

**ORASI ILMIAH: RISET DAN INOVASI
DEREGULASI PROGRESIF UNTUK
REKONSTRUKSI TATA KELOLA
KELAUTAN INDONESIA**

**ORASI ILMIAH PROFESOR RISET
ILMU KELAUTAN
BIDANG OSEANOGRAFI TERAPAN
KEPAKARAN TATA KELOLA KELAUTAN
DAN KEBIJAKAN MARITIM**



**OLEH:
DIRHAMSYAH**

BADAN RISET DAN INOVASI NASIONAL

ISSN 3090-8485

**DEREGULASI PROGRESIF UNTUK
REKONSTRUKSI TATA KELOLA
KELAUTAN INDONESIA**

Diterbitkan pertama pada 2026 oleh Penerbit BRIN

Tersedia untuk diunduh secara gratis: penerbit.brin.go.id



Buku ini di bawah lisensi Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0).

Lisensi ini mengizinkan Anda untuk berbagi, mengopi, mendistribusikan, dan mentransmisi karya untuk penggunaan personal dan bukan tujuan komersial, dengan memberikan atribusi sesuai ketentuan. Karya turunan dan modifikasi harus menggunakan lisensi yang sama.

Informasi detail terkait lisensi CC BY-NC-SA 4.0 tersedia melalui tautan:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



ISSN 3090-8485

**DEREGULASI PROGRESIF UNTUK
REKONSTRUKSI TATA KELOLA
KELAUTAN INDONESIA**

**ORASI ILMIAH PROFESOR RISET
ILMU KELAUTAN
BIDANG OSEANOGRAFI TERAPAN
KEPAKARAN TATA KELOLA KELAUTAN DAN
KEBIJAKAN MARITIM**

OLEH:
DIRHAMSYAH

Penerbit BRIN

© 2024 Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN)
Pusat Riset Kebijakan Publik

Katalog dalam Terbitan (KDT)

Deregulasi Progresif untuk Rekonstruksi Tata Kelola Kelautan Indonesia/Dirhamsyah. Jakarta
Penerbit BRIN, 2026

ix + 144 hlm.; 14,8 x 21 cm

ISSN 3090-8485

- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| 1. Tata Kelola Kelautan | 2. Kerangka Hukum Kelautan |
| 3. Deregulasi progresif | 4. Undang-Undang Omnibus Kelautan |

346.046916

Copy editor : Rahma Hilma Taslima
Proofreader : Hilda Yunita
Penata Isi : Rahma Hilma Taslima
Desainer Sampul : Rahma Hilma Taslima

Edisi pertama : Juli 2024



Diterbitkan oleh:
Penerbit BRIN, Anggota Ikapi
Direktorat Repositori, Multimedia, dan Penerbitan Ilmiah
Gedung B.J. Habibie Lt. 8, Jl. M.H. Thamrin No.8,
Kb. Sirih, Kec. Menteng, Kota Jakarta Pusat,
Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10340
Whatsapp: +62 811-1064-6770
E-mail: penerbit@brin.go.id
Website: penerbit.brin.go.id

 PenerbitBRIN
 @Penerbit_BRIN
 @penerbit.brin

DAFTAR ISI

BIODATA RINGKAS	1
PRAKATA PENGUKUHAN	5
I. PENDAHULUAN.....	7
II. SEJARAH DAN PERKEMBANGAN KONSEP TATA KELOLA KELAUTAN	19
A. Konsep Tata Kelola	19
B. Tata Kelola Kemaritiman vs. Tata Kelola Kelautan	21
C. Sejarah dan Perkembangan Konsep Tata Kelola Kelautan Dunia.....	23
D. Perkembangan Konsep Tata Kelola Kelautan di Indonesia.....	30
III. KERANGKA HUKUM TATA KELOLA KELAUTAN INDONESIA DAN ERMASALAHANNYA.....	41
A. Kerangka Hukum Tata Kelola Kelautan Indonesia.....	41
B. Permasalahan dalam Kerangka Hukum Tata Kelola Kelautan Indonesia	47
IV. UNDANG-UNDANG ‘OMNIBUS KELAUTAN’ ALTERNATIF SOLUSI MASALAH TATA KELOLA KELAUTAN DI INDONESIA	63
A. Mengapa ‘omnibus law’ menjadi suatu keniscayaan?.....	63
B. Pembentukan ‘omnibus law’ atau Revisi UU sektoral?	65
C. Prinsip-prinsip Kunci dalam Pembentukan UU Omnibus Kelautan	70
V. PROSES MENUJU PENGINTEGRASIAN UU KELAUTAN.....	81
A. Konsep Dasar Dalam Tata Kelola Kelautan	81
B. Pengembangan Konsep dan Kebijakan	83

VI. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	85
A. Kesimpulan	85
B. Rekomendasi	88
VI. PENUTUP.....	91
UCAPAN TERIMA KASIH	93
DAFTAR PUSTAKA.....	97
LAMPIRAN.....	107
DAFTAR PUBLIKASI ILMIAH	119
DAFTAR PUBLIKASI ILMIAH.....	121
DAFTAR PUBLIKASI LAINNYA	131
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	133

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Posisi Indonesia yang diapit oleh 2 Samudera.....	8
Gambar 1.2	Peta ARLINDO yang menunjukkan arah pegerakan arus dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia	9
Gambar 1.3	Great Ocean Conveyor Belt	10
Gambar 1.4	Peta Sebaran Mangrove di Indonesia	11
Gambar 1.5	Peta Sebaran Terumbu Karang di Indonesia	12
Gambar 1.6	Wilayah Pengelolaan Penangkapan Ikan Negara Republik Indonesia	13
Gambar 1.7	Diagram Posisi Kerangka Hukum terhadap unsur-unsur lain dalam Tata Kelola	14
Gambar 1.8	Diagram Sankey: Konflik Kewenangan Kelembagaan Laut di Indonesia	16
Gambar 2.1	Peta <i>Mare Clausum</i> yang di klaim oleh Spanyol dan Portugal	24
Gambar 2.2	Zona Maritim yang diatur dalam UNCLOS.....	28
Gambar 3.1	Analisis konflik UU kelautan berdasarkan tujuan pembentukannya.....	48
Gambar 3.2	Diagram konflik UU tata kelola kelautan dan kemaritiman beserta dampaknya	58
Gambar 3.3	Diagram Kerangka Analisis Model Integrasi Kerangka Hukum Tata Kelola Kelautan Indonesia	60
Gambar 4.1	Diagram Proses Perencanaan, Penyusunan, Pembahasan dan Pengesahan RUU hingga menjadi UU.....	79

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Daftar Peraturan Perundangan-undangan terkait Tata Kelola Kelautan dan Kemaritiman di Indonesia	42
Tabel. 3.2	Perbedaan sanksi pidana penjara dan pidana denda terhadap pelanggaran Perusakan Rambu Pelayaran	53
Tabel 3.3	Contoh beberapa konflik diantara UU Tata Kelautan dan Kemaritiman Indonesia.....	56
Tabel 4.1	Kelebihan dan Kelemahan antara opsi Pembentukan UU Omnibus dan opsi Revisi UU Sektorial	66

BIODATA RINGKAS



Dr. Dirhamsyah, M.A, lahir di Jakarta, pada tanggal 21 bulan Desember tahun 1961 adalah anak kedua dari Bapak H. Muhammad Toyib (alm) dan Ibu Hj. Djunah (almh). Menikah dengan Tuti Priyanti dan dikaruniai 3 (tiga) orang anak, yaitu Lia Fauziah Wati, M.A (almh), Muhammad Reza Darmawan, dan Muhammad Gilang Kurniawan, S.T.

Berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 33/M Tahun 2023 tanggal 20 Juli 2023 yang bersangkutan diangkat sebagai Peneliti Ahli Utama di Badan Riset dan Inovasi Nasional terhitung mulai 4 Agustus 2023.

Berdasarkan Keputusan Kepala Badan Riset dan Inovasi Nasional Nomor 165/I/HK/2026 tanggal 14 Juli 2026 yang bersangkutan dapat melakukan orasi ilmiah dan dikukuhkan menjadi Profesor Riset.

Menamatkan Sekolah Dasar Petamburan Pagi 1, tahun 1973, Sekolah Menengah Ekonomi Pertama Negeri 1 Jakarta, tahun 1976, dan Sekolah Menengah Ekonomi Atas Negeri 8 Jakarta, tahun 1980. Memperoleh gelar Sarjana Administrasi Negara dari Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi YAPPANN Jakarta tahun 1988, gelar Master of Art bidang Maritime Policy dari University of Wollongong, Australia tahun 2002, dan gelar Doktor bidang Coastal Zone Management dari University of Wollongong, Australia tahun 2006.

Mengikuti sebanyak 15 pelatihan yang terkait dengan bidang kompetensinya, antara lain: Participatory Benefit Monitoring and Evaluation di Wollongong, Australia (2002), Integrated

Coastal Zone Management and Marine Policy di Wollongong, Australia (2005) dan United Nations Institute for Training and Research (UNITAR) Series on Sea and Human Security: Towards a Comprehensive Security for Seas and Oceans di Hiroshima, Japan (2007).

Pernah menduduki berbagai jabatan struktural di lingkungan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) antara lain sebagai Kepala Subbagian Keuangan Pusat Penelitian Oseanologi (Puslit Oseanologi-LIPI) (tahun 1991-1998), Kepala Subbidang Kerjasama Puslit Oseanologi-LIPI (tahun 1998-2001), Kepala Bagian Tata Usaha Puslit Oseanologi-LIPI (tahun 2007-2011), Kepala Bidang Sarana Penelitian Puslit Oseanologi-LIPI (tahun 2011-2014), Kepala Bidang Pengelolaan dan Diseminasi Hasil Penelitian Puslit Oseanologi-LIPI (tahun 2014-2015) dan Kepala Pusat Penelitian Oseanologi-LIPI (tahun 2015-2019).

Jabatan fungsional Peneliti diawali sebagai Peneliti Ahli Muda golongan III/d tahun 2006, Peneliti Ahli Madya golongan IV/b tahun 2009, dan memperoleh jabatan Peneliti Ahli Utama golongan IV/d bidang Pengelolaan Wilayah Pesisir tahun 2023.

Menghasilkan lima puluh satu (51) karya tulis ilmiah (KTI), baik yang ditulis sendiri maupun bersama penulis lain dalam bentuk buku, jurnal, prosiding dan publikasi lainnya. Sebanyak empat puluh tujuh (46) KTI ditulis dalam bahasa Inggris, dan sembilan (5) dalam bahasa Indonesia. Rekam jejak akademisnya juga diperlihatkan pada capaian h-index Scopus 9 dan h-index google scholar 10, yang menunjukkan bahwa pemikiran dan karya-karyanya mendapat perhatian serta menjadi rujukan bagi komunitas ilmiah baik dalam dan luar negeri.

Ikut serta dalam pembinaan kader ilmiah, yaitu sebagai pembimbing jabatan fungsional Peneliti pada Pusat Riset

Oseanografi-BRIN, dan penguji disertasi (S-3) pada Universitas IPB.

Aktif dalam organisasi profesi ilmiah, yaitu sebagai anggota Ikatan Sarjana Oseanologi Indonesia sejak tahun 2014, dan Perhimpunan Periset Indonesia sejak tahun 2022.

Menerima tanda penghargaan Satyalancana Karya Satya 10 Tahun (tahun 2000), 20 Tahun (tahun 2008) dan 30 Tahun (tahun 2013) dari Presiden RI.

PRAKATA PENGUKUHAN

Bismillaahirrahmaanirrahiim

Assalaamu'alaikum warahmatullaahi wabarakaatuh

Salam sejahtera untuk kita semua

Majelis Pengukuhan Profesor Riset yang mulia dan hadirin yang saya hormati.

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji dan syukur ke hadirat Allah Swt. atas segala rahmat, nikmat, dan karunia-Nya sehingga dalam kesempatan ini kita dapat berkumpul dan bersama-sama hadir pada acara orasi ilmiah pengukuhan Profesor Riset di Badan Riset dan Inovasi Nasional.

Pada kesempatan yang berbahagia ini, dengan segala kerendahan hati, izinkan saya pada tanggal (tanggal/bulan/tahun orasi dilaksanakan) menyampaikan orasi ilmiah dengan judul:

**“DEREGULASI PROGRESIF UNTUK REKONSTRUKSI
TATA KELOLA KELAUTAN INDONESIA”**

I. PENDAHULUAN

Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (*United Nations Convention of the Law of the Sea/UNCLOS*) yang berlaku secara efektif sejak 16 November 1994 meneguhkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di kawasan tropis. Indonesia diperkirakan memiliki sebanyak 17.504 pulau, namun dari jumlah tersebut hingga tahun 2017 b Kent, H.S.K. (1954) aru terdaftar sebanyak 16.671 pulau di Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) (KKP, 2024).¹ Luas perairan Indonesia adalah 6,4 juta km², yang terdiri dari luas laut teritorial 0,29 juta km², luas perairan pedalaman 3,11 juta km², dan luas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia 3,00 juta km². Selain itu, Indonesia juga memiliki Zona Tambahan Perairan seluas 0,27 juta km², landas kontinen seluas 2,8 juta km², dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia di bawah Kanada, yaitu sepanjang 108.000 km (KKP, 2024).²

¹ Sebagai pembanding, negara-negara di dunia yang memiliki lebih dari 40.000 pulau, antara lain: Norwegia (320.249), Swedia (267.570), Finlandia (178.947), Kanada (52.455) dan Chili (43.471). Sumber: Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_number_of_islands

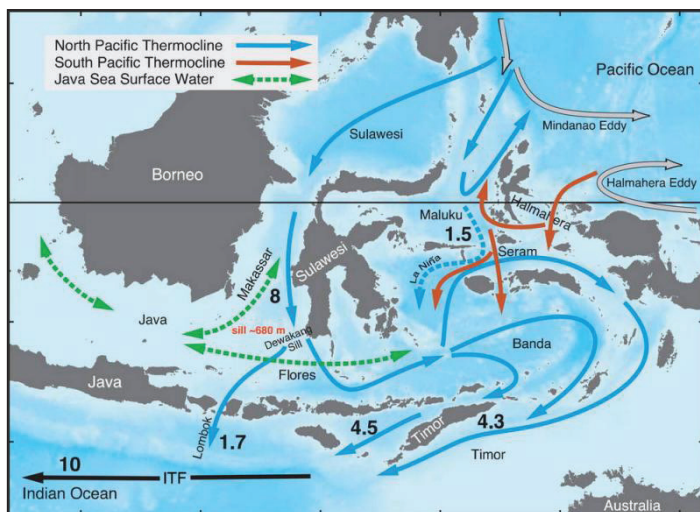
² Kanada adalah negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Negara ini diperkirakan memiliki garis Pantai sepanjang 202.080 km Sumber: World Population Review, 2025. Geography: Countries by Coastline 2025, <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/countries-by-coastline>



Sumber: Kumparan.com

Gambar 1.1 Posisi Indonesia yang diapit oleh 2 Samudera

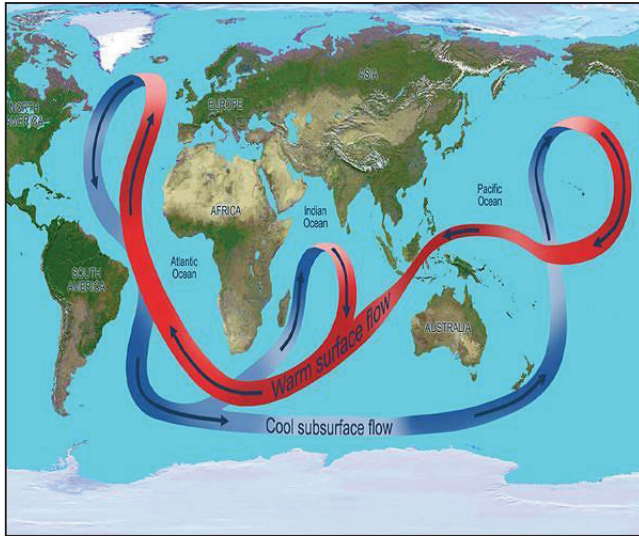
Posisi Indonesia yang berada diantara benua Australia dan benua Asia, dan antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik (Gambar 1.1) menjadikan Indonesia laksana ‘jembatan’ yang menyambung antara kedua benua besar tersebut. Hal tersebut terjadi karena adanya perbedaan tinggi muka air laut di bagian barat Samudera Pasifik lebih tinggi dari Samudera Hindia. Perbedaan tersebut mendorong air dari Samudera Pasifik mengalir ke Samudera Hindia melalui Perairan Indonesia, terutama melewati Selat Makassar, Laut Maluku dan Laut Halmahera. Aliran tersebut dikenal dengan Arus Lintas Indonesia/ARLINDO (*Indonesian Through Flow*) (Gambar 1.2). ARLINDO merupakan bagian dari *Global Conveyor Belt* (Gambar 1.3), yang berperan penting dalam sirkulasi laut global dan dinamika iklim (Yua, et al., 2025; Yin, et al., 2023; Wang et al., 2023; Yuan et al., 2022; Li, et al., 2021; Surinati et al., 2021; Bayhaqi et al., 2018).



Sumber: indopacificimages.com

Gambar 1.2 Peta ARLINDO yang menunjukkan arah pergerakan arus dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia

ARLINDO tidak hanya berdampak pada oseanografi namun sekaligus menjadi urat nadi keanekaragaman hayati laut Indonesia. Arus ini membawa air hangat dan unsur hara serta telur dan larva biota dari Samudera Pasifik, yang menyuburkan perairan dan memperkaya biodiversitas. Oleh karena itu, selain berfungsi sebagai *Current Ocean Belt*, ARLINDO juga berperan sebagai ‘*Biological Conveyor Belt*’.



Sumber: Yale Environment 360.com

Gambar 1.3 Great Ocean Conveyor Belt

Hampir semua ekosistem laut dan pesisir terdapat di Indonesia, seperti ekosistem estuari, laguna, ekosistem lahan basah pesisir (*coastal wetlands*), hutan mangrove, padang lamun, dan terumbu karang (Hutomo, et al., 2009; Dirhamsyah, et al., 2012a). Indonesia memiliki hutan mangrove terluas di dunia - sekitar 20% dari luas mangrove dunia ($\pm 3,44$ juta ha) berada di Indonesia (PP No. 27/2025). Berdasarkan *Food and Agriculture Organization* (FAO) terdapat 48 spesies mangrove sejati ada di Indonesia yang membuat Indonesia menjadi pusat keanekaragaman hayati mangrove global yang penting (FAO, 2010) (Gambar 1.4).



Sumber: gpriority.co.id

Gambar 1.4 Peta Sebaran Mangrove di Indonesia

Indonesia juga memiliki terumbu karang terluas di dunia dimana diperkirakan 18% luas terumbu karang dunia ada di perairan Indonesia (Burke et al., 2002). Selain jumlah kawasannya yang sangat luas, Indonesia juga kaya dengan biodiversitas terumbu karang (Gambar 1.5). Selain memiliki ekosistem laut dan pesisir yang sangat bervariasi, perairan laut Indonesia juga kaya dengan sumber daya ikan baik dari sisi biomassa maupun diversitasnya. Laut Indonesia kaya dengan sumber daya ikan, KKP memperkirakan total potensi sumber daya ikan adalah sebesar 12,01 juta ton, dengan jumlah tangkapan ikan yang

diperbolehkan (JTB) 8,6 juta ton per tahunnya (KKP, 2022) (Gambar 1.6). Ikan dan sumber daya laut lainnya memberikan kontribusi yang signifikan terhadap sumber pangan, lapangan kerja dan devisa luar negeri Indonesia.

Terlepas dari kekayaan sumber daya lautnya yang melimpah, Indonesia masih menghadapi masalah dalam perlindungan, konservasi dan pengelolaan sumber daya lautnya. Kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasional juga relatif rendah. Kontribusi sektor kelautan pada 2020 hanya sebesar 10,41% (Kemenko Marves, 2020). Angka ini jauh tertinggal dibandingkan negara-negara maritim lainnya seperti Vietnam (55%) (Quyet et al., 2023), China (58.5%) (Liu, 2009), and Malaysia (40%)³.



Gambar 1.5 Peta Sebaran Terumbu Karang di Indonesia

³ Malaysian Investment Development Authority (MIDA). (2021). Revitalising the Maritime Industry Through Blue Economy. <https://www.mida.gov.my/revitalising-the-maritime-industry-through-blue-economy/#:~:text=The%20maritime%20industry%20in%20Malaysia%20contributes%20about%2040,three%20%283%29%20per%20cent%20in%20compound%20cargo%20throughput>

Para akademisi mengaitkan kinerja sektor kelautan yang belum optimal ini dengan berbagai masalah yang terjadi dalam tata kelola, termasuk eksploitasi sumber daya secara berlebihan, degradasi lingkungan, sedimentasi, polusi, dan kejahatan maritim seperti penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (*Illegal, Unreported and Unregulated/IUU Fishing*). Lebih dari 70% terumbu karang berada dalam kondisi buruk – sedang (Hadi et al., 2020); ekosistem mangrove juga terdegradasi – sekitar 40% hilang dalam tiga dekade akibat industrialisasi dan penebangan ilegal (Murdiyarso et al., 2015). Polusi dan sedimentasi terjadi di banyak lokasi di Indonesia, termasuk di Kepulauan Riau (Dirhamsyah, 2012a). Sementara itu praktik penangkapan ikan yang merusak terus berlanjut terjadi hampir di seluruh pelosok nusantara (Dirhamsyah, 2012b; Dirhamsyah et al., 2022).

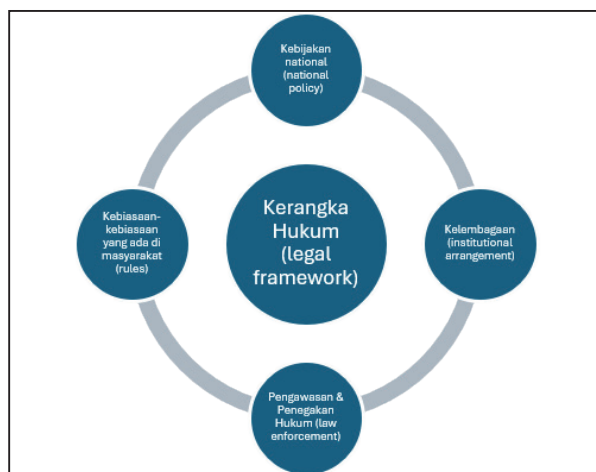


Sumber: news.mongabay.com

Gambar 1.6 Wilayah Pengelolaan Penangkapan Ikan Negara Republik Indonesia

Masalah tata kelola kelautan adalah sesuatu yang kompleks, terkait dengan banyak aspek di dalamnya, seperti kerangka

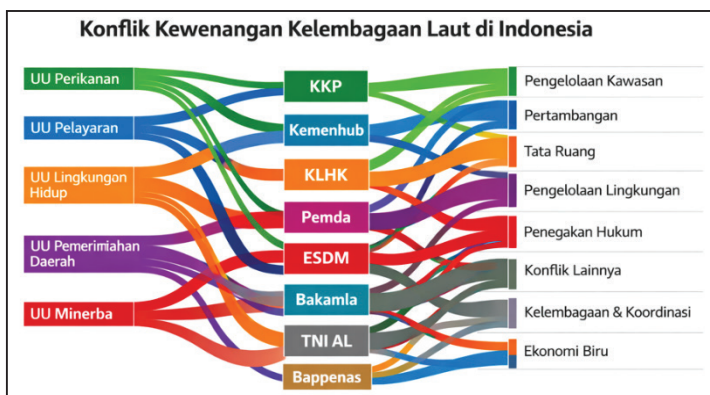
hukum, kelembagaan, kebijakan nasional, adat istiadat yang ada di masyarakat, dan sistem pengawasan dan penegakan hukum yang ada di suatu negara. Upaya memperbaiki suatu sistem tata kelola dengan cara membahas semua unsur tata kelola tidak terlalu efektif, karena akan menghasilkan suatu kajian yang terlalu luas dan tidak mendalam. Dengan mempertimbangkan hal tersebut, maka kajian tata kelola kelautan dan kemaritiman Indonesia akan difokuskan pada aspek **kerangka hukum**. Hal ini didasarkan pada pertimbangan bahwa hukum merupakan fondasi utama dari suatu tata kelola. Kerangka hukum memberikan legitimasi bagi kelembagaan dan kebijakan, serta menjadi titik awal dalam memahami dinamika tata kelola laut dan maritim (Gambar 1.7). Dengan pembatasan ini, kajian dapat dilakukan secara lebih mendalam tanpa kehilangan relevansi akademik.



Gambar 1.7 Diagram Posisi Kerangka Hukum terhadap unsur-unsur lain dalam Tata Kelola

Analisis mendalam terhadap kondisi kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia menyatakan bahwa tata kelola kelautan Indonesia diatur oleh banyak UU. UU yang ada bersifat kompleks dan sektoral yang menyebabkan UU terfragmentasi dan tidak terintegrasi satu sama lainnya. Banyaknya aturan dan UU menyebabkan *hyper-regulation* atau regulasi yang terlalu banyak (*obesity in regulation*) yang mengakibatkan birokrasi yang berbelit-belit dan menimbulkan ketidakpastian hukum. Terfragmentasinya UU yang ada mengakibatkan timbulnya konflik antar UU, tumpang-tindih kewenangan antar lembaga/kementerian yang terlibat, serta tidak efektifnya sistem penegakan hukum. Gambar 1.8 mengilustrasikan ragam konflik kewenangan antar lembaga pemerintah bidang kelautan yang diakibatkan oleh UU sektoral yang ada. ‘*Over regulated*’ dan terfragmentasinya UU tata kelola kelautan juga memberi dampak negatif bagi masyarakat pesisir dan nelayan. Salah satu contoh adalah kontradiktifnya definisi nelayan kecil. Sebelumnya UU Perikanan mendefinisikan nelayan kecil sebagai nelayan dengan kapal maksimal 5 GT, definisi nelayan kecil berdasarkan ukuran kapal tidak lagi dipergunakan. UU Cipta Kerja merubahnya dengan definisi bahwa nelayan kecil adalah ‘nelayan yang mencari ikan untuk kebutuhan harian mereka saja’. Perubahan ini membawa implikasi serius terhadap perlindungan nelayan. Hal tersebut menyebabkan profesi nelayan tidak diminati lagi oleh masyarakat pesisir. Data satu dekade terakhir menyatakan telah terjadi penurunan jumlah nelayan sebesar 330.000 orang sepanjang tahun 2010-2019⁴. Rendahnya perlindungan terhadap nelayan dan krisis iklim adalah penyebab penurunan jumlah profesi nelayan. Hal ini diperparah dengan kondisi bahwa 90% dari jumlah nelayan di Indonesia belum berdaya secara ekonomi dan berada di bawah garis kemiskinan (Anwar & Wahyuni, 2019).

⁴ Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2021.



Keterangan: Diagram dibuat bersama dengan Copilot AI

Gambar 1.8 Diagram Sankey: Konflik Kewenangan Kelembagaan Laut di Indonesia

Ini adalah isu krusial yang harus segera diselesaikan oleh Indonesia. Kegagalan memecahkan masalah ini akan menyebabkan menurunnya kualitas laut dan pesisir akibat meningkatnya pencemaran laut, meningkatnya penangkapan berlebih yang mengakibatkan bertambahnya jumlah biota laut langka, dan maraknya IUU Fishing di banyak perairan Indonesia (Dirhamsyah, 2012b; Dirhamsyah et al., 2022).

Berdasarkan kajian tersebut di atas, jelas bahwa UU tata kelola kelautan yang ada saat ini terfragmentasi yang mengakibatkan adanya konflik antar UU, tumpang tindih kewenangan, dan tidak efektifnya penegakan hukum. Banyaknya UU yang diterbitkan juga mengakibatkan sektor kelautan mengalami hiper-regulasi yang mengakibatkan rendahnya kepastian hukum dari UU yang ada. Seiring dengan hal tersebut, UU kelautan yang ada juga belum mengakomodasi dinamika dan kompleksitas sistem laut dan perkembangan oseanografi terapan yang berkembang dalam beberapa dekade terakhir. Integrasi kerangka hukum adalah

prasyarat utama efektifnya tata kelola kelautan dalam menangani masalah tersebut.

Untuk mengintegrasikan kerangka hukum, orasi ini menawarkan model analisis integrasi, yang merupakan suatu kerangka konseptual pemecahan masalah dari kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia. Untuk memecahkan masalah yang dihadapi, konsep ini mengusulkan pembentukan model legislasi yang komprehensif dan integratif. Model legislasi yang integratif merupakan payung hukum yang mengatur pengelolaan laut dan pesisir secara terintegrasi. Untuk dapat menciptakan model legislasi yang terintegrasi, konsep ini mengusulkan perlunya pembentukan UU Omnibus Kelautan. Melalui pembentukan UU Omnibus Kelautan diharapkan pengelolaan laut dan pesisir di Indonesia dapat dilakukan secara berkelanjutan.

Dalam mengkaji permasalahan tersebut, naskah orasi ini disusun dalam tujuh (7) bab. Bab I adalah pendahuluan yang menjelaskan latar belakang, tujuan dan sistematika kajian. Bab II membahas definisi konsep tata kelola dan perbedaan antara tata kelola kelautan dengan tata kelola kemaritiman. Bab ini juga menguraikan definisi, sejarah dan perkembangan konsep tata kelola kelautan di tingkat global dan Indonesia. Bab III memaparkan kerangka hukum tata kelola kelautan di Indonesia, termasuk permasalahan-permasalahan yang dihadapinya. Bab IV membahas usulan pembentukan Undang-Undang (UU) Omnibus Kelautan sebagai solusi pemecahan masalah tata kelola kelautan di Indonesia, termasuk tahapan pembentukannya. Bab V menguraikan Kontribusi Ilmiah Orator, termasuk posisi dan kontribusi konseptual orator dalam integrasi tata kelola kelautan. Bab VI adalah kesimpulan dan rekomendasi untuk para pemangku kepentingan. Terakhir, Bab VII adalah bab penutup yang menekankan pentingnya membentuk UU yang terintegrasi dan komprehensif sebagai salah satu faktor kunci untuk efektif dan efisiennya tata kelola kelautan dan kemaritiman.

II. SEJARAH DAN PERKEMBANGAN KONSEP TATA KELOLA KELAUTAN

Pemahaman arti dan definisi tata kelola merupakan hal penting sebelum kita berdiskusi lebih jauh tentang sejarah dan perkembangan tata kelola kelautan, untuk itu bagian ini akan dimulai dengan diskusi tentang arti dan definisi tata kelola serta perbedaan tata kelola kelautan dengan tata kelola kemaritiman.

A. Konsep Tata Kelola

Tata kelola adalah proses pengelolaan dan pengaturan suatu organisasi, baik formal/informal atau negara/lintas negara, yang mengatur hak dan kewenangan melalui hukum, norma, dan kekuasaan atau bahasa (Bevir, 2012). Secara sederhana, ‘tata kelola’ dapat digambarkan sebagai proses pengambilan keputusan, dan proses lanjutannya di mana keputusan akan diimplementasikan atau tidak diimplementasikan. ‘Tata kelola (*governance*)’ bukanlah sinonim dari ‘pengelolaan (*management*)’, karena tata kelola melibatkan banyak pemangku kepentingan, oleh karena itu, tata kelola lebih luas daripada pengelolaan (Ruhanen et al., 2010). Lebih lanjut, perbedaan antara tata kelola dan pengelolaan dalam kawasan alami dijelaskan oleh *International Union for the Conservation of Nature* (IUCN), pengelolaan adalah tentang apa yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu dan cara atau tindakan untuk mencapai tujuan tersebut (IUCN, 2008), sedangkan ‘tata kelola’ adalah tentang siapa yang memutuskan apa tujuannya, apa yang harus dilakukan untuk mencapainya, dan dengan cara apa, bagaimana keputusan tersebut diambil, siapa yang

memegang kekuasaan, wewenang, tanggung jawab dan akuntabilitas – siapa yang memegang kewenangan dan dimintai pertanggungjawaban (Borrini-Feyerabend et al., 2013). Tata kelola merupakan komponen penting yang fundamental dalam pengelolaan sumber daya alam. Tata kelola adalah faktor utama yang menentukan efektif dan efisiensi suatu pengelolaan. Oleh karena itu tata kelola sangat penting bagi pemerintahan, badan otoritas dan masyarakat pada umumnya (Borrini-Feyerabend et al., 2013). Penggunaan konsep dasar tata kelola ini terus berkembang di berbagai pengelolaan sumber daya alam.

Konsep dasar tata kelola kelautan (*ocean governance*) berkembang dengan pesat sesuai tantangan dan kebutuhan yang dihadapi pada setiap eranya. Awalnya tata kelola kelautan didefinisikan sebagai proses pengelolaan dan pengambilan keputusan komprehensif yang melibatkan berbagai aktor dan lembaga yang bertujuan untuk mengelola sumber daya dan ekosistem laut secara berkelanjutan (Kooiman and Bavinck, 2005). Dengan asumsi pendekatan tradisional tidak mampu menyelesaikan kompleksitas masalah tata kelola laut pada saat itu, konsep tata kelola kelautan ini diperbaharui dengan menambahkan aspek hukum dan kebijakan dalam menghasilkan suatu inisiatif tata kelola laut (Chang, 2012). Perkembangan terkini, konsep ini bertransformasi menjadi ‘Transformative Ocean Governance’. Selain mengakui kompleksitas sistem laut, pendekatan terbaru menyatakan bahwa tata kelola kelautan harus terus menerus melakukan reformasi yang bertujuan untuk melakukan perubahan sistemik dalam pengelolaan laut. Hal tersebut untuk menangani isu-isu kelautan global, seperti: memulihkan ketahanan laut untuk penghentian penurunan keanekaragaman hayati dan mengatasi perubahan iklim (Lombardo et al., 2023).

B. Tata Kelola Kemaritiman vs. Tata Kelola Kelautan

Konsep tata kelola kemaritiman (*maritime governance*) terkait dengan tata kegiatan maritim, termasuk pelayaran dan perikanan (tangkap). Tujuan tata kelola kemaritiman adalah untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan efisiensi kegiatan maritim sekaligus mendorong keberlanjutan lingkungan (Łukaszuk, 2018). Sementara itu, konsep tata kelola kelautan (*ocean governance*) mencakup tata kelola lingkungan laut yang lebih luas, termasuk di dalamnya aspek-aspek perlindungan lingkungan (ekosistem dan keanekaragaman hayatinya), alokasi sumber daya (stok ikan dan mineral) serta pengelolaan kegiatan kelautan lainnya. Konsep ini lazim digunakan dalam kebijakan dan hukum kelautan; fokusnya pada tata kelola aktivitas manusia di laut, bukan ekosistem laut itu sendiri (Takei, 2015).

Kedua definisi terminologi tersebut memperlihatkan bahwa konsep tata kelola kelautan lebih luas cakupannya daripada konsep tata kelola kemaritiman. Jadi, dengan kata lain tata kelola kemaritiman adalah bagian dari tata kelola kelautan. Namun luas cakupan dari kedua konsep masih terjadi perdebatan di kalangan akademisi. Sebagian akademisi menyatakan bahwa tata kelola kemaritiman lebih luas cakupannya daripada tata kelola kelautan. Namun secara konseptual, mayoritas literatur internasional memandang bahwa tata kelola kelautan lebih luas daripada tata kelola kemaritiman, dengan alasan sederhana: tata kelola kelautan mencakup semua aspek laut, termasuk yang tidak melibatkan manusia, sedangkan tata kelola kemaritiman hanya berfokus pada aktivitas manusia di laut. Lebih lanjut dapat diuraikan bahwa tata kelola kelautan memandang laut sebagai sebuah ekosistem yang harus dikelola secara holistik, sedangkan, tata kelola kemaritiman memandang laut hanya sebagai ruang aktivitas manusia. Luasnya cakupan tata kelola kelautan daripada tata kelola kemaritiman diakui oleh

lembaga-lembaga internasional, seperti PBB dan Uni Eropa yang mempergunakan istilah tata kelola kelautan lebih banyak daripada tata kelola kemaritiman dalam dokumen-dokumen formal lembaga tersebut. Berdasarkan uraian tersebut, riset (naskah orasi) ini akan mempergunakan istilah atau konsep tata kelola kelautan, walaupun dalam kajian juga dibahas isu-isu yang terkait dengan tata kelola kemaritiman.

Tata kelola kelautan dan tata kelola kemaritiman adalah suatu sistem tata kelola yang memiliki unsur atau pilar dasar yang sama, masing-masing memiliki kerangka hukum (*legal framework*), kelembagaan (*institutional arrangement*) dan kebijakan (*policy*). Unsur-unsur lain ditambahkan sesuai dengan ruang lingkup, tujuan dan isu apa yang ingin diatur atau dipecahkan oleh masing-masing tata kelola. Ketiga unsur dasar tersebut juga terdapat di sebagian besar tata kelola yang dibentuk dan diterapkan di dunia internasional seperti *environmental governance* dan *climate change governance*. Unsur-unsur tambahan yang umum ditambahkan pada suatu konsep tata kelola antara lain: partisipasi publik (*stakeholder participation*), penegakan hukum dan sanksi (*law enforcement*), akuntabilitas dan keterbukaan informasi (*accountability and transparency*), dan lain-lain sesuai kebutuhan dari sistem tata kelola yang bersangkutan. Literatur internasional sering menambahkan beberapa unsur tambahan pada tata kelola kelautan seperti: *ecosystem based management*, *multi-level governance* dan *adaptive governance*, sedangkan pada tata kelola kemaritiman sering ditambahkan unsur lain seperti *risk management*, *safety & security*, dan *maritime awareness*.

C. Sejarah dan Perkembangan Konsep Tata Kelola Kelautan Dunia

Konsep tata kelola kelautan telah lama dipraktikkan oleh umat manusia, jauh sebelum era ‘Jesus Christ’ (masehi). Konsep ini telah berubah dan berkembang secara signifikan. Perubahan terjadi sesuai dengan kebutuhan dan permasalahan yang timbul pada setiap eranya. Berikut beberapa fase penting dalam sejarah dan perkembangan tata kelola kelautan di tingkat global:

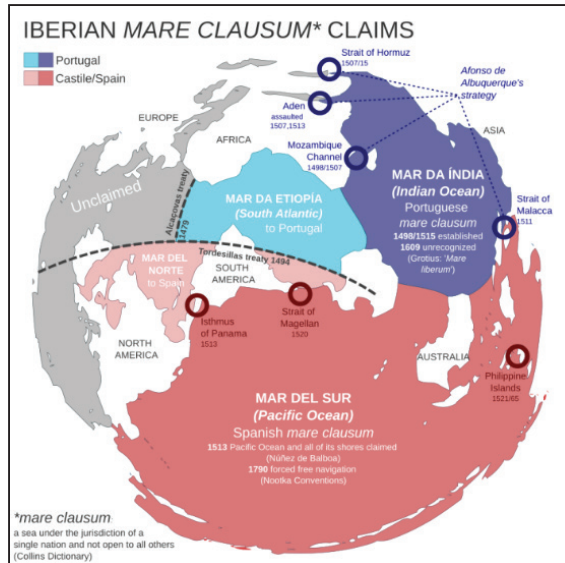
1. Era Mare Clausum dan Mare Liberum (abad ke 15-17)

Penjelajahan besar-besaran bangsa Eropa ke wilayah timur untuk mencari ‘jajahan’ baru yang kaya akan sumber daya alam ikut memberikan kontribusi terhadap pembentukan konsep tata kelola kelautan internasional. Pada era ini, mengemuka dua konsep tata kelola kelautan, yaitu *Mare Clausum* dan *Mare Liberum* (keduanya adalah bahasa Latin).

Mare Clausum (laut tertutup) yang artinya kawasan laut yang diklaim oleh suatu negara sebagai kawasan miliknya dan tertutup bagi negara-negara lain (Adeleye et al., 1999). Konsep ini didukung oleh negara-negara di Semenanjung Iberia yang umumnya negara-negara penjelajah, yaitu: Spanyol dan Portugal (Adeleye et al., 1999). Mereka melarang negara lain berlayar di wilayah laut yang mereka klaim sebagai wilayahnya, seperti Spanyol mengklaim Samudera Pasifik sebagai sebuah *Mare Clausum* nya, dan Portugal menetapkan Samudera Atlantik bagian selatan dan Samudera Hindia sebagai *Mare Clausum* nya (Gambar 2.1).

Namun konsep ini ditentang oleh negara-negara maritim lainnya seperti Belanda, Perancis dan Inggris. Pada tahun 1603, terjadi konflik antara Belanda dengan Portugal yang disebabkan

ditangkapnya sebuah kapal milik Portugal oleh Belanda. Kejadian ini menjadi isu besar di Eropa. Dalam pengadilan di tahun 1609, pihak Belanda menunjuk *Hugo Grotius* (ahli hukum) yang melakukan pembelaan dengan merumuskan prinsip baru bahwa laut adalah wilayah internasional dan semua negara bebas untuk menggunakannya untuk perdagangan maritim. Pembelaan tersebut dikenal dengan konsep *Mare Liberum* (van Ittersum, 2006). Dunia mengakui konsep tersebut, oleh karenanya, sejak saat itu, dunia internasional mendesak negara-negara maritim kuat untuk mengakhiri kebijakan penetapan *Mare Clausum*.



Sumber: Wikipedia: Mare Clausum. https://en.wikipedia.org/wiki/Mare_clausum

Gambar 2.1 Peta *Mare Clausum* yang di klaim oleh Spanyol dan Portugal

2. Fase hingga sebelum abad ke 20 (Pengembangan Awal)

Setelah berakhirnya era penggunaan konsep *Mare clausum*, pada tatanan global mengemuka doktrin ‘*the freedom of the-sea*’, yaitu kebebasan bagi semua negara di dunia untuk berlayar dan menangkap ikan di perairan internasional tanpa gangguan dari pihak lain. Doktrin ini menganut rezim laut teritorial (*teritorial sea regime*) sejauh 3 mil laut dihitung dari garis terluar.⁵ Hal ini menyebabkan sebagian besar perairan laut di dunia dianggap sebagai perairan internasional, laut bebas, tidak menjadi milik negara mana pun. Sempitnya wilayah teritorial laut yang dimiliki oleh negara pantai menyebabkan tata kelola kelautan pada masa ini hanya fokus pada kepentingan masing-masing negara, yaitu pada perairan teritorial dan hak navigasi di laut lepas (Parthenay & Mesquita, 2025).

3. Fase awal abad ke 20 (the Hague Conference in 1930)

Sempitnya perairan teritorial dan berkembangnya teknologi kelautan serta keinginan untuk mengeksplorasi sumber daya mineral dari laut dan memproteksi sumber daya ikan, mendorong beberapa negara pantai untuk memperluas klaim wilayah perairan teritorialnya. Desakan tersebut mendorong Liga Bangsa-Bangsa untuk mengadakan sebuah konferensi yang diselenggarakan di Den Haag pada tahun 1930, yang dikenal dengan nama ‘*the Hague Conference*’, tetapi tidak ada kesepakatan yang dihasilkan. Namun kegagalan tersebut, tidak menyurutkan Amerika Serikat dan beberapa negara pantai lainnya untuk memperluas klaim teritorial lautnya. Dengan

⁵ Jarak 3 mil laut (5,6 km) ini didasarkan pada jangkauan meriam untuk melindungi daratan secara efektif terhadap serangan dari laut. Pada saat itu teknologi persenjataan (meriam) hanya menjangkau 3 mil laut. Jarak ini juga didasarkan pada batas penglihatan manusia terhadap cakrawala bila dilihat dari tepi pantai. Konsep ini diusulkan oleh Cornelius Bynkershoek pada awal abad ke-18.

menggunakan prinsip hukum internasional yang lazim tentang hak suatu negara untuk melindungi sumber daya alamnya, Harry S. Truman (Presiden Amerika) pada tahun 1945 menyatakan bahwa Amerika Serikat memiliki hak atas seluruh sumber daya alam di landas kontinennya (Burgess et al., 2019), dan hal tersebut diikuti oleh beberapa negara, antara lain: Chili, Peru dan Ekuador yang pada tahun 1948-1950, memperluas hak pengelolaan lautnya hingga 200 mil laut. Hingga tahun 1960, sebanyak 43 negara telah memperluas klaim perairan teritorialnya lebih dari 12 mil laut dan sebanyak 49 negara yang mempergunakan teritorial lautnya sepanjang 3-10 mil laut (Behuniak, 1978).

4. Fase berlakunya UNCLOS tahun 1982

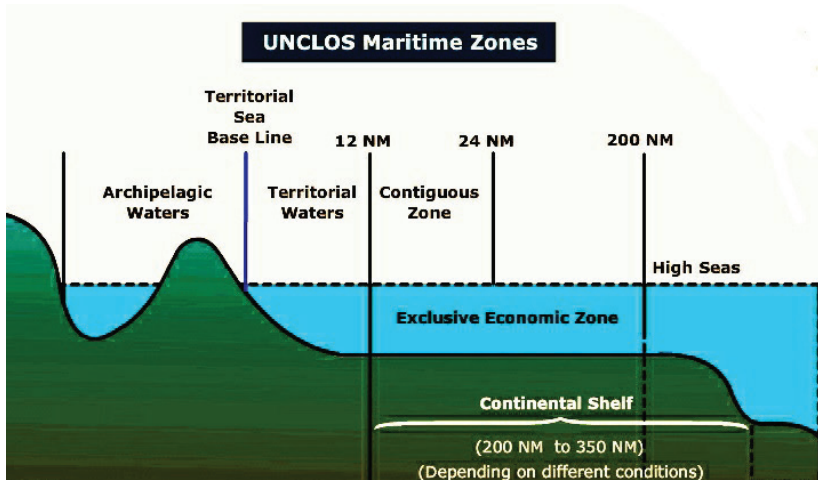
Kompleksitas permasalahan dalam tata kelola kelautan dunia pasca Perang Dunia ke-II menyebabkan Liga Bangsa-Bangsa (nama PBB ketika itu) kesulitan untuk membuat dan menetapkan Hukum Laut Dunia/United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) dalam waktu cepat. Penyusunan dan penetapan UNCLOS dilakukan melalui proses panjang dengan waktu lebih dari dua dekade. PBB memulai penyusunan UNCLOS melalui penyelenggaraan Konferensi Hukum Laut di Jenewa, Swiss pada tahun 1958 atau disebut UNCLOS I. Walaupun, sebagian besar pengamat mengatakan UNCLOS I sukses, namun masih terdapat beberapa isu penting yang - ‘menggantung’ (*fending issues*), diantaranya mengenai batas luas perairan teritorial (Behuniak, 1978).

Pada tahun 1960, PBB kembali lagi menyelenggarakan konferensi Hukum Laut di Jenewa, Swiss (UNCLOS II). Namun setelah bersidang selama enam minggu, konferensi ini gagal menghasilkan suatu keputusan yang disepakati oleh peserta

sidang (Behuniak, 1978). Oleh karena kegagalan konferensi tersebut, PBB kembali menginisiasi konferensi Hukum Laut yang ke-3 (UNCLOS III) di New York, USA pada tahun 1973.

Walaupun pada akhirnya, konferensi ini menghasilkan suatu kesepakatan yang monumental, namun konferensi UNCLOS III ini memakan waktu sangat lama, antara 1973-1982 yang mencerminkan upaya keras untuk merumuskan kerangka hukum yang komprehensif atas isu-isu sensitif seperti zona maritim (Gambar 2.2). Disisi lain konferensi UNCLOS III ini dihadiri oleh 160 negara yang membawa kepentingannya masing-masing. Hal-hal tersebut, menyebabkan timbulnya negosiasi yang berbelit dan berat dalam konferensi ini (UN, 2025).

Akhirnya, pada 10 Desember 1982, Konferensi Hukum Laut mensyahkan ‘United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS’. Konvensi yang berisi 320 pasal dan 9 lampiran, berisi tentang sejumlah ketentuan untuk tata kelola laut global. Ketentuan-ketentuan penting yang disepakati antara lain: penetapan batas perairan, pelayaran/navigasi, status negara kepulauan dan rezim transit di dalamnya, zona ekonomi eksklusif (ZEE), landas kontinen, penambangan dasar laut, eksploitasi dan perlindungan lingkungan laut, penelitian ilmiah dan penyelesaian sengketa. UNCLOS adalah perjanjian komprehensif yang menetapkan kerangka hukum untuk mengatur tata kelola kelautan dunia. Oleh karena itu, UNCLOS sering disebut sebagai ‘Konstitusi untuk Lautan’ (Dirhamsyah, 2005a; Dirhamsyah, 2006d; Dirhamsyah, 2007a; Dirhamsyah et al., 2022).



Sumber: <https://www.marineengineersknowledge.com/2022/01/united-nations-convention-on-law-of-sea.html>

Gambar 2.2 Zona Maritim yang diatur dalam UNCLOS

5. Fase Pergeseran Menuju Keberlanjutan, pada tahun 90an

UNCLOS 1982 mengubah konsep tata kelola kelautan dunia. Tata kelola kelautan yang awalnya fokus pada kepentingan negara sendiri (*state-centric interest*) berubah orientasi kepada pendekatan multilateral (*multilateral approach*) (Parthenay & Mesquita, 2025). Hal tersebut didorong dengan mengemukanya isu pembangunan yang berkelanjutan dan perlindungan lingkungan di era awal 90an yang membutuhkan kerja sama global untuk mengatasinya. Konsep pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) pertama kali diperkenalkan di *United Nations Conference on Environment and Development* (UNCED) yang diselenggarakan di Rio de Janeiro, Brazil pada tahun 1992. UNCED berperan penting dalam perubahan konsep dan aksi tata kelola kelautan global. Kekhawatiran terhadap keamanan

dan perlindungan lingkungan laut dan perubahan iklim juga mengubah tata kelola kelautan global. Hal ini ditandai dengan ditandatanganinya beberapa konvensi internasional, di antaranya *Convention on Biological Diversity* (CBD), *United Nations Framework Convention on Climate Change* (UNFCCC) dan beberapa konvensi internasional yang mengatur pelayaran dan perikanan dunia di bawah koordinasi *International Maritime Organization* (IMO) dan *Food and Agricultural Organization* (FAO).

6. Perkembangan terkini

Hampir dua pertiga lautan di planet Bumi ini berada di luar yurisdiksi nasional suatu negara. Perairan internasional ini dimulai di titik akhir Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) suatu negara, yang merupakan rumah bagi beragam keanekaragaman hayati laut, termasuk banyak spesies yang belum diketahui. Namun sayangnya UNCLOS belum membuat aturan pengelolaan kawasan ini. Setelah melalui diskusi panjang sekitar 20 tahun, akhirnya pada 19 Juni 2023, PBB melalui *Intergovernmental Conference* (IGC) mengadopsi “*the Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction*” atau dikenal sebagai Perjanjian BBNJ (Dirhamsyah, 2021). Perjanjian ini secara signifikan memperkuat kerangka hukum untuk konservasi dan pemanfaatan berkelanjutan keanekaragaman hayati laut di luar wilayah yurisdiksi nasional.

D. Perkembangan Konsep Tata Kelola Kelautan di Indonesia

Tata kelola kelautan suatu negara terbentuk dari kondisi geografi, budaya dan tantangan yang ada di negara tersebut. Tata kelola kelautan di Indonesia terbentuk berdasarkan tiga faktor, yaitu pengelolaan tradisional (adat), sistem tata kelola di era pemerintahan kolonial Belanda dan konsep tata kelola laut yang bersumber dari peraturan-peraturan yang berlaku di dunia internasional, seperti UNCLOS dan perjanjian internasional lainnya.

1. Pengelolaan Laut oleh Masyarakat (Sistem Adat)

Seperti di negara-negara kepulauan di Pasifik Selatan, budaya pengelolaan kawasan dan sumber daya laut oleh masyarakat lokal juga tumbuh subur di Indonesia. Praktik tata kelola masyarakat adat (*indigenous peoples*) atas pemanfaatan wilayah pesisir dan laut tumbuh hampir di sebagian besar perairan Indonesia, seperti *Panglima Laot* di Aceh (Dirhamsyah & Genisa, 2007), *Sasi* di Maluku dan Papua, *Awik-awik* di Bali dan Nusa Tenggara Barat, *Lubuk Larangan* di Sumatera, *Kelong* di Batam, dan *Mane'e* di Kepulauan Talaud. Praktik-praktik tata kelola kelautan tersebut dilakukan dalam skala kecil (kampung atau teluk) yang bermanfaat untuk penyediaan stok ikan dan sumber daya laut lainnya, proteksi lingkungan laut, serta membantu mata pencaharian masyarakat setempat. Walau dikelola secara tradisional, kegiatan pengelolaan kawasan dan sumber daya laut dilakukan dengan cara-cara yang mirip dengan yang dilakukan di era modern, seperti penentuan luas kawasan yang dikelola, badan pengelola dan unit pengawas. Serupa dengan '*fisheries open and close system*' yang berlaku pada saat ini.

Praktik-praktik pengelolaan kawasan dan sumber daya laut oleh masyarakat telah dilakukan jauh sebelum era kolonial Belanda dan hingga saat ini masih terus berlangsung. Adat budaya seperti ini memperkaya sistem tata kelola kelautan di Indonesia. Pemerintah mengakui keberadaan hukum adat di Indonesia. Hal tersebut tercermin pada Pasal 28 I Ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 yang menegaskan bahwa identitas budaya dan hak masyarakat tradisional dihormati selaras dengan perkembangan zaman dan peradaban. Pengakuan hukum adat tidak hanya terbatas pada konstitusi, tetapi juga diimplementasikan pada beberapa peraturan perundang-undangan seperti UU No. 5 tahun 1960 tentang Agraria, UU No. 3 tentang Perubahan Kedua atas UUNo. 6 tahun 2014 tentang Desa, UUNo. 41 tahun 1999 tentang Kehutanan, dan UU No. 27 tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Pengakuan hukum adat dalam sistem hukum nasional memastikan bahwa sistem pengelolaan kawasan dan sumber daya laut oleh masyarakat tradisional (adat) adalah bagian dari sistem tata kelola kelautan di Indonesia. Oleh karena itu, sistem pengelolaan laut dan pesisir oleh masyarakat hingga saat ini banyak dilakukan baik diinisiasi oleh pemerintah maupun Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) (Dirhamsyah, 2004a; Dirhamsyah, 2005b; Dirhamsyah, 2006c).

2. Tata kelola kelautan di era kolonial

Indonesia adalah daerah yang subur yang menyebabkan banyak bangsa Eropa datang untuk berniaga rempah-rempah dan akhirnya menjajah Indonesia. Berdasarkan sejarah, Indonesia pernah dijajah oleh 5 negara, Portugis (1509–1641 menduduki Ternate dan Maluku), Spanyol (1521–1692, menduduki Tidore dan Maluku/perang melawan Portugis), Belanda (1602–1942, menduduki seluruh wilayah Indonesia), Inggris (1811–1816, menduduki Jawa dan Bengkulu), dan Jepang (1942–1945,

menduduki sebagian besar wilayah Indonesia)⁶. Setiap pemerintahan kolonial membawa sistem dan budaya negaranya masing-masing diterapkan di daerah jajahannya. Sistem dan budaya tersebut perlahan akan diadopsi oleh daerah jajahan sebagai sistem dan budaya yang berlaku. Namun, sistem pemerintahan kolonial akan menjadi budaya dari daerah jajahan bila dipraktikkan dalam waktu yang lama. Dengan pertimbangan tersebut, kajian konsep tata kelola kelautan akan difokuskan pada era penjajahan Belanda dimana Indonesia dijajah Belanda ± 340 tahun.

Seperti diketahui, tujuan utama penjajahan Belanda adalah mengeksploitasi sumber daya alam, rempah-rempah, tambang, mineral, dan gas bumi di Indonesia. Mayoritas aktivitas dilakukan di daratan, hal tersebut tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap konsep tata kelola kelautan di Indonesia. Umumnya kebijakan kelautan yang diambil pemerintahan kolonial Belanda ketika itu adalah kebijakan untuk mendukung proses pengiriman sumber daya ke luar negeri (Talib et al., 2022). Pengaruh yang cukup signifikan terjadi di tingkat masyarakat lokal, dimana pemerintahan kolonial memberikan hak pengelolaan kawasan pesisir kepada ‘pemerintahan’ kampung atau tokoh masyarakat (Talib et al., 2022).

Territoriale Zee en Maritima Kringen Ordonnantie 1939 (TZMKO) adalah undang-undang kelautan nasional yang pertama kali dibentuk oleh pemerintahan kolonial Belanda di Indonesia pada tahun 1939. UU ini mengatur pengelolaan

⁶ Media Indonesia. (2025). 5 Negara yang Pernah Menjajah Indonesia dari Portugis sampai Jepang (Urutan Lengkap). Edisi, 25 November 2025. <https://mediaindonesia.com/politik-dan-hukum/833547/5-negara-yang-pernah-menjajah-indonesia-dari-portugis-sampai-jepang-urutan-lengkap#:~:text=Portugis%20adalah%20negara%20pertama%20yang%20menjajah%20Indonesia.%20Mereka,Malaka%2C%20lalu%20membangun%20benteng%20di%20Ternate%20dan%20Ambon>

kawasan laut dan pesisir, termasuk klaim perairan teritorial sejauh 3 mil laut. Oleh karena tidak sesuai dengan kondisi yang ada, ketentuan TZMKO tidak lagi digunakan dalam kerangka hukum nasional pasca-kemerdekaan.

3. Tata kelola kelautan di era kemerdekaan hingga saat ini

Konsep tata kelola kelautan di Indonesia pasca-kolonial mengalami perubahan dari waktu ke waktu sesuai tantangan dan masalah yang dihadapi. Untuk mempermudah, kajian perkembangan konsep tata kelola kelautan, pembahasan akan dilakukan berdasarkan periode-periode yang dianggap signifikan.

• 1945 – 1957 (pembentukan jati diri)

Secara faktual, konsep tata kelola kelautan pada periode ini tidak banyak berubah. Tata kelola kelautan Indonesia masih mempergunakan TZMKO peninggalan Belanda. Namun, pada penghujung tahun 1957, terdapat perubahan yang signifikan. Pada tanggal 13 Desember 1957, Pemerintah Indonesia mengeluarkan pernyataan unilateral (deklarasi) yang ditandatangani oleh Perdana Menteri Djuanda, sehingga dikenal dengan Deklarasi Djuanda.

Deklarasi ini merubah TZMKO, aturan yang sebelumnya mengatur bahwa perairan teritorial sejauh 3 mil laut diubah menjadi 12 mil laut, begitu juga perairan antar pulau yang sebelumnya dianggap sebagai laut lepas atau perairan internasional, diklaim sebagai perairan pedalaman Indonesia. Deklarasi ini memperkenalkan konsep Negara Kepulauan (*Archipelagic Regime*) yang saat itu, dunia belum mengenalnya. Oleh karena itu, Deklarasi Djuanda adalah tonggak penting dalam

sejarah dan perkembangan tata kelautan di Indonesia. Sebagai bentuk apresiasi tanggal 13 Desember ditetapkan Pemerintah sebagai ***Hari Nusantara***. Namun, deklarasi ini bukan titik akhir perjuangan, hukum laut internasional yang berlaku ketika itu belum mengakui konsep negara kepulauan (*archipelagic regime*), oleh karena itu deklarasi tidak dapat ditetapkan sebagai suatu sumber hukum yang berlaku yang mengikat ke dalam dan luar negeri.

- **1957–1982 (negosiasi dalam penyusunan UNCLOS)**

Seperti telah dikemukakan di atas, proses penyusunan UNCLOS dilakukan dalam waktu yang panjang dan melalui proses negosiasi yang alot antar negara-negara anggota, bukan hal mudah bagi delegasi Indonesia yang ketika itu dipimpin oleh Prof. Muchtar Kusumah Admadja untuk meyakinkan delegasi dari negara-negara lain, terutama negara-negara adidaya maritim yang memiliki kepentingan. Melalui perjuangan yang berat, akhir Prof. Mochtar dan tim dapat meyakinkan dunia dan konsep negara kepulauan seperti yang dinyatakan dalam Deklarasi Djuanda disepakati sebagai bagian dari hukum laut internasional masuk dalam UNCLOS. Atas perjuangan tersebut, pemerintah Indonesia menganugerahi gelar Pahlawan Nasional kepada Prof. Mochtar Kusumah Atmadja.

- **1982–1999 (pemberlakuan UNCLOS menjelang era reformasi)**

Indonesia meratifikasi UNCLOS pada tahun 1985 melalui UU No. 17 tahun 1985. Namun demikian, pada saat itu, UNCLOS belum diberlakukan oleh PBB. Hal tersebut terjadi karena, jumlah negara anggota yang meratifikasi UNCLOS belum mencukupi. PBB baru memberlakukan UNCLOS pada 16 November 1994,

satu tahun setelah Guyana meratifikasi UNCLOS (negara ke 60 yang meratifikasi UNCLOS)⁷. Oleh karena itu, walaupun Indonesia telah meratifikasi UNCLOS hampir 10 tahun, UU tersebut belum berlaku atau belum mengikat pihak-pihak yang berkepentingan baik di dalam maupun di luar negeri.

Setelah pemberlakuan UNCLOS, Pemerintah Indonesia menindaklanjutinya dengan melakukan klaim perairan teritorial menjadi 12 mil laut melalui UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Kemudian memberlakukan kembali dua UU yang dibentuk sebelum berlakunya UNCLOS, yaitu UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen, dan UU No. 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Periode 1982-1999 adalah bagian dari Era Orde Baru. Seperti diketahui, pembangunan di era Orde Baru lebih berorientasi pada pembangunan di daratan (*land-based orientation*). Oleh karena itu, tidak banyak kebijakan dan produk hukum yang dikeluarkan pemerintah untuk pengembangan tata kelautan di Indonesia pada periode ini.

- **1999 – hingga saat ini (era reformasi hingga saat ini)**

Tahun 1999 adalah berakhirnya era Orde Baru dan dimulainya Era Reformasi (Era Perubahan). Sejak dimulainya era reformasi, telah terjadi perubahan signifikan dalam berbagai aspek kehidupan di Indonesia. Perubahan di bidang pemerintahan terjadi pada produk-produk kebijakan dan hukum serta pendirian

⁷ Sebuah konvensi/perjanjian internasional yang bersifat mengikat (*binding agreement*) baru dapat diberlakukan bila jumlah negara anggota yang meratifikasi perjanjian tersebut telah mencapai 60 negara. Walau tidak ada resolusi PBB yang secara pasti mengatur jumlah tersebut, tetapi berdasarkan Pasal 102 dari Piagam PBB menyatakan bahwa suatu konvensi baru dapat diberlakukan bila telah diratifikasi oleh negara anggota dalam jumlah yang signifikan.

lembaga-lembaga pemerintahan baru, termasuk di sektor kelautan.

Ratusan UU telah ditetapkan Pemerintah dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) pada periode 1999-2024, tepatnya sebanyak 124 UU⁸, 18 di antaranya adalah UU terkait bidang kelautan (4 UU lainnya yang terkait dengan kelautan telah dibuat pada era sebelumnya). Dua UU baru yang terkait langsung dengan pengelolaan laut dan pesisir yaitu UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (Dirhamsyah et al., 2022). Uraian rinci dari legislasi yang terkait kelautan akan dibahas pada bagian berikut.

Di bidang kelembagaan tata kelola pemerintahan juga terjadi perubahan hal yang signifikan, yaitu dengan didirikannya dua kementerian baru yang khusus mengurus masalah kelautan di Indonesia, yaitu Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)⁹ serta Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi (Kemenko Marves)¹⁰. Pendirian kedua kementerian ini menunjukkan bahwa pemerintah memberikan perhatian pada sektor kelautan.

Pada periode ini, juga terdapat dua kebijakan nasional di bidang kelautan yang cukup fundamental dalam memengaruhi

⁸ Detik.com (2024). “Puan Bacakan Jumlah UU Disahkan DPR 2019-2024, Legislator Saling Sorak”. Edisi: 18 Agustus 2024. <https://news.detik.com/berita/d-7493123/puan-bacakan-jumlah-uu-disahkan-dpr-2019-2024-legislator-saling-sorak>

⁹ Pada tahun 1999, Pemerintah mendirikan Departemen Eksplorasi Laut (DEL), kemudian pada tahun 2000 berubah menjadi Departemen Eksplorasi Laut dan Perikanan (DELP). Pada tahun 2009, nomenklatur dari lembaga ini berubah kembali menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP).

¹⁰ Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi dibentuk pada tahun 2014 di era Pemerintahan Presiden Joko Widodo yang pertama. Namun, kementerian ini dibubarkan pada akhir 2024.

tata kelola kelautan Indonesia. Pertama adalah penetapan kebijakan strategis nasional tentang “Indonesia Poros Maritim Dunia”. Poros Maritim Dunia adalah konsep dan strategi arah kebijakan pembangunan Indonesia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo di awal periode pemerintahannya pada tahun 2014-2019¹¹. Poros Maritim Dunia adalah visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, kuat, serta memberikan kontribusi positif untuk perdamaian kawasan, sesuai dengan kepentingan nasional.

Kebijakan nasional kedua terkait pembangunan kelautan adalah penetapan Kebijakan Kelautan Indonesia. Isu tentang perlunya Indonesia memiliki sebuah kebijakan nasional (*national policy*) dalam bidang kelautan telah mengemuka sejak pasca reformasi, permulaan tahun 2000-an (Dirhamsyah, 2004b; Dirhamsyah, 2005a; Dirhamsyah, 2006b), namun hal ini belum ditanggapi serius oleh pemerintah. Baru akhirnya pada tahun 2017, pemerintah menetapkan Kebijakan Kelautan Indonesia melalui Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2017. Kedua kebijakan tersebut saling melengkapi, dimana “Indonesia Poros Maritim Dunia” berfungsi sebagai program strategis nasional, sedangkan “kebijakan kelautan Indonesia” adalah Peta Jalan bagi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Oleh karena itu dokumen kebijakan kelautan nasional berisi pedoman umum pembangunan kelautan Indonesia.

Selain hal tersebut meningkatnya perhatian masyarakat internasional akan perlunya kerjasama antar negara-negara di dunia untuk memecahkan isu-isu yang dihadapi dalam pengelolaan laut dan pesisir. Isu-isu terkait dengan pengelolaan laut yang mengemuka di tataran global yang perlu ditanggulangi antara lain perubahan iklim (*climate change*), pencemaran

¹¹ Konsep ini pernah disampaikan oleh Presiden Joko Widodo pada East Asia Summit-9 di Nay Pyi Taw, Myanmar pada 13 November 2014.

sampah plastik (*plastic debris*), pengembangan kawasan perlindungan laut (*marine protected areas*), penangkapan ikan secara ilegal (*IUU Fishing*), pengelolaan laut yang berkelanjutan (*sustainable marine management*), dan *Biodiversity Beyond National Jurisdiction* (BBNJ).

Isu dan dinamika yang terjadi di tataran global juga memengaruhi kebijakan dan strategi tata kelola kelautan Indonesia. Sebagai contoh, melalui Konferensi Keanekaragaman Hayati Dunia yang diselenggarakan pada tahun 2022 di Montreal, Kanada, masyarakat internasional sepakat menetapkan luasan kawasan lindung dunia seluas 30% dari total perairan laut dunia pada tahun 2030. Walaupun target ini terkesan ‘ambisius’, Indonesia mengikuti kebijakan ini dengan menargetkan total kawasan konservasi seluas 97 juta hektar atau 30% dari luas teritorial laut, akan tercapai pada tahun 2045. Isu lain terkait dengan kelautan yang mengemuka di tingkat global yang masuk menjadi agenda strategis nasional Indonesia adalah perubahan iklim. Indonesia secara serius menangani isu dengan memasukkan strategi mitigasi dan adaptasi penanggulangan perubahan iklim ke dalam program pembangunan nasional Indonesia. Pemerintah Indonesia juga berkomitmen untuk menangani isu ini, sebagaimana yang disampaikan oleh Presiden Prabowo Subianto pada Konferensi Tingkat Tinggi BRIC 2025 yang lalu. Selain isu-isu tersebut, banyak lagi isu dan dinamika global yang telah menjadi agenda strategis nasional tata kelola kelautan Indonesia.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, terlihat bahwa faktor-faktor atau unsur-unsur penting dalam konsep tata kelautan, seperti aspek kerangka hukum, kelembagaan dan arah kebijakan kelautan, telah cukup memadai. Namun, khusus mengenai kerangka hukum, puluhan aturan dan UU yang bertujuan untuk

mengatur tata kelola kelautan di Indonesia telah dibentuk pada era pasca-reformasi. Pembentukan aturan dan UU yang extensif membawa implikasi negatif terhadap pengelolaan laut dan pesisir Indonesia. Kerangka hukum tata kelola kelautan mengalami obesitas regulasi yang mengakibatkan sistem tata kelola berjalan tidak efektif. UU yang dibentuk lebih banyak bersifat sektoral yang mengakibatkan UU yang ada menjadi terfragmentasi (detil permasalahan akan dibahas pada bagian selanjutnya). Untuk itu dibutuhkan reformasi hukum yang dapat mengintegrasikan semua aturan dan UU yang ada, sehingga dapat menjadi suatu legislasi yang komprehensif dan integratif.

Memahami tata kelola kelautan juga tidak terlepas dari perkembangan kemajuan keilmuan oseanografi terapan. Dalam dua dekade terakhir, perkembangan oseanografi terapan menunjukkan bahwa sistem laut Indonesia bersifat sangat dinamis, saling terhubung, dan rentan terhadap perubahan iklim global. Kemajuan dalam pemodelan arus, pemantauan satelit, serta analisis ekosistem berbasis data besar memperlihatkan bahwa pengelolaan laut tidak lagi dapat didasarkan pada pendekatan sektoral dan statis. Perubahan suhu laut, pergeseran stok ikan, peningkatan kejadian cuaca ekstrem, serta tekanan aktivitas manusia menuntut tata kelola yang adaptif dan responsif terhadap dinamika ilmiah tersebut. Dalam konteks ini, kerangka hukum kelautan perlu dirancang tidak hanya untuk mengatur, tetapi juga untuk mampu menyesuaikan diri dengan kompleksitas sistem laut yang terus berubah. Dengan demikian, kemajuan iptek kelautan seharusnya menjadi dasar pembaharuan arsitektur hukum dan kebijakan, agar tata kelola kelautan Indonesia selaras dengan realitas ekologis dan tantangan global ke depan. Oleh karena itu, kerangka hukum yang ada dituntut

lebih adaptif dan integratif terhadap dinamika oseanografi dan perubahan sistem laut yang berkembang.

Satu hal yang perlu dicatat dari sejarah dan perkembangan tata kelola kelautan di Indonesia adalah banyaknya UU yang diterbitkan di era reformasi yang memberikan implikasi pada tata kelola kelautan secara keseluruhan. Banyaknya UU yang diterbitkan selain menyebabkan sector kelautan menjadi kelebihan (obesitas) regulasi, UU yang diterbitkan menyebabkan terfragmentasi pengelolaan kelautan karena regulasi-regulasi tersebut lebih banyak bersifat sektoral. UU sektoral tersebut juga mengakibatkan tumpang tindih kewenangan antar lembaga terkait, konflik antar UU, rendahnya kepastian hukum dan tidak efektifnya penegakan hukum.

III. KERANGKA HUKUM TATA KELOLA KELAUTAN INDONESIA DAN ERMASALAHANNYA

Pembahasan kerangka hukum tata kelola kelautan beserta permasalahannya merupakan hal vital yang harus dilakukan untuk memecahkan masalah yang dihadapi dalam pengelolaan kelautan dan kemaritiman secara keseluruhan. Oleh karena itu, isu ini akan dibahas secara tersendiri dalam orasi ini.

A. Kerangka Hukum Tata Kelola Kelautan Indonesia

Kerangka peraturan yang ada di Indonesia sangat luas dan kompleks. Indonesia memiliki UU dan peraturan dengan jumlah yang sangat banyak. Tercatat bahwa lebih dari 1.600 UU telah diberlakukan sejak tahun 1945 (Dirhamsyah, et al., 2022), setidaknya 26 diantaranya terkait langsung dan tidak langsung dengan tata kelola kelautan (dua di antaranya UU untuk meratifikasi konvensi internasional).

Bila dikelompokkan, 26 UU tersebut mengatur 8 isu/urusan besar terkait dengan tata kelola kelautan bagi suatu negara. Isu-isu tersebut adalah: i. Klaim yurisdiksi laut; ii. Pertahanan dan keamanan laut serta penegakan hukum; iii. Pengelolaan sumber daya non-hayati laut dan aktivitas di laut; iv. Pengelolaan sumber daya laut dan pesisir; v. Pengelolaan lingkungan hidup dan konservasi; vi. Tata ruang umum dan terestrial; vii. Desentralisasi dan keuangan; dan viii. Ratifikasi perjanjian internasional (Dirhamsyah, 2006d; Dirhamsyah, et al., 2022). Dilihat dari ruang lingkupnya, UU tersebut dapat dikategorikan dalam jenis UU yang bersifat umum dan yang bersifat khusus. UU yang bersifat umum adalah UU yang mengatur semua aspek,

tidak hanya aspek kelautan saja, sedangkan UU yang bersifat khusus adalah UU yang hanya mengatur aspek kelautan saja (Tabel 3.1).

Tabel 3.1 memperlihatkan bahwa hampir semua aspek dari tata kelola kelautan di Indonesia telah diatur oleh 26 UU. UU tersebut mengatur semua aspek baik yang terkait maupun tidak terkait langsung dengan tata kelola kelautan dan kemaritiman di Indonesia. UU yang ada mengatur dari hilir hingga hulu semua aspek tata kelola kelautan di mulai dari klaim yurisdiksi, pengelolaan dan konservasi laut beserta sumber dayanya, aktifitas yang terjadi di laut, pencegahan pencemaran lingkungan hingga aspek penegakan hukum.

Tabel 3.1 Daftar Peraturan Perundangan-undangan terkait Tata Kelola Kelautan dan Kemaritiman di Indonesia

#	Isu terkait	Regulasi	Isi
1	Klaim Yurisdiksi Laut	1 UU No. 6 Tahun 1996	Perairan Indonesia
		2 UU No. 5 Tahun 1983	Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
		3 UU No. 16 Tahun 2023	Landas Kontinen
		4 UU No. 43 Tahun 2008	Wilayah Negara
2	Hankam dan Penegakan Hukum	5 UU No. 34 Tahun 2004 dan telah diubah satu kali	Tentara Nasional Indonesia
		6 UU No. 2 Tahun 2002	Kepolisian Negara RI
		7 UU No. 1 Tahun 2023	Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

#	Isu terkait	Regulasi	Isi
3	Pengelolaan Sumber Daya Non-Hayati Laut dan Aktivitas di Laut	8 UU No. 4 Tahun 2009 dan telah diubah empat kali	Pertambangan Mineral dan Batubara
		9 UU No. 22 Tahun 2001	Minyak dan Gas Bumi
		10 UU No. 17 Tahun 2008 dan telah diubah tiga kali	Pelayaran
		11 UU No. 10 Tahun 1995 dan telah diubah satu kali	Kepabeanaan
		12 UU No. 11 Tahun 1995 dan telah diubah satu kali	Cukai
4	Pengelolaan Sumber Daya Laut dan Pesisir	13 UU No. 31 Tahun 2004 dan telah diubah dua kali	Perikanan
		14 UU No. 32 Tahun 2014	Kelautan
		15 UU No. 27 Tahun 2007 dan telah diubah satu kali	Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil
		16 UU No. 21 Tahun 2019	Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan

#	Isu terkait	Regulasi	Isi
5	Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Konservasi	17 UU No. 32 Tahun 2009	Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
		18 UU No. 5 Tahun 1990 dan telah diubah satu kali	Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya
		19 UU No. 41 Tahun 1999	Kehutanan
6	Tata Ruang Umum dan Terestrial	20 UU No. 26 Tahun 2007	Penataan Ruang
		21 UU No. 10 Tahun 2009 dan telah diubah tiga kali	Kepariwisata
		22 UU No. 5 Tahun 1960	Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria
7	Desentralisasi dan Keuangan	23 UU No. 23 Tahun 2014	Pemerintahan Daerah
		24 UU No. 33 Tahun 2004	Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah
8	Ratifikasi Perjanjian Internasional	25 UU No. 17 Tahun 1985	Ratifikasi UNCLOS
		26 UU No. 5 Tahun 1994	Ratifikasi CBD

Aspek klaim wilayah yurisdiksi merupakan tonggak perubahan tata kelola kelautan Republik Indonesia. Wilayah

laut teritorial yang sebelumnya diklaim hanya sejauh 3 mil laut berubah mengikuti UNCLOS, sehingga kedaulatan (*sovereignty*) Indonesia menjadi 12 mil laut (UU No. 6 Tahun 1996). Disamping hal tersebut, Indonesia juga mengklaim kawasan yang sebelumnya belum pernah ada menjadi bagian integral dari wilayah Indonesia yaitu Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen. Berdasarkan UU tersebut Indonesia memiliki hak berdaulat (*sovereign right*) untuk mengelola sumber daya yang ada di dalam kolom air sampai dengan 200 mil laut (UU No. 5 Tahun 1983) dan sumber daya mineral yang ada di bawahnya, yaitu UU No. 16 Tahun 2003 (Dirhamsyah, 2006d).

Terdapat 2 UU terkait langsung dengan tata kelola kelautan khususnya pada bidang pengelolaan kawasan laut dan pesisir yaitu UU Kelautan dan UU Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (UU PWP3K). UU PWP3K khusus mengatur pengelolaan wilayah pesisir, sedangkan UU Kelautan mengatur pengelolaan laut secara umum. Untuk pengelolaan sumber daya hayati dan non-hayati laut, terdapat 4 UU yang mengaturnya, yaitu UU Perikanan dan UU Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan yang mengatur pengelolaan sumber daya hayati laut, selanjutnya UU Pertambangan Mineral dan Batubara serta UU Minyak dan Gas Bumi yang mengatur pengelolaan sumber daya non-hayati.

Selain UU tersebut, terdapat dua UU fundamental dari tata kelola kelautan dan kemaritiman yaitu UU Pelayaran dan UU Pemerintahan Daerah. UU Pelayaran adalah UU yang mengatur sistem pelayaran atau transportasi perairan di Indonesia. UU ini berlaku untuk semua kapal yang berbendera Indonesia baik yang berlayar di wilayah NKRI maupun di luar perairan Indonesia. UU ini menetapkan sistem cabotage sebagai strategi kedaulatan pelayaran nasional, yang berarti bahwa usaha pelayaran hanya

dapat dilakukan oleh warga negara atau badan usaha Indonesia. UU ini juga menindaklanjuti International Convention for Prevention of Pollution from Ships (MARPOL, Annexes I and II), 1973 and MARPOL Protocol 1978 dengan mengatur secara khusus peraturan tentang pencegahan pencemaran yang bersumber dari kapal.

UU Pemerintahan Daerah (Pemda) adalah salah satu dasar hukum penting dalam sistem tata kelola kelautan Indonesia karena mengatur kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Pemda dalam pengelolaan laut dan perikanan. UU ini mengatur kewenangan kepada daerah provinsi untuk eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan laut (kecuali minyak dan gas bumi) di wilayah perairan sejauh 12 mil laut, diukur dari garis pantai ke arah laut. Hal ini berarti kewenangan pengelolaan kawasan laut beserta sumber daya yang terkandung di dalamnya yang pada UU Pemda sebelumnya (UU No. 23 Tahun 2004 dan UU No. 22 Tahun 1999) memberikan kewenangan kepada Pemerintah Kabupaten/Kota sejauh 4 mil laut telah dicabut atau dihilangkan. Hal ini berarti bahwa pengelolaan kawasan laut beserta sumber dayanya dilakukan secara sentralistik oleh Pemerintah Pusat. Pemberian kewenangan pengelolaan kepada Daerah Provinsi adalah ‘otonomi semu’, karena Gubernur sebagai Kepala Daerah Provinsi juga bertindak sebagai wakil Pemerintah Pusat, sebagaimana diatur dalam Pasal 4 UU No. 23 Tahun 2014. Hal ini jelas menyatakan bahwa pengelolaan kawasan laut beserta sumber daya yang terkandung di dalamnya dilakukan oleh Pemerintah Pusat. Oleh karena itu, UU ini menuai banyak kontroversi di kalangan akademisi dan pejabat daerah kabupaten/kota (Dirhamsyah et al., 2026).

Beberapa konvensi internasional telah diratifikasi oleh Indonesia sebagai negara pihak dalam beberapa perjanjian

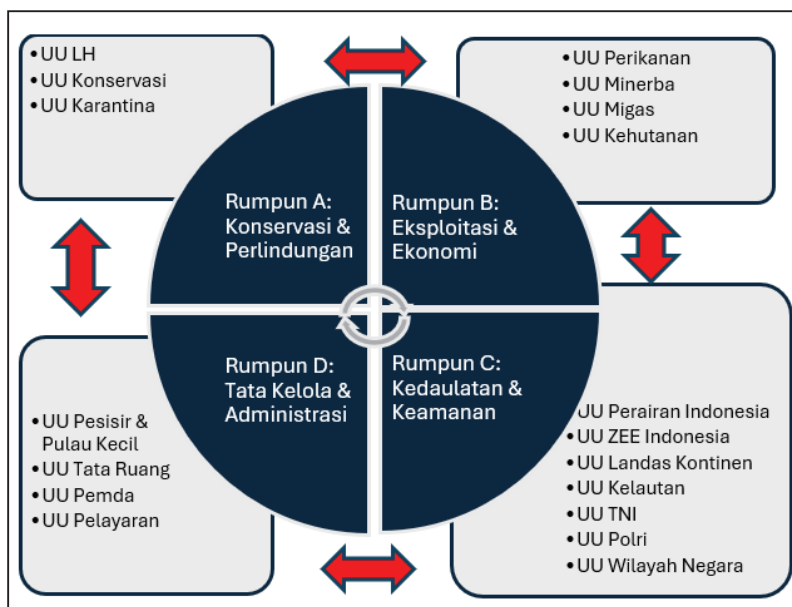
internasional terkait dengan lingkungan dan pengelolaan sumber daya pesisir dan laut. Namun hanya dua konvensi internasional yang diratifikasi melalui UU, yaitu UU No. 17 tahun 1985 yang meratifikasi UNCLOS dan UU No. 5 tahun 1994 untuk ratifikasi *Convention on Biological Diversity* (CBD). Disamping dua konvensi tersebut, Indonesia juga telah banyak meratifikasi konvensi internasional dan perjanjian multilateral lainnya tentang pencegahan pencemaran ekosistem laut dan penetapan kawasan perlindungan laut diratifikasi melalui Peraturan Pemerintah (PP) atau Peraturan Presiden (Perpres) atau Keputusan Presiden (Keppres). Sejak tahun 1970-an hingga tahun 2025, sebanyak lebih dari 30 perjanjian/konvensi internasional yang berkaitan dengan bidang kelautan dan kemaritiman telah diratifikasi oleh Indonesia (Lampiran I) (Dirjen Hubla, 2025; Dirhamsyah, 2006d).

B. Permasalahan dalam Kerangka Hukum Tata Kelola Kelautan Indonesia

Sebanyak 26 UU yang mengatur tata kelola kelautan dan kemaritiman adalah jumlah yang lebih dari cukup untuk mengatur suatu tata kelola. Oleh karena itu wajar bila dikatakan bahwa sistem hukum tata kelola kelautan Indonesia adalah salah satu kerangka legislatif yang terbanyak di dunia (Dirhamsyah et al., 2022). Seharusnya dengan jumlah UU tersebut sistem tata kelola kelautan Indonesia menjadi sangat baik, namun pada kenyataannya, seperti telah dikemukakan di atas tata kelola kelautan di Indonesia tidak baik-baik saja.

Permasalahan kerangka hukum tata kelola kelautan telah terjadi sejak tujuan pembentukan UU yang ada. Kajian konflik antar-UU berdasarkan tujuan pembentukannya menyatakan bahwa konflik telah terjadi sejak pembentukan UU yang ada.

Kajian tersebut menggunakan metodologi *clustering analysis* dengan membagi tujuan pembentukan UU ke dalam empat rumpun tujuan yaitu Rumpun A (Konservasi & Perlindungan), Rumpun B (Eksplorasi & Ekonomi), Rumpun C (Kedaulatan & Keamanan), dan Rumpun D (Tata Kelola & Administrasi). Analisis tersebut menyatakan bahwa keempat rumpun tersebut saling terkait atau konflik satu sama lain (Gambar 3.1). Sebagai contoh, Rumpun A (Konservasi & Perlindungan) vs Rumpun B (Eksplorasi & Ekonomi) yang berkonflik dalam hal perlindungan ekosistem laut dan eksploitasi sumber daya. Konflik terjadi hampir antar-semua rumpun.



Gambar 3.1 Analisis konflik UU kelautan berdasarkan tujuan pembentukannya

Diagram tersebut adalah salah satu contoh tentang fragmentasi yang terjadi pada UU sektoral yang ada. Fragmentasi

regulasi adalah akar masalah yang dihadapi kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia. Fragmentasi tersebut menimbulkan konflik di antara UU yang ada. Berdasarkan kajian terhadap 26 UU tersebut di atas, dikaitkan dengan prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik, ditemukan beberapa konflik dan tumpang tindih antar UU tersebut. Berikut beberapa contoh konflik yang terjadi antar UU yang mengatur tata kelola kelautan dan kemaritiman di Indonesia. Konflik-konflik tersebut terbagi dalam beberapa kelompok konflik, antara lain konflik tumpang tindih kewenangan, konflik penggunaan standar yang berbeda, konflik penggunaan istilah, dan konflik penggunaan definisi yang terlalu luas. Berikut penjelasan masing-masing konflik yang harus segera dipecahkan oleh pemerintah.

1. Konflik Tumpang Tindih Kewenangan

- a) Konflik tumpang tindih kewenangan dalam fungsi penegakan hukum di perairan

Terdapat beberapa lembaga pemerintah yang berwenang melakukan penegakan hukum di perairan Indonesia, yaitu TNI AL, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai/KPLP (Kementerian Perhubungan), Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakamla), Imigrasi, Bea Cukai, dan Kepolisian. Keterlibatan multi-lembaga (TNI AL, KPLP, Bea Cukai, Imigrasi, Polri, serta BAKAMLA) diatur lintas UU; pola ini memicu tumpang tindih mandat operasional yang pada akhirnya menghambat efektivitas operasi dan patroli penegakan hukum di laut.

b) Konflik tumpang tindih kewenangan dalam pendirian penjaga pantai dan laut

Tumpang tindih kewenangan yang diakibatkan oleh UU yang mengatur tata kelautan dan kemaritiman Indonesia terjadi di banyak aspek. Sebagai contoh, tumpang tindih kewenangan mendirikan institusi penjaga pantai dan laut (*coast guard*). Pasal 276–278 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamankan Kementerian Perhubungan untuk mendirikan KPLP (*sea and coast guard*). Di sisi lain, Pasal 59–63 UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan mengamankan pendirian Bakamla yang memiliki fungsi sebagai penjaga pantai (*coast guard*). Fungsi kedua lembaga ini hampir sama, hanya penekanannya pada aspek yang berbeda. Hal ini menyebabkan tumpang tindih kelembagaan dalam penegakan hukum kelautan dan kemaritiman di Indonesia, yang pada akhirnya membuat aktivitas tersebut tidak efektif dan efisien (Dirhamsyah et al., 2022).

c) Konflik kewenangan penambangan mineral di pesisir dan laut

Konflik ini terjadi antara UU No. 4 Tahun 2009 tentang Mineral dan Batubara (Minerba) dengan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Pemda). Pasal 7-8 UU Minerba mengatur kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota untuk mengelola pertambangan mineral dan batubara di wilayahnya, termasuk kawasan laut dan pesisirnya. Daerah Provinsi berhak mengelola pertambangan di area 4-12 mil laut (Pasal 7 Ayat 1 huruf d) , sedangkan Daerah Kabupaten/Kota berhak atas area 0-4 mil laut (Pasal 8 Ayat 1 huruf c). Hal ini kontradiktif dengan Pasal 27 UU Pemda yang menyatakan bahwa pengelolaan kawasan laut (0-12 mil laut) beserta sumber daya yang terkandung di dalamnya, kecuali minyak dan gas bumi

adalah kewenangan Daerah Provinsi. Jadi dalam hal ini, Daerah Kabupaten/Kota tidak memiliki kewenangan pengelolaan pertambangan mineral dan batubara (minerba) di area 0-4 mil laut (Dirhamsyah et al., 2026).

d) Konflik kewenangan penyusunan Rencana Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup di Laut

Pasal 1 Ayat 4 UU Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (PPLH) mendeskripsikan Rencana Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup atau RPPLH adalah perencanaan tertulis yang memuat potensi, masalah lingkungan hidup, serta upaya pencegahan dan perlindungannya untuk nasional, provinsi dan kabupaten/kota, termasuk kawasan pesisir dan laut. Pasal 10 Ayat 1 UU PPLH menyatakan bahwa RPPLH tingkat kabupaten/kota disusun oleh Bupati/Walikota. RPPLH kabupaten/kota tidak dapat disusun secara komprehensif karena walaupun kabupaten/kota mengetahui potensi dan masalah lingkungan hidup yang terjadi di kawasan pesisir dan laut yang ada dihadapannya namun karena mereka tidak memiliki kewenangan. Pasal 27 UU Pemda yang menyatakan bahwa seluruh pengelolaan kawasan laut (sampai sejauh 12 mil dari pantai) menjadi kewenangan Daerah Provinsi.

e) Konflik kewenangan penyusunan Tata Ruang Laut

Konflik ini terjadi antara UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Tata Ruang) dengan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Pemda). Pasal 11 UU Tata Ruang mengatur kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota untuk menyelenggarakan penataan ruang di wilayahnya, termasuk tata ruang laut dan pesisir di dalamnya. Hal ini kontradiksi dengan Pasal 27 UU Pemda yang menyatakan bahwa seluruh pengelolaan kawasan laut (sampai sejauh 12 mil ke arah laut) menjadi kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi.

Hal ini berarti bahwa UU Tata Ruang memberi kewenangan dan kewajiban kepada Kabupaten/Kota untuk menata kawasan lautnya, namun terjadi disharmoni kewenangan, karena UU Pemda memusatkan pengelolaan laut 0–12 mil pada provinsi.

- f) Konflik kewenangan pemanfaatan kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil

Konflik ini terjadi antara UU No. 27 Tahun 2007 jo UU No. 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (PWP-3-K) dengan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Pemda). Pasal 50 Ayat 3 UU PWP-3-K memberikan kewenangan kepada Bupati/Walikota untuk memberikan dan mencabut Izin Lokasi Pemanfaatan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Pasal ini kontradiksi dengan Pasal 27 UU Pemda yang menyatakan bahwa seluruh pengelolaan kawasan laut dari 0-12 mil laut menjadi kewenangan Daerah Provinsi.

2. Konflik penggunaan standard yang berbeda

- a) Konflik pengenaan sanksi pidana penjara dan pidana denda berbeda terhadap pelanggaran yang sama

Konflik perbedaan pengenaan sanksi pidana penjara dan pidana denda berbeda terhadap pelanggaran yang sama yang disebabkan perbedaan rujukan UU yang dipergunakan. Konflik ini terjadi antara UU KUHP dengan UU Pelayaran. Sebagai contoh, pelanggaran mengambil atau merusak rambu pelayaran dikenakan sanksi pidana yang berbeda. UU KUHP dan UU Pelayaran menetapkan sanksi pidana yang berbeda meskipun pelanggarannya serupa (Tabel 3.2). Hal ini jelas akan mempersulit upaya penegakan hukum dan penuntutan, UU yang mana yang akan dipergunakan untuk menindak pelanggaran

tersebut. Rendahnya penuntutan dan penetapan vonis hukum akan menyebabkan tujuan efek jera bagi pelaku pelanggaran tidak tercapai.

Tabel. 3.2 Perbedaan sanksi pidana penjara dan pidana denda terhadap pelanggaran Perusakan Rambu Pelayaran

Dampak dari perbuatan	UU Terkait	
	UU KUHP Pasal 325	UU Pelayaran Pasal 316
Jika mengakibatkan bahaya bagi keselamatan pelayaran	Pidana Penjara paling lama 7 tahun	Pidana Penjara paling lama 12 tahun atau denda paling banyak Rp. 1.500.000.000
Jika mengakibatkan bahaya bagi keselamatan pelayaran dan mengakibatkan kapal tenggelam	Pidana Penjara paling lama 9 tahun	Pidana Penjara paling lama 15 tahun atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.000
Jika mengakibatkan luka berat bagi orang	Pidana Penjara paling lama 12 tahun	-
Jika mengakibatkan matinya seseorang	Pidana Penjara paling lama 15 tahun	Pidana Penjara paling lama 20 tahun

3. Konflik penggunaan standard yang berbeda

- a) Konflik penggunaan istilah ‘kawasan konservasi’ atau ‘kawasan perlindungan’

Banyak dari UU pengelolaan sumber daya alam mendefinisikan ‘kawasan konservasi atau kawasan perlindungan’ dengan kata yang sama, tetapi memiliki arti berbeda antar satu UU dengan

lainnya.¹² Hal ini menimbulkan konflik diantara UU tersebut. Sebagai contoh konflik antara UU Kehutanan dengan UU Perikanan terkait pengelolaan mangrove. Berdasarkan Pasal 6 UU Kehutanan, mangrove adalah bagian dari sektor kehutanan, UU ini mengatur bahwa hutan mangrove diperlakukan sama seperti hutan lain yang ada di daratan (Pasal 28 dan 29). Berarti UU ini memperbolehkan orang/badan usaha memanen hutan mangrove selama mendapat ijin dari pemerintah. Hal ini kontradiksi dengan UU Perikanan yang melarang semua aktivitas yang dapat merusak habitat ikan dan biota laut lainnya, termasuk hutan mangrove (Pasal 12). Sudah lebih dari dua dekade kementerian terkait tidak menyelesaikan masalah ini (Dirhamsyah, 2005c).

4. Konflik Cakupan Definisi

a) Konflik cakupan definisi yang terlalu luas

Penggunaan definisi sumber daya alam yang terlalu luas dalam UU pengelolaan sumber daya alam. Sebagai contoh, UU Perikanan mendefinisikan sumber daya ikan adalah ‘semua potensi jenis ikan’ (Pasal 1(2)), dan definisi ikan sendiri yang diatur pada Pasal 1(4) UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Ketiga UU No. 31 Tahun 2004 menyatakan bahwa ikan adalah segala jenis organisme yang seluruh atau sebagian dari siklus

¹² Terdapat empat UU yang mengatur masalah kawasan konservasi atau kawasan perlindungan

- Pasal 7 UU No. 31 Tahun 2004 mengatur kawasan perlindungan terkait urusan perikanan
- Pasal 14 dan 29 UU No. 5 Tahun 1990 mengatur kawasan perlindungan terkait urusan konservasi
- Pasal 1(21) UU No. 26 Tahun 2007 mengatur kawasan lindung terkait penataan ruang
- Pasal 7 UU No. 44 Tahun 1999 mengatur kawasan perlindungan terkait urusan kehutanan

hidupnya berada di dalam lingkungan perairan. Hal ini berarti bahwa yang dimaksud dengan ikan adalah semua biota laut, termasuk biota laut yang dilindungi, seperti penyu, mamalia laut (paus), dan sebagian jenis terumbu karang. Ini definisi yang sangat luas yang dapat menimbulkan konflik dengan UU pengelolaan sumber daya alam lainnya. Tidak ada pasal dalam UU Perikanan yang mengatur tentang larangan menangkap jenis ikan tertentu, semua nelayan baik dalam maupun luar negeri dapat menangkap ikan di perairan Indonesia selama memperoleh ijin dari pemerintah. Ini kontradiksi dengan UU No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi yang menetapkan beberapa jenis biota laut seperti penyu, mamalia laut (paus) dan beberapa spesies teripang sebagai spesies yang dilindungi.

Hal itu adalah beberapa contoh konflik yang terjadi diantara UU tata kelola kelautan dan kemaritiman di Indonesia. Banyak konflik lain, namun tidak dibahas di sini karena dampaknya tidak signifikan. Tabel 3.3 berikut adalah ringkasan dari konflik-konflik yang terjadi antar UU tata kelola kelautan dan kemaritiman.

Tabel 3.3 Contoh beberapa konflik diantara UU Tata Kelautan dan Kemaritiman Indonesia

#	Jenis Konflik		Konflik tentang	UU yang berkonflik	
A	Konflik Tumpang Tindih Kewenangan	1	Penegakan Hukum di Laut	UU Perairan	UU Kelautan
				Pasal 24 UU Pelayaran	Pasal 59-62 UU Polri
				Pasal 276-281	Pasal 14 Ayat 1
		2	Pendirian coast guard	UU Kelautan	UU Pelayaran
				Pasal 69-68	Pasal 276-281
		3	Pertambangan di kawasan pesisir dan laut	UU Minerba	UU Pemda
B	Konflik penggunaan standard yang berbeda			Pasal 7-8	Pasal 27
		4	Penyusunan RPPLH	UU PPLH	UU Pemda
				Pasal 10 Ayat 1	Pasal 27
		5	Penyusunan Tata Ruang Laut Kabupaten	UU Tata Ruang	UU Pemda
				Pasal 11	Pasal 27
		6	Pemanfaatan Kawasan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil	UU PWP-3K jo UU 1/2014 Pasal 50	UU Pemda Pasal 27
C	Konflik penggunaan istilah sama tetapi berbeda arti	7	Pengenaan sanksi pidana penjara & denda yang berbeda	UU KUHP	UU Pelayaran
				Pasal 325	Pasal 316
D	Konflik cakupan definisi yang terlalu luas	8	Penggunaan istilah 'kawasan konservasi	UU Kehutanan	UU Perikanan
				Pasal 6	Pasal 12
D	Konflik cakupan definisi yang terlalu luas	9	Definisi 'sumber daya ikan'	UU Perikanan	UU Konservasi
				Pasal 1 (2)	

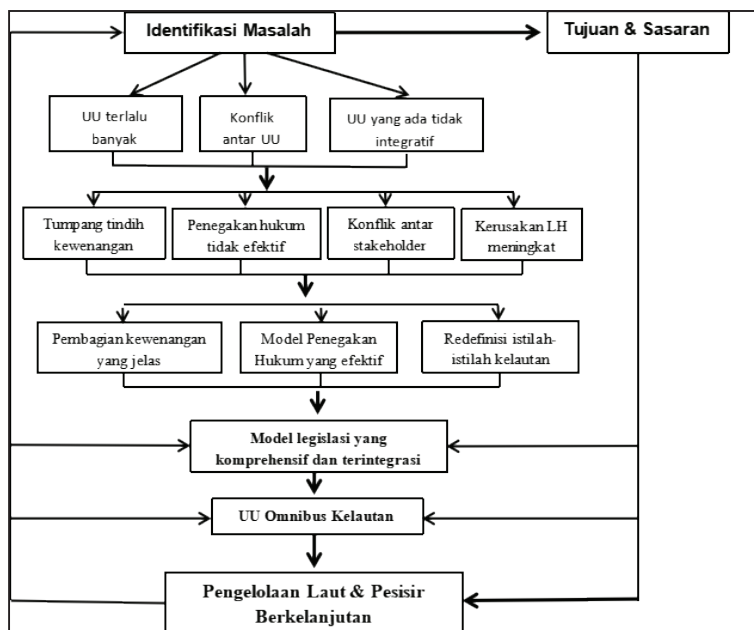
Kajian terhadap 26 UU yang mengatur tata kelola kelautan dan kemaritiman memberikan beberapa catatan penting penyebab timbulnya banyak konflik diantara UU tersebut. Timbulnya konflik-konflik tersebut diantaranya disebabkan oleh:

- 1) Kurangnya harmonisasi antar lintas kementerian/lembaga saat penyusunan suatu UU. Hal tersebut terlihat dengan jelas pada UU Kehutanan. Pihak pemrakarsa terlihat tidak berkoordinasi dengan instansi terkait lainnya tentang fungsi mangrove dalam ekosistem pesisir dan perikanan.
- 2) Berlakunya UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, merubah struktur kewenangan pengelolaan kelautan, namun perubahan kewenangan tersebut tidak diikuti revisi UU sektoral terkait lainnya. Perubahan kewenangan tersebut adalah sumber konflik terbesar dalam tata kelola kelautan Indonesia. Konflik kewenangan menyebabkan penegakan hukum tidak efektif, kerancuan dalam proses izin usaha dan ketidak pastian hukum dalam pengelolaan kawasan pesisir dan laut.

Konflik-konflik tersebut memberikan dampak negatif terhadap operasional pengelolaan laut beserta semua aktivitas di atasnya, dan pada akhirnya menurunkan kinerja tata kelola kelautan dan kemaritiman di Indonesia. Proses terjadinya dampak tersebut dapat terlihat pada diagram konflik di bawah (Gambar 3.2).

jumlah biota laut yang dilindungi karena semua organisme di laut dianggap sebagai ikan sehingga apapun yang ada di laut dapat ditangkap; dan timbulnya sikap apatis dari aparat Pemda kabupaten/kota terhadap permasalahan di kawasan pesisir karena kewenangan pemda kabupaten/kota dalam pengelolaan wilayah laut 0-4 mil dicabut. Ragam konflik hukum ini menunjukkan bahwa persoalan utama tata kelola kelautan Indonesia bukan terletak pada ketiadaan regulasi, melainkan pada ketiadaan kerangka integratif yang mampu menyatukan rezim hukum sektoral ke dalam satu sistem tata kelola yang koheren. Ragam konflik tersebut juga membuktikan bahwa fragmentasi regulasi yang ada adalah akar sistemik persoalan tata kelola kelautan Indonesia yang harus segera dipecahkan.

Berdasarkan uraian permasalahan tersebut di atas terlihat masalah yang dihadapi kerangka legislasi tata kelola kelautan Indonesia cukup kompleks. Dibutuhkan analisis mendalam untuk memecahkan masalah ini. Model Integrasi dipergunakan untuk memecahkan masalah kompleks yang dihadapi kerangka hukum tata kelola kelautan dan kemaritiman Indonesia (Gambar 3.3). Model ini mempergunakan skenario sistematis, dengan terlebih dahulu mengidentifikasi masalah-masalah yang dihadapi kerangka hukum yang ada, serta menetapkan tujuan dan sasaran utama dari tata kelola kelautan Indonesia. Selanjutnya dibuat sub-sub model pemecahan masalah yang dihadapi.



Gambar 3.3 Diagram Kerangka Analisis Model Integrasi Kerangka Hukum Tata Kelola Kelautan Indonesia

Berdasarkan sub-sub model tersebut kemudian dibentuk model yang dibutuhkan untuk memecahkan seluruh permasalahan yang dihadapi oleh kerangka hukum tata kelola kelautan. Dari model besar yang dihasilkan, kemudian dianalisis untuk menentukan jenis legislasi apa yang dibutuhkan untuk memecahkan seluruh masalah yang ada dan melakukan uji silang (*cross-check*) apakah model yang dihasilkan tersebut, telah sesuai dengan tujuan tata kelola atau belum. Dari model integrasi tersebut dihasilkan bahwa Pembentukan UU omnibus kelautan merupakan solusi pemecahan masalah dalam tata kelola kelautan, yang pada akhirnya dapat dicapai “Pengelolaan

Laut dan Pesisir Berkelanjutan’ sebagai tujuan akhir dari tata kelola kelautan Indonesia.

Model integrasi ini adalah kerangka konseptual yang ditawarkan oleh orator untuk memecahkan masalah kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia. Untuk memecahkan masalah-masalah tumpang-tindih kewenangan, konflik antar UU, tidak efektifnya penegakan hukum dan terfragmentasinya aturan dan UU yang ada dilakukan melalui pembentukan model legislasi yang komprehensif dan integratif. Model legislasi dan integratif diharapkan menjadi payung hukum yang mengatur seluruh pengelolaan kawasan dan ekosistem laut, termasuk semua aktivitas manusia terhadapnya serta bencana yang mungkin timbul di kawasan tersebut baik yang terjadi secara alami ataupun karena tindakan manusia. Selain itu, payung hukum ini harus adaptif untuk mengakomodasi perkembangan oseanografi terapan, sistem laut dinamis terkait dengan ARLINDO dan perubahan iklim global, serta penanganan isu-isu global lainnya seperti: penghentian penurunan biodiversitas laut. Oleh karena itu, melalui model integrasi ini diharapkan pengelolaan laut dan pesisir di Indonesia dapat dilakukan secara berkelanjutan. UU omnibus adalah jenis UU yang dapat mengakomodasi model legislasi yang komprehensif dan integratif dalam suatu sistem pengelolaan (tata kelola). Model legislasi ini merekomendasikan pembentukan UU omnibus kelautan untuk memecahkan permasalahan yang dihadapi dalam kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia. Model integrasi hukum yang diusulkan merupakan pendekatan tata kelola berbasis kompleksitas system laut Indonesia.

IV. UNDANG-UNDANG ‘OMNIBUS KELAUTAN’ ALTERNATIF SOLUSI MASALAH TATA KELOLA KELAUTAN DI INDONESIA

Kompleksitas permasalahan dalam kerangka hukum tata kelola kelautan mengharuskan pemecahan masalah dilakukan secara komprehensif dan teliti dengan membandingkan opsi-opsi yang tersedia untuk memecahkan masalah tersebut. Bagian ini membanding secara rinci dua opsi pemecahan masalah, yaitu opsi revisi UU sektoral dan opsi pembentukan UU Omnibus Kelautan.

A. Mengapa ‘omnibus law’ menjadi suatu keniscayaan?

Banyaknya produksi UU baru dan perubahan-perubahan yang dilakukan terhadap UU lama yang dilakukan pasca reformasi tahun 1999 terkesan masih belum memadai untuk memecahkan permasalahan kerangka hukum tata kelola kelautan dan kemaritiman Indonesia. Kebanyakan UU yang dibentuk adalah UU sektoral yang hanya mengatur urusan laut sesuai dengan bidang/sektornya masing-masing. Selain menyebabkan terfragmentasinya pengelolaan laut dan pesisir, juga menyebabkan timbulnya konflik antar UU yang ada seperti telah dibahas di bagian terdahulu.

Kondisi ini jelas tidak sesuai dengan prinsip-prinsip dasar pengelolaan laut dan pesisir yang menyatakan bahwa laut harus dikelola secara komprehensif dan terintegrasi seperti di atur dalam pembukaan (*preamble*) Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) (Dirhamsyah, 2006a). Oleh karena itu ‘wajar’ walaupun Indonesia memiliki jumlah UU yang sangat banyak

dan telah lebih dari 20 tahun mengimplementasikannya, kinerja tata kelola kelautan dan kemaritiman Indonesia tidak berubah menjadi baik. Untuk itu dibutuhkan UU kelautan yang bersifat komprehensif, menyeluruh dan integratif.

Selain tidak integratif dan bersifat sektoral yang menimbulkan banyak konflik, UU yang ada juga sudah ‘*over regulation*’ atau regulasi yang berlebihan atau obesitas dalam sistem legislasi (Dirhamsyah et al., 2022). Seperti telah dikemukakan di bagian sebelumnya bahwa terdapat 26 UU yang terkait langsung dan tidak langsung dengan tata kelola kelautan dan kemaritiman Indonesia. Susskind (2005) menyatakan bahwa bila satu sektor diatur oleh lebih dari 10 UU, hal itu disebut sebagai ‘hiper regulasi’. Terlalu banyaknya UU juga dapat mengakibatkan birokrasi yang berbelit-belit dan menimbulkan ketidakpastian investasi, seperti yang pernah dikeluhkan oleh Presiden Joko Widodo.¹³ (Dirhamsyah et al., 2022).

Hal ini adalah isu krusial yang harus segera diselesaikan oleh Indonesia. Kegagalan memecahkan isu ini akan menyebabkan berlanjutnya tumpang-tindih kewenangan, tidak efektif dan efisiennya sistem penegakan hukum di laut, maraknya IUU Fishing, meningkatnya jumlah biota laut langka karena eksploitasi yang tak terkendali, pencemaran laut semakin meningkat baik kualitas (pencemaran semakin berat), maupun kuantitas (bertambahnya lokasi yang tercemar dan kerusakan ekosistem laut semakin meningkat). Bila hal ini terus berlanjut mungkin beberapa tahun ke depan kita tidak dapat lagi melihat keindahan laut dan sumberdayanya yang kita banggakan. Indonesia mungkin akan dikategorikan sebagai negara yang gagal menerapkan prinsip-prinsip tata kelola laut, seperti yang

¹³ Kompas Cyber Media (2019). Rekomendasi Jember untuk Penataan ‘Obesitas Regulasi’ di Indonesia. <https://nasional.kompas.com/read/2017/11/12/17412>

terjadi di Tanzania, di mana sebagian besar perairannya tercemar oleh bakteri, kimia berbahaya, logam berat, dan nutrisi yang berlebih.¹⁴

B. Pembentukan ‘omnibus law’ atau Revisi UU sektoral?

Terdapat dua opsi solusi yang dapat dipertimbangkan Indonesia untuk memecahkan masalah ini, yaitu: revisi UU sektoral dan pembentukan UU omnibus kelautan. Kedua opsi ini masing-masing memiliki karakteristik dan implikasi (konsekuensi) yang berbeda satu sama lain, baik dari sisi politik, hukum, kelembagaan, maupun efektivitas dari regulasi yang akan dibentuk. Oleh karena itu, pemilihan alternatif tersebut harus dilakukan secara lebih teliti. Untuk itu penilaian akan dilakukan dengan membandingkan kelebihan dan kelemahan dari masing-masing opsi secara komprehensif.

Tabel 4.1 adalah ringkasan hasil evaluasi kelebihan dan kelemahan dari kedua opsi tersebut. Hasil analisis tersebut menyatakan bahwa Pembentukan UU Omnibus Kelautan menawarkan peluang untuk mengatasi masalah *hyper-regulation* yang selama ini menjadi hambatan utama tata kelola kelautan. Hal tersebut dimungkinkan terjadi, karena UU omnibus dapat mengkonsolidasi (menggabungkan) beberapa UU sektoral ke dalam satu payung hukum (UU) terpadu yang mampu menyelaraskan norma, kewenangan dan mekanisme koordinasi antar sektor. Alternatif ini juga memberikan ruang untuk merancang ulang arsitektur kelembagaan kelautan dan kemaritiman secara menyeluruh, sehingga potensi tumpang tindih kewenangan dapat diminimalisasi. Dari konteks

¹⁴ Nairobi Convention (2024). Protecting the Marine Environment from Land-Based Pollution in Tanzania. <https://www.nairobiconvention.org/protecting-the-marine-environment-from-land-based-pollution-in-tanzania/>

administrasi, implementasi UU Omnibus Kelautan lebih efisien dari UU sektoral karena semua sektor berada dalam satu kesatuan koordinasi.

Tabel 4.1 Kelebihan dan Kelemahan antara opsi Pembentukan UU Omnibus dan opsi Revisi UU Sektoral

Alternatif Aksi	Kelebihan	Kelemahan
Pembentukan Omnibus law	Mengatasi <i>hyper-regulation</i> melalui penyederhanaan UU Integrasi lintas sektor lebih kuat karena seluruh aspek kelautan berada dalam satu payung hukum; Kepastian hukum meningkat karena tumpang tindih antar UU tidak terjadi; Memperkuat koordinasi kelembagaan, karena struktur tata kelola diatur ulang secara komprehensif Secara administratif lebih efisien dalam implementasinya.	Image negatif di masyarakat terkait proses legislasinya dianggap kurang partisipatif; Risiko resistensi politik dari kementerian/lembaga yang kewenangannya berpotensi berkurang/hilang; Proses penyusunan lebih kompleks karena harus mengharmonisasikan banyak sektor sekaligus; Potensi judicial review lebih tinggi, karena cakupannya yang luas dan sensitif.

Alternatif Aksi	Kelebihan	Kelemahan
Revisi UU sektoral	Lebih diterima publik karena layak UU sektoral lainnya Proses politik lebih mulus karena tidak mengganggu struktur kewenangan kementerian/lembaga secara besar-besaran; Risiko judicial review lebih kecil karena perubahan bersifat spesifik dan terbatas.	Tidak memecahkan isu fragmentasi dan hyper-regulation karena UU tetap berdiri sendiri-sendiri (jumlah UUnya tetap); Proses revisi panjang karena harus merevisi lebih dari 20 UU satu per satu; Koordinasi antar sektor tetap lemah karena tidak adanya ‘payung hukum’ terpadu; Tidak menyelesaikan masalah tumpang tindih kewenangan secara struktural;

Sumber: Dirhamsyah et al., 2022 ditambah dengan analisis kondisi terakhir.

Namun demikian, opsi pembentukan UU omnibus kelautan juga memiliki kelemahan. Pengalaman dalam pembentukan dan penerapan UU Omnibus Cipta Kerja mengonfirmasi bahwa UU omnibus dipersepsikan oleh sebagian masyarakat sebagai UU yang kurang demokratis, tidak humanis dan terlalu teknokratis. Selain itu, karena cakupannya yang luas dan juga terkait dengan pengaturan kewenangan menyebabkan UU omnibus berpotensi menghadapi resistensi dari kementerian/lembaga yang kewenangannya terdampak. Cakupannya yang luas dan kompleks menyebabkan UU omnibus berisiko menghadapi *Judicial Review* di Mahkamah Konstitusi (MK) atau Mahkamah Agung (MA) terutama jika terdapat norma yang dinilai mengurangi hak dan kewenangan pihak tertentu.

Di sisi lain, opsi revisi UU sektoral menawarkan pendekatan yang lebih lunak, lebih bertahap, sehingga relatif lebih mudah diterima publik. Proses politiknya cenderung lebih mulus dan tidak menimbulkan gejolak besar karena perubahan dilakukan secara spesifik pada masing-masing UU. Risiko permintaan uji materi di MK atau MA juga lebih kecil karena ruang lingkup revisi terbatas dan tidak menyentuh struktur kewenangan secara drastis.

Namun demikian, opsi revisi UU sektoral memiliki kelemahan yang sangat mendasar. Fragmentasi regulasi tetap terjadi, karena setiap UU berdiri sendiri-sendiri atau '*otonom*', dan tidak berada dalam satu kerangka integratif. Revisi yang dilakukan satu per satu terhadap 26 UU terkait akan memerlukan waktu panjang dan berpotensi menghasilkan inkonsistensi jika tidak dilakukan secara serentak. Selain itu, opsi revisi UU sektoral ini tidak dapat menyelesaikan isu krusial tentang tumpang tindih kewenangan antar-lembaga secara struktural, sehingga koordinasi antar-sektor tetap menjadi tantangan dalam implementasi kebijakan kelautan dan kemaritiman.

Berdasarkan analisis tersebut, terlihat bahwa kedua alternatif ini memiliki keunggulan dan kelemahannya masing-masing. UU omnibus menawarkan efektivitas dan integrasi, serta memecahkan masalah *hyper-regulation*, tetapi menghadapi tantangan persepsi publik dan kemungkinan menghadapi resistensi politik dari pihak tertentu. Opsi revisi UU sektoral secara politik lebih aman, tetapi kurang mampu menyelesaikan persoalan mendasar dalam tata kelola kelautan. Namun secara keseluruhan opsi pembentukan UU omnibus jauh lebih baik dibandingkan dengan opsi revisi UU sektoral, karena opsi ini memberikan pemecahan lebih struktural dibandingkan dengan opsi revisi UU sektoral.

Terlepas dari kelebihan dan kelemahan dari masing-masing opsi, kedua jenis peraturan tersebut harus dapat memecahkan sejumlah masalah yang dihadapi tata kelola kelautan dan kemaritiman sebagai tujuan utama dari reformasi hukum di Indonesia. Berdasarkan alasan tersebut, reformasi hukum harus fokus pada restrukturisasi tugas dan kewenangan dari semua lembaga yang terlibat dalam tata kelola kelautan dan kemaritiman sehingga konflik tumpang tindih kewenangan dapat diselesaikan.

Seperti telah dikemukakan di atas, salah satu kelemahan dari UU jenis ini adalah stigma negatif masyarakat terhadap konsep UU omnibus. Namun sebenarnya, UU omnibus bukanlah sesuatu yang baru. Jenis UU seperti ini telah dipergunakan di Amerika Serikat dan negara-negara koloni Inggris sejak abad ke 19 yang lalu (Massicotte, 2013). Namun, karena ukurannya yang besar dan cakupannya yang luas, dalam diskusi penyusunan UU omnibus sering membatasi peluang untuk berdebat. Oleh karena itu UU omnibus sering dianggap sebagai UU yang pragmatis, kurang demokratis. Secara historis, UU omnibus sering digunakan untuk mengubah peraturan yang kontroversial.

UU omnibus adalah konsep penyusunan peraturan perundang-undangan yang mengonsolidasi materi dari beberapa UU sektoral ke dalam satu UU payung yang komprehensif (Garner & Black, 2009). Sebagai akibatnya, beberapa undang-undang yang masih berlaku, sebagian atau seluruhnya akan dicabut ketika undang-undang omnibus tersebut diundangkan. Oleh karena itu, pembuatan undang-undang omnibus sering disebut sebagai penyederhanaan regulasi. Sebagai contoh,

pemberlakuan UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja telah menghapus ratusan pasal dari undang-undang yang ada.

Stigma negatif UU omnibus ini terjadi di Indonesia. Hal tersebut terlihat saat terjadinya demonstrasi besar-besaran penolakan UU Omnibus Cipta Kerja pada saat Dewan Perwakilan Rakyat RI (DPR RI) mengesahkan pemberlakuan UU tersebut pada Oktober 2020 yang lalu. Kontroversi tersebut terjadi karena masyarakat (terutama kaum buruh) menganggap bahwa UU Cipta Kerja merusak lingkungan dan mengancam hak-hak buruh. Oleh karena itu, wajar bila keinginan untuk menyederhanakan UU terkait tata kelola kelautan dan maritim melalui pembentukan satu UU besar (omnibus) yang muncul beberapa tahun terakhir, tidak mendapat tanggapan dari masyarakat.

Laut dan pesisir harus dikelola secara komprehensif dan holistik. Untuk itu dibutuhkan UU kelautan yang bersifat integratif. Pembentukan UU omnibus kelautan adalah suatu keniscayaan untuk mencapai pengelolaan laut dan sumber dayanya yang lestari. Dengan kerja keras dan upaya yang terstruktur diyakini kelemahan-kelemahan yang ada pada UU omnibus dapat dipecahkan, seperti masalah stigmatisasi negatif dari UU omnibus dapat dipecahkan melalui sosialisasi yang masif sejak dimulainya kegiatan penyusunan UU serta dilakukannya dengar pendapat di semua lapisan masyarakat, sehingga publik paham akan manfaat UU omnibus.

C. Prinsip-prinsip Kunci dalam Pembentukan UU Omnibus Kelautan

Seperti telah dikemukakan di atas, reformasi hukum di bidang kelautan yang harus dilakukan oleh Indonesia yaitu memecahkan berbagai konflik-konflik yang ada, hiper-regulasi, dan masalah-masalah lainnya, sehingga pada akhirnya pengelolaan laut dan

pesisir dapat dilakukan secara komprehensif, berkesinambungan, dan lestari. Oleh karena itu, pembentukan UU omnibus kelautan harus dapat memecahkan isu-isu tersebut dan mengintegrasikan kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia.

UU Omnibus Kelautan diharapkan dapat menjadi payung hukum yang mengatur seluruh pengelolaan kawasan dan ekosistem laut, termasuk semua aktivitas manusia terhadapnya serta bencana yang mungkin timbul di kawasan tersebut, baik yang terjadi secara alami maupun karena tindakan manusia. Sebagai suatu payung hukum, berarti UU tersebut harus mengakomodasi isu-isu yang diatur pada 26 UU terkait tata kelola kelautan yang ada saat ini dan menyelaraskannya menjadi satu kesatuan yang terpadu. Dengan kata lain berarti UU omnibus kelautan yang akan dibentuk harus dapat mengintegrasikan pasal-pasal dalam UU sektoral menjadi suatu kesatuan utuh, sehingga konflik antara UU sektoral yang ada dapat dihilangkan.

Berdasarkan ‘premis’ tersebut, ruang lingkup UU omnibus kelautan yang akan dibentuk, sedikitnya harus mengatur 8 aspek/urusan dari sistem tata kelola kelautan dan kemaritiman di Indonesia. Sebelum membahas ruang lingkup dari UU Omnibus Kelautan yang akan dibentuk, perlu disampaikan bahwa masalah ratifikasi konvensi/perjanjian internasional tidak termasuk dalam reformasi hukum, karena UU yang meratifikasi UNCLOS dan CBD tidak berdampak signifikan terhadap tata kelola kelautan dan kemaritiman di Indonesia. Berikut adalah aspek-aspek yang harus menjadi ruang lingkup UU Omnibus Kelautan, termasuk penjelasan/justifikasi mengapa aspek tersebut harus menjadi lingkup dari UU Omnibus Kelautan yang akan dibentuk.

a) Ketentuan umum

Selain ketentuan-ketentuan umum yang biasa terdapat pada setiap UU, pada bagian ini yang harus ditambahkan adalah

memperjelas definisi tentang sumber daya ikan dan definisi hutan mangrove yang terdapat pada UU Perikanan dan UU Kehutanan. Berarti pasal-pasal yang ada pada kedua UU tersebut harus direvisi atau dihilangkan. Tujuan dari hal tersebut adalah untuk menghilangkan konflik terhadap kedua isu tersebut.

b) Klaim yurisdiksi batas territorial laut, ZEE, landas kontinen dan batas wilayah dengan negara tetangga

Bagian ini mengatur klaim yurisdiksi terhadap batas teritorial laut yang diukur dari garis pantai hingga 12 mil laut, seperti yang diatur pada UU Perairan Indonesia, dan klaim ZEE yang diukur sejauh 200 mil laut dari pulau terluar seperti yang telah diatur dalam UU ZEE Indonesia. Bagian ini mengatur klaim landas kontinen Indonesia seperti yang telah diatur dalam UU Landas Kontinen, serta batas-batas wilayah laut Indonesia dengan negara tetangga. Berdasarkan hal ini, maka minimal 3 UU terkait dengan laut, yaitu UU Perairan Indonesia, UU ZEE Indonesia, dan UU Landas Kontinen, dapat dihapus, karena semua bagian dan pasal-pasalnya digabungkan ke UU Omnibus Kelautan yang akan dibentuk. Khusus untuk UU Wilayah Negara masih dapat dipertahankan karena UU ini mengatur perbatasan daratan dengan negara lain.

c) Kewenangan pengelolaan kawasan laut dan pesisir

Bagian ini ditujukan untuk memecahkan isu krusial yang berkembang saat ini. Untuk itu, bagian ini mengatur tentang kewenangan pengelolaan kawasan laut dan pesisir antar-pemerintah pusat, provinsi, dan kabupaten/kota. Kewenangan pengelolaan terbagi: i. 0-4 mil laut menjadi kewenangan pemerintah kabupaten/kota; ii. di atas 4-12 mil laut menjadi kewenangan pemerintah provinsi; dan iii. kawasan di luar 12 mil laut, termasuk wilayah perbatasan ZEE dan landas kontinen menjadi kewenangan tanggung jawab pemerintah pusat. Terkait

dengan hal ini, bagian dan pasal-pasal dari UU Pemerintah Daerah, UU Kelautan, dan UU Pengelolaan Kawasan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil harus direvisi atau dihilangkan.

d) Pengelolaan dan konservasi kawasan, ekosistem dan sumber daya hayati laut dan pesisir; termasuk kementerian/lembaga di tingkat pusat yang berwenang untuk melakukannya

Bagian ini mengatur tentang kewajiban negara untuk mengelola kawasan, ekosistem dan sumber daya hayati laut dan pesisir secara bijaksana dan berkelanjutan. Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Kementerian Kehutanan adalah dua lembaga di tingkat pusat yang bertanggung jawab atas fungsi ini. Terkait dengan hal ini, semua bagian dan pasal dari UU Perikanan, UU Kelautan, UU Kehutanan dan UU Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya harus direvisi atau dihilangkan.

e) Pengaturan aktivitas di laut dan pesisir

Bagian ini mengatur seluruh aktivitas di laut antara lain: penangkapan ikan, pelayaran, pertambangan dan penempatan kabel bawah laut. Bagian ini terkait dengan aspek-aspek kelautan lain seperti masalah kewenangan, pengelolaan, tata ruang dan pencegahan pencemaran (seperti diatur poin c, d, f dan g). Adanya hal tersebut, mengharuskan bagian dan pasal-pasal dari UU Perikanan, UU Pertambangan Mineral dan Batubara, UU Minyak dan Gas Bumi, UU Kelautan, UU Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, Penataan Ruang dan UU Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup harus direvisi atau dihilangkan.

f) Penataan Ruang Laut dan Pesisir

Bagian ini mengatur masalah kewajiban dan kewenangan penyusunan ruang laut dan pesisir untuk skala nasional, provinsi dan kabupaten/kota. Terkait dengan hal ini, beberapa bagian dan

pasal dari UU Penataan Ruang, UU Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, UU Kelautan, UU Pokok Agraria, dan UU Pariwisata yang mengatur tata ruang harus direvisi atau dihilangkan.

g) Lingkungan hidup dan pengendalian pencemaran

Bagian ini mengatur urusan pengelolaan lingkungan hidup dan pencegahan dan penanggulangan pencemaran baik yang terjadi di laut karena aktivitas manusia di lautan maupun pencemaran yang terjadi di daratan yang berdampak terhadap kawasan laut dan pesisir. Terkait dengan masalah ini, beberapa bagian dan pasal dari UU Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, UU Pelayaran, UU Perikanan, UU Pertambangan Mineral dan Batubara, UU Minyak dan Gas Bumi, serta UU Kelautan harus direvisi atau dihilangkan.

h) Penegakan Hukum di Laut

Masalah penegakan hukum di laut adalah salah satu isu penting dalam tata kelola kelautan Indonesia. Dua aspek yang perlu dibahas pada bagian ini adalah masalah kelembagaan penegakan hukum dan standardisasi sanksi terhadap pelanggaran yang terjadi. Isu kelembagaan yang mengemuka adalah terlalu banyaknya lembaga pemerintah yang memiliki fungsi penegakan hukum di laut yang mengakibatkan tidak efektif dan efisiennya sistem penegakan hukum di perairan Indonesia. Oleh karena itu bagian ini, khusus mengatur lembaga/kementerian mana yang berwenang melakukan penegakan hukum di perairan Indonesia. Untuk itu di atur area dan kewenangan masing-masing institusi:

- TNI AL berwenang untuk memimpin satuan tugas penegakan hukum di area di luar 12 mil laut, ZEE, landas kontinen dan wilayah perbatasan, dengan dibantu oleh tim teknis terkait yang berasal dari KKP, Kementerian Perhubungan, Ditjen

hubla, Ditjen Imigrasi, dan Ditjen Bea Cukai untuk penegakan hukum perikanan, pelayaran, keimigrasian, dan bea cukai; ii. BAKAMLA berwenang untuk memimpin satuan tugas penegakan hukum di area teritorial Indonesia (0-12 mil laut) dengan dibantu oleh tim teknis dari instansi terkait sama seperti yang tersebut di atas, ditambah dengan kepolisian yang memiliki kewenangan menindak pelanggaran kriminal di laut dan pesisir. Selain dapat menghilangkan konflik dari instansi-instansi yang terlibat, pembagian area pengawasan dan penegakan hukum, serta penentuan penanggung jawab koordinator operasi akan memudahkan koordinasi dan juga dapat membuat kegiatan patroli menjadi lebih efisien dan efektif. Terkait isu ini, beberapa bagian dan pasal dari UU Perairan Indonesia, UU ZEE Indonesia, UU TNI, UU POLRI, UU Perikanan, UU Kelautan, dan UU Pelayaran harus direvisi atau dihilangkan.

Bagian ini juga mengatur masalah sanksi pidana penjara dan pidana denda terhadap pelaku pelanggaran UU Kelautan. Tujuan dari bagian ini adalah untuk membuat standard sanksi yang sama terhadap suatu pelanggaran. Hal ini akan mempermudah proses penuntutan dan penegakan hukum tata kelola kelautan sehingga dapat menimbulkan efek jera kepada para pelanggar yang pada akhirnya akan menghilangkan atau mengurangi jumlah terjadinya pelanggaran dalam operasionalisasi tata kelola kelautan di Indonesia. Standard sanksi tersebut berlaku untuk semua pelanggaran terhadap isu-isu yang diatur pada poin b, c, d, e, f, dan g tersebut di atas. .

Berhubungan dengan hal ini, maka bagian-bagian dan pasal-pasal dari beberapa UU terkait dengan pengenaan sanksi pidana penjara dan pidana denda akan dibuat standar yang sama. Hal tersebut mengakibatkan bagian dan pasal dari UU Perikanan, UU Pelayaran, UU Kelautan, UU Pengelolaan Kawasan Pesisir

dan Pulau-Pulau Kecil, UU Penataan Ruang, UU Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan dan UU lain yang terkait dengan tata kelola kelautan yang mengatur masalah sanksi harus direvisi atau dihilangkan.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, pembentukan UU Omnibus Kelautan akan menghilangkan paling sedikit tujuh UU sektoral yang terkait langsung dengan tata kelola kelautan dan kemaritiman di Indonesia, karena baik bagian maupun pasal-pasalnya digabungkan ke UU omnibus yang akan dibentuk. UU tersebut adalah: UU Perairan Indonesia, UU ZEE Indonesia dan UU Landas Kontinen, UU Kelautan, UU Perikanan, dan UU Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil dan UU Pelayaran. Selain hal tersebut puluhan atau mungkin ratusan pasal dari UU sektoral lainnya harus dihilangkan karena isunya diakomodasi dalam UU Omnibus Kelautan yang akan dibentuk. Hal ini berarti bahwa pembentukan omnibus kelautan adalah sesuai dengan ‘road map’ dari reformasi hukum bidang kelautan dan kemaritiman.

Seperti telah diinformasikan sebelumnya bahwa kegiatan pelibatan masyarakat dan sosialisasi (*campaign*) tentang manfaat dari ‘*omnibus law*’ adalah isu penting yang harus dilakukan oleh pemerintah untuk meningkatkan keberterimaan masyarakat terhadap UU Omnibus Kelautan sebagai salah satu isu penting untuk suksesnya pembentukan UU omnibus kelautan (Dirhamsyah et al., 2022).

Namun demikian, seperti pembentukan UU lainnya, pembentukan UU omnibus juga membutuhkan proses yang panjang dengan waktu yang cukup lama. UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (yang telah diubah terakhir dengan UU No. 13 Tahun 2022), membagi proses penyusunan dan pembentukan sebuah UU dalam

beberapa tahap, yaitu perencanaan, penyusunan, pembahasan dan pengesahan rancangan UU menjadi UU. Beberapa kegiatan penting dan strategis dari tiap-tiap proses kegiatan antara lain:

- 1) Tahap *perencanaan* peraturan perundang-undangan, kegiatan penting dan strategis yang penting diketahui adalah penyusunan Program Legislasi Nasional (Prolegnas). Prolegnas merupakan skala prioritas program pembentukan UU. Penyusunan Prolegnas dilakukan bersama antara Pemerintah dan DPR, untuk jangka menengah dan tahunan (Pasal 16-23). DPR hanya akan membahas RUU yang sudah terdaftar dalam Prolegnas.
- 2) Kegiatan penting dan strategis pada tahap *penyusunan* peraturan peundang-undangan adalah pembuatan Naskah Akademik. Setiap RUU baik diusulkan oleh DPR maupun Presiden harus disertai dengan Naskah Akademik. RUU yang diajukan oleh Presiden disiapkan oleh Menteri atau Pimpinan Lembaga Pemerintah Non-Kementerian sesuai lingkup tugas dan tanggung jawabnya, oleh karena itu perlu dibentuk Panitia lintas kementerian dan lembaga (Pasal 43-51).
- 3) Tahap *pembahasan* peraturan peundang-undangan, kegiatan penting dan strategis yang penting diketahui adalah pembahasan RUU dilakukan melalui dua tingkat pembicaraan. Pembicaraan tingkat I dilakukan pada rapat komisi, rapat gabungan komisi, rapat badan legislasi atau badan anggaran, sedangkan pembicaraan tingkat II dilakukan dalam rapat paripurna (Pasal 65-71).

Tahap pengesahan UU. RUU yang telah disetujui bersama antara DPR dan Pemerintah disampaikan oleh Pimpinan DPR kepada Presiden untuk disahkan menjadi UU. Proses pengesahan

UU paling lama 30 hari terhitung sejak RUU tersebut disetujui bersama oleh DPR dan Pemerintah (Pasal 72-74). .

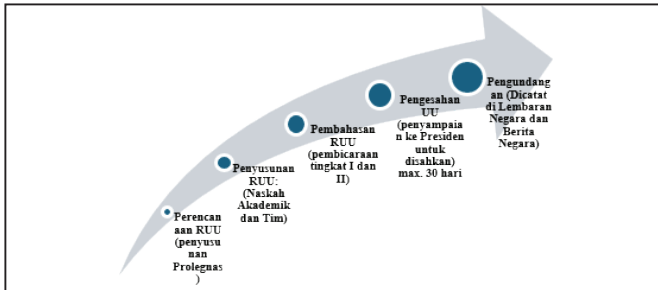
UU ini juga mengatur tentang prosedur pengundangan dari UU yang telah disetujui oleh DPR dan Presiden. UU tersebut harus ditempatkan dalam Lembaran Negara RI, Tambahan Lembaran Negara RI, Berita Negara RI dan Tambahan Berita Negara RI (Pasal 81-87). Gambar 4.1 adalah diagram proses perencanaan, penyusunan hingga pengesahan RUU menjadi UU.

Berdasarkan uraian tersebut, terdapat kegiatan penting yang harus dipersiapkan oleh pemerintah dalam rangka pembentukan UU Omnibus Kelautan. Kegiatan tersebut adalah pembentukan tim antar kementerian dan lembaga. Tim/panitia nasional ini yang akan bertugas membuat program kegiatan pembentukan UU Omnibus Kelautan, termasuk pembuatan naskah akademik, program-program sosialisasi, melakukan dengar pendapat dengan masyarakat, dan membantu menteri dalam pembahasan RUU di DPR.

Selain hal tersebut, terdapat satu hal kecil yang perlu diselesaikan oleh Pemerintah, yaitu masalah kelembagaan. Sesuai dengan Pasal 47 UU No. 11 Tahun 2012, RUU yang diajukan oleh Presiden disiapkan oleh Menteri atau Pimpinan lembaga pemerintah non-kementerian sesuai dengan lingkup tugas dan tanggung jawabnya. Idealnya tugas ini dilakukan oleh Kementerian Koordinator (Kemenko) terkait kelautan dan kemaritiman. Namun, hal itu sulit terjadi karena ketidakadaan kementerian integratif di bidang kelautan dan kemaritiman.

Sesuai dengan tugas dan fungsinya, dua kementerian relevan yang mungkin dapat mengemban tugas ini adalah Kementerian Koordinator Hukum, Hak Asasi Manusia, Imigrasi dan Pemasarakatan (Kemenko Kumham Imipias) atau Kementerian

Sekretariat Negara (Kemensetneg), dengan dukungan teknis dari KKP, Kemenhub, KLH, Kemenhut dan kementerian terkait lainnya.



Gambar 4.1 Diagram Proses Perencanaan, Penyusunan, Pembahasan dan Pengesahan RUU hingga menjadi UU

V. PROSES MENUJU PENGINTEGRASIAN UU KELAUTAN

Bagian ini membahas tentang posisi dan kontribusi orator dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan usulan konseptual pemecahan masalah yang dihadapi kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia dalam perspektif oseanografi terapan.

A. Konsep Dasar Dalam Tata Kelola Kelautan

Indonesia sebagai negara kepulauan menghadapi tantangan tata kelola kelautan yang semakin kompleks. Degradasi ekosistem mangrove, kerusakan terumbu karang, pencemaran laut, serta maraknya praktik penangkapan ikan ilegal menjadi indikator nyata bahwa sistem hukum dan kebijakan yang ada belum mampu menjawab dinamika ekosistem kelautan dan kemaritiman. Di sisi lain, kemajuan **oseanografi terapan** melalui pemodelan arus, pemantauan satelit, dan analisis ekosistem berbasis data besar dalam dua dekade terakhir telah memperkaya pengetahuan tentang laut. Namun, jurang antara “hard science” dan “soft science” masih cukup lebar: ilmu pengetahuan berkembang pesat, sementara kerangka hukum tetap terjebak dalam fragmentasi sektoral. Orasi ilmiah ini membantu pemecahan masalah krusial yang dihadapi tata kelola kelautan Indonesia ini.

Orasi ilmiah ini dibuat berdasarkan kepakaran orator dalam tata kelola kelautan dan kebijakan maritim yang berbasis kepada perspektif oseanografi terapan serta melalui rangkaian penelitian dan pemikiran yang telah orator kembangkan selama lebih dari dua dekade. Orasi ini memberikan beberapa kontribusi yang

signifikan untuk pengembangan konsep dan pemecahan masalah tata kelola kelautan Indonesia.

Kontribusi pertama dari orasi ilmiah ini adalah **diagnosis adanya fragmentasi dalam kerangka hukum tata kelola kelautan**. Undang-undang yang berlaku masih bersifat sektoral, mengatur bidang-bidang tertentu tanpa kerangka integratif. Akibatnya, terjadi tumpang tindih kewenangan antar-lembaga, lemahnya koordinasi, dan kebijakan yang tidak selaras dengan dinamika ekosistem laut. Fragmentasi ini bukan sekadar masalah administratif, melainkan cerminan dari paradigma hukum yang belum memandang laut sebagai sistem ekologis yang utuh dan adaptif. Diagnosis terhadap masalah yang riil terjadi adalah hal penting, karena tanpa memahami akar permasalahan kita tidak akan dapat memecahkan masalah yang sesungguhnya dihadapi.

Kontribusi kedua adalah tawaran pemanfaatan **model integrasi hukum kelautan**. Orasi ini mengusulkan pembentukan **UU Omnibus Kelautan** sebagai payung hukum komprehensif yang menyatukan regulasi sektoral. Model ini diharapkan mampu mengatur seluruh aktivitas manusia di laut, termasuk pengelolaan sumber daya, transportasi, keamanan, hingga penanggulangan bencana. Dengan kerangka integratif, hukum tidak lagi menjadi kumpulan aturan yang terpisah, melainkan sistem adaptif yang mampu merespons perubahan lingkungan dan tantangan global.

Kontribusi ketiga adalah penempatan **perspektif oseanografi terapan sebagai fondasi kebijakan berbasis ilmiah**. Dengan menjadikan dinamika sistem laut yang kompleks, lintas-sektor, dan adaptif sebagai dasar, hukum kelautan dapat dirancang selaras dengan realitas ekologis. Integrasi ini menjembatani

“hard science” dan “soft science,” sehingga kebijakan kelautan tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga berbasis bukti ilmiah.

Keseluruhan refleksi ilmiah ini bermuara pada **kerangka pikir integratif** yang menyatukan ilmu kelautan dan reformasi hukum dalam satu sistem koheren. Integrasi bukan sekadar solusi administratif terhadap tumpang tindih regulasi, melainkan pembaruan paradigma tata kelola: hukum dan ilmu pengetahuan berjalan bersama, saling menopang, dan berorientasi pada keberlanjutan. Dengan demikian, tata kelola kelautan Indonesia dapat memiliki fondasi ilmiah yang kokoh, adaptif terhadap perubahan, dan berdaulat dalam menghadapi tantangan global. Pendekatan yang ditawarkan ini akan memperkuat legitimasi kebijakan sekaligus memastikan pengelolaan laut secara keberlanjutan.

B. Pengembangan Konsep dan Kebijakan

Terdapat dua jenis kontribusi dari kontribusi umum ilmiah ini, yaitu kontribusi konseptual dan kontribusi kebijakan. **Kontribusi konseptual** yang utama dari orasi ini adalah pengembangan **model integrasi kerangka hukum tata kelola sumber daya alam** yang bersifat umum, fleksibel, dan adaptif. Model ini dirancang untuk menjawab kompleksitas kerangka legislatif di Indonesia yang, menurut sejumlah scholars, termasuk salah satu yang paling rumit di dunia (Dirhamsyah et al., 2022).

Secara konseptual, model ini menekankan bahwa meskipun setiap tata kelola sektor memiliki permasalahan yang tidak identik, terdapat unsur-unsur universal yang selalu hadir, seperti kewenangan, kelembagaan, operasionalisasi kewenangan, dan penegakan hukum. Dengan mengintegrasikan berbagai kerangka hukum ke dalam suatu **UU Payung/UU omnibus**, model ini bertujuan menciptakan sistem legislasi yang komprehensif dan

terintegrasi (Garner & Black, 2009). Kontribusi konseptual ini memperlihatkan bahwa tata kelola sumber daya alam dapat dirancang secara lintas sektor, sehingga lebih efektif dan efisien dalam mengatasi fragmentasi regulasi.

Kontribusi kebijakan dari orasi ini adalah penyediaan **format sederhana integrasi kerangka hukum** yang dapat langsung diadaptasi dalam praktik pengelolaan sumber daya alam. Model ini tidak hanya relevan untuk tata kelola kelautan, tetapi juga dapat diterapkan pada sektor lain seperti pengelolaan danau, sungai, dan kawasan pesisir.

Dengan pendekatan integratif melalui UU Payung, kebijakan pengelolaan sumber daya alam dapat dilakukan secara menyeluruh dari hulu ke hilir. Hal ini memungkinkan terciptanya tata kelola yang lebih konsisten, mengurangi tumpang tindih regulasi, serta meningkatkan efektivitas dan efisiensi implementasi kebijakan. Pemanfaatan model ini dalam berbagai sektor *‘in line’* dengan reformasi hukum yang merupakan agenda nasional di sektor hukum. Hal ini adalah bentuk nyata kontribusi orasi ilmiah terhadap peningkatan kualitas tata kelola sumber daya alam di Indonesia.

VI. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Dari berbagai uraian yang telah disampaikan, maka kesimpulan dan beberapa rekomendasi yang mendesak dan perlu dilakukan oleh para pemangku kepentingan terkait untuk efektivitas dan efisiensi pelaksanaan tata kelola kelautan adalah sebagai berikut

A. Kesimpulan

Tidak dapat disangkal bahwa Indonesia memiliki kawasan laut yang sangat luas dengan potensi sumber daya hayati dan sumber daya non hayati yang sangat besar, posisi Indonesia yang strategis juga memberikan Indonesia peluang di arus lintas pelayaran nasional dan internasional, serta potensi wisata baharinya juga sangat besar. Namun sayangnya potensi-potensi tersebut belum tergarap dengan optimal karena permasalahan dalam sistem tata kelola kelautan di Indonesia.

Kerangka hukum adalah unsur penting dalam suatu sistem tata kelola, termasuk tata kelola kelautan. Keberhasilan atau kegagalan suatu sistem tata kelola sangat ditentukan oleh sistem hukum yang dianut dan implementasi dari sistem hukum tersebut. Hal tersebut dapat terlihat pada konsep tata kelautan dunia. Tata kelautan dunia diatur oleh Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS). Oleh karena itu UNCLOS kerap disebut ‘konstitusi lautan’. Konsep tata kelola kelautan dunia mulai dipraktikkan oleh negara-negara maritim dunia sejak abad ke-17, namun secara konseptual tata kelola mulai diperkenalkan secara intensif pada abad ke-20.

Konsep tata kelola kelautan telah lama dipraktikkan di Indonesia jauh sebelum era kolonialisasi, walaupun dalam

skala kecil dan sederhana. Praktek pengelolaan kawasan laut oleh masyarakat adat (tradisional) yang hingga saat ini masih berlangsung di beberapa lokasi di Indonesia adalah konsep tata kelola dalam skala kecil. Hasil riset malah menunjukkan bahwa di era kolonial, konsep tata kelola kelautan berkembang sangat lamban karena pemerintahan kolonial lebih banyak fokus pada upaya eksploitasi sumber daya alam yang lebih banyak berada di daratan. Konsep ini berkembang secara signifikan di era pasca kemerdekaan, dengan dibentuknya banyak UU terkait dengan tata kelola kelautan.

Kajian terhadap lebih dari 20 UU yang berlaku, yang terkait kelautan dan kemaritim menunjukan bahwa prinsip-prinsip dasar dari konsep tata kelola kelautan dan kemaritiman telah dianut oleh Indonesia. Namun, kurang dipahaminya konsep pengelolaan laut yang harus dilakukan secara komprehensif, menyeluruh dan integratif menyebabkan UU yang ada saat ini terfragmentasi, karena setiap aspek kelautan dan kemaritiman memiliki UU tersendiri. Hal ini menyebabkan jumlah UU yang mengatur tata kelola kelautan dan kemaritiman menjadi sangat banyak, melebihi jumlah maksimal UU yang umumnya mengatur sebuah sektor pembangunan, yang dikategorikan sebagai *hyper regulation*. Banyaknya UU juga mendorong terjadinya konflik antar UU yang menyebabkan tumpang tindih kewenangan antar kementerian/lembaga-lembaga pemerintah. Hal-hal tersebut menyebabkan menurunnya kinerja tata kelola kelautan yang pada akhirnya mengakibatkan pengelolaan kelautan dan kemaritiman tidak optimal, kerusakan ekosistem laut dan pesisir meningkat, serta penangkapan ikan secara ilegal semakin meningkat.

Pemerintah harus secepatnya menyelesaikan masalah tersebut, bila tidak kerusakan ekosistem akan semakin meningkat.

Hasil penelitian yang dilakukan menyatakan bahwa Pembentukan UU Omnibus Kelautan adalah solusi yang tepat untuk memecahkan masalah-masalah yang dihadapi kerangka hukum tata kelola kelola kelautan Indonesia. Walaupun UU omnibus dipersepsikan masyarakat sebagai UU yang kurang partisipatif, namun masalah tersebut dapat dihilangkan melalui upaya pelibatan masyarakat dan sosialisasi yang intensif tentang manfaat dari UU omnibus. Pendekatan holistik, komprehensif dan integratif yang dipergunakan dalam pembentukan UU ini membuat UU omnibus kelautan yang akan dibentuk dapat menghilangkan masalah-masalah yang krusial seperti tumpang-tindih kewenangan, konflik antar UU sektoral, tidak efektifnya penegakan hukum.

Tidak kalah penting dari hal-hal tersebut, pembentukan UU Omnibus Kelautan juga dapat memecahkan masalah yang kompleks yang dihadapi yaitu regulasi yang obesitas atau *hyper regulation* dalam sistem kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia. Melalui pembentukan UU Omnibus Kelautan paling sedikit akan menghilangkan 7 (tujuh) UU sektoral, dan ratusan pasal dari UU sektoral lainnya yang terkait dengan tata kelola kelautan dan kemaritiman. Hal ini sejalan dengan tujuan reformasi bidang hukum yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia. Reformasi hukum yang integratif merupakan prasyarat penting bagi efektivitas tata kelola kelautan Indonesia.

Novelty dari orasi adalah pembaruan konseptual kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia melalui integrasi regulasi yang ada dengan pendekatan baru yang berbasis kompleksitas laut. Integrasi hukum menjadi prasyarat efektivitas tata kelola dan keberlanjutan sumber daya. Kontribusi keilmuan tersebut

bukan hanya sekadar rekomendasi kebijakan, melainkan penataan ulang kerangka pikir hukum dalam pembangunan kelautan Indonesia.

B. Rekomendasi

Tidak perlu diperdebatkan lagi bahwa untuk memecahkan masalah pada tata kelola kelautan, Indonesia harus melakukan reformasi hukum di bidang tersebut. Reformasi tersebut dilakukan melalui pembentukan UU omnibus kelautan. Untuk menindaklanjuti hal tersebut direkomendasikan beberapa langkah strategis yang harus dilakukan oleh pengambil kebijakan (pemerintah dan DPR), akademisi dan peneliti, serta praktisi hukum dan masyarakat sipil (LSM). Rekomendasi-rekomendasi tersebut antara lain:

Para Pengambil Kebijakan/Pembentuk UU (Pemerintah dan DPR)

Rekomendasi ini terkait dengan proses pembentukan UU Omnibus Kelautan. Diharapkan para pihak yang berdiskusi dalam pembentukan UU ini dapat memiliki satu visi atau pola pikir bahwa laut harus dikelola secara komprehensif, menyeluruh dan terintegrasi antar sektor yang terlibat di dalamnya. Bila visi ini sudah terbentuk maka proses perencanaan dan penyusunan RUU Omnibus Kelautan yang akan dilakukan Pemerintah akan melibatkan semua sektor yang terkait dengan kelautan dan kemaritiman. Penyusunan RUU tidak hanya dikerjakan oleh satu sektor saja sehingga RUU tersebut akan didominasi oleh sektor tertentu saja. Hal yang sama juga untuk DPR, diharapkan pada saat pembahasan RUU, visi ini harus terlihat dengan pelibatan semua komisi yang membidangi sektor terkait kelautan dan

kemaritiman, sehingga UU yang diciptakan adalah UU sesuai yang diharapkan.

Akademisi dan Peneliti

Untuk memperkaya ilmu pengetahuan dan untuk kepentingan kelengkapan naskah akademik RUU Omnibus Kelautan, diharapkan akademisi dan peneliti dapat melakukan studi komperatif dengan negara lain yang telah menerapkan UU omnibus untuk dapat mengetahui praktik terbaik dari UU jenis ini.

Praktisi hukum dan Masyarakat Sipil (LSM)

Peran dari praktisi hukum dan LSM sangat penting dalam keberhasilan pembentukan UU Omnibus Kelautan. Oleh karena itu diharapkan agar keduanya dapat meningkatkan kapasitas advokasinya, sehingga suara publik dapat terakomodasi dalam setiap proses legislasi.

Pemerintah dan aparaturnya

Sebagian besar tugas pembentukan UU Omnibus Kelautan menjadi tanggungjawab pemerintah beserta kementerian/ lembaga terkait. Ini bukan tugas yang ringan, oleh karena itu harus dipersiapkan dengan baik. Beberapa kegiatan yang direkomendasikan untuk dilakukan oleh pemerintah, antara lain:

- 1) Menetapkan kementerian yang akan ditunjuk sebagai koordinator persiapan pembentukan RUU Omnibus Kelautan. Untuk lebih objektif penentuan penunjukan tersebut dilakukan melalui rapat lintas kementerian terkait ditambah akademisi dan peneliti yang membidangi kelautan dan kemaritiman;

- 2) Membentuk Panitia Nasional Persiapan Pembentukan RUU Omnibus Kelautan yang berisi wakil dari kementerian/ lembaga terkait, akademisi, peneliti, praktisi hukum, LSM. Pembentukan panitia tersebut dilakukan oleh kementerian yang ditunjuk. Panitia nasional ini bertugas antara lain: menyusun draf RUU, menyusun Naskah Akademik sebagai bagian dari RUU dan menyusun program dan kegiatan rencana pembentukan RUU secara keseluruhan;
- 3) Mengusulkan RUU Omnibus Kelautan masuk ke dalam Prolegnas;
- 4) Melakukan pembahasan RUU bersama DPR.
- 5) Melalui pembentukan UU Omnibus Kelautan diharapkan dapat mendorong sistem atau kerangka hukum tata kelola kelautan Indonesia menjadi lebih adaptif, sederhana, namun tetap menjamin hak-hak dari sektoral terkait.

VI. PENUTUP

Kajian ini menegaskan bahwa Indonesia memiliki potensi kelautan yang luar biasa, baik dari sisi ekologi maupun ekonomi. Namun kurang optimalnya tata kelola kelautan telah menyebabkan terhambatnya pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan. Terjadinya fragmentasi hukum dan kelembagaan adalah bukti bahwa tata kelola kelautan belum berfungsi secara optimal. Konflik antar-Undang-Undang sektoral, tumpang tindih kewenangan, serta lemahnya koordinasi penegakan hukum menjadi faktor utama rendahnya kontribusi sektor kelautan terhadap pembangunan nasional.

Usulan pembentukan **UU Omnibus Kelautan** merupakan langkah strategis untuk menyatukan kerangka hukum yang terpecah, memperjelas pembagian kewenangan, menstandarkan definisi dan sanksi, serta menetapkan satu komando penegakan hukum di laut. Dengan kerangka hukum yang terpadu, tata kelola kelautan Indonesia akan lebih efektif, efisien, dan mampu menjawab tantangan keberlanjutan.

Kerangka UU yang komprehensif dan struktur kelembagaan yang baik adalah faktor kunci untuk efektif dan efisiennya tata kelola kelautan dan kemaritiman. Oleh karena itu, harapan ke depan agar Indonesia dapat mengembangkan model regulasi yang tidak hanya efisien secara administratif, tetapi juga responsif terhadap kebutuhan masyarakat dan tantangan global. Dengan demikian, hukum menjadi instrumen yang benar-benar mendukung pembangunan berkelanjutan dan demokrasi substantif.

UCAPAN TERIMA KASIH

Pertama, perkenankan saya mengucapkan rasa syukur kehadirat Allah SWT atas rahmat dan karuniaNya sehingga penyampaian orasi ini dapat berjalan dengan lancar dan khidmat.

Dalam kesempatan ini, izinkan saya secara khusus menyampaikan penghargaan dan terima kasih kepada Bapak Jenderal TNI (Purn) H. Prabowo Subianto dan Presiden RI ke 7, Bapak H. Joko Widodo atas amanah dan penugasan saya sebagai Peneliti Ahli Utama di BRIN; terima kasih dan penghargaan juga saya sampaikan kepada Kepala Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN), Prof. Dr. Arif Satria, S.P., M.Si., Wakil Kepala BRIN, Prof. Dr. Ir. Amarulla Octavian, S.T., M.Sc., DESD., IPU., ASEAN.Eng.; Ketua Majelis Pengukuhan Profesor Riset BRIN, Prof. Ir. Wimpie Agoeng Noegroho Aspar, MSCE., Ph.D.; dan Sekretaris Majelis Pengukuhan Profesor Riset BRIN, Prof. Dr. Ir. Zainal Arifin, M.Sc.

Ucapan terima kasih juga saya sampaikan kepada Tim Penelaah Naskah Orasi, yaitu Prof. Agus Heri Purnomo, Ph.D., Pusat Riset Masyarakat dan Budaya BRIN; Prof. Dr. Ir. Augy Syahailatua, M.Sc., Pusat Riset Ekologi BRIN, Prof. Dr. Luky Adrianto, M.Sc., Universitas IPB, dan Prof. Dr. Aan Johan Wahyudi, Kepala Pusat Riset Laut Dalam BRIN, atas koreksi dan saran yang sangat konstruktif, serta dukungannya sehingga naskah ini layak diorasikan, serta Prof. Dr. Suharsono, Asosiasi

Koral, Kerang dan Ikan Hias Indonesia (AKKI) atas saran dan masukannya yang sangat berharga.

Ucapan terima kasih dan penghargaan juga saya sampaikan kepada Kepala Organisasi Riset Tata Kelola Pemerintahan, Ekonomi, dan Kesejahteraan Masyarakat BRIN; Kepala Pusat Riset Kebijakan Publik BRIN; dan Kepala Pusat Riset Oseanologi serta keluarga besar dan rekan-rekan peneliti dan seluruh karyawan dari Pusat Riset Kebijakan Publik BRIN dan Pusat Riset Oseanologi BRIN atas bantuan, kerjasama dan persahabatan selama saya berkarya sebagai peneliti ataupun sebagai karyawan di kedua pusat ini, termasuk dukungan dan dorongan semangat untuk melakukan orasi pengukuhan professor riset ini.

Ucapan terima kasih dan penghargaan tak terhingga kepada orang tua tercinta kami, ayahanda H. Mohamad Toyib (Almarhum) dan Ibunda Hj. Djunah (Almarhumah) yang telah membesarkan dan mendidik dengan penuh kasih sayang, perhatian, kesabaran, pengorbanan, serta iringan doa sehingga saya dapat berhasil mengenyam dan menyelesaikan pendidikan, sukses dalam berkarya, dan membangun keluarga. Terima kasih dan penghargaan juga kami sampaikan kepada kedua mertua terkasih, ayahanda Pini Syafei (Almarhum) dan ibunda Haniyah Nitidiputro (Almarhumah) atas dukungan, kasih sayang dan doanya yang diberikan kepada kami sekeluarga.

Ucapan terima kasih dan penghargaan secara khusus dan tulus kepada istri tercinta, Tuti Priyanti, atas semua pengorbanan, pengertian, kesabaran, dukungan, doa dan perhatiannya yang tiada henti, serta kepada anak-anak tercinta kami, Lia Fauziah Wati (Almarhumah), Mohamad Reza Darmawan, Mohamad Gilang Kurniawan, S.T., dan cucu tercinta kami Fiore Ramadani Dirhamsyah, atas dukungan dan dorongan semangat dan doanya

selama ini. Terakhir, ucapan terima kasih juga saya sampaikan secara khusus kepada rekan-rekan seperjuangan dari Pusat Riset Oseanografi BRIN yang saat ini terpecah, tersebar dan mengabdikan di pusat-pusat riset lain di BRIN, tetap semangat, terus berjuang dimanapun tempat kita mengabdikan yang penting untuk merah putih. NKRI harga mati. Merdeka!!.

DAFTAR PUSTAKA

- Adeleye, G., Acquah-Dadzie, K., Sienkewicz, T.J., McDonough, J.T. (1999). *World dictionary of foreign expressions: a resource for readers and writers*. p. 240, Bolchazy-Carducci Publishers. ISBN 0-86516-423-1
- Anwar, Z. & Wahyuni, W. (2019). Miskin Di Laut Yang Kaya: Nelayan Indonesia Dan Kemiskinan. *Jurnal Sosioreligius* Vol. 4 No. 1 (2019). DOI: <https://doi.org/10.24252/sosioreligius.v4i1.10622>
- Bayhaqi, A., Iskandar, I., Surinati, D., Budiman, A.S., Wardhana, A.K., **Dirhamsyah**, Yuan, D., & Lestari, D.O. (2018). Water mass characteristic in the outflow region of the Indonesian throughflow during and post 2016 negative Indian Ocean dipole event. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/149/1/012053>
- Behuniak, T.E. (1978). The Seizure and Recovery of the S.S. Mayaguez: Legal Analysis of United States Claims, Part 1. *Military Law Review*. 82. Department of the Army: 114–121. ISSN 0026-4040.
- Bevir, M. (2012). *Governance: A very short introduction*. Oxford, UK: Oxford University Press. ISBN 9780191646294.
- Borrini-Feyerabend, G., Dudley, N., Jaeger, T., Lassen, B., Pathak Broome, N., Phillips, A., et al. (2013). *Governance of protected areas: From understanding to action. Best Practice Protected Area Guidelines Series No. 20* (Gland, Switzerland: IUCN), 124pp
- Burgess, J., Foulkes, L., Jones, P., Merighi, M., Murray, S., Whitacre, J. (2019). *Law of the Sea: A Policy Primer. The Fletcher School of Law and Diplomacy at Tufts University*. <https://sites.tufts.edu/lawofthesea/chapter-one/>

- Burke, L., Selig, E., Spalding, M. & Perry, A. (2002). *Reefs At Risk in Southeast Asia*. World Resources Institute, DC.
- Chang, Y.C. (2012). *Ocean Governance: A way forward*. Dordrecht – Springer. ISBN: 978-94-007-2761-8; e-ISBN: 978-94-007-2762-5. DOI: 10.1007/978-94-007-2762-5.
- Dirhamsyah** (2004a). Regional Policies and Regulations for Coral Reef Management: Case Studies on Riau Archipelago, Selayar and Biak Numfor Districts. *Maritime Studies* Vol. 136 May/June 2004. Canberra, Australia, pp. 7-20. DOI: <https://doi.org/10.1080/07266472.2004.10878743>
- Dirhamsyah** (2004b). A Critical Review of the National Policy for Coastal and Coral Reef Resources Management in Indonesia. *Jurnal Lingkungan dan Pembangunan* Vol. 24, No. 3; 2004. Pusat Penelitian Sumberdaya Manusia dan Lingkungan, Universitas Indonesia, pp. 201-217.
- Dirhamsyah** (2005a). Analysis of the Effectiveness of Indonesia's coral reef management framework. *PhD theses*, Centre for Maritime Policy, University of Wollongong, Australia. <http://ro.uow.edu.au/theses/424>
- Dirhamsyah** (2005b). Community Participation in coral reef management and conservation program: A review of co-management concept. *Jurnal Lingkungan dan Pembangunan* Vol. 25, No. 2; 2005. Pusat Penelitian Sumberdaya Manusia dan Lingkungan, Universitas Indonesia, pp. 134-157.
- Dirhamsyah** (2005c). Institutional overhaul in marine sphere. *Jakarta Post*, edition on 22 December 2005.
- Dirhamsyah** (2006a). Pengelolaan Wilayah Pesisir Terintegrasi di Indonesia. *Oseana* Vol. XXXI, No 1 / 2006. Pusat Penelitian Oseanografi - LIPI, pp. 21-26.
- Dirhamsyah** (2006b). It is time for Indonesia to develop its national ocean policy. *Oseanologi dan Limnologi (OLDI)* No. 39 / 2006.

Pusat Penelitian Limnologi dan Pusat Penelitian Oseanografi - LIPI, pp. 41-53.

Dirhamsyah (2006c). The Indonesian coral reef rehabilitation and management program: lessons learned in community-based reef management at Senayang and Lingga Islands, Riau. *Journal of Coastal Development*, Volume 9, No. 2, pp. 85-96.

Dirhamsyah (2006d). Indonesian Legislative Framework for Coastal and Coral Reef Resources Management: A Critical Review and Recommendation. *Ocean and Coastal Management Journal* No. 49(1): 68-92 December 2006. Elsevier.

Dirhamsyah (2007a). Penegakan Hukum Laut di Indonesia (Law Enforcement in Indonesian Waters). *Oseana* Vol XXXII, No 1 / 2007 Pusat Penelitian Oseanografi – LIPI, pp. 1-13.

Dirhamsyah (2007b). An Economic Valuation of Seagrass Ecosystems in East Bintan, Riau Archipelago, Indonesia. *Oseanologi dan Limnologi (OLDI)* Vol. 33, Nomor 2/2007. Pusat Penelitian Limnologi dan Pusat Penelitian Oseanografi – LIPI., pp. 257-270

Dirhamsyah & Genisa, A.S. (2007). Community Fisheries Resources Management: A Case Study in the West Coast of Aceh. *Maritime Studies*. Vol. 155 July/August 2007, Canberra, Australia, 17-28. DOI: <https://doi.org/10.1080/07266472.2007.10878860>

Dirhamsyah (2012a). Critical Analysis on Development of Local Marine Protected Areas: Case Study on Bintan Island, Riau Archipelago, Indonesia. *Proceedings The First Workshop on China-Indonesia Marine Biodiversity Research*, in November 12-16, 2012 in Xiamen, China, pp. 162-173.

Dirhamsyah (2012b). IUU fishing in Indonesia's live reef fisheries. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* Vol. 4, No. 2, pp. 44-52. ISSN 1836-6503

Dirhamsyah, Subijanto, J., Susanto, H.A., Nurhakim, S., Amin, I., Napitupulu, L., Timotius, S., Nurlaili, Damayanti, E., Yudiarso,

P., Wen Wen, Alhanif R., Budiarto, A., & Kushardanto, H. (2012). *The State of the Coral Triangle in Indonesia: Coral Triangle Marine Resources, Their Status, Economics, and Management*. The Asian Development Bank, Mandaluyong City, Philippines. ISBN 978-92-9254-514-7 (Print), 978-92-9254-515-4 (PDF), 189p.

Dirhamsyah (2021). Biodiversity Beyond National Jurisdiction (BBNJ): Indonesian Perspective as an Archipelagic State. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 789 (2021) 012020. DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/789/1/012020>

Dirhamsyah, D. Umam, S., Arifin, Z. (2022). Maritime Law Enforcement: Indonesia's experience against illegal fishing. *Ocean and Coastal Management* 229 (2022) 106304. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106304>

Dirhamsyah, D., Yanti, S., Soemorekso, S., Suyarso, Sani, S.Y., Hermawan, R., Mustiah, D., and Apalossa, M. (2026). Revitalizing Indonesian Marine Governance: The need for Legal Reform. *Social Sciences & Humanities Open* Vol. 14.

Garner, B.A. & Black, H.C. (2009). *Black's Law Dictionary*, ninth ed. St. Paul, MN: West.

Hadi, T.A., Abrar, M., Giyanto, Prayudha, B., Johan, O., Budiyanto, A., Dzumalek, A.R., Alifatri, L.A., Sulha, S., Suharsono. (2020). *Status Terumbu Karang Indonesia 2019*. Pusat Riset Oseanografi – Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia 71p. ISBN: 978-602-6504-29-6. https://www.researchgate.net/publication/342663285_The_Status_of_Indonesian_Coral_Reefs_2019

Hutomo, M, Nontji, A and **Dirhamsyah**. (2009). *Regional Coastal Resources and Environment Profile for ASEAN Region*. Indonesian Institute of Sciences, Jakarta, Indonesia, 296 pp.

Burke, L., Selig, E., Spalding, M. & Perry, A., (2002). *Reefs At Risk in Southeast Asia*. World Resources Institute, DC.

- Kooiman, J and Bavinck, M. (2005). The Governance Perspective. In (Eds) Kooiman, J., Bavinck, M., Jentoft, S., Pullin, R. (2005). *Fish for Life*. Amsterdam University Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt46mzgb.4>
- Li, X., Yuan, D., Li, Y., Wang, Z., Wang, J., Hu, X., Yang, Y., Corvianawatie, C., Surinati, D., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Kusmanto, E., Santoso, P.D., Purwandana, A., Ismail, M.F.A., **Dirhamsyah** & Arifin, Z. (2021). Moored Observations of Currents and Water Mass Properties between Talaud and Halmahera Islands at the Entrance of the Indonesian Seas. *Journal of Physical Oceanography*, 51 (12): 3557-3572. DOI: <https://doi.org/10.1175/JPO-D-21-0048.1>
- Liu, R. (2009). The Analysis on the Contribution of Ocean Economy to the National Economic Development of China. *Tropical Coasts* Vol 16 No. 1, July 2009, pp.71-79. ISSN 0117-9756. <https://pemsea.org/sites/default/files/2023-12/tc-v16n1.pdf>
- Lombardo, A.T., Clifford-Holmes, J., Goodall, V., Snow, B., Truter, H., Vrancken, P., Jones, P.J.S., Cochrane, K., Flannery, W., Hicks, C., Gipperth, L., Allison, E.H., Erinosho, B., Diz, D., Peters, K., Levin, P., Holthus, P., Szephegyi, M.N., Awad, A., Golo, H., & Morgera, E., (2023). Principles for transformative ocean governance. *Nature Sustainability*. <https://doi.org/10.1038/s41893-023-01210-9>
- Łukaszuk, T. (2018). *The Concept of Maritime Governance in International Relations. Marine environmental policy, maritime governance, EU seaport policy* <https://doi.org/10.7366/020909614201807>
- Massicotte, L. (2013). Omnibus bills in theory and practice. *Can. Parliam. Rev.* 36 (1), 13–17. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4237935>

- Mondré, A. and Kuhn, A. (2022). Authority in ocean governance architecture. *Politics Governance* 10 (3), 5-13. <https://doi.org/10.17645/pag.v10i3.5334>
- Murdiyarso, D., Purbopuspito, J., Kauffman, J.B., Warren, M.W., Sasmito, S.D., Donato, D.C., Manuri, S., Krisnawati, H., Taberina, S., Kurnianto, S. (2015). The potential of Indonesian mangrove forests for global climate change mitigation. *Nature Climate Change*, 5: 1089-1092. <https://doi.org/10.1038/nclimate2734>
- Parthenay, K. and Mesquita, R. (2025). *From sovereignty to sustainability: a brief history of ocean governance*. <https://doi.org/10.64628/AAK.nx4tcjww6>. <https://theconversation.com/from-sovereignty-to-sustainability-a-brief-history-of-ocean-governance-258200>
- Quyet, L.V., Sen, V.V. & Tien, T.A. (2023). The South Seas and Islands in Vietnam's Maritime Strategy: Position and Development Potential. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science 1247 (2023) 012008. IOP publishing doi:10.1088/1755-1315/1247/1/012008.
- Ruhanen, L., Scott, N., Ritchie, B., and Tkaczynski, A. (2010). Governance: a review and synthesis of the literature. *Tourism Rev.* 65 (4), 4–16. <https://doi.org/10.1108/16605371011093836>
- Surinati, D., Corvianawatie, C., Kusmanto, E., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Wardana, A.K., Purwandana, A., Ismail, M.F.A., **Dirhamsyah**, Arifin, Z., Yuan, D., Li, X., Li, Y., Wang, Z., Wang, J. (2021). The Variability of Upper-Ocean Salinity in the Eastern Inflow Region of ITF. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 789 (2021) 012020. DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/789/1/012001>
- Susskind, R.E. (ed.) (2005). *The Susskind Interviews: Legal Experts in Changing Times*. Sweet & Maxwell Limited, London, 349 pp.

- Takei, Y. (2015). *A Sketch of the Concept of Ocean Governance and Its Relationship with the Law of the Sea*. Koninklijke Brill NV, Leiden. 2015. https://doi.org/10.1163/9789004294585_007
- Talib N.L., Utomo A., Barnett J., Adhuri D.S. (2022). Three centuries of marine governance in Indonesia: Path dependence impedes sustainability. *Marine Policy* 143 (2022) 105171. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105171>
- van Ittersum, M. (2006). *Hugo Grotius, Natural Rights Theories and the Rise of Dutch Power in the East Indies 1595–1615*. Boston: Brill.
- Wang, Z., Yin, X., Li, X., Li, Y., Li, R., Yang, Y., Mamuaja, J.M., Pangalila, F., Kalangi, P., Gerung, G., Wardana, A.K., Surinati, D., Ismail, M.F.A., **Dirhamsyah, D.**, Arifin, Z. & Yuan, D., (2023). Water Mass Variations in the Maluku Channel of the Indonesian Seas During the Winter of 2018–2019. *Journal of Geophysical Research: Oceans*: 1-13. DOI: <https://doi.org/10.1029/2022JC018731>
- Yin, X., Yuan, D., Li, X., Wang, Z., Li, Y., Corvianawatie, C., Wardana, A.K., Surinati, D., Purwandana, A., Ismail, M.F.A., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Kusmanto, E., Santoso, P.D., **Dirhamsyah** & Arifin, Z. (2023). Moored Observations of the Currents and Transports of the Maluku Sea. *Journal of Physical Oceanography*, 53: 1-16. DOI: <https://doi.org/10.1175/JPO-D-22-0027.1>
- Yuan, D., Yin, X., Li, X., Corvianawatie, C., Wang, Z., Li, Y., Yang, Y., Hu, X., Wang, J., Tan, S., Surinati, D., Purwandana, A., Wardana, A.K., Ismail, M.F.A., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Santoso, P.D., Kusmanto, E., **Dirhamsyah**, Arifin, Z., & Pratt, L.J. (2022). A Maluku Sea intermediate western boundary current connecting Pacific Ocean circulation to the Indonesian Throughflow. *Nature Communications*: 1-8. DOI: <https://doi.org/10.1038/s41467-022-29617-6>

Yuan, D., Chang, T., Yin, X., Li, M., Xin, S., Mamuja, J.M., Pangalila, F., Kalangi, P., Gerung, G., **Dirhamsyah**, Avianto, P., Arifin, Z., Santoso, P.D., and Gordon, A.L. (2025). Direct South Pacific water intrusion into the Indonesian sea. *Geophysical Research Letter*, 52, e2025GL116805. <https://doi.org/10.1029/2025GL116805>

Legal Dokumen (Internasional)

Food and Agriculture Organization (FAO). (2010). *World Review of Fisheries and Aquaculture 2010*. <http://www.fao.org/docrep/013/i1820e01.pdf>

International Union for Conservation of Nature (IUCN). 2008. IUCN WCPA Best Practice Guidance on Recognising Protected Areas and Assigning Management Categories and Governance Types, Best Practice Protected Area. *Guidelines Series* No. 21, Gland, Switzerland: IUCN. ISBN 978-2-8317-1636-7

United Nations (2025). The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (1973-1982). *Official Records of Diplomatic Conferences*. Codification Division, Office of Legal Affairs, United Nations 2025.

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) (2025). Why Maritime Governance Matters. *Newsletter* Published September 25, 2025. <https://oceanliteracy.unesco.org/news/why-maritime-governance-matters>

World Bank (2009). *The sunken billions: the economic justification for fisheries reform*. World Bank and FAO. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2596>

Legal Dokumen (Nasional)

UU No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.

UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

UU No. 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS

UU No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya

UU No. 5 Tahun 1994 tentang Ratifikasi CBD

UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan

UU No. 11 Tahun 1995 tentang Cukai

UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

UU No. 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan

UU No. 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi

UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI

UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

UU No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

UU No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

UU No. 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara

UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata

UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

UU No. 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan

UU No. 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

UU No. 16 Tahun 2023 tentang Landas Kontinen.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) Nomor 27 Tahun 2025 tentang *Perlindungan dan Pengelolaan Ekosistem Mangrove*.

Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves), (2020). Lampiran Peraturan Menteri Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun 2020-2024.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan (KKP). (2024). Perubahan Kedua Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2020-2024. Lampiran Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor: 15/PERMEN-KP/2024, p.16

Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan (KKP) (2022). Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 19 tahun 2022, tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan, Jumlah Tangkapan Ikan yang diperbolehkan, dan Tingkat Pemanfaatan Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia

Dokumen Pemerintah

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut/Dirjen Hubla (2023). Daftar Konvensi Internasional yang telah diratifikasi Indonesia. PPID. <https://hubla.dephub.go.id/home/page/ppid/>

Pusat Penelitian Oseanografi LIPI (P2O LIPI). 2017. Status Padang Lamun Indonesia 2017. COREMAP CTI dan Pusat Penelitian Oseanografi LIPI. ISBN 978-602-6504-06-7

LAMPIRAN

Daftar Konvensi Internasional Bidang Kelautan Dan Kemaritiman Yang Telah Diratifikasi Indonesia

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
1.	Convention on the Establishment of the International Maritime Consultative Organization, 1948(IMO Convention '48)	Konvensi tentang pembentukan organisasi internasional yang menangani bidang maritim dengan tugas pokok penanganan mengenai keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemaran yang bersumber dari kapal. Pada tahun 1983, nama organisasi ini berubah dari IMCO menjadi "International Maritime Organization (IMO)"	Indonesia meratifikasi kon- vensi ini dan menjadi anggota IMO sejak bulan September 1960 dengan Surat Pejabat Presiden kepada Sekretaris Jenderal IMO No. 9796/1960 tanggal 7 Mei 1960
2.	Amendments of 1991 of the IMO Convention (IMO Amendments '91)	Amandemen terhadap Konvensi IMO sesuai dengan resolusi A.724(17) yang ditetapkan dalam Sidang Assembly ke- 17 pada bulan November 1991 yang berisi "institutalization of the Facilitation Committee"	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1996
3.	Amendments of 1993 of the IMO Con- vention (IMO Amendments '93)	Amandemen terhadap Konvensi IMO sesuai dengan resolusi A.735(18) yang ditetapkan dalam Sidang Assembly ke- 18 pada bulan November 1993 yang berisi penambahan jumlah anggota Council IMO dari 32 negara menjadi 40 negara dengan komposisi 10 negara dengan kategori A, 10 negara dengan kategori B, dan 20 negara dengan kategori C.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1996

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
4.	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74)	Konvensi ini merupakan aturan pokok internasional di bidang keselamatan kapal dengan isi antara lain aturan mengenai survey, stabilitas dan pembagian ruang kapal, permesinan, instalasi listrik, konstruksi kapal, peralatan pemadam kebakaran, per- alatan keselamatan jiwa, radio komunikasi, peralatan navigasi di kapal, keselamatan muatan kapal, dsb. Konvensi SOLAS versi pertama diterbitkan pada tahun 1914 dan selanjutnya dikembangkan beberapa kali termasuk Konvensi SOLAS 1960 dan terakhir versi tahun 1974 yang berisi ketentuan mengenai “tacit acceptance procedure” yakni ketentuan mengenai penerapan amandemen Kon- vensi terhadap para pesertanya tanpa melalui prosedur penerimaan secara resmi dengan ketentuan bahwa sebagian besar negara peserta telah menerapkan ketentuan amandemen dimaksud.	Keputusan Presiden No. 65 Tahun 1980
5.	the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT.1978)		Keputusan Presiden No. 21 Tahun 1988

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
6.	International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES Convention 66)	Aturan mengenai batas garis muat yang aman bagi keselamatan kapal, pencegahan terhadap kelebihan muatan dan keselamatan lambung timbul, aturan mengenai keselamatan platform dan peningkatan stabilitas kapal.	Keputusan Presiden No. 47 Tahun 1976
7.	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE Convention 69)	Aturan internasional mengenai tonase kapal komersial yang dikaitkan dengan keselamatan pelayaran dan perhitungan perpajakan, tarif kepelabuhanan, tarif pungutan lainnya.	Keputusan Presiden No. 5 Tahun 1989
8.	Convention on the International Regulation for Preventing Collision at Sea 1960	Pengaturan mengenai pencegahan kecelakaan/tubrukan kapal di laut.	KEPPRES No. 107/1968 D I C A B U T
9.	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG Convention 72)	Aturan mengenai keselamatan pelayaran terutama dalam rangka pencegahan tubrukan di laut dengan menetapkan ketentuan “Traffic Separation Scheme (TSS)” di beberapa kawasan yang diperkirakan rawan kecelakaan karena kondisi alam atau padatnya lalu lintas pelayaran.	Keputusan Presiden No. 50 Tahun 1979

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
10.	International Convention for Safe Containers, 1972 (CSC Convention 72)	Aturan mengenai keselamatan peti kemas dan aturan pengangkutannya di kapal. Selain itu, guna memperoleh peti kemas yang aman, ditetapkan pula standar pengujian terhadap produksi peti kemas dan pengujian ulang terhadap peti kemas serta pengawasan terhadap peredarannya.	Keputusan Presiden No. 33 Tahun 1989
11.	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW Convention 78)	Konvensi ini berisi aturan-aturan internasional yang standar mengenai pendidikan dan sertifikasi bagi nakhoda dan awak kapal serta calon pelaut yang akan bekerja di kapal niaga yang melakukan pelayaran internasional. Konvensi ini juga mengatur mengenai ketentuan dinas jaga di kapal.	Keputusan Presiden No. 60 Tahun 1986
12.	Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971(STP Convention 71)	Konvensi ini mengatur tentang keselamatan kapal yang melakukan angkutan penumpang (terutama dimaksudkan untuk kapal angkutan jemaah haji di kawasan Samudera Hindia dan kawasan di sekitarnya).	Keputusan Presiden No. 72 Tahun 1972
13.	Protocol of 1973 relating to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (STP Protocol 73)	Aturan tambahan bagi keselamatan kapal yang melakukan angkutan penumpang.	Keputusan Presiden No. 43 Tahun 1979

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
14.	Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976 (INMARSAT Convention 76)	Konvensi ini mengatur mengenai penggunaan komunikasi satelit khususnya yang digunakan dalam dunia pelayaran karena komunikasi dengan menggunakan radio teresterial sudah semakin padat dengan jangkauan yang terbatas.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1986
15.	Operating Agreement relating to the INMARSAT Convention 76 (INMARSAT OA 76)	Perjanjian antar negara mengenai pengoperasian dan penggunaan INMARSAT yang semula dikhususkan untuk komunikasi maritim.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1986
16.	Operating Agreement relating to the INMARSAT Amendments 89 (INMARSAT OA Amendments 89)	Amandemen mengenai INMARSAT OA 76 yang mengatur mengenai perluasan penggunaan satelit dengan kendaraan bergerak.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1999
17.	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (FACILITATION Convention 65)	Konvensi ini mengatur mengenai standar prosedur dan penggunaan formulir secara internasional dalam hubungannya dengan kegiatan kemaritiman. Dengan penggunaan formulir dan pengurusannya yang seragam, maka lalulintas pelayaran internasional akan semakin mudah dan lancar.	Keputusan Presiden No. 51 Tahun 2002

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
18.	International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 and Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) And Protocol of 1998	Konvensi ini mengatur mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran oleh minyak dari kapal dan menggantikan “International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 (OILPOL)”. Konvensi ini juga mengatur mengenai pencegahan pencemaran karena kecelakaan kapal tanker dan kapal-kapal lainnya. Sampai saat ini yang berlaku adalah ketentuan Annex I mengenai Pencemaran oleh Minyak dan Annex II mengenai Barang Cair Berbahaya dalam bentuk curah.	Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 (Ratifikasi terhadap MARPOL, Annex I & II) Peraturan Presiden No. 29 Tahun 2012 (Ratifikasi terhadap Annex III, IV, V & VI)
19.	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Convention 69)	Konvensi ini mengatur mengenai sistem yang memungkinkan korban pencemaran memperoleh ganti rugi dari pemilik kapal (pengangkut) yang secara langsung harus bertanggungjawab terhadap pencemaran (<i>strict liability</i>).	Keputusan Presiden No. 18 Tahun 1978
20.	Protocol of 1992 relating to the CLC Convention 69 (CLC Protocol 92)	Protokol ini mengatur mengenai penambahan jumlah maksimum ganti rugi akibat pencemaran dari pemilik kapal sebesar $\pm$ 22 juta Dollar.	Keputusan Presiden 55 tahun 1999

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
21.	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND Convention 71)	Konvensi ini mengatur mengenai tambahan kompensasi yang dapat diterima oleh pihak yang dirugikan akibat terjadinya pencemaran oleh minyak. Tambahan kompensasi ini dikelola oleh Lembaga FUND yang menerima kontribusi dari pemilik minyak (muatan) yang menjadi anggota Konvensi Fund.	Keputusan Presiden No. 19 Tahun 1978 Dicabut dengan Keputusan Presiden Nomor 41 Tahun 1998
22.	Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Wastes and their Disposal, 1991	Konvensi ini mengatur mengenai prosedur pengangkutan dan pembuangan limbah antar negara serta pengaturan mengenai jenis limbah yang dapat ditransportasikan dan dibuang antara negara satu ke negara lain.	Keputusan Presiden No. 61 Tahun 1993 tanggal 21 Juli 1993 (BAPEDAL)
	United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS 1982)	Konvensi ini memuat ketentuan mengenai hak dan ke-wajiban negara terhadap wilayah teritorialnya serta dasar hukum untuk menentukan batas wilayah teritorial. Disamping itu diatur pula mengenai hak negara terhadap laut bebas dan kewajibannya untuk melindungi lingkungan laut dari bahaya kerusakan akibat eksplorasi dan eksploitasi sumber daya baik hayati maupun non-hayati.	Undang-undang No. 17 Tahun 1985

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
23.	Convention on the Continental Shelf 1958, Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas 1958, Convention on the High Seas 1958	Pengaturan Landas Kontinen, Perikanan dan Konservasi Sumberdaya Alam di Laut Lepas dan Konvensi Laut Lepas	Undang-undang No. 19 /1961 6 September 1961
24.	United Nations Convention on a Code of Conduct of Liner Conferences, 1972	Konvensi ini memuat aturan mengenai pengoperasian perusahaan angkutan laut secara internasional, terutama dalam rangka pembagian muatan diantara perusahaan-perusahaan yang mempunyai kapal dengan kebangsaan yang berbeda.	Keputusan Presiden No. 40 Tahun 1976
25.	International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993	Konvensi ini merupakan pengembangan dari kedua konvensi sebelumnya dengan memasukkan unsur kerugian lingkungan (environmental loss) sebagai salah satu dari tanggungjawab pemilik yang harus didahulukan. Namun apabila terbukti bahwa kerugian lingkungan tersebut dijamin oleh asuransi sesuai dengan ketentuan konvensi internasional lainnya, maka kerugian tersebut tidak lagi menjadi tanggung jawab yang didahulukan.	Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
26.	International Convention Maritime Search And Rescue, 1979 With Annex And 1998 Amendments To The International Convention On Maritime Search And Rescue, 1979 (Resolution Maritime Safety Committee 70 (69))	Konvensi ini memuat aturan mengenai kewajiban mempersiapkan tindakan yang harus diambil, termasuk pembuatan badan penyelamatan tingkat pusat dan daerah untuk koordinasi. Meliputi prosedur kegiatan dan untuk menghadapi keadaan darurat saat operasi SAR.	Peraturan Presiden No. 30 Tahun 2012
27.	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 (BUNKER 2001),	Konvensi ini bertujuan untuk memastikan adanya kompensasi yang cukup, cepat, dan efektif kepada pihak yang menderita kerusakan yang disebabkan oleh kebocoran minyak, dimana minyak tersebut berasal dari tangki bahan bakar kapal. Konvensi ini memberikan batas maksimal jumlah tanggung jawab pihak pencemar dimana dapat dijadikan dasar hukum pihak asuransi untuk bisa menimbang potensi tanggungjawabnya	Peraturan Presiden No. 65 Tahun 2014
28.	International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001 (AFS 2001)	Konvensi ini memuat aturan-aturan mengenai pelapisan, pengecatan, perlakuan permukaan kapal untuk mengendalikan menempelnya organisme yang merugikan pada badan kapal	Peraturan Presiden No. 66 Tahun 2014

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
29.	International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM)	Konvensi ini memiliki tujuan untuk menjaga keseimbangan lingkungan laut dengan mencegah penyebaran organisme air yang merusak (harmful aquatic organism) dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan membuat standar dan prosedur manajemen ballast water dan sedimen	Peraturan Presiden No. 132 Tahun 2015
30.	ASEAN Memorandum of Understanding on Cooperation Relating to Marine Casualty and Marine Incident Investigation	MoU mengenai kerjasama investigasi dalam hal kecelakaan dan korban jiwa di laut.	Ratifikasi Tidak Diperlukan Ditandatangani di Ha Noi, Viet Nam, 10-Des-2009 Mulai Berlaku 10-Desember-2009 (Tanggal Penandatanganan oleh para Pihak) (Pasal 12 Paragraf 1)
31.	Memorandum of Understanding on ASEAN Cooperation Mechanism for Joint Oil Spill Preparedness and Response	MoU mengenai mekanisme kerjasama penanggulangan dan pencegahan kebocoran minyak	Ratifikasi Tidak Diperlukan Ditandatangani di Mandalay, 28-Nov-2014 Mulai Berlaku 28-November-2014 (Tanggal Penandatanganan) (Pasal 11 Ayat 1)

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
32.	Maritime Labour Convention, 2006	Konvensi yang mengatur hak-hak pelaut	Undang Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)
33.	Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	Protokol dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 Protokol ini adalah harmonisasi sistem dari survei dan sertifikasi kapal SOLAS 1974, LL 1966 dan MARPOL 73/78, termasuk IBC Code, BCH Code, IGC Code Dengan adanya Protokol ini harmonisasi survei dan sertifikasi kapal sehingga kapal dimungkinkan untuk melakukannya (survey dan sertifikasi) secara bersamaan	Peraturan Presiden Nomor 57 tahun 2017 tentang Pengesahan Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (Protokol 1988 terkait dengan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut, 1974)

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
34.	Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966	Protokol 1988 terkait dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat Kapal Protokol ini adalah harmonisasi sistem dari survei dan sertifikasi kapal SOLAS 1974, LL 1966 dan MARPOL 73/78, termasuk IBC Code, BCH Code, IGC Code Dengan adanya Protokol ini harmonisasi survei dan sertifikasi kapal sehingga kapal dimungkinkan untuk melakukannya (survey dan sertifikasi) secara bersamaan	Peraturan Presiden Nomor 84 Tahun 2017 tentang Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (Protokol 1988 terkait dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat Kapal, 1966)
35.	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995	The 1995 STCW-F Convention menetapkan persyaratan pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk awak kapal penangkap ikan dengan ukuran 24 meter atau lebih yang berlayar secara internasional.	Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2019 tentang International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW- F), 1995

Sumber: Dirjen Hubla, 2023 <https://hubla.dephub.go.id/home/page/ppid/>

DAFTAR PUBLIKASI ILMIAH

Karya Tulis Ilmiah

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| 1) Buku Internasional | 5 tulisan |
| 2) Buku Nasional | 3 tulisan |
| 3) Bagian dari Buku Internasional | 1 tulisan |
| 4) Bagian dari Buku Nasional | - tulisan |
| 5) Jurnal Internasional | 26 tulisan |
| 6) Jurnal Nasional | 8 tulisan |
| 7) Prosiding Internasional | 8 tulisan |
| 8) Prosiding Nasional | - tulisan |

Kekayaan Intelektual

- | | |
|---|--------|
| 9) Paten Internasional | |
| a) Terdaftar | - buah |
| b) Tersertifikasi | - buah |
| 10) Paten Nasional | |
| a) Terdaftar | - buah |
| b) Tersertifikasi | - buah |
| 11) Perlindungan Varietas Tanaman (PVT) | - buah |
| 12) Rumpun atau Galur Hewan/Ikan/Benih Unggul Tanaman Hutan | - buah |
| 13) Hak Cipta | - buah |
| 14) Desain Industri | - buah |
| 15) Desain dan Tata Letak Sirkuit Terpadu | - buah |

Kerjasama

16) Transaksi Lisensi - buah

DAFTAR PUBLIKASI ILMIAH

Karya Tulis Ilmiah

Buku Internasional

1. Hutomo, M, Nontji, A and **Dirhamsyah**. (2009). *Regional Coastal Resources and Environment Profile for ASEAN Region*. Indonesian Institute of Sciences, Jakarta, Indonesia, 296 pp.
2. **Dirhamsyah**, Subijanto, J., Susanto, H.A., Nurhakim, S., Amin, I., Napitupulu, L., Timotius, S., Nurlaili, Damayanti, E., Yudiarso, P., Wen Wen, Alhanif R., Budiarto, A., & Kushardanto, H. (2012). *The State of the Coral Triangle in Indonesia: Coral Triangle Marine Resources, Their Status, Economics, and Management*. The Asian Development Bank, Mandaluyong City, Philippines. ISBN 978-92-9254-514-7 (Print), 978-92-9254-515-4 (PDF), 189p.
3. Du, J., Hu, W., Makatipu, P., Peristiwady, T., Bin Chen and **Dirhamsyah**, 2015. *Common Reef Fishes of North Sulawesi, Indonesia*. Science Press, Beijing, P.R. China, ISBN: 978-7-03-047445-2. pp. 181.
4. Chen Bin, **Dirhamsyah**. (2019). *Marine Ecosystems of North Sulawesi, Indonesia*. Science Press, China 259 p. ISBN: 978-7-3-059066-4
5. **Dirhamsyah** (2005). *Analysis of the Effectiveness of Indonesia's coral reef management framework*. PhD theses, Centre for Maritime Policy, University of Wollongong, Australia. <http://ro.uow.edu.au/theses/424>

Buku Nasional

6. **Dirhamsyah**, Ali, S.A., Susanto, H., Syahailatua, A. & Made, S. (2009). *Ikan Terbang: eksotis dan komersil species yang perlu dilindungi*. Pusat Penelitian Oseanografi – LIPI, Jakarta, pp. 101.
7. **Dirhamsyah** dan Adrim, M. (2009). *Napoleon: Si Jidat Besar Yang Nyaris Punah (Napoleon wrasse: the big bumphead that almost extinction)*. Pusat Penelitian Oseanografi LIPI, 73 pp.
8. Arbi, U.Y., Ndobe, S., **Dirhamsyah** (2022). *Ikan Capungan Banggai (Pterapogon kauderni): sebuah catatan bioekologi dan introduksi*. Balai Pustaka, Indonesia, pp. 191.

Bagian dari Buku Internasional

9. **Dirhamsyah**, Sutisna, D., Sani, S.Y., & Sulha, S. (2024). Marine Ranching in Indonesia: “Towards Sustainable Fisheries and Aquaculture”. the International Book of Advance Research in Biological Science Vol. 8 (chapter IV), <https://doi.org/10.9734/bpi/arbs/v8/7292B>

Jurnal Internasional

10. **Dirhamsyah** (2004). Regional Policies and Regulations for Coral Reef Management: Case Studies on Riau Archipelago, Selayar and Biak Numfor Districts. *Maritime Studies* Vol. 136 May/June 2004. Canberra, Australia, pp. 7-20. DOI: <https://doi.org/10.1080/07266472.2004.10878743>
11. **Dirhamsyah** (2005). Maritime Law Enforcement and Compliance in Indonesia: Problems and Recommendations. *Maritime Studies* Vol. 144 September/October 2005, Canberra, Australia, pp. 1-16. DOI: <https://doi.org/10.1080/07266472.2005.10878790>
12. **Dirhamsyah** (2005). Indonesian Legislative Framework for Coastal and Coral Reef Resources Management: A Critical

Review and Recommendation. *Ocean and Coastal Management* No. 49(1): 68-92 December 2006. Elsevier.

13. **Dirhamsyah** & Genisa, A.S. (2007). Community Fisheries Resources Management: A Case Study in the West Coast of Aceh. *Maritime Studies*. Vol. 155 July/August 2007, Canberra, Australia, 17-28. DOI: <https://doi.org/10.1080/07266472.2007.10878860>
14. **Dirhamsyah** (2007). Analysis of Institutional Arrangements Relevants to Coral Reef Management in Indonesia. In *Maritime Studies Journal* Vol. 154 May/June 2007, Canberra, Australia, 1-19. DOI: <https://doi.org/10.1080/07266472.2007.10878851>
15. **Dirhamsyah** (2008). Traditional fisheries management of flyingfish on the west coast of Sulawesi, Indonesia. *Maritime Studies* Vol. 161 July/Sep 2008, Canberra, Australia, pp. 2-12.
16. **Dirhamsyah** (2012). IUU fishing in Indonesia's live reef fisheries. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* Vol. 4, No. 2, pp. 44-52. ISSN 1836-6503
17. Lin, M., Xu, Z.Z., Huang, J.Q., Guo, D.H., Wang, C.G., Xiang, P., **Dirhamsyah**. (2013). Two New Species of Leptomedusae From The Bitung Strait, Indonesia (CNIDARIA). *Acta Zootaxonomica Sinica*, 38 (4): 756 – 761 (Oct 2013).
18. **Dirhamsyah** (2013). The Community-based and Co-Management Concept for Coral Reef Management in the Raja Ampat Islands. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* Vol. 5(2), 65-73. <https://doi.org/10.1080/18366503.2013.10815734>
19. **Dirhamsyah** (2016). Setbacks in the Development of Marine Protected Areas in Indonesia. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, <https://doi.org/10.1080/18366503.2016.1187781>
20. Lim, C.S., Jolkifli, Z.H., Jair, A., Karim, N., Wahab, R.A., Desai, D.V., Krishnamurthy, V., Khandeparker, L., Mapari, K., Sawant, S., Thoha, H., Hadiyanto, H., Dirhamsyah, Dalasane,

- S., Chounlamountry, K., Lee, S.H., Yusof, S., Khaing, M.M., Nacorda, H.M.E., Austero, N., Azanza, R.V., Pagdilao, C., Kajonwattanakul, S., Puttapreecha, R., Poovachiranon, S., MaiLe, H., Tran, T.T., Van Cu, N. Tan, K.S., & Anil, A.C. (2018). An inter-site study of biofouling recruitment on static immersion panels in major ports of South East Asia and India. *ASEAN Journal on Science & Technology for Development*, Vol 35, No. 1-2 (2018) 167-176
21. Yuan, D., Li, X., Wang, Z., Li, Y., Wang, J., Yang, Y., Hu, X., Tan, S., Zhou, H., Wardana, A.K., Surinati, D., Purwandana, A., Ismail, M.F.A., Avianto, P., **Dirhamsyah**, D., Arifin, Z., von Storch, J.S. (2018). Observed transport variations in the Maluku Channel of the Indonesian Seas associated with western boundary current changes. *Journal of Physical Oceanography*, 48 (8): 1803-1813. DOI: <https://doi.org/10.1175/JPO-D-17-0120.1>.
 22. Iwata, M., Yabumoto, Y., Saruwatari, T., Yamauchi, S., Fujii, K., Ishii, R., Mori, T., Hukom, F.D., **Dirhamsyah**, Peristiwady, T., Syahailatua, A., Masengi, K.W.A., Mandagi, I.F., Pangalila, F., & Abe, Y. (2019). Observation of the first juvenile the Indonesian coelacanth, *Latimeria menadoensis* from Indonesian waters with a comparison to embryos of *Latimeria chalumnae*. *Bull. Kitakyushu Museum of Natural History and Human History*, Series A. 17: 57-65, March 31, 2019.
 23. Iwata, M., Yabumoto, Y., Saruwatari, T., Yamauchi, S., Fujii, K., Ishii, R., Mori, T., Hukom, F.D., **Dirhamsyah**, Peristiwady, T., Syahailatua, A., Masengi, K.W.A., Mandagi, I.F., Pangalila, F., & Abe, Y. (2019). Field surveys on the Indonesian coelacanth, *Latimeria menadoensis* using remotely operated vehicles from 2005 to 2015. *Bull. Kitakyushu Museum of Natural History and Human History*, Series A. 17: 49-56, March 31, 2019.
 24. Li, X., Yuan, D., Wang, Z., Li, Y., Corvianawatie, C., Surinati, D., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Kusmanto, E., **Dirhamsyah**, D., & Arifin, Z. (2020). Moored Observations of

Transport and Variability of Halmahera Sea Currents. *Journal of Physical Oceanography*, 50 (2): 471-488. DOI: <https://doi.org/10.1175/JPO-D-19-0109.1>

25. Li, X., Yuan, D., Li, Y., Wang, Z., Wang, J., Hu, X., Yang, Y., Corvianawatie, C., Surinati, D., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Kusmanto, E., Santoso, P.D., Purwandana, A., Ismail, M.F.A., **Dirhamsyah** & Arifin, Z. (2021). Moored Observations of Currents and Water Mass Properties between Talaud and Halmahera Islands at the Entrance of the Indonesian Seas. *Journal of Physical Oceanography*, 51 (12): 3557-3572. DOI: <https://doi.org/10.1175/JPO-D-21-0048.1>
26. **Dirhamsyah, D.** Umam, S., Arifin, Z. (2022). Maritime Law Enforcement: Indonesia's experience against illegal fishing. *Ocean and Coastal Management* 229 (2022) 106304. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106304>
27. Yuan, D., Yin, X., Li, X., Corvianawatie, C., Wang, Z., Li, Y., Yang, Y., Hu, X., Wang, J., Tan, S., Surinati, D., Purwandana, A., Wardana, A.K., Ismail, M.F.A., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Santoso, P.D., Kusmanto, E., **Dirhamsyah**, Arifin, Z., & Pratt, L.J. (2022). A Maluku Sea intermediate western boundary current connecting Pacific Ocean circulation to the Indonesian Throughflow. *Nature Communications*: 1-8. DOI: <https://doi.org/10.1038/s41467-022-29617-6>
28. Yin, X., Yuan, D., Li, X., Wang, Z., Li, Y., Corvianawatie, C., Wardana, A.K., Surinati, D., Purwandana, A., Ismail, M.F.A., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Kusmanto, E., Santoso, P.D., **Dirhamsyah** & Arifin, Z. (2023). Moored Observations of the Currents and Transports of the Maluku Sea. *Journal of Physical Oceanography*, 53: 1-16. DOI: <https://doi.org/10.1175/JPO-D-22-0027.1>
29. Falahudin, D., Hukom, F.D., Arifin, Z., **Dirhamsyah, D.**, Peristiwady, T., Sudaryanto, A., Iwata, M., Hoang, A.Q., Watanabe, I., Takahashi, S. (2023). First insight into accumulation

of characteristics and tissue distribution of PCBs, PBDEs, and other BFRs in the living Indonesian coelacanth (*Latimeria menadoensis*). *Environmental Science and Pollution Research* (2023) 30:49368–49380. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11356-023-25716-z>

30. Wang, Z., Yin, X., Li, X., Li, Y., Li, R., Yang, Y., Mamuaja, J.M., Pangalila, F., Kalangi, P., Gerung, G., Wardana, A.K., Surinati, D., Ismail, M.F.A., **Dirhamsyah, D.**, Arifin, Z. & Yuan, D., (2023). Water Mass Variations in the Maluku Channel of the Indonesian Seas During the Winter of 2018–2019. *Journal of Geophysical Research: Oceans*: 1-13. DOI: <https://doi.org/10.1029/2022JC018731>
31. Yuan, D., Corvianawatie, C., Cordova, M.R., Surinati, D., Li, Y., Wang, Z., Li, X., Li, R., Wang, J., He, L., Yuan, A.N., **Dirhamsyah, D.**, Arifin, Z., Sun, X., Isobe, A. (2023). Microplastics in the tropical Northwestern Pacific Ocean and the Indonesian seas. *Journal of Sea Research*, pp. 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.seares.2023.102406>
32. Dewi, S.S., Marzuki, R., Wahab, A., Ali, L., **Dirhamsyah, Duan, D.**, Candri, D.A., Firdaus, M. (2024). Nitrogen excretion rate of scalloped spiny lobster *Panulirus homarus* in recirculating aquaculture system. *AACL Bioflux*, 2024, Volume 17, Issue 5. <http://www.bioflux.com.ro/aac1>
33. Rahmadi, P., Sjafrie, N.D.M., Rizqi, M.P., Triyono, T., Handayani, T., Kusnadi, A., Duan, D., **Dirhamsyah, D.**, Hermawan, U.E., Pangestuti, R. (2025). Challenges and Opportunities in Seaweed (Eucheumatoids) Cultivation in Indonesia: A Review and Strategic Recommendations. *Aquaculture International* (2025) 33:680. <https://doi.org/10.1007/s10499-025-02336-7>
34. Yuan, D., Chang, T., Yin, X., Li, M., Xin, S., Mamuaja, J.M., Pangalila, F., Kalangi, P., Gerung, G., **Dirhamsyah, Avianto, P.**, Arifin, Z., Santoso, P.D., and Gordon, A.L. (2025). Direct South Pacific water intrusion into the Indonesian sea.

Geophysical Research Letter, 52, e2025GL116805. <https://doi.org/10.1029/2025GL116805>

35. Dirhamsyah, D., Yanti, S., Soemorekso, S., Suyarso, Sani, S.Y., Hermawan, R., Mustiah, D., and Apalossa, M. (2026). Revitalizing Indonesian Marine Governance: The need for Legal Reform. *Social Sciences & Humanities Open* Vol. 14.

Jurnal Nasional

36. **Dirhamsyah** (2004). A Critical Review of the National Policy for Coastal and Coral Reef Resources Management in Indonesia. *Jurnal Lingkungan dan Pembangunan* (Environment and Development Journal) Vol. 24, No. 3; 2004. Pusat Penelitian Sumberdaya Manusia dan Lingkungan, Universitas Indonesia, pp. 201-217.
37. **Dirhamsyah** (2005). Community Participation in coral reef management and conservation program: A review of co-management concept. *Jurnal Lingkungan dan Pembangunan* (Environment and Development Journal) Vol. 25, No. 2; 2005. Pusat Penelitian Sumberdaya Manusia dan Lingkungan, Universitas Indonesia, pp. 134-157.
38. **Dirhamsyah** (2006). The Indonesian coral reef rehabilitation and management program: lessons learned in community-based reef management at Senayang and Lingga Islands, Riau. *Journal of Coastal Development*, Vol. 9, Number 2, pp. 85-96.
39. **Dirhamsyah** (2006). It is time for Indonesia to develop its national ocean policy. *Oseanologi dan Limnologi (OLDI)* No. 39 / 2006. Pusat Penelitian Limnologi dan Pusat Penelitian Oseanografi - LIPI, pp. 41-53.
40. **Dirhamsyah** (2006). Pengelolaan Wilayah Pesisir Terintegrasi di Indonesia (Integrated Coastal Zone Management in Indonesia). *Oseana* Vol. XXXI, No 1 / 2006. Pusat Penelitian Oseanografi - LIPI, pp. 21-26.

41. **Dirhamsyah** (2009). The urgent need of development of fisheries management plan of flyingfish in Macassar Strait and Flores Sea. *Oseanologi dan Limnologi (OLDI)* Vol. 35, Nomor 3/2009. Pusat Penelitian Limnologi dan Pusat Penelitian Oseanografi – LIPI., pp. 291-310
42. **Dirhamsyah** (2007). Penegakan Hukum Laut di Indonesia (Law Enforcement in Indonesian Waters). *Oseana* Vol. XXXII, No 1 / 2007 Pusat Penelitian Oseanografi – LIPI, pp. 1-13.
43. **Dirhamsyah** (2007). An Economic Valuation of Seagrass Ecosystems in East Bintan, Riau Archipelago, Indonesia. *Oseanologi dan Limnologi (OLDI)* Vol. 33, Nomor 2/2007. Pusat Penelitian Limnologi dan Pusat Penelitian Oseanografi – LIPI., pp. 257-270

Prosiding Internasional

44. **Dirhamsyah** (2012). Coral Triangle Initiative (CTI): Overview of the Indonesian Programs. Proceedings The First Workshop on China-Indonesia Marine Biodiversity Research, in November 12-16, 2012 in Xiamen, China, pp. 195-209.
45. **Dirhamsyah** (2012). Critical Analysis on Development of Local Marine Protected Areas: Case Study on Bintan Island, Riau Archipelago, Indonesia. *Proceedings The First Workshop on China-Indonesia Marine Biodiversity Research*, in November 12-16, 2012 in Xiamen, China, pp. 162-173.
46. Du, J., Shi, X., Peristiwady, T., Makatipu, P., Bin Chen & **Dirhamsyah** (2015). Preliminary Study on the Genetic Diversity of Three Geographic Populations of *Trachurus Japonicus*. *Proceedings International Seminar on Biodiversity and Coastal Ecosystem on North Sulawesi*, in October 22-23, 2015 in Jakarta, Indonesia, pp. 43-48.
47. Bayhaqi, A., Iskandar, I., Surinati, D., Budiman, A.S., Wardhana, A.K., **Dirhamsyah**, Yuan, D. and Lestari, D.O. (2018). Water

mass characteristic in the outflow region of the Indonesian throughflow during and post 2016 negative Indian Ocean dipole event. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/149/1/012053>

48. Iwata, M., Syahailatua, A., Hukom, F.D., Peristiwady, T., **Dirhamsyah**, Masengi, K.W.A., Abe, Y. (2019). What the Coelacanth Claim? A Significance of In-Situ Conservation. *Proceedings of 10th International Aquarium Congress Fukushima* 2018, pp. 110-112. November 5-10, 2018. Aquamarine Fukushima, Marine Science Museum, Iwaki City, Fukushima Prefecture, Japan.
49. Hukom, F.D., Iwata, M., Syahailatua, A., Pristiwady, T., Kawilarang, W.A., Masengi, **Dirhamsyah**, Abe, Y. (2019). History, Conservation and Research of the Indonesian Coelacanth. *Proceedings of 10th International Aquarium Congress Fukushima* 2018, pp. 122-126. November 5-10, 2018. Aquamarine Fukushima, Marine Science Museum, Iwaki City, Fukushima Prefecture, Japan.
50. **Dirhamsyah** (2021). Biodiversity Beyond National Jurisdiction (BBNJ): Indonesian Perspective as an Archipelagic State. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 789 (2021) 012020. DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/789/1/012020>
51. Surinati, D., Corvianawatie, C., Kusmanto, E., Budiman, A.S., Bayhaqi, A., Avianto, P., Wardana, A.K., Purwandana, A., Ismail, M.F.A., **Dirhamsyah**, Arifin, Z., Yuan, D., Li, X., Li, Y., Wang, Z., Wang, J. (2021). The Variability of Upper-Ocean Salinity in the Eastern Inflow Region of ITF. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 789 (2021) 012020. DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/789/1/012001>

DAFTAR PUBLIKASI LAINNYA

Naskah Akademik

1. Dirhamsyah, Ali, S.A., Susanto, H., Made, S., & Syahailatua, A. (2008). *Naskah Akademik Rencana Pengelolaan Perikanan (RPP) Ikan Terbang di Selat Makasar dan Laut Flores (Academic Paper of Flyingfish Fisheries Management on Makasar Strait and Flores Sea)*. Pusat Penelitian Oseanografi – LIPI, pp. 60.
2. Dirhamsyah, Rahmadi, P., Sjafrie, N.D.M., et al. (2021). Kajian Akademis Penyelenggaraan Kebijakan PES (Payment for Environmenta Services) ICRG di Nusa Dua Bali. Pusat Penelitian Oseanografi LIPI, Pusat Riset Kelautan – BRSDM KKP, Direktorat Jasa Kelautan – Dirjen PRL KKP, Balai Besar Riset Sosial Ekonomi BRSDM KKP, Direktorat Pengembangan Pariwisata Berkelanjutan – KEMENPAREKRAF, Pemerintah Provinsi Bali dan ITDC Nusa Dua Bali, pp. 66.

Dokumen Nasional

3. Mulianda, M.R., Suharsono, Hernawan, U.E., **Dirhamsyah**, Yanti, S., Rudiyanto, A., Supriatna, Giyanto, Wagey, T., Suyarso, Abrar, M., Siringoringo, R.M., Setyawati, Pertamawati, L.H., Ridha, M.R., Darmawan, A., Hadyanafi, K., Pramayuda, K., Maulidina, K., Stevany, D., Huwaidi, H., Putera, D.A., Susanti, I., Sani, S.Y., Arham, B., Pamungkas, F.D. (2024). Penyusunan Arah Kebijakan, Strategi Nasional, & Peta Jalan Pengelolaan Terumbu Karang 2025-2045. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) bekerja sama dengan Lembaga Sains Terapan, FMIPA UI dan Pusat Riset Oseanografi, BRIN.

Artikel Ilmiah Lain

4. Dirhamsyah (2005). Institutional overhaul in marine sphere. *Jakarta Post*, edition on 22 December 2005.
5. Dirhamsyah (2009). Ikan Terbang: sumber daya ikan yang belum tergarap. *Food Review*, edisi Agustus 2009, pp. 42-44.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. DATA PRIBADI

Nama	: Dr. Dirhamsyah, M.A.
Tempat, Tanggal Lahir	: Jakarta, 21 Desember 1961
Anak ke	: Dua dari Tujuh bersaudara
Jenis Kelamin	: Laki-Laki
Nama Ayah Kandung	: H. Mohammad Toyib (Alm.)
Nama Ibu Kandung	: Hj. Djunah (Almh.)
Nama Istri/Suami	: Hj. Tuti Priyanti
Jumlah Anak	: 3 (Tiga) orang
Nama Anak	: Lia Fauziah Wati, M.A. (Almh.) : Mohammad Reza Darmawan : Mohammad Gilang Kurniawan, S.T.
Nama Unit	: Pusat Riset Kebijakan Publik
Nama Organisasi	: Organisasi Riset Tata Kelola Pemerintahan, Ekonomi dan Kesejahteraan Masyarakat (OR TKPEKM)
Nama Instansi	: Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN)
Judul Orasi	: Deregulasi Progresif untuk Rekonstruksi Tata Kelola Kelautan Indonesia
Ilmu	: Kelautan
Bidang	: Oseanografi Terapan

Kepakaran : Tata Kelola Kelautan dan Kebijakan Maritim
 No. SK Pangkat Terakhir : Keppres RI Nomor 10/K Tahun 2024 tanggal 17 Mei 2024
 No. SK Peneliti Ahli Utama : Keppres RI Nomor 33/M Tahun 2023 tanggal 20 Juli 2023
 Tautan Scopus : <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57225943418&origin=resultslist>
 Tautan Google Scholar : <https://scholar.google.com/citations?cf325IEAAAAJ>

B. PENDIDIKAN FORMAL

No.	Jenjang	Nama Sekolah/ PT/ Universitas	Tempat/Kota/ Negara	Tahun Lulus
1.	SD	SD Petamburan I	Jakarta	1973
2.	SMEP	SMEP Negeri I	Jakarta	1976
3.	SMEA	SMEA Negeri 8	Jakarta	1980
4.	S1	STIA YAPPAN	Jakarta	1988
5.	S2	University of Wollongong	Australia	2002
6.	S3	University of Wollongong	Australia	2006

C. PENDIDIKAN NON FORMAL

No	Nama Pelatihan/Pendidikan	Tempat/Kota/ Negara	Tahun
Diklat Fungsional			
1.	Project Loan and Grant Management Course	Jakarta	1996

No	Nama Pelatihan/Pendidikan	Tempat/Kota/ Negara	Tahun
2.	Technical operation of research vessel and electronic instrumentation	Bergen, Norway	1998
3.	Course of Management of Project Aid: Procurement and Disbursement	Jakarta	1999
4.	Small Project Management Enterprises Course	Jakarta	1999
5.	Participatory Benefit Monitoring and Evaluation	Wollongong, Australia	2002
6.	Integrated Coastal Zone Management and Marine Policy	Wollongong, Australia	2005
7.	Diklat Fungsional Peneliti Tingkat Pertama	Jakarta	2006
8.	United Nations Institute for Training and Research (UNITAR) Series on Sea and Human Security: Towards a Comprehensive Security for Seas and Oceans	Hiroshima, Japan	2007
9.	ASEAN-Republic of Korea Cooperative Programme on Industrial Use of Biological Resources	Seoul, Republic of Korea	2007
10	Ecosystem Approaches to a Sustainable Live Reef Fish Trade in the Coral Triangle	Sabah, Malaysia	2010

No	Nama Pelatihan/Pendidikan	Tempat/Kota/ Negara	Tahun
11	ASEAN - India Cooperation Project on Extent of Transfer of Alien Invasive Organisms in South/SE Asia Region by Shipping	Munnar, Kerala State, India	2010
12	CTI CCA Regional Exchange: Tools for Action	Honiara, Solomon Islands	2011
3.	Regional State Coral Triangle Reports (SCTR)	Manila, Philippina	2012
Diklat Struktural			
14.	SPAMA/Diklat PIM TK. III	Jakarta	1996
15.	Diklat PIM TK. I	Jakarta	2017

D. JABATAN STRUKTURAL

No.	Jabatan/Pekerjaan	Nama Instansi	Tahun
1.	Kasubbag Keuangan	Puslit Oseanologi-LIPI	1991–1998
2.	Kasubbid Kerjasama	Puslit Oseanologi-LIPI	1998–2001
3.	Kabag Tata Usaha	Puslit Oseanologi-LIPI	2007–2011
4.	Kabid Sarana Penelitian	Puslit Oseanologi-LIPI	2011–2014
5.	Kabid Pengelolaan dan Diseminasi Hasil Penelitian	Puslit Oseanologi-LIPI	2014–2015
6.	Kepala Pusat Penelitian Oseanologi	Puslit Oseanologi-LIPI	2015–2019

E. JABATAN FUNGSIONAL

No	Jenjang Jabatan	TMT Jabatan
1.	Peneliti Ahli Muda	2006
2.	Peneliti Ahli Madya	2009
3.	Peneliti Ahli Madya	2010
4.	Peneliti Ahli Madya	2014
5.	Peneliti Ahli Utama	2023

F. PENUGASAN KHUSUS NASIONAL/ INTERNATIONAL

No.	Jabatan/Pekerjaan	Pemberi Tugas	Tahun
1	Anggota Tim Peneliti pada Aceh's Tsunami impact on Indonesian Fisheries 2004 kerjasama antara Pusat Riset Oseanografi, LIPI dengan Institute of Marine Research of Norway	Pusat Riset Oseanografi, LIPI	2006-2007
2	Koordinator Penelitian pada Riset Valuasi Ekonomi Ekosistem Lamun di Bintan Timur, Kep. Riau kerjasama antara Pusat Riset Oseanografi, LIPI dengan Bappeda Kab. Bintan	Pusat Riset Oseanografi, LIPI	2006

No.	Jabatan/Pekerjaan	Pemberi Tugas	Tahun
3	Koordinator Indonesia pada Marine Ecological and Environmental Survey in Bitung, North Sulawesi kerjasama antara Pusat Riset Oseanografi, LIPI dengan Third Institute of Oceanology, China (TIO)	Pusat Riset Oseanografi, LIPI	2014-2018
4	Koordinator Indonesia pada Ecological Marine Ranching in Lombok kerjasama antara Pusat Riset Oseanografi, LIPI dengan Institute of Oceanology, Chinese (IOCAS)	Organisasi Riset Kebumihan dan Maritim, BRIN	2022-2024

G. KEIKUTSERTAAN DALAM KEGIATAN ILMIAH

No.	Nama Kegiatan	Peran / Tugas	Penyelenggara (Kota, Negara)	Tahun
1.	Survey Pendaratan Ikan di Pantai Barat Aceh dampak Tsunami 2004	PI - Principal Investigator	Institute of Marine Research of Norway	2006
2.	Riset Valuasi Ekonomi Ekosistem Lamun di Bintan Timur, Kep. Riau	Koordinator	Bappeda Kab. Bintan	2006

No.	Nama Kegiatan	Peran / Tugas	Penyelenggara (Kota, Negara)	Tahun
3.	Studi Pengelolaan Perikanan Ikan Terbang di Pantai Barat Sulawesi	Koordinator	LIPI	2007-2008
4.	Studi Pengelolaan Ikan Napoleon Wrasse di Perairan Indonesia	Koordinator	LIPI	2009-2010
5.	Ekspedisi Bersama di Laut Natuna dan Perairan Kalimantan Selatan	Koordinator	LIPI dan DIKTI	2010
6.	Ekspedisi Bersama di Perairan Teluk Kendari dan Perairan Lamera, NTT	Koordinator	LIPI dan DIKTI	2011
7.	Pemantauan Kualitas Perairan Perairan Sumbawa	Koordinator	KLH, Indonesia	2012
8.	The State Coral Triangle Report (SCTR) for INDONESIA	Penulis Pertama	Asian Development Bank, Manila	2012

No.	Nama Kegiatan	Peran / Tugas	Penyelenggara (Kota, Negara)	Tahun
9.	Environmental Baseline Assessment (EBA) of Mentawai Block, in coastal and offshore areas of Bengkulu for Oil and Gas Industry	PI - Principal Investigator	Total E&P Indonesia	2014
10	Environmental Baseline Assessment (EBA) of Telen Block, in coastal and offshore areas of East Kalimantan Province, the Strait of Makassar for Oil and Gas Industry	PI - Principal Investigator	Total E&P Indonesia	2014
11	Environmental Social Baseline Study (ESBS) of Peciko area, in coastal and offshore areas of Kutai Kartanegara, the Strait of Makassar for installation of Compressor in the Platform of Oil and Gas	PI - Principal Investigator	Total E&P Indonesia	2014

No.	Nama Kegiatan	Peran / Tugas	Penyelenggara (Kota, Negara)	Tahun
12	Environmental Social Impact Assessment (ESIA) of Peciko area, in coastal and offshore areas of Kutai Kartanegara, the Strait of Makassar for installation of Compressor in the Platform of Oil and Gas	PI - Principal Investigator	Total E&P Indonesia	2014

H. KETERLIBATAN DALAM PENGELOLAAN JURNAL ILMIAH

No	Nama Jurnal	Penerbit	Peran/Tugas	Tahun
----	-------------	----------	-------------	-------

I. CAPAIAN DALAM BIDANG IPTEK, RISET, DAN INOVASI

1. Karya Tulis Ilmiah

a) Kualifikasi Karya

No	Kualifikasi Karya	Jumlah
1.	Buku Internasional	5 tulisan
2.	Buku Nasional	3 tulisan
3.	Bagian dari Buku Internasional	1 tulisan
4.	Bagian dari Buku Nasional	- tulisan
5.	Jurnal Internasional	26 tulisan

No	Kualifikasi Karya	Jumlah
6.	Jurnal Nasional	8 tulisan
7.	Prosiding Internasional	8 tulisan
8.	Prosiding Nasional	- tulisan
9.	Paten Internasional	
	Terdaftar	- buah
	Tersertifikasi	- buah
10.	Paten Nasional	
	Terdaftar	- buah
	Tersertifikasi	- buah
11.	Perlindungan Varietas Tanaman (PVT)	- buah
12.	Rumpun atau Galur Hewan/Ikan/Benih Unggul Tanaman Hutan	- buah
13.	Hak Cipta	- buah
14.	Desain Industri	- buah
15.	Desain dan Tata Letak Sirkuit Terpadu	- buah
16.	Transaksi Lisensi	- buah

b) Kualifikasi Penulis

No	Kualifikasi Penulis	Jumlah
1.	Penulis Tunggal	20 tulisan
2.	Bersama Penulis Lainnya	31 tulisan
	Total	51 tulisan

c) Kualifikasi Bahasa

No	Kualifikasi Bahasa	Jumlah
1.	Bahasa Indonesia	5 tulisan
2.	Bahasa Inggris	46 tulisan
3.	Bahasa Lainnya	- tulisan
	Total	51 tulisan

2. Kekayaan Intelektual

No	Kualifikasi Karya	Jumlah
1.	Paten Internasional	
	Terdaftar	- buah
	Tersertifikasi	- buah
2.	Paten Nasional	
	Terdaftar	- buah
	Tersertifikasi	- buah
3.	Perlindungan Varietas Tanaman (PVT)	- buah
4.	Rumpun atau Galur Hewan/Ikan/Benih Unggul Tanaman Hutan	- buah
5.	Hak Cipta	- buah
6.	Desain Industri	- buah
7.	Desain dan Tata Letak Sirkuit Terpadu	- buah

3. Kerjasama bersama Mitra

No	Kualifikasi Karya	Jumlah
1.	Transaksi Lisensi	- buah

J. PEMBINAAN KADER ILMIAH

Pejabat Fungsional Peneliti

No.	Nama	Instansi	Peran/Tugas	Tahun
1	Ahmad Bayhaqi	Pusris Oseanografi	Membimbing Disain Pembuatan Karya Tulis Ilmiah	2018

Mahasiswa

No.	Nama	Perguruan Tinggi/ Universitas	Peran/Tugas	Tahun
1.	Syafyudin Yusuf	Universitas IPB	Penguji S-3 Luar Komisi	2012
2.	Tito Suhartono	Universitas Indonesia	Memberikan informasi tentang pelaksanaan UNCLOS di Indonesia	2018

K. Organisasi Profesi Ilmiah

No.	Jabatan	Nama Organisasi	Tahun
1	Anggota	Ikatan Sarjana Oseanologi Indonesia	2014–
2	Anggota	Perhimpunan Periset Indonesia	2022–

L. Tanda Penghargaan

No.	Nama Penghargaan	Pemberi Penghargaan	Tahun
1	Satya Lancana Karya Satya 10 Tahun	Presiden RI	2000
2	Satya Lancana Karya Satya 20 Tahun	Presiden RI	2008
3	Satya Lancana Karya Satya 30 Tahun	Presiden RI	2013

Buku orasi ilmiah ini menyajikan analisis kritis atas kompleksitas tata kelola kelautan di Indonesia yang dipicu oleh hiper-regulasi dan fragmentasi hukum sektoral. Keberadaan puluhan undang-undang yang tumpang-tindih terbukti memicu konflik kewenangan antar-lembaga, ketidakpastian hukum, serta melemahnya penegakan hukum di wilayah perairan nasional.

Menjawab tantangan tersebut, penulis menawarkan pendekatan kerangka integratif berbasis kompleksitas dinamika oseanografi terapan dan realitas ekologis laut. Melalui gagasan "Deregulasi Progresif", buku ini merekomendasikan pembentukan Undang-Undang Omnibus Kelautan sebagai payung hukum terpadu guna menyelaraskan norma, kewenangan, dan pengawasan di laut. Karya ini menjadi rujukan akademis dan kebijakan esensial untuk merekonstruksi arsitektur hukum maritim menuju pengelolaan laut dan pesisir Indonesia yang berkelanjutan, adaptif, serta berdaulat.

BRIN Publishing
The Legacy of Knowledge

Diterbitkan oleh:
Penerbit BRIN, anggota Ikapi
Gedung B.J. Habibie Lt. 3,
Jln. M.H. Thamrin No. 8,
Kota Jakarta Pusat 10340
E-mail: penerbit@brin.go.id
Website: penerbit.brin.go.id

DOI: 10.55981/brin.3436



ISSN 3090-8485

