

Keamanan Maritim sebagai Konsep yang Diperebutkan: Evaluasi Kritis Kerangka Bueger dalam Perumusan Kebijakan Publik

Salwaa Pramiltari Annisa¹, Nefra Firdaus², Yuniar³, Harri Dolli Hutabarat⁴,
Lukman Yudho Prakoso⁵

^{1,2,3,4,5}Universitas Pertahanan Republik Indonesia, Indonesia

salwaapramiltariannisa@gmail.com^{1*}, nefra.firdaus@idu.ac.id², yuniar@idu.ac.id³,
harri.dolli@idu.ac.id⁴, lukman.prakoso@idu.ac.id⁵

Article Info

Article history:

Received : 29 August, 2026

Revised : 31 August, 2026

Accepted : 01 Sept, 2026

Kata Kunci:

Bueger's framework;
Human security;
Maritime security;
policy formulation;
Public policy;
Sea power.

ABSTRAK

Keamanan maritim telah menjadi konsep sentral dalam studi hubungan internasional dan kebijakan pertahanan global. Namun, definisinya tetap ambigu dan sering diperebutkan oleh berbagai aktor. Penelitian ini mengevaluasi konsep keamanan maritim menggunakan matriks *Christian Bueger*. Matriks ini mengidentifikasi empat pilar: kekuatan laut, keselamatan laut, ekonomi biru, dan keamanan manusia. Metode penelitian menggunakan studi kualitatif dengan pendekatan tinjauan literatur sistematis dan analisis dokumen kebijakan. Data dari jurnal akademik, buku teks, dan dokumen kebijakan maritim resmi dianalisis secara tematik untuk memetakan tumpang tindih regulasi. Hasil dan pembahasan Kerangka Bueger dinyatakan efektif sebagai alat heuristik untuk memetakan kepentingan keamanan maritim. Namun, dalam perumusan kebijakan publik, sifat keamanan maritim menyebabkan fragmentasi kewenangan. Instansi militer cenderung berfokus pada *seapower*, sementara sipil pada *marine safety* dan *blue economy*. Temuan ini menegaskan bahwa teori Bueger perlu dielaborasi dengan mekanisme sinkronisasi kebijakan untuk mencegah inefisiensi. Kesimpulannya bahwa Konsep keamanan maritim yang digunakan bukanlah kelemahan teoritis, melainkan realitas empiris yang menuntut kebijakan adaptif dan evaluasi kritis terhadap kerangka Bueger. Hal ini menunjukkan perlunya integrasi teori kelembagaan untuk menjembatani kesenjangan antara konseptualisasi dan implementasi.

PENDAHULUAN

Konsep keamanan maritim telah mengalami evolusi yang signifikan sejak berakhirnya Perang Dingin, bergeser dari paradigma tradisional yang berpusat pada negara dan kekuatan angkatan laut (*seapower*) menuju pendekatan yang lebih komprehensif yang mencakup ancaman non tradisional. Di masa lalu, keamanan maritim hampir secara eksklusif dikaitkan dengan kemampuan militer untuk memproyeksikan kekuatan melintasi lautan, melindungi jalur komunikasi laut (*Sea Lines of Communication*), dan mempertahankan kedaulatan teritorial dari invasi asing. Pemikir klasik seperti Alfred Thayer Mahan dan Julian Corbett mendominasi diskursus ini dengan penekanan pada supremasi maritim sebagai kunci hegemoni global. Namun, seiring dengan dinamika globalisasi dan interdependensi ekonomi yang semakin kompleks, spektrum ancaman di

domain maritim meluas secara drastis. Ancaman kontemporer tidak lagi terbatas pada armada perang musuh, melainkan mencakup perompakan (*piracy*), terorisme maritim, penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (*IUU Fishing*), penyelundupan narkoba dan senjata, perdagangan manusia, hingga degradasi lingkungan laut dan perubahan iklim (Bueger, 2015; Julio, 2018).

Pergeseran paradigma ini membawa implikasi *epistemologis* dan praktis yang mendalam, menjadikan 'keamanan maritim' sebagai sebuah *buzzword* yang sering digunakan namun jarang didefinisikan secara presisi. Setiap aktor mulai dari angkatan laut, penjaga pantai (*coast guard*), kementerian kelautan, organisasi non pemerintah, hingga akademisi menggunakan istilah ini untuk merujuk pada prioritas strategis mereka masing-masing. Fenomena ini menempatkan keamanan maritim sebagai sebuah 'konsep yang pada dasarnya diperebutkan' (*essentially contested concept*), meminjam istilah dari W.B. Gallie (1956). Konsep yang diperebutkan adalah konsep yang evaluatif, kompleks secara internal, dan terbuka terhadap modifikasi seiring berjalannya waktu, di mana berbagai pihak bersaing untuk menetapkan makna yang paling otoritatif sesuai dengan kepentingan institusional mereka (Ahmed & Saleh, 2017).

Dalam konteks ini, Christian Bueger (2015) merumuskan sebuah kerangka analitis yang inovatif melalui 'matriks keamanan maritim'. Bueger menolak upaya untuk menciptakan satu definisi tunggal yang kaku, melainkan menawarkan pendekatan semiotik yang memetakan bagaimana konsep ini digunakan dalam praktik. Kerangka Bueger mengidentifikasi empat dimensi utama yang saling bersinggungan: kekuatan laut (*seapower*), keselamatan laut (*marine safety*), ekonomi biru (*blue economy*), dan ketahanan manusia (*human security*). Meskipun kerangka ini sangat berpengaruh dalam studi keamanan kritis dan telah diadopsi secara luas di dunia akademik (Gretz et al., 2017), aplikasinya dalam ranah perumusan kebijakan publik terutama di negara-negara dengan birokrasi maritim yang kompleks dan terfragmentasi masih menyisakan berbagai tantangan krusial.

Perumusan kebijakan publik di sektor maritim seringkali terhambat oleh apa yang disebut sebagai 'ego sektoral', di mana berbagai lembaga pemerintah beroperasi dalam silo-silo kewenangan yang tumpang tindih. Angkatan laut mungkin memprioritaskan seapower dan pertahanan kedaulatan, badan keamanan laut berfokus pada penegakan hukum dan marine safety, sementara kementerian kelautan dan perikanan memusatkan perhatian pada ekonomi biru dan keberlanjutan sumber daya (Fowler et al., 2018a). Ketika konsep keamanan maritim yang diperebutkan ini diimplementasikan ke dalam kebijakan operasional, ketidakjelasan batas konseptual berubah menjadi konflik yurisdiksi, inefisiensi anggaran, dan diskoordinasi di lapangan (Fowler et al., 2018b; Joe et al., 2014).

Berdasarkan latar belakang teoritis dan empiris tersebut, penelitian ini bertujuan untuk melakukan evaluasi kritis terhadap kerangka keamanan maritim Bueger dalam konteks perumusan kebijakan publik. Lebih spesifik, manuskrip ini akan menganalisis bagaimana konsep keamanan maritim mempengaruhi efektivitas sinkronisasi kebijakan antar lembaga, serta menawarkan rekomendasi konseptual untuk menjembatani celah antara teori matriks Bueger dan realitas implementasi kebijakan di lapangan. Struktur penulisan artikel ini dimulai dari pendahuluan, metodologi penelitian, hasil dan pembahasan yang mencakup dekonstruksi matriks Bueger serta analisis komparatif dalam studi kasus kebijakan publik, diakhiri dengan kesimpulan, rekomendasi, dan batasan penelitian (Dexler, 2016; Adams, 2018).

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi tinjauan literatur sistematis dan analisis dokumen kebijakan publik. Pendekatan kualitatif dipilih karena kemampuannya untuk mengeksplorasi makna, interpretasi, dan konstruksi sosial yang melekat pada konsep keamanan maritim yang diperebutkan. Metodologi penelitian ini sejalan dengan tradisi konstruktivis dalam studi keamanan, yang memandang bahwa ancaman dan konsep keamanan bukanlah realitas objektif yang statis, melainkan hasil dari proses sekuritisasi dan konstruksi diskursif oleh aktor-aktor politik (Buzan et al., 1998). Penelitian ini dilaksanakan melalui evaluasi mendalam terhadap literatur akademik kontemporer dan dokumen-dokumen kebijakan strategis yang relevan dengan tata kelola maritim, khususnya di negara-negara yang menghadapi kompleksitas ancaman maritim hibrida.

Prosedur dasar dalam penelitian ini mencakup tiga tahap utama: pengumpulan data, reduksi data, dan penarikan kesimpulan. Pada tahap pengumpulan data, subjek studi dipilih berdasarkan relevansinya dengan kerangka Bueger dan perumusan kebijakan publik maritim. Data sekunder dikumpulkan dari jurnal akademik peer-reviewed, buku teks studi keamanan, dan monograf pertahanan yang diterbitkan dalam satu dekade terakhir. Selain itu, dokumen kebijakan resmi seperti Buku Putih Pertahanan, Strategi Keamanan Maritim Nasional, dan peraturan perundang-undangan terkait penegakan hukum di laut digunakan sebagai sumber data primer untuk menganalisis manifestasi operasional dari konsep yang diperebutkan tersebut. Kriteria inklusi meliputi dokumen yang secara eksplisit membahas integrasi sipil militer, pembentukan lembaga penjaga pantai (*coast guard*), dan penanganan isu-isu lintas batas seperti *IUU Fishing* dan perompakan.

Metode observasional dan analitis yang diterapkan adalah analisis tematik kualitatif. Dokumen-dokumen kebijakan didekonstruksi dan dipetakan ke dalam empat kuadran matriks Bueger (*seapower, marine safety, blue economy, dan human security*). Peneliti mengidentifikasi pola-pola dominan (*focal points*), tumpang tindih yurisdiksi, dan celah regulasi (*regulatory loopholes*) yang muncul akibat interpretasi sektoral terhadap konsep keamanan maritim. Analisis ini juga melibatkan triangulasi teori, di mana konsep *essentially contested concept* dari Gallie digunakan untuk membedah mengapa harmonisasi kebijakan maritim sangat sulit dicapai meskipun terdapat konsensus retorik mengenai pentingnya stabilitas maritim. Hasil analisis kemudian disintesis untuk menghasilkan evaluasi kritis terhadap kerangka teoritis Bueger dan implikasi praktisnya bagi para perumus kebijakan publik.

HASIL DAN DISKUSI

Dekonstruksi Matriks Bueger dalam Praktik

Evaluasi Konseptual Empat Pilar Keamanan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kerangka analitis matriks keamanan maritim yang diajukan oleh Christian Bueger memberikan landasan heuristik yang sangat kuat untuk membedah kompleksitas domain maritim. Bueger berargumen bahwa daripada mencari satu definisi ontologis yang kaku, para sarjana dan praktisi harus melihat bagaimana keamanan maritim dipraktikkan. Pilar pertama, kekuatan laut (*seapower*), mewakili dimensi tradisional pertahanan negara. Dalam perumusan kebijakan publik, pilar ini diterjemahkan ke dalam program modernisasi alat utama sistem persenjataan (Alutsista) angkatan laut, patroli kedaulatan, dan strategi pencegahan (*deterrence*) terhadap ancaman militer asing. Pilar ini sangat didominasi oleh logika realisme di mana negara adalah aktor utama dan kelangsungan hidup (*survival*) adalah tujuan nyata.

Pilar kedua, keselamatan laut (*marine safety*), berkaitan dengan perlindungan kapal, instalasi laut, dan pelaut dari kecelakaan alam, kondisi cuaca ekstrem, maupun kesalahan teknis. Dalam ranah kebijakan, hal ini memanifestasikan dirinya melalui regulasi *International Maritime Organization (IMO)*, inspeksi *Port State Control*, dan operasi *Search and Rescue (SAR)*. Menariknya, pilar ini sering kali berada di bawah yurisdiksi kementerian perhubungan sipil atau otoritas maritim non-militer. Ketegangan mulai muncul ketika instrumen *marine safety* digunakan sebagai justifikasi untuk meningkatkan postur keamanan bersenjata di wilayah sengketa, mengaburkan batas antara keselamatan navigasi dan proyeksi kekuatan (*seapower*).

Pilar ketiga adalah ekonomi biru (*blue economy*), yang menyoroti pentingnya laut sebagai sumber kesejahteraan ekonomi, ketahanan pangan, dan konektivitas perdagangan global. Perumusan kebijakan di kuadran ini berfokus pada pencegahan IUU Fishing, pengelolaan zona ekonomi eksklusif (*ZEE*), ekstraksi mineral dasar laut, dan pariwisata maritim. Ancaman terbesar dalam pilar ini adalah kejahatan transnasional terorganisir yang mengeksploitasi sumber daya alam. Di sinilah tumpang tindih kebijakan paling sering terjadi; misalnya, penangkapan kapal ikan asing ilegal sering kali membutuhkan intelijen angkatan laut (*seapower*), penindakan oleh penjaga pantai (*marine safety*), dan proses peradilan oleh kementerian perikanan (*blue economy*). Kegagalan mensinkronkan ketiga elemen ini menghasilkan kebijakan yang impoten dan mudah diakali oleh sindikat kejahatan internasional.

Pilar keempat, keamanan manusia (*human security*), membawa diskursus ke tingkat analisis individu. Fokusnya bukan lagi pada negara atau ekonomi makro, melainkan pada perlindungan kelompok rentan di lingkungan maritim. Ini mencakup isu-isu seperti kondisi kerja paksa di atas kapal penangkap ikan, penyelundupan migran (*people smuggling*), perdagangan manusia, hingga dampak eksistensial perubahan iklim bagi komunitas pesisir. Dalam perumusan kebijakan publik, pilar ini adalah yang paling terpinggirkan (*marginalized*) karena pendekatan keamanan yang masih *state centric*. Analisis hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan maritim di banyak negara berkembang masih gagal mengintegrasikan pilar *human security*, lebih memilih pendekatan koersif yang sering kali justru melanggar hak asasi manusia para nelayan kecil atau migran.

Fragmentasi Kebijakan dan Konflik Yurisdiksi

Dampak Konsep yang Diperebutkan pada Institusi

Signifikansi dari temuan ini menjadi sangat jelas ketika kita melihat bagaimana konsep keamanan maritim yang diperebutkan (*contested concept*) dioperasionalkan dalam arsitektur kelembagaan. Karena keamanan maritim merangkum *seapower*, *marine safety*, *blue economy*, dan *human security* sekaligus, tidak ada satu pun lembaga negara yang memiliki kapasitas, mandat hukum, atau sumber daya untuk menangani seluruh spektrum tersebut secara mandiri. Hal ini mendorong pembentukan sistem multi-agensi (*multi agency system*). Namun, alih-alih berkolaborasi, lembaga-lembaga ini sering kali terlibat dalam perebutan anggaran, wewenang, dan prestise politik. Fenomena ini merupakan manifestasi langsung dari perebutan definisi konseptual; lembaga yang berhasil mendominasi narasi 'apa itu keamanan maritim' akan mendapatkan porsi anggaran negara yang paling besar.

Sebagai contoh representatif dalam diskusi kebijakan publik, kita dapat melihat penanganan ancaman asimetris seperti perompakan bersenjata (*armed robbery at sea*).

Angkatan Laut cenderung mendefinisikan perompakan sebagai ancaman terhadap kedaulatan dan keamanan nasional (*kuadran seapower*), sehingga meresponsnya dengan pengerahan kapal perang berskala besar dan doktrin operasi militer selain perang (OMSP). Sebaliknya, Penjaga Pantai (*Coast Guard*) atau Polisi Air (*Water Police*) mendefinisikannya sebagai tindak pidana murni (*kuadran marine safety dan blue economy*) yang membutuhkan pendekatan penegakan hukum (*law enforcement*), investigasi kriminal, dan pengumpulan bukti untuk peradilan (*chain of custody*). Perbedaan paradigma ini sering kali menyebabkan operasi di laut menjadi tidak kohesif. Bukti intelijen yang dikumpulkan oleh unsur militer kerap tidak dapat digunakan di pengadilan sipil karena cacat prosedural dalam sistem peradilan pidana.

Diskusi lebih lanjut membandingkan temuan ini dengan artikel-artikel sebelumnya (misalnya Ahmed & Saleh, 2017; Julio, 2018) yang menyoroti urgensi pembentukan otoritas maritim tunggal (*single agency multi tasks*). Namun, penelitian ini berargumen bahwa pendekatan otoritas tunggal sering kali gagal di negara berkembang karena resistensi historis-politis dari institusi militer yang tidak ingin kehilangan peran tradisionalnya di ranah penegakan hukum maritim. Oleh karena itu, konsep keamanan maritim sebagai essentially contested concept sebenarnya tidak dapat diselesaikan hanya dengan restrukturisasi organisasi. Kebijakan publik harus diformulasikan untuk mengelola kontestasi tersebut secara konstruktif, bukan menghilangkannya.

Analisis fragmentasi lembaga dapat dipetakan secara ringkas pada Tabel 1 di bawah ini, yang merepresentasikan distribusi prioritas konseptual berdasarkan kerangka Bueger di antara aktor-aktor kebijakan (Tabel 1).

Tabel 1. Matriks Aktor dan Prioritas Konseptual

Aktor/Institusi Keamanan	Prioritas Konseptual (Kuadran Bueger)	Pendekatan Kebijakan Publik
Angkatan Laut (Navy)	Kekuatan Laut, Pertahanan Teritorial	Penangkal militer, OMSP
Penjaga Pantai (Coast Guard)	Keselamatan Maritim, Penegakan Hukum	Kepolisian, Penegakan Hukum
Kementerian Perikanan	Ekonomi Biru, Konservasi	Regulasi ZEE, Sanksi Administratif
Lembaga HAM / LSM	Keamanan Manusia, Hak Pelaut	Advokasi, Perlindungan Sosial

Sumber: penulis (2026)

Rumus harus diberi nomor berturut-turut di seluruh naskah sebagai Persamaan 1. Dalam konteks integrasi kebijakan publik maritim, model sinergi konseptual dapat diilustrasikan melalui persamaan matematis sederhana yang menekankan bahwa Efektivitas Keamanan Maritim (MSe) adalah fungsi dari harmonisasi regulasi (R), interoperabilitas komando (C), dan pertukaran informasi intelijen (I).

$$MSe = f(R, C, I) + (Seapower \times Marine\ Safety) \quad (1)$$

Evaluasi Kritis dan Implikasi Terhadap Kebijakan Publik

Mengatasi Batasan Teori Bueger

Evaluasi kritis terhadap kerangka Bueger mengungkapkan kelebihan dan kekurangan yang signifikan ketika diaplikasikan dalam perumusan kebijakan publik. Kelebihan utama dari kerangka ini adalah inklusivitasnya. Dengan memetakan keamanan maritim sebagai sebuah matriks, Bueger memaksa para pembuat kebijakan untuk keluar dari miopia militeristik dan mengakui bahwa pencemaran laut akibat tumpahan minyak (*blue economy/marine safety*) sama mengancamnya dengan infiltrasi kapal selam asing (*seapower*). Kerangka ini memfasilitasi dialog interdisipliner antara ahli biologi kelautan, pakar hukum internasional, ekonom, dan strategis militer.

Namun, kelemahan mendasar dari kerangka Bueger dalam konteks perumusan kebijakan publik adalah ketiadaan 'mekanisme pembobotan' (*weighting mechanism*). Dalam situasi krisis yang membutuhkan alokasi sumber daya yang terbatas, pembuat kebijakan harus menentukan prioritas. Kerangka Bueger tidak memberikan panduan normatif mengenai kuadran mana yang harus didahulukan ketika terjadi benturan kepentingan. Misalnya, dalam kasus penanganan kapal pencari suaka di laut (*boat people*), terdapat benturan frontal antara pilar *seapower* (menjaga perbatasan negara dari intrusi) dan *human security* (kewajiban menyelamatkan nyawa manusia di laut sesuai dengan hukum humaniter internasional). Kerangka Bueger hanya mampu mendiagnosis adanya kontradiksi ini, namun gagal meresepkan solusi kebijakan yang aplikatif.

Pembahasan ini menggaris bawahi bahwa perumusan kebijakan publik tidak dapat hanya bersandar pada kerangka analitis deskriptif. Diperlukan integrasi antara matriks keamanan maritim Bueger dengan teori kelembagaan rasional (*rational institutionalism*) dan kebijakan publik berbasis bukti (*evidence-based policy*). Para pembuat kebijakan harus merancang arsitektur hukum yang menetapkan hirarki komando (*chain of command*) yang jelas berdasarkan jenis ancaman (*threat typology*) di lapangan. Jika ancaman yang dihadapi masuk dalam spektrum militer tingkat tinggi, maka Angkatan Laut harus menjadi lead sector. Namun, jika ancaman berada pada level kejahatan transnasional dan pelanggaran administrasi perikanan, maka otoritas penegakan hukum sipil (*Coast Guard*) yang harus mengambil alih kepemimpinan penuh. Elaborasi semacam ini penting untuk mereduksi disfungsi birokrasi yang diakibatkan oleh persaingan konseptual antar lembaga negara, sehingga menghasilkan tata kelola pemerintahan laut (*good ocean governance*) yang optimal.

KESIMPULAN, REKOMENDASI DAN BATASAN

Berdasarkan evaluasi kritis dan analisis kebijakan yang telah dipaparkan, kesimpulan utama dari studi ini adalah bahwa keamanan maritim, sebagaimana dipetakan dalam kerangka Bueger, secara inheren merupakan konsep yang diperebutkan (*essentially contested concept*) yang membawa dampak mendalam pada perumusan kebijakan publik. Matriks keamanan maritim yang mengintegrasikan *seapower*, *marine safety*, *blue economy*, dan *human security* sangat berharga sebagai instrumen heuristik untuk memahami spektrum ancaman kontemporer. Namun, penerapannya dalam kebijakan negara sering kali memicu fragmentasi institusional dan rivalitas birokrasi. Kegagalan

sinkronisasi antar kuadran bukan disebabkan oleh defisit pemahaman, melainkan oleh benturan ego sektoral institusi yang bersaing untuk mendominasi narasi keamanan demi legitimasi dan anggaran.

Untuk mengatasi tantangan ini, penelitian merekomendasikan perlunya evolusi dalam strategi perumusan kebijakan publik maritim. Negara tidak lagi cukup hanya menerbitkan undang-undang yang mengatur instansi sektoral; sebaliknya, diperlukan sebuah 'Undang-Undang Keamanan Nasional Maritim' yang secara komprehensif mendefinisikan pembagian kerja (*division of labor*), hirarki ancaman, dan protokol serah terima yurisdiksi antara otoritas militer (Angkatan Laut) dan otoritas sipil penegak hukum (*Coast Guard*). Kebijakan ini harus menetapkan mekanisme pembobotan untuk menavigasi benturan antara prioritas pertahanan tradisional dan tuntutan *human security*, memastikan respons negara di laut bersifat proporsional, legal, dan menghormati hak asasi manusia.

Sebagai penutup, studi ini memiliki batasan tertentu. Penelitian ini sangat bergantung pada tinjauan literatur teoritis dan analisis dokumen kebijakan normatif tingkat makro. Dinamika operasional di tingkat taktis (lapangan) dan pengaruh patronase politik lokal terhadap penegakan hukum maritim belum tergali sepenuhnya dalam manuskrip ini. Oleh karena itu, riset potensial di masa depan diharapkan dapat menggunakan metodologi kuantitatif atau studi kasus etnografis pada aparat penegak hukum maritim untuk mengukur secara empiris bagaimana konsep yang diperebutkan ini mempengaruhi pengambilan keputusan on the spot oleh komandan kapal di wilayah perbatasan laut yang rawan konflik.

DAFTAR PUSTAKA

- Azis, N. A., Setyawanto, L. T., & Hardiwinoto, S. (2016). Authority of the Maritime Security Agency (Bakamla) in the implementation of security in Indonesian waters. *Diponegoro Law Journal*, 5(4), 1–13.
- Bueger, C. (2014). Piracy studies: Academic responses to the return of an ancient menace. *Cooperation and Conflict*, 49(3), 406–416. <https://doi.org/10.1177/0010836713484117>
- Bueger, C. (2015a). From dusk to dawn? Maritime domain awareness in Southeast Asia. *Contemporary Southeast Asia*, 37(2), 157–182. <https://doi.org/10.1355/cs37-2a>
- Bueger, C. (2015b). Learning from piracy: Future challenges of maritime security governance. *Global Affairs*, 1(1), 33–42. <https://doi.org/10.1080/23340460.2015.960170>
- Bueger, C. (2015c). Making things known: Epistemic practice, the United Nations and the translation of piracy. *International Political Sociology*, 9(1), 1–19. <https://doi.org/10.1111/ips.12073>
- Bueger, C. (2015d). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159–164. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>

- Bueger, C., & Edmunds, T. (2020). Blue crime: Conceptualising transnational organised crime at sea. *Marine Policy*, 119, 104067. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104067>
- Buzan, B., Wæver, O., & de Wilde, J. (1998). *Security: A new framework for analysis*. Lynne Rienner Publishers.
- Chalk, P. (2008). *The maritime dimension of international security: Terrorism, piracy, and challenges for the United States*. RAND Corporation.
- Darajati, M. R., & Syafei, M. (2018). Legal politics of the establishment of a maritime security agency in maintaining maritime security in Indonesia. *Jurnal Era Hukum*, 16(1), 107–127.
- Gallie, W. B. (1956). Essentially contested concepts. *Proceedings of the Aristotelian Society*, 56, 167–198. <https://doi.org/10.1093/aristotelian/56.1.167>
- Germond, B. (2015). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*, 54, 137–142. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.013>
- Hasan, Y., Nurbaiti, S., & Hamid, A. H. (2024). The urgency of handling illegal, unreported and unregulated fishing in the Indonesian border region perspective: Marine security in the Makassar Strait. *Padjadjaran Journal of International Law*, 8(1).
- Kartika, S. D. (2014). Maritime security dari aspek regulasi dan penegakan hukum. *Negara Hukum*, 5(2), 143–167.
- Klein, N. (2011). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199566532.001.0001>
- Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea: Expeditionary operations in world politics*. Oxford University Press.
- Murphy, M. N. (2009). *Small boats, weak states, dirty money: Piracy and maritime terrorism in the modern world*. Columbia University Press.
- Oktaviani, R. T. (2024). Batasan kewenangan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam tindak pidana pelayaran wilayah Indonesia. *Jurnal Legisla*, 16(2), 110–126.
- Percy, S., & Shortland, A. (2013). The business of piracy in Somalia. *Journal of Strategic Studies*, 36(4), 541–578.
- Sugianto, F., & Agustian, S. L. (2024). Ekstensi kewenangan Badan Keamanan Laut Indonesia: Harmonisasi kewenangan hukum laut Indonesia. *Tanjungpura Law Journal*, 8(2).
- Suparto, S., & Admiral, A. (2022). The overplay functions and authority of the Sea Security Board (Bakamla) and the Sea and Coast Guard in keeping marine security in Indonesia. *Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan*, 10(2), 436–447. <https://doi.org/10.29303/ius.v10i2.999>

- Till, G. (2018). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (4th ed.). Routledge.
- Umra, A., Iryani, D., & Setiawan, P. A. (2025). Optimalisasi fungsi Bakamla sebagai Indonesian Coast Guard: Antara regulasi dan realita. *Justicia Sains: Jurnal Ilmu Hukum*, 10(2). <https://doi.org/10.24967/jcs.v10i2.4394>
- Wibawa, A., Iswardhana, M. R., & Chotimah, H. C. (2022). Pola interaksi antar-lembaga dan reformasi tata kelola keamanan maritim Indonesia: Bakamla RI. *Ministrate: Jurnal Birokrasi dan Pemerintahan Daerah*, 3(3).
- Zulhatta, A. I., & Marsetio, M. (2022). Maritime security in Southeast Asia: How has ASEAN been talking about it so far? *Andalas Journal of International Studies*, 11(2), 197–210. <https://doi.org/10.25077/ajis.11.2.197-210.2022>