

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, yang terdiri dari lebih dari 17.000 pulau dengan luas wilayah perairan mencapai sekitar 65% dari total wilayah nasional. Berdasarkan ketentuan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, wilayah laut Indonesia mencakup ±3,2 juta km², menjadikannya sebagai salah satu negara dengan yurisdiksi laut terluas di dunia.¹ Selain itu, Indonesia memiliki garis pantai sepanjang lebih dari 95.000 km, terpanjang kedua setelah Kanada.² Kondisi geografis ini menempatkan Indonesia pada posisi strategis dalam jalur perdagangan internasional serta memberikan potensi sumber daya kelautan yang sangat besar, baik dari segi sumber daya hayati maupun non-hayati.

Sebagai upaya mengoptimalkan potensi tersebut, Presiden Prabowo Subianto mencanangkan visi pembangunan maritim yang berkelanjutan melalui pendekatan ekonomi biru (*blue economy*), yang menjadi salah satu pilar utama dalam visi Asta Cita pemerintahan 2024–2029. Visi ini diwujudkan melalui berbagai program strategis, seperti perluasan kawasan konservasi laut, penerapan kebijakan penangkapan ikan terukur berbasis kuota, pengembangan

¹ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, Annex I dan Article 57.

² Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. *Profil Kelautan Indonesia 2022*. Jakarta: KKP, 2022.

budidaya berkelanjutan di pesisir, laut, dan darat, serta pengawasan dan pengendalian kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil.³

Namun demikian, capaian dari program-program tersebut masih belum optimal dalam menggerakkan pertumbuhan ekonomi secara nasional. Data Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam lima tahun terakhir hanya sebesar 3,39%, jauh di bawah target nasional sebesar 6–7% per tahun yang diperlukan untuk mencapai visi *Indonesia Emas 2045*.⁴ Ketimpangan ini mencerminkan bahwa potensi kekayaan laut Indonesia belum dimanfaatkan secara optimal sebagai penggerak utama pembangunan ekonomi. Pengelolaan sumber daya kelautan yang belum terintegrasi, lemahnya infrastruktur maritim, dan terbatasnya inovasi dalam pemanfaatan ekonomi laut menjadi hambatan utama dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Potensi ekonomi maritim Indonesia tersebar luas di berbagai sektor strategis yang saling terintegrasi, antara lain perikanan tangkap dan budidaya, pariwisata bahari, energi laut terbarukan, transportasi laut, pertambangan sumber daya mineral bawah laut, serta pengembangan bioteknologi kelautan.⁵ Selain itu, laporan dari Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan (PKSPL)

³ Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. "Menteri Trenggono Tancap Gas Implementasikan Ekonomi Biru di Periode Kedua Sokong Astacita Prabowo-Gibran.". <https://www.kkp.go.id/news/news-detail/menteri-trenggono-tancap-gas-implementasikan-ekonomi-biru-di-periode-kedua-sokong-astacita-prabowo-gibran-vlEM.html>

⁴ Badan Pusat Statistik (BPS). *Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan IV 2023*. Jakarta: BPS, 2023.

⁵ Indonesia Global Maritime Forum, *Potensi Ekonomi Maritim Indonesia*, diakses 2 Januari 2025, <https://www.igmfound.com/potensi-ekonomi/>.

IPB juga menyoroti potensi ekonomi kelautan Indonesia yang luar biasa besar, mencakup perikanan budidaya, industri bioteknologi kelautan, pariwisata bahari, energi terbarukan dari laut, industri dan jasa maritim, serta sumber daya wilayah pulau-pulau kecil.⁶ Masing-masing sektor tersebut menyimpan nilai ekonomi tinggi dan memiliki potensi untuk mendorong transformasi struktural ekonomi nasional dari ekonomi berbasis daratan ke arah ekonomi berbasis kelautan (*blue economy*). Berdasarkan data Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, potensi ekonomi kelautan Indonesia diperkirakan mencapai USD 1,33 triliun per tahun.⁷ Estimasi ini menunjukkan bahwa laut bukan hanya sebagai ruang geografis atau ekosistem ekologis, tetapi juga sebagai sumber pertumbuhan ekonomi baru yang menjanjikan.

Jika dikelola secara efektif, sektor kelautan diproyeksikan mampu memberikan kontribusi lebih dari 20% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional.⁸ Namun, realisasi kontribusi tersebut masih jauh dari harapan. Data terbaru menunjukkan bahwa kontribusi sektor kelautan dan perikanan terhadap PDB Indonesia baru mencapai sekitar 7,2%, dengan kecenderungan stagnan dalam beberapa tahun terakhir.⁹ Hal ini disebabkan oleh sejumlah tantangan mendasar, antara lain keterbatasan infrastruktur dan konektivitas antarwilayah

⁶ Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan (PKSPL) IPB, "Jalan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia," diakses 2 Januari 2025, <https://pkspl.ipb.ac.id/jalan-indonesia-menuju-poros-maritim-dunia/>.

⁷ Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI. *Potensi Ekonomi Maritim Indonesia: Peluang dan Tantangan*. Jakarta: Kemenko Marves, 2023.

⁸ World Bank. *Indonesia Marine Economy Outlook*. Washington D.C.: World Bank, 2022.

⁹ Badan Pusat Statistik. *Produk Domestik Bruto Indonesia Menurut Lapangan Usaha 2023*. Jakarta: BPS, 2023.

kepulauan, rendahnya investasi di sektor kelautan, lemahnya riset dan inovasi kelautan, serta kurang optimalnya tata kelola lintas sektor yang terfragmentasi.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 2,7 juta km² yang kaya akan sumber daya hayati dan non-hayati. Sektor perikanan Indonesia, merupakan salah satu yang terbesar di dunia, dengan potensi lestari sebesar 12,54 juta ton per tahun. Namun realisasi penangkapan ikan pada 2023 hanya sekitar 7,25 juta ton.¹⁰ Hal ini menunjukkan bahwa hampir setengah dari potensi perikanan belum termanfaatkan, yang seandainya dimaksimalkan bisa menambah devisa ekspor dan menyerap tenaga kerja dalam jumlah besar.

Sektor pariwisata bahari juga memiliki peluang besar. Data Kementerian Pariwisata menyebutkan bahwa wisatawan mancanegara yang datang untuk menikmati destinasi bahari seperti Raja Ampat, Wakatobi, dan Labuan Bajo mengalami peningkatan signifikan sebelum pandemi, dengan rata-rata pertumbuhan 15% per tahun.¹¹ Namun, keterbatasan infrastruktur pelabuhan dan konektivitas antarpulau menjadi hambatan utama berkembangnya wisata bahari secara inklusif.

Sektor energi laut seperti arus laut, gelombang, dan pasang surut juga masih belum tersentuh secara serius. Padahal, potensi energi laut Indonesia

¹⁰ Ukon Ahmad Furkon dkk, *Korporasi Nelayan: Mewujudkan Nelayan Berdaya Dan Sejahtera Menuju Indonesia Emas 2045* (Jakarta Selatan: Gagas Media, 2024).

¹¹ Andrean W. Finaka, "Indonesia Makin Banyak Dikunjungi Turis," *Indonesiabaik.Id*, last modified 2023, accessed January 2, 2025, <https://www.indonesiabaik.id/infografis/indonesia-makin-banyak-dikunjungi-turis#:~:text=0%20Komentar&text=Indonesiabaik.id%20%2D%20Badan%20Pusat%20Statistik,28%25%20dibandingkan%20periode%202021%20lalu>

diperkirakan mencapai 60 GW, dan hanya kurang dari 1% yang telah dimanfaatkan.¹² Di tengah kebutuhan transisi energi nasional, pemanfaatan energi laut dapat mendukung target penurunan emisi dan mendorong ekonomi hijau.

Potensi besar ini sayangnya belum menjadi penopang utama pertumbuhan ekonomi nasional. Ketergantungan terhadap sektor daratan dan industri ekstraktif konvensional seperti batu bara dan kelapa sawit masih sangat dominan. Pada 2023, sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan hanya menyumbang 12,53% dari PDB nasional, dan dari angka itu, subsektor kelautan sangat kecil porsinya.¹³ Sementara itu, angka kemiskinan di wilayah pesisir cenderung lebih tinggi dibandingkan rata-rata nasional, menunjukkan ketimpangan pembangunan yang nyata.

Sebagai contoh, di Kabupaten Lembata, Nusa Tenggara Timur, potensi perikanan dan rumput laut tinggi, namun fasilitas penyimpanan (*cold storage*) dan infrastruktur pelabuhan sangat minim. Di Sumba Barat Daya, potensi energi surya dan angin melimpah tetapi belum tersentuh investasi karena tidak ada jaringan transmisi dan insentif yang mendukung. Kurangnya dukungan infrastruktur menghambat nilai tambah lokal dan mendorong perpindahan mata pencaharian masyarakat pesisir ke sektor informal.

¹² <https://www.esdm.go.id/id/media-center/arsip-berita/petakan-potensi-laut-indonesia-kepala-bbsp-gl-17-titik-capai-60-gw->, diakses pada tanggal 2 Januari 2025.

¹³ [https://data.goodstats.id/statistic/kontribusi-pertanian-pada-pdb-capai-lebih-dari-12-esk17#:~:text=Kontribusi%20Subsektor%20Pertanian%20dalam%20PDB%202023&text=Menurut%20Badan%20Pusat%20Statistik%20\(BPS,%20C13%25%20dibanding%20tahun%20sebelumnya.,](https://data.goodstats.id/statistic/kontribusi-pertanian-pada-pdb-capai-lebih-dari-12-esk17#:~:text=Kontribusi%20Subsektor%20Pertanian%20dalam%20PDB%202023&text=Menurut%20Badan%20Pusat%20Statistik%20(BPS,%20C13%25%20dibanding%20tahun%20sebelumnya.,) diakses pada tanggal 2 Januari 2025

Permasalahan dalam tata kelola kelautan Indonesia semakin kompleks apabila ditinjau dari aspek regulasi. Regulasi yang tumpang tindih dan bahkan saling bertentangan kerap melemahkan efektivitas pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan. Salah satu contoh nyata adalah terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2023 tentang Pengelolaan Hasil Sedimentasi Laut, yang kemudian diperkuat oleh Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 16 Tahun 2024 tentang Dokumen Perencanaan Pengelolaan Hasil Sedimentasi. Kedua regulasi ini pada dasarnya membuka kembali peluang ekspor pasir laut yang sebelumnya telah dilarang melalui Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 177 Tahun 2003, dengan dalih pengelolaan hasil sedimentasi laut.¹⁴ Padahal, Pasal 2 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan secara tegas mengamanatkan bahwa pemanfaatan sumber daya laut harus dilandaskan pada prinsip keberlanjutan dan berwawasan lingkungan.¹⁵ Dengan demikian, pembukaan kembali keran ekspor pasir laut tidak hanya bertentangan dengan semangat undang-undang tersebut, tetapi juga merupakan kemunduran dalam komitmen Indonesia terhadap pembangunan berkelanjutan yang menjadi agenda nasional dan global. Ironisnya, kebijakan ini diberlakukan hanya beberapa bulan setelah Indonesia menjadi tuan rumah Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20 tahun 2022 yang mengusung tema “*Recover Together, Recover Stronger*”, dengan fokus pada

¹⁴ Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2023 tentang Pengelolaan Hasil Sedimentasi Laut*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 55; dan Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Keputusan Menteri KP Nomor 16 Tahun 2024 tentang Dokumen Perencanaan Pengelolaan Hasil Sedimentasi Laut*.

¹⁵ Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294, Pasal 2.

pemulihan global yang inklusif dan berkelanjutan. Keputusan pemerintah tersebut menuai kritik dari berbagai kalangan, termasuk akademisi, organisasi lingkungan seperti Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI), serta komunitas nelayan lokal, khususnya di wilayah Kepulauan Riau yang ditetapkan sebagai zona eksploitasi pasir laut. Penolakan ini mencerminkan kekhawatiran akan degradasi ekosistem laut, hilangnya ruang hidup masyarakat pesisir, serta ancaman terhadap keberlanjutan jangka panjang sektor kelautan nasional.¹⁶

Selain persoalan substansi regulasi, permasalahan krusial lainnya juga terletak pada aspek kelembagaan dalam sistem hukum kelautan Indonesia. Saat ini, terdapat setidaknya tujuh institusi utama yang memiliki otoritas untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum di wilayah laut, yakni: Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI; Kepolisian Perairan dan Udara (Polairud) di bawah Kepolisian Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002; Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan diperkuat melalui Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022; Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen PSDKP) berdasarkan Undang-Undang Perikanan; Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan

¹⁶ Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI), "Pernyataan Sikap WALHI Terkait Kebijakan Ekspor Pasir Laut," Siaran Pers, Mei 2023, <https://www.walhi.or.id>.

Laut; Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang beroperasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan; serta Satuan Tugas Pemberantasan Ilegal Fishing yang dibentuk melalui kebijakan lintas sektor. Banyaknya institusi yang memiliki mandat serupa ini telah menimbulkan tumpang tindih kewenangan, konflik yurisdiksi, dan lemahnya koordinasi dalam implementasi penegakan hukum di wilayah laut Indonesia. Masing-masing lembaga memiliki dasar hukum tersendiri, struktur komando yang tidak saling terhubung, serta perbedaan dalam alokasi anggaran dan sumber daya. Kondisi ini berakibat pada tidak tercapainya sinergi kelembagaan yang efektif, sehingga menghambat upaya penegakan hukum kelautan yang terpadu, efisien, dan berkelanjutan.

Penelitian Orin Gusta Andini menunjukkan bahwa tumpang tindih kewenangan ini menimbulkan ketidakpastian operasional di lapangan.¹⁷ Dalam praktiknya, kerap terjadi ketidaksepakatan antar lembaga mengenai siapa yang berwenang menangkap pelaku pelanggaran, memproses hukum, serta membawa perkara ke pengadilan. Perbedaan SOP, ketidakterpaduan data, dan keterbatasan interoperabilitas teknologi antar lembaga memperlambat respons hukum terhadap tindak pidana di laut.

Data TNI AL mencatat bahwa sepanjang 2023 terjadi 17 kasus *illegal fishing*, 31 kasus penyelundupan bahan bakar (*illegal oil*), dan 38 kasus *illegal*

¹⁷ Orin Gusta Andini, "Evaluasi Pembangunan Hukum di Kutai Kartanegara: Tantangan dan Peluang Berdasarkan Indeks Pembangunan Hukum," *INNOVATIVE: Journal of Social Science Research*, Vol. 5, No. 2 (2025): 3261–3278

mining. Namun, hanya sebagian kecil yang berhasil diproses hingga pengadilan. Banyak kasus berhenti pada tahap penyidikan awal akibat lemahnya sinergi kelembagaan dan koordinasi penindakan. Bahkan seringkali terjadi patroli ganda, perselisihan antar aparat, dan tumpang tindih yurisdiksi yang berdampak pada ketidakefektifan pengawasan.

Ketiadaan sistem komando terpadu dalam penanganan pelanggaran hukum kelautan di Indonesia telah menimbulkan berbagai permasalahan serius, antara lain lambannya respons terhadap insiden di laut, tumpang tindih kewenangan antar instansi, serta ketidakkonsistenan dalam pelaksanaan penegakan hukum. Ketidadaan sistem komando terpadu dalam penegakan hukum kelautan Indonesia tercermin secara nyata dalam insiden penangkapan kapal ikan asing berbendera Vietnam oleh kapal pengawas Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) di wilayah Laut Natuna Utara pada tahun 2020. Pada peristiwa tersebut, kapal pengawas KKP menangkap kapal nelayan Vietnam yang melakukan penangkapan ikan secara ilegal di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia. Namun, proses penegakan hukum tersebut mendapat intervensi langsung dari Vietnam *Coast Guard*, yang secara agresif menabrakkan kapalnya ke kapal KKP demi membebaskan kapal nelayannya.¹⁸ Situasi ini memperlihatkan lemahnya koordinasi antara KKP dan TNI Angkatan Laut, yang memiliki otoritas pertahanan serta kapabilitas tempur di laut,

¹⁸ [https://kkp.go.id/dipsdkp/sempat-terjadi-insiden-dengan-kapal-patrol-vietnam-kkp-usir-dua-kapal-ikan-asing-ilegal-di-laut-natuna-utara65c3086acfd43/detail.html#:~:text=JAKARTA%20\(01/11\)%2D%20Kapal,Jumat%20\(30/10\).](https://kkp.go.id/dipsdkp/sempat-terjadi-insiden-dengan-kapal-patrol-vietnam-kkp-usir-dua-kapal-ikan-asing-ilegal-di-laut-natuna-utara65c3086acfd43/detail.html#:~:text=JAKARTA%20(01/11)%2D%20Kapal,Jumat%20(30/10).) Diakses pada tanggal 12 Meret 2025.

sehingga tidak dapat memberikan dukungan taktis yang diperlukan dalam menghadapi pelanggaran lintas yurisdiksi dan ancaman terhadap kedaulatan negara. Padahal, dalam konteks menjaga kedaulatan wilayah laut, semestinya KKP mendapat dukungan langsung dari TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut. Ketidakterpaduan antar lembaga ini menimbulkan kesenjangan operasional yang berdampak langsung pada efektivitas penegakan hukum di laut Indonesia.

Insiden tersebut menunjukkan kelemahan koordinasi antar lembaga penegak hukum di laut, di mana masing-masing institusi seperti KKP, TNI AL, dan Badan Keamanan Laut (Bakamla) memiliki kewenangan yang bersifat sektoral dan tidak berada di bawah satu struktur komando operasional yang terintegrasi. Akibatnya, upaya penegakan hukum sering kali bersifat parsial, tidak sistematis, serta kurang efektif dalam menjamin kedaulatan dan keamanan maritim nasional.¹⁹ Ketidaksinergisan ini bertentangan dengan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia yang mensyaratkan kemampuan negara dalam mengelola dan mengamankan wilayah lautnya secara berdaulat dan berkelanjutan.

Permasalahan disharmoni regulasi turut memperburuk tata kelola sektor kelautan nasional. Hingga saat ini, regulasi yang mengatur urusan kelautan tersebar dalam berbagai undang-undang sektoral, antara lain Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan, Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009

¹⁹ Anwar, Dewi Fortuna. "Koordinasi Lintas Sektor dalam Penegakan Hukum Laut." *Jurnal Hukum Internasional*, Vol. 17, No. 2 (2021): 233–245.

tentang Perikanan (sebagai revisi dari Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004), Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, serta Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja beserta berbagai peraturan pelaksanaannya. Meskipun masing-masing regulasi tersebut mengatur aspek-aspek penting dalam bidang kelautan, belum terdapat satu pun payung hukum tunggal yang mampu mengintegrasikan dan mengharmoniskan norma serta kewenangan yang tersebar dalam berbagai peraturan tersebut. Sebagai contoh, Undang-Undang Kelautan memberikan kewenangan signifikan kepada Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam hal *coast guard* Indonesia yang bertugas sebagai pengelola keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan yurisdiksi maritim, namun Undang-Undang Perairan justru menempatkan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) sebagai otoritas utama dalam aspek pengawasan wilayah laut. Perbedaan pendekatan kewenangan ini menimbulkan tumpang tindih institusional yang berdampak pada tidak efisiennya pelaksanaan fungsi pengawasan, penegakan hukum, dan pengelolaan sumber daya di wilayah yurisdiksi laut Indonesia. Situasi ini memperlihatkan pentingnya penyusunan suatu kerangka hukum kelautan nasional yang komprehensif dan terkoordinasi guna memastikan keterpaduan kebijakan lintas sektor dalam rangka mendukung visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Di sisi lain, aspek budaya hukum (*legal culture*) juga menjadi hambatan. Pemerintah cenderung menitikberatkan pembangunan pada daratan. Dalam konteks ini, masyarakat pesisir sering kali tidak dilibatkan dalam perumusan kebijakan maritim. Banyak program pemerintah bersifat *top-down*, tanpa

memperhatikan kearifan lokal. Hal ini menyebabkan minimnya rasa memiliki terhadap kebijakan kelautan dan berdampak pada rendahnya partisipasi masyarakat.

Salah satu contoh konkret ketegangan antara kepentingan ekonomi dan keberlanjutan sosial-ekologis di wilayah pesisir dapat ditemukan dalam kasus proyek reklamasi Teluk Indonesia. Proyek ini mendapatkan penolakan yang signifikan dari komunitas nelayan tradisional karena dinilai telah mengakibatkan kerusakan ekosistem pesisir, menurunkan produktivitas wilayah tangkapan ikan, serta mengancam keberlanjutan mata pencaharian masyarakat pesisir yang bergantung pada sumber daya laut secara langsung.²⁰ Perubahan bentang alam akibat reklamasi, seperti terganggunya pola arus laut dan hilangnya zona pasang surut, turut mempersempit ruang hidup masyarakat pesisir yang telah lama mendiami wilayah tersebut.²¹

Namun demikian, pelaksanaan proyek tersebut menunjukkan lemahnya partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan dan pengambilan keputusan. Instrumen konsultasi publik yang tersedia tidak dijalankan secara efektif, sehingga suara masyarakat pesisir kerap terpinggirkan dalam kebijakan yang berdampak langsung terhadap kehidupan mereka.²² Dalam konteks pembangunan kelautan yang berkelanjutan dan berkeadilan, praktik semacam

²⁰ Muhammad Yusuf dan Ahmad Hidayat, *Dampak Sosial Ekonomi Reklamasi Teluk Jakarta terhadap Nelayan Tradisional* (Jakarta: Wahana Lingkungan Hidup Indonesia, 2018), 5–7.

²¹ Henri Subagiyo, “Reklamasi Teluk Jakarta dan Keadilan Ekologis,” *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia* 4, no. 2 (2019): 130–133.

²² Komisi Nasional Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, *Laporan Hasil Pemantauan Reklamasi Teluk Jakarta: Pelanggaran Hak Asasi Manusia atas Hak Ekonomi, Sosial dan Budaya Nelayan Tradisional* (Jakarta: Komnas HAM, 2020), 10–15.

ini mencerminkan belum optimalnya penerapan prinsip inklusivitas dan keadilan ekologis, serta menunjukkan bahwa orientasi kebijakan masih lebih condong kepada akumulasi kapital melalui investasi daripada perlindungan terhadap hak-hak ekonomi dan sosial masyarakat pesisir.

Melihat kondisi ini, terdapat benang merah yang menghubungkan antara lemahnya regulasi, tumpang tindih kelembagaan, orientasi eksploitasi jangka pendek, dan rendahnya pemberdayaan masyarakat pesisir. Kombinasi permasalahan ini menghambat Indonesia dalam mewujudkan cita-cita sebagai Poros Maritim Dunia.

Untuk menjawab tantangan tersebut, dibutuhkan pendekatan politik hukum yang konstruktif. Politik hukum kelautan harus diarahkan pada pembentukan regulasi yang harmonis, berlandaskan prinsip keberlanjutan, serta memperkuat peran masyarakat pesisir sebagai subjek utama pembangunan maritim. Konstruktivisme hukum perlu diaktualisasikan dengan merevisi dan menyatukan regulasi kelautan yang tersebar, serta memperkuat kelembagaan dalam satu komando maritim nasional.

Dengan pendekatan tersebut, diharapkan kebijakan hukum kelautan dapat benar-benar mendukung kesejahteraan masyarakat, menjaga ekosistem laut, dan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, dan berkelanjutan.

Dengan demikian, penguatan sektor maritim bukan hanya penting dari segi geopolitik, tetapi juga merupakan solusi strategis untuk mendorong

pertumbuhan ekonomi yang inklusif, meningkatkan ketahanan pangan dan energi, serta memperkecil kesenjangan wilayah. Namun, untuk mencapai itu diperlukan pembenahan serius dari sisi regulasi, kelembagaan, infrastruktur, dan pemberdayaan masyarakat pesisir secara berkelanjutan.

Berbagai studi terdahulu telah berkontribusi dalam mengkaji dinamika pembangunan hukum kelautan Indonesia dari berbagai sudut pandang. Syamsul Huda, menyoroti lemahnya koordinasi antar lembaga penegak hukum di laut dan mengusulkan perlunya penguatan peran Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai institusi utama dalam pengawasan maritim.²³ Sementara itu, Nenden Sri Rahayu, menggarisbawahi pentingnya reformulasi kebijakan pengelolaan wilayah pesisir yang berlandaskan pada prinsip keadilan ekologis dan keberlanjutan.²⁴ Meskipun relevan, mayoritas kajian tersebut cenderung bersifat sektoral dan tidak mengelaborasi secara sistematis keterkaitan antara substansi hukum dan struktur kelembagaan penegakan hukum kelautan.

Dari pembacaan kritis terhadap literatur yang ada, dapat disimpulkan bahwa masih terdapat kesenjangan penelitian yang cukup signifikan. Pertama, belum ditemukan kajian yang secara simultan dan mendalam membahas integrasi antara substansi hukum kelautan dan struktur kelembagaan penegakan hukum sebagai satu sistem hukum yang utuh. Kedua, belum ada penelitian yang menggunakan pendekatan konstruktivisme hukum untuk merumuskan

²³ Syamsul Huda, *Koordinasi Penegakan Hukum Laut di Indonesia: Tinjauan Terhadap Kelembagaan Bakamla*, Jurnal Hukum Internasional, Vol. 18, No. 2 (2020): 117–135.

²⁴ Nenden Sri Rahayu, *Keadilan Ekologis dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir Berkelanjutan*, Jurnal Hukum & Pembangunan, Vol. 51, No. 1 (2021): 56–72.

pembaruan sistem hukum kelautan Indonesia yang adaptif terhadap konteks sosial-ekologis, inklusif terhadap kepentingan masyarakat pesisir, dan berorientasi pada prinsip pembangunan berkelanjutan. Ketiga, keterkaitan antara disharmoni regulasi, tumpang tindih kewenangan antar lembaga, dan rendahnya kesejahteraan masyarakat pesisir belum dijadikan fokus utama dalam penelitian-penelitian sebelumnya, padahal aspek-aspek tersebut sangat krusial untuk mewujudkan visi strategis Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Berdasarkan latar belakang dan kesenjangan tersebut, maka dapat dirumuskan pernyataan masalah yang menjadi pijakan utama dalam penelitian ini, yaitu: Sistem hukum kelautan Indonesia hingga saat ini belum mampu membentuk tata kelola maritim yang efisien, terkoordinasi, dan berkeadilan karena masih diwarnai oleh disharmoni regulasi, tumpang tindih kewenangan kelembagaan, serta belum dikonstruksi berdasarkan pendekatan hukum yang responsif terhadap kebutuhan masyarakat pesisir dan prinsip keberlanjutan. Pernyataan ini menjadi pijakan dasar bagi peneliti untuk merumuskan masalah yang lebih spesifik, sebagaimana dijabarkan dalam rumusan masalah pada bagian berikutnya.

B. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang serta identifikasi masalah di atas, dapat dirumuskan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana problematika yuridis hukum kelautan Indonesia dalam mendukung visi Poros Maritim Dunia?

2. Bagaimana disharmoni regulasi dan tumpang tindih kewenangan kelembagaan memengaruhi efektivitas penegakan hukum kelautan di Indonesia?
3. Bagaimana pendekatan konstruktivisme hukum dapat digunakan untuk membangun sistem hukum kelautan yang lebih harmonis, berkeadilan, dan berkelanjutan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang hendak dicapai dalam penelitian ini berdasarkan rumusan masalah di atas adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kondisi politik hukum kelautan Indonesia dalam mendukung visi Poros Maritim Dunia.
2. Untuk mengetahui disharmoni regulasi dan tumpang tindih kewenangan kelembagaan memengaruhi efektivitas penegakan hukum kelautan di Indonesia.
3. Untuk mengetahui pendekatan konstruktivisme hukum dapat digunakan untuk membangun sistem hukum kelautan yang lebih harmonis, berkeadilan, dan berkelanjutan.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang berarti baik dalam ranah keilmuan maupun dalam praktik penyusunan kebijakan hukum kelautan di Indonesia. Kegunaan penelitian ini dijabarkan sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khazanah ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum kelautan dan pembangunan sistem hukum nasional. Dengan menggunakan pendekatan konstruktivisme hukum sebagai landasan analisis, penelitian ini berupaya menghadirkan perspektif alternatif dalam merumuskan sistem hukum kelautan yang adaptif, inklusif, dan berpihak pada prinsip keadilan sosial-ekologis. Selain itu, penelitian ini juga memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori politik hukum dan sistem hukum terintegrasi (legal substance dan legal structure) dalam konteks tata kelola maritim, yang masih terbatas dalam kajian akademik hukum saat ini.

2. Kegunaan Praktis

Secara praktis, penelitian ini memiliki sejumlah kegunaan sebagai berikut:

- Bagi penulis, penelitian ini merupakan media pengembangan kapasitas akademik dan analitis dalam memahami, mengkaji, dan merumuskan solusi atas permasalahan hukum kelautan nasional secara sistematis, kritis, dan berbasis teori hukum progresif.
- Bagi pemerintah dan pembuat kebijakan, hasil penelitian ini dapat menjadi masukan substantif dalam merancang kebijakan dan regulasi kelautan yang lebih harmonis, terkoordinasi, dan berorientasi pada visi Poros Maritim Dunia, serta dalam mengatasi tumpang tindih

kewenangan antar lembaga yang saat ini masih menjadi hambatan struktural.

- Bagi lembaga penegak hukum dan instansi sektoral, penelitian ini memberikan pemetaan mengenai kelemahan koordinasi kelembagaan dan fragmentasi kebijakan yang berdampak pada efektivitas penegakan hukum kelautan, sekaligus menawarkan kerangka integrasi kelembagaan yang lebih fungsional.
- Bagi masyarakat, khususnya komunitas pesisir, penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran akan pentingnya sistem hukum yang berpihak pada perlindungan hak dan keberlanjutan ekonomi masyarakat maritim, serta membuka ruang bagi partisipasi publik dalam pembentukan dan implementasi kebijakan kelautan.

Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memberikan sumbangsih bagi pengembangan teori hukum, tetapi juga berpotensi menjadi rujukan praktis dalam reformasi kebijakan hukum kelautan Indonesia yang berkeadilan dan berkelanjutan.

E. Penegasan Istilah

Untuk menjamin kejelasan makna dan menghindari perbedaan interpretasi terhadap istilah-istilah kunci yang digunakan dalam penelitian ini, maka perlu dilakukan penegasan secara konseptual dan operasional. Penegasan istilah ini dimaksudkan agar pembaca memiliki pemahaman yang sama mengenai fokus kajian yang diteliti, sekaligus menjadi landasan dalam pembentukan kerangka berpikir penelitian.

1. Konstruktivisme Hukum

Konstruktivisme hukum merupakan pendekatan yang memandang hukum sebagai suatu konstruksi sosial yang dibentuk dan terus dibentuk kembali oleh realitas masyarakat. Berbeda dengan positivisme hukum yang menekankan pada hukum tertulis dan formalitas normatif, pendekatan konstruktivisme justru menempatkan hukum sebagai hasil dialektika antara teks hukum, aktor sosial, dan konteks sosiologis tempat hukum itu beroperasi. Dalam pendekatan ini, hukum bersifat dinamis dan harus adaptif terhadap nilai, kebutuhan masyarakat, dan perkembangan zaman.

Satjipto Rahardjo, tokoh utama dalam pemikiran hukum progresif di Indonesia, menekankan bahwa hukum harus dijadikan alat pembaruan sosial (*law as a tool of social engineering*), dan tidak boleh hanya menjadi instrumen kekuasaan atau pengatur semata.²⁵ Pendekatan ini penting dalam konteks hukum kelautan karena isu-isu maritim tidak hanya menyangkut hukum tertulis, tetapi juga berkaitan erat dengan relasi sosial, ketimpangan akses terhadap sumber daya, hingga perlindungan terhadap ekosistem laut. Secara operasional, konstruktivisme hukum dalam penelitian ini menjadi kerangka untuk mengevaluasi serta merumuskan sistem hukum kelautan yang lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat pesisir dan tantangan lingkungan.

²⁵ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006), 15.

2. Hukum Kelautan

Istilah hukum kelautan dalam penelitian ini tidak dibatasi hanya pada pengaturan hukum tentang laut secara teknis atau geografis. Secara konseptual, hukum kelautan mencakup segala norma hukum, baik nasional maupun internasional, yang mengatur kegiatan manusia di wilayah laut, termasuk pengelolaan sumber daya laut, perlindungan lingkungan maritim, yurisdiksi negara atas zona-zona laut, serta pengaturan pelayaran dan keamanan laut.²⁶

Dalam kerangka hukum internasional, acuan utama hukum kelautan adalah *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, yang menetapkan batas-batas yurisdiksi seperti laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE), dan landas kontinen. Dalam konteks Indonesia, hukum kelautan meliputi berbagai peraturan seperti Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, dan regulasi sektoral lainnya. Secara operasional, dalam penelitian ini hukum kelautan akan dikaji melalui dua dimensi utama: (1) legal substance yakni substansi atau materi peraturan perundang-undangan kelautan, dan (2) legal structure, yaitu sistem kelembagaan dan penegakan hukum yang menjalankan fungsi pengawasan dan perlindungan di laut.

²⁶ David Attard et al., *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I – The Law of the Sea*, (Oxford: Oxford University Press, 2014), 3–6.

3. Kesejahteraan Masyarakat

Konsep kesejahteraan masyarakat dalam penelitian ini tidak sekadar dimaknai sebagai pemenuhan kebutuhan ekonomi, tetapi sebagai suatu kondisi di mana masyarakat khususnya masyarakat pesisir dapat hidup secara layak, memiliki akses terhadap sumber daya laut, memperoleh perlindungan hukum, dan dilibatkan dalam proses pengambilan kebijakan yang menyangkut kehidupannya. Pemikiran Amartya Sen tentang kesejahteraan sebagai kebebasan substantif menjadi rujukan utama, di mana kesejahteraan bukan semata-mata pendapatan, tetapi juga kemampuan untuk hidup secara bermartabat dan berdaya.²⁷

Masyarakat pesisir Indonesia selama ini berada dalam posisi yang rentan, baik secara ekonomi maupun secara struktural dalam akses terhadap kebijakan. Dalam penelitian ini, kesejahteraan masyarakat diposisikan sebagai tujuan normatif dari sistem hukum kelautan yang adil dan berkelanjutan. Secara operasional, konsep ini digunakan sebagai indikator evaluatif terhadap keberhasilan atau kegagalan kebijakan hukum kelautan dalam memenuhi hak ekonomi, sosial, dan ekologis masyarakat pesisir.

4. Poros Maritim Dunia

Istilah *Poros Maritim Dunia* dalam penelitian ini dipahami sebagai sebuah konsep geopolitik dan geoekonomi yang menempatkan sektor kelautan sebagai pusat orientasi pembangunan nasional, sekaligus sebagai

²⁷ Amartya Sen, *Development as Freedom*, (New York: Alfred A. Knopf, 1999), 87–110.

sarana memperkuat posisi strategis Indonesia dalam percaturan global. Secara konseptual, gagasan ini merupakan bentuk rekontekstualisasi posisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki kepentingan vital terhadap keamanan laut, keberlanjutan sumber daya kelautan, dan konektivitas antar pulau dalam konteks arus barang, jasa, dan informasi.

Dalam kajian akademik, *Poros Maritim Dunia* diposisikan sebagai respon terhadap ketertinggalan pembangunan sektor maritim Indonesia selama beberapa dekade akibat dominasi paradigma daratan (*continental bias*) dalam perencanaan pembangunan nasional²⁸. Menurut Susantono, konsep ini bertujuan untuk menata ulang arah pembangunan Indonesia agar lebih seimbang antara daratan dan lautan, melalui integrasi aspek maritim ke dalam kebijakan infrastruktur, ekonomi biru, konektivitas pelabuhan, diplomasi regional, dan keamanan laut.²⁹

Secara operasional dalam penelitian ini, *Poros Maritim Dunia* dijadikan sebagai kerangka politik hukum nasional yang menjadi tolok ukur evaluatif terhadap sejauh mana sistem hukum kelautan (baik dari aspek substansi maupun kelembagaan) telah dirancang dan diimplementasikan

²⁸ Rhenald Kasali, *Indonesia X: Peta Jalan Menuju Masa Depan*, (Jakarta: Mizan Publika, 2015), 122–125.

²⁹ Bambang Susantono, "Revitalisasi Agenda Poros Maritim Dunia dalam Kerangka Infrastruktur Maritim Nasional," *Jurnal Infrastruktur dan Logistik Maritim*, Vol. 3, No. 2 (2018): 101–112.

untuk mendukung arah pembangunan maritim yang inklusif, berkelanjutan, dan berkeadilan bagi masyarakat pesisir.