).

Sengketa Perbatasan

Sengketa perbatasan di Selat Malaka yang melibatkan Indonesia dan Malaysia, yang telah berlangsung selama bertahun-tahun dan meliputi klaim tumpang tindih wilayah maritim. Karena klaim masing-masing negara atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen, yang menyebabkan ketegangan dan insiden di laut. Indonesia dan Malaysia mencapai kesepakatan pada tahun 2023 mengenai batas laut di Selat Malaka dan Laut Sulawesi setelah 18 tahun perundingan. Namun, masalah di Blok Ambalat masih belum terselesaikan sehingga dapat meningkatkan kemungkinan konflik (Fajri, 2023).

Aktivitas nelayan dari kedua negara yang memasuki Kawasan mengakibatkan tumpang tindih secara sengaja atau kurangnya pemahaman tentang batas maritim seringkali memicu insiden. Hal ini menyebabkan penangkapan nelayan dan ketegangan diplomatik, yang dapat berdampak buruk pada Masyarakat di kedua belah pihak (Arsana, 2011).

Pemerintah Indonesia menyatakan bahwa setidaknya sepuluh negara bersengketa dengan Indonesia mengenai wilayah perbatasan maritimnya, termasuk Malaysia di Selat Malaka. Penyelesaian sengketa ini semakin sulit karena banyak klaim yang tumpang tindih. Sangat penting bagi kedua negara untuk tidak hanya berkonsentrasi pada negosiasi bilateral, tetapi juga mempertimbangkan mediasi atau arbitrase sebagai alternatif untuk mencapai kesepakatan yang lebih permanen (Muhammad, 2022).

Walaupun terdapat Upaya untuk menyelesaikan masalah ini melalui negosiasi, masalah masih tetap ada. Situasi dapat menjadi lebih buruk karena korupsi dan penegakan hukum yang lemah, dan dapat menyebabkan pelanggaran batas maritim lebih sering terjadi. Oleh karena itu, penegakan hukum yang lebih ketat dan Kerjasama lintas batas sangat penting untuk mengurangi kejadian dan menumbuhkan kepercayaan antara kedua negara (Mawangi, 2022).

KESIMPULAN

Dalam meningkatkan koordinasi untuk menangani ancaman kejahatan dan mendorong lingkungan *non-konfrontatif*, dibentuklah program ASEAN Coast Guard Forum (ACGF) sebagai bentuk Kerjasama regional di kawasan Asia Tenggara. Pemerintah Indonesia juga melakukan kerjasama

Trilateral antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk memerangi kejahatan yang terjadi di Selat Malaka. Badan Keamanan Laut (Bakamla) mengutamakan Kerjasama penegakan hukum, Sistem Peringatan Dini, Meningkatkan Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana, Operasi Intelijen yang terkoordinasi, serta penerahan partisipasi Masyarakat.

Strategi ini mengakui bahwa kejahatan lintas batas negara yang terjadi karena adanya kedekatan geografis antar negara, membutuhkan tindakan yang kolektif. Untuk menangani Pelanggaran maritim seperti Perampokan, pembajakan, penangkapan ikan ilegal, dan sebagainya, Badan Keamanan Laut (Bakamla) juga menyediakan kapal patroli, pesawat patroli udara maritim, dan personel yang didukung oleh informasi dari Lembaga terkait.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriansyah, A. (2020, June 5). *Bakamla Ungkap Sejumlah Ancaman Keamanan Laut Indonesia*. VOA INDONESIA.
- Ansori, A., Ikhsanudin, A. H., & Suhardono, E. (2017). Sinergi BAKAMLA dengan TNI AL guna penanggulangan tindak pidana di laut dalam rangka penegakan hukum. *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*.
- Arsana, I. M. A. (2011). Insiden Selat Malaka. Detik News. <https://news.detik.com/kolom/d-1615124/insiden-selat-malaka>.
- Badan Keamanan Laut Republik Indonesia. (2024). *Rencana Strategis Bakamla Ri Tahun 2020-2024 Revisi*. Bakamla RI.
- CNN Indonesia. (2022). Pakar Ungkap Penerahan Milisi Nelayan Bisa Imbangi China di Natuna. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220209155558-12-757093/pakar-ungkap-penerahan-milisi-nelayan-bisa-imbangi-china-di-natuna>
- Effendi, M. T. (2017) Fenomena Peningkatan *Transnational Organized Crime (TOC) Piracy* di Selat Malaka Tahun 2010-2014. *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*, 6(1).
- Estiyantara, N. F., Wardani, R. P., & Fitriyono, R. A. (2021). Faktor Kriminolog Penyebab Terjadinya Kejahatan Perompakan Kapal Laut. *Jurnal Gema Keadilan*, 8(3).
- Fajri, D. A. (2023). Indonesia-Malaysia Ingin Selesaikan Sengketa Perbatasan Tahun Depan. TEMPO. <https://www.tempo.co/internasional/indonesia-malaysia-ingin-selesaikan-sengketa-perbatasan-tahun-depan-234857>
- Illham, M., Nur, N. M., & Hipan, N. (2022). Kedudukan badan keamanan laut (bakamla) dalam penegakkan hukum di wilayah laut Indonesia. *Jurnal Yustisiabel*, 6(1), 55-69.
- Iswardhana, M. R., Wibawa A., & Chotimah H. C. (2021). Strategi Keamanan Laut Pemerintah Indonesia untuk Menjaga Keamanan Maritim. *NUSANTARA Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 8(5). <http://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/nusantara/index>
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. (2023). Peluncuran API Hub dan Dashboard Analytics Dukung Penegakan Hukum di Wilayah Perairan dan Yurisdiksi Indonesia.

<https://maritim.go.id/detail/peluncuran-api-hub-dan-dashboard-analytics-dukung-penegakan-hukum-di-wilayah-perairan-dan-yurisdiksi-indonesia>

- 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.
- Latusia, J. C. E. (2021). Tindakan Perompakan di Laut Dalam Perspektif ASEAN. *TATOHI Jurnal Ilmu Hukum*, 1.
- Lestari, I. F. (2024). Optimalisasi Peranan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Dalam Menjaga Keamanan Dan Kedaulatan Perairan Indonesia (Meninjau Kewenangan Bakamla Dalam UU Kelautan Dan RUU Kelautan). *Artikel Hukum - Badan Pembinaan Hukum Nasional*. <https://rechtsvinding.bphn.go.id/?page=artikel&berita=926>
- Manullang, A. J. (2023). Mendorong Upaya Peningkatan Keamanan Maritim ASEAN: Kepemimpinan Indonesia dalam ASEAN Coast Guard Forum. Dalam *Jurnal Hubungan Luar Negeri* (Vol. 8, Nomor 2).
- Mawangi, G. T. (2023). Indonesia-Malaysia Komitmen Tuntaskan Sengketa Perbatasan Termasuk Di Ambalat. ANTARA. <https://kl.antaranews.com/berita/20331/indonesia-malaysia-komitmen-tuntaskan-sengketa-perbatasan-termasuk-di-ambalat>.
- Muhammad, M. (2022). Penyelesaian Sengketa Perbatasan RI-Malaysia Jadi Prioritas Malaysia. Kompas.com. https://www.kompas.id/baca/internasional/2022/12/29/penyelesaian-sengketa-perbatasan-ri-malaysia-jadi-prioritas-malaysia?open_from=Tagar_Page.
- Nurwahidin, A., & Utomo, A. W. (2020). Kepentingan Negara-Negara Pantai Menghadapi Ancaman Transnasional Non-State Actor Di Selat Malaka. *J. Marit. Indones*, 8, 189-217.
- Pashya, M. H., & Gozali, G. (2023). Tugas Bakamla dan Tantangan dalam Menjaga Laut Indonesia. *THC Insights*.
- Patrio, Z. (2022). Strategi Bakamla RI Dalam Menjaga Keamanan dan Kedaulatan Indonesia di Laut Natuna Utara. *Aufklarung: Jurnal Pendidikan, Sosial dan Humaniora*, 2(4), 290-300.
- Rahman, M. A., Pameli, A., Hapsari, Y., Achmad, Y.F., & Sadariawati, R. (2023). *Economic, Security and Environmental Impacts of the Decline of Maritime Glory*. *Jurnal Kemaritiman: Indonesian Journal of Maritime*, 4. <https://doi.org/10.17509/ijom.v4i1.60298>
- Ridho, M., & Sudirman, A. (2020). Signifikansi Keamanan Maritim di ASEAN. *MANDALA: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 3. <https://doi.org/10.33822/mjhi.v3i2.2174>
- Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective*, 1(1), 1-21.
- Sajidin, M., Saputra, I., & Nofiasari, W. (2023). *Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Kejahatan Transnasional Di Asia Tenggara Indonesian Maritime Security Strategy In Dealing With Transnational Crime Threats In Southeast Asia*.

- Setyawan, Nicky. (2019). *Geomaritime Indonesia: kajian histori, sumberdaya dan teknologi menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia*. Badan Informasi Geospasial.
- Simanjuntak, M. (2018). *Konvensi PBB 1982 Tentang Hukum Laut: Makna dan Manfaatnya Bagi Bangsa Indonesia*. Mitra Wacana Media.
- Suproboningrum, L. (2018). Peran Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura untuk Menekan Angka Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka. *Jurnal Hubungan Internasional*, 11(1).
- Suproboningrum, L., & Kurniawan, Y. (2018). Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura Di Selat Malaka. *Jurnal Politica Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri dan Hubungan Internasional*, 8(2).
- Sutyoko, M. Z. P., Putranti, I. R., & Hanura, M. (2022). Strategi Pertahanan Ruang Angkasa Amerika Serikat Dalam Menghadapi Militerisasi Ruang Angkasa Tiongkok. *Journal of International Relations*, 8(4).
- The Jakarta Post. (2023). Tumpas Aksi Bajak Laut di Selat Malaka. <https://www.thejakartapost.com/id/opinion/2023/05/04/the-pirates-of-the-strait.html>
- Turi, T. M., Sudiarto, A., & Warka, W. (2023). Implementasi Pengamanan Laut oleh Bakamla RI di Wilayah Perairan Indonesia dan Yurisdiksi Indonesia. *Jurnal Kewarganegaraan*, 7(2).
- Wicaksana, A. (2020). Strategi Keamanan Republik Indonesia di Selat Malaka. *Independence Journal Of International Studies*, 1.
- Yosarie, I. (2021). Masalah Perlibatan Masyarakat Dalam Pertahanan. *Institute for Democracy and Peace*. <https://setara-institute.org/masalah-perlibatan-masyarakat-dalam-pertahanan/>
- Zed, M. (2008). *Metode penelitian kepustakaan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.