

INFRASTRUKTUR CRUISE TURISME "OPTIMALISASI REGULASI MARITIM DAN KEPARIWISATAAN" DI PELABUHAN BENOA BALI

(Cruise Tourism Infrastructure "Optimizing Maritime And Tourism Regulations" At Benoa Port, Bali)

Deli Bunga Saravistha¹

¹Faculty of Law Mahendradatta University ¹Corresponding author,
Email: delisaravistha@gmail.com

I Nyoman Gede Surya Mataram²

²Deputi Bidang Koordinasi Keimigrasian Dan Permasarakatan Kementerian Koordinator Bidang Hukum, Hak Asasi Manusia, Imigrasi Dan Permasarakatan, Manbara469@gmail.com

Abstrak

Pembangunan infrastruktur *cruise turisme* di Pelabuhan Benoa, Bali, menghadirkan peluang ekonomi sekaligus risiko lingkungan. Dari sisi ekonomi, keberadaan *Bali Maritime Tourism Hub* (BMTH) meningkatkan investasi, membuka lapangan kerja, mendorong pertumbuhan UMKM lokal, serta menambah pendapatan daerah. Hal ini sejalan dengan tujuan hukum investasi untuk memajukan kesejahteraan masyarakat. Namun, secara ekologis pembangunan berdampak pada kerusakan mangrove, padang lamun, terumbu karang, peningkatan kekeruhan air, dan perubahan hidrodinamika Teluk Benoa. Dampak tersebut menimbulkan pro dan kontra di masyarakat, terutama terkait isu reklamasi dan fungsi ekologis teluk sebagai kawasan suci dan sumber penghidupan nelayan. Penelitian ini menggunakan metode doktrinal dengan pendekatan deskriptif untuk mengkaji regulasi maritim dan kepariwisataan yang relevan. Analisis dilakukan dengan perspektif *Economic Analysis of Law* (EAL) yang menekankan efisiensi hukum, keseimbangan biaya-manfaat, serta incentif hukum, dan konsep *Blue Economy* yang berorientasi pada pemanfaatan laut berkelanjutan. Hasil kajian menunjukkan pembangunan Pelabuhan Benoa memberikan manfaat ekonomi signifikan tetapi belum memenuhi prinsip keberlanjutan lingkungan. Proyek ini cenderung berorientasi pada pertumbuhan jangka pendek (*brown economy*). Oleh sebab itu, diperlukan sinkronisasi regulasi serta penegakan kewajiban AMDAL agar pembangunan menyeimbangkan kepentingan ekonomi, ekologi, dan sosial budaya.

Kata kunci: *Cruise tourism, Pelabuhan Benoa, Economic Analysis of Law, Blue Economy, Keberlanjutan*

Abstract

The development of cruise tourism infrastructure at Benoa Port, Bali, presents both economic opportunities and environmental risks. From an economic perspective, the existence of the Bali Maritime Tourism Hub (BMTH) increases investment, creates jobs, boosts local MSME growth, and increases regional revenue. This is in line with the goal of investment law to advance the welfare of society. However, ecologically, the development has impacted the destruction of mangroves, seagrass beds, and coral reefs; increased water turbidity; and changes in the hydrodynamics of Benoa Bay. These impacts have sparked both support and opposition within the community, particularly regarding the issue of reclamation and the bay's ecological function as a sacred area and source of livelihood for fishermen. This research uses a doctrinal method with a descriptive approach to examine relevant maritime and tourism regulations. The analysis was conducted from the perspective of the Economic Analysis of Law (EAL), which emphasizes legal efficiency, cost-benefit balance, and legal incentives, as well as the Blue Economy concept, which is oriented towards the sustainable utilization of the sea. The study results show that the development of Benoa Port provides significant economic benefits but does not yet meet the principles of environmental sustainability. This project tends to be oriented towards short-term growth (*brown economy*). Therefore, it is necessary to synchronize regulations and enforce EIA obligations so that development balances economic, ecological, and socio-cultural interests.

Keywords: *Cruise tourism, Benoa Port, Economic Analysis of Law, Blue Economy, Sustainability*

A. Pendahuluan

Bali harus mempersiapkan diri untuk menerima lonjakan wisata kapal pesiar berkat pembangunan dermaga internasional di Pelabuhan Benoa mampu menampung tiga kapal besar sekaligus. Infrastruktur ini membuka peluang besar bagi pariwisata maritim, termasuk rute-rute baru menuju Australia dan kawasan lainnya.¹ Pembangunan pelabuhan ini mengedepankan konsep ramah lingkungan dengan alokasi 49% untuk kapal pesiar atau *cruise*, curah air, perikanan dan kontainer dan sisanya menampilkan tampilan layaknya hutan kota. Konsep ini didukung oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi saat melakukan kunjungan ke Pelabuhan Benoa, Bali pada 2019 lalu.²

Kementerian dan lembaga yang terlibat dalam upaya menjaga lingkungan laut cukup banyak dan bersifat lintas sektor karena konsep *Blue Economy* (BE) mencakup aspek kelautan, perikanan, energi, pariwisata, perdagangan dan termasuk juga hukum.³ Pertama, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KPP) yang berperan dalam memimpin program biru nasional, pengelolaan perikanan berkelanjutan, konservasi laut, *marine spatial planning*, pengembangan *blue carbon* dan pemberdayaan nelayan. Kedua, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) yang berperan dalam pengelolaan ekosistem pesisir dan laut yang berkaitan dengan hutan mangrove, lamun dan ekosistem karbon biru. Ketiga, Kementerian

Perhubungan (Kemenhub) yang berperan sebagai regulator dan pengawasan transportasi laut, keselamatan pelayaran, pengembangan pelabuhan yang ramah terhadap lingkungan laut. Keempat, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral yang berfokus pada energi laut terbarukan seperti gelombang, pasang surut, arus, angin lepas pantai juga fokus pada pengawasaneksplorasi sumber daya di wilayah lautan. Kelima, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif

(Kemenparekraf) yang berperan dalam upaya pengembangan wisata bahari berkelanjutan. Keenam, Kementerian PPN atau Bappenas berperan dalam mengintegrasikan konsep ekonomi biru ke dalam rencana pembangunan nasional (RPJMN) dan *Sustainable Development Goals* (SDGs). Ketujuh, Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) berperan dalam penelitian dan inovasi teknologi kelautan, pemantauan ekosistem laut, dan terkait bioteknologi kelautan. Kedelapan, Badan Keamanan Laut (Bakamla) secara rutin mengadakan patroli sebagai bentuk pengawasan keamanan laut, pencegahan pencemaran, penindakan *illegal fishing*. Kesembilan, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL) yang bertugas menjaga kedaulatan wilayah laut Indonesia termasuk melindungi sumber daya laut dari segala bentuk aktivitas ilegal. Kesepuluh, Lembaga Swadaya Masyarakat dan Mitra Internasional seperti WWF, FAO, dan Green Peace dan sebagainya.

¹ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, " Menhub Dukung Pengembangan Pelabuhan Benoa Bali Yang Ramah Lingkungan", Biro Komunikasi Dan Informasi Publik Jumat, 15 November 2019, <https://portal.dephub.go.id/post/read/menhub-dukung-pengembangan-pelabuhan-benoa-bali-yang-ramah- lingkungan> (diakses 14 Agustus 2025).

² *Ibid.*

³ Khairunisa, Selsya Shafa, Astricta Amalia Putri, and Deasy Silvya Sari. "Blue Economy Sebagai Basis Strategi Kebijakan Ekspor Industri Perikanan Indonesia di Kawasan Asia Tenggara." *Padjadjaran Journal of International Relations* 6.2 (2024): 141-161.

Terkait *locus riset* yaitu Pelabuhan Benoa sebagai salah satu pelabuhan bertaraf internasional diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran yang mengatur penyelenggaraan pelayaran termasuk pelabuhan serta pelayanan kapal wisata internasional. Undang- Undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataan⁴. Undang- Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja mengatur jenis usaha pariwisata termasuk *marine tourism* dan kewajiban penyedia infrastruktur wisata berstandar internasional seperti Pelabuhan Benoa.

Dampak pembangunan Pelabuhan Benoa bagi lingkungan laut sekitar tidak dapat dipungkiri memberikan pengaruh positif sekaligus negatif tentunya. Peningkatan ekonomi, perluasan lapangan pekerjaan dan potensi peningkatan di sektor wisata tentu dianggap sebagai sisi positif.⁴ Akan tetapi, secara bersamaan memberi pengaruh langsung bagi perubahan lingkungan terutama meningkatkan kadar kekeruhan air laut dan potensi kerusakan ekosistem laut. Kedua hal tersebut juga secara langsung berdampak bagi mata pencaharian nelayan sekitar.⁵

Reaksi masyarakat juga pro dan kontra, rencana pembangunan infrastruktur pelabuhan sempat dikecam dengan aksi penolakan reklamasi Teluk Benoa yang datang dari berbagai lapisan masyarakat seperti aktivis, mahasiswa, dan kalangan umum dengan mengusung slogan “Tolak Reklamasi” dan “Sayangi Bali” sebagai upaya mencegah tindakan yang dianggap

mengancam kelestarian lingkungan di sekitar teluk karena secara langsung akan mengubah fungsi ekologisnya sebagai pertemuan sumber air alami, anggapan bahwa pembangunan tersebut hanya akan menguntungkan investor dan berimbang lebih banyak merugikan masyarakat lokal dan bahwa tindakan pembangunan dianggap sebagai *abuse of power* dengan ditetapkannya Perpres Nomor 51 Tahun 2014 yang mengalihkan status konservasi teluk menjadi zona pemanfaatan serta dijadikan dasar dikeluarkannya izin reklamasi Teluk Benoa oleh pemerintah.⁶

Investasi merupakan salah satu sumber peningkatan perekonomian negara dipayungi oleh Pasal 33 UUD 1945 yang diarahkan pada sebesar-besarnya kemakmuran rakyat dan bukan semata keuntungan investor.⁷ Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal mengatur bahwa investasi harus menganut prinsip kepastian hukum, keterbukaan, akuntabilitas, non diskriminasi, keberlanjutan dan berwawasan lingkungan dan bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, menciptakan lapangan kerja, meningkatkan daya saing dan kemampuan teknologi nasional serta mendorong pembangunan berkelanjutan.

Dilihat dari ekspektasi komunitas bisnis, tentu saja pembangunan pelabuhan bertaraf internasional disambut dengan sukacita. *Roadmap* Bali sebagai pusat pariwisata dan layanan kelas dunia dikemukakan juga oleh Menteri BUMN Erick Thohir dengan komentar

⁴ Suherman, A., & Dault, A. (2009). Dampak sosial ekonomi pembangunan dan pengembangan pelabuhan perikanan nusantara (PPN) pengembangan jembrana Bali. *Jurnal Saintek Perikanan*, 4(2), 24-32.

⁵ Yasa, I. M. T., Santiana, I. M. A., & Wibawa, I. M. S. (2020, August). Analisis upaya pengelolaan lingkungan dan pemantauan lingkungan rencana kegiatan revitalisasi Teluk Benoa Bali. In *Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil UMS* (pp. 171-176).

⁶ Trinanda, T. C. (2017). Pengelolaan wilayah pesisir Indonesia dalam rangka pembangunan berbasis pelestarian lingkungan. *Matra Pembaruan: Jurnal Inovasi Kebijakan*, 1(2), 75-84.

bahwa pembangunan akan mengarah pada meningkatnya kenyamanan turis, ketersediaan lapangan pekerjaan, peningkatan perekonomian lokal, peningkatan layanan akomodasi pariwisata karena kapal pesiar kapasitas besar akan dimungkinkan bersandar langsung di Bali.

Trade Related Investment Measures (TRIMs) mengatur larangan dalam aktivitas investasi yaitu segala kebijakan dan pengejawantahan investasi negara anggota tidak diijinkan untuk berdampak pada terhambatnya perdagangan internasional dan wajib sesuai dengan prinsip *non discrimination*, *Most Favored Nations* (MFN), *National Treatment* (Pasal III GATT 1994) dan memastikan penghapusan segala hambatan kuantitatif (*eliminations of quantitative restrictions*) (Pasal XI GATT 1994).⁸ Larangan investasi dalam TRIMs terhadap kebijakan investasi negara anggota yang justru mengarah pada tindakan sebaliknya dari upaya-upaya yang berkaitan dengan keberlanjutan lingkungan hidup antara lain *local content requirement*, *trade balancing requirement*, *export requirement* dan larangan terhadap negara anggota untuk mengaitkan devisa impor dengan devisa ekspor.⁹

International Maritime Organization (IMO) menetapkan standar infrastruktur *cruise* turisme

yang mencakup beberapa komponen yaitu panjang dermaga disesuaikan dengan kapal pesiar terbesar yang akan ditargetkan dapat bersandar umumnya 300 sampai dengan 400 m.¹⁰ Label sebagai fasilitas internasional yang menargetkan kedatangan orang asing sebagai turis mewajibkan terminal yang dilengkapi fasilitas imigrasi, bea cukai, keamanan dan *baggage handling*.¹¹ Tidak jauh berbeda dari fasilitas berlabel internasional terkait aksesibilitas mewajibkan adanya akses langsung ke destinasi wisata lokal, adanya transportasi pendukung seperti bus, taksi dan *shuttle*.¹² Konsep *sustainable* terhadap instrumen lingkungan menuntut ketersediaan fasilitas *shore power* untuk mengurangi emisi saat kapal bersandar di dermaga dan ketersediaan mekanisme pengelolaan limbah.¹³

Melihat fakta adanya benturan antara pelaksanaan kedaulatan melalui berbagai regulasi dan kebijakan pemerintah dalam mengelola sumber daya alam dengan rezim perdagangan jasa internasional, maka penting untuk mengkaji bagaimana cara untuk menyeimbangkan antara manfaat ekonomi yang dihasilkan dan dampak terhadap kerusakan lingkungan yang ditimbulkan akibat pembangunan infrastruktur jasa akomodasi

⁷ Irmawati, I., Sumardi, S., & Bakhri, S. (2024). Peran Investasi Asing dalam Mendorong Kompleksitas Ekonomi. *Journal of Government Insight*, 4(1), 25-32.

⁸ Raj, N. (2024). Trims and the Concept of Investment under the WTO Agreement. *LawFoyer Int'l J. Doctrinal Legal Rsch.*, 2, 659

⁹ Valencia, D., Aditya, R., Alnogi, M. D., Fransisko, R., Irawan, C., & Amaliah, K. (2025). Harmonisasi Kebijakan Investasi Dan Perlindungan Spesies Langka Dalam Kerangka Hukum Perdagangan Internasional. *Jurnal Hukum dan Kebijakan Publik*, 7(2).

¹⁰ Alfi Maryati, S. H. (Ed.). (2025). *Revolusi Biru: Kebijakan Publik Sektor Maritim di Indonesia*. Indonesia Emas Group.

¹¹ SUBEKHAN, S. (2022). *Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

¹² Hakim, A., Rahmani, N. A. B., & Harahap, R. D. (2024). Peran Pemerintah Dalam Program Pariwisata Berkelanjutan Dalam Upaya Mewujudkan Sustainabel Development Goals (SDGs) di Kawasan Danau Toba. *Jesya (Jurnal Ekonomi dan Ekonomi Syariah)*, 7(1), 419-433.

¹³ Priyono, V. R. P. (2024). *Implementasi Blue Economy untuk mewujudkan Sustainable Development Goals Ke-14 di Indonesia dalam Perspektif Hukum Lingkungan Internasional* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Indonesia).

penunjang pariwisata dan dampak ekonomi yang ditimbulkan baik positif maupun negatifnya. Oleh sebab itu, dalam konteks ini penerapan perspektif *Economic Analysis of Law* (EAL) dan konsep keberlanjutan/*sustainable* dan BE menjadi relevan. Selain itu, tantangan dari segi regulasi membutuhkan sinkronisasi izin antara instansi terkait baik Kemenhub, Kemenparekraf dan pemerintah daerah.¹⁴ Isu-isu permasalahan tersebut menarik untuk diteliti dan dianalisis lebih lanjut dengan menggunakan pendekatan EAL dan BE.

Isu permasalahan yang akan dianalisis dan dikaji lebih lanjut adalah terkait optimalisasi penerapan regulasi guna menyeimbangkan pengelolaan SDA dengan rezim perdagangan internasional khususnya perdagangan jasa (*tourism*) dan upaya menyeimbangkan dampak ekonomi dengan konsep BE yang menekankan pada keberlanjutan lingkungan hidup. Pendekatan EAL mencoba menganalisis tentang efektivitas kebijakan pembangunan infrastruktur *cruise turisme* antara manfaat atau benefit yang diterima dengan dampak, biaya atau risiko yang harus dibebankan. Jika hasilnya tidak signifikan, maka kebijakan tersebut harus dievaluasi penerapannya agar memberikan nilai lebih pada kepentingan nasional baik kesejahteraan masyarakat, lingkungan berkelanjutan dan reputasi pariwisata Bali dalam pergaulan internasional. Tujuannya agar pemanfaatan sumber daya alam melalui pembangunan

infrastruktur *cruise turisme* dapat dioptimalkan dan meminimalisir segala tantangan sehingga EAL dan konsep BE dapat

menjadi basis bagi penguatan regulasi maritim dan kepariwisataan secara bersamaan.

B. Metode Penelitian

Metodologi penelitian yang digunakan adalah doktrinal atau dikenal dengan sebutan teoretis murni (*pure theoretical research*) atau dogmatik yang dilakukan oleh para yuris, praktisi hukum atau mahasiswa hukum untuk menemukan hukum yang relevan dengan fakta-fakta yang diajukan dalam riset. Metode tidak sama dengan metodologi, metode dalam Latin berarti cara mengajar atau perjalanan dan dalam bahasa Yunani *methodos* artinya penyelidikan ilmiah, penyelidikan, asal mulanya mengejar, mengikuti setelahnya.¹⁵ Sedangkan metodologi adalah cabang ilmu Logika yang bermakna sekumpulan metode, aturan atau postulat yang digunakan oleh suatu disiplin ilmu. Metodologi penelitian adalah cara untuk memecahkan permasalahan objek riset yang dilakukan secara sistematis. Pada penelitian ini akan dilakukan dengan pendekatan secara deskriptif yang tujuannya membuat ilustrasi secara presisi terhadap karakteristik atau ciri khas objek baik individu, keadaan atau komunitas tertentu.¹⁶

C. Pembahasan

1. Regulasi Maritim dan Kepariwisataan Dalam Kaitannya dengan *Cruise Turisme*

Regulasi maritim yang melandasi pembangunan *cruise turisme*, antara lain:

- a. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;

¹⁴ Kurniawan, I. G. A., Samsithawrati, P. A., & Lulo, L. D. D. M. (2023). Eksistensi Sanksi Administratif Bisnis Digital dalam Perspektif Economic Analysis of Law. *Jurnal Ius Constituendum*, 8(1), 115.

¹⁵ A'an Efendi, Dyah Ochtorina Susanti dan Sudarsono, *Penelitian Hukum Doktrinal Dan Non Doktrinal*, (Jakarta, Litera 2024), hlm. 15

¹⁶ *Ibid*

- Mengatur terkait keselamatan pelayaran, kepelabuhan, alur pelayaran, perlindungan lingkungan laut, serta hak dan kewajiban kapal asing yang masuk ke perairan Indonesia
- b. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan;
 - c. PP No. 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
 - d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
 - e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018 Tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Wisata Mancanegara (*cruise*) di pelabuhan Indonesia;

Regulasi kepariwisataan yang melandasi pembangunan *cruise* turisme, antara lain:

- a. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataan yang mengatur hak wisatawan, kewajiban penyelenggara, penerapan prinsip keberlanjutan dan keterkaitan dengan investasi pariwisata.
- b. Peraturan Presiden Nomor 21 Tahun 2016 Tentang Bebas Visa Kunjungan yang memberikan fasilitas bebas visa kunjungan bagi wisatawan mancanegara dari lebih 169 negara termasuk juga penumpang *cruise*.
- c. Peraturan Menteri Pariwisata tentang kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) seperti kawasan-kawasan lain di Indonesia seperti Labuan Bajo dan Bali yang tergolong sebagai KSPN prioritas sehingga pembangunan *cruise* turisme diarahkan kesana.
- d. Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional (RIPPARNAS) 2010-2025 yang

memprogramkan *cruise* turisme sebagai strategi pengembangan wisata bahari.

Regulasi internasional yang mengatur aktivitas kemaritiman antara lain United Nations *Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 yang melandasi diberikannya hak lintas damai (*innocent passage*) & hak kapal asing berlabuh di pelabuhan internasional dengan izin negara pantai. Mengenai standar keselamatan penumpang atau *Safety of Life at Sea* (SOLAS) dan terkait larangan pembuangan limbah minyak, sampah dan limbah lainnya secara sewenang-wenang yang mengakibatkan polusi laut atau *marine pollution* diatur dalam *International Maritime Organization* (IMO) Conventions. IMO juga mengatur terkait otoritas pelabuhan untuk menerapkan *Port State Control* (PSC) dan kewenangan untuk memastikan kepatuhan kapal pesiar yang berlabuh terhadap konvensi IMO.¹⁷

Regulasi internasional terkait kepariwisataan tunduk pada GATS sebagai acuan terhadap aktivitas perdagangan jasa antar negara, *United Nations World Tourism Organization* (UNWTO) yang mendorong *sustainable tourism* tetap konsisten dilakukan oleh negara anggota, *ASEAN Tourism Agreement 2002* yang memfasilitasi wisata lintas negara Asia Tenggara termasuk *cruise port calls*.¹⁸ Adapula, hukum kebiasaan internasional yang dibentuk oleh NGO baik lintas negara maupun secara regional seperti kawasan Asia Tenggara misalnya *Code of Conduct For Responsible Cruise Tourism* yang fokus pada perlindungan bagi lingkungan, dampak sosial dan perlindungan terhadap budaya lokal.

¹⁷ Zawawi, Dedeng, Akhmad Idris, and Solihun Solihun. "PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM INDONESIA: REGULASI PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT OLEH KAPAL." *Lex Mercatoria* 2.1 (2025): 57-70.

¹⁸ Indrajaya, H. Sonny, and Ir MM. *Manajemen Pariwisata: Konsep, Regulasi, dan Strategi*. Kaizen Media Publishing, (2024)

Keterkaitan antara sumber hukum internasional dengan *cruise turisme* di Indonesia khususnya di Pelabuhan Benoa, dapat dilihat dari beberapa instrumen penting dalam kegiatan ini, yaitu:¹⁹

a. Aksesibilitas Pelabuhan

Diatur dalam Permenhub Nomor 121/2018 yang menyederhanakan *clearance* bagi kapal pesiar yaitu program *Customs, Immigration, Quarantine, dan Port Authority* atau CIQP yang wajib diterapkan pelabuhan berstandar internasional seperti Benoa.

b. Keamanan dan Lingkungan

Kewajiban penyediaan fasilitas *reception facility* untuk akses pembuangan limbah kapal pesiar di pelabuhan. Hal serupa diatur

pula dalam kewajiban AMDAL dalam PP 22/2021.

c. Pariwisata dan Ekonomi Lokal

Undang-undang ini mewajibkan diterapkannya prinsip *sustainable* yang dapat diimplementasikan dengan jalan melibatkan potensi perekonomian lokal seperti UMKM. Selain itu, Kemenparekraf menargetkan Bali sebagai salah satu *homeport cruise* di Indonesia selain juga Labuan Bajo.

Untuk menganalisis manfaat ekonomi atas pembangunan pelabuhan, berikut data keterlibatan UMKM dalam aktivitas *tourism* di Pelabuhan Benoa:

Tabel 1. Data Keterlibatan UMKM dalam Aktivitas Tourism di Pelabuhan Benoa

Tahun / Event	Aktivitas UMKM	Dampak & Cakupan
2023	Cruise Market Day, pelatihan usaha	Promosi produk, peningkatan kapasitas UMKM lokal
2024	Level nasional/internasional, UMKM termotivasi	2024
2023–2025	Lonjakan perdagangan dan layanan UMKM langsung	2023–2025
2025 Semester I		Interaksi tinggi, potensi besar untuk UMKM di sekitar
Pelatihan berkelanjutan		Meningkatkan daya saing dan profesionalisme UMKM

Sumber: Diolah dari berbagai sumber oleh Peneliti²⁰

¹⁹ Vega, Dhea Nadia, et al. "Implementasi dan Tantangan Hukum Laut Internasional di Indonesia: Analisis Komprehensif tentang Perkembangan, Peran Organisasi Internasional, dan Eksplorasi Sumber Daya Laut." *Innovative: Journal Of Social Science Research* 4.3 (2024): 19021-19033.

²⁰ Bali Ekbis Informatif Berbudaya, "Pelindo Gelar "Cruise Market Day" Ajak UMKM Sambut Kapal Pesiar MV. Pasific World Di Pelabuhan Benoa", 23 April 2023, <https://www.baliekbis.com/pelindo-gelar-cruise-market-day-ajak-umkm-sambut-kapal-pesiar-mv-pacific-world-di-pelabuhan-benoa/> (22 Agustus 2025) Lihat juga Republika, "Sebanyak 20 UMK Pamerkan Produk Unggulan di Cruise Market Day di BMTH, Benoa", 11 Oktober 2024, <https://news.republika.co.id/berita/sl77xs320/sebanyak-20-umk-pamerkan-produk-unggulan-di-cruise-market-day-di-bmth-benoa>, (22 Agustus 2025)

Konsep yang ditawarkan EAL adalah melihat hukum sebagai instrumen untuk mengadakan Pertama, efisiensi ekonomi agar produk legislasi dan kebijakan hukum dapat digunakan mengalokasikan sumber daya langka, dalam konteks ini adalah ekosistem LH dengan cara menghasilkan manfaat sosial ekonomi sebesar-besarnya untuk menutupi dampak kerusakan LH yang ditimbulkan. Kedua, untuk menwujudkan keseimbangan biaya dengan manfaat atau *cost benefit analysis* dengan jalan melakukan analisis terhadap produk regulasi dari berbagai

perspektif yaitu manfaat baik pertumbuhan ekonomi, iklim investasi, dan ketersediaan lapangan kerja agar mampu menutupi kerusakan lingkungan dan konflik sosial sebagai reaksi kontra dari masyarakat.²¹ Terakhir, menciptakan insentif hukum yang mampu menghasilkan produk hukum sebagai alat untuk mempengaruhi perilaku pihak berkepentingan baik investor, masyarakat maupun pemerintah menuju arah yang lebih efisien. Berikut manfaat ekonomi pembangunan dari sudut pandang EAL:

Tabel 2. Manfaat Ekonomi Pembangunan Pelabuhan Benoa

Aspek	Manfaat Ekonomi	Penjelasan dalam Kerangka Economic Analysis of Law (EAL)
Investasi & Infrastruktur	Masuknya modal besar (BUMN & swasta) untuk pembangunan Bali Maritime Tourism Hub	Hukum investasi memberi kepastian → alokasi modal lebih efisien
Lapangan Kerja	Terserapnya tenaga kerja di sektor pelabuhan, pariwisata, UMKM, dan transportasi	Aturan tenaga kerja & UMKM meningkatkan produktivitas dan efisiensi distribusi kerja
Pemberdayaan UMKM	UMKM kuliner, kerajinan, transportasi, dan jasa wisata mendapat pasar baru (wisatawan cruise)	Regulasi pembinaan UMKM memberi insentif hukum agar manfaat ekonomi menyebar
Pendapatan Daerah & Pajak	Peningkatan PAD dari retribusi, pajak jasa wisata, dan belanja turis asing	Sistem perpajakan & izin pelabuhan berfungsi memaksimalkan penerimaan negara dengan biaya transaksi minimal
Diversifikasi Ekonomi	Mengurangi ketergantungan Bali pada pariwisata darat, membuka pasar wisata bahari	Diversifikasi menekan risiko eksternalitas jika satu sektor terguncang
Konektivitas & Efisiensi	Benoa sebagai hub kapal pesiar Asia-Pasifik meningkatkan arus wisata & perdagangan	Regulasi perizinan pelabuhan, imigrasi, dan bea cukai menurunkan biaya transaksi internasional

Sumber: Diolah oleh Peneliti dari Konsep EAL Richard Posner

²¹ Masur, Jonathan S., and Eric A. Posner. "Cost-benefit analysis and the judicial role." *The University of Chicago Law Review* 85.4 (2018): 935-986.6.

2. Dampak Lingkungan Pembangunan Infrastruktur *Cruise* Turisme Di Pelabuhan Benoa

Rencana pengembangan prasarana *cruise* termasuk di dalamnya terminal, marina, pendalaman alur, dermaga, utilitas limbah buangan dan akses air bersih sebagai bagian dari Program *Bali Maritime Tourism Hub* (BMTH) di Kawasan Benoa telah ditargetkan dibuka pada akhir Tahun 2025. Area pembangunan merupakan kawasan teluk yang merupakan ekosistem penting bagi mahluk hidup. Teluk ini terdiri dari hutan mangrove dan padang lamun, pernah menjadi isu penting yang pada waktu prosesnya mengundang reaksi masyarakat untuk menolak diadakannya reklamasi teluk tersebut. Pada 2019 status konservasi diperkuat sehingga reklamasi teluk tidak diperbolehkan.

Kondisi dasar lingkungan teluk berupa perairan dangkal dengan sedimen halus, arus pasang surut mempengaruhi kekeruhan sehingga sangat perlu diadakan survei batimetri, arus dan kualitas air sebelum konstruksi pembangunan dilakukan. Fungsi teluk yang utama sebagai pelindung pantai dan penyerap karbon biru, tren tutupan kanopi mangrove menunjukkan sensitivitas terhadap tekanan pembangunan. Dari perspektif sosial budaya, kawasan teluk ini menjadi praktik keagamaan masyarakat setempat mengingat adanya keberadaan tempat suci atau ibadah Hindu di kawasan tersebut. Selain itu, kawasan ini menjadi tempat para nelayan setempat mencari hasil laut sebagai sumber mata pencaharian. Presentase kerusakan ekosistem laut akibat pembangunan infrastruktur *cruise* turisme yaitu:

Tabel 3. Presentase Kerusakan Ekosistem Laut Akibat Pembangunan Infrastruktur *Cruise* Turisme

Komponen	Indikator & periode	Nilai	Cara hitung / sumber
Mangrove	<i>Dieback</i> terkait reklamasi Pelindo (\pm 2018-2019)	\approx 1,24% area mangrove Teluk Benoa	Mangrove mati \pm 17 ha dibanding total mangrove Teluk Benoa 1.373,5 ha $17/1.373,5 \times 100 \approx$ 1,24%. Sumber luas area: studi 2024; sumber 17 ha: pernyataan resmi & laporan media lingkungan.
Mangrove (baseline historis, sebelum proyek <i>cruise</i> terbaru)	Rusak berat (2014)	\approx 18,4% dari total	Rusak berat 253,4 ha dari total 1.373,5 ha $253,4/1.373,5 \times 100 \approx$ 18,45%. (Kerusakan historis multi-sebab, tidak spesifik ke pembangunan <i>cruise</i>).

Seagrass (padang lamun)	Contoh kasus terdekat (Pulau Serangan, pascareklamasi lama)	>75% hilang (kasus komparatif, bukan Pelabuhan Benoa)**	Studi pemulihan Serangan melaporkan >75% padang lamun dan 50% mangrove hilang pascareklamasi; dijadikan rujukan potensi risiko di teluk yang sama-satu sistem pesisir. Bukan angka khusus proyek Benoa saat ini.
Arus & hidrodinamika	Pelambatan kecepatan arus 1995→2016	≈4% lebih lambat	Analisis perubahan arus di Teluk Benoa (1995 vs 2016) menunjukkan pelambatan ±4%, berimplikasi pada sedimentasi & kualitas habitat. (Indikator tekanan fisik, bukan “kerusakan” langsung).
Kualitas air (TSS/ kekeruhan)	Rata-rata TSS dalam Teluk (2021)	≈44,4 mg/L (puncak titik hingga 84,2 mg/L)	Pemodelan/observasi menunjukkan TSS rata-rata 44,42 mg/L; bukan persen kerusakan namun indikator degradasi lamun & karang.
Terumbu karang	Laporan pemotongan/ kerusakan karang (2022)	— (angka % belum tersedia)	Ada laporan pemotongan/ kerusakan karang saat pekerjaan reklamasi/ pendalaman, namun tanpa data persentase tutupan yang terverifikasi untuk proyek cruise Benoa.

Sumber : Diolah dari berbagai sumber²²

²² KumparanNEWS, "Pelindo III Akui Reklamasi Pelabuhan Benoa Rusak Kawasan Mangrove", 26 Agustus 2019, <https://kumparan.com/kumparannews/pelindo-iii-akui-reklamasi-pelabuhan-benoa-rusak-kawasan-mangrove-1rk1ndoUJ6N/3>, (22 Agustus 2025)

Lihat juga Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan RI, 2015, "Laporan Akhir Penyusunan Peta Kepekaan Lingkungan Pesisir Dan Laut Teluk Benoa, Bali", Diakses pada: <https://ppkl.menlhk.go.id/website/filebox/116/160215095120Penyusunan%20Peta%20Kepekaan%20Lingkungan%20Pesisir%20dan%20Laut%20Teluk%20Benoa,%20Bali.pdf>, (22 Agustus 2025)

Kerangka hukum dan juga perizinan lingkungan dilandasi oleh PP 22/2021 yang mengatur bahwa kegiatan dengan dampak penting wajib memiliki AMDAL dan RKL-RPL menjadi bagian wajib perizinan terkait pengelolaan lingkungan. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 4 Tahun 2021 Tentang Daftar Usaha dan/atau Kegiatan yang wajib Memiliki AMDAL, Upaya Pengelolaan LH dan Upaya Pemantauan LH (UKL-UPL) atau Surat Pernyataan Kesanggupan Pengelolaan dan Pemantauan LH (SPPL) (Permen LHK 4/2021) mengatur pelabuhan atau penyandaran kapal, pendalaman alur dan bangunan lepas pantai termasuk ke dalam kegiatan-kegiatan wajib AMDAL. Tahapan AMDAL berpijak pada partisipasi masyarakat berupa konsultasi publik baik terhadap isu, dampak sosial dan budaya, serta sejauh mana penerimaan masyarakat terhadap suatu kegiatan pembangunan di kawasan yang bersentuhan langsung dengan lingkungan hidup. Identifikasi dan evaluasi dampak penting dapat dilihat dari beberapa tahapan, yaitu: 1) Tahap Konstruksi; Pada tahap ini ada beberapa hal yang perlu diperhatikan, antara lain: Pertama, *dredging* dan pendalaman alur yang berguna untuk mengetahui peningkatan kekeruhan air (*turbidity*), resuspensi sedimen, potensi kerusakan padang lamun dan terumbu karang, risiko siltasi pada area sensitif. Kedua, pemasangan struktur dermaga akan menyebabkan terjadinya perubahan arus mikro dan adanya potensi erosi dan/atau akresi lokal. Ketiga, proses pembangunan infrastruktur pelabuhan akan menggunakan alat berat yang menimbulkan terjadinya kebisingan

bawah air sehingga berakibat kebisingan fauna akustik. Keempat, pada prosesnya juga akan terjadi lalu lintas konstruksi yang menimbulkan emisi udara, kebisingan dasar dan kemacetan. Terakhir, adanya risiko tumpahan bahan bakar dan pelumas dari alat berat atau kapal kerja yang dilibatkan dalam proses pembangunan. 2) Tahap Operasi; Perkiraan dampak lingkungan yang akan ditimbulkan pada tahapan ini antara lain Pertama, emisi kapal pesiar dan hoteling emissions saat sandar yang menyebabkan terjadinya penurunan kualitas udara lokal apabila kapal yang bersandar tidak dilengkapi dengan *shore power* atau *cold ironing*. Kedua, limbah kapal pesiar yang berisiko terjadinya eutrofikasi, introduksi spesies invasif apabila pengelolaan limbah pelabuhan lemah. Ketiga, kebisingan dan getaran dari aktifitas pelabuhan yang akan secara langsung mengganggu ekosistem satwa di sekitarnya. Keempat, lalu lintas dan manuver kapal pesiar dapat menimbulkan resiko tabrakan dengan biota laut, terjadinya gelombang kapal yang akan mempengaruhi garis pantai. Terakhir, dampak kumulatif dengan proyek BMTH lainnya yang memerlukan analisis kumulatif lebih mengkhusus.

Konsep Teori Keberlanjutan LH menekankan pada tiga pilar utama (*Triple Bottom Line*) yaitu aspek ekonomi, sosial dan ekologi.²³ Dilihat dari aspek ekologi pembangunan *Cruise Turisme* di Pelabuhan Benoa menimbulkan terjadinya degradasi hutan mangrove.²⁴ Dilaporkan bahwa terjadi kehilangan ±17 ha mangrove (≈1,24% dari total 1.373,5 ha) serta rusak berat hingga 253,4 ha (18,4%) dalam periode sebelumnya. Mangrove berfungsi sebagai penahan abrasi, habitat biota, dan penyerap karbon sehingga

²³ SINAGA, JHON MULIA. *REKONSTRUKSI REGULASI PENEGAKAN HUKUM LINGKUNGAN BERBASIS NILAI KEADILAN EKOLOGIS*. Diss. Universitas Islam Sultan Agung Semarang, 2024.

²⁴ Supriyatna, Jatna. *Ekowisata Hidupan Liar Berkelanjutan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia, (2024).

menyebabkan kerusakan yang mengurangi daya dukung ekosistem. Aktivitas reklamasi dan penggerukan menimbulkan kekeruhan (TSS rata-rata 44,42 mg/L; puncak 84,2 mg/L) yang merusak fotosintesis lamun & karang. Studi kasus Pulau Serangan menunjukkan hilangnya >75% lamun pascareklamasi, menjadi proyeksi risiko serupa di Benoa, terjadinya perubahan hidrodinamika yaitu kecepatan arus laut di Teluk Benoa berkurang ±4% (1995–2016) memicu sedimentasi, menurunkan sirkulasi nutrien, dan meningkatkan potensi eutrofikasi. Terakhir, dari perspektif sosial budaya menimbulkan konflik antara kebutuhan ekonomi dari investasi *cruise hub* dan upaya pelestarian ekosistem religius yang dipercaya bahwa kawasan pelabuhan adalah kawasan adat yang disakralkan masyarakat setempat. Situasi ini menyebabkan berkurangnya dimensi keberlanjutan sosial budaya. Maka, berdasarkan konsep teori ini pembangunan *cruise turisme* di Pelabuhan Benoa belum sepenuhnya memenuhi secara komprehensif prinsip keberlanjutan karena terlihat bahwa pilar ekologi lebih dikorbankan untuk mengutamakan kemajuan pilar ekonomi.

Konsep BE lebih relevan dengan *locus* riset yaitu kawasan teluk yang menjadi bagian dari kawasan laut. Konsep ini menekankan pemanfaatan laut secara *sustainable* dengan prinsip sumber daya, inklusivitas sosial dan kelestarian ekosistem laut yang dapat dibagi menjadi dua, yaitu Pertama prinsip positif (potensi) yang berorientasi pada peningkatan nilai tambah sektor wisata bahari, pemberdayaan UMKM lokal dalam ekowisata, kerajinan dan kuliner, potensi diversifikasi ekonomi Bali agar tidak hanya bergantung pada pariwisata darat.²⁵ Kedua, pelanggaran prinsip yang terdiri dari

overexploitation sebagai akibat langsung dari reklamasi, *externalities* yang menyebabkan kerugian LH seperti hilangnya jasa ekosistem penyerap karbon dan sebagainya yang tidak dihitung sebagai bagian dari anggaran proyek pembangunan atau anggaran kompensasi terhadap LH. Terakhir, *unbalanced growth* dengan fakta bahwa keuntungan lebih besar dirasakan oleh investor ketimbang masyarakat lokal khususnya pesisir yang menerima langsung dampak kerusakan ekosistem laut. Maka, dari sudut pandang BE pembangunan *cruise turisme* masih tergolong kedalam *brown economy* yang hanya fokus mengejar pertumbuhan ekonomi jangka pendek dan cenderung mengabaikan keberlanjutan ekosistem laut yang berdampak jangka panjang bahkan terhadap eksistensi mahluk hidup akibat rantai makanan menjadi tidak stabil dan dampak lainnya.

D. Penutup

Pembangunan infrastruktur *cruise tourism* di Pelabuhan Benoa merupakan proyek strategis yang membawa manfaat ekonomi berupa peningkatan investasi, penciptaan lapangan kerja, pemberdayaan UMKM, dan diversifikasi pariwisata Bali menuju sektor bahari. Namun, dari perspektif teori keberlanjutan lingkungan hidup dan *blue economy*, proyek ini juga menimbulkan risiko ekologis signifikan, seperti degradasi mangrove, kerusakan padang lamun, terumbu karang, peningkatan kekeruhan air, serta perubahan hidrodinamika teluk. Kondisi ini menimbulkan dilema antara pertumbuhan ekonomi jangka pendek dan keberlanjutan lingkungan serta sosial budaya jangka panjang. Analisis melalui EAL menunjukkan bahwa meski

²⁵ Priyono, Vinza Rizqie Putra. *Implementasi Blue Economy untuk mewujudkan Sustainable Development Goals Ke-14 di Indonesia dalam Perspektif Hukum Lingkungan Internasional*. Diss. Universitas Islam Indonesia, (2024).

manfaat ekonomi cukup besar, efektivitas regulasi masih perlu ditingkatkan agar mampu menyeimbangkan biaya lingkungan dengan keuntungan ekonomi. Upaya yang dapat dilakukan dalam rangka meminimalisir dampak negatif sekaligus mengoptimalkan manfaat ekonomi pembangunan infrastruktur cruise tourism di Pelabuhan Benoa, diperlukan langkah-langkah strategis yang komprehensif. Pemerintah pusat, daerah, dan kementerian terkait harus melakukan sinkronisasi regulasi maritim, kepariwisataan, dan lingkungan agar kebijakan yang diterapkan tidak tumpang tindih serta mampu berjalan lebih efektif. Proses pembangunan juga perlu konsisten dengan kewajiban AMDAL, UKL-UPL, dan SPPL, disertai partisipasi publik yang bermakna sebagai bentuk transparansi dan akuntabilitas. Selain itu, penerapan prinsip BE harus menjadi landasan utama, dengan menekankan konservasi ekosistem laut, efisiensi pemanfaatan sumber daya, serta inklusivitas sosial sehingga keuntungan yang diperoleh tidak hanya dinikmati oleh investor, tetapi juga memberikan manfaat nyata bagi masyarakat lokal, khususnya nelayan dan pelaku UMKM. Fasilitasi UMKM melalui pelatihan, akses pasar, dan regulasi pendukung perlu diperkuat agar mereka menjadi bagian integral dari rantai nilai pariwisata kapal pesiar. Di sisi lain, pengawasan lingkungan berkelanjutan harus dilakukan melalui pemantauan kualitas air, kesehatan mangrove, padang lamun, dan terumbu karang secara berkala, guna mencegah dampak kumulatif yang dapat merusak daya dukung ekosistem dalam jangka panjang. Dengan demikian, pembangunan Pelabuhan Benoa dapat benar-benar selaras antara tujuan ekonomi, pelestarian ekologi, dan keberlanjutan sosial budaya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- A'an Efendi, Dyah Ochtorina Susanti dan Sudarsono, *Penelitian Hukum Doktrinal Dan Non Doktrinal*, (Jakarta, Litera 2024)
- Alfi Maryati, S. H. (Ed.). (2025). *Revolusi Biru: Kebijakan Publik Sektor Maritim di Indonesia*. *Indonesia Emas Group*.
- Indrajaya, H. Sonny, and Ir MM. *Manajemen Pariwisata: Konsep, Regulasi, dan Strategi*. Kaizen Media Publishing, (2024)
- SINAGA, JHON MULIA. *REKONSTRUKSI REGULASI PENEGAKAN HUKUM LINGKUNGAN BERBASIS NILAI*
- KEADILAN EKOLOGIS*. Diss. Universitas Islam Sultan Agung Semarang, 2024.
- Supriatna, Jatna. *Ekowisata Hidupan Liar Berkelanjutan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia, (2024). Priyono, Vinza Rizqie Putra. *Implementasi Blue Economy untuk mewujudkan Sustainable Development Goals Ke-14 di Indonesia dalam Perspektif Hukum Lingkungan Internasional*. Diss. Universitas Islam Indonesia, (2024).

Makalah/Artikel/Prosiding/Hasil Penelitian

- Hakim, A., Rahmani, N. A. B., & Harahap, R. D. (2024). Peran Pemerintah Dalam Program Pariwisata Berkelanjutan Dalam Upaya Mewujudkan Sustainabel Development Goals (SDGs) di Kawasan Danau Toba. *Jesya (Jurnal Ekonomi dan Ekonomi Syariah)*, 7(1), 419-433.
- Irmawati, I., Sumardi, S., & Bakri, S. (2024). Peran Investasi Asing dalam Mendorong Kompleksitas Ekonomi. *Journal of Government Insight*, 4(1), 25-32.
- Khairunisa, Selsya Shafa, Astricta Amalia Putri, and Deasy Silvya Sari. "Blue Economy Sebagai Basis Strategi Kebijakan Ekspor Industri Perikanan Indonesia di Kawasan Asia Tenggara." *Padjadjaran Journal of International Relations* 6.2 (2024): 141-161.
- Kurniawan, I. G. A., Samsithawati, P. A., & Lulo, L. D. D. M. (2023). Eksistensi Sanksi Administratif Bisnis Digital dalam Perspektif Economic Analysis of Law. *Jurnal Ius Constituendum*, 8(1), 115.
- Priyono, V. R. P. (2024). *Implementasi Blue Economy untuk mewujudkan Sustainable Development Goals Ke-14 di Indonesia dalam Perspektif*

- Hukum Lingkungan Internasional (Doctoral dissertation, Universitas Islam Indonesia).
- Raj, N. (2024). Trims and the Concept of Investment under the WTO Agreement. *LawFoyer Int'l J. Doctrinal Legal Rsch.*, 2, 659
- SUBEKHAN, S. (2022). *Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).
- Suherman, A., & Dault, A. (2009). Dampak sosial ekonomi pembangunan dan pengembangan pelabuhan perikanan nusantara (PPN) pengembangan jembrana Bali. *Jurnal Saintek Perikanan*, 4(2), 24-32.
- Trinanda, T. C. (2017). Pengelolaan wilayah pesisir Indonesia dalam rangka pembangunan berbasis pelestarian lingkungan. *Matra Pembaruan: Jurnal Inovasi Kebijakan*, 1(2), 75-84.
- Valencia, D., Aditya, R., Alnogi, M. D., Fransisko, R., Irawan, C., & Amaliah, K. (2025). Harmonisasi Kebijakan Investasi Dan Perlindungan Spesies Langka Dalam Kerangka Hukum Perdagangan Internasional. *Jurnal Hukum dan Kebijakan Publik*, 7(2).
- Vega, Dhea Nadia, et al. "Implementasi dan Tantangan Hukum Laut Internasional di Indonesia: Analisis Komprehensif tentang Perkembangan, Peran Organisasi Internasional, dan Eksplorasi Sumber Daya Laut." *Innovative: Journal Of Social Science Research* 4.3 (2024): 19021-19033.
- Yasa, I. M. T., Santiana, I. M. A., & Wibawa, I. M. S. (2020, August). Analisis upaya pengelolaan lingkungan dan pemantauan lingkungan rencana kegiatan revitalisasi Teluk Benoa Bali. In *Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil UMS* (pp. 171-176).
- Zawawi, Dedeng, Akhmad Idris, and Solihun Solihun. "PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM INDONESIA: REGULASI PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT OLEH KAPAL." *Lex Mercatoria* 2.1 (2025): 57-70.

Internet

- Bali Ekbis Informatif Berbudaya, "Pelindo Gelar "Cruise Market Day" Ajak UMKM Sambut Kapal Pesiar MV. Pasific World Di Pelabuhan Benoa", 23 April 2023, <https://www.baliiekbis.com/pelindo-gelar-cruise-market-day-ajak-umkm-sambut-kapal-pesiar-mv-pacific-world-di-pelabuhan-benoa/> (22 Agustus 2025)

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "Menhub Dukung Pengembangan Pelabuhan Benoa Bali Yang Ramah Lingkungan", Biro Komunikasi Dan Informasi Publik Jumat, 15 November 2019, <https://portal.dephub.go.id/post/read/menhub-dukung-pengembangan-pelabuhan-benoa-bali-yang-ramah-lingkungan> (diakses 14 Agustus 2025).

Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan RI, 2015, Laporan Akhir Penyusunan Peta Kepakaan Lingkungan Pesisir Dan Laut Teluk Benoa, Bali, Diakses pada : <https://ppkl.menlhk.go.id/webside/filebox/116/160215095120Penyusunan%20Peta%20Kepakan%20Lingkungan%20Pesisir%20dan%20Laut%20Teluk%20Benoa,%20Bali.pdf>, (22 Agustus 2025)

KumparanNEWS, "Pelindo III Akui Reklamasi Pelabuhan Benoa Rusak Kawasan Mangrove", 26 Agustus 2019, <https://kumparan.com/kumparannews/pelindo-iii-akui-reklamasi-pelabuhan-benoa-rusak-kawasan-mangrove-1rk1ndoUJ6N/3>, (22 Agustus 2025)

Republika, "Sebanyak 20 UMK Pamerkan Produk Unggulan di Cruise Market Day di BMTH, Benoa", 11 Oktober 2024, <https://news.republika.co.id/berita/s177xs320/sebanyak-20-umk-pamerkan-produk-unggulan-di-cruise-market-day-di-bmth-benoa>, (22 Agustus 2025)

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal

Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 51 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 45 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan Peraturan Presiden Nomor 21 Tahun 2016 Tentang Bebas Visa Kunjungan

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor Pm 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan *Trade Related Invesment Measures (TRIMs)*

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982