



Recht Studiosum Law Review

Journal homepage: <https://talenta.usu.ac.id/rslr>



Urgensi Ekstensi BAKAMLA RI Sebagai *Buffer Agent* dalam Menahan Laju Eskalasi Ancaman di Laut China Selatan

Pratondo Ario Seno Sudiro¹, Jupriyanto²

^{1,2}Universitas Pertahanan, Indonesia

*Corresponding Author: pass170891@gmail.com

ARTICLE INFO

Article history:

Received 22 September 2024

Revised 03 November 2024

Accepted 10 November 2024

Available online

<https://talenta.usu.ac.id/rslr>

E-ISSN: 2961-7812

P-ISSN: 2985-9867

How to cite:

Sudiro, P. A.S., (2020). Urgensi Ekstensi BAKAMLA RI Sebagai Buffer Agent Dalam Menahan Laju Eskalasi Ancaman Di Laut China Selatan. *Recht Studiosum Law Review*, 3(2). 180-187.

ABSTRACT

Indonesia is a country that geographically consists of land in the form of islands and oceans which cover 2/3 of its total area. As a power-holding country, Indonesia can be dragged into multinational conflicts at any time. One of the multinational conflicts that Indonesia is currently facing is the South China Sea Conflict caused by the unilateral recognition by the People's Republic of China of the South China Sea region based on the Nine Dash Line Concept. The purpose of this research is to examine the urgency of the existence of Bakamla RI as a Buffer Agent in restraining the rate of threat escalation in the South China Sea. This research uses Qualitative Research Methods and is also a Normative Legal Research because it has a minor object in the form of rules or rules of law. The results obtained from this research are that there are two things that underlie the urgency of the existence of Bakamla RI as a Buffer Agent in restraining the rate of threat escalation in the South China Sea, namely Bakamla RI as Early Detection and Bakamla RI as Law Enforcement, which is realized by applying the Territorial Concept accompanied by placing Surveillance Devices (Early Detection Devices) to be able to reduce the escalation of Maritime Security threats without the need to present patrol ships all the time.

Keyword: *Sea Territory, South China Sea Conflict, Nine Dash Line, Bakamla RI, Buffer Agent*

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara yang secara geografis terdiri dari daratan yang berupa kepulauan dan lautan yang luasnya mencapai 2/3 keseluruhan luas wilayahnya] Sebagai negara pemilik kekuatan, membuat Indonesia bisa saja sewaktu-waktu terseret dalam konflik yang bersifat multinasional. Salah satu konflik multinasional yang sedang dihadapi Indonesia saat ini adalah Konflik Laut China Selatan yang diakibatkan adanya pengakuan secara sepihak oleh Republik Rakyat China atas wilayah Laut China Selatan yang didasari atas Konsep Nine Dash Line. Tujuan dari penelitian ini adalah melakukan telaahan terhadap urgensi eksistensi Bakamla RI sebagai Buffer Agent dalam menahan laju eskalasi ancaman di Laut China Selatan. Penelitian ini menggunakan Metode Penelitian Kualitatif dan juga merupakan Penelitian Hukum Normatif karena memiliki objek minor berupa kaidah atau aturan hukum. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah adanya dua hal yang mendasari urgensi eksistensi Bakamla RI sebagai Buffer Agent dalam menahan laju eskalasi ancaman di Laut China Selatan yakni Bakamla RI sebagai Pendeteksi Dini dan Bakamla RI sebagai Penegak Hukum, yang diwujudkan dengan menerapkan Konsep Kewilayahan disertai dengan menempatkan Perangkat Pengawasan (Perangkat Deteksi Dini) untuk dapat menurunkan eskalasi ancaman Keamanan Maritim tanpa perlu menghadirkan kapal patroli sepanjang waktu.

Kata Kunci: *Wilayah Laut, Konflik Laut China Selatan, Nine Dash Line, Bakamla RI, Buffer Agent*

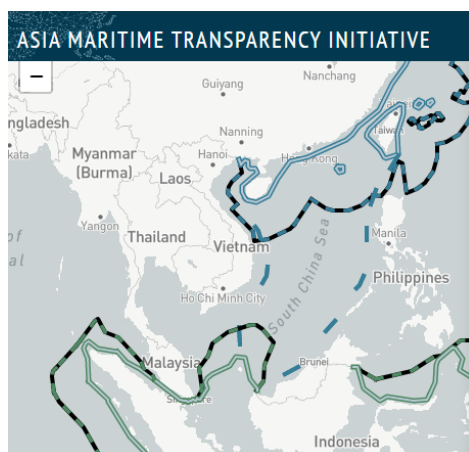


This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International.
[10.32734/rslr.v3i2.18233](https://doi.org/10.32734/rslr.v3i2.18233)

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara yang secara geografis terdiri dari daratan yang berupa kepulauan dan lautan yang luasnya mencapai 2/3 keseluruhan luas wilayahnya yang membuat Indonesia diakui secara internasional sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) yang ditetapkan di Montego Bay, Jamaika pada 10 Desember 1982 dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982¹ sehingga segala ketentuan yang berlaku pada negara kepulauan berlaku pula pada Indonesia. Sementara itu Indonesia menyebut ‘dirinya’ sebagai Negara Maritim seiring dicanangkannya Visi Poros Maritim Dunia oleh Presiden Joko Widodo tahun 2014². Hal ini berimplikasi pada adanya kekuatan alami yang dimiliki Indonesia yakni wilayah laut itu sendiri yang menjadi bukti otentik Indonesia sebagai Negara Maritim³.

Sebagai negara pemilik kekuatan, Indonesia bisa saja sewaktu-waktu terseret dalam konflik yang bersifat multinasional. Salah satu konflik multinasional yang sedang dihadapi Indonesia saat ini adalah Konflik Laut China Selatan. Konflik ini timbul akibat adanya pengakuan secara sepihak oleh Republik Rakyat China atas wilayah Laut China Selatan yang didasari atas Konsep *Nine Dash Line*. Dengan konsep tersebut China menganggap dirinya berhak atas seluruh wilayah yang ada di dalamnya⁴. Konsep ini dapat dinyatakan absurd karena tidak memenuhi standar peta internasional antara lain tanpa tanggal penerbitan, tanpa datum, tanpa koordinat, tanpa *base points* dan *base lines*, tanpa penjelasan maksud dan tujuan penggambaran klaim tersebut apakah berdasarkan klaim dari pulau, laut, atau keduanya, serta tanpa penjelasan bagaimana menghubungkan garis putus-putus (*nine dash line*) tersebut⁵. Apabila dilihat/digambarkan pada peta, garis putus-putus tersebut terletak sangat jauh bahkan dari batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) China sekalipun dan hampir berhimpit dengan batas Laut Teritorial Indonesia yang merupakan wilayah berdaulat penuh bagi suatu negara kepulauan⁶.



Gambar 1. Wilayah Laut Teritorial dan ZEE Indonesia dan China Serta Nine Dash Line

Pada peta (Gambar 1) di atas⁷ terlihat bahwa *Nine Dash Line* memotong wilayah ZEE Indonesia bahkan nyaris berhimpit dengan wilayah Laut Teritorial Indonesia di Laut Natuna. Laut Natuna merupakan bagian dari wilayah Kabupaten Natuna yang termasuk ke dalam wilayah Provinsi Kepulauan Riau. Wilayah ini memang

¹ Okol Sri Suharyo dan Aviando Bastari, (2021), Review Strategis Upaya Pengamanan Laut Nasional Menuju Keamanan Maritim dan Pengelolaan Ruang Laut Indonesia, Jurnal Rekayasa, 14(3), hal. 443.

² Darma Agung Setia Irfiansyah, (2019), Menata Keamanan Maritim untuk Menegakkan Kedaulatan Maritim Indonesia” dalam Nikolaus Loy dkk., Mengamankan Laut: Tata Ruang dan Keamanan Maritim, Jakarta: PT Elex Media Komputindo, hal. 63.

³ Daed Joesoef, (2014), Studi Strategi: Logika Ketahanan dan Pembangunan Nasional, Jakarta: Penerbit Buku Kompas, hal. 23.

⁴ Gigis Windu Triatmoko, (2020), Analisis Penggunaan *Balancing Strategy* Oleh Negara-Negara ASEAN Terkait Sengketa Laut Cina Selatan Ditinjau Dari Perspektif *Naval Intelligence*, Jurnal Maritim Indonesia, 8(2), hal. 218.

⁵ Nadiyah Oryza Shabrina, (2017), Perubahan Respon Indonesia Terhadap Klaim *Nine-Dash Line* Tiongkok yang Melewati Perairan Natuna, Jurnal Analisis Hubungan Internasional, 6(2), hal. 133.

⁶ UNCLOS, Artikel (Pasal) 2 Poin (Ayat) 1-3.

⁷ Gambar diambil dari <https://amti.csis.org/maritime-claims-map/> (diakses pada 21 Mei 2023).

sudah dikenal sebagai salah satu Zona Merah dalam wilayah perairan Indonesia akibat tingginya ancaman Keamanan Maritim di dalamnya⁸. Dengan adanya *Nine Dash Line*, terjadi peningkatan eskalasi ancaman pada Pengendalian Laut bahkan dapat sampai pada Proyeksi Kekuatan. Apabila sudah sampai pada Proyeksi Kekuatan, ancaman Perang Terbuka akan semakin nyata. Hal ini tentu tidak diinginkan oleh siapapun mengingat Laut China Selatan merupakan penghubung antara Samudra Pasifik dan Samudera Hindia sehingga peningkatan eskalasi ancaman akan berdampak secara global⁹, khususnya bagi Indonesia bila perang terjadi di sekitar wilayah kedaulatannya (Laut Natuna).

Namun di sisi lain China juga tidak menginginkan wilayah Laut China Selatan (termasuk yang diklaimnya sebagai *Nine Dash Line*) menjadi mandala perang dikarenakan pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat membuatnya berupaya keras untuk mendapat kontrol atas kawasan perairan tersebut¹⁰. Hal itu berimplikasi pada penerapan *grey strategy* yaitu dengan mengedepankan instansi sipil *China Coast Guard* (CCG). Kapal-kapal CCG inilah yang kemudian dihadirkan secara berkala di *Nine Dash Line*¹¹. Dengan melibatkan badan-badan sipil, China memilih untuk menempuh jalan yang jauh lebih tidak konfrontatif¹². Maka untuk mengimbangi tujuan tersebut (dalam makna mencegah terjadinya perang di Laut Natuna), Indonesia perlu mengedepankan instansi sipil yang setara.

Berdasarkan Undang-Undang No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Indonesia memiliki Badan Tunggal Non-militer yang disebut Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI¹³. Untuk memunculkan eksistensi dalam pergaulan internasional, Bakamla RI menggunakan nama *Indonesian Coast Guard* (IDNCG)¹⁴ sehingga secara instansi dapat disetarakan dengan CCG. Adapun nama *Indonesian Coast Guard* ini secara langsung disematkan oleh Presiden RI Joko Widodo dalam konferensi pers saat pelantikan Laksamana Madya TNI Dr. Aan Kurnia sebagai Kepala Bakamla RI tanggal 12 Februari 2020¹⁵. Berangkat dari poin ini, penelitian ini bertujuan melakukan telaahan terhadap urgensi eksistensi Bakamla RI sebagai *Buffer Agent* dalam menahan laju eskalasi ancaman di Laut China Selatan.

2. Metode

Penelitian ini menggunakan Metode Penelitian Kualitatif yaitu metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah¹⁶. Hal ini menunjukkan bahwa seluruh objek yang digunakan pada penelitian ini dibiarkan sebagaimana adanya, atau dengan kata lain penelitian ini mencoba membangun suatu konsep untuk mencapai tujuan dengan memanfaatkan segala sumber daya yang ada. Adapun rumusan masalah pada penelitian ini merupakan ‘rumusan masalah deskriptif yang bersifat menemukan potensi yang ada pada objek yang diteliti’¹⁷ untuk menegaskan bahwa penelitian tidak bersifat komparatif (membandingkan) ataupun asosiatif (mencari hubungan). Di samping itu penelitian ini juga merupakan Penelitian Hukum Normatif karena memiliki objek minor berupa kaidah atau aturan hukum.

3. Pembahasan

1.1. Konsep Kewilayahan Bakamla RI

⁸ Pratondo Ario Seno Sudiro dan Jupriyanto, (2022), Penguatan Bakamla Menghadapi Ancaman Hibrida Melalui Metode *Balance Scorecard*, Jurnal Analisis CSIS: Penguatan Kapasitas dan Kebijakan Ekonomi, 51(4), hal. 511.

⁹ Gigis Windu Triatmoko, *Op. Cit.*, hlm. 219.

¹⁰ Yusa Djuyandi dkk., (2021) Konflik Laut Cina Selatan Serta Dampaknya Atas Hubungan Sipil Militer di Asia Tenggara, Jurnal Muqoddimah, 5(1), hal. 113.

¹¹ Aan Kurnia, (2022), *Guarding The Sea For Our Future: Menjaga Laut Untuk Masa Depan Kita*, Jakarta: Petroenergy, hal. 228.

¹² Yusa Djuyandi dkk., *Op. Cit.*, hal. 114.

¹³ Okol Sri Suharyo dan Aviando Bastari, *Op. Cit.*, hal. 444.

¹⁴ *Ibid.*, hal. 445.

¹⁵ Aan Kurnia, *Op. Cit.*, hal. 203.

¹⁶ Sugiyono, (2018), *Metode Penelitian Kualitatif (Edisi Ke-3)*, Bandung: Penerbit Alfabeta, hal. 9.

¹⁷ *Ibid.*, hal. 60.

Berdasarkan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Bakamla RI merupakan instansi pemerintah yang dibentuk dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia¹⁸. Dalam menjalankan tugasnya, Bakamla RI menyelenggarakan tiga fungsi utama yaitu¹⁹:

- a. Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- b. Penyelenggaraan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan
- c. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Ketiga fungsi utama ini kemudian mencetuskan Konsep Kewilayahan Bakamla RI yaitu pembagian daerah operasi Bakamla RI ke dalam wilayah-wilayah kecil sehingga memudahkan proses pengawasan dan penindakan tanpa melibatkan banyak perangkat²⁰. Namun saat ini wilayah Laut Natuna masih merupakan bagian dari wilayah besar Zona Maritim Barat yang berpangkalan di Batam, Kepulauan Riau. Hal ini menyebabkan kapal-kapal patroli dipusatkan di sekitar Batam, sementara itu wilayah Laut Natuna justru kosong²¹.

Maka implementasi dari Konsep Kewilayahan tersebut dalam hal ini dapat dibagi ke dalam beberapa tahapan:

- a. Penetapan wilayah Zona Maritim
Hal ini merupakan implementasi paling mendasar dari Konsep Kewilayahan Bakamla RI yaitu membagi seluruh daerah operasi ke dalam wilayah-wilayah Zona Maritim yang lebih kecil, termasuk wilayah Laut Natuna. Pembagian wilayah ini akan memudahkan penempatan perangkat pengawasan maupun proses pengawasan itu sendiri²².
- b. Penempatan Perangkat Pengawasan (Perangkat Deteksi Dini)
Setelah menetapkan wilayah Zona Maritim, langkah berikutnya adalah menempatkan perangkat yang diperlukan dalam rangka menyelenggarakan fungsi Bakamla RI khususnya perihal pengawasan dan penindakan. Setiap perangkat Bakamla RI yang ditempatkan perlu memiliki kemampuan deteksi dini (*early detection*). Deteksi dini dapat dinyatakan sebagai segala usaha, atau kegiatan yang dilakukan secara langsung maupun tidak langsung bertujuan mendeteksi dan mencegah permasalahan yang mempengaruhi penyelenggaraan pemerintahan²³. Deteksi dini juga termasuk salah satu fungsi yang diselenggarakan Bakamla RI menurut Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Pasal 62. Penempatan Perangkat Pengawasan ini tidak sebatas untuk membangun kemampuan deteksi dini semata melainkan juga menimbulkan efek gentar (*deterrent*) kepada para pelanggar hukum di laut, dalam arti menunjukkan bahwa wilayah laut (Zona Maritim) tersebut ada yang mengawasi²⁴.

1.2. Konsep Buffer Agent

Terdapat istilah *Buffer Zone* yang telah diserap ke dalam Bahasa Indonesia dengan makna ‘wilayah yang mengelilingi atau berdampingan dengan area inti dan teridentifikasi untuk melindungi area inti’²⁵. Istilah ini lazimnya digunakan dalam bidang Konservasi untuk menunjukkan suatu wilayah yang membatasi antara area konservasi dengan area di sekelilingnya dengan tujuan melindungi area konservasi dari pengaruh luar terutama

¹⁸ Pasal 59 ayat 3 Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

¹⁹ Pasal 62 huruf (a) s/d (c) Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

²⁰ Disampaikan oleh Laksamana Madya TNI Desi Albert Mamahit (semasa menjabat sebagai Kepala Bakamla RI) pada Rapat Monev Gerakan Nasional Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan untuk Provinsi Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur di Kuta, Bali (2015).

²¹ Pratondo Ario Seno Sudiro dan Jupriyanto, *Op. Cit.*, hal. 501.

²² Pratondo Ario Seno Sudiro dan Jupriyanto, *Op. Cit.*, hal. 508.

²³ Eliterius Sennen, (2019), Kewaspadaan Dini Sebagai Upaya Menjaga Keamanan Masyarakat, *Jurnal Inovasi Pendidikan Dasar*, 3(2), hal. 86.

²⁴ Lebih lanjut dapat dilihat pada Pratondo Ario Seno Sudiro dan Jupriyanto, *Op. Cit.*, hal. 509.

²⁵ Agung Arif Gunawan, (2022), Buffer Zone Bandara Kertajati dalam Mengembangkan Destinasi Pariwisata di Sumedang, *Jurnal Manner*, 1(2), hal. 59.

yang berpotensi membawa dampak negatif. Maka penggunaan istilah *Buffer Agent* dimaksudkan untuk menunjukkan bahwa eksistensi Bakamla RI (berkaitan dengan tugas dan fungsinya) bertujuan melindungi area inti (wilayah Zona Maritim) dari pengaruh luar yang bersifat negatif, yang dalam hal ini yaitu ditimbulkan oleh peningkatan eskalasi ancaman di Laut China Selatan. Penggunaan istilah *Buffer* lebih dipilih daripada *Bumper* yang lebih lazim dikarenakan *Buffer* secara makna bertujuan ‘mengurangi guncangan atau melindungi dari berbagai kesulitan’²⁶ sedangkan *Bumper* secara makna bertujuan ‘untuk mengurangi dampak saat membentur sesuatu’²⁷ sehingga penggunaan kata *Bumper* akan membuat Bakamla RI terkesan seperti ‘Perisai Hidup’, sementara itu Bakamla RI justru merupakan instansi yang secara aktif melindungi dari ancaman Keamanan Maritim maupun meredam pengaruh peningkatan eskalasi ancaman dari luar melalui tugas dan fungsinya.

Eksistensi Bakamla RI sebagai *Buffer Agent* tidak sebatas pada Konsep Kewilayahan Bakamla RI semata melainkan hingga pada esensi instansi Bakamla RI itu sendiri sebagai *Indonesian Coast Guard*. Berkenaan dengan *Coast Guard* ini, Sam Bateman (2003) berpendapat bahwa²⁸:

“Keberadaan Coast Guard akan menghilangkan sentimen kemiliteran dan memungkinkan penggunaan cara-cara lain untuk melaksanakan penegakan hukum, yang mana jika hal tersebut dilaksanakan oleh personil militer dengan kapal perangnya, situasinya bisa menjadi tidak kondusif.”

Bateman yang merupakan personil Royal Australian Navy ini melalui pendapatnya ingin menunjukkan bahwa penempatan satuan *Coast Guard* akan memungkinkan digunakannya cara atau alternatif lain yang bertujuan meredam eskalasi ancaman di suatu wilayah laut, sementara itu penempatan kapal perang justru akan semakin meningkatkan eskalasi ancaman yang ada. Apabila dikaji secara yuridis pun, Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 dengan jelas menyatakan bahwa Bakamla RI dibentuk dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia²⁹. Hal ini jelas berbeda dengan TNI AL yang oleh Undang-Undang No. 34 Tahun 2004 (disebut juga sebagai UU TNI) dinyatakan merupakan bagian dari Tentara Nasional Indonesia yang sejatinya dipersiapkan sebagai angkatan perang untuk menghadapi baik ancaman militer maupun ancaman bersenjata³⁰. Artinya adalah Bakamla RI (sebagai *Indonesian Coast Guard*) bertujuan meredam eskalasi ancaman agar jangan sampai terjadi peningkatan sedangkan TNI AL bertujuan menghadapi ancaman yang memang sudah dalam bentuk konflik bersenjata (perang).

1.3. Eksistensi Bakamla RI Sebagai *Buffer Agent*

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat diketahui bahwa eksistensi Bakamla RI sebagai *Buffer Agent* dapat diwujudkan dengan dua cara:

1. Sebagai Pendeteksi Dini

Dengan melaksanakan fungsi pendeteksian dini, Bakamla RI memiliki kemampuan untuk mengetahui paling dini terkait situasi terkini di wilayah dengan tingkat eskalasi ancaman tinggi, dalam hal ini Laut China Selatan. Informasi yang didapat tersebut akan disampaikan kepada Markas Besar maupun didiseminasikan kepada instansi terkait lainnya sebagai bahan pengambilan keputusan sehingga menciptakan peluang bagi pemerintah untuk membangun kesiapan dalam rangka merespon segala ancaman yang mungkin terjadi. Agar dapat melaksanakan fungsinya tersebut Bakamla perlu menempatkan sejumlah perangkat pendeteksian dini (*surveillant equipment*) pada sejumlah titik di wilayah Zona Maritim agar pendeteksian dini dapat berjalan terus menerus sehingga dapat dihasilkan data secara real time, tanpa perlu menempatkan banyak kapal patroli yang tentu akan menguras banyak biaya. Adapun konsep penempatan perangkat pendeteksian dini pada kasus wilayah Zona Maritim Natuna diperlihatkan melalui gambar di bawah ini³¹:

²⁶ Diterjemahkan oleh Penulis dari frase *reduces a shock or protects against difficulties* dalam A. S. Hornby, “Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English” (Oxford University Press, 2000), hal. 163.

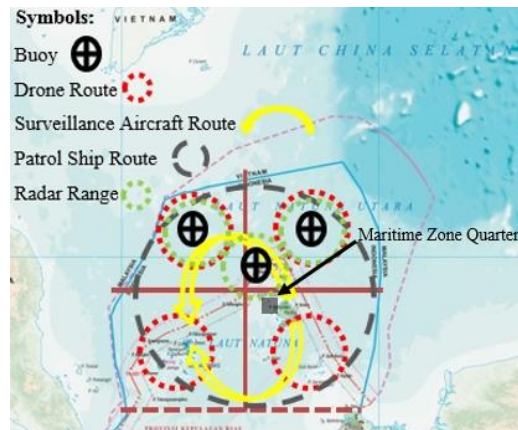
²⁷ Diterjemahkan oleh Penulis dari frase *to reduce the effect if it hits anything* dalam A. S. Hornby, *Op. Cit.*, hal. 166.

²⁸ Sebagaimana dikutip oleh Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) dalam Policy Brief No. 2 “Penguatan Sistem Keamanan Laut” 24 April 2020, hal. 4.

²⁹ Pasal 59 ayat 3 Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

³⁰ Pasal 1 Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

³¹ Pratondo Ario Seno Sudiro dan Jupriyanto, (2022), Konsep Operasi Patroli Bakamla RI dalam Menghadapi Ancaman



Gambar 2. Konsep Penempatan Perangkat Deteksi Dini di Wilayah Zona Maritim Natuna.

Gambar/peta tersebut menjelaskan bahwa setiap perangkat ditempatkan pada setiap titik akan melakukan pendeteksian dini secara terintegrasi berdasarkan kemampuan dan batasan masing-masing perangkat. Data/informasi yang diperoleh tersebut kemudian dikumpulkan pada Markas Zona Maritim (*Maritime Zone Quarter*) untuk diolah lebih lanjut dan didistribusikan.

2. Sebagai Penegak Hukum di Laut

Status Bakamla RI sebagai penegak hukum ini disebutkan secara jelas berkenaan dengan tujuan pembentukan Bakamla RI itu sendiri, dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Pasal 59 ayat 3 dengan frase:

“Dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi...dibentuk Badan Keamanan Laut”

Apabila hal ini dikaitkan dengan Teori Friedman³², yang menjadi Substansi Hukum (*Legal Substance*) bagi Bakamla RI, dengan adanya penyebutan ‘wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi’, tidak sebatas Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan semata melainkan juga UNCLOS, sehingga negara-negara peratifikasi UNCLOS termasuk ke dalam Objek Hukum (*Legal Culture*) bagi Bakamla RI sebagai Penegak Hukum di Laut. China merupakan salah satu negara peratifikasi UNCLOS tepatnya sejak 1996³³. Di samping itu manuver Cina di Laut China Selatan diwujudkan dalam bentuk kehadiran kapal patroli *China Coast Guard* (CCG) yang berpatroli di sepanjang *Nine Dash Line*.

Kedua hal tersebut menunjukkan bahwa peningkatan eskalasi di Laut China Selatan. merupakan objek penegakan hukum di laut yang perlu ‘dibendung’ dengan kehadiran penegak hukum di laut pula, bukan justru semakin ditingkatkan dengan kehadiran angkatan perang. Bakamla RI merupakan Penegak Hukum di Laut (*Maritime Law Enforcer*) yang sebagai *Indonesian Coast Guard* (IDNCG) setara dengan CCG sehingga kehadiran Bakamla RI di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia termasuk wilayah Laut Natuna merupakan langkah yang tepat, yang tujuan utamanya adalah memastikan agar China (melalui CCGnya) tidak melanggar kedaulatan maupun hak berdaulat Indonesia (sebagaimana diatur dalam UNCLOS), walaupun strategi yang (akan) digunakan oleh Bakamla RI berbeda dengan strategi yang telah dan sedang digunakan oleh CCG. Hal ini dikarenakan CCG menerapkan *Presence at Sea Strategy* dikarenakan besarnya armada patroli yang dimiliki memungkinkan CCG menghadirkan kapal patrolinya di laut lepas secara terus menerus. Adapun posisi dan durasi kehadiran kapal patroli CCG di sepanjang *Nine Dash Line* ditunjukkan pada peta di bawah ini³⁴:

Hibrida di Wilayah Zona Maritim Natuna” dalam Jurnal Maritim Indonesia Vol. 10 No. 3, hal. 245.

³² Berdasarkan Teori Friedman, hukum terbagi menjadi tiga subsistem yaitu Substansi Hukum (*Legal Substance*), Struktur Hukum (*Legal Structure*), dan Budaya Hukum (*Legal Culture*). Penjelasan lebih lanjut dapat dilihat pada Pratondo Ario Seno Sudiro dan Elsa Aliya Rizqoh, “Legalization Analysis of Bakamla RI as Civilian Maritime Law Enforcer by Means of Friedman Theory” dalam International Conference on the State, Law, Politics & Democracy (Icon-SLPD) Vol 2 No. 1, hal. 7-8.

³³ Dikutip dari

https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjw_663304/zygy_663314/gyhd_663338/202209/t20220902_10760381.html#:~:text=C hina%20was%20one%20of%20the,and%20entry%2Dinto%2Dforce (Diakses pada 25 Mei 2023).

³⁴ CSIS, (2023), *Flooding the Zone: China Coast Guard Patrols in 2022*, diakses dari <https://amti.csis.org/flooding-the->



Gambar 3. Peta Posisi dan Durasi Kapal Patroli CCG di Sepanjang Nine Dash Line

Sementara itu Bakamla RI dapat bertindak sebagai *Buffer Agent* (divisualisasikan pada Gambar 5) yang meskipun tidak menghadirkan kapal patroli sepanjang waktu namun dapat mendeteksi secara dini adanya pelanggaran hukum di laut dan mengambil tindakan yang diperlukan secara cepat sehingga menurunkan eskalasi ancaman Keamanan Maritim.

4. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian ini dapat diperoleh kesimpulan utama yakni urgensi eksistensi Bakamla RI sebagai *Buffer Agent* dalam menahan laju eskalasi ancaman di Laut China Selatan berdasarkan dua hal yakni Bakamla RI sebagai Pendeteksi Dini dan Bakamla RI sebagai Penegak Hukum, yang keduanya diatur dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Eksistensi Bakamla RI sebagai *Buffer Agent* ini diwujudkan dengan menerapkan Konsep Kewilayahan yaitu pembagian seluruh daerah operasi ke dalam wilayah-wilayah Zona Maritim yang lebih kecil, yang diikuti dengan menempatkan Perangkat Pengawasan (Perangkat Deteksi Dini) yang diperlukan. Hal ini bertujuan mendeteksi secara dini pelanggaran hukum di laut dan menindak secara cepat untuk menurunkan eskalasi ancaman Keamanan Maritim tanpa perlu menghadirkan kapal patroli sepanjang waktu.

Referensi

- Asia Maritime Transparency Initiative. (2023). *Flooding the Zone: China Coast Guard Patrols in 2022*. Diakses pada 25 Mei 2023 dari <https://amti.csis.org/flooding-the-zone-china-coast-guard-patrols-in-2022/#:~:text=China%20Coast%20Guard%20Patrols%20in%20the%20South%20China%20Sea&text=The%20number%20of%20days%20the,to%20310%20days%20in%202022>.
- Asia Maritime Transparency Initiative. (2023). *Maritime Claims of the Indo-Pacific*. Diakses pada 21 Mei 2023 dari <https://amti.csis.org/maritime-claims-map/>.
- Djuyandi, Y. dkk. (2021). Konflik Laut Cina Selatan Serta Dampaknya Atas Hubungan Sipil Militer di Asia Tenggara. *Muqoddimah* Vol 5 No. 1: 112-124.
- Gunawan, A. (2022). Buffer Zone Bandara Kertajati dalam Mengembangkan Destinasi Pariwisata di Sumedang. *Jurnal Manner* Vol. 1 No. 2: 58-72.
- Hornby, A. (2000). *Oxford Advanced Learner's Dictionary*. Oxford University Press.
- Indonesia Ocean Justice Initiative. (2020). *Policy Brief No. 2: Penguatan Sistem Keamanan Laut*. Jakarta.
- Joesoef, D. (2014). *Studi Strategi: Logika Ketahanan dan Pembangunan Nasional*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Kurnia, A. (2022). *Guarding The Sea For Our Future: Menjaga Laut Untuk Masa Depan Kita*. Jakarta: Petroenergy.

[zone-china-coast-guard-patrols-in-2022/#:~:text=China%20Coast%20Guard%20Patrols%20in%20the%20South%20China%20Sea&text=The%20number%20of%20days%20the,to%20310%20days%20in%202022](https://amti.csis.org/flooding-the-zone-china-coast-guard-patrols-in-2022/#:~:text=China%20Coast%20Guard%20Patrols%20in%20the%20South%20China%20Sea&text=The%20number%20of%20days%20the,to%20310%20days%20in%202022). pada 25 Mei 2023.

- Loy, N. dkk. (2019). *Mengamankan Laut: Tata Ruang dan Keamanan Maritim*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Mamahit, D. (2015). *Peran & Upaya Bakamla dalam Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan*. Bali: Rapat Monev Gerakan Nasional Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan Untuk Provinsi Bali, Nusa Tenggara dan Nusa Tenggara Timur.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2022). *Implement UNCLOS in Full and in Good Faith and Actively Contribute to Global Maritime Governance*. Diakses pada 25 Mei 2023 dari https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjb_663304/zygy_663314/gyhd_663338/202209/t20220902_10760381.html#:~:text=China%20was%20one%20of%20the,and%20entry%2Dinto%2Dforce.
- Sennen, E. (2019). Kewaspadaan Dini Sebagai Upaya Menjaga Keamanan Masyarakat. *Jurnal Inovasi Pendidikan Dasar* Vol. 3 No. 2: 84-88.
- Shabrina, N. (2017). Perubahan Respon Indonesia Terhadap Klaim Nine-Dash Line Tiongkok yang Melewati Perairan Natuna. *Jurnal Analisis Hubungan Internasional* Vol. 6 No. 2: 133-146.
- Sihombing, E. & Hadita, C. (2022). *Penelitian Hukum*. Malang: Setara Press.
- Sudiro P. dan Rizqoh, E. (2023). Legalization Analysis of Bakamla RI as Civilian Maritime Law Enforcer by Means of Friedman Theory. *International Conference on the State, Law, Politics & Democracy (ICon-SLPD)* Vol 2 No. 1: 1-11.
- Sudiro, P. dan Jupriyanto. (2022). Konsep Operasi Patroli Bakamla RI dalam Menghadapi Ancaman Hibrida di Wilayah Zona Maritim Natuna. *Jurnal Maritim Indonesia* Vol. 10 No. 3: 235-248.
- Sudiro, P. dan Jupriyanto. (2022). Penguatan Bakamla Menghadapi Ancaman Hibrida Melalui Metode *Balance Scorecard*. *Analisis CSIS: Penguatan Kapasitas dan Kebijakan Ekonomi (Kuartal Keempat 2022)* Vol. 51 No. 4: 498-518.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Suharyo, O. dan Bastari, A. (2021). Review Strategis Upaya Pengamanan Laut Nasional Menuju Keamanan Maritim dan Pengelolaan Ruang Laut Indonesia. *Rekayasa* Vol. 14 No. 3: 443-449.
- Triatmoko, G. (2020). Analisis Penggunaan *Balancing Strategy* Oleh Negara-Negara ASEAN Terkait Sengketa Laut Cina Selatan Ditinjau Dari Perspektif *Naval Intelligence*. *Jurnal Maritim Indonesia* Vol. 8 No. 2: 218-228.
- Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.
- Undang-Undang No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.
- United Nation Convention on the Law of the Sea.