

## Tugas TNI Angkatan Laut Menjaga Perairan Indonesia dari Bahaya Navigasi Berdasarkan Hukum Internasional

Sigit Sutadi Nugroho<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut*

✉ Koresponden: [sigitsutadinugroho@gmail.com](mailto:sigitsutadinugroho@gmail.com)

### ABSTRAK

Laut memiliki peran penting dalam perdagangan internasional, hampir 90% kegiatan ekspedisi barang ekspor impor menggunakan moda transportasi laut, dan sekitar 50% melalui perairan Indonesia. Kondisi tersebut memberikan potensi keuntungan secara ekonomi bagi Indonesia. Namun, juga memberikan konsekuensi bagi pemerintah memberikan garansi keselamatan navigasi di wilayah Perairan Indonesia. Angkatan laut di dunia mempunyai dimensi peran dan tugas trinitas yakni peran militer, diplomasi, dan polisionil. Peran polisionil TNI Angkatan Laut termuat dalam Pasal 9 huruf b UU No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, yakni angkatan laut bertugas menjaga keamanan laut. Laut aman apabila bebas dari ancaman kekerasan, ancaman pelanggaran hukum, ancaman sumber daya laut dan ancaman bahaya navigasi. Tujuan penulisan ini adalah untuk memahami dan menganalisis lebih lanjut mengenai tugas TNI Angkatan Laut menjaga perairan Indonesia dari bahaya navigasi. Penelitian dalam tulisan ini adalah penelitian normatif, dengan pengumpulan data melalui studi dokumen, dan menggunakan data sekunder. Tulisan ini menyimpulkan bahwa TNI Angkatan Laut dalam hal ini Pusat Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut telah melaksanakan tugas menjaga perairan Indonesia dari ancaman bahaya navigasi sesuai dengan hukum internasional.

**Kata Kunci:** Angkatan Laut; Bahaya Navigasi; Hukum Internasional; Perairan Indonesia.

### ABSTRACT

*The sea has an important role in international trade, almost 90% of export-import goods expedition activities use sea transportation and about 50% through Indonesian waters. This condition provides potential economic benefits for Indonesia. However, it also has consequences for the government, providing guarantees for the safety of navigation in Indonesian waters. The world's navy has a trinity of roles and duties, namely the role of military, diplomacy, and polisionil. The role of the Indonesian Navy polisionil is enshrined in Article 9 letter b of Law No. 34 of 2004 concerning the Indonesian National Armed Forces, namely maintaining maritime security. The sea is safe if it is free from threats of violence, threats of violations, threats of marine resources, and threats of navigation. The purpose of this paper is to understand and further analyze the task of the Navy to protect Indonesian waters from navigational hazards. The research in this paper is normative research, with data collection through document studies, and the use of secondary data. This writing concludes that the Indonesian Navy, in this case, the Navy Hydro-Oceanography Center, has carried out the task of protecting Indonesian waters from the threat of navigational hazards by international law.*

**Keywords:** Navy; Safety of Navigation; International Law; Indonesian Waters.

## A. PENDAHULUAN

Laut memiliki peran penting dalam perdagangan internasional, sebanyak 90% pengangkutan barang dengan menggunakan moda transportasi laut.<sup>1</sup> Adapun pertimbangan menggunakan moda transportasi laut yakni kapal merupakan sarana yang efisien dan murah karena dapat memuat dalam jumlah besar. Dari sisi keamanan, kapal cenderung lebih aman disebabkan regulasi terkait keselamatan pelayaran terus diperbaharui dengan tujuan keamanan dan keselamatan kapal. Selanjutnya dari sisi lingkungan, penggunaan kapal lebih ramah lingkungan terkait adanya aturan mengenai perlindungan lingkungan hidup semakin ketat.<sup>2</sup>

Hampir 50% dari pelayaran di dunia melalui perairan Indonesia.<sup>3</sup> Pada tahun 2020, Kementerian Perhubungan mencatat jumlah kapal yang melaksanakan lintas laut di 3 (tiga) selat di Indonesia sebanyak 200.000 kapal, dengan rincian Selat Sunda sejumlah 53.000 kapal, Selat Lombok sejumlah 36.000 kapal, dan Selat Malaka sejumlah 120.000 kapal. Bila ditinjau dari aspek ekonomi, lintas laut kapal-kapal tersebut berpotensi menjadi sumber pendapatan negara yang nilainya diperkirakan mencapai nilai US\$5,6 triliun.<sup>4</sup>

Gambar 1. Lalu Lintas Kapal di Perairan Indonesia<sup>5</sup>



Selain mendapatkan potensi keuntungan secara ekonomi, kondisi tersebut membawa konsekuensi bagi pemerintah memberikan garansi keselamatan bernavigasi dalam melaksanakan pelayaran di Perairan Indonesia. Jaminan tersebut berupa perairan Indonesia aman digunakan, bebas dari ancaman dan gangguan bahaya navigasi.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan, "Empat Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia," <http://dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia>, diakses 13 Januari 2022.

<sup>2</sup> Lidya Julita Sembiring, "Pengusaha: 90% Perdagangan Internasional Melalui Jalur Laut," <https://economy.okezone.com/read/2017/01/19/320/1595529/pengusaha-90-perdagangan-internasional-melalui-jalur-laut>, diakses 15 Januari 2022.

<sup>3</sup> Herdi Alif Al Hikam, "Kemenhub Sebut 40% Perdagangan Dunia Lewat Laut RI, Dapat Untung?" <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5144507/kemenhub-sebut-40-perdagangan-dunia-lewat-laut-ri-dapat-untung>, diakses 11 Januari 2022.

<sup>4</sup> Anita Widya Puspita, "Wow! Potensi Bisnis Maritim Indonesia Setara 35 Tahun APBN," <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210923/98/1446041/wow-potensi-bisnis-maritim-indonesia-setara-35-tahun-apbn>, diakses 22 Januari 2022.

<sup>5</sup> Marine Traffic, <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:125.1/centery:-5.3/zoom:4>, diakses 20 Januari 2022.

<sup>6</sup> Dinas Penerangan TNI Angkatan Laut, "Keamanan Laut Tanggungjawab Siapa?" <https://www.tni.mil.id/view-31-font+colorbluekeamanan+laut+ta%20nggungjawab+siapa+font.html>, diakses 20 Januari 2022.

Upaya pemerintah Indonesia menciptakan perairan Indonesia bebas dari ancaman navigasi adalah dengan meratifikasi beberapa konvensi internasional diantaranya yaitu Konvensi International Hydrographic Organization (IHO), dan Konvensi Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 1974). IHO diratifikasi dengan Keppres No. 288 Tahun 1968, selanjutnya SOLAS 1974 dengan Keppres No. 65 Tahun 1980.<sup>7</sup> Dalam melaksanakan ketentuan-ketentuan konvensi tersebut terdapat peran TNI Angkatan Laut. TNI Angkatan Laut memiliki peran dan tugas trinitas dalam pengertian bahwa tiga peran yang saling berkaitan dan melekat antara satu dan lainnya yaitu peran polisionil, militer, dan diplomasi.<sup>8</sup> Peran polisionil TNI Angkatan Laut termuat dalam ketentuan Pasal 9 huruf b UU No. 34 Tahun 2004, yakni menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi.<sup>9</sup> Menjaga keamanan laut juga termasuk menjaga perairan Indonesia bebas dari ancaman bahaya navigasi.

Dalam penulisan ini akan memfokuskan pembahasan terkait dengan tugas TNI Angkatan Laut menjaga perairan Indonesia dari bahaya navigasi yang didasarkan hukum internasional. Tujuan penulisan ini adalah untuk memahami dan menganalisis lebih lanjut mengenai tugas TNI Angkatan Laut menjaga perairan Indonesia dari bahaya navigasi.

## B. METODE PENELITIAN

Penulis menggunakan penelitian yuridis normatif,<sup>10</sup> dengan mendasarkan pada ketentuan hukum internasional yang terkait dengan tugas TNI Angkatan Laut menjaga perairan Indonesia dari bahaya navigasi. Alat pengumpulan data melalui studi dokumen, menggunakan data sekunder dengan teknik analisis isi (*content analysis*). Bahan hukum yang digunakan, yaitu: 1) Bahan hukum primer: UU No. 6 Tahun 1996, UU No. 34 Tahun 2004, Keppres No. 288 Tahun 1968, Keppres No. 65 Tahun 1980, Perpres No. 66 Tahun 2019; 2) Bahan hukum sekunder: literatur buku, jurnal ilmiah, artikel, dan internet; dan 3) Bahan hukum tersier: kamus hukum, wawancara dengan narasumber dari personel Pushidrosal yang berkompeten.

## C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### 1. Wilayah Perairan Indonesia

Pada masa Hindia Belanda luas laut teritorial Indonesia tidak lebih dari 3 mil laut, ditarik dari surut terendah bagian pulau-pulau jajahan wilayah Hindia Belanda,<sup>11</sup> dengan menggunakan asas pulau demi pulau secara terpisah. Akibatnya perairan yang berada di antara pulau-pulau menjadi laut bebas bahkan pada waktu perang dunia ke-II, perairan Indonesia merupakan “arena pertempuran laut” antara sekutu melawan Jepang atau Jerman, hal tersebut dibuktikan dengan adanya kerangka kapal perang bersejarah di perairan Indonesia, diantaranya yakni HNLMS De Ruyter dan HNLMS

---

<sup>7</sup> Indonesia, “Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Mengesahkan ‘International Convention For The Safety of Life at Sea, 1974,’ Sebagai Hasil Konferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, yang Telah Ditandatangani Oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia, di London, Pada Tanggal 1 November 1974, yang Merupakan Pengganti ‘International Convention For The Safety of Life at Sea, 1960,’ Sebagaimana Terlampir Pada Keputusan Presiden Ini (LN No. 65 Tahun 1980).”

<sup>8</sup> Ken Booth, *Navies and Foreign Policy* (London: Routledge, 1977), hlm. 165.

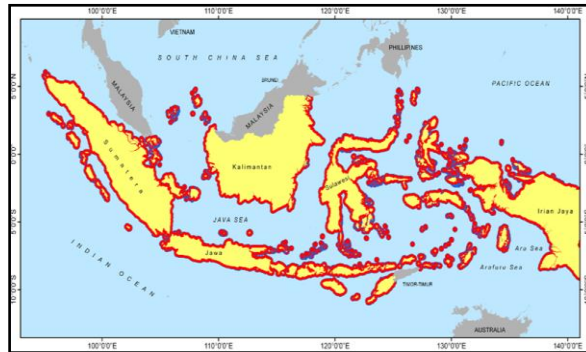
<sup>9</sup> Indonesia, “Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (LN No. 127 Tahun 2004, TLN No. 4439),” Pasal 9 huruf b.

<sup>10</sup> Amirrudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2004), hlm. 118.

<sup>11</sup> Gubernur Jenderal Hindia Belanda, *Territoriale Zee en Maritime Kringen-Ordonnantie 1939*, (LN Hindia Belanda No. 442 Tahun 1939).

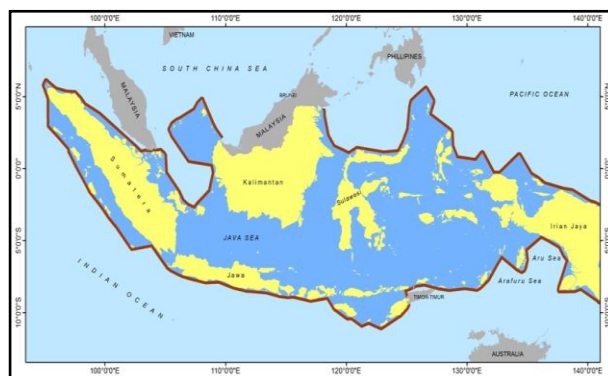
Java,<sup>12</sup> HMS Electra, HMS Ecounter, HMS Exeter dan HMS Jupiter.<sup>13</sup> Pada masa tersebut belum terdapat aturan mengenai negara kepulauan tentunya menyulitkan dalam sisi pertahanan dan keamanan negara.<sup>14</sup>

**Gambar 2. Peta Ilustratif Batas Laut Wilayah Indonesia Berdasarkan TZMKO 1939**



Selanjutnya pada tahun 1957, tepatnya tanggal 13 Desember Pemerintah Republik Indonesia menerbitkan deklarasi, yakni Deklarasi Djuanda. Dengan deklarasi tersebut Pemerintah Indonesia menyatakan perairan di sekitar dan di antara pulau-pulau Indonesia merupakan bagian dari wilayah Indonesia.<sup>15</sup> Deklarasi Djuanda ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan nasional dengan Perpu No.4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia,<sup>16</sup> pada hakikatnya peraturan tersebut telah mengubah cara penetapan wilayah laut Indonesia yang sebelumnya hanya 3 mil ditarik dari *low water line* (garis surut terendah), menjadi laut 12 mil dari garis surut terendah yang ditarik dari titik terluar pulau-pulau dengan menggunakan garis pangkal lurus. Tentunya hal tersebut menjadikan luas wilayah laut kedaulatan negara Indonesia bertambah luas. Selanjutnya berdasarkan ketentuan UU No. 32 Tahun 2014 sebagaimana diatur pada Pasal 7 menentukan perairan Indonesia terdiri atas perairan pedalaman, dan perairan kepulauan, serta laut teritorial.<sup>17</sup> Berdasarkan data kelautan Pushidrosal, luas total perairan Indonesia adalah 6.400.000 km<sup>2</sup>.

**Gambar 3. Peta Ilustratif Batas Laut Wilayah Indonesia Berdasarkan UU No. 4/Prp Tahun 1960**



<sup>12</sup> Pushidrosal, Berita Pelaut Indonesia Nomor 28 Tahun 2017.

<sup>13</sup> Pushidrosal, Berita Pelaut Indonesia Nomor 31 Tahun 2017.

<sup>14</sup> Asep Karsidi, Sobar Sutisna, dan Sobar Sutisna, *NKRI Dari Masa Ke Masa*, (Bogor: Sains Press, 2013), hlm. xviii.

<sup>15</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, (Bandung: Bina Cipta, 1978), hlm. 189.

<sup>16</sup> Indonesia, "Undang-Undang Nomor 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia (LN No. 22 Tahun 1960)."

<sup>17</sup> Indonesia, "Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (LN No. 294 Tahun 2008, TLN No. 5603)."

## 2. Ancaman Bahaya Navigasi

Terdapat berbagai infrastruktur buatan yang berada di dasar perairan Indonesia dengan kasat mata tidak dapat terlihat bila dilihat dari permukaan laut, dapat berupa instalasi bangunan, kabel bawah laut dan pipa minyak. Sebagian besar anjungan pengeboran-pengeboran lepas pantai dalam menyalurkan hasil minyak dan gas ke daratan melalui pipa bawah laut. Selain itu, pada dasar laut terdapat kabel serat optik (*fiber optic*) untuk mendukung jalur komunikasi di Indonesia dan apabila terdapat kerusakan (kebocoran) atas pipa minyak atau putusnya jaring komunikasi yang diakibatkan kesalahan manusia maupun alam dapat berdampak pada pencemaran laut dan/atau mengakibatkan kerugian ekonomi.<sup>18</sup>

**Gambar 4. Patahan Pipa Minyak Karena Tergerus Jangkar Kapal<sup>19</sup>**



Ancaman bahaya navigasi dapat ditimbulkan karena kurangnya data dan informasi hidrografi. Data hidrografi dapat berupa data kedalaman/kedangkalan laut, posisi pipa bawah laut, kabel bawah laut, kerangka kapal, ranjau, karang, gosong, serta informasi lainnya untuk tujuan keamanan dan keselamatan dalam bernavigasi.

**Gambar 5. KM Keneukai Terbentur Bangkai Kapal<sup>20</sup>**



---

<sup>18</sup> Pushidrosal, "Menata Pipa dan Kabel Bawah Laut Melalui Peta Laut," <https://www.pushidrosal.id/berita/5217/menata-pipa-dan-kabel-bawah-laut-melalui-peta-laut/>, diakses 20 Januari 2022.

<sup>19</sup> Bernadus Wijayaka, "Tiga Potongan Pipa Pertamina Diserahkan ke Polda Kaltim," <https://www.beritasatu.com/nasional/489426/tiga-potongan-pipa-pertamina-diserahkan-ke-polda-kaltim.html>, diakses 19 Januari 2022.

<sup>20</sup> Fadly Setia Rahman, "Begini Kronologis Tenggelamnya Kapal MV Keneukai di Perairan Sungai Barito, Diduga Gara-gara Ini," <https://banjarmasin.tribunnews.com/2017/12/08/begini-kronologis-tenggelamnya-kapal-mv-keneukai-di-perairan-sungai-barito-diduga-gara-gara-ini>, diakses 15 Januari 2022.

### 3. Keamanan Laut

Laut yang aman mengandung pengertian bahwa di laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum, ancaman kerusakan sumber daya laut, ancaman kekerasan, dan ancaman bahaya navigasi. Laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum, yaitu di laut bebas dari kegiatan-kegiatan yang bertentangan dengan hukum, baik ketentuan hukum nasional maupun ketentuan hukum internasional seperti contoh pelanggaran hukum atas tindak pidana perikanan, tindak pidana kehutanan, dan penyelundupan narkoba melalui laut. Laut bebas dari ancaman kerusakan sumber daya laut berarti di laut tidak ada kegiatan yang dapat mengakibatkan kerusakan ekosistem dan pencemaran laut, dan mencegah konflik yang timbul akibat kegiatan pengelolaan sumber daya laut. Laut bebas dari ancaman kekerasan berarti di laut bebas dari kegiatan-kegiatan penggunaan kekuatan bersenjata baik itu terorganisir maupun individu yang dapat membahayakan dan mengganggu keamanan personel maupun negara, ancaman tersebut dapat berupa pembajakan, gangguan objek vital, peranjauan, aksi teror, dan ancaman militer di laut. Laut bebas dari ancaman bahaya navigasi, yaitu kurangnya data dan informasi atas kondisi geografi di wilayah perairan, serta sarana bantu yang tidak memadai seperti sistem perambuan, suar, dan lainnya yang dapat mengancam keselamatan pelayaran.

### 4. Ketentuan Hukum Internasional

#### a) Konvensi International Hydrographic Organization (IHO)

Konvensi IHO diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia dengan Keppres No. 288 Tahun 1968. IHO merupakan organisasi di bawah PBB yang memiliki tugas untuk menjamin semua laut di dunia, samudra, dan perairan untuk dilakukan disurvei dan dipetakan, sehingga dapat digunakan untuk mendukung keselamatan navigasi. IHO didirikan pada tahun 1921. IHO mengoordinasikan kegiatan kantor hidrografi nasional dan mempublikasikan keseragaman dalam menerbitkan publikasi-publikasi nautika. IHO juga menerbitkan standar-standar, pedoman untuk memaksimalkan penggunaan data survei hidrografi dan mengembangkan kemampuan personel hidrografi di negara peserta ratifikasi. Negara peserta IHO wajib memiliki otoritas nasional yang bertanggung jawab atas penyediaan layanan peta hidrografi dan publikasi nautika.

#### b) Konvensi Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 1974)

Pemerintah Indonesia telah meratifikasi ketentuan SOLAS 1974 dengan Keppres No. 65 Tahun 1980. Salah satu bab dalam SOLAS 1974 mengatur terkait dengan *safety navigation* (keselamatan navigasi) yang diatur dalam Bab V, dan dalam regulasi 9 Bab V diatur secara khusus mengenai *hydrographic service* (pelayanan hidrografi). Negara peserta konvensi berkomitmen untuk mengatur tentang pengumpulan dan penyusunan data hidrografi dan publikasi, diseminasi dan menjaga semua informasi bahari yang diperlukan untuk navigasi yang aman.

Selanjutnya negara peserta konvensi berkomitmen untuk bekerja sama dalam melaksanakan, pelayanan layanan bahari dan hidrografi berikut, dengan cara yang paling sesuai dengan tujuan untuk membantu keselamatan navigasi dengan memastikan bahwa survei hidrografi dilakukan, sejauh mungkin memenuhi persyaratan navigasi yang aman, menyiapkan dan menerbitkan publikasi nautika, alur pelayaran, daftar suar, tabel pasang surut dan publikasi bahari lainnya, untuk memenuhi keselamatan navigasi; serta mempublikasikan pemberitaan kepada pelaut agar publikasi-publikasi nautika tetap diperbarui; dan menyediakan pengaturan manajemen data untuk mendukung layanan publikasi.



## 5. Tugas TNI Angkatan Laut

Secara universal, Angkatan Laut di dunia memiliki dimensi peran dan tugas trinitas dalam pengertian bahwa tiga peran yang saling berkaitan dan melekat antara satu dan lainnya yaitu peran militer, peran diplomasi, dan peran polisionil. Peran militer, peran ini, seringkali dikaitkan dengan kedaulatan (*souverignty*) dan dilaksanakan dalam menegakkan kedaulatan negara. sebagai bagian dari penyelenggaraan pertahanan negara dan dapat berupa upaya penangkalan ancaman, menjaga perbatasan laut dengan negara tetangga, serta memelihara dan menjaga stabilitas kawasan maritim.

Peran polisionil, peran ini merupakan peran penegakkan hukum dan memelihara ketertiban wilayah laut dan dilaksanakan dalam upaya menjaga pemanfaatan sumber daya laut secara ilegal, imigran gelap, dan mencegah penyelundupan serta menjaga keamanan wilayah perairan dan yurisdiksi nasional.

Peran diplomasi, peran ini merupakan salah satu bentuk dalam menggunakan kekuatan sebagai alat diplomasi dalam rangka melaksanakan kebijakan politik hubungan luar negeri pemerintah. Kehadiran unsur-unsur di laut tersebut didasarkan atas tata hubungan interaksi antar angkatan laut (*naval diplomacy*), serta lebih merupakan bagian dari misi duta bangsa yang berperan untuk mendukung fungsi diplomasi negara dalam membentuk pandangan dan membangun serta menjaga kepercayaan pada tatanan hubungan luar negeri (*confidence building measures*). Prinsip dari ketiga peran tersebut juga melekat pada implementasi tugas dan tugas TNI Angkatan Laut yang termuat dalam ketentuan Pasal 9 UU No. 34 Tahun 2004.

## 6. Pushidrosal

Pushidrosal merupakan satuan kerja yang berada di bawah TNI angkatan laut bertugas sebagai penyelenggara pembinaan *hidro-oseanografi* baik untuk kepentingan militer maupun kepentingan umum.<sup>21</sup> Pushidrosal memiliki kewajiban untuk menyediakan dan menyiapkan data serta informasi *hidro-oseanografi* yang akuntabel dan mutakhir. Selanjutnya data tersebut sebagai dasar atau acuan dalam menganalisis strategi pembangunan nasional dan pertahanan.<sup>22</sup> Pushidrosal mengemban fungsi sebagai *hydrographic office* di Indonesia, dan merupakan perwakilan (representasi) wakil pemerintah Republik Indonesia dalam keanggotaan organisasi internasional, diantaranya International Hydrographic Organization (IHO),<sup>23</sup> selain itu Pushidrosal turut serta dalam organisasi hidrografi kawasan seperti: East Asia Hydrographic Commission (EAHC) dan North Indian Ocean Hydrographic Commission (NIOHC).<sup>24</sup>

## D. SIMPULAN

Sebagai peserta Convention on the International Hydrographic Organisation dan Convention for the Safety of Life at Sea 1974, Pemerintah Indonesia memiliki kewajiban untuk menjamin perairan Indonesia bebas dari ancaman bahaya navigasi. Ancaman bahaya navigasi dapat ditimbulkan oleh kondisi geografi dan kurangnya data dan informasi hidrografi sehingga dapat membahayakan

---

<sup>21</sup> Pushidrosal, "Kedudukan, Tugas dan Fungsi," <https://www.pushidrosal.id/buletin/27/kedudukan-tugas-&-fungsi/>, diakses 5 Februari 2022.

<sup>22</sup> Indonesia, "Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2019 tentang Susunan Organisasi TNI (LN No. 199 Tahun 2019)," Pasal 59.

<sup>23</sup> Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 1951, Keputusan Presiden Nomor 164 Tahun 1960 dan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 288 Tahun 1968.

<sup>24</sup> Pushidrosal. "Sejarah Pusat Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut." [https://www.pushidrosal.id/assets/filemanager/pdf/sejarah\\_pushidrosal\\_baru\\_dikonve.pdf](https://www.pushidrosal.id/assets/filemanager/pdf/sejarah_pushidrosal_baru_dikonve.pdf), diakses 20 Januari 2022.

pelayaran. TNI Angkatan Laut memiliki satuan kerja yang bertanggungjawab untuk memberikan jaminan keselamatan navigasi pelayaran di seluruh wilayah perairan yurisdiksi Negara Kesatuan Republik Indonesia yakni Pushidrosal. Pushidrosal bertindak sebagai pusat hidrografi di Indonesia dan merupakan representasi legal dan wakil pemerintah RI dalam keanggotaan resmi organisasi internasional di bidang hidrografi. Pushidrosal memiliki kewajiban untuk menyediakan dan menyiapkan data serta informasi *hidro-oseanografi* yang akurat dan mutakhir, dengan tujuan untuk keselamatan bernavigasi di perairan Indonesia.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Al Hikam, Herdi Alif. "Kemenhub Sebut 40% Perdagangan Dunia Lewat Laut RI, Dapat Untung?" <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5144507/kemenhub-sebut-40-perdagangan-dunia-lewat-laut-ri-dapat-untung>.
- Amirrudin dan Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2004.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan. "Empat Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia," <http://dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia>.
- Booth, Ken. *Navies and Foreign Policy*. London: Routledge, 1977.
- Dinas Penerangan TNI Angkatan Laut. "Keamanan Laut Tanggungjawab Siapa?" <https://www.tni.mil.id/view-31-font+colorbluekeamanan+laut+ta%20nggungjawab+siapa+font.html>.
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (LN No. 294 Tahun 2008, TLN No. 5603).
- . Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (LN No. 127 Tahun 2004, TLN No. 4439).
- . Undang-Undang Nomor 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia (LN No. 22 Tahun 1960).
- . Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Mengesahkan "International Convention For The Safety of Life at Sea, 1974," Sebagai Hasil Konferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, yang Telah Ditandatangani Oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia, di London, Pada Tanggal 1 November 1974, yang Merupakan Pengganti "International Convention For The Safety of Life at Sea, 1960," Sebagaimana Terlampir Pada Keputusan Presiden Ini (LN No. 65 Tahun 1980).
- . Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2019 tentang Susunan Organisasi TNI (LN No. 199 Tahun 2019).
- Karsidi, Asep, Sobar Sutisna, dan Sobar Sutisna. *NKRI Dari Masa Ke Masa*. Bogor: Sains Press, 2013.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Bina Cipta, 1978.
- Marinne Traffic, <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:125.1/centery:-5.3/zoom:4>.
- Pushidrosal. "Kedudukan, Tugas dan Fungsi," <https://www.pushidrosal.id/buletin/27/kedudukan,-tugas-&-fungsi/>.



- . “Menata Pipa dan Kabel Bawah Laut Melalui Peta Laut,” <https://www.pushidrosal.id/berita/5217/menata-pipa-dan-kabel-bawah-laut-melalui-peta-laut/>.
- . “Sejarah Pusat Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut.” [https://www.pushidrosal.id/assets/filemanager/pdf/sejarah\\_pushidrosal\\_baru\\_dikonve.pdf](https://www.pushidrosal.id/assets/filemanager/pdf/sejarah_pushidrosal_baru_dikonve.pdf).
- . Berita Pelaut Indonesia Nomor 28 Tahun 2017.
- . Berita Pelaut Indonesia Nomor 31 Tahun 2017.
- Puspa, Anita Widya. “Wow! Potensi Bisnis Maritim Indonesia Setara 35 Tahun APBN,” <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210923/98/1446041/wow-potensi-bisnis-maritim-indonesia-setara-35-tahun-apbn>.
- Rahman, Fadly Setia. “Begini Kronologis Tenggelamnya Kapal MV Keneukai di Perairan Sungai Barito, Diduga Gara-gara Ini,” <https://banjarmasin.tribunnews.com/2017/12/08/begini-kronologis-tenggelamnya-kapal-mv-keneukai-di-perairan-sungai-barito-diduga-gara-gara-ini>.
- Sembiring, Lidya Julita. “Pengusaha: 90% Perdagangan Internasional Melalui Jalur Laut,” <https://economy.okezone.com/read/2017/01/19/320/1595529/pengusaha-90-perdagangan-internasional-melalui-jalur-laut>.
- Wijayaka, Bernadus. “Tiga Potongan Pipa Pertamina Diserahkan ke Polda Kaltim,” <https://www.beritasatu.com/nasional/489426/tiga-potongan-pipa-pertamina-diserahkan-ke-polda-kaltim.html>.